

KLUBNYT

September 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.

Først velkommen til vores nye medlemmer. Dejligt vi i løbet af sommeren har mødt flere af jer. Et hurtigt kig på sommerens kalender tager næsten pusten fra en. Foruden vores egne seks torsdags ture, grundlovstur og Åbent Hus, har der været fælles kørsel til mere end tolv andre arrangementer fra Havs i Nørlev til træf på Lundø. Og hvis det ikke har været nok, har der været spark dæk mange steder i vores område. Især i Brønderslev hvor det er gået fra nul til over fem hundrede køretøjer i løbet af et par år.

På vores klubaftner efter ferien har der også været pænt fremmøde og her har vi noget at leve op til, hvis kalenderen skal være lige så fuld af oplevelser. Vi er i den heldige situation, at der er økonomi til flere arrangementer med foredrag og lignede udefra. Så kender I til personer som kunne være spændende at få forbi, så kontakt bestyrelsen. Det må selvfølgelig gerne handle om køretøjer, men alle andre ting som kan være interessant for en del af vores medlemmer er velkomne. Det kan også være besøg ud af huset.

Økonomi finder vi også ud af. Hvis prisen er over ca. kr. 3.000 må vi tage lidt entre så underskud lander samme sted. Tænk derfor over om det var en ide, når I ser noget. Hellere byd ind en gang for meget, end at tænke for meget over det. Ligger I inde med en film, eller billeder fra køreture uden for vores landsdel, som I vil fortælle lidt om og inspirere andre til at opleve, er det også meget velkommen.

Klubnyt her har også altid brug for en god historie om alt fra jeres anskaffelse, restaurering og brug. Noget vi måske ikke lige tænker andre er interesseret i at høre om, men tænk lige på det er jo mange gange det, vi sidder og spørger ind til og hører om på klubaftner. Jeg har det i hvert fald sådan, at jeg bedst husker de skæve ting. Alt det jeg har brugt tid på at planlægge og lave, som reparation eller service af ting og besøg på spændende steder er skønt, når det går som det skal og lever op til forventningerne. Men når den knækkede bolt jeg vil bore ud af motorblokken, snurrer med og stumpen havner inde i motoren, brænder det lidt mere fast end det der lykkes. Ligeledes de uventede mennesker jeg møder, eller ting jeg støder på. Blot fordi jeg er så heldig, at være der når de også er der, eller ting sker. Her har min bil tit været en samtale starter. I kender alle situationen når vi stopper på tanken eller ved købmanden. Det er også tit lidt andre historier, end de vi hører når vi mødes til dækspark. Send lidt af disse guldkorn til vores redaktør Ove. Det behøver ikke være halve sider og da billeder af disse oplevelser tit kun er inde i vores hoveder, kan det være svært at vedhæfte nogle, men jeg er sikker på vi hver især er i stand til at danne vores egne.

Vores klubs medlemstal er meget stabil ligesom vores økonomi. Der er ikke de store ting på arbejdslisten omkring vores lokaler udover løbende rengøring. Udendørs har vi klippet lidt buske og hæk og på listen står der lidt reparation af et ovenlys vindue i klublokalet. Ligeledes har vi et lille projekt med grundvand i installations kanal under vores gangareal. Da vi jo ikke betaler leje eller forbrug og kommunen stort set vedligeholder udendørsarealerne, synes vi i bestyrelsen, det er fair, klubben påtager sig disse opgaver. For os er det vigtigt at påtage os vores del af opgaven med, at bygningerne ikke forfalder og bliver luknings truet. Er der nogle af jer der har lyst til at kikke forbi og hjælpe, er der arbejdsdag på mandage fra kl. 9.00 til ca. 13.00. Vi starter med en kop kaffe og et par rundstykker og vi finder altid plads til hygge undervejs.

Tak for en god sommer og en god start på efteråret. Tak til alle der har bidraget undervejs.

Mogens Pedersen



Fra redaktøren.

Til hvert af de seneste numre af "Klubnyt" har jeg besøgt et klubmedlem, for at skrive lidt om hvad der sysles med hjemme hos den enkelte, og hvad der driver interessen. Dette indslag må desværre udgå i dette nummer. Jeg håber på at det er med igen i næste udgave af bladet. Alle har en historie der er interessant for andre at læse. Så tøv endelig ikke med at tage fat i mig hvis du er med på en aftale som et muligt "emne" til et kommende blad...

Skriv til bladet@mvvk.dk eller giv et ring på **40590313**

BROVST 
AUTO-Lakering

CERTIFICERET
KS 2000
KVALITET

Forsikringskader • Industrielakering
Veteranbiler • Motorcykler • m.m.

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

Var det et "hoftesving" der gjorde forskellen i 60'erne?

Eller myten om Opel Rekord C (1966-1971) versus Ford Taunus P7 (1967-1971)

Jeg forsøger her – med lidt hjælp fra internettet - at genopfriske en gammel historie, tilbage fra 60'erne. En periode hvor Ford og Opel var to af de helt store spillere i segmentet for mellemstore familie-biler. Her koncentrerer os om Nordeuropa og ikke mindst det Tyske og Danske marked. Det var der med henholdsvis Taunus og Rekord modellerne. Indtil midten af 60'erne havde de delt markedet nogenlunde lige mellem sig. Familien Niemann i Düsseldorf og familien Hansen i Randers ville dengang med stor sandsynlighed anskaffe sig enten en Taunus eller en Rekord, når bilen skulle fornyes. Bevares, der fandtes nogle få frankofile, og nogle der sværgede til Svenskerne. Men i den sidste halvdel af 60'erne skete der noget der gjorde at Opel Rekord stak helt af fra konkurrenten. Nogle snakker om noget med lækre hofter og måske endda en erotisk udstråling, men det vender vi tilbage til. Lad os først kigge lidt nærmere på Ford Taunus i "P7" versionen, der blev produceret fra 1967 til 1971, og Opel Rekord i "C" versionen, der blev produceret fra 1966 til 1971. Altså samtidige og dermed også markeds-mæssigt sammenlignelige biler.

Ford 17M, 20M og 26M

Først lige en navnemæssig detalje. I netop P7 serien valgte Ford at droppe Taunus navnet. Bilerne blev i stedet markedsført under navnene Ford 17M, Ford 20M og Ford 26M (Taunus navnet kom dog tilbage igen senere). 17M kunne fås med 4 motorstørrelser fra 1,5 til 2,3 ltr. 20M kunne kun fås med de to største motorer, og 26M med en endnu større motor og automatgear som standard.

Da P7 modellen blev præsenteret i 1967 fik den en lunken modtagelse i motorpressen. Designet blev beskyldt for at være mere anglo-amerikansk end rettet mod den europæiske smag, om end bilerne blev produceret i Tyskland. Man mente at den var ude af trit med tidsånden. P7 var ganske vist både længere og bredere end forgængeren, men det at optage mere plads på vejene var ikke i selv noget der blev påskønnet. Well, alle ved at pressen har stor magt, men én ting er dog alligevel hvad journalisterne mener. Det er jo kunderne der bestemmer i sidste ende. Men det blev ikke meget bedre da bilerne nåede udstillingsvinduerne hos forhandlerne hjemme i Tyskland. Det viste sig at motorpressen åbenbart havde haft fingeren mere på pulsen, end Fords design og marketingsafdeling. Meget bedre blev det ikke af at journalisterne var begyndt at interessere sig mere for et par nye spillere på banen. Bl.a. Audi 100 og biler fra franske Peugeot.

Situationen affødte at der allerede i 1968 kom en "faceliftet" udgave af P7 modellen, hvor der var ændret på flere designmæssige detaljer. Bl.a. var baglygter og kofanger "drejet omkring hjørnet" og designet på en mere "europæisk" måde. Der var ligeledes tale om ændringer på front og kølegrill. Desuden fjernede man forskellige kosmetiske designelementer, der blev opfattet som *for* amerikanske. Forskellen er

bedst illustreret af billederne herunder. Marketingfolkene fandt ligeledes et nyt slogan der hed "Linie der Vernuft", i håb om igen at appellere til de kunder der tidligere havde været loyale Taunus købere.



Et par (lidt uskarpe) brochurebilleder af Ford P7a



Brochurebilleder af Ford P7b (brochurer var også anderledes dengang)

P7a modellen blev solgt i 155.780 enheder i dens kun 10 mdr. lange levetid. Dette var et betydeligt lavere produktionstal end dens mindre ambitiøse forgænger P5. Ford's hårde arbejde med at promovere P7b med de mere enkle linjer, og det mere europæiske tilsnit, gav i nogen grad pote. Sammen med en relativ god samfundsøkonomi der også hjalp til, steg produktionsraten, således at P7b på de godt 3 år den var i produktion blev fremstillet i 567.482 enheder. Opel Rekord var dog ikke udfordret på sin status som den bedst sælgende bil i sin klasse (større familiebiler) på det tyske marked. Og heller ikke som den næstbedst sælgende bil i Tyskland overhovedet, kun overgået af boblen fra Volkswagen.

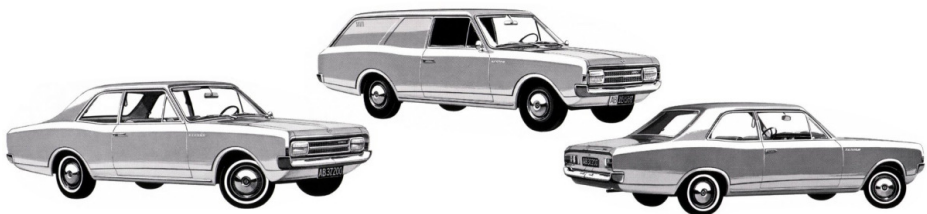
Produktionen af P7b stoppede i december 1971. Nogle vil hævde at der findes 1972 modeller af bilen, men det skyldes at Ford havde et relativt stort lager af bilerne da produktionen stoppede. Disse blev solgt et godt stykke ind i 1972.

Opel Rekord C

Opel Rekord C var, nøjagtig som Ford Taunus modellerne, en bil i klassen for "større familiebiler", der blev introduceret i august 1966 som erstatning for den kortlevede Opel Rekord Series B. Den var lidt større hele vejen rundt end sin forgænger, hvorfra den dog arvede de fleste af dens motorer. Rekord C fortsatte i produktion, indtil den blev erstattet af Opel Rekord Series D i slutningen af 1971. De 4½ år som bilen blev produceret i, var længere end nogen tidligere generation af Opel Rekord. Der blev produceret i alt 1.276.681 enheder. Det gjorde den til den første "middelklasse" Opel, der oversteg million-grænsen. Biler baseret på Rekord C blev desuden bygget

på andre af General Motors fabrikker både i og uden for Europa. Især i Sydafrika og Brasilien (med Chevrolet-motorer).

Hans Mearsheimer, Opels tekniske direktør og cheffingeniør, havde indtil sin pensionering i 1967 fastlagt parametrene for den nye Rekord C, påbegyndt helt tilbage i 1963. Designet af Rekord C er af nogle bilentusiaster blevet karakteriseret som "erotisk" på grund af "hoftekurven" (Hüftschwung) på den nederste vindueslinje foran C-stolpen. Hos andre iagttagere mindede det om en Coca-Cola flaske og gav derfor anledning til, at bilen også blev kendt som "Coke-Bottle-line" Rekord'en. En design detalje, som også blev brugt af GM's engelske datterselskab til bl.a. Wauxhall Viva HB. Og det på trods af at ideen ser ud til at være opstået i USA. Det kan jo også være at det med "hoften" bare var en sjov historie, og at helt andre forhold var årsag til udviklingen.



Brochure tegninger fra Opel Rekord C

Opel frygtede at bilen skulle lide samme skæbne som hos konkurrenten Ford, hvor deres Taunus 17M P7 blev beskyldt for at have et for amerikansk design. Hos Ford fik det salget til at dykke drastisk, da modellen blev afvist af kunderne. Faktisk menes det at Opel havde holdt et alternativt design klar, lige til det sidste. Men netop Fords nedtur på markedet med deres 17M P7 model var måske Opels held/gevinst på det samme marked. Der var ingen tegn på markedsmodstand. Det generelt velafbalancerede overordnede design på Opel Rekord C – med hoftekurve og alt det andet, gik rent ind hos publikum. Sig ikke at en bils design ikke har det store at sige.

Opel Rekord C kunne fås med 1500, 1700 og 1900 motor. Senere kom også en 1900H motor med dobbeltkarburator og endda en 2200 motor (også kendt fra Opel Commodore). Den mindste motor kunne dog ikke fås de sidste par år af produktionen, da den blev forbeholdt, en helt ny model fra Opel, nemlig Ascona.

Rekord C blev som sagt produceret i fire et halvt år. Efter succesen med Opel Kadett (introduceret i begyndelsen af 1960'erne) og udviklingen af Opel Ascona (introduceret i 1970), havde Opel for første gang siden krigen tre topsælgende serier på det tyske bilmarked. Ikke desto mindre markerede lanceringen af Opel Rekord D i starten af 1972 afslutningen for Rekord C.

Verden er omskiftelig, og tingene ændrer sig over tid. Opel mærket anno 2023 er en helt anden historie. Men den tager vi ikke her... Krigen mellem Ford og Opel er for længst slut, i hvert fald på den omtalte scene. Og næste generation af familien Niemann fra Düsseldorf (og familien Hansen for den sags skyld), der har købt ny bil adskillige gange siden 60'erne, kører med meget stor sandsynlighed VW Passat i dag. Mærket fra Wolfsburg sidder i disse år tungt på det tyske marked.



*Opel Rekord C model. Bilen på billedet tilhører MVVK medlem 1293, Lars Slotrh
(det er i øvrigt også den der pryder forsiden)*

Ove (1275)

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



svejsse  **madsen**

VANGEN 6 - 9460 BROVST - TLF. 98231436

Velkommen til nye medlemmer:

Sven Aksel W Nielsen, 9800 Hjørring
Jan Sommergreen, 9800 Hjørring
John Bermann, 9800 Hjørring



Bestil kludtøj på Løvfaldsturen d. 14/10-2023

Hold varmen på køreturene. I forbindelse med løvfaldsturen vil det være muligt at bestille MVVK kludtøj. Kollektionen består af T-shirts, fleecetrøjer, softshell jakker og kasketter. Alt er med MVVK logo.

	Fleece trøje XS-S-M-L-XL-2XL- 3XL-4XL- 5XL Herre/Dame		Softshell Herre/Dame XS-S-M-L-XL-2XL 3XL-4XL- 5XL
	T Shirts XS-S-M-L-XL-2XI 3XL		Softshell Dame XS-S-M-L-XL-2XL
	Marineblå Kasket (one size)		

Vores køretur og besøg hos Hune by Night, 17. juli.

Medlemmerne af MVVK, var igen i år, inviteret til at udstille veteranbilerne, ved Skulpturparken i Hune mandag den 17. juli 2023, fra kl. 17.00 til kl. 20.00. 31 biler havde tilmeldt sig, i 2022 var der dog 48 tilmeldte biler.

Selv om det var en smule køligt, var det en aften med mange, som gerne ville se de flotte biler. Tak til John Andersen for, at vi må være med. Tak til de medlemmer der mødte op og var med til, at det blev en hyggelig aften. Herunder lidt stemningsbilleder fra den aften (Foto: Jørgen Christiansen).



Lidt generelt nyt fra Motorhistorisk Samråd (MhS)

Kommende møder med Færdselsstyrelsen og Motorstyrelsen

Netop i denne tid, vil MhS igen være med til et af de dialogmøder som Motorstyrelsens direktør Jørgen Rasmussen har med autobranchen. MhS har forberedt flere punkter til mødet. Hvis direktøren fortsætter sin lyttende stil fra tidligere møder, så vil der være gode resultater til gavn for alle.

MhS har endvidere inviteret sig selv til møde med Færdselsstyrelsen. Det sker blandt andet i anledningen af at Styrelsen i en nylig høring har udsendt implementering af nye EU-forordninger. Forordninger der har været ventet i nogle år, og nu udsat igen. Det giver Færdselsstyrelsen mulighed for at tænke sig om en ekstra gang. Området er særdeles komplekst, og en uigennemtænkt løsning vil nemt kunne få omfattende konsekvenser for syn og godkendelse af ældre originale køretøjer, og ikke mindst på de konstruktivt ændrede køretøjer.

Kommende høring om ændringer til Registreringsafgifterne

Som høringspart under Skatteministeriet, er MhS inviteret til at deltage i en omfattende høring, der omhandler lovgivninger om registreringsafgift, registrering af køretøjer og brændstofforbrug. De fleste af de foreslåede ændringer har ikke den store relevans os, men et par stykker er dog interessante for ejere af historiske køretøjer.

Mest interessant er at autocampere for fremtiden skal inddeles i store og små campere i forbindelse med registreringsafgiftsberegningen. De store er dem med en totalvægt på mere end 3 tons, og vil derfor også have bl.a. et egentligt toilet og bad installeret.

Beregningen på autocampere er kompleks, idet der både skal beregnes afgift for chassisdelen og for beboelsesdelen med hver sin afgiftssats. Når det gælder veterancampere skal disse dele yderligere beregnes ud fra både nypris og en aktuel handelsværdi. Forslaget fra Skatteministeriet vil nu rydde op i den jungle, så der for de store campere alene skal betales 45% afgift for hele camperen. En enklere og billigere løsning som MhS til fulde støtter.



Autocamper



Veterabil, diesel

Der er mange andre ændringsforslag med i høringen, men ikke med relevans for historiske køretøjer.

Partikelfilter på veteraner

I de fem danske miljøzoner, særlige områder på Frederiksberg, i København, Odense, Århus og Aalborg, findes der en generel dispensation for køretøjer ældre end 30, såfremt disse er registeret til veterankørsel. Miljøzonerne gælder i øvrigt generelt kun for dieseldrevne varebiler, personbiler og lastbiler.

Alle dieselmotorer skal have et partikelfilter monteret, også veteranbiler. Hvis det ikke er tilfældet, så skal man betale en afgift på årligt kr. 1.000. Den afgift nedsættes på veteraner til 25%, som vi det også kender det vægtafgiften, her dog efter det 35. år.

Det er desværre en generel misforståelse, at hvis der er betalt afgift for manglende partikelfilter, kan man godt køre i miljøzonerne med sin dieselmotor. Det er dog **ikke** tilfældet, idet det er et krav for miljøzonerne at bilerne, der kører der, **har** filteret installeret. Det er så her dispensationen for veteran-registrerede biler kommer ind i billedet.

Sagt på en anden måde: Bruger man sin (diesel)veteran til hverdag, kan den ikke registreres til veterankørsel. Hvis den heller ikke har eftermonteret et partikelfilter, kan den derfor heller ikke køre i miljøzonerne, afgift eller ej.

Færdselstyrelsen har for nylig opdateret vejledning om syn, så denne tydeligere forklarer hvordan synshallerne godkender et eftermonteret partikelfilter på en bil.

Handel med køretøjer mellem private.

I juni udgaven af Klubnyt var der i teksten fra MhS lidt omkring regler og jura ved handel mellem private. Nu er der kommet flere vinkler på, ikke mindst set fra købers side. Det er igen Johanne Berner Hansen, advokat og Juridisk Chef i Dansk Bilbrancheråd, der leverer de vise ord.

Hvad kan man som køber kræve.

Vi starter med en gentagelse fra sidst: Udgangspunktet ved et civilkøb, dvs. handel mellem to private, er, at købeloven gælder – med undtagelse af de særlige regler, der beskytter forbrugere, vel at mærke. Det betyder, at køber har undersøgelsespligt, sælger har oplysningspligt – og køber har 2 års reklamationsret, hvis ikke andet er aftalt. Og netop dette er helt afgørende for de fleste private handler; Det er muligt at fraskrive reklamationsretten.

Hvad kan man som køber kræve?

Hvis man er køber af i et civilkøb og enten ikke har fraskrevet sig reklamationsretten

eller kan imødegå en fraskrivelse, fordi sælger har tilsidesat sin undersøgelsespligt, så kan køber kræve, at handlen går tilbage eller kræve et afslag. Sælger kan derimod ikke kræve at få lov til at afhjælpe fejlen – det er kun i forbruger køb, at det er muligt.

Handlen kan dog kun hæves, hvis manglen er væsentlig – og der skal en del til. Det er køber, der skal bevise, at manglen er væsentlig. Er det tilfældet, så skal køretøjet og betalingen tilbageføres – og køber skal kunne tilbagelevere køretøjet i væsentlig samme stand. Er køretøjet eksempelvis skilt ad i forbindelse med renovering eller lignende, så kan det ikke lade sig gøre. Tilsvarende, hvis køber ikke har passet ordentligt på det. Almindelig brug afregnes derimod med en takst pr. kilometer – og der vil domstolene nok acceptere at gå lidt over det, der gælder for nyere biler. Den takst ligger for biler på 50 øre pr. kilometer pr. 100.000 kr., bilen har kostet. Sværere er det med motorcykler og knallerter, hvor taksterne fastsættes skønsmæssigt og helt umuligt bliver det med campingvogne og andet uden kilometertæller. Her bliver det en helt konkret vurdering.

Er manglen ikke væsentlig – eller kan køber ikke tilbagelevere i væsentlig samme stand – så kan køber kræve et afslag. Det beregnes forholdsmæssigt ud fra, hvad køretøjet er værd uden manglen hhv. med manglen. Ender ofte med en konkret vurdering.

Endelig kan køber i visse tilfælde kræve erstatning, men det kræver, at der er lidt et decideret tab, og gælder ikke for løbende vanlige udgifter som f.eks. forsikring, betalte afgifter, opbevaring og finansiering m.v.

Erstatningskrav kan i helt særlige forhold udspringe at eventuelle værdistigninger (eller -fald) efter købet. Hvis det er ændringer i afgiftslovgivning eller andet udefra kommende, så er et erstatningskrav ikke relevant, idet ingen af parterne kunne forudse, at det ville ske. Tilsvarende vil køber heller ikke – hvis erstatningskrav fremsættes sammen med krav om ophævelse af handlen – kunne kræve avancetab, hvis køretøjet i perioden mellem køb og ophævelse er steget i værdi som følge af udefrakommende omstændigheder (fx almindeligt udbud og efterspørgsel).

Det er køber, der træffer valget i fht. de forskellige misligholdelsesbeføjelser – og som sagt, så kan der være årsager til, at det ikke giver mening at kræve ophævelse, selvom der er tale om en væsentlig mangel. Måske er køretøjet så sjældent, at det kun giver mening at rejse krav om afslag. På samme måde bør køber regne sin finansiering igennem, for det sker ofte, at køber under alle omstændigheder ender med et tab, hvis handlen hæves – og der samtidig skal betales et fradrag for brug.

For at køber overhoved kan forvente noget, skal der dog reklameres – for uden reklamation ingen sag. Og det skal ske hurtigst muligt. Kan køber og sælger ikke blive enige, så må køber sagsøge sælger ved de civile domstole – og det er aldrig billigt.

Anbefalingen!

En generel anbefaling er sværet udstede, men vi prøver: En sælger bør altid, så loyalt som muligt, beskrive det køretøj, der er til salg – og beskrive, hvis der er i tvivl/usikkerhed om noget. Omvendt bør køber altid undersøge køretøjet grundigt – eventuelt alliere sig med en kender for såvel den fysiske som den historiske del af køretøjet. En standard brugtbilsattest giver næppe et retvisende billede, netop fordi den er ”standard”, og gælder for både nye og brugte biler, og ikke er rettet mod veterankøretøjer. Nøgleordet må være **forventningsafstemning**. Udarbejd også altid en slutseddel – og få specifikt beskrevet de specielle forhold under særlige aftaler.

Samsø, med de mange museer, er et besøg værd.



*Der er hele fire motorhistoriske museer på Samsø. Nu er de alle blevet en del af MhS.
Du kan finde frem til dem, via museumslisten på MhSs hjemmeside*

Læs mere om MhS på www.motorhistorisk.dk

Besøg i Brovst til Levendegørelse af Herregården Bratskov.

Hver torsdag sommeren igennem - fra uge 27-31 bliver herregård Bratskov i Brovst vækket til live, når omkring 100 lokale ildsjæle kommer udklædt i historiske dragter og fremviser gamle håndværk og traditioner, præcis som i "de gode gamle dage".

Hver torsdag er der et særskilt tema. Torsdag den 6. juli kunne der studeres blankpudset lak, idet den gamle herregård blev besøgt af veteranbiler og der var rig mulighed for at få en snak med ejerne. Blandt de udstillede veteranbiler var der mange fra MVVK.

Herunder lidt stemningsbilleder (Foto: Ove Christensen).



Klip fra Nordjyske's arkiv, 1973

Vi har sans for samling.



Ford håller en masse biler
ad for bedre - at kunne samle dem.
Og vore eksperter godkender ikke
den mindste detalje, for de har flert
tilfredsstillende svar på spørgsmål
som: er enheden praktisk i brug,
kan den bruges længe nok, kan den
gøres bedre?

Ford Taunus består af over
10.000 enkelte dele. Menad samlebladet
blir Taunus'en til under særlig
kontrol og justering. Vi er nemlig
lige så ivrige efter at lave et godt
produkt, som du er efter at få en
go' bil.

Så når du prøvekører
Taunus'en hos din Ford-forhandler,
behøver du ikke belyrne dig om
detaljerne. Bare glæde dig over
helheden. Det er jo den, du har
brug for.

Karosserier: 2-dørs og 4-dørs
sedan, coupé, 3-dørs stationcar
og van (gule plader).



Motører: 1300 cc, 59 DIN HK,
0-100 km/t på 20,4 sek., toptofart
138 km/t. - 1600 cc, 72 DIN HK,
0-100 km/t på 16,3 sek., toptofart
150 km/t. - 2000 cc V6, 90 DIN HK,
0-100 km/t på 13,6 sek.,
toptofart 163 km/t.

Fra kr. 35.524 excl. lev.

Bliv dus med Ford

