

KLUBNYT

Juni 2023



**MIDTVENDSYSSEL
VETERANKLUB**

Bestyrelse

- Formand: Mogens Pedersen, Thorsvej 24, 9800 Hjørring - 41162436
- Næstformand: Jørgen Christiansen, Slugten 23, 9380 Vestbjerg – 50696200
- Kasserer: Tony Kjølby, Skjoldsgade 6, 9700 Brønderslev – 40715468
- Sekretær: Ove Christensen, Agertoften 25, 9460 Brovst – 40590313
- Best. Ole Bjeldskov, Ulvehusvej 37, 9440 Åbybro – 20253289
- Best. Ann-Dorthe Qvesehl, Lillebæltsvej 16, 9700 Brønderslev
- Best. Jørgen Chr. Larsen, Spejlborgvej 34, 9700 Brønderslev
- Suppleant: Johannes Jeppesen
- Suppleant: Thony Mariegaard
- Redaktion og
Webmaster: Ove Christensen , Kontakt: Bladet@mvvk.dk / webmaster@mvvk.dk
eller telefon 40590313
-

 **DEKRA**
Bilsyn Brovst

**HUSK vi har også
Motor kontor**

Drive in!
Uden tids-
bestilling

Alle typer syn

**BOOK PÅ:
87 50 05 08**

dekra.dk/bilsyn/book-tid/b/brovst





Formandens spalte.

Dette forår har for mig været meget udsædvanligt, når vi snakker veterankørsel. Efter at have lavet min VW T4 klar til beboelse på vores ture rundt om i ind og udland, var det tid til at få Minien ud og vasket. Den havde måttet køre som hverdags bil frem til midt i december uden problemer. Men nu var der en fremmed lyd. En mekanisk let banken som ikke kunne spores. Alt blev adskilt indtil jeg stod med den bare blok uden at finde årsagen. Motoren var lavet i Horsens for to år siden og da jeg skulle til generalforsamling i Mini klubben på

Samsø 29. april, tog jeg motoren med og fik den undersøgt.

Det blev så til fire dage i VW'en, hvor jeg fik afprøvet indretningen, som viste sig at fungere fint. Hjemme igen blev motor hurtigt samlet. Den havde fået udskiftet lejerne, men gav samme lyd. Alt blev adskilt igen og igen i løbet af de næste 14 dage uden resultat. I samme periode skulle der laves ruter og forberedelser til Pinsetræffet. Denne gang med ny medkører. Jørgen Larsen bød ind som "lærling" og det blev en hyggelig tur, hvor vi mødte både hjælpsomme og knap så hjælpsomme personer.

Deadline var den 21. maj for kørsel til International Mini Træf i Italien blev nået og håndklædet kastet i ringen. Øv øv. De 4.200 km. blev nu som passager i min kammerats Mini. Som sædvanligt på vores årlige ture, helt fantastisk. Denne gang med to overnatninger i Tyskland, over Harzen, Grossglogner med flere meter sne i 2.418 meters højde og op mod 500 hårnålesving og gamle tunneller med brosten inden tredje overnatning i nord Italien. Her savnede jeg virkelig min Mini. Træffet og hjemturen bød også på mange gode timer, som jeg må prøve at skrive lidt om senere.

Alt dette har betydet, jeg er gået glip af vores egne køreture, men har dog glædet mig over, at kunne læse om fint fremmøde ved besøget i Forsvarets depot, Pinsetræffet og hos Schumann. Tak til alle der har arrangeret og deltaget.

Nu ser jeg frem til at deltage i nogle af de arrangementer, som forhåbentlig mange af jer har været en del af, når I læser dette. Sommeren og det begyndende efterår forude byder også på mange ture og jeg krydser fingre for godt vejr undervejs.

Mogens Pedersen

En tur til Frederikshavn...

Før udgivelsen af dette nummer af Klubnyt har jeg igen besøgt et MVVK medlem, for at få en lille snak om forskellige køretøjer – især de ældre af slagsen – og om så meget andet. Denne gang har jeg været i Frederikshavn, hvor jeg mødte op hos Benny Laursen og hans hustru Alice Brandt (MVVK medl. nr. 1301). Formålet var det samme som altid: at møde medlemmet på dennes hjemmebane for at se og høre hvad der sysles med for tiden, og ikke mindst høre om interessen for veterankøretøjer.

Benny er 80 år gammel hvilket hverken kan høres eller ses. Han er uddannet elektriker og senere el-installatør, og drev selvstændig installatør-forretning fra en gang i 60'erne og helt op til 2017. Ja faktisk kigger Benny stadigvæk derhen en dag om ugen for at foretage diverse reparationer af lamper og andet elektrisk. Interessen for mekanik og ikke mindst for motorer (og alt hvad der snurrer) startede reelt i "knallertalderen", som han selv udtrykker det. Det vil sige før 17 års alderen. For som 17-årig fik han fingre i en Chevrolet fra 1927 som han restaurerede så den var klar til han om 18-årig fik kørekort. Han nåede dog kun at køre forholdsvis kort tid i bilen, før den blev "nedlagt" af den lokale bybus, og totalskadet. Sammenholdt med at Bennys far ligeledes havde en Chevrolet årgang 1928, var det nok der kimen til en vis forkærlighed for mærket Chevrolet blev lagt. Jeg dristede mig derfor til at spørge om han har et favoritmærke, og forventede at svaret ville være Chevrolet. Men det lidt overraskende svar var faktisk VW – dog underbygget med den bemærkning, at der rent faktisk er mange lighedspunkter mellem ældre Chevrolet modeller og VW, når det gælder om at lave gode løsninger og godt håndværk.

Rækken af år med motorsport

Det er bestemt ikke Benny der har presset på få at få dette afsnit med i denne artikel. Men da motorsport har været en rigtig stor del af Bennys liv synes jeg det må være rigtigt at det bliver omtalt her på stedet. Dermed ikke sagt at der er behov for at opremse samtlige opnåede titler og meritter. Hele Bennys engagement i motorsport starter i 1965 og frem til ca. 1985. I de første 10 år var det hovedsageligt projektet omkring de dansk producerede Jala racerbiler han var en del af, og hvor han i den periode hjemtog 4 DM titler. Der er bl.a. blevet kørt på navnkundige baner som Silverstone og Nürburgring. Udover selv at køre, opbygges en meget stor viden om

optimering og forbedring af bilerne, både hvad angår motorydelse og køreegenskaber. Det er noget som Benny virkelig bliver fanget af, og han hjælper andre kørere fra nær og fjern.

Herefter havde Benny fået nok af racerbiler og racerløb for en tid. Ja for så vidt af alt hvad der havde med biler at gøre. Turene til racerløb i 7-8 lande kombineret med mekanikerarbejdet og egen installatør-forretning var mere end i overkanten, for nu at sige det mildt. Dog blev det til enkelt afstikker til Sydtykland i 1976 hvor han "fiskede" en Lancia Stratos op fra en bjergside den var styrtet ud over. Bilen var skilt ad i atomer, men den blev fragtet hjem og totalt istandsat, hvorefter den i 1977 vandt klassens åbningsløb i Esbjerg.

Det er restaureringen der det sjove.

Listen over veterankøretøjer tæller i øjeblikket 7 biler og 3 knallerter. Fælles for dem er at de alle er blevet totalrestaureret efter de er anskaffet. Det er hele processen med restaureringen af såvel mekanikken som karosseriet der har Bennys store interesse. Derfor har han svært ved at forestille sig at købe et køretøj der allerede er restaureret og klar til at køre i. Nogle af køretøjerne får et par ekstra ord med på vejen i den efterfølgende liste:

Chevrolet Coupé, årgang 1932

Dansk bil fra ny. Har kørt i Frederikshavn. Købt af Benny i 1962, og total renoveret frem til 1965: Et kæmpe projekt, hvor også alt træværk i konstruktionen bliver fornyet.



Chevrolet Coupé, årgang 1932

VW 1303 S, årgang 1974

Den ofte foretrukne køretursbil. En af de sidste luftkølede bobler (i hvert fald produceret i Tyskland). BIG udgaven med 1600 cc motor, større hjul, og McPherson hjulophæng. Ifølge Benny er det som at køre i en Porsche, bare med færre HK.



Bennys VW 1303S, årgang 1974

Opel Olympia Rekord, årgang 1954

Produceret fra 1953 til 1957. 4-cylindret rækkemotor på 1500 cc, med 40 HK i starten, senere øget til 45 HK.



Opel Olympia Rekord, MGB og Volvo PV 544, fra gl. bruchurer

MGB, årgang 1971

Produceret fra 1962 til 1980 under flere britiske selskaber, som British Motor Corporation (63-68) og British Leyland (68-80). Flere motorudgaver gennem tiden, med både 4, 6 og 8 cyl.

Chevrolet 210, årgang 1954

Eller "Two-Ten" som den kaldes der ovre i det store land. En mellemklassebil der produceres i perioden 1953 til 1958. Dette eksemplar er med 6 cyl. motor med 115 HK, og 3 trins manuelt ratgear.



Chevrolet 210, årgang 1954

Volvo PV 544, årgang 1966

Produceret fra 1958 til 1966, først med B16 og senere med B18 motor.

Jala, årgang 1965 (opdateret) –

Pt. udstillet på VW museum i Ulfborg

Desuden 2 NSU knallerter og 1 Velo, som anvendes med mellemrum.



Chevrolet 210, årgang 1954

MVVK medlemskabet

Alice og Benny har nu været medlem af MVVK i en del år, og holder meget af at komme til klubbens arrangementer og være med på en del af klubbens køreture. De roser det sociale samvær i klubben. Det vægter de højt, og glæder sig over at man fornemmer at alle er lige og alle snakker med alle.



Ove (1275)

Velkommen til nye medlemmer:

Peter Krogholm, 9740 Jerslev
Henrik Gundersen, 9460 Brovst
Finn Gabrielsen, 9490 Pandrup
Kai Kanstrup, 9610 Nørager
Carsten Mogensen, 9430 Vadum
Niels Bæk, 9362 Gandrup
Kresten B. Laursen, 9320 Hjallerup



Pinsetræf, lørdag d. 27/5-2023

Vi mødtes kl. 10.00 ved Vestbjerg Hallen. Her serverede formanden for Vestbjerg IF, kaffe for os. MVVK havde selv medbragt rundstykker med tilbehør. Tak til Torben for kaffen og fordi vi måtte besøge deres nye Cafe. Vi kommer gerne en anden gang.

Kl. 11.00 startede den første bil mod Lagunen ved Hals, her var det planlagt, at indtage den medbragte madpakke. Næste mål var Lindholm Høje. Her ventede Tony med kaffe og træfkage (god tradition). Sidste stop vores klublokaler, hvor grisen ventede. Alle kom i mål, vejret var perfekt.

Tak til Tony, Mogens og Jørgen L. for en velplanlagt rute og de spændende opgaver undervejs. En dejlig dag, og et godt arrangement. Se flere billeder på www.mvbk.dk.

Jørgen (1297).



International Mini Træf 2023.

Som I måske har læst i mit lille forord til dette blad, har jeg været et smut til træf i Italien. Her skrev jeg der ville komme en lille historie senere. Dette blev så allerede nu. Ove skrev nemlig tilbage, at ingen lige havde sendt billeder eller tekst om forsommerens arrangementer og ture. Hjælp nu vores redaktør og webmaster med stof, så alle kan se klubben lever. Også de der ikke kører med, men støtter os aktive med lidt kontingent kroner.

Det er efterhånden blevet til 15 af disse udenlands ture og for anden gang i Italien. Dette år lidt specielt, da billetterne allerede blev købt i 2019 ved træffet i Bristol, men grundet Corona udsat i tre år. Planlægningen havde vi derfor haft god tid til og turen blev sat til fire køredage hver vej, foruden tre dage på træfpladsen. Holdet var i år reduceret med en mand grundet sygdom.

Første etape gik fra Vejle til det nordlige Harzen, hvor vi overnattede på et hyggeligt lille Gasthof. Anden dagen videre til den Østrigske grænse syd for München. Begge dage mest motorvej med begrænset kik ud gennem autoværnene. Derfor også små afstikkere for at se landskaberne og bygningernes skiftende udseende fra landsdel til landsdel. Tredjedagen bød på lidt mere udfordringer, nogle vil nok sige meget store udfordringer. Vi havde løbende holdt øje med at Hochtor passet i 2.504 meters højde var åbent for trafik og vi kunne snuppe Grossglockner High Alpin Road. Grossglockner er Østrigs højeste bjerg med 3.798 meter, altså noget højere end det 2.946 meter høje Coma Pedrossa i Andorra vi passerede i 2018 på vej til Portugal.



Bjerget kaldes også det sorte bjerg og er omgivet af en masse toppe, alle over 3.000 meter. Ved foden af bjerget ligger gletsjeren Pasterze. Selvom den smelter lidt hurtigere i disse år, er den stadig østalpernes største. High Alpin Road er en 47,8 km. lang alpin pasvej og forløber på 10 km. over 2.400 meters højde. De grønne sætere

med hyggelige bjælkehuse afløstes lidt efter lidt af tung fugtig luft, senere sne klatter der voksede til 3-4 meters højde i vejkanten. Heldigvis var der kun delvis diset. På parkeringspladsen ved starten af ruten synede Minierne ikke af meget mellem de store motorcykler, BMW, Porsche, Bentley og andre efterhånden lidt grotesk store firhjulstrækkere, der også skulle afprøve evnerne opover.

Minierne kravlede dog ufortrødent op mod passet med små stop for at nyde den helt fantastiske udsigt. Under et af disse stop oppe i sneen, hvor vi snakkede med nogle engelske Bentley folk, hørte vi noget brøl fra et par biler, der kom frisk opad kurverne. De kørte sku' da godt nok meget tæt. Senere kunne vi se, den bagerste var på slæb ved hjælp af en kort jernstang. Jo jo, dejligt at se andre også morer sig. Efter vi havde kikket på gletsjeren ved udsigtspunktet Franz-Josefs-Höhe, gik turen gennem Tyrol til Norditalien, hvor vi overnattede ved foden af Dolomitterne. Ved foden er nu så meget sagt, vores hytte lå oppe på en hylde i 1.200 meters højde. De små 10 km. derop gik ad smalle veje gennem ni gamle tunneller med brostensbelægning og vand silende ned gennem granit loftet. Fra tunnel til tunnel over smalle broer med måske 100 meter ned til fast grund. Vel fremme blev vi mødt af en kæmpe flok får. Det blev nu ikke nødvendigt at tælle dem alle for at falde i søvn. Den 450 km. lange etape med masser af op og nedkørsler og flere hundrede hårnålesving gjorde det fint alene. Sidste etape ned til Adriaterhavet, forbi Venedig og over Po sletten til træfpladsen lidt syd for Firenze gik fint. Ingen steder blev vi mødt med de store vandmasser, der har udfordret Emilia Romagna provinsen, som vi krydsede. Her mødte vi dog vores første kø. En halv times kø kørsel lige nord for Bologna, inden vi var fremme ved 17-tiden. Her blev vi mødt vores venner fra Vestsjælland.

Træfpladsen var en gigantisk campingplads med omkring 1.000 hytter beliggende på skråningerne ned mod selve pladsen hvor der var mange butikker og boder. I alt var der 24 danske deltagere. Under de mange traveture for at kikke minier og spotte udenlandske deltagere vi kender fra tidligere år, blev det til mange hyggetimer i solen. Om aftenen fandt vi hurtigt vores faste danske mødested på torvet. De kan nu noget, de lune aftner i halvmørke og godt selskab. Klokkerne sniger sig nemt et godt stykke over midnat. Under træffet er vi også på scenen for at overrække gaver til værterne. Det var i år en fin plakat med hilsener fra os danskere og nogle flasker dansk vin, vi havde købt på Samsø, ved klubbens generalforsamling. Nogle fra hver klub mødes også et par timer og her finder vi ud af hvor de kommende års træf skal

afholdes, snakker muligheder og lidt økonomi. IMM 2024 bliver i Sydtyskland og 2025 Sydengland. Der deltog ca. 4.600 Mini folk og nok omkring 2.500 biler.



Hjemturen gik over Pisa, hvor tårnet stadig ser ud til, at hælde lidt mere end de 4-5 grader der står på skiltet. At finde en p-plads i nærheden er spændende i sig selv. Jeg tror vi overså lidt skilte der tæt på tårnet. En flink dame i sort åbnede dog bommen med et smil, så vi kunne komme ud fra de smalle gader igen. Dagen sluttede i en hyggelig lille by syd for Gardasøen. Anden etape gik over Brenner passet gennem og over flotte dale. Efter at have passeret omkring 150 holdende lastbiler, begyndte jeg at tælle dem. Det blev til 382 flere, der holdt stille, før vi var fremme hvor køen igen bevægede sig. De næste par dage var lastbilerne igen dominerende i dagtimerne. Tilsammen sådan ca. 10 – 15 pr. km. i begge retninger. Små 10.000 på tredje dagens 700 km. selvom vi havde valgt A 7 fra og gik øst om over Leipzig. Måske skulle vi købe lidt mere lokale varer.



Igen i år en fantastisk tur. Godt 4.300 km. uden problemer og igen mange indtryk ind på oplevelses kontoen. Jeg håber der er lidt hyldeplads tilbage endnu. Især da den efterhånden 26 år gamle VW T4 er blevet ombygget, med ting vi fandt ud af virkede

på vores langtur til Wales, sidste forsommer. Disse IMM ture fortjener at blive genoplevet i langsommere tempo, hvilket også er på programmet til efteråret.

Der er flere billeder fra turen på www.mvbk.dk, under 2023 billedarkiver.

Mogens (1158)

Røde Willy – bare en af mange historier.

Forfatteren Bjarne Nielsen Brovst udgav for en halv snes år siden fem små bøger med "vandrehistorier" under titlerne "Originaler i Nordjylland".



I andet bind i serien er det historierne fra Han Herred der er samlet, og en af personerne er "Røde Willy" (navn på grund af hårpragt), landbetjenten i Fjerritslev, som var berygtet langt uden for Fjerritslev. De fleste af historierne kendte jeg i forvejen, men vandrehistorier har det jo netop med at blive ændret lidt hver gang de fortælles. Her vil jeg forsøge gengive en af dem, kraftigt støttet af Bjarne's version.

Den handler om Poul, en lille klejn knægt, der i start 60'erne var bydreng hos Ford i Fjerritslev. Jeg vælger at lade Poul selv være "fortælleren" og derved forhåbentlig gøre historien mere levende:

I en lidt for stor kedeldragt, og med en tot twist i den ene baglomme varetog jeg jobbet mange gøremål, herunder at køre pakker til tog, bus, eller posthus. Til den del af jobbet havde jeg byens største budcykel. En trehjulet med 2 hjul foran under ladet, og et enkelt baghjul med fast nav! D.v.s. man kunne IKKE bremse med pedalerne. Det herlige køretøj var derimod forsynet med en tromlebremse med forbindelse til et håndtag der sad under sadlen.

Nok var jeg lille i forhold til cyklen, men jeg havde efterhånden opøvet ganske eminente kørefærdigheder. At køre på 2 hjul var f.eks. det rene barnemad. På en lys og venlig sommerdag skulle jeg på posthuset med en pakke. Det var lige efter frokost, og jeg snupede en smutvej rundt om isenkræmmer Brandi, ned ad smøgen ved jernstøberiet, og ud på banegårdspladsen ved købmand Bøghs butik. Der var grusbelægning i smøgen og jeg kom susende ud på pladsen, i fuld gang med at øve nye teknikker. Banegårdspladsen var heldigvis helt tom for mennesker her ved frokosttid da jeg kom "pløjende". Dvs. helt tom var den ikke. Lige uden for posthuset gik der to personer. Min kørsel har nok ikke været lydløs, for de to personer vendte samtidig hovedet og så mine færdigheder. Den ene af dem var Røde Willy.

Willy og en udenbys kollega havde lige indtaget frokost på kroen, og kollegaen skulle nu følges til toget. Det hastede åbenbart ikke, så med en krum pegefinger kaldte Røde Willy ”kom her knægt”. Med en bøs stemme blev jeg kommanderet til at stå af cyklen, mens jeg med min lille og klejne statur kiggede op på ”kæmpen”. Efter en længere enetale – der muligvis også var påvirket af behovet for at vise den fremmede hvem der var Sherif i byen – kravlede Willy op på cyklen. Den skulle nu inspiceres nærmere. Med fuld kraft satte han i gang, og opnåede hurtigt en anseelig fart. Her må jeg så lige indskyde, at jeg desværre ikke nåede at få forklaret hvordan bremsen fungerede før han var af sted. Da Willy ret hurtigt fik behov for at bremse, trådte han tilbage i pedalerne, hvorved han røg op og ned nogle gange. Synet der mødte os tilskuere er svær at beskrive, men jeg plejer at sammenligne bevægelsen af Willys ben med nålen på min mors symaskine.

Hvad den fremmede kollega ikke vidste før, var, at der bestemt ikke var noget at grine af. Det vidste han nu. Og jeg blev kommanderet til at møde til ”syn” med cyklen på Willys adresse, en uge senere. ”Der skal også påskrifter på ladet”, gjaldede det mellem husmurene. Cyklen blev ”klargjort til syn” hjemme på Ford værkstedet, og ugen efter stillede jeg op uden for Willys hus på Østbakken. Den flinke mand lukkede pænt op for mig, og synede køretøjet fra fortovskanten, og jeg fik lov at køre igen. Mon ikke han bare havde behov for at afslutte sagen i fordragelighed...

Ove (1275)

Salg, service og
reparation af alt
svejsedyr...
Speciale: svejseslanger
www.svejsse-madsen.dk



svejsse  **madsen**

VANGEN 6 - 9460 BROVST - TLF. 98231436

Lidt generelt nyt fra Motorhistorisk Samråd (MhS)

Udpluk af de emner der er omtalt i de seneste nyhedsbreve fra Motorhistorisk Samråd (MhS)

Køb af salg af veterankøretøjer – hvilke regler gælder?

Definitionen på den gode handel: Når penge skifter hænder, og både køber og sælger er tilfreds...

Det er vel nogenlunde sådan vi alle genkender en god handel. I hvert fald når vi kun kigger på om handelen udgjorde den rette vare til den rette pris. Men faktisk er der også en hel del jura der gælder, som mange sikkert ikke kender..

Johanne Berner Hansen, advokat og Juridisk Chef i Dansk Bilbrancheråd, og selv ejer af flere veterankøretøjer var bl.a. oplægsholder ved MhS' seneste årsmøde. MhS kender også Johanne gennem det fælles arbejde med reglerne omkring EU-Typegodkendelser, som Færdselsstyrelsen er i færd med at udarbejde. Da der fra tid til anden kommer spørgsmål om køber og sælgers retsstilling, var det helt naturligt at bede Johanne om hjælp til at formulere købelovens regler. Dem som mange ofte tænker på, men som praktisk taget ingen private rigtigt kender i dybden.

Hvad sælger bør vide.

De fleste har styr på, hvilke rettigheder og forpligtelser, der følger med, når du (som forbruger) køber en vare af en **professionel**. Her er det er købeloven, der bestemmer reglerne – og det gælder vel at mærke, uanset om det er et fabriksnyt køleskab eller en Ford A fra 1930, du køber.

Værre ser det straks ud for de regler, eller måske mangel på regler, der gælder, hvis du køber en vare privat – og da mange netop handler veterankøretøjer privat, så er det værd at huske denne retsstilling. Men mere om det lidt senere.

Udgangspunktet ved "civilkøb", dvs. handel mellem to private parter, er, at også her gælder købeloven – med undtagelse af de særlige regler, der beskytter forbrugeren, vel at mærke. Det betyder, at du som køber har en **undersøgelsespligt**, og som sælger har en **oplysningspligt** – og som køber har 2 du års reklamationsret, hvis ikke andet er aftalt. Og dette er helt afgørende for de fleste handler mellem private: Det er muligt at fraskrive reklamationsretten.

Fraskrivelse af købeloven.

I civilkøb skrives ofte "som beset", og denne påtegning indeholder en u-udtalt fraskrivelse af Købelovens regler. I FDM's slutseddel til brug for handler mellem private er det også muligt, at parterne kan aftale sig ud af Købeloven, men her er det

mere præcist. Her er det muligt at afkrydse i ”ja” eller ”nej” på sætningen ”Sælges som prøvet og beset uden reklamationsret”, og det er selvfølgelig mere sigende, da betydningen beskrives præcist..

Sat på spidsen er det ikke givet, at den almindelige ”købt som beset klausul” vil kunne håndhæves som fraskrivelse af enhver reklamationsret overfor en hvilken som helst privat køber fra en hvilken som helst privat sælger. Det afhænger blandt andet af parternes ”styrkeforhold” rent ”videnskæssigt”. Er den ene part mangeårig ekspert i veteranbiler, og den anden part helt ”grøn”. Det kan have betydning for fraskrivelse af reklamationsretten.

Det skal bemærkes, at en fraskrivelse af reklamationsretten ikke fjerner sælgers **oplysningspligt**. Oplysningspligten skal nemlig opfyldes før der handles. Derfor vil en køber, der har fraskrevet sig reklamationsretten, faktisk godt kunne reklamere alligevel, hvis sælger har fortiet oplysninger – eller måske direkte løjet om eller skjult et bestemt forhold, som sælger kendte eller burde kende.

Tilsvarende vil en privat sælger ikke kunne fraskrive sig reklamationsretten, hvis det viser sig, at der er pant eller udlæg i køretøjet – eller der ikke er betalt korrekt og tilstrækkelig afgift. Det kan sælger ikke være uvidende om.

Overfor sælgers **oplysningspligt** har køber dog en **undersøgelsespligt**. En privat køber bør derfor opfordres til at lade køretøjet undersøge grundigt forud for handlen – eventuelt af uvildig tredjepart, som f.eks. et andet værksted, hvis køber ønsker det.

Hvad siger praksis – hvor meget skal der til?

Det er faktisk sjældent, at en privathandel om køretøjer skaber retslige tvister i praksis. Der har været nogle få sager om uaflyst gæld i en bil, eller tilfælde, hvor en privat sælger har tilsidesat sin oplysningspligt, men i praksis er det faktisk oftest handler om heste (altså de rigtige levende, frem for dem der ligger under motorhjelm), der i den sammenhæng har tiltrukket sig mest opmærksomhed fra domstolens side. Og hesten er jo dog bilens forgænger – men disse sager har alligevel den svaghed, at hestens helbredsmæssige forhold kan ændre sig hurtigt afhængig af pasning og pleje – det er mindre almindeligt ved køretøjer.

Et godt eksempel er dog en sag om to heste, der blev solgt under betegnelsen (renracede islændere). Selvom købeloven var fraskrevet, så var sælger alligevel ansvarlig for at have solgt hestene under en forkert betegnelse. Det samme vil gælde, hvis et veterankøretøj sælger under en forkert betegnelse.

Hvis man ikke kender sit eget køretøj tilstrækkeligt?

Det sker, at du som sælger man et køretøj, du ikke kender til fulde – hverken historisk eller fysisk. Tilsvarende ses fra tid til anden, at køber er en ”kender” som kan detaljer om køretøjet, som sælger ikke selv kan – det kan være alt fra særlige udfordringer med rust til indstilling af tomgang eller lignende – og hvad gør man så med oplysningspligten?

Svaret er kort: Du kan ikke forpligtes til at oplyse mere, end du ved eller burde vide. Punktum. Og det er køber, der skal bevise, at sælger havde eller burde have kendskab til det forhold, der er grundlag for købers reklamation.

Kort nyt fra FIVA og deres lovgivningskommission

Tegneserier og talebøger

På europæisk niveau er man i gang med at gendefinere det vigtige, men lidt tunge, Torino Charter omkring restaurering af historiske køretøjer med respekt for køretøjernes vigtige rolle som kulturbærere. Man har simpelthen lavet Torino-charteret om til en tegneserie, der i billeder og enkle talebøger forklarer den korrekte istandsættelse. Vi er i Motorhistorisk Samråd i gang med at oversætte talebøgerne til dansk, så alle kan være med. Torino Charteret, og Drivers Guide om korrekt brug og vedligehold af køretøjet, er i øvrigt anerkendt i EU og blandt mange betydende organisationer, for både sin lødighed men også fordi de er oversat til så mange sprog, at de kan forventes bredt fordelt.

Verdensrally for traktorer

I den tunge klasse for lastbiler og landbrugsmaskiner, har de også rygende travlt. Der bliver nemlig arrangeret et verdensrally for historiske landbrugsmaskiner og lastbiler, i den hollandske Panningen til sommer. Så er man det mindste interesseret i lastbiler og traktorer kan man jo lægge sin sommerferie omkring Panningen, i Holland den 29-30. juli 2023. Sidste år blev de i øvrigt nærmest bestormet af ganske unge piger/kvinder med særlig interesse for at køre og sætte traktorer i stand.

DENNE PLADS ER LEDIG

Både i Klubblad og på hjemmeside



www.mvvk.dk





I Holland, skal der til sommer være FIVA verdensrally for bl.a. historiske traktorer

Lovgivningskommissionen.

I kommissionen med fokus på lovgivning, rodes der især med to væsentlige forhold. Vi kigger på vedvarende aktiviteter, hvor vores særlige fokus er at få defineret en strategi omkring vedvarende drift, ligesom vi ser på aktiviteter der i øjeblikket initieres for at modvirke klimaforandringerne. De altoverskyggende ændringer vi ser, ikke mindst i miljølovgivningen, har helt klart sin base i klimaforandringerne, og forsøget på at mindske forandringerne.

Vi er som sådan indforstået med at man er nødt til at gribe fat i de store håndtag, hvis man skal reducere de klimaforandringer. Ingen af os ønsker det eskaleres og eksploderer for os. Det vi dog er nødt til at fastholde i debatten at vi ikke bare kan ændre de historiske køretøjer, uden samtidigt at fortabe historien og den kulturarv vi passer på.

Positivt nok er der lydhørhed omkring os, og vi oplever at der også bliver lyttet til vore argumenter.



I en tid med fokus på miljøet, hvordan er så fremtidsudsigterne for de historiske køretøjer?

Læs mere på www.motorhistorisk.dk



BROVST 
AUTO-Lakering

CERTIFICERET
KS 2000
KVALITET

Forsikringskader • Industrielakering
Veteranbiler • Motorcykler • m.m.

Tlf. 98 23 17 88
www.brovst-autolakering.dk

Sæsonåbning 29/4, Jesperhus

Undertegnede var en tur på Mors sammen Jan Valsted (1313). Vi mødte flere MVVK medlemmer deroppe, og jeg fik taget lidt billeder, bl.a. til denne collage. Se evt. flere billeder i fuld størrelse på www.mvvk.dk under "Billedarkiver"....

Ove Chistensen (1275)



Klip fra Nordjyske's arkiv, 1978

En 3-dørs bil med bedre plads og mere komfort.

Austin Allegro

Austin Allegro 1300 Stationer med plads til 5 plus bagage.

En veludstyret og velkørende økonom med luksusindretning og helt overordnede pladsforhold. Det er alene bag en af Danmarks mest populære stationer.

Austin Allegro 1300 Stationer.

Med 3-dørs-døre, stor og stærk 1300 ccm licensstillet motor, forhjulstrek, fuld helt ud i hjørerne, luftgude-afledning, stibudstæk, Gummimærket sikkerhedsbælte.

Komfort og udstyr i luksusklasse. Økonomi i formidelsklasse. 3 års garanti.

Se ind til DRAMI-forhandleren og prøv en 3-dørs stationer, hvor der er læst på alle aspekter i formidelsklasse.

NU KUN 52.489,-
(Udf. pris excl. lov)



1100 DL 2-dørs
NU KUN 42.989,-



1300 SDL 2-dørs
NU KUN 46.990,-



1300 SDL 4-dørs
NU KUN 49.989,-

Austin Allegro -modern design

