



hornet



April

2021

Nr. 2

55. årgang



- Til forsiden af april nummeret af Hornet 2. 20. er vort valg faldet på dette køretøj, en 1935 Austin Seven Sport. Under redaktionsarbejdet med dette blad, blev vi tilsendt dette foto fra Rainer Mittelstädt til at indgå i indlæg om det planlagte arrangement „3. Nordjyske Styrkeprøve“ d. 12. juni 2021. Senere modtog vi et andet foto til det nævnte indlæg. Derfor prydes denne forside af Rainer Mittelstädts fine Austin. Om man får den at se ved det nævnte arrangement vides ikke? Læs om arrangementet på side 7.

-medlemsblad for:

Nordjysk Vintage Motor Klub

Klubadresse

Nordjysk Vintage Motor Klub
Forchammersvej 5
9000 Aalborg

Klubmøder

Der afholdes normaltvis klubmøde den 2. mandag i hver måned, undtagen juli – se „Kalenderen“
Møderne starter kl.19.00.

Klubblad

HORNET udkommer seks gange årligt. Indlæg med eller uden stavfejl sendes til Redaktøren. redaktoer@nvmk.dk
Hornet kan med login-adgang også læses på www.nvmk.dk. Læs om login-adgang på side
Næste deadline – 15. maj 2021.
Eftertryk er kun tilladt med tilladelse fra Hornet og/eller den pågældende skribent/fotograf.
Veteranbilannoncer og rubrikannoncer som omhandler køretøjer, tilbehør m.m. er gratis for medlemmer.

Klubben på www

Klubbens web-adresse:
www.nvmk.dk
Klubben på Facebook:
www.facebook.com/groups/1520810928212666/
Eller søg efter gruppen NVMK
Webredaktørens e-mailadresse:
webmaster@nvmk.dk

Klubbussen

Klubben råder over en ældre bybus, som blandt andet bliver brugt ved klubbens arrangementer, og når klubbens medlemmer skal til stumpemarked i Fredericia. Tilmelding til turene og andre spørgsmål angående bussen:
Peter Adamsen
Tavervej 85
9270 Klarup
20 93 45 87
bus@nvmk.dk

MIB – VW klubben

„Men in bugs“ er navnet på folkevogns-klubben i klubben.
www.meninbugs.dk
Kim D. Jørgensen
60 60 31 60
kidj@home1.gvdnet.dk

Bestyrelsen

Formand:
Peter Adamsen
Tavervej 85
9270 Klarup
20 93 45 87
formand@nvmk.dk

Tur- og festudvalg:
Bent Gregersen
Elverhøj 5
9400 Nørresundby
22 44 13 41
udvalg.tur@nvmk.dk

Redaktør og kasserer:
Adresseændring, Ind-/udmeldelse.
Peter L. Jensen
Offerlunden 43
9230 Svenstrup J
40 38 91 73
kasserer@nvmk.dk
redaktoer@nvmk.dk

Sekretær:
Simon Pedersen
Perikumvej 11
9440 Aabybro
40 34 65 44
sekretaer@nvmk.dk

Lokaleforvalter:
Palle B. Christensen
Wagnersvej 3
9200 Aalborg SV
29 45 14 30
lokaler@nvmk.dk

Nyhedsbrev:
Nicolai Eising-Duun
Langelandsgade 32 ST - TH
9000 Aalborg
40 80 91 10
nicolai@nvmk.dk

Menigt medlem:
Karsten Kristensen
Gudumholmvej 21
9280 Storvorde
98 31 39 99
karsten@nvmk.dk

Webmaster:
Leif Røntved
Sønder Trandersvej 118
9260 Gistrup
27100525
webmaster@nvmk.dk

Kalender

Se også kalenderen på www.nvmk.dk

Selv om Corona situationen giver stor usikkerhed, har Tur & Fest udvalget sammensat et fyldigt program for den kommende sæson, - men indtil myndighederne giver tilladelse, aflyses/udsættes alle klubarrangementer. Følg med herom på hjemmesiden og/eller Facebook.

ARRANGEMENTER 2021

6. april: Tirsdags-træf - Lundby Krat – sæsonstart. Med forbehold for Corona situationen
11. april: 10.00 Standerhejsning i klubhuset, derefter en køretur efter nærmere aftale på dagen. Se side 6
17. april: 9-16: Aars Stumpemarked. www.aars-stumpemarked.dk/
AFLYST
25. april: Forårstur .
Kan ikke arrangeres pga. Corona
Eventuel alternativ tur
Se side 6
30. april: Jesperhus Blomsterpark, St.Bededag, sæsonåbning. Ankomst senest kl. 09.30 - ud fra kl. 16. **AFLYST**
8. maj: Himmerlandstur – med udgangspunkt fra Veddem. Se side 6
15. maj: Knallert-tur med udgangspunkt fra Forchammersvej. Se side 6
29. maj: Besøg hos Baker Company – militærbiler hos Bjarne Madsen. Se side 7
5. juni: Isens Dag på Aabybro Mejeri. **AFLYST** – men vi kan evt. arrangere en tur alligevel.
12. juni: Den Nordjyske Styrkeprøve. Se side 7
28. juni: Aabybro Mejeri holder bilaftener mandage fra og med 28/6 til og med 2/8.
12. juli: Veteranbiltræf - Open by Night i Hune. Start kl. 17!
Omtale kommer i juni nummer.

Formandens spalte - april 2021.

Hvor skal jeg begynde og hvor skal jeg ende? Det naturlige sted er jo, at vi for ca. 14 dage siden igen fik vores "køretøjer på asfalt" – Det er i hvert fald situationen nu, hvor I læser disse linjer. Jeg skrev dem jo for omkring 3 uger siden, så for mig er der også en god del "forventningens glæde" over at skrive lige præcist det.

Det samme gælder for håbet om at vores standerhejsning bliver et herligt gensyn med vennerne ... forhåbentligt med rigtig mange venner.

Men i skrivende stund så er situationen sådan, at jeg ikke ved hvad der faktisk er sket, når bladet lander i jeres postkasser. Mens jeg skriver, må vi stadig ikke benytte klubhuset – dog vi må "hente" vores køretøjer på værkstedet, og køre tur med dem – lidt som når man i fodboldklubben kan gå i "boldrummet" og pumpe luft i boldene, så der kan spilles fodbold - udendørs. Dog større reparationer kan vi ikke umiddelbart give grønt lys for.. Men der er håb for fremtiden, allerede nu må vi jo mødes op til 25 om udendørs aktiviteter.

Pga. de nuværende begrænsninger, grundet Covid-19, kan vi heller ikke løfte sløret for hvad kommunen forestiller sig om renoveringen af klubhuset – bortset fra at det bliver renoveret. Altså der er basis for lidt spekulationer om hvor meget huset bliver ændret, og hvad det kommer til at betyde for os. Alene de bygningsmæssige krav, der stilles for, at man kan renovere et så gammelt og utidssvarende hus som klubhuset jo er, vil helt sikkert få nogle konsekvenser for os. Det spændende i den sammenhæng bliver; "Hvilke konsekvenser?" og "Hvordan bruger vi dem til at forbedre rammerne for klublivet?"

Uden at vi kender noget konkret til tegninger og indretningstanker, så ved vi, at det helt klart er Aalborg Kommunes forventning, at der vil "være mere lys i vinduerne på Forchhammersvej", end der har været hidtil.

I bestyrelsen har vi diskuteret det meget, og mange gange. Hvad gør vi for at blive mere synlige, for at få flere og bredere aktiviteter i spil? Hvad er det væsentligste ved veteran og vintagekøretøjer, - er det ikke at køre i dem – eller hvad?

Der er ingen tvivl om, at alle tanker og ideer kan gradbøjes, men udfordringen er helt klart, at vi er nødt til at øge tilbuddene. Både i mangfoldighed og i bredde.

Der er ingen tvivl om, at vi kommer ikke til at søsætte alt det vi drømmer om – og se hver ting være en "publikumssucces" fra dag 1. Jeg kan godt huske hvor lang tid det tog at få formiddagskaffemøderne om tirsdagen til at fungere. Det tog et par år – men har på alle måder været fint og godt.

Man kan nemt forestille sig et væld af tiltag, som målretter sig en specifik del af klubben, så et succeskriterium kan være at der over tid er måske 10-12 medlemmer der benytter denne eller hin ide.

At synliggøre klubben betyder jo i al sin enkelthed, at vi sikrer os, at så meget som muligt, af det vi foretager, os bliver eksponeret udenfor klubben. Vi så jo hvad omtalen i lokalaviserne betød for vores åbent-hus-arrangement i august. Vi har i høj grad også brug for at blive eksponeret i sammenhænge som i sig selv er interessante. Sammenhænge hvor vi er nogenlunde sikre på at få omtale. Præcist det sidste har ikke været vores spidskompetence de seneste mange år.

Det er min fornemmelse eller tro, at netop alvoren i "den forbandede Corona-situation" tvinger hver eneste af os til at gøre op med os selv om, hvorvidt man føler; At man kan og magter at bidrage aktivt til klubbens udvikling. Om man synes, at man har "trukket læs" og derfor har brug for et velfortjent pusterum. Om man gerne vil have et par år mere til at lære klubben at kende, inden man byder ind. Om man kan byde ind med en enkelt konkret ide. Om man kender et spændende sted, hvor man gerne vil invitere sine venner med hen. Eller hvad der nu måtte være af tanker og indfald. For mig betyder det ene og alene, at man gør sig klart, at klubben har brug for hvert enkelt medlem – ikke at man nødvendigvis skal lægge flere hundrede timers arbejde i klubben – blot at man husker, at man er en del af en klub.

Jeg ved, at jeg har sagt det før, og jeg ved, at jeg kommer til at sige det igen:

Der var en helt praktisk "geografisk" grund til jeg i sin tid meldte mig ind i NVMK. Men jeg blev modtaget på den bedst tænkelige måde, først af kassereren, dernæst af formanden, og så af resten af klubben. Det var/er selvfølgelig 3 gode grunde til at "blive hængende", men den alt overskyggende grund er; NVMK's mangfoldighed, klubkammeraternes lyst til at se og høre om hinandens køretøjer og så videre. Præcist de værdier vil jeg inderligt opfordre jer alle sammen til at mobilisere til det yderste i den forestående

sæson – og derefter. Vi har alle sammen brug for det – og NVMK især har brug for det.

Gode klubkammerater – "Ladies & Gentlemen" – Velkommen til sæsonen 2021 – gid den må blive helt fantastisk god, vi har fortjent det.

Peter Adamsen

Generalforsamling

GENERALFORSAMLINGEN UDSAT – IGEN...

Som landets nedlukning er i skrivende stund, så kan vi højst samles 5 personer indendørs – og dette er end ikke muligt i vores klublokale.

Den 23/3 – 2021 forventes vores statsminister at opdatere forholdsreglerne for perioden efter 6/4-2021, men i skrivende stund er der absolut ingen, der kan andet end gætte på udfaldet og konsekvenserne af det.

Derfor er vi nødt til – igen – at udskyde vores generalforsamling.

Vi ser i højere og højere grad på et scenarie, hvor vi enten får 2 generalforsamlinger, der kommer til at ligge meget tæt på hinanden, eller en generalforsamling, hvor vi skal behandle 2 regnskaber – nemlig for perioden fra generalforsamlingen i 2019 og for perioden 2020.

Der vil blive brug for at nogle af klubbens medlemmer vælger at stille op til bestyrelsesvalget, idet Bent Gregersen allerede op til den planlagte generalforsamling i november 2020 valgte at trække sig fra bestyrelsesarbejdet.

At Bent stadigvæk arbejder videre som altid, er jeg ham taknemmelig for.

Bestyrelsen håber på jeres forståelse for situationen, og takker for tålmodigheden ind til nu.

Peter Adamsen



FLAUEKJOLD 4%
Stort udvalg af:
**AUTOLAKKER, MALING
MALERGREJ**

Nålemagervej 1 • 9000 Aalborg
Telefon: 96 31 47 00
WWW.FLAUEKJOLD.DK

Sekretærens spalte

REFERAT FRA BESTYRELSESMØDE I NVMK DEN 25. JANUAR OG 1. FEBRUAR 2021. ONLINE VIA ZOOM PGA. COVID 19.

Deltager Peter Adamsen, Peter Jensen, Palle Christensen, Bent Gregersen, Nicolai Duun, Simon Pedersen, Karsten Kristensen og Webmarster Leif Røntved

- 1) Referat godkendt.
- 2) Generalforsamling udsættes på ubestemt dato.
- 3) Økonomi ingen ændring siden sidst.
- 4) Nyhedsmail og Facebook kører på nyt system og der appelleres til at medlemmer sender mailadresse ind.
- 5) Nyt blad kommer fra trykken den 2 feb. med kontingent opkrævning.
- 6) Peter Adamsen og Palle Christensen skal til møde med Aalborg Kommune vedr. ombygning af klubhus den 11 feb. og den 4 feb. holdes møde med MIB.
- 7) Der tegnes abonnement så der kan holdes videomøde over 40 min.
- 8) Peter Adamsen lægger søndags turer ud som kan køres i Covid tiden.
- 9) Peter Adamsen og Mogens Carlsen melder Bussen er i ok stand og der er sponsoreret en luksus førerstol.
- 10) Næste møde holdes Online den 1. marts KL 19,00.

REFERAT FRA BESTYRELSESMØDE I NVMK DEN 1. MARTS 2021. ONLINE VIA ZOOM PGA. COVID 19

Deltagere: Peter Adamsen, Peter Jensen, Bent Gregersen, Nicolai Duun, Simon Pedersen, Karsten Kristensen, Palle Christensen, og Webmaster Leif Røntved

- Post 1,2, 3, 4, 5, 6, 7, og 8 blev drøftet
- 1) Der vil blive sendt nyhedsbrev ud hver måned af Nicolai Duun.
 - 2) Forslag om køretur under Covid 19 med max 25 personer i hver gruppe med udgang fra FV 5, hvor hver gruppe kører hver sit sted hen og eventuelt drikker eftermiddagskaffe. Skal drøftes i tur og fest udvalg.
 - 3) Ombygning af FV5 mangler tidsplan Peter Adamsen og Palle Christensen afventer Aalborg Kommune.
 - 4) Bestyrelsesmøde m.m. må hvis Covid 19 tillader holdes efter 5 april.
 - 5) Der holdes standerhejsning den 11. april med kaffe og rundstykker og køretur efter, hvis Covid 19 tillader.
 - 6) Peter Jensen har haft kontakt til Nordjyske som gerne vil lave et portræt af NVMK.
 - 7) Niels Jørgen Christensen, har gjort opmærksom på fejl i Hornets årgang.
 - 8) Økonomi, Etu forsikring har bidraget i 2020 med ca. 8.000 kr. i provision. Kassebeholdning pt 700.000
 - 9) Næste møde afholdes den 5. april.

Simon Pedersen



Hvis ikke, så skynd dig at betale du kun 450 kroner, som medlemskabet koster om året.

Du har følgende muligheder:

- 1) Mobilepay på nummer 69372 (NVMK – kontingent)
- 2) Bankoverførsel til NVMK – konto i Nordjyske Bank
Reg. Nr. 7446 Konto Nr. 0001112521, enten via Netbank/Homebanking, el. i banken
Ved indbetaling fra udland:
IBAN - nummer DK0974460001112521 BIC - kode RINGDK22 (Swift-adresse)
- 3) Betale kontingent direkte til kassereren.
- 4) Kontakte NVMK's kasserer Peter L. Jensen og aftale, at få tilsendt en faktura med gironummer, helst på mail: kasserer@nvmk.dk

Husk at oplyse medlemsnavn og -nummer (nummeret står bag på Hornet).

INFORMATION

TIRSDAGSKLUB & VÆRKSTED

Hverken TIRSDAGSKLUB eller brug af VÆRKSTEDET er muligt. Det er med beklagelse, at Aalborg Kommune/myndighederne med Corona restriktionerne i hånden, har afskåret os fra at være i Klubhuset på Forchhammersvej 5.

Følg med på hjemmesiden og/eller Facebook siden desangående.

GENERALFORSAMLING

Pga. Corona restriktionerne er den bebudede generalforsamling udsat på ubestemt tid

NVMK's Bestyrelse

„Persondataforordningen af 25. maj 2018“

NVMK's personoplysninger om det enkelte medlem omfatter navn, adresse, mail- og telefonnummer, som er nødvendige for udsendelse af klubblade og nyhedsbreve samt kontingentopkrævning.

Supplerende har vi på NVMK's hjemmeside / medlemsinfo / persondataforordningen supplerende uddybet emnet.

Adresseændring.

HUSK HUSK HUSK

For at undgå forsinket levering af Hornet, ekstra arbejde for kassereren med at finde den nye adresse, og ekstra omkostninger for klubben for genfremsendelse af bladet (44 kroner), er det derfor vigtigt, at I selv husker at meddele adresseændringer til klubbens kasserer - kasserer@nvmk.dk eller til det telefonnummer, som I kan se på side 2.

Postnord gør opmærksom på, at man skal have navn og vejnummer på sin postkasse, ellers bliver bladet returneret med påtegning

UBEKENDT PÅ ADRESSEN.

På forhånd tak.

Willy Dahl fylder 90 år d. 24. maj 2021

INVITATION

Da jeg fylder 90 år den 24. maj 2021, holder jeg åbent hus, hvis forsamlingsforbuddet ændres til minimum 50 personer.

Jeg håber derfor, at vi ses den 24. maj 2021 kl 10-16, på Ørnevej 2, 9230 Svenstrup.

Mvh Willy Dahl



WILLY DAHL - 90 ÅR

Med input fra Willys datter Karin m.fl., har vi i anledning af den runde dag, valgt at skrive lidt om Willy Dahl, som gennem mange år har været og er medlem af NVMK.

Willy er fra Kirkholt i Øst/Midt - Vendsyssel, og som ung mand blev han udlært som mekaniker i Jerslev i 1952.

Tjenestetiden som soldat var udstået i 1954. Efter denne tid fik Willy arbejde i Jerslev, hvor han var udlært.

Senere arbejdspladser blev som mekaniker hos Ilbro Auto i 1956 og derpå hos A. Rasmussen i Østervrå.

Forskellige omstændigheder ledte til mekanikerjob i Gol, Norge. 1 år senere i 1959 gik turen til Sverige, hvor Willy tog hyre som traktorfører i et kalkbrud i Malmø, efter kort tid, blev det til fast arbejde på værkstedet som mekaniker. Efterfølgende blev det til job som

mekaniker på hhv. BMW-værksted og Ford-værksted i Malmø.

Willy mødte Ragnhild - sit livs udkårne i København, og sammen slog de sig ned i Aalborg, hvor de blev gift i 1959. Willy mistede sin Ragnhild i 2013.

I 1998 og de følgende 8 år var Willy lærer for unge mennesker ved Aalborg Ungdomsskole, hvor der var aftenundervisning i motorlære.

Willy blev medlem af klubben i 1998, startede med det samme som medhjælper til lokaleforvalter K. E. Nielsen, blev selv lokaleforvalter i 2003 og fortsatte i 10 år i alt, fordelt på 2 perioder.

Mange gange har Willy haft værkstedsplads, når en nyindkøbt bil skulle sættes i stand. Bl.a. Willys første veteran, en 1961 Volvo P1800. Gennem årene er det blevet til 11 veteranbiler, fx Nash og Karmann Ghia cabriolet, 8 veteran motorcykler, 4 scootere og 6

camplet/autocampere Et højdepunkt har været deltagelse på 2 NVMK-ture til Oslo, Norge, der blev arrangeret under formand Jørgen Østergård. Man tog af sted 8-10 deltagere fordelt på 4-5 biler. Ved disse arrangementer havde NVMK en klub/standplads.

Willy har gennem årene været foregangsmand og er fast deltager ved tirsdagsmøderne, hvor klubmedlemmer mødes til kaffe og brød, og samtidig får ordnet verdenssituationen.

I 2019 arrangerede Willy fin julefrokost en tirsdag formiddag, og kun Coronaen satte stopper for julefrokosten i 2020. Willy har været fast deltager til turene med bussen til Fredericia Stumpemarked.

På vegne af NVMK ønsker vi Willy Dahl hjerteligt tillykke med de 90 år med ønsket om en fin og uforglemmelig festdag.

Hornets redaktører Margit & Peter

NVMK arrangement - Knallert-tur



I Tur & Festudvalgets aktivitetsplan indgår et sådant tiltag. Det er lørdag d. 15. maj 2021, kl. 10. En knallerttur med start fra klubhuset fra Forchhammersvej 5.

Alle med interesse for 50 cc tohjulede køretøjer opfordres til at være med på en



køretur i lokalområdet. Vi håber, at vejret arter sig vel, så vi på denne bogstavelige måde kan nyde solskinet, med fuglesang og duften af forår.

Tur & Festudvalget har anmodet Poul Kristensen om at være "tovholder" for

dette arrangement. Tur og festudvalget er i fællesskab ansvarlig for dette arrangement.

Info og tilmelding - Bent Gregersen - udvalg.tur@nvmk.dk el. tlf. 22441341, gerne inden 12. maj. Vel mødt.

NVMK's Tur & Festudvalg

Opdatering fra Tur- og Festudvalget - Marts 2021

KORT OPDATERING FRA TUR- OG FESTUDVALGET – MARTS 2021

Situationen er ikke væsentligt ændret ift. vor opdatering i Hornet 1.21., hvor vi skrev: - At det er nu om muligt endnu sværere end tidligere i Corona-perioden at være Tur- og Festudvalg i Nordjysk Vintage Motor Klub. Fokus er planlægning og gennemførelse af arrangementer. Vi må erkende, at det ikke p.t. giver mening at planlægge yderligere, før vi har noget konkret at gå efter i forhold til, hvornår vi atter må gennemføre arrangementer. Tidligere i forløbet har vi udsat møder og samtidig aftalt det næste, men vi har aftalt, at vi tales ved, når der dukker et grundlag derfor op. Det håber vi selvfølgelig snart, at der gør! På trods af situationen er her en lille opdatering med aktuel status – en orientering om, hvad der er ”løst på tegnebrættet” i Tur- og Festudvalget.

Desværre blev næsten ingen af vinterens klubarrangementer 2021 gennemført. Eksempelvis var vi nødt til at udsætte klubaften med filmen ”Partisaneren” til senere. Aftaler vedrørende de øvrige planlagte kommende arrangementer i 2021 er status quo.

Som vi frygtede må vi påregne at der sandsynligvis langt ind i foråret og måske helt frem til sommerferien, vil være stor usikkerhed om, hvornår vi må starte op, og på hvilke vilkår. Vi er derfor ikke gået i gang med den mere detaljerede planlægning af yderligere før, vi har mere sikkerhed for gennemførelsen af den kommende køresæsons arrangementer.

Vi løftede sløret for, hvad vi har tænkt os at arrangere, hvis eller COVID-19 vil slippe sit tag i Danmark og dermed os alle.



D. 11. april - Standerhejsning



Foto fra en tidligere „Himmerlandstur“

Det ”løst planlagte” kommer her:

Før sommerferien:

- 11/4 – 2021:

Standerhejsning – og der efter en køretur.

Til et sådant arrangement i regi en forening må der højst deltage 50 medlemmer med pårørende, så hvis der kommer flere end 50, bliver der tale om 2 køreture med en omtrentlig halvdel på hver tur. På grund af antalsbegrænsningen vil udvalget ved ankomst holde styr på, om der kommer over 50 medlemmer, hvorfor der også i dette tilfælde vil ske en opdeling i 2 grupper.

På grund af Corona-situationen – må vi ikke benytte klubhuset, hvorfor der på Forchhammersvej alene vil ske det, at vores formand hejser klubflaget og holder en kort tale, hvor efter vi kører en tur frem til et sted, hvor vi – udendørs nødvendigvis, og med behørig afstand – kan spise vores medbragte mad og drikke. Man skal, ud over mad og drikke, også selv medbringe borde og stole, alt som følge af, at klubben ikke kan / må byde på kaffe og brød i klubhuset i forbindelse med standerhejsningen. Medbring også gerne selv håndsprit og mundbind.

- 25/4 – 2021: Forårstur

Den annoncerede forårstur til Skovsgaard Hotel og Frank Moos' KAN IKKE ARRANGERES FOR TIDEN P. G. A. CORONA-SITUATIONEN.

Udvalget vil, hvis restriktionerne tillader det, måske med kort varsel arrangere en forårstur, men med et noget andet indhold end det oprindelige.

HIMMERLANDSTUREN

Såfremt det er tilladeligt ift. Corona-rammerne, er der som tidligere år den traditionsrige ”Himmerlandstur”.

Lørdag d. 8. maj. Også denne gang kører bussen med, med afgang fra klubhuset, Forchhammersvej 5 kl. 8.30. Pia Eriksen har meddelt os, at vi har været så heldige at den nye ejer af Veddem Hovedgade 9 har givet os lov til at være der, så det bliver som det plejer. Dvs.: Mødested er Veddem Hovedgade 9 senest kl. 9.30, hvor der er briefing, morgenkaffe og rundstykker. Afgang ud i naturen kl. ca. 10.15, hvor turen traditionen tro indeholder små opgaver. Når vi igen er samlet på Veddem Hovedgade 9, kl. ca. 13.30 er der middagsmad.

Pris for deltagelse er 150,00 kr. pr. person. Der er tilmelding og betaling til Pia Eriksen.

Tilmelding på mail

pke@veddumif.dk eller på

telefon 61 11 27 89 senest d 2/5-

21. Deltagerbetaling skal betales på Mobilpay 61112789 eller bank 3708 3708310530

Dette vil blive annonceret på klubbens facebookside, hvis det bliver muligt.

- 2/5, 6/6, 8/8 og 5/9- 2021:

”Luft dine hjul” kl. 10 ved Dagli’Brugsen i Birkelse de nævnte søndage. Alt selvfølgelig hvis Corona-restriktionerne giver mulighed for det, og under efterlevelse af evt. restriktioner, som ikke forhindrer arrangementerne.

Der er ikke tilmelding til arrangementerne, så man kan bare møde



op, hvis man har tid og lyst. Der er kaffe på kanden til deltagerne.

- 08/5 – 2021: Himmerlandstur – med udgangspunkt fra Veddum.
- 15/5 – 2021: Knallert-tur, start fra Forchhammersvej 5.
- 29/5 – 2021: Besøg hos Baker Company – militærbiler hos Bjarne Madsen m. grill-hygge m.v.
- 05/6 – 2021: Isens Dag på Aabybro Mejeri er aflyst. Måske kan der laves en tur alligevel, evt. sammen med MVVK.
- 12/6 – 2021: Den Nordjyske Styrkeprøve – ved dårligt vejr flyttes til 19/6.

Sommerferie, dog er der følgende arrangementer i sommerperioden:

- 12/7 - 2021 er vi er inviteret til Open By Night i Hune. Start kl. 17!
- Mandage fra og med 28/6 til og med 2/8 fra kl. 19 - 21. Aabybro Mejeri holder bilaftener.

Efter sommerferien:

- 13/8 - 2021: Grill-fest hos Ole Svensson, Rimmerne 22, V. Hassing.

Afslutning

Som skrevet i sidste blad er denne en "løs opdatering" fra Tur- og Festudvalget. Men som tiderne er, kan det desværre ikke være anderledes. Men - måske I medlemmer kan benytte Corona-tiden til at udtænke og evt. byde ind med gode ideer/ forslag til gode klubarrangementer, som kan gennemføres når tiderne atter bliver normale.

Vi vil med glæde høre nærmere.

Tur- og Festudvalget

BESØG HOS BAKER COMPANY

I Tur & Festudvalgets aktivitetsplan indgår et sådant ovennævnt tiltag.

Baker Company - en dansk reenactment gruppe som fokuserer på den amerikanske 2nd Armored Division's indsats under 2. Verdenskrig. Baker Company har baser i Nordjylland, hos Bjarne Madsen

Arrangementet er besøg på Baker Company's HQ (Head Quarters), Hellumvej 19, 9329 Hjallerup, lørdag d. 29. maj 2021, starttidspunkt kl. 10.

Temaet er amerikanske militære køretøjer fra perioden 1942-45, som vi får mulighed for at opleve på nært hold. Samlingen er, selvom den langt fra er færdigrenoveret, måske den største samling af disse køretøjer i Danmark og store dele af Nordeuropa.

Efter "show-time" bliver grillen tændt til "frankfurtere" m.m.

Få en appetitvækker på links:

<https://www.facebook.com/bcoydk> ,

<https://www.facebook.com/bcoydk/videos/384967139437332>

Deltagerpris pr. person er kr. 50.

Tilmelding til Bent Gregersen senest 23. maj på mail: udvalg.tur@nvmk.dk eller telefon 22441341.

Peter Adamsen

STYRKEPRØVEN 12. JUNI 2021

Vi glæder os til at byde jer velkommen til den 3. Nordjyske Styrkeprøve, for køretøjer med byggeår indtil 1950 eller tæt på.

Forudsat situationen tillader det, foregår denne tur syd for Limfjorden i år. Turen holdes som picnictur, enkelt og udendørs. Vi mødes fra kl. 9 i Lundby Krat på adressen ved Grill og Is - hytten, Hadsund Landevej 430 i 9260 Gistrup. Ca. kl. 10 fører vejen os mod og gennem Rold Skov.

Tag gerne klapstol og bord med, så I kan sidde ned og nyde jeres medbragte mad.

Der kan vindes 3 præmier: Een for det ældste køretøj, een for den længste tilrejse på egne hjul, og en ny præmie, der er blevet foreslået på sidste tur til, dem der er bedst klædt i tidstypisk tøj svarende til køretøjet.

Styrkeprøven afholdes lørdag, den 12. juni 2021. Hvis vejret ikke arter sig, flyttes turen en uge, så det afholdes alternativt den 19. juni 2021.

I må meget gerne tilmelde jer, så vi har mulighed for at kontakte jer, hvis datoen til turen bliver flyttet.

Tilmelding sker enten til

RainerMittelstaedt@web.de eller via en SMS/ring til Peters mobil 40802497.

Vi ses

Rainer Mittelstädt

og Peter Risgaard Hansen



Per Mogensens Bentley 3½ liter - fortsat fra Hornet 1. 2021 Februar

I sidste nummer af Hornet bragte vi Per Mogensens indlæg om Bentleys historie og om det erhvervede køretøj. Dette indlæg er en fortsættelse, eller rettere et tilbageblik om hvordan dette fine køretøj kom til Danmark. Beretningen er fortalt af herboende englænder Geoff Segal, og bringes med dennes tilladelse.

Redaktionen af HORNET

BENTLEY 3½ LTR.

Det var en meget begejstret 3-årig Sune, der af sin far fik at vide, at vi to skulle på „mandetur“ til England, hvor vi dels skulle holde lidt ferie og dels se, om vi ikke kunne finde en „gammel bil“ at tage med hjem.

Jeg havde på forhånd gjort mig visse tanker om, hvad det skulle være for en gammel bil. Drømmen var „naturligvis“ en ægte W. O. Bentley, men takket være de skyhøje priser for selv de mest miserable eksemplarer, måtte drømmen jo forblive en sådan. Som „trøstpræmie“ stod en Alvis Speed 20 som nr. 2 på listen, og som nr. 3 en Derby Bentley.

Den 29. november 1972 blev vi af den store sølvfugl transporteret til London, hvor vi slog os ned hos gode venner. Tidspunktet var valgt således, at vi skulle være i England samme dag, som „Motor Sport“ udkom, hvorved vi havde en med englænderne ligestillet chance for at komme først til et evt. „bid“. Det var rent vilkårligt, at vi havde valgt dette nummer af „MotorSport“, og det tog heller ikke keglers. Udvalget af de biler, som lå inden for vore mulighedsgrænse, var mildest talt uinteressant. Der var ikke skyggen af en Speed 20. Der var en morsom lille Riley; men ejeren havde telefonsvarer på, og det havde han stadigvæk 10 dage senere, da vi rejste hjem.

Bil skulle vi have, og den eneste farbare udvej var derfor at gå på jagt hos de „professionelle“. Vi startede hos „James“ Bond, Vintage Autos Ltd., der med sit slogan „No old bangers sold“ (ingen gamle øser sælges) lød ret så tiltalende. Her ventede os dog en skuffelse. Han tilbød mig bl. a. en 1929 Triumph Super 7 til den ganske horrible pris af 985 pund. Den var „fuldstændig restaureret“, lige ned til boblerne i lakken. Et par hundrede pund havde været nærmere målet - hvis den så også havde været i orden. Næste besøg aflagdes hos Dannie Margulies (se denne), der, som jeg senere andetsteds fik at vide, ikke alene var ærlig men tillige dyr (he's honest, but bloody expensive). Her var der til gengæld biler at se. Det kribledede ikke så lidt i speederfoden ved synet af en 4½ Itr. W. O. Bentley tourer i British Racing Green, en ikke mindre pragtfuld 3 Itr. Sunbeam tourer, der med sine to overliggende knastakslers sang en af de skønneste melodier, jeg nogen sinde har hørt, samt en „fræk“ lille Bugatti, som jeg - som ikke-bugattist og med altomfattende mangel på kendskab til Vorherres eget bilmærke - ikke var i stand til at typebestemme. I den mere folkelige ende af skalaen havde den dyre Dannie en 3½ Itr. Derby Bentley, som var i ganske acceptabel stand, men han lagde ikke skjul på, at maskinen havde set bedre dage. Han levede således op til sit rygte, men til trods herfor eller måske rettere netop derfor - købte jeg ikke bil hos Dannie-boy.

For at spare mine (formodede) læsere for yderligere detaljerede beskrivelser vil jeg blot nævne, at jeg under min lange og trøstesløse ørkenvandring kom forbi diverse bil-oaser med bl. a. en yderst miserabel Silver Ghost til foræringsprisen 10.000 pund, en laber Hispano Suiza (som de altid høflige englændere kalder for en Banana Squeezer (bananpresser), og

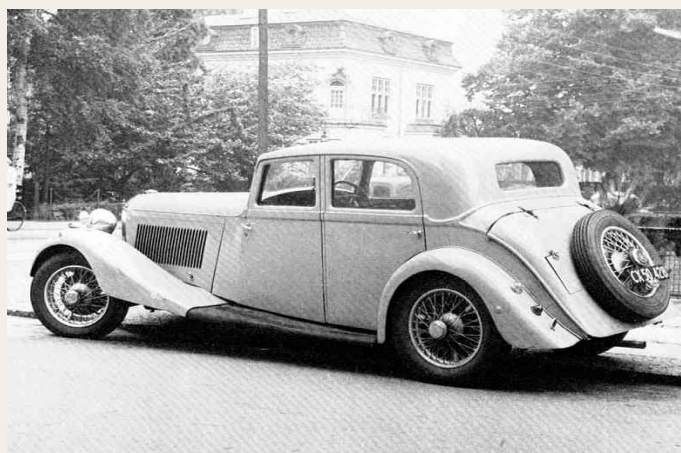
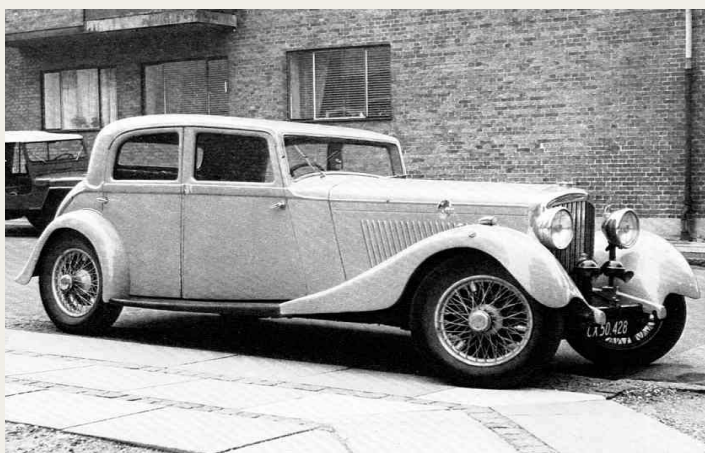
diverse andre mere eller mindre obskure rariteter.

For at gøre en kort historie lang faldt jeg en dag over min nuværende stolthed. En 3½ ltr- Derby Bentley sports-sedan med stelnr. B 161 AE - en af de allerførste RR-Bentley'er - bygget i 1933, da den høstede ros som Århus høster vittigheder. Den var hverken særlig god eller særlig dårlig, den passede til pengepungen, og havde netop det „bid“, som jeg synes en bil fra 30'erne skal have.

Ungen blev pakket godt ind, afsked blev taget med de hovedrystende venner, de små håndtag på rattet for tænding, håndgas og blanding blev indstillet (livets små glæder, som endnu glæder min barnesjæl) og med et højst upassende brøl fra den gennemhullede udstødning stak bæstet sin lange snude ind i øsregnen med kurs mod Harwich.

Trafikken ud af London var enorm og langsom. Efter to timer var vi stadigvæk ikke uden for bygrænsen og standsede for at tanke op med andesteg og „fisk-og-fritter“ - man kunne næsten ikke være andet bekendt med den kølerfigur. Så af sted igen, og da vi endelig kom ud på den nyanlagte motorvej ved Colchester blev der lukket op. Med speedometret på 70 miles holdt jeg vognen med noget besvær på nogenlunde lige kurs, men et hyl omme fra bagsædet fik mig til at standse (samtale var umulig for spektaklet). „Mit snøreband er gået op,“ skreg Sune, og far steg ud, for blot at konstatere et endnu betænkeligere forhold. Fede dampskyer rejste sig fra kølerregionerne. Forsigtigt listede vi os hen til en tank. Køleren tom, maskinen var trods termometervisning på 70° rygende varm. Køleren blev fyldt op af en komplet uforståelig Essex-mand og de sidste kilometer til Harwich blev tilbagelagt i et lidt mere adstadigt tempo.

Der var hylende storm på Vesterhavet,



skibet var ni timer forsinket, og vi blev bespist på selskabets regning. Der var god tid til at ringe til sælgeren og påtale den kogende køler. Jo, det var ganske enkelt. Termostatstyringen til kølegitteret fungerede ikke, så gitteret skulle blot åbnes manuelt, hvis man ville køre stærkt. Og det havde været rart nok at have fået det at vide, før man kørte stærkt.

Omsider kunne vi køre ombord. Paskontrollen gjorde honnør og bemærkede, at det var „a handsome motor-car, sir“ - og det luede ligesom lidt i den klamme december-luft. Folket ombord surrede Bentley'en forsvarligt fast, skibet truttede farvel til havnen, og 24 timer senere stod vi på Esbjergs let gyngende kaj.

Kølegitteret blev åbnet, kursen sat mod København, og midt på Lillebæltsbroens lange stigning sagde motoren som et maskingevær og gik i stå. Nye dampskyer. Gitteret havde selvfølgelig lukket sig igen. Var den nu brændt totalt sammen? Nej, det gør en 3½ ltr. ikke. Jeg lod den rulle ned ad broens modsatte side, indlagde 3. gearet og slap koblingen. Eureka (eller hvad-det-nu-er-man-siger)! Ganske vist kun på fem ben, men med muskler nok til en hæderlig fart resten af vejen.

Hans Pilegård-Christiansen tog bilen under sin meget kompetente vinge, og da han var færdig spandt motoren (selvfølgelig) som en veltilfreds kat, bremserne bremsede, og den gik glat igennem syn.

I sommerens løb deltog vi i en del arrangementer, alle fornøjelige, selv om jeg må erkende, at der var ét lille problem, der består i, at Bentley'en ikke ligefrem indbyder til at holde sig i en række langsomt kørende biler (dette sagt aldeles uden „pral“), men forlanger at få lov til at strække ud en gang imellem.

Dagen før den skulle i vinterhi blev kølerfiguren stjålet - undertegnede klovn havde for første gang glemt at skrue den af (en ny er siden hjemkommet fra England) - og for ligesom at understrege, at den slags ikke sker ustraffet, knækkede en bagaksel samme eftermiddag. Jeg håber, vi kan rulle igen til sommer.

Lidt teknik. Motoren 6-cylindret 3.669 ccm, topventilet med stødstænger, i alt væsentligt som RR 20/25, men tunet og med to S. U. karburatorer, ydelse ca. 120 hk. Firetrins gearkasse med synkronisering på 3. og 4. gear. Bremses med servoassistance fra en lille



friktionsmotor, der drives af gearkassen. Centralsmøring af chassiset. Acceleration 0-80 kmt på ca. 12½ sek., topfart ca. 160 kmt. Karrosseriet bygget helt i aluminium

af Park Ward. Totalvægt ca. 1470 kg. Der blev i alt bygget 1.191 3½ ltr- Bentley'er med vidt forskellige karrosserier.

Geoff Segal

Vi byder velkommen til nye medlemmer

2232	Hans Held	Hobrovej 110	9000	Aalborg
2233	Jørn Aaen	Forchhammersvej 79	9000	Aalborg
2234	Annette Jensen	Skelagervej 157.1.MF.	9000	Aalborg
2235	Johnny D. Jørgensen	Kirsebærvænget 6	9620	Aalestrup

Side 9 pigen.



Et „Svensk Projekt“ - „Ny bette Lastbil“ Del 2.

Fortsættelse af ”et svensk projekt” – ”Ny bette lastbil” (juni 2020)

Undskyldninger for ikke at have gjort ”dette eller hint” kan der være mange af.

Jeg vil bare nøjes med at konstatere, at tingene ikke gik så nemt/hurtigt som jeg drømte om. Og jeg tænker, at det er jeg næppe den eneste ”veteranbils-entusiast”, der har konstateret.. Det gode er, at så er en del af de lørdage, hvor jeg skulle have arbejdet med min Scania, er blevet brugt til andre sjove ting – bl.a. at få ”etableret grunden til et autentisk værkstedsmiljø i Baker Company’s showroom - anno 1944. Skaffet 36 meter slange til en hedvandsrenser (et fantastisk stykke værktøj – i øvrigt!) foruden alt muligt andet, der ikke gik som jeg troede - MEN!

Kort efter sommerferien trillede jeg min bil over på vaskepladsen, klodsede den op på 6 bukke, afmonterede hjulene og gjorde klar til at vaske/rengøre bilen. Det lyder som et hyggeprojekt – men det er jo ikke som når man skifter hjul på ”Corollaen”, eller vasker Puntoen. ”Snuden” den aldeles uundværlige hjulnøgle med svinghjul og slag, 20 tons donkraft og fornævnte hedvandsrenser skal alt sammen på plads – så alene det er i sig selv ved at være en betragtelig arbejdsindsats ...

Processen med hedvandsrensning er ikke velegnet til ”småkøretøjer”: 120 grader varmt vand og 150 psi, så olie, fedt, jord/kridt, løs maling m.m. har ikke en ærlig chance for at blive hængende! Altså – der gik en hel lørdag med at klodse bilen op – og så skulle der vaskes.



Scania SBAT111SA på vaskepladsen - 2 fotos

Det vil sige, da jeg skulle vaske bilen, løb jeg i en anden udfordring – Tro om jeg kunne få tryk på hedvandsrenseren! En eller anden behjertet sjæl havde kørt over slangen med noget tungt – så den var tjenlig til at blive sendt på ”pension”. Altså, jeg måtte fremskaffe en ny slange – og sådan en tryksikker slange på omkring 20 meter er ikke lagerført noget sted!!

NÅ - efterhånden flaskede det hele sig. Jeg fik vasket bilen af, og tænkte, nu skulle Bjarne Madsens spådomme om, at det var umuligt at rense sådan en bil af i eet hug, gøres til skamme! – Jeg vaskede en hel dag! – og er stadigvæk usikker på hvem der blev mest våd; bilen eller mig? Men den efterfølgende lørdag – OOH HH Jammer! OOH HH Plage! – Der var godt nok mange hjørner jeg ikke kunne se, da alting var vådt! -- altså – endnu en dag med nedvaskning!

Efter alt det vandpjaskeri, var det tid til at rykke bremsetromlerne af bilen – jeg får jo aldrig en bedre chance. Altså – fat i ”snuden” igen - af med yderligere 60 hjulbolte som holder tromlerne på plads, og af med tromlerne! Og her kommer så den næste påmindelse om, at ”du er ikke i gang med en Fiat Punto!” – Sikkerheden på sådan en bil gør, at når lufttrykket i bremsesystemet falder, trækker den automatisk ”parkeringsbremsen” – og så sidder tromlerne fast! – fuldstændigt og totalt! – det krævede et par opstarter så jeg fik luft på systemet.

Nå – nu fik jeg syn for sagen – bremserne fejler ikke noget! Der er stadigvæk 97-98% af bremsebelægningen



i behold – vel at mærke den oprindelige fra 1976.

Så er det tid til at gennemsmøre alle bevægelige dele i bilen – og jeg kan i den forbindelse fortælle jer, at mindst 2 smørepipler/hjul ikke er tilgængelige med mindre hjulene er afmonterede – lidt flere på forakslen. Derefter: At genmontere bremsetromlerne, så hjulene kan monteres igen, så jeg kan flytte bilen 75 meter ind i Nordhallen. Op på bukkene igen – og af med hjulene – igen!



Maling af undervogn.



Bremsetromlen afmonteret.



Udsyn til bremsebelægningen

Fortsat fra Del 1 - Hornet 2. 2020.

De gamle hjul er ret beset ikke værd at gemme på. De er sikkert stærke nok, - der er jo mere stål i hvert dæk end i dækkene til 15 almindelige familiebil, men når der er revner i gummi, så er de færdige! Derfor af med dem. Solgt til en produkthandler - og alle 32 kr., deromkring, i kaffekassen! Der ligger som bekendt nye dæk/hjul og venter.

Nu gik der så en række lørdage med at afmontere baglys, kasser til snekæder, ladbund - og at få lavet nye plader til bunden - Så er bilen klar til at blive højtryksrenset igen - og så skal der males.

Til undervognen blev der brugt ca. 20 liter epoxymaling - antracitgrå - og jeg der har en historik i Civilforsvaret, fik et ganske særligt "kick" fra dengang det var før. Da jeg var 19-20 år hed farven

på bilerne aldrig andet end CF-standard grå! - og jeg indrømmer gerne - Bilen og jeg "bondede" på en helt særlig måde den lørdag, hvor undervognen blev grå. Om ikke for andet, så fordi det var et pokkers arbejde at vaske de antracitgrå malingpletter af mit hjæs den aften!

Nu har jeg så den næste lille delopgave: At vippe førerhuset ned på plads, og få det gjort klar til at blive malet hvidt - herunder afdækning i stor stil! Og så males der igen!

Så kommer den nye ladbund, genmontering af kasser til kæderne, genmontering af baglygter og baklygter + noget uforudset, men jeg tror på at jeg "snart" er standsmæssigt kørende igen. Hvad der så end må ligge i "snart"?

Peter Adamsen



Scania SBAT111SA på plads i Nordhal.



Maling af undervogn - fortsat - 3 fotos

SynsHallen A/S

Åbent: mandag - Torsdag 8.00-16.00

Fredag 8.00-15.30 - og efter aftale

Mulighed for
drive-in-syn

Lundeborgvej 6 B- 9220 Aalborg Øst - 27836001
www.synshallenas.dk

Advokat Per Mogensen med flere

Vi kører på alle cylindre!

Viaduktvej 3
9440 Aabybro

Godsbanegade 21
9700 Brønderslev

Mellem Broerne 7
9400 Nørresundby

96 96 22 22
mail@advokathusnord.dk

ADVOKATHUS NORD

★ ★ ★ ★
USBILDELE.DK



ALT i tryksager

Print&Grafik

Aalborgvej 1, Terndrup . info@printgrafik.dk
Tlf.: 9833 5094 . www.printgrafik.dk





1938 Pontiac Sedan Silver Streak 3.7 L
Tilhørende Jan Johansen, Hjallerup

Henrik Henriksens 1958 VW Karmann Ghia - „Lowligh“ - Del 1.

FRISTELSEN – JEG IKKE FORMÅEDE AT MODSTÅ.

Nogle gange, skal man bare lade være med at kikke på salgsannoncer! I hvert fald når man er en ”fristet sjæl” som jeg. For da skete det, at jeg pludselig så en årgang 1958 VW Karmann Ghia Coupe lowlight til salg. At de ældste modeller kaldes for ”lowligh”, skyldes, at modellen fra 1960 får en ny front med forlygterne placeret højere på skærmen. Det interessante ved bilen er dels, at den kun har kørt i Californien – indtil 1988. Herefter har den ikke kørt! Den fremstår stadig u-restaureret og stadig med California pladerne; de eneste nummerplader den har kørt med til dato. Yderligere stod den kun 8 timers kørsel væk, idet den var blevet importeret til Tyskland i 1998 af en tysk Karmann Ghia specialist.

Tænkte lidt over det hele. De kommende år foran mig – hvilket type bil ville være ”cool at blive ældre med”? Og her passende den lille Ghia coupe rigtig fint. Ydermere hjalp det også, at T&S nu har fjernet originalitetskravet for importerede veteranbiler. En chance som denne kommer sjældent, så jeg endte med at byde på den. Vi fik det til at lykkes mod at forhandleren måtte beholde en nyere 1600 motor, der var blevet isat den. I skrivende stund har jeg stadig kun set bilen på diverse fotos. Den bliver leveret midt i april, og som billederne tydelig viser, skal den slibes ned til rå plade. Herefter bliver det så spændende at se, hvad der mon dukker frem af ”overraskelser”. Det vil jeg fortælle mere om senere. Først en kort fortælling om, hvordan modellen blev til virkelighed.

Lidt historie om VW Karmann Ghia.

Karosserifabrikken Karmann i Osnabrück, som kan dateres helt tilbage



Bilen fotograferet ved den Hollandske Classic VW-Porsche forhandler

til slutningen af 1800-tallet, havde fra 1948 fået kontrakten med at bygge VW cabriolet-modellerne. I starten af 1950'erne begyndte man hos Karmann at tegne flere forslag til en sports coupe bygget på VW chassiset, men de blev alle gentagne gange pure afvist af VW ledelsen i Wolfsburg.

I 1952 mødtes Wilhelm Karmann jr. (1914-1998), ejer og arving til Karmann, med den Italienske bil designer Luigi Segre (1919-1963). Han var blevet medejer og chef designer hos Carrozzeria Ghia S.p.A. i Torino, og havde netop færdiggjort en prototype for Chrysler kaldet ”Coupe d'Elegance”. Et samarbejde han havde haft med den amerikanske konstruktør og bil designer Virgil Exner. Et koncept som Chrysler dog aldrig fik sat i serieproduktion, og hvor Carrozzeria Ghia S.p.A. havde rettighederne til dele af selve designet. Wilhelm Karmann fortalte Luigi Segre om planerne om at bygge en sports coupe på VW-chassiset, som til at begynde med dog ikke førte til noget videre. Luigi Segre vurderede nemlig, at det ikke ville være

nok blot at fremvise tegninger til VW-ledelsen, og dermed begå den samme fejltagelse som Karmann havde gjort – altså med blot at fremvise tegninger, som let ville blive afvist uden nærmere undersøgelse. I stedet fik han, endda uden Karmann's vidende, skaffet en standard VW som blev adskilt for undersøgelse af chassiset mv. Herefter stod han i spidsen for ikke blot at få tegnet, men også at få BYGGET en prototype. Bilen bærer tydeligt nogle af de samme design linjer som Chrysler Coupe d'Elegance.

Da Wilhelm Karmann så den blev han begejstret ”Den bil har klasse!” og besluttede sig for at medvirke til at præsentere den for VW-ledelsen i Wolfsburg. Begejstringen holdt og VW Karmann Ghia var født.

VW Karmann Ghia blev præsenteret for pressen første gang ved Kasino Hotel d. 14. juli 1955 i Georgsmarienhütte



Bilen med sin oprindelige Californiske nummerplade fra 1958



*Ø.: Luis Segre og Wilhelm Karmann
N.: Luis Segre og Mrs Karmann
ved præsentationen d. 14. juli 1955.*

som ligger tæt ved Karmann fabrikken i Osnabrück. Modellen kom kort efter i produktion og blev hurtigt en succes; hvilket gav pladsproblemer hos Karmann, som nu måtte udvide med nye lokaliteter i den modsatte ende af byen. Så ofte kunne der i Osnabrück ses karrosseri transport gennem byen til de nye montagehaller. Modellen holdt indtil 1974. Luigi Segre døde i 1964 kun 43 år gammel efter en fejlslagen operation. Han efterlod sig kone og 2 børn i alderen 4 og 6 år. Carrozzeria Ghia S.p.A. blev overtaget af Ford fabrikkerne i 1973, og i 2009 kort efter finanskrisen 2008, gik Karmann fabrikken konkurs og blev overtaget af VW.

I Hitchcock thrilleren "En kvinde skygges" (Vertigo) med hovedrollen spillet af James Stewart, kører hans platoniske ven (med skumle bagtanker) "Midge" i en metalblå Karmann Ghia Coupe. Filmen er fra 1958 – samme årgang som den Karmann Ghia jeg netop har købt.

Henrik Behrens Henriksen



Christina Karmann ved præsentationen i 1955.



Karrosseritransport til de nye montagehaller i Osnabrück ca. 1957.



Luis Segre og Mrs Karmann ved præsentationen d. 14. juli 1955.



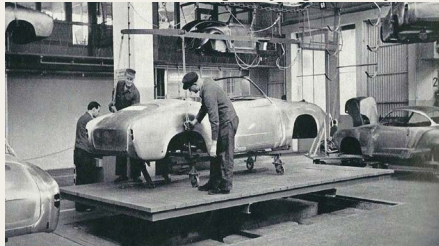
1952 Chrysler „Coupe D'Elegance „ med karrosseri styling af Ghia



Indgangsparti ved Karmann Montage Fabrik i Osnabrück ca. 1958.



Montagehal hos Karmann ca. 1959. Export modeller til USA hvilket ses på kofangernes bøjle



Karmann karrosseriproduktion i Osnabrück ca. 1959

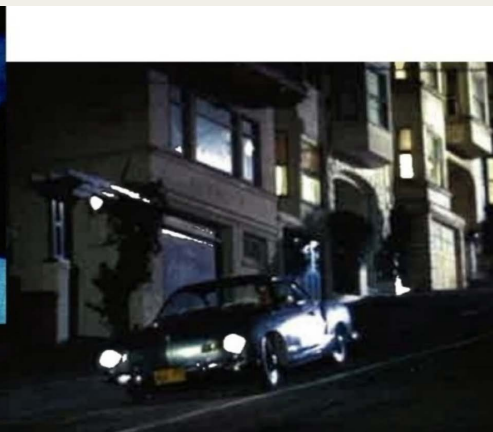
Fra „En kvinde skygges“ af Alfred Hitchcock 1958



Carmela Künzel „Miss Germany“ 1959.



Display ved det internationale Motorshow IAA i Frankfurt ca. 1960.



Chris Holmgren Christensens restaurering - 1953 Standard 8 Sedan

I veteranbilkredse kender vi i mange tilfælde hinanden ud fra hvilke/hvilket køretøj man har. Chris har ved forskellige arrangementer vist os sin oldefars og morfars fine 1939 Hanomag Autobahn, som også fik en fin rolle i filmen "Partisaneren".

Hornets redaktion har besøgt Chris og hans forældre i Horsens ved Blenstrup. Besøgets fokuspunkt var Chris' "nye" restaureringsprojekt, som han er godt i gang med.

Det drejer sig om en mindre engelsk model, en 1953 Standard 8.

Standard 8 – data.

Mærke	Standard
Produktion	1953 -1961
Karosseri	4-d sedan
Motor	4-cyl rækkemotor – 803 cm ³ – 26 HKv 4500 omdr.
Drivning	Baghjulsdrift
Gearkasse	4-vxl manuel
Akselafstand	213 cm
Længde	361 cm
Bredde	147 cm
Højde	152 cm
Vægt	700 kg

Bilen er købt på Campen Auktioner, Randers i 2016. Ved første øjekast så den ud til at være i rimelig stand, ved nærmere bekendtskab viste det sig, at der fulgte overraskelser og en del udfordringer. En tidligere ejer har været storryger, og inden rengøringen, bar kabinen tydeligt præg heraf.

Chris synes, at den er en "sød og charmerende lille bil, som "smiler" til én. Den har været om ikke en "engelsk folkevogn" så dog en bil, som har været en almindelig "brugs-bil", som



Chris 1939 Hanomag Autobahn

var overkommelig i anskaffelsespris. Udstyrsniveauet og faciliteterne i denne bil er ikke særlig høje. Chris fortæller at bunden var beklædt med gummi, samt løse måtter. Dørbeklædning var malet masonit - træfiberplader. Sæderne er stel af rør med stof uden nævneværdig polstring. Bagsædet kan tippe fremover, således at man indefra kan få adgang til bagagerummet, da der ikke er nogen bagagerumsklap. Ved vort besøg fik vi demonstreret, at der var god plads til en gammeldags 50 styks ølkasse af træ.

I DK er Standard 8 betydeligt mere sjælden, end i hjemlandet England. I England eksisterer mærkeklub såvel som internet/facebookgrupper for bilmærket.

Denne model fra 1953 har ingenting til fælles med den ældre 8-model. Den blev bygget med selv bærende karosseri, med topventilmotor og hydrauliske bremses. Motoreffekten var beskednen, men blev trinvis øget med årene. For at holde prisen nede, var bilen meget enkel. Der var skydevinduer i dørene, og den manglede navkapsler og bagagerumsklap, som først blev indført i 1957.

Udbredelsen af mærket i hjemlandet har gjort, at det er relativt nemt, at skaffe



En tidligere ejer var storryger, tydelige spor på himmel og interør.



Kig fra førerens plads i Standard 8'en



Standard 8'ens skydevinduer



Rum for reserverhjul



Chris 1953 Standard 8, genopbygningen er i gang.

Del 1.



Sæder opbygget af rør og stof. Adgang til bagagerummet, bag bagsædet forgår inde fra kabinen.



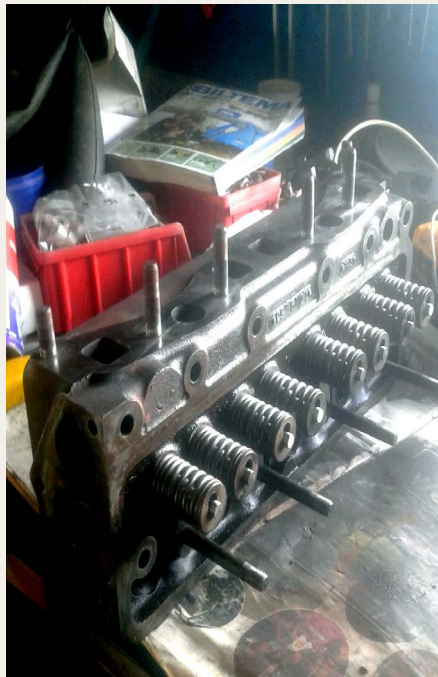
Motoren er renoveret.



Køler monteret efter renovering.



Ny rekvireret kardanaxel



Topstykke renoveret - repareret med nye ventiler og fjedre.



Motor isat efter renovering.

reserverede fra England.

Restaureringsarbejdet er en "løbende" proces i adstadigt tempo. I hverdagene er det et job, som "udfarende" landbrugs-/entreprenørmaskine mekaniker at passe, så arbejdet med Standard 'en er henlagt til weekenderne. Efter at have fået bilen hjem, gik Chris i gang med restaureringsarbejdet.

Motoren

Motoren har været adskilt og renoveret med nye ventil sæder. Der isat nyt ventilstyr, og nye ventiler. De nye ventiler blev rekvireret, og Chris modtog disse i den originale emballage. Køleren er blevet renoveret og malet. Varmeapparatet er ligeledes renoveret til "ny stand". Kardanaxlen var meget medtaget, så en ny er rekvireret.

Karossen

En bil fra 1953 uden rust er ønsketænkning. Naturligvis var bilen angrebet af rust. Tidligere ejer(e) havde godt nok lavet en form for vedligeholdelse, men det bestod i at svejse ekstra pladestykker ovenpå uden at fjerne de dele, som næsten var tæret væk. Dette var gennemgående overalt, bund, paneler, batterikasse, skærme, døre m.m. Det vil sige, at de ekstra påsvejsede pladestykker, og også de "skjulte" gamle tærede dele måtte fjernes/skæres væk før en genopbygning kunne påbegyndes. Eftersom denne bil er opbygget med selvbærende karosseri, er det af største vigtighed, at man er uhyre påpasselig ved genopbygningen af karossen, således at dens styrke og stabilitet er i behold. For at opnå største styrke, ses ofte at man vælger at opbygge karosseripladen med profiler (fordybninger/forhøjninger) idet et pladestykke eller et panel der er "vafflet" har større styrke og stabilitet end et fladt stykke plade. For at kunne lave denne opbygning med henblik på styrken og også af hensyn til originalitet, har Chris til dette formål lavet/smedet sine egne

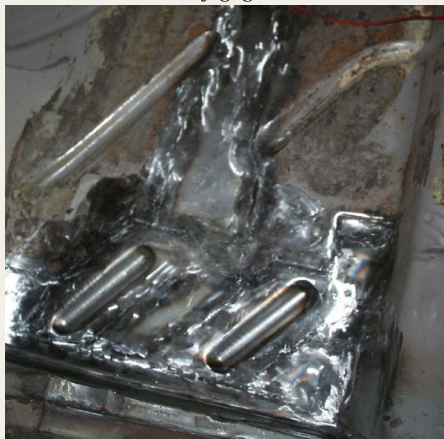
Chris Holmgren Christensens restaurering - 1953 Standard 8. Del 1.



Fjederskåle og bærearmer før og efter renovering



Renoveret dør med nøjagtig dørkant



Genopbygget karossebund med nøjagtige profiler



Batterikasse genopbygget m. hul t. affjedringstop.



Genopbygget benzintank



Karosseri-byggerens uundværlige værktøj. De specielle har Chris selv konstrueret

værktøjer og forme.

Der er blevet brugt mange timer med genopbygningen af karossen, dog mener Chris, at han kun er ca. halvvejs i "svejsprocessen"

Nordisk Diesel

Med stor ildhu har det været muligt for Chris at få fat i ganske meget lektüre om Standard 8 – bilen. Heraf kan ses at importør af mærket var Nordisk Diesel.

Det var ikke kun Ford, GM, Mercedes, DKW, Chrysler, DOMI m.fl., som havde samlefabriker i DK, hvor det totale antal dansk samlede biler var på omkring 950.000 biler. Københavns maskinværksted begyndte at samle/ producere biler i 1949 under licens fra Standard Motor Company. Brandnavnet var Nordisk Standard. Der blev bygget 15

til 20 køretøjer om ugen. Distributionen blev udført af Burmeister-Wain Autodiesel A / S i København. Et forsigtigt skøn er at Nordisk Diesel samlede Standard 8 og 10 samt Standard Vanguard 25.000 til 50.000 biler. Produktionen sluttede i 1956.

Som importør og distributør er af traktor og entreprenørmaskiner Nordisk Diesel ganske stor og omfattende, et forsigtigt skøn ca. 200 mærker/fabrikater.

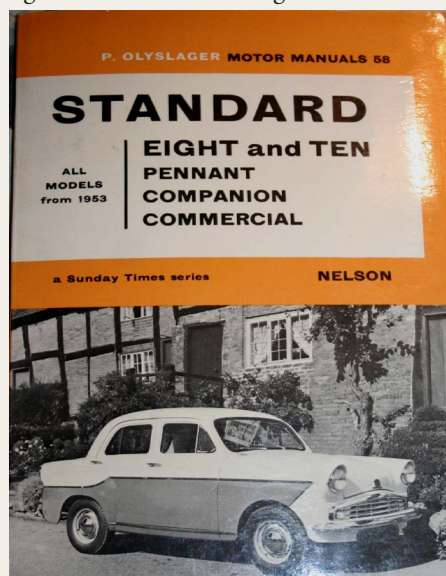
De, der interesserer sig for landbrugsmaskiner er sikker bekendt med, at motorer til traktorer som fx Ferguson er produceret af Standard Motor Company.

Baggrund og historie - Standard 8

Standard Motor Company blev grundlagt i Coventry i England i 1903 af Reginald Walter Maudslay. Under Første Verdenskrig producerede virksomheden en række flyvemaskiner, blandt andre Sopwith Pup og Bristol F2-B. I 1924 havde virksomheden en andel af markedet som svarede til Austins, men ved 1920'ernes slutning var dens gevinst aftaget dramatisk på grund af et stort investeringsprogram, en tabt eksportaftale og mindsket salg af større biler. Standard 8 blev produceret mellem 1938 og 1959. I 1930'erne gjorde nye bilmodeller som Standard 9 og Standard 10, at trenden vendte.

Under Anden Verdenskrig producerede Standard Motor Company flytypen Mosquito på licens fra De Havilland.

Standard Motor Company opkøbte Triumph Motor Company op i 1945. Triumph Motor Co. kom i økonomisk krise i slutningen af 30'erne og virksomheden gik i konkurs kun nogle uger før anden verdenskrigs udbrud.



Original manual for Standards modeller.

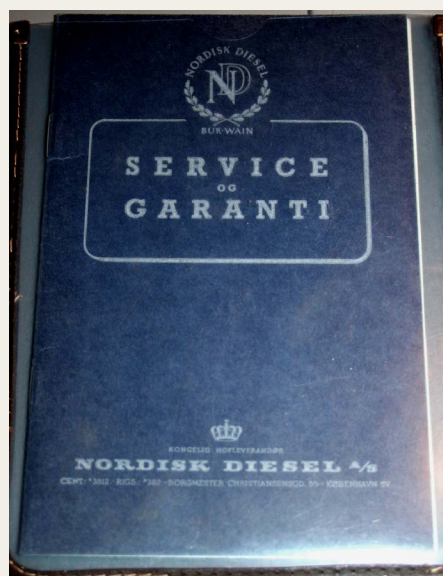
Standard Motor Company opkøbte konkursboet i efteråret 1944. Efter Anden Verdenskrig købtes hvad der var tilbage af Triumph og varemærket af Standard Motors, som fusionerede i datterselskabet Triumph Motor Company Limited. Produktionen blev flyttet til Standard Motors fabrik. Man fravalgte ny produktion af førkrigsmodeller. På grund af stål mangel valgte man at bygge nye modeller i aluminium, som selskabet havde store lagere af efter anvendelsen i flyproduktionen.

I begyndelsen af 1950'erne besluttedes at anvende navnet Triumph på sportsbiler og navnet Standard på sedanvogne. Standard havde produceret en række mindre sedanvogne, - Standard 8 og 10 og arbejdet på en efterfølger til disse blev iværksat. Da efterfølgeren blev lanceret i 1959 med navnet Herald havde denne Standard-Triumph som mærke, men i 1963 snart forsvandt navnet Standard helt.

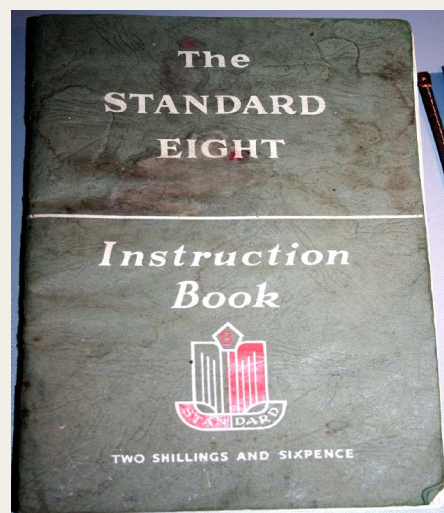
Som tidligere nævnt blev Triumph Motor Company i 1945 opkøbt af Standard Motor Company, senere modeller lanceredes under mærket Triumph. Den sidste Standard model blev produceret i 1963, og selskabet blev i 1968 til en del af British Leyland.

Som nævnt er Chris ca. halvvejs i restaureringen. Vi glæder os til at kunne bringe efterfølgende fortællinger på et senere tidspunkt i kommende numre af HORNET.

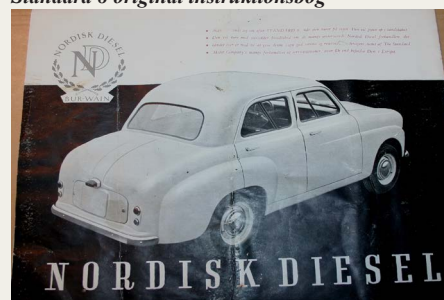
*Chris Holmgren Christensen,
Margit & Peter L. Jensen*



Original servicebog og garantibevis.



Standard 8 original instruktionsbog



Originale dokumenter fra Nordisk Diesel.



Standard 8 forntklap-emblem. Emblemet ses senere med ændret navn som Triumph logo.



Et „glansbillede“ af flot Standard 8.

Jan Johansens 1938 Pontiac Sedan 3.7 L - Silver Streak

1938 PONTIAC SEDAN 3.7 L

Bilen er solgt med produktionsnummer 33 fra ny af i Sverige i 1938 til Godsejer Ivar Ekvall.

Frem til 1939 kører familien bl.a. til Paris i august/september.

Herefter køres den pga. krigens start i en garage i Uppsala, hvor den klodses op.

I 1943 konfiskeres bilens dæk af militæret. I 1947 monteres nye dæk, men bilen forbliver opklodset helt frem til 1985.

Efter 46 år finder man bilen og går i gang med at sætte den i stand. Pga. af et hul i taget er der lakskader især foran på bilen men ellers er det kun bund og top af motor der demonteres og samles igen.

Ud over delvis lakering af front er det kun sliddele og bagerste bundmåtter der skiftes. Dækkene er dem der blev sat på i 47. Bilen har retningsafvisere der hopper op og ned med lys i (skræmmer cyklister da de er ret højludte) og der er rullegardin i bagruden.

Jeg købte den i 2020 af den danske ejer, som importerede den i 2006. Alle originale papirer og anden dokumentation er intakt. Utrolig velkørende 3 gears 3.65 L 6-cylindret med hele 85 HK. Bilen har i dag kun kørt 45898 km. på grund af det lange ophold i garagen.

Pontiac var Ottawa Stammens høvding fra 1755 til han blev myrdet i 1769.

Bilen skulle hedde „We'll meet again“, efter en afstemning mod „Glenn Miller“. Da det ikke lykkedes mig at finde ud af, om man i folkemunde havde navne til den slags køretøjer, eller om det var en mere officiel afstemning. Er der blandt klubbens medlemmer nogen der har viden herom hører jeg gerne nærmere.

Jan Johansen



Pontiacens imponerende front.



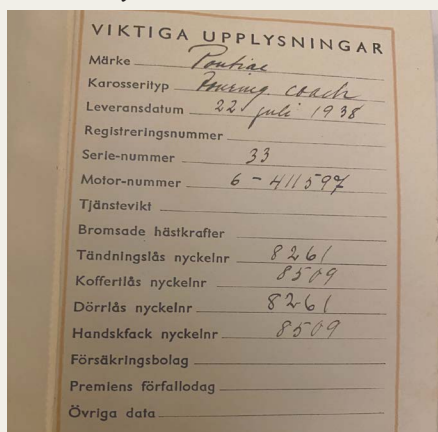
Pontiac Silver Streak i profil



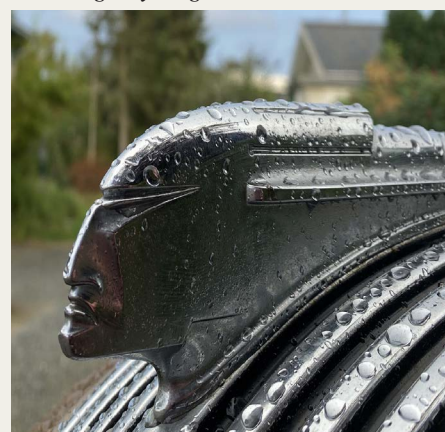
Førerens udsyn i Pontiacen.



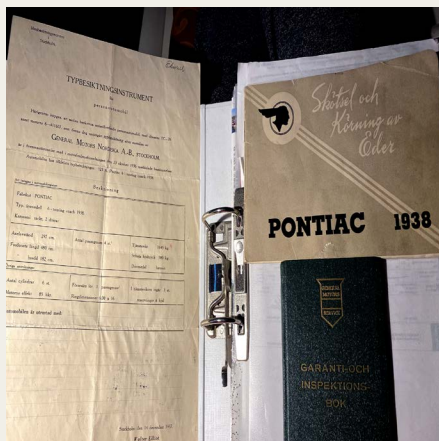
Interiør og udsyn bag i Pontiacen.



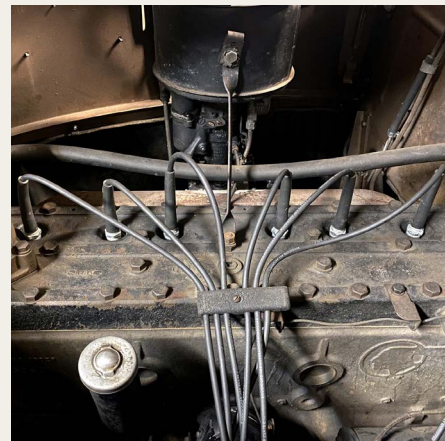
Pontiacens originale dokumenter.



En flot kølerfigur „Indianerhøvdingen Pontiac“.



Pontiacens originale dokumenter.



Pontiacens „Maskinrum“

Veteranforsikring.

Som medlem af NVMK er det stadig muligt at erhverve en fordelagtig forsikring.

I forbindelse med bestyrelses ændring i 2019 har NVMK kontaktet ETU - forsikrings ledelse med tilbud om at ny forsikrings-kontakt for såvel medlemmer som ETU.

Tilbage meldingen fra ETU-forsikring er, at de ikke ønsker, at NVMK stiller en kontaktperson til rådighed.

De påskønner dog at vi henviser medlemmerne til ETU-forsikring. Hvis man ønsker tilbud på veteranbil-forsikring, er man meget velkommen til at kontakte ETU-forsikrings salgsafdeling, hvor alle er inde i veteran konceptet.

Som nævnt kan man som medlem af NVMK stadig erhverve en fordelagtig forsikring hos ETU.

Henvendelse/forespørgsel kan ske pr telefon på tlf. 74728600 eller via ETU's hjemmeside på følgende link – <https://etuforsikring.dk/privat/bilforsikring/veteranbil/>

*På vegne af NVMKs bestyrelse
Peter L. Jensen, kasserer*

Motorhistorisk Samråd **MOTORHISTORISK** GÅRSDAGENS KØRETØJER PÅ MORGENDAGENS VEJE

Motorhistorisk Samråd - MHS er paraplyorg. for klubber, som i DK beskæftiger sig med motorhistoriske køretøjer, biler, busser, campingvogne, lastbiler, traktorer, motorcykler og knallerter. Formålet er at fremme bevarelse og anvendelse af motorkøretøjer af motorhistorisk interesse i Danmark. MHS er officielt talerør for de danske klubber, der er organiseret i MHS. MHS bistår klubber og medlemmer med råd og vejledning, når myndighederne skal konsulteres, og medvirker til et fælles netværk om de historiske køretøjer.

Vigtigste opgave er at varetage de generelle interesser overfor myndigheder, politikere og offentligheden, således, at de motorhistoriske køretøjer forbliver en vigtig del af den danske kulturarv. Gårsdagens køretøjer på morgendagens veje. NVMK modtager løbende nyhedsbreve fra MHS, som ofte fylder flere sider. Vi gengiver i det omfang, der er plads i HORNET, vi prioriterer dog indlæg fra NVMKs medlemmer højere, og i dette blad er nyhedsbreve fra MHS udeladt. Man kan finde nyhedsbrevene på MHS website på www.motorhistorisk.dk

Johnny Grynerup

Tagholm 4
9400 Nørresundby

Telefon: 9817 8244
Mobil: 2031 2829
CVR nr.: 26999847

www.bulegaarden.dk



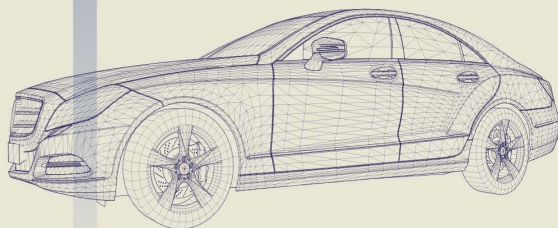
Bulegården Apps

**Sandblæsning
Industrilakering
Metalisering
Offshore opgaver
Brand maling**

Medlemstilbud fra Undervognstunellen - SUVO.

**499⁹⁵ FEM HUNDREDE
KRONER**

D R 1 PIOV MA ND



DANMARKS NATIONALPJANK



Du har nu fået 500kr i rabat og når du bruger den på en Undervognsbehandling så støtter du Nordjysk Vintage Motor Klub.

Gavekortet er gyldigt til 31/12-2021
Kan ikke kombineres med andre tilbud og rabatter



UNDERVOGNSTUNELLEN
Tlf. 98 18 18 15



SUVO
RUSTBESKYTTELSE

Vi glæder os til at se dig og din bil på Halkjærvej 13, 9200 Aalborg SV

Medlemstilbud fra Undervognstunellen - SUVO.

Henvendelsen fra SUVO er skrevet her nedenstående.

NVMK har modtaget dette fine tilbud fra Undervognstunellen - SUVO v. Thomas Risgaard. Mange af NVMKs medlemmers køretøjer er af ældre dato. Undervognsbehandling må være et af midlerne til at forlænge vore køretøjers levetid. Ønsker man at benytte sig af denne mulighed, henvender sig til SUVO og som bevis for medlemskab medbringes klubbladet. Tak til SUVO for dette fine tiltag.

Hej NVMK
Hos Undervognstunellen Suvo, Aalborg vil vi gerne hjælpe jer, hvis I vil hjælpe os. Vi vil give 500 kr. i Rabat og samtidig give jer 500 kr. for hver solgt undervognsbehandling I sender ud til os. Yderligere information fås hos :

**Undervognstunellen, Halkjærvej 13
9200 Aalborg SV, Tlf. 98181815
info@undervognstunellen.dk
www.suvo-aalborg.dk**

UNDERVOGNSTUNELLEN
Tlf. 98 18 18 15





FORD AA 1½ TON TRUCK SÆLGES

Bilen er indregistreret første gang den 01.08.1930 og senest veteransynet den 08. juni 2018. Bilen er vejet ned til 3.500 kg., så den kan køres på et almindeligt kørekort.

Bilen har et danskbygget førerhus, formentlig fra Skejby Karosserifabrik.

Bilen er efter mine oplysninger renoveret af en person, som er godt kendt i Ford-A-kredse. Nærmere derom kan oplyses telefonisk. Bilen har i sommeren været brugt meget i forbindelse med optagelserne af kortfilmen Partisaneren, der er meget mere derom i sidste nummer af HORNET.

Jeg tror, at bilen har haft hele sit liv i Danmark, måske i og omkring Hjørring og Bindlev. Jeg har på www.arkiv.dk fundet en Ford AA 1½ ton truck fotograferet sammen med vognmand Kaj Nielsen fra Sindal på gårdspladsen på gården "Teklaborg", der ligger mellem Hjørring og Sindal. Jeg er ved at grave i, om det er den samme lastbil, men den ligner i hvert fald rigtig meget.

Pris kr. 90.000. Henvendelse til **Per Mogensen**,

mail:per@mogensen.mail.dk eller 40591877 (kun aften og weekend).



BUICK REGAL 1978 TIL SALG

Siden 2016 har vi kunnet glæde os over turene i vores Buick-Bil. Det er vort ønske, at andre får lige så glædelige oplevelser, derfor vil vi sælge dette fine køretøj.

Buick Regal 1978 Coupe 3.8 L V6 aut.

Servostyretøj, el-rudehejs, el-betjent førersæde.

Bilen har nogle "skønhedspletter" hist og her.

Der er løbende lavet forbedringer og vedligeholdelse.

Historie: Registreret i DK 1. gang i 1996, af daværende ejer, som boede i Assentoft. Efterfølgende ejer har fortalt, at den blev fundet i en lade i 2008 med defekt motor.

Motoren blev renoveret i 2014. Vi har købt den hos Jens Noer, Motorbyen i 2016. Interesserede kan henvende sig til:

Margit & Peter L. Jensen Kontakt: Telefon 40389173 eller Mail: peterlauritsjensen@gmail.com



Lakering af klassiske biler og motorcykler

- Alt i slibning, maling og lakering.
- Stor erfaring i lakering af ældre biler og motorcykler.
- Vi tager imod store som små emner
- knallerter, traktorer, amerikaner biler, både m.m.
- Vi leverer kvalitetsarbejde til konkurrencedygtige priser.
- Vi lakerer næsten alt i vores professionelle malerkabine på 4 x 7 m

Kontakt os og få en fagrelateret snak med vores malermester.

<http://malerkabine-tp.dk/>



Topvirk, Perspektivvej 2, 9900 Frederikshavn, Tlf. nr.: +45 81 80 90 25

ADGANG TIL KLUBBLADET HORNET PÅ HJEMMESIDEN

Information vedr. ændring af adgangen til, vort fine klubblad "Hornet" på vores hjemmeside www.nvmk.dk.

En del foretrækker at læse bladet online, og andre vil hellere sidde i sofaen, og hygge sig med papirudgaven.

NVMKs bestyrelse har besluttet, at bladet stadig skal være tilgængelig online, men kun for klubbens medlemmer.

Dette betyder at det vil blive muligt, for at få et login, så man stadig har adgang til de nyeste udgaver af "Hornet" online, de gamle blade vil være tilgængelige for alle, uden login.

Hvis IKKE man ønsker at modtage bladet i papirudgaven, angives dette i mail til „webmaster“ Leif Røntved på roentved@nvmk.dk

Hvis man ønsker et login, angives dette i mail til ovenstående mail-adresse.

Du skal oplyse følgende:

1. Medlems nr
2. Mailadresse
3. Telefonnr.

Du vil så modtage en mail med dine loginoplysninger, så snart du er oprettet, dit login er selvfølgelig personligt, og vil blive lukket ned ved evt. misbrug.

Leif Røntved, NVMKs Webmaster

ANNONCE

TIL SALG:

Til ældre køretøjer
2 stk Varmeapparater m. blæser

TIL SALG:

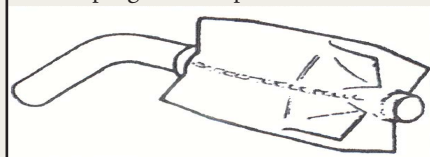
1 stk SCO-knallertmotor
Ældre model med rulletræk

Benny Jensen, Silkeborg
Telefon: 40818233

ANNONCE

KØBES:

Til Austin Cooper S 1971 1 Original Lydpotte (fra dengang). For denne, er det ikke et spørgsmål om pris.



TIL OPEL REKORD A 1965 COUPE:1 STK
forrude med blå kant, 1 sæt bagerste



- > Veteranforsikring når køretøjet er 30 år
- > Lejlighedsvis kørsel hele året
- > Vejrhjælp inkluderet
- > 25% flåderabat ved kasko
- > Prisgaranti
- > Nu også klassisk- og veteranlastbil



ETU Forsikring - veteranforsikring

Du kan forsikre veteran-, og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallert og campingvogne. Indtegnning sker direkte til ETU Forsikring A/S. Du kan desuden få tilbud på andre private forsikringer, endda med prisgaranti.
- Vi forsikrer også ombyggede og uoriginale køretøjer samt lastbiler. Ring og hør nærmere.

Priseksempler:

Veteranbil årg. 1988	Værdi kr. 60.000	Selvrisiko kr. 500 - ansvar/ kasko	Årlig præmie kr. 969 inkl. vejrhjælp
Klassisk bil årg. 1993	Værdi kr. 85.000	Selvrisiko kr. 500 - ansvar/ kasko	Årlig præmie kr. 2.464 inkl. vejrhjælp
Veteran MC årg. 1983	Værdi kr. 25.000	Selvrisiko kr. 500 - ansvar/ kasko	Årlig præmie kr. 998 inkl. vejrhjælp
Klassisk MC årg. 1988	Værdi kr. 60.000	Selvrisiko kr. 500 - ansvar/ kasko	Årlig præmie kr. 2.395 inkl. vejrhjælp
Lastbil/autocamper årg. 1983	Værdi kr. 85.000	Selvrisiko kr. 500 - ansvar/ kasko	Årlig præmie kr. 1.644 ekskl. vejrhjælp

Der henvises til selskabets indtegningsregler.
Priserne er ekskl. afgifter og bidrag.

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

74 72 86 00
salg@etuforsikring.dk
www.etuforsikring.dk



Saml dine forsikringer ved os og få op til 30% rabat

stænklapper m. Opel Logo

TIL OPEL KADETT B 1973 PERSONVOGN:

Handskerum-kasse + belysning med fatninger, 1 sæt grøntonede ruder (for, bag og sideruder)

OPEL MOTORER: 1.9 L - 2.0 L- 2.2 I - 2.4 L - 2.5 L - 2.8 L - 3.0 E Alt har interesse.

BRUGT LASTVOGN: SCANIA 142 H, gerne 3 akslet trækker til renovering

Brugt Volvo495 N/B 88/89 Mercedes V 8

TIL OPEL REKORD C COM. A. 1971: H & V forskærme, forreste stenplade. Hjørnelister t. forskærme/bagskærme, samt div. løsdele. Gerne nye, eller i god stand.

TIL REKORD SPRINT 19SH 1971:

Karburator-sæt bestående af 2 dob. Solex karb. Påsat inds.manif. + m. stort luftfilter.

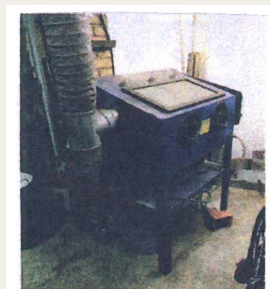
MAZDA WANKEL MODEL RX 2 - 3, M.FL., skal være nogenlunde, også motormæssigt.

TIL TRAKTOR MF 65: 2 bagerste fælge 11 x 38 + fælglader.

TIL TRAKTOR MF 135-165-175 m. Sekura

kabine: 1 ståtag/top hvidt m. runde hjørner, H & V dør komplet m. glas og afd. v. skærme, H & V sideruder m., 1 forrude m. rammer evt. komplet hus i model Ferno. 1 sæt forskærme, 1 stk Toronto 2 grebs hydraulik ventil.

Sandblæser komplet, el. lignende (større)



SÆLGES:

Til VW multivan T 5 Diesel: Motor lettere defekt ca. 4000.- kr.

Dines Raahauge

Luxemborgvej 1, 4800 Nykøbing F
Tlf. 61 30 83 00



Dexron3 gearkasseolie 1 l. 70kr.

Dexron3 gearkasseolie 5 l. 300kr.



Futura 10W40 1 l. 80kr.

Futura 10W40 5 l. 399kr.



Dynalube 20W50 1 l. 80kr.

Dynalube 20W50 5 l. 399kr.



Racing 10W60 1 l. 85kr.

Racing 10W60 5 l. 425kr.



Bagtøjsolie 80W90 1 l. 80kr.



Gudumholmvej 21

9280 Storvorde

21661999