
Februar 2021 Nr. 1 55. årgang



- Forsiden af februar nummeret HORNET 1. 2020 prydes af Henrik Behrens Henriksens flotte 1960 VW type 117 de luxe med skydetag. Vi har i HORNET 4. 2020 , s. 16 - 18 bragt et indlæg om netop denne bil. VW- en har tilknytning til indlæg i bladet side 6 – 7 af Poul Kristensen om Henrik Behrens Henriksens beretning om Ferdinand Porsche ved NVMKs klubaften d. 30. november 2020, og til indlæg side 9 – 10 af Henrik Behrens Henriksen om ”Den historiske VW”.

-medlemsblad for:

Nordjysk Vintage Motor Klub

Klubadresse

Nordjysk Vintage Motor Klub
Forchhammersvej 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 XX
Næste deadline – 12. marts 2021.
Eftertryk er kun tilladt med tilladelse
fra Hornet og/eller den pågældende
skribent/fotograf.
Veteranbilannoncer og ubrikannoncer
som omhandler køretøjer, tilhører m.m.
er gratis for medlemmer.

Klubben på www

Klubbens web-adresse:
www.nvmk.dk
Klubben på Facebook:
[www.facebook.com/
groups/1520810928212666/](https://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.gvnet.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. Tur - & Fest udvalget
har sammensat et fyldigt program for
den kommende sæson, - men indtil
myndighederne giver tilladelse, aflyses/
udsættes alle klubarrangementer.
Følg med på hjemmesiden og/eller
Facebook siden desangående**

- ARRANGEMENTER 2021

1. feb.: Generalforsamling **UDSAT**
22. feb.: Rejseforedrag eller lignende i
klubbens lokaler.
8. marts: Virksomhedsbesøg.
20.-21. marts: 9.00-17.00: Fredericia
Bilmesse og Brugtmarked
[https://www.bilmesse-brugtmar-
ked.dk](https://www.bilmesse-brugtmark-
ked.dk) 20. marts. Klubtur med
bussen til Bilmesse i Fredericia
22. marts: Sidste mandagsmøde i denne
vintersæson.
27. marts: Loppe & stumpemarked i Her
ning.
www.loppeogstumpemarked.dk/
6. april: Tirsdags-træf - Lundby Krat –
sæsonstart
7.-11. april: Techno Classica Essen
www.siha.de
11. april: 10.00 Standerhejsning, til kaffe
og rundstykker i klubhuset,
derefter en køretur efter nærmere
aftale.
17. april: 9-16: Aars Stumpemarked.
Husk at besøge NVMKs stand.
www.aars-stumpemarked.dk/
25. april: Forårstur – Skovsgaard Hotel,
Frank Moos og hans modeljern
bane m.v.
30. april: Jesperhus Blomsterpark,
St.Bededag, sæsonåbning.
Ankomst senest kl. 09.30 -
ud fra kl. 16.
8. maj: Himmerlandstur – med ud
gangspunkt fra Veddum.
29. maj: Besøg hos Baker Company –
militærbiler hos Bjarne Madsen.
Omtale i næste nummer.
5. juni: Isens Dag på Aabybro Mejeri.
12. juni: Den Nordjyske Styrkeprøve.
Omtale i næste nummer.
12. juli: Veteranbiltræf - Open by Night i
Hune. Start kl. 17!
Omtale i næste nummer.
Aabybro Mejeri holder bilaftener
mandage i sommerperioden

Formandens spalte - februar 2021.

VELKOMMEN I 2021

At græde over Corona-restriktionerne igen, bliver situationen ikke bedre af – vi risikerer derimod at gå til i selvmedlidenhed og ynke – det er faktisk mere farligt, end at tage tingene som de kommer – og glæde sig til det bliver sjovere. Der er meget at glæde sig til!

Alle de begrænsninger vi lider under for tiden, vil ubetinget accelerere nogle af de ting, der ville komme inden for kortere tid alligevel, og måske også, at starte nye tiltag op – tiltag som forhåbentligt vil kunne bruges fremover.

For at begynde bagfra – så afholdt bestyrelsen "generalprøve" på online bestyrelsesmøde onsdag den 13/1-2021. Det gik faktisk rigtigt godt – så nu er planen, at vi mødes på den måde – det kan vi gøre betydeligt oftere. Intentionen er, at vi så kan blive mere "dagsaktuelle" i de ting vi gør i klubregi, og holde os fokuseret på enkeltudfordringer.

Allerede til generalprøven stod det klart, at den nye dato for generalforsamlingen er udelukket. Og det blev ikke bedre til premieren. Det passer os dårligt, men som de sundhedsfaglige og deraf følgende politiske signaler er nu, skal vi nok være heldige, hvis vi får mulighed for klubmøder på denne side af marts måned. Vi bøjer nakken, og frem for at bugse kræfter på noget, vi antageligt kommer til at aflyse, sætter vi fokus på de helt nære

ting i klubben.

Bl.a. skal bestyrelsen og Tur- & Festudvalget, om muligt, finde en model for, hvordan vi kan komme til at hilse til hinanden fra vores gamle biler – uden at vi overtræder de berømte forsigtighedsprincipper, henvisninger og forbud.

Det heldige er jo, at en Veterankøretøjsklubs fornemste opgave, jo er at køre ture i de gamle biler – og så længe vi ruller på vejene, er der ingen gældende restriktioner, der kommer os på tværs.

Alt dette og meget mere fører til det næste interessante. Og det er netop en af de ting, som bliver fremskønnet – seriøst: Brug af vores nyhedsbreve – og andre elektroniske medier.

Det er bydende nødvendigt, at vi kan kommunikere initiativer og ideer ud til klubbens medlemmer i samme tempo som resten af verden bevæger sig i. Det er præcist det vores gode klubblad ikke magter.

Virkeligheden er, at fremover vil det være essentielt, at I kan blive opdateret ofte og hurtigt – altså elektronisk – og her er nyhedsbrevene en af grundstenene, - Facebook er en anden. Det er ikke noget vi har valgt – det er en erkendelse af den virkelighed vi lever i! Det betyder, at ansvaret for at præsentere nyheder og arrangementer er klubbens – som altid. Men at holde sig opdateret med

de samme oplysninger er det enkelte medlems ansvar – som altid. Blot skal vi meget hurtigt indstille os på, at når vi skal opdateres er det ikke i HORNET, men via nyhedsbreve, Hjemmeside, Facebook. Jeg har tidligere plæderet for, at I fik rettet eller tilføjet jeres mail-adresser i medlemskartoteket. OG at I giver os tilladelse til at benytte dem til at udsende nyhedsmails til jer.

Derfor betragter vi det faktum, at mange ikke har bedt sig fritaget for at modtage nyhedsbreve, som et tilsagn om at I gerne vil modtage det. Fremadrettet vil alle medlemmer der ikke har frabedt sig det, modtage vores nyhedsbreve. – hvis jeres mailadresser vel at mærke er korrekte.

I kan selvfølgelig altid afmelde det igen.

Der er også andet der kommer til at ske – som følge af Corona-situationen: Alle de nedslidte bygninger som klubber og foreninger i Aalborg Kommune bruger, bliver renoveret og istandsat. Det gælder også Forchammersvej 5-7. Der skal laves nyt tag – og det kommer til at betyde flere kvadratmeter i brugbar stand. Og det kommer antageligt også til at betyde at Kommunen vil arbejde hårdt på, "at der er lys i vinduerne" – læs: aktivitet i husene, hver dag. Der er flere ting, som bliver opdateret, bl.a. toiletfaciliteterne.

De nærmere omstændigheder, konsekvenser mv. har Fritidsforvaltningen/AK-bygninger indkaldt os til møder om den 11/2 - 2021.

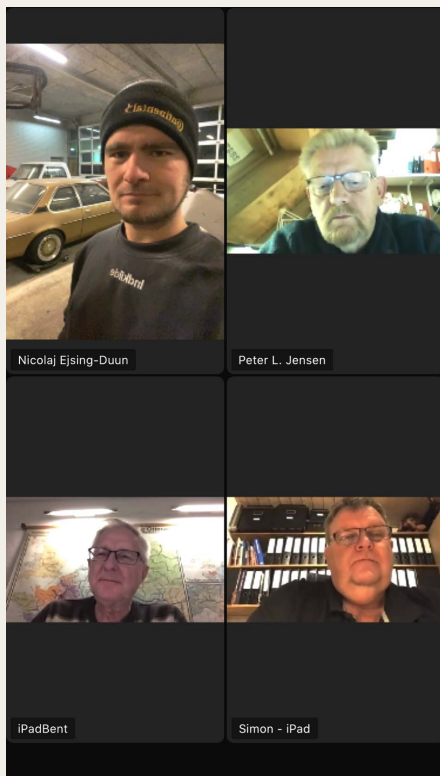
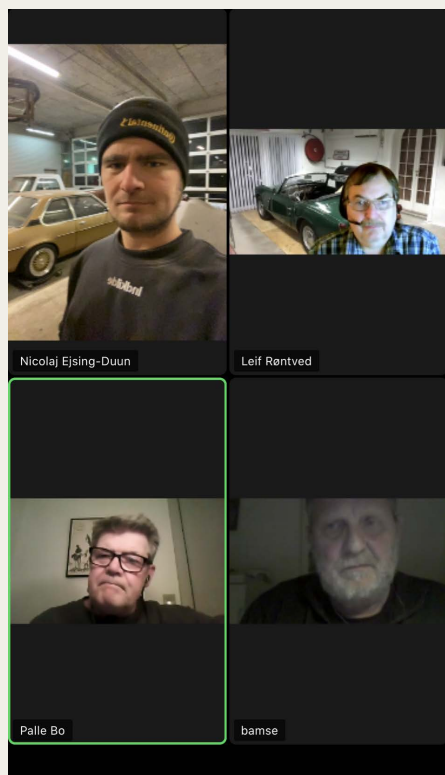
Vi takker selvfølgelig for tilbuddet og kommer. Palle Bo Christensen, Kim Jørgensen og undertegnede stiller op, og vi har lovet at hjælpe hinanden som de gode klubkammerater vi er.

Umiddelbart forventes det, at huset bliver pakket ind i stilladser og presenninger fra medio marts, og så bliver der dømt byggerod i nogle måneder.

Igen er der en god grund til at tilmelde sig vores nyhedsbrev, og få sig en facebook-konto så man kan følge med i hvad der sker – efterhånden som det sker.

Tak til jer alle fordi I bakker op – selvom det sidste år har været TRÆLS! – I skal vide at i bestyrelsen har vi besluttet at holde online-møder op til hver eneste uge – simpelthen for at kunne få alle ideer og hændelser behandlet i samme takt som de kommer.

Peter Adamsen



Sekretærens spalte

REFERAT FRA BESTYRELSESMØDE I NVMK DEN 10. NOVEMBER 2020.

Deltagere: Palle, Bent, Karsten, Nicolai,
Peter L J, Leif, Peter A

Afbud: Simon

Idet Simon ikke kunne være til stede
overgik referentposten til undertegnede.

Dagsorden pkt 1-8:

Ad1: Referat fra møde d. 22/9 ej
fremlagt grundet ovennævnte afbud.

Ad2: Afholdelse af generalforsamling
umuliggjort grundet Corona-nedlukning
af nordjylland

Motel Europa er orienteret og
indforstået hermed.

Generalforsamling udskydes til 25/01-
2021. (Efterfølgende er der konstateret
kollision med et andet klubarrangement,
hvorfor datoen er flyttet til 01/02-2021)
GF afholdes på Motel Europa.

Ad3: gennemgang af GF dagsorden
– OK alt på plads, de foreslåede
vedtægtsændringer vedtaget.

Dertil foreslog Leif at indkaldelse
til GF (vedtægterne 4.2) fremover kan
foregå via hjemmesiden. Endvidere at
der bør indskrives retningslinier for evt
udskydelser af GF.

I retningslinier for værkstedet tilføjes
at lejede værkstedspladser ikke kan deles
mellem flere personer.

Ad4: af budgettet fremgår det med alt
tydelighed, at udgivelsen af Hornet er
så kostelig en udgift, at vi er tvunget
til at arbejde mod en ren digital løsning.
Der arbejdes fremadrettet målrettet mod
dette. Der laves et ekstra nummer af
Hornet i forbindelse med klubbens 55 års
jubileum. Dette udgives kun digitalt.

Et "planlagt underskud" i budgettet
blev diskuteret. Vi vil bruge af klubbens
formue på arrangementer som f.eks.
åbenthus, arrangementer i tur/
festudvalgsregi samt f.eks. nyt inventar til
klublokaler når klubhuset er renoveret.
Der er enighed om at selve driften af
klubben skal kunne foregå qua vores
indtægter. Dette betyder at vi på GF
foreslår en forhøjelse af kontingenten på
foreløbigt 25 kr årligt, for nærværende
skal der tilføres ca 50 kr årligt pr medlem
for at opnå balance.

Ad5: Kassereren laver indlæg vedr
kontingentindbetaling i Hornets
decembernummer.

Ad6: Ca 30 medlemmer udmeldt som
følge af manglende kontingentindbetaling/
restance. Dette svarer omtrentligt til
antallet af nye medlemmer indmeldt ifbm
åbenthus i august., men alt i alt ser vi igen
på en nedgang i medlemstallet.

Ad7: Nets har ikke registreret at
Poul Kristensen ikke længere skal have
medarbejderlogin. Dette er rettet, og Poul
er selvfølgelig orienteret herom.

"Årets Båthorn" Denne lille
erkendtlighed til et klubmedlem der har
ydte ekstraordinært eller særligt i det
forgangne år plejer at blive tildelt ved
julearrangementet i klubben. For året
2020 vil det ske på generalforsamlingen
01/02-2021.

Ad8: Næste møde afholdes den 18/01-
2021.

Peter Adamsen, midlertidig referent.

REFERAT FRA BESTYRELSESMØDE I NVMK DEN 18. JANUAR 2021. ONLINE VIA ZOOM

Deltagere: Peter Adamsen, Peter Jensen,
Bent Gregersen, Nicolai Duun, Simon
Pedersen, Karsten Kristensen, Palle
Christensen, og Webmarster Leif Røntved
Post 2 – 4 – 5 – 9 – 11 – 12 blev
drøftet

2) Generalforsamling aflyses/Udsættes
og vi afventer Covi 19 nedlukning

4) Klubbens formue er pt kr.
608.000,00 pt er vi 518 medlemmer

5) Vedr. indbetaling af kontingent
Sendes en Appel på nyhedsmail og
Facebook om at medlemmer støtter op
om klubben og får indbetalt kontingent.

9) Ombygning af klubhus holder Peter
Adamsen og Palle Christensen møde med
Aalborg Kommune den 30. januar

11) NYT medlem Freddy Lauersen
indgået i tur og fest udvalg

12) Næste møde den 25. januar 2021
kl. 19.00 Online

Simon Pedersen

Vi byder velkommen til nye medlemmer

2228	Krystian Grabski	Blærevej 73	9600	Aars
2229	Birger Poulsen	Bækkedal 3	9210	Aalborg SØ
2230	Kent Larsen	Obels Have 4	9000	Aalborg
2231	Kristian Peter Christensen	Kærvej 4, Kærsholm	9280	Storvorde

INFORMATION

GENERALFORSAMLING

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

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

NVMK's Bestyrelse

„Persondata- forordningen 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
uddybnet 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.

Fra NVMK's kasserer Indbetaling af medlemskontingent for 2021.

Vel vidende at vi alle er trætte af at læse og høre om Corona-situationen, så er vi nødt til at forholde os til den. Den påvirker i høj grad "livet" i NVMK. Klubhus og værksted må ikke bruges, generalforsamling og aktiviteter er udsat på ubestemt tid. Men - udgifterne i NVMK bliver ikke udsat, derfor håber vi, at I som medlemmer vil bakke op om fællesskabet i NVMK ved at fastholde medlemskabet, og ved at forny kontingentet for 2021. Info vedr. betaling af kontingent fremgår af nedenstående. *Tak på vegne af NVMK, kasserer Peter L. Jensen*

KONTINGENT 2021



Medlem af Nordjysk Vintage Motor Klub

FAKTURA

Medlemskontingent for 2021

Fakturadato: 01.02.2021
Side 1 af 1

Nr.	Tekst	Antal	Beløb
2021	KONTINGENT FOR ÅRET 2021	1	450,00

Subtotal: 450,00
0,00% moms 000,00

TOTAL DKK: 450,00

Kære NVMK-medlem

Hermed fremsendes faktura på medlemskontingent

Betalingsbetingelser:

Betales senest 1. marts 2021

Betalingsmuligheder er følgende:

- 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, eller 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

Vi beder vi jer om at videregive fremgangsmåden til andre medlemmer i NVMK, for på denne måde at være behjælpelige.

Man er særdeles velkommen til at kontakte NVMK's kasserer på telefon 40389173

NAVN OG MEDLEMS-NR. ER ANFØRT PÅ BAGSIDEN AF BLADET – OPLYS DETTE VED BETALING

På forhånd TAK – Peter L. Jensen, kasserer i Nordjysk Vintage Motor Klub.

Ferdinand Porsche – en af bilindustriens grand old men

30. nov. i Corona-året fortalte Henrik Henriksen om Ferdinand Porsche, 1875 – 1951. Efterfølgende omtalt som FP.

Alle Mor-Mettes restriktionskrav for mødedeltagelse var opfyldte. Åhrrr!

Foredraget var en kronologisk gennemgang af en ”stor” mands fantastiske virke og liv.

Her et lille uddrag med ikke uvæsentlig fokus på vor alles kære folkevogn.

I 1898 byggede FP sammen med Lohner-Werke deres første elbil med en rækkevidde på 50 km/hastighed på 35 kmh.



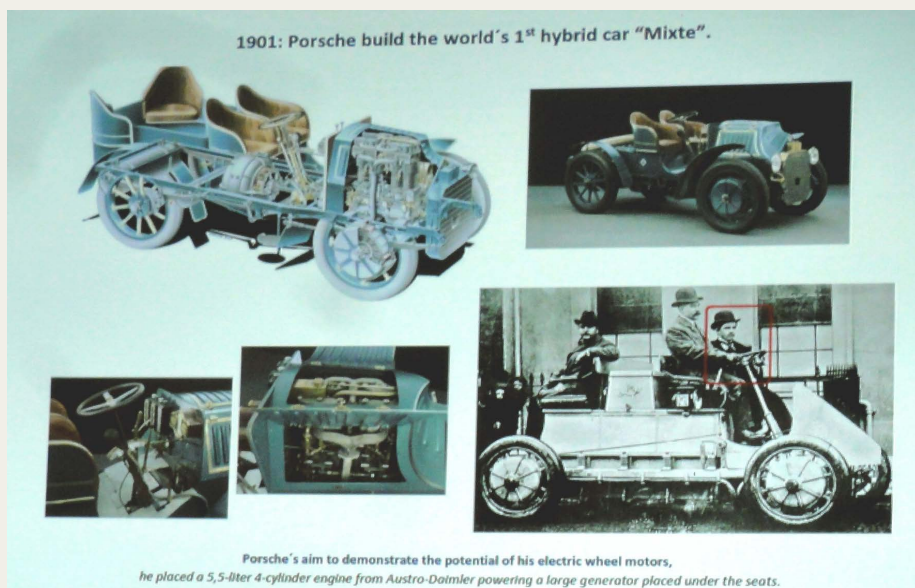
Ferdinand Porsche



Foredragsholder Henrik Henriksen



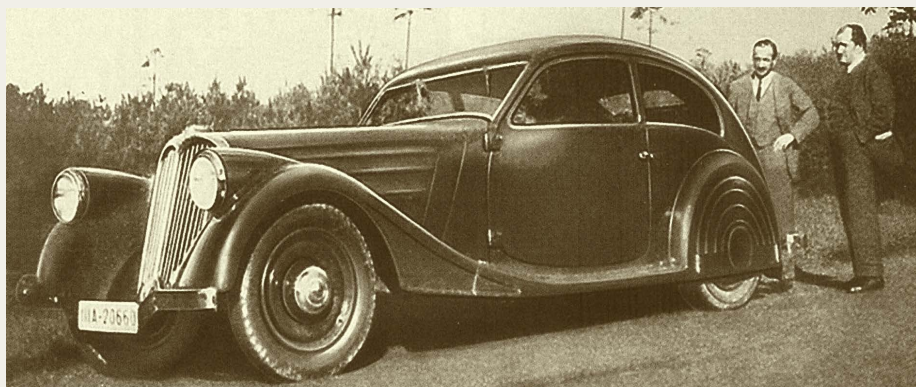
Interesserede NVMK medlemmer



FP og Østrig-Ungarn - „Herren“



Fra æraen med M-B racermødelles



FP ved Wanderer - bilmodel

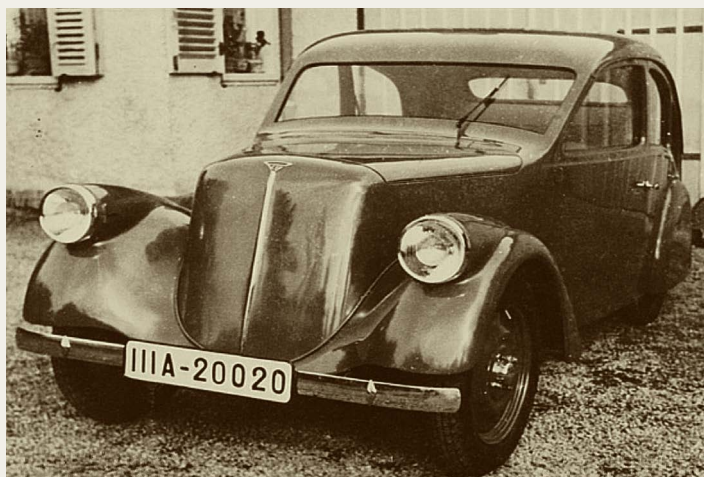
1898 FP - Lohner-Werkes elbil

Efterfølgende udviklede de i 1901 deres første hybrid-bil (billede 5868/8). Overraskende at vi 120 år efter så ikke er nået længere teknologimæssigt vedr. el-biler. Få år efter forlod FP Lohner-Werke til fordel for Astro-Daimler som chef-designer, hvor man bl.a. at arbejde for hæren i Østrig-Ungarn.

I 1926 var FP ansat hos det nu fusionerede selskab Daimler-Benz, hvor han stod for flere succesfulde designs af racermødelles M-B, som dominerede motorsporten. .

Efter et par fejlslagne designs hos M-B og depressionen i Tyskland ultimo 1920'erne stod FP i 1930 uden arbejde. I 1931 grundlagde han nu sit eget firma Porsche AG i Stuttgart (design og rådgivning til motorer og køretøjer, og som samme år stod for design af bilmodel til Wanderer og året efter til Zündapp projekt .

I mellemtiden var rigskansler Adolf Hitler kommet til magten og fremlagde i 1933 på Berlin Motor show vision om at motorisere nationen og bygning af ”folkets bil”. Året efter modtog FP



FP - design Zündapp



FP - design Zündapp



Reklame for Volkswagen



Volkswagen i militæruddgave.



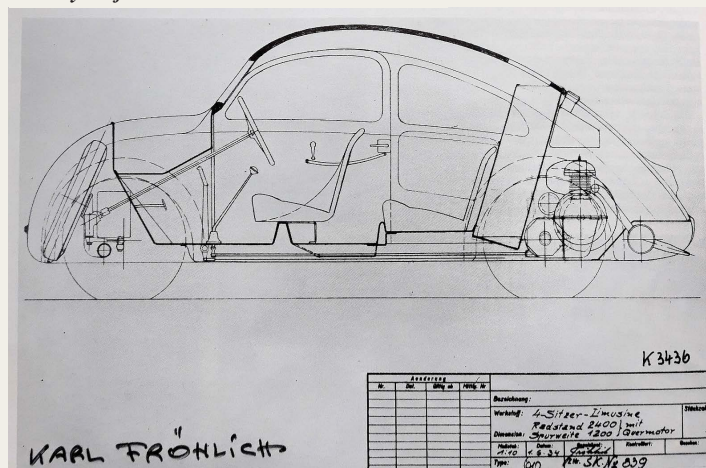
Tiger - tank

kontrakt på at udvikling af et sådant køretøj.

Efter 1½ mio. km. testkørsel stod folke vognen færdigudviklet – incl. nykonstrueret 4 cyl. luftkølet boxermotor. I 1937/38 og projektet overgik til staten. Samtidig nedlægges grundsten til bygning af ny bilfabrik på 54.000 m². Desværre kom krigen på tværs og kun 660 xpl. af civiludgaven blev produceret



VW 4 cyl. luftkølet boxermotor



Snittegning af Volkswagen

i krigens tid. I stedet for fokus på produktion af FP's militærmodeller.

Efter krigens afslutning genopførtes den bombede fabrik og allerede i efteråret 1946 havde man produceret 10.000 xpl. Resten af folkevognens historie er vist unødvendig.

Under krigen producerede Porsche også egentlig krigsmateriel, bl.a. kampvognen, Tiger, som var frygtet af de allierede p.g.a. dens ildkraft. Senere også udvikling af kampvognen "Maus" en lille sag på 188 tons, kom dog aldrig i produktion.

Efter Tysklands kapitulation bliver FP arresteret af de franske myndigheder i slutningen af 1945, med anklage for krigsforbrydelser (påstand om at have benyttet krigsfanger som arbejdskraft på sine fabrikker) Efter knap 2 år frigives han uden at blive dømt.

I november 1950 besøgte FP VW-fabrikken for første gang efter krigens afslutning. Kort efter afgik han ved døden.

Henrik har udført et stort arbejde med indsamling om oplysninger om personen Ferdinand Porsche, bearbejdning heraf, og resulterende i et godt og spændende foredrag. Tak herfor

Poul K



Tur & Festudvalget - Bent Gregersen siget tak til Henrik Henriksen

Corona - sensommer 2020

Et tilbageblik på sidste års sensommer, ovenpå "is-vinteren" i juli måned. Væk fra matriklen derhjemme og en tur til Lundby Krat. Hvem havde forventet sådanne et par lune tirsdag aftener. 2 hollænderes fremmøde fangede min interesse, dels bilernes udsmykning, en særdeles sund motorlyd og ikke mindst bilernes oppakning. Hvad lavede de her? De 2 ægtepar var på vej hjemover efter en smuttur til Nordkap, og nord for Limfjorden var de kommet i snak med "en eller anden biltosse" på vej til Lundby Krat. Følg med og oplev nogle andre biler. Begge mænd fremviste stolte deres biler

og fortalte lidt om turen (heldigvis på et andet sprog end hollandsk = håbløst). På bilernes bagklap var påsat klistermærker, hvilket betød? Jo de havde i deres "svenskere" kørt turen fra Holland til Beijing i Kina, og retur. Det må indebære toppen af selvtillid for både personer og biler, lidt teknisk snilde og en vis størrelse pengepung.

Hvor ville det have været interessant at høre et foredrag om denne tur med alle dens udfordringer. Tænker tilbage på Lars Rolners foredrag turen Peking-Paris i en Bentley 1928.

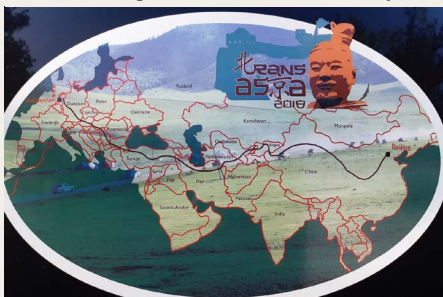
Husker I vejret den 1. september?

Ib og Hans Henrik sidder bag kommunens indhegning og afventer bilernes fremmøde. Se lige her. Det var som sild i en tønde. Og så en sød lille Renault 4 CV fra 1955 i super stand. Den bringer mine tanker tilbage til onkel Klysners 1960'er "rynkerøv". Han kørte i bilen i 13 år, km.stand anslået 60-75 t.km, man kører jo ikke unødige kilometer, og helst ikke om vinteren med salt på vejene. Herefter blev bilen, efter en mindre renovering, opstaldet hos bilforhandler i Hobro, hvor den i dag stadig har et godt og varmt liv. Herbie-53 m.fl. havde også indfundet sig.

Poul K



De hollandske globetrotteres svenske køretøjer



Klistermærkerne med visualisering af turen fra Holland til Beijing i Kina, og retur



En sød lille Renault 4 CV fra 1955 i super stand



Hans Henrik og Ib nyder selskabet, vejret og køretøjerne



Tirsdag aften i Lundby krat i september 2020



Mange køretøjer i antal og mangfoldighed



Herbie-53 m.fl. havde også indfundet sig.

Opdatering fra Tur- og Festudvalget - januar 2021

KORT OPDATERING FRA TUR- OG FESTUDVALGET - JANUAR 2021

Det er nu om muligt endnu sværere end tidligere i Corona-perioden at være Tur- og Festudvalg i Nordjysk Vintage Motor Klub. Vi har indtil nu arbejdet på planlægning og i et vist omfang også planlagt gennemførelse af arrangementer. Og ganske lidt har da også kunnet gennemføres.

Men nu må vi 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 nu har vi bare aflyst det sidste planlagte og aftalt, at vi tales ved, når der dukker et grundlag derfor op. Og det håber vi selvfølgelig snart, at der gør!

Men på trods af situationen er her en lille opdatering med aktuel status – vel en orientering om, hvad der er ”løst på tegnebrættet” i Tur- og Festudvalget.

VINTERSÆSONENS KLUBARRANGEMENTER 2021

Vi har netop aflyst en planlagt filmaften med Daniel Dahl Jensen, der dels skulle vise os filmen *Partisaneren* og dels fortælle om filmen, hvor en hel del af klubbens medlemmer over sidste sommer deltog med deres biler i forbindelse med optagelserne, der foregik i den centrale og gamle del af Aalborg. Som artikel derom i sidste nummer af *Hornet*. Desværre måtte også det arrangement aflyses, for jeg er sikker på, at det var en klubaften, som mange af klubbens medlemmer havde set frem til, ikke mindst de medlemmer, der har lagt biler til under optagelserne.

Der er ikke noget konkret aftalt vedrørende de øvrige planlagte arrangementer i den sidste del af vintersæsonen 2020/2021. Vi er i udvalget faktisk indstillet på, at de arrangementer ikke bliver til noget.

SOMMERSÆSONENS KLUBARRANGEMENTER 2021

Selv langt ind i foråret og måske helt frem til sommerferien forventer vi i Tur- og Festudvalget, at der fortsat vil være meget 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 den kommende køresæsons arrangementer.

Men vi vil dog gerne løfte sløret for, hvad vi har tænkt os at arrangere, hvis

ellers COVID-19 vil slippe sit faste tag i Danmark og dermed os alle.

Det ”løst planlagte” kommer her:

Før sommerferien:

- 11/4 – 2021:

Standerhejsning med kaffe og rundstykke i klubhuset – og der efter en køretur.

- 17/4 – 2021: Aars

Stumpemarked, klubben har som sædvanlig en klubstand.

- 25/4 – 2021: Forårstur –

den tidligere planlagte Løvfaldstur.

- 08/5 – 2021:

Himmerlandstur – med udgangspunkt fra Veddum.

- 29/5 – 2021: Besøg hos

Baker Company – militærbiler hos Bjarne Madsen m. grill-hygge m.v.

- 05/6 – 2021: Isens Dag på

Aabybro Mejeri – måske en tur 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.

Arrangementerne i september og oktober samt næste vinters indendørs arrangementer er på nuværende tidspunkt hverken fastlagt tidsmæssigt eller planlagt.

AFSLUTNING

Dette er nok den mest løse opdatering fra Tur- og Festudvalget i mands minde. Men som tiderne er, kan det desværre ikke være anderledes. Men måske I medlemmer kan benytte Corona-tiden til at tænke over, om I evt. kan byde ind med forslag til gode klubarrangementer. For som tidligere nævnt hører vi i Tur- og Festudvalget fortsat gerne nærmere, hvis nogen har gode ideer eller forslag til arrangementer, som kan gennemføres, når tiderne atter bliver normale.

Tur- og Festudvalget

Side 9 pigen.



Den historiske VW

Som de fleste nok har læst om, bortfalder originalitetskravet for importerede klassiske biler. Det vil nok glæde de fleste entusiaster idet at et sådant krav har givet udfordringer og bekymringer for mange. Men nok særligt for de der har valgt VW som foretrukket mærke. For selvom den originale bil altid vil være hyldet, hersker der også en udbredt entusiasme for at hylde den "historiske udstyrs-scene", som altid har eksisteret sideløbende med, at VW 'en blev mere og mere udbredt. Og ved en gennemgang af diverse udstyrs kataloger, kan man få detaljeret indblik i de mange muligheder der fandtes.

En klassisk VW med historisk korrekt udstyr, kan, på de store internationale VW-træf, altid deltage i en original klasse, idet bilen betragtes som historisk korrekt

De største markeder for ekstra udstyr til VW var, helt naturligt, de største markeder for bilen: hjemlandet Tyskland samt USA. Hvert årti har budt på forskelligt udstyr. Til at begynde med, var noget af det udstyr, der blev lanceret temmelig naivt, men bilsenen i 1950'erne var også en anden, og ny for mange. Senere i 1960- og 70'erne kom der nyt og andet til, gradvis som bilsenen ændrede sig. Noget udstyr skulle højne glæden ved bilkørsel, andet havde sikkerhedsmæssig karakter, og noget havde kun til formål at få bilen til at fremstå mere elegant – med variabelt held kunne man fristes til at sige. Der kunne fås alt muligt fra interiør optimering: rat, ekstra instrumenter, og polstring til udvendig pynt, stenslagsbeskyttere og ekstra lygter mv. Hvem husker ikke også "Bilisten" der lå i Danmarksgade, og hvor man langt

op gennem 1980erne stadig kunne købe brede stålfælge til bl.a. VW.

Tuningskits var også populære, og fællesnævneren for dem alle var/er, at de tog udgangspunkt i bilens originale motor. Til at begynde med, bestod de alle i at forbedre indsugningssystemet. Fra VW fabrikkens side havde man bevidst neddrolet indsugningen, således at man i reklamerne kunne skrive: "tophastighed er lig med marchhastighed".

De første tuningskits kom fra Tyskland. Mest kendt er nok Oettinger, som allerede i 1954 lancerede kits bl.a. med 2 Solex karburator. Tuning skal, bevares, også ses i historisk perspektiv. Effektførøgelsen var/er temmelig beskeden i forhold til moderne motor tuning. Men de bevirkede en kærdkommen hjælp, når man enten skulle forbi en lastbil eller op af en bakke.

I midten af 1950'erne blev det amerikanske firma EMPI etableret (EMPI = European Motor Products Inc) af Joe Vittone. Firmaet blev gradvis overtaget af hans søn Darryl Vittone, som endte med at sælge det i starten af 1970'erne. I dag er Vittone navnet stærkt forbundet med VW hos amerikanske VW-entusiaster og EMPI er kendt i hele den internationale VW-scene. Firmaet EMPI startede med at importere udstyr til VW heriblandt Oettingers tuningssæt.

Andre amerikanerne kunne også være med: "Judson research and Manufacturing Company" havde allerede lanceret en kompressor til MG TD (og senere MGA) samt til Ford V8, da de i 1956 også lancerede en kompressor til VW type 1.

En anden fra Tyskland der lavede tuningskits til VW var Theo Decker fra Essen. Han startede i 1958 og var aktiv op gennem 1960- og 1970erne. Hans

motorkits blev lanceret med logoet TDE (Theo Decker Essen). I 2008 donerede han sin personlige VW 1302 årgang 1971 til VW-museet. Bilen er udstyret med alle hans tænkelige tuningsoptimeringer som han havde lavet tilbage i 1970'erne. I anledning af hans 80 år fødselsdag i 2014, lod VW museet bilen deltage i et historisk rally i Oktober 2014 fra Beijing til Shanghai (1600 km). Den 135 HK's VW blev kørt af den pensionerede racerkører Jacky Ickx (hvis antal af sejre på Le Mans kun overgås af Tom K).

Klassiske biler lever ikke på museer men på gaden! Og, uanset om de er originale, eller ombyggede efter historiske forbilleder, repræsenterer de hver især en historisk kulturarv. Det er god stil. Og husk altid at køre pænt og tag hensyn til andre i trafikken – det er nemlig også god stil. **Henrik Behrens Henriksen**

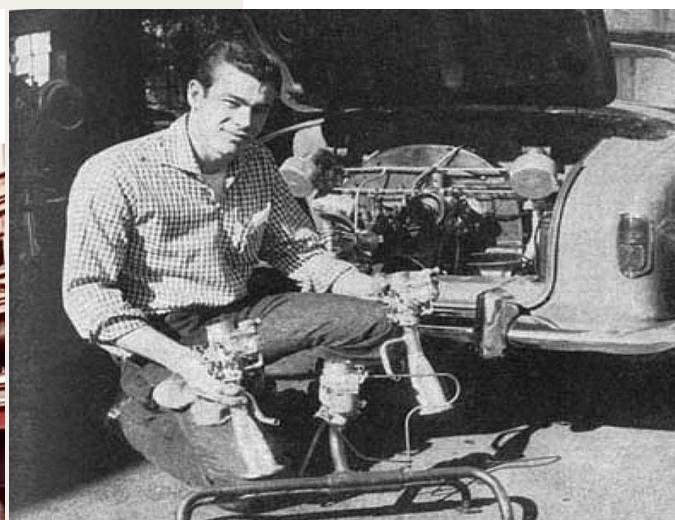


EMPI reklame fra 1967 "Sprintstar" fælgen fremstillet af Lemmerz-Werke i Tyskland og importeret til USA af EMPI.

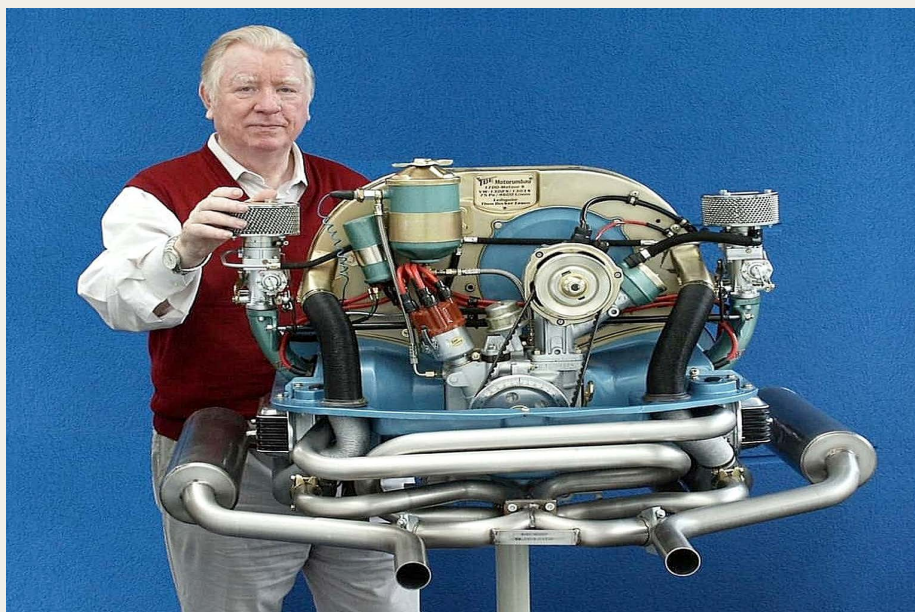
Lemmerz-Werke fremstillede også de originale fælge til VW fabrikken. Sprintstar fælgen kunne også købes hos "Bilisten" i Danmarksgade.



"Bilisten" i Danmarksgade med tilhørende Fælge katalog ca 1980.



Amerikansk reklame foto fra EMPI ca 1957. Præsentation af Oettinger tuningskit. I baggrunden VW Karmann Ghia.



VW tuningslegende Theo Decker 1934-2016

FOR A NEW THRILL IN MOTORING PLEASURE...

SUPERCHARGE WITH JUDSON

FIFTY PERCENT MORE HORSEPOWER GUARANTEED

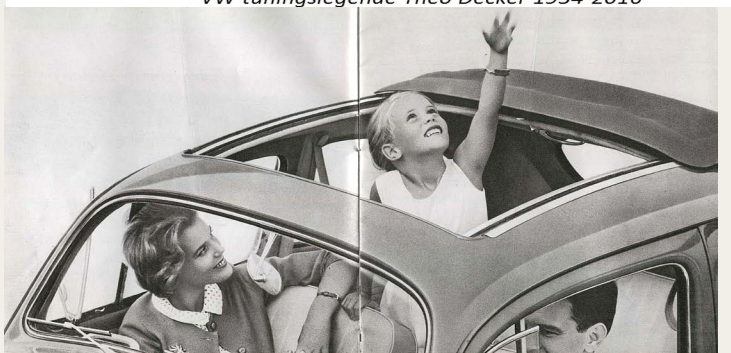
THRILLING PERFORMANCE—AMAZING ACCELERATION

NO SACRIFICE IN ECONOMY OR RELIABILITY

Over fifty thousand satisfied owners throughout the world Superchargers for the Renault, MG-A and Volkswagen write TODAY FOR LITERATURE. (dealer inquiries invited)

JUDSON RESEARCH AND MFG. CO. • CONSHOHOCKEN, PA.

Reklame for Judson kompressor 1958



Ekstra udstyr såsom soltag skulle vælges ved bestilling af bil. Modellen kom dermed til at hedde Type 117 (mod normalt type 113).



SMC's (Skandinavisk Motor Company) 50 års jubilæum for import af Firestone dæk; September 1966. Den anvendte VW ekstraudstyre fælg "BRM" er fra det engelske firma Speedwell.



Theo Decker's personlige VW 1302 (doneret til VW museet i 2008) ved startlinjen: Beijing-Shanghai Rally, Oktober 2014.

1934 Bentley 3½ L Four Door Light Sports Saloon

Tilhørende Per Mogensen, Birkelse





Lidt om Bentley og lidt om Per Mogensens Bentley 3½ liter

Som nogle af klubbens medlemmer ved, så købte vi mellem jul og nytår i 2017 en Bentley 3½ liter fra 1934, og jeg skal nok komme tilbage til den bil. Men først lidt om Bentleys historie frem til det tidspunkt.

W. O. BENTLEY – "WO".

Bentley blev som bilmærke grundlagt den 18. januar 1919 af Walter Owen Bentley, af kendere oftest blot kaldt "WO". Bentley havde tidligere fremstillet motorer til fly, men efter afslutningen på første verdenskrig i slutningen af 1918 kom skiftet til bilerne. Og lige fra starten var der fokus på både biler af høj kvalitet og biler med et stort fartpotentiale. Allerede i 1924, altså indenfor de første 5 år efter, at bilfirmaet var grundlagt, vandt en Bentley 24-timers løbet på Le Mans, og den succes blev gentaget i årene 1927, 1928, 1929 og 1930.

Men som et gammelt ordsprog siger, så er der "visse hurtige ting", der koster mange penge, og en af de ting er hurtige biler. Derfor endte det her ellers meget succesfulde forløb med, at "kassen blev tom".

Derfor blev Bentley i 1931 overtaget af konkurrenten, Rolls-Royce. Det fælles ejerskab til de to bilmærker blev opretholdt i 67 år, og rigtig mange af bilmodellerne var i den periode fuldstændig ens bortset fra kølergitteret og kølerfiguren. I 1998 købte VW hele koncernen for næsen af BMW, som dog leverede motorerne til og med 2002. Det er for mig lidt uvist, hvorledes forløbet rent faktisk var i de få år, men fra 1. januar 2003 blev Rolls-Royce enejet af BMW og Bentley enejet af VW. Og sådan er det fortsat. Da Rolls-Royce overgik til BMW, blev der bygget en helt ny Rolls-Royce-fabrik i Goodwood, mens Bentley fortsatte i den eksisterende fabrik.

Det er selvfølgelig det 67 år lange fællesskab, som er årsag til, at Rolls-Royce Entusiasts' Club i dag både på verdensplan og i Danmark omfatter både Bentley og Rolls-Royce.

De biler Bentley lavede før 1931 var alle biler, der hos Bentley blev bygget som rullende chassis, og der efter blev der hos en karosserimager (coachbuilder) bygget karosseri med interiør m.v. på. Mange af den tids Bentley-biler blev bygget som "open tourer", men der blev også bygget en del med lukkede karosserier til mere daglig brug. Fælles for datidens Bentley-biler var, at de var bygget med henblik

på, at de skulle være "ejerkørte", modsat Rolls-Royce, der byggede flest biler indrettet med henblik på, at en chauffør skulle køre bilerne med ejerne / herskabet på bagsædet.

De mest kendte af disse tidlige Bentley-modeller er Bentley 3 liter, Bentley 4½ liter, der også kunne fås med kompressor (supercharged / blower), Bentley 6½ liter/Speed Six og supermodellen Bentley 8 liter, som der kun blev bygget 100 stk. af. De her biler er alle i dag meget sjældne, og derfor meget kostbare. Hvis der overhovedet findes nogen af dem i Danmark, er det ganske få. Det var en Bentley 4½ liter supercharged / blower, som Lars Rollner kørte "Peking to Paris" i, den tur han fortalte om og viste billeder fra under et foredrag i klubben for år tilbage.

Bilerne er faktisk så eftertragtede, at der i dag er to firmaer i England, som har specialiseret sig i at bygge kopier af disse hæderkronede gamle Bentley-biler. Firmaerne tager typisk udgangspunkt i et chassis fra enten en Bentley eller en Rolls-Royce fra 1950-erne, det renoverer de fuldstændig, og så sætter de en passende kraftig motor i (ofte en 8-cylindret Rolls-Royce), og der efter håndbygger de ovenpå det hele et meget flot karosseri, akkurat som man gjorde i gamle dage. Kopierne er virkelig flotte biler i ekstrem høj kvalitet, men de er også pokkers dyre. De koster typisk i omegnen af Euro 400.000. Og så er det bare kopier, men det er jo en helt anden diskussion, hvilken holdning man skal have til det!



Bentley 3½ L Four Door Light Sports Saloon - en ædel klassiker

TILBAGE TIL VORES BENTLEY 3½ LITER

Efter Bentley var overtaget af Rolls-Royce i 1931, blev "WO" som et led i aftalen den 1. maj 1932 ansat hos Rolls-Royce, og han fik selvfølgelig til opgave at udvikle den første Bentley, som skulle lanceres i det nye regi. Motormæssigt tog man udgangspunkt i den Rolls-Royce motor, som var udviklet til brug i Rolls-Royce 20/25, men den blev under ledelse af "WO" optimeret, bl.a. med højere kompression og med dobbelte SU-karburatorer.

Der blev udviklet et forholdsvis lavt chassis til bilen, da ønsket både motormæssigt og chassismæssigt var, at der skulle være tale om "en sportsvognslignende bil". Og der var bestemt noget sportsvognsagtigt over bilen, der havde over 110 HK og en topfart på 100 miles per hour, eller 160 km/t. Og det var i 1934!

Det officielle navn på bilen var Bentley 3½ liter, men den fik to kælenavne: "Derby Bentley" og "The silent sportscar". Det første kælenavn kom af, at bilen blev produceret på Rolls-Royce-fabrikken i Derby, og forklaringen på det sidste kælenavn giver næsten sig selv.

Bilerne blev produceret frem til, at 2. verdenskrig lukkede al bilproduktion i England, først med den anførte motor på 3½ liter, senere med en motor på 4 ¼ liter. Der var for både Bentley 3½ liter og Bentley 4 ¼ liter også tale om, at de biler på Rolls-Royce-fabrikken blev bygget som rullende chassis inkl. motorer, styretøj, bremses m.v., hvor efter de kom

til karosserifabrikkerne, som byggede karosserier efter kundernes ønsker.

Der er bygget i alt 1.177 Bentley 3½ liter, og vores har et såkaldt "four door four light sports saloon" karosseri fra Park Ward, der var den karosserifabrik, som lavede flest af disse biler.

Første ejer af vores bil var 3rd Baron Nunburnholme, der fik bilen indregistreret som ny den 25. marts 1934.

Forhandleren der solgte bilen fra ny var Jack Barclay Ltd. i London, og emblemet i form af et messingskilt fra Jack Barclay Ltd. sidder stadig på instrumentbrættet i bilen. Forretningen eksisterer den dag i dag, og det var der, Kong Frederik den 9. købte sine Bentley-biler. For et par år siden opsøgte jeg Jack Barclay Ltd. under et besøg i London. Jeg gik ind og kiggede mig lidt omkring. Hen imod mig kom en sød og ulasteligt klædt dame, som spurgte, om hun kunne hjælpe mig med noget. Jeg fortalte, at jeg var kommet for at se forretningen, da jeg havde en Bentley, som var købt fra ny i forretningen tilbage i 1934. Derefter blev jeg straks blev budt indenfor i kunde-loungen med kaffe, kolde drikkevarer, småkager m.v. Bare så typisk britisk, og inden jeg forlod forretningen, var jeg i øvrigt udstyret med et flot net, en bog om forretningen og en kasket, hvorpå der ikke bare står Bentley, men selvfølgelig også Jack Barclay. Den kasket må jeg indrømme, at jeg er lidt øm over.

Jeg har navnene på ejerne af bilen op til 1957 og igen fra 1972, hvor bilen blev importeret fra England til Danmark

af Geoff Segal. Geoff er oprindeligt fra England, men han har boet i Danmark i rigtig mange år. I næste nummer af Hornet kommer der et nyoptryk af en artikel fra Bilhistorisk Tidsskrift nr. 38 fra foråret 1974, hvori Geoff Segal beretter om købet af bilen og hans tur hjem til Danmark i den. Artiklen gengives med forfatterens fulde accept.

I 1984 blev bilen købt af Otto Krogh, der havde bilen i ca. 20 år, og kørte omkring 70.000 km. i den. Otto Krogh deltog ofte i udenlandske arrangementer i bilen. Han har bl.a. været helt i Portugal i den. Og en af mine bekendte i Rolls-Royce Enthusiasts' Club har set bilen på parkeringspladsen ved det store stumpemarked Beaulieu i England, mens Otto Krogh ejede bilen. Så den har været vidt omkring med Otto Krogh ved rattet. Otto Krogh kører i øvrigt stadig til internationale arrangementer for veteranbiler rundt om i Europa, efterfølgende i både en Lagonda og en Mercedes.

Jeg talte for nylig med Otto Krogh om evt. at sætte et bagtøj med en højere gearing på bilen, men det frarådede Otto Krogh, idet han i den forbindelse sagde, at den nuværende gearing er ganske fin, og at jeg i hvert fald vil blive rigtig glad for den, når jeg kommer ned i alperne med bilen. Vi får se, hvor langt drømmene rækker?

Otto Krogh solgte bilen i midten af 00-erne til Per Bram-Nielsen, som jeg købte bilen af lige før nytår 2017. Jeg tror ikke, Per Bram-Nielsen har kørt særlig meget i bilen, for den blev afmeldt i 2007/2008,

og den var afmeldt helt frem til, at jeg atter indregistrerede bilen i foråret 2019.

Jeg har endnu ikke kørt ret meget i bilen, som vi klargjorde til syn i foråret 2019. Der blev monteret nye sidespejle og lavet nogle lakreparationer. Vinteren efter udskiftede vi samtlige gummislanget, vi demonterede topstykket og monterede det igen efter rensning af alle kølekanaler i topstykket og efter, at topstykket var blevet planslebet. Der blev selvfølgelig i den forbindelse monteret en ny kobbertoppakning. Vi rensede endvidere alle kølekanaler i motorblokken, hvilket var muligt som følge af, at nogle sidedæksler ind til kølekanalerne kunne demonteres. Køleren er blevet rensat og trykprøvet hos Nordjysk Kølerfabrik.

Vi stødte på en pudsighed, da vi fik topstykket af. Forreste kølekanal i topstykket var lukket til, hvilket tydeligvis var lavet professionelt. Vi måtte derfor have afklaret, om vi skulle lade tillukningen blive eller ej. Det viste sig, at kølekanalen var lukket til med fuldt overlæg. Det arbejde var i Otto Kroghs ejertid lavet hos Fiennes Restauration i England i forbindelse med, at et nyt topstykke blev monteret. Og mere kompetente folk til at arbejde på disse biler findes ikke. Vandpumpen sidder forrest på siden af motoren, og den forreste kølekanal var lukket til for at sikre, at der kom tilstrækkelig køling til den bagerste cylinder. Bilen har en 6-cylindret rækkemotor, og det er et kendt problem, at man for disse motorer skal sikre sig og løbende kontrollere, at der er tilstrækkelig køling af den bagerste cylinder.

I den nuværende vintersæson 2020/21 har vi aktuelt alle hjul inkl. tromler og til dels nav demonteret. Der skal monteres forskellige nye dele, bl.a. nye lejer på forhjulene, et nyt nav på det ene baghjul o.s.v. De hydrauliske støddæmpere skal ses efter, idet den ene af de bagerste var utæt. Jeg har i dag betalt 5% moms for de reservedele, som netop nu er på vej hjem fra England, så nu har Brexit også ramt mig!

Til sommer håber og tror vi på, at bilen teknisk vil være fuldstændig "fit for fight", hvad den ikke har været indtil nu. I sidste sæson var der nogle problemer med hårde lyde fra forhjulene, hvorfor vi stort set ikke kørte i bilen sidste år. Så hvis ellers de problemer er løst, når foråret kommer, og hvis Corona-tågen vil lette, så vil man forhåbentlig komme til at se os i



Indtryk af Bentleyens indre set fra førerens plads

Lidt om Bentley og lidt om Per Mogensens Bentley 3½ liter - forts.

den gamle Bentley ved nogle af klubbens arrangementer. Det er i hvert fald planen i den kommende sæson at køre forholdsvis mange kilometer i den i Danmark for at tjekke, om bilen er i så god teknisk stand, som vi går efter. Og hvis det viser sig, at den er det, ja så kan det give grobund for drømmene om at komme på tur til udlandet i bilen. Vi får se – der er i hvert fald noget at drømme om.

AFSLUTNING

Det var lidt om Bentley og lidt om vores Bentley 3½ liter. Læs også artiklen i næste nummer af Hornet med den omtalte artikel fra 1974 vedr. import af netop vores bil fra England. God læselyst med den også.

Per Mogensens



Bentley 3½ L Four Door Light Sports Saloon - en ædel klassiker

Budget for regnskabsåret 2020/2021.

VEDR. HORNET 6. 2020 - BUDGETTET.

Corona restriktionerne har forhindret NVMK i at afholde generalforsamling, den er udsat på ubestemt tid. Budgettet fremlægges til debat på generalforsamlingen. Vi gør opmærksom på at det er vor vurdering af klubbens økonomi, og er et oplæg til til kommende generalforsamling.

Sygdom er man ikke selv herre over. Under arbejdet med jule nummeret, blev redaktøren ramt af sygdom. Derfor har vores opmærksomhed ikke været skarp nok til at opdage fejl i bladet. På siden med budgettet er en forkert side sat ind, med uoverensstemmelse mellem budget og noter til følge, derfor bringes det korrigerede budget her.

NVMKs kasserer og redaktør

REGLER FOR ANNONCER

Det har vist sig, at der er et varierende behov for hvor lang tid „kunderne“ ønsker at have købt, salg og bytte annoncer i Hornet. Men da der kun sjældent kommer tilbagemeldinger om, at annoncen har virket, og varen er solgt, eller omvendt, at man ønsker annoncen skal løbe over flere numre, gælder der nu en regel om, at en annonce automatisk er på i tre numre og kun tre numre.

Ønsker man annoncen fjernet tidligere, eller forlænget ud over de tre numre skal der gives besked til redaktøren.

RUBRIKANNONCER

som omhandler køretøjer, tilbehør mm. er gratis for medlemmer. Veteranbilannoncer er gratis for alle.

Et billede i annoncen koster kr. 30,-

BUDGET		
Indtægter		
Kontingenter		228.000
heraf kontingentandel vedr. busdrift		-24.000
Annoncesalg		12.000
Forsikringsprovision m.v.		6.000
Salg emblemer, mærkater, pins o.l.		0
Indtægter i alt		222.000
Omkostninger		
Negativ renteaftast		-4.000
Salg m.v.	note 1	-1.000
Busdrift	note 2	0
Fest- og turudvalg	note 3	-35.000
Bladudgivelse	note 4	-125.000
Øl/vand og kaffe	note 5	-500
Lokaleomkostninger	note 6	-32.500
Administration	note 7	-63.000
Omkostninger i alt, ordinært		-261.000
Ordinært resultat		-39.000
Ekstraordinær omkostning:		
LOKALER: Ekstraord. Indkøb -		
ifm. AAK renovering	note 8	-50.000
Ekstraordinært resultat		-89.000

Noter til budget 2020/2021		
Salgsomkostninger		
Gaver og blomster		-1.000
Annoncer og reklame		
Salgsomkostninger i alt	note 1	-1.000
Busdrift		
Andel kontingentindtægt		24.000
Kørselsindtægter m.v., netto		5.000
Garageleje		-3.000
Brændstof		-6.000
Forsikring og ejerafgift		-8.000
Reparation/vedligeholdelse		-12.000
Busdrift omkostninger	note 2	0
Tur & Fest udvalg		
Omkostninger, ture, klubarrangementer, netto		-35.000
Tur & Fest udvalg i alt	note 3	-35.000
Bladudgivelse		
Trykkeriomkostninger, opsætning, m.m.		-72.000
Porto - udbringelse		-53.000
Bladudvalg i alt	note 4	-125.000
Øl, vand, kaffe		
Salg Øl, vand og kaffe, netto		-500
Øl, vand og kaffe i alt	note 5	-500
Lokaleomkostninger		
Indgået pladsleje værksted		15.000
Husleje & energiforbrug		-42.000
Reparation/vedligeholdelse og rengøring		-2.000
Nyanskaffelser		-3.500
Lokaleomkostninger i alt	note 6	-32.500
Administrationsomkostninger		
Vederlag bestyrelse og udvalg		-15.600
Porto og gebyrer		-3.000
Forsikringer		-5.000
Forsikringsvederlag		0
Bestyrelsesmøder og generalforsamling		-12.000
Kontingent Motorhistorisk Samråd		-12.000
PBS/Bank omkostninger		-6.000
EDB - udgifter		-8.000
Mindre nyanskaffelser		0
Diverse		-1.400
Administrationsomkostninger i alt	note 7	-63.000
Nyanskaffelse ifm. AAK Renovering af FV5		
Lokaler - Ekstraord. Indkøb i alt	note 8	-50.000

Bjarne Larsens restaurering - 1935 Morris 8 roadster - 1. afsnit.

Renoveringen af fruens Morris 8, startede for flere år siden. Efter at have renoveret et par Engelske motorcykler, var jeg med for at hente en veteran knallert i Bælum hos Bent Sønderby. Da jeg kom til at fortælle, at jeg nær havde købt en Morris 8 Roadster, og straks lød svaret "hvorfor gjorde du ikke det". Jeg vidste ikke, hvor vi skulle have den? Løsningen var, at udepå feddet var der plads til at bygge en garage til den.

En sen eftermiddag havde vi fået John Poulsen med ud for at se om det kunne lade sig gøre at lave Morrisen. I laden hvor den stod, var der ikke rigtigt noget lys, og selv om vi lå med lommelygter for at besigtige den, var det ikke de bedste betingelser, men - jeg kunne godt mærke på fru, at hun faldt for den med det samme. Jeg var lidt både fra og ved det, da jeg godt kunne se, at den var i lidt ringe stand. Jeg stod og vaklede lidt om det var noget, der kunne lade sig gøre at lave? Efter en 5-10 minutters tids tøven lød det fra fru Larsen "SÅ KØBER JEG DEN", så var den handel indgået.

Dagen oprandt hvor den skulle ud af laden, op på traileren og hjem til Dokkedal. Med fælles hjælp fra nogle venner, blev den båret ud og kantet ind på sin plads. Det kunne lade sig gøre, da der kun var tale om karosseriet, samt for og bagaksler. Da den endelig var kommet på plads, var næste spørgsmål så, hvordan vi så skulle få den ud igen, for der var ingen port mod øst. Det var nok meget godt, eftersom der er læ når vinden kommer fra øst, og så må porten laves til den tid. Kort tid efter at bilen var blevet købt, spurgte jeg så til, hvem der så skulle betale delene til den? Svaret var nok forudsigeligt - "JEG KØBTE DEN, SÅ BETALER DU DELENE OG LAVER DEN". Det var nok en af de bedste handler fru havde lavet. De ældre klubmedlemmer gav mig det gode råd, at nu skulle jeg lade være med skille den totalt ad, for ellers ville det ikke være muligt at have ikke styr på målene. Rådet var at lave en del ad gangen, mens der var noget at gå ud fra, og at få det til passe med den del, der er i behold. Så ville det ikke gå helt galt, og så ville jeg ikke køre sur i det.

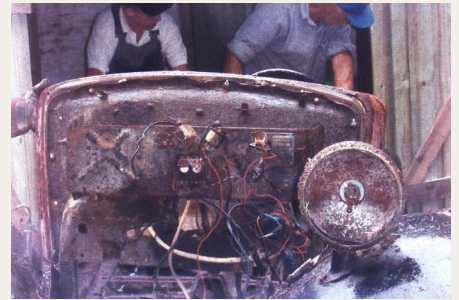
Det første, der blev indkøbt var karosseriplade, og for at starte med noget der var nemt at lave, tog jeg først fat på at lave bagenden af bil. Næste opgave blev højre bagskærm, hvor hele inder skærmen manglede. Så blev trinbrættet monteret, og ligeså forskærmen. Det næste projekt

var at få lavet bagpanelet, hvor der skulle være plads til reservehjulet, og heldigvis var der her noget at gå ud fra

Derefter blev venstre bagskærm, trinbræt og forskærm monteret. Venstre inderskærm var så ringe, at der måtte fremstilles en presseskabelon som modpart for at kunne lave de rigtige forstærkninger. Næste opgave var nu at få lavet forpanelet mellem forskærmen. Udkastet til dette blev lavet i pap, for når papet kan bukkes uden at det laver nogen folder, så passer karosseripladen så nogenlunde, og det lykkedes at få den lavet. Så skulle der fremstilles en ny batterikasse, og atter kom en presseskabelon til nytte, for at kunne lave den

Trinbrætternes tilstand var så ringe, at der måtte laves helt nye. Efter at flere forsøg mislykkedes, kom jeg tilfældigt i kontakt med en oppe nordpå, og under et servicebesøg i dette område, havde jeg lejlighed til at gøre ophold der. Det viste sig, at han havde skabelonerne til trinbrætterne, men de lå Randers. Heldigvis skulle der køres veteranløb i Hobro, hvor jeg fik skabelonerne, så jeg kunne få lavet trinbrætterne.

Det begyndte at tage form, og der var en mulighed for at få karossen lavet til at ligne det den skulle. Nu manglede jeg bare at komme i gang med at få dørene lavet. Typisk for en ægte Engelsk bil fandt jeg ud af, at dørene var forskellige i mål, men heldigvis var de lavet med reparationsstykker, efter de var monteret på det originale træværk, eftersom det skulle passes til med div. bøjninger. Selv om jeg rettede forespørgsel til et træværksted i England, som kunne



Hjemtransport af Morris 8



Et „udtråd“ trinbræt - Et „nyt“ bagpanel



Restaureringen er i gang.

Bjarne Larsens restaurering - 1935 Morris 8 roadster - 1. afsnit - fortsat.



Konstruktion af ny batterikasse



Genopbygning af karosse



Nye dørrammer i træ



Dørramme tilpasset og monteret



Genopbygning af front og forskærme

fremstille træværk til bilen efter de originale mål, lykkedes det ikke. Der var kun en vej at gå, nemlig at lave dem selv, dog med god hjælp fra en ven som gør en del i træarbejde. Dette blev lidt tidskrævende, da træværket forsigtigt skulle skilles ad, sådan at det var muligt at passe de nye stykker til de gamle, og at de kom til at passe til karosse og dørplader.

Efter at have passet træværket til karossen, blev det tid at montere dørpladerne. En af de rigtig store udfordringer var, at skifte det langsgående hængsel til motorklappen. Efter flere forsøg, og uden en masse flikflak i pladedelene, lykkes det endelig.

Et andet lidt spændene punkt var at finde ud af, om kalechen stadig passede efter denne omgang? Kalechen blev

fundet frem fra loftet, stoffet var meget stiv efter at have hængt alle de år. Efter en omgang med vandslange og sæbe til at blødgøre den. Spændingen steg, da vi lagde kalechen op på karossen og foldede den ud på Morrisen, og om den passede med forrudens låsetapper, eller om projektet stoppede her. Der lød et klik, og den faldt til i låsetapperne. Spændingen var udløst, og et lille forsigtig smil kom frem. Men - glæden varede kort, da jeg nu kunne se at bagenden af kalechen manglede ca. 10 cm for den kunne nå ned. Gode råd var dyre, jeg forhørte mig hos ældre klubmedlemmer, om noget kunne gøres. Jeg skulle bare tage det roligt. Fremgangsmåden var at gøre det rigtig fugtigt med en blomsterforstøver, og derefter stille og roligt trække den på plads, og lade være den være i spænd over et stykke tid over flere weekender, - til sidst kom den til at passe. Jeg må godt nok sande, at rådet om at lave en ting ad gangen atter bar frugt. Så langt så godt som man siger her i Nordjylland, og projektet kunne fortsætte.

Karossen var nu kommet til at passe så nogenlunde, som en ægte nordjyde ville sige, så nu kunne der fortsættes på næste del. Chassisrammen stod nu for tur, og det ville vise sig, om den var mere medtaget end forventet? Ganske rigtigt, dukkede nogle rigtige slemme overraskelser op. Heldigvis kom jeg nogle steder, hvor meget kunne lade sig gøre at få lavet for en gang hotdogs og Othello lagkager, og nogle arbejdsledere var af den gamle type, hvor man stadig værdsatte de sociale værdier, og hvor man mange gange har fået det tilbage, som man selv har givet. Der blev bukket vanger, der blev lånt værktøj til at lave store huller i de forstærkninger, der skulle sættes ind i rammen.

Grunden til at chassisrammen ikke bare er skåret over, er for at have styr på længden, samtidig med at jeg så kunne have styr på rammen sidevejs, ellers ville det give en del mere svejse arbejde

Det var lidt af en udfordring at lave stykket omkring banjoen. Kundsaberne fra læretiden, da jeg gik på fileskole kom mig nu til gode, da vi skulle banke et S ud af et stykke fladjern. Heldigvis var den venstre side ikke så slemt medtaget. Det mest spændende var nu om dørene og motorhjelmene kunne lukkes, og om det hele stadig passede som før. Efter at havde konstateret, at det så fornuftigt ud, blev chassisrammen slæbt til Gudumholm



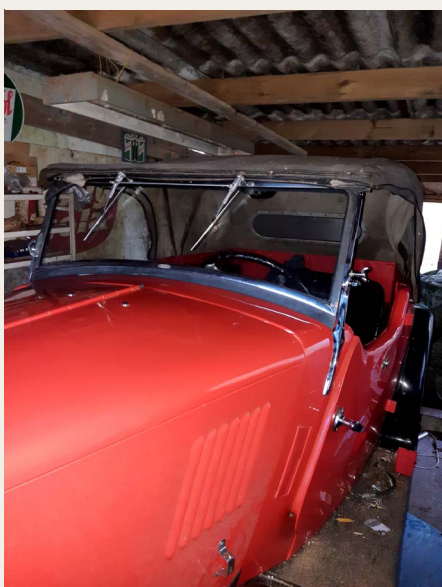
Konstruktion af vanger



Genopbygning af paneler



Genopbygning af chassissrammen

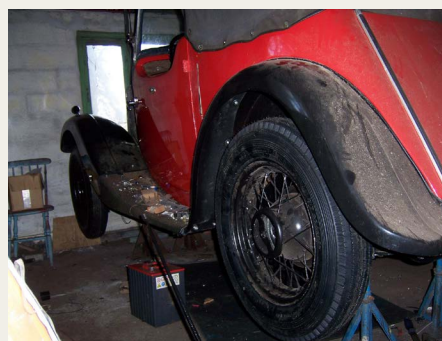


Et stykke videre i processen - front

for at blive svejst færdig. Folk der gik for forbi, kiggede mange gange og undrede sig over hvad jeg havde gang i nu. De havde måske troet, at det var til en hestevogn. I stedet for at sandblæse rammen valgte jeg, at behandle rammen med noget man kalder flydende sandblæsning, noget som i Tyskland i over 30 år er blevet brugt i til rustbehandling af broer. Rammen slibes for løst rust, derefter bliver væsken smurt på, og den kemiske reaktion giver en fosfatering og nedbrydning af rusten. Fordelen ved dette er, at rammen ikke bliver varmet op af sandblæsningen. Straks derefter fik den zinkgrunder, og derefter en anden type grunder, som bliver brugt ude i Nordsøen til beskyttelse af cylindre. Dette var noget, der kunne give en rigtig god hovedpine, hvis ikke der blev brugt maske, og det lugtede fælt. Til slut blev rammen malet med en 2 komponent 80 % blank sort industri maling

Det næste var en langsommelig arbejdsopgave, nemlig at slibe, spartle, grunde, og igen at slibe, spartle og grunde. Efter denne del blev rammen sprøjtemalet sort. En dag fru'en viste sig, gav jeg hende et godt tilbud, nemlig at påtage sig arbejdet med at slibe. Der blev kigget over brillen, men hun kunne ikke forstå hvorfor det, som lige var malet, skulle slibes af. Hun mente, at når hun ikke kunne gøre det godt nok, og når jeg var så god til det, så syntes hun bare, at jeg skulle fortsætte, så hun fik fuldstændig ret i, at så var det tilbud afslået.

En vigtig ting i køretøjet er benzin tanken? Ja der var lige et et par huller i den, som jeg troede jeg lige kunne ordne med svejseværket. Det skal godt nok siges, at jeg har lidt dårlig erfaring med at reparere benzintanke, men det er en lidt anden historie fra min første renovering af mine motorcykler. Der blev prikket lidt med skruetækkeren, og hurtigt kom den til at ligne en hullet alpeost. Der var så ikke andet for, end at gå i gang med at lave en ny benzintank. Det var



Trinbræt, og bagskærm

nu en rimelig nem opgave, da den var rund. Det blev atter en gang brød til de, som var behjælpelig med materiale, og så var det bare i gang med sølvlodningen, overflytning af tankstudsene, af benzinmåleren, samt en svømmer til benzinmåleren. Afprøvningen af tætheden, foregik med kompressor og sæbevand.

Beretningen om min restaurering følger i kommende nummer/numre af HORNET

Bjarne Larsen



Fra „skrot til flot“ Benzintank - nederst monteret



Bagklap med plads til reservehjul

Informationer - Annoncer.

Info fra Hjallerup Mekaniske Museum

Kære medlem

Her en lille nytårshilsen fra bestyrelsen. 2020 har jo været et noget anderledes år. Vi kunne pga covid-19 ikke holde vores træf i foråret, som vi plejer. Men til trods for det, så har vi haft rigtig mange besøgende på museet hen over sommeren. Det har været rigtig dejligt, også da det er vigtigt for at få tingene til at hænge sammen økonomisk.

I efteråret skulle vi have holdt generalforsamling, men dette har vi valgt at udskyde pga. de aktuelle restriktioner fra sundhedsmyndigheder og regering. Den vil blive afholdt så snart, der er mulighed for det. Regnskabet for 2019-2020 er afsluttet og godkendt af revisoren. Spørgsmål til regnskabet kan rettes til vores kasserer Kresten.

I udstillingshallen er jagerflyet Starfighter'en blevet fjernet, da forsaret skal bruge den i deres egen udstilling på Sjælland. Dette har frigivet noget plads i hallen, så her skal der findes på noget spændende nyt. Det kunne være et svævefly. Men kontakt gerne

undertegnede, hvis du har et køretøj til udstillingen. På værkstedet har tirsdags- og lørdagsholdet haft travlt med bl.a. at restaurere pastor Laiers bil, hvilket er et stort arbejde. Så har der været gang i renovering af et par traktorer.

Den sidste weekend i august holdt vi hyggepløjning, hvor der var 12 deltagere. Det var en god dag med masser af tid til snak, hygge og pløjning. Dagen blev afsluttet med grillning af pølser på museet. I den forbindelse vil vi gerne sige tak til Per Christensen på Redet, som igen i år havde stillet jord til rådighed. Vi satser på at gentage succesen i 2021.

Til sidst vil vi gerne sige tak til alle vores frivillige, som har gjort det muligt at drive museet i det forgangne år. Tak til alle vores sponsorer og gæster.

Vi håber på, at 2021 bliver et mere almindeligt år, hvor vi igen kan mødes til træf og hvor vi kan holde museet åbent hele sæsonen uden restriktioner.

Bestyrelsen ønsker alle et rigtig godt Nytår. Vi glæder os til at ses i det nye år

På HMM bestyrelsens vegne

Jan Sølvær Svendsen

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 mulighed, 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

FLAUENSKJOLD A/S

Stort udvalg af:
**AUTOLAKKER, MALING
MALERGREJ**

Nålémagervej 1 • 9000 Aalborg
Telefon: 96 31 47 00
WWW.FLAUENSKJOLD.DK

NVMK - EMBLEMER, MÆRKER OG PINS

NVMK er leveringsdygtig i de flotte metal-emblerer til montering på fronten af din bil.

Pris: kr. 150 pr. stk. Prøveeksemplar forefindes i mødelokalet.

Tillige kan man købe:

Klistermærker, diameter 90 mm, „blå/guld“, kr. 15 pr. stk. Stofmærker kr. 20 pr. stk., Knaphuslpins kr. 35 pr. stk. Henvendelse herom til Palle B. Christensen eller Peter L. Jensen



ALT i tryksager

Print&Grafik

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

Veteranforsikring.

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

Som følge af ændring i NVMKs bestyrelse, er kontakt vedr. forsikring ændret.

NVMK har kontaktet ETU - forsikrings ledelse med tilbud om at stille en ny forsikrings-kontaktperson til rådighed for såvel medlemmer som ETU.

Tilbage meldingen fra ETU-forsikring er, at de ikke længere ønsker, at NVMK stiller en person til rådighed som kontaktperson mellem NVMK og ETU.

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. 43 20 20 00 eller via ETU's hjemmeside på følgende link – <https://etuforsikring.dk/privat/bilforsikring/veteranbil/>

Motorhistorisk Samråd



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 Grynnerup

Tagholm 4
9400 Nørresundby

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

www.bulegaarden.dk



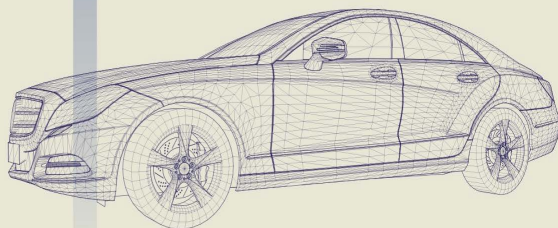
Bulegården Apps

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



**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 Bindslev. 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@mogenssen.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.

Pris: 69.000 kr. – giv et bud.

Buick Regal 1978 Coupe 3.8 L V6 aut.

Servostyretøj, el-rudehejs, el-betjent førersæde. Der er løbende lavet forbedringer og vedligeholdelse. Bilen har nogle "skønhedspletter" hist og her, men vi synes, at kvalitet og pris passer sammen.

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 og bilen blev synet i 2014. Vi har købt den hos Jens Noer, Motorbyen i 2016.

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/>

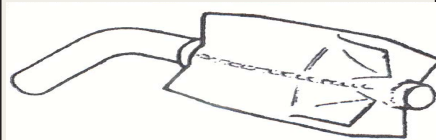
TOPVIRK
En socialøkonomisk virksomhed

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

ANNONCE

KØBES:

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



KØBES:

Til Opel Rekord A 1965 Coupe'
1 stk forrude med blå kant
1 sæt bagerste stænklapper m. Opel Logo

KØBES:

Til Opel Kadett B 1973 Personvogn
Handskerum-kasse + belysning med
fatninger
1 sæt grøntonede ruder (for, bag og
sideruder)

KØBES:

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.

KØBES: BRUGT LASTVOGN:

Scania 142 H, gerne 3 akslet trækker til
renovering
Brugt Volvo 495 – N/B 88/89
Mercedes V 8

KØBES:

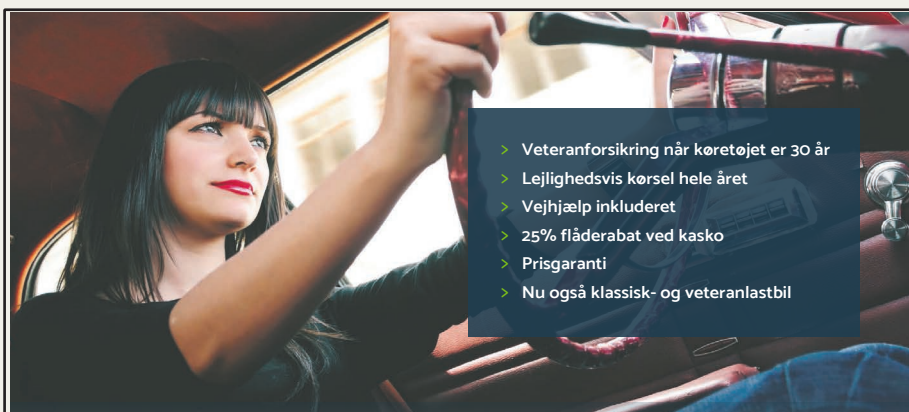
Rat i læder eller træ til Opel GT 1971

KØBES:

Hattehylde til Opel Rekord A Coupe
årgang 1965

Dines Raahauge

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



- > 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	Selvrisko kr. 500 – ansvar/ kasko	Årlig præmie kr. 943 inkl. vejrhjælp
Klassisk bil årg. 1993	Værdi kr. 85.000	Selvrisko kr. 500 – ansvar/ kasko	Årlig præmie kr. 2438 inkl. vejrhjælp
Veteran MC årg. 1983	Værdi kr. 25.000	Selvrisko kr. 500 – ansvar/ kasko	Årlig præmie kr. 972 inkl. vejrhjælp
Klassisk MC årg. 1988	Værdi kr. 60.000	Selvrisko kr. 500 – ansvar/ kasko	Årlig præmie kr. 2369 inkl. vejrhjælp
Lastbil/autocamper årg. 1983	Værdi kr. 85.000	Selvrisko kr. 500 – ansvar/ kasko	Årlig præmie kr. 1644 inkl. vejrhjælp

*Der henvises til selskabets indtegningsregler.

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

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

ETU
FORSIKRING

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

ANNONCE

TIL SALG:

Til ældre køretøjer
2 stk Varmeapparater m. blæser

TIL SALG

1 stk SCO-knallertmotor
Ældre model med rulletræk

Benny Jensen, Stenagervej 34, 8400 Ebeltoft Telefon: 40818233

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



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