



hornet



Juni 2020 Nr. 3 54. årgang



- I 2001 tog ledelsen i NVMK initiativ til at erhverve klubbens bus. Bybus nr. 151, en Volvo B58 City-Liner. Den er bygget i 1970, det vil sige, at den har trillet i 50 år. I vort blad er der i årene siden da, skrevet en del om bussen, og om ture med den. På side 12 -13 har vi skrevet lidt om, hvordan NVMK blev ejere af dette gule rullende klenodie. Foto: Bussen foran bygningerne ved Strøjers Samlinger.

-medlemsblad for:

Nordjysk Vintage Motor Klub

Klubadresse

Nordjysk Vintage Motor Klub
Forchammersvej 5
9000 Aalborg

Klubmøder

Der afholdes normaltvis klubmøde den 2. og 4. mandag i hver måned, i vinterhalvåret – se „Kalenderen“ Møderne starter kl.19.00.

Klubblad

NY REDAKTION:

MARGIT & PETER L. JENSEN

HORNET udkommer seks gange årligt. Indlæg med eller uden stavfejl sendes til Redaktøren.

Hornet kan også læses på www.nvmk.dk. Næste deadline – 10. juli 2020.

Eftertryk er kun tilladt med tilladelse fra Hornet og/eller den pågældende skribent/fotograf.

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

Klubben på www

Klubbens web-adresse:
www.nvmk.dk

Klubben på Facebook:
[ww.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.gvdnet.dk

Bestyrelsen

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

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

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

Kalender

Se også kalenderen på www.nvmk.dk

Ved gennemførelsen af aktiviteter og arrangementer, skal myndighedernes direktiver ift. Corona situationen overholdes.

5. juni.: Cruise mod Corona se s. 5

13. jun.: Nordjyske Styrkeprøve.
Læs mere på side 9.

27. jun.: Bilernes dag i Blokhus

14. aug. 17.00: Grillaften
Hos Bernt i Nibe
Læs mere på side 5 - 6.

29. aug.: Køretur i Lille Vildmose
Læs mere på side 5 - 7.

5. sep. 10.00-16.00: Veteranlastbiltræf
Jysk Automobilmuseum,
Skovvejen 13B, 8883 Gjern.
Tlf. 86 87 50 50
www.jyskautomobilmuseum.dk

12. sep. 10.00: Klubtur fra Nymarks-
minde ved Vodskov.
Læs mere på side 7.

12. sep. 10.00: Lundø Classic Motor Show

26. sep. 9.00-16.00: Aars Stumpemarked.

10. okt.: Løvfaldstur
Turen går syd for Limfjorden
6. sep. 9.00-16.00 Læs mere på
side 7.

17.-18. okt. 09.00-17.00: Fredericia
Bilmesse & Brugtmarked.
www.bilmesse-brugtmarked.dk
Bussen kører til Fredericia om
lørdagen, hvis der er tilstrækkelig
tilslutning.

26. okt. 19.00: Klubaften

16. nov. 19.00: Generalforsamling

13. nov. 19.00: Klubaften.

14. dec. 19.00: Julestue

STOF TIL HORNET 4., MODTAGES GERNE.

Mail: redaktoer@nvmk.dk

Det kan fx være spændende fortællinger, beretning om restaureringsprojekt o. l., samt fotos modtages gerne. Helt senest 15. juli. PFH-TAK. **Margit & Peter**

„Persondataforordningen af 25. maj 2018“

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

samt kontingentopkrævning.

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

Adresseændring.

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 (36 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 ADRESSE.

På forhånd tak.

Formandens spalte.

I denne spalte kommer jeg til at bruge betydeligt mere tid på end sædvanligt, hvorfor I sikkert vil kunne fornemme en udvikling hen over indlægget. – Det håber jeg i det mindste, for lige her ved udgangen af april måned er der ikke stor grund til jubel – jeg håber på nogle lyspunkter først i maj.

Nu startede jeg med at skrive noget om den begrænsede jubel i denne tid. Men der er faktisk en ting der er værd at juble over: April nummeret af vores klubblad. Margit og Peter – I er fantastiske – Tak for jer!

Som I alle ved, så har Aalborg Kommunes retningslinjer vedr. brug af Forchammersvej 5 siden ”hin grumme martsdag” været både høfligt og venligt formuleret, men på ingen måde mulige at tage fejl af – Kommunens foreningshuse må ikke benyttes!

Min mulighed var helt klart at lukke huset ned, og dermed drosle klubbens aktiviteter ned til mindre end et minimum. Vel sagtens det mest deprimerende og demoraliserende en formand kan blive tvunget til.

For nærværende er det imidlertid vores præmis – og det blev ikke bedre den 11/5 – da trin 2 i genåbningen blev præsenteret og ikke mindst effektueret.

Jeg må med stor skuffelse acceptere, at klubhuset stadigvæk forlanges lukket ned – dog med den lille åbning, at ”man accepterer at vi henter eventuelle ejendele i lokalerne” – hvis man har sådanne derinde.

Jeg har forsøgt at få de relevante kommunale instanser i tale, med henvisning til at vi jo ikke er at sammenligne med en fodboldklub, en karateklub eller en badmintonklub – hvor man sveder tran

Vi byder velkommen til nye medlemmer

2184	Thomas Sørensen	Aalborg
2185	Parnuuna Linde Mikaelson	Snedsted
2186	Michael Andreas Kamper	Sulsted

Formandens spalte - fortsat.

sammen og bagefter går i fællesbad – Vi er en klub af voksne mennesker, som gerne vil mødes om vores interesse for gamle motorkøretøjer. Efter min opfattelse er der intet til hinder for at vi kan mødes, under behørig respekt for afstande og hygiejne, men her vælger Aalborg Kommune at hvis alt aktivitet i kommunens lokaler forbydes – så er alle lige, og embedsværket behøver ikke at udvise selvstændig tankegang, eller forståelse for særlige interesser. Et godt eksempel på at, med det store apparat en kommunal ledelse er i dag, er begrebet ”nærhed” noget man taler om i valgkampen, og ellers ikke forholder sig seriøst til. Det gør mig oprigtigt ked af det, både i forhold til NVMK men faktisk også fordi det kunne gøres meget bedre.

Det er også vores præmis, at festliggørelsen af 75 års dagen for Danmark befrielse (som vi blev presset til at afvikle den 2/5 – altså 3 dage for tidligt) har Baker Company og undertegnede desværre også måttet opgive. – og for de af jer der har læst HORNET nr 2, gælder det at I sikkert ved at netop det gør mig virkelig ked af det!

Noget af det jeg til gengæld mener, er at på trods af at vi, i skrivende stund, ikke må forsamles mere end 10 personer, så er der intet til hinder for at vi kører en tur sammen – familievise og i hver vores biler. Færdselslovens bestemmelse sikrer den fornødne afstand. Et ”fælles kaffebord” kan vi ikke lave på turen – reglerne er ganske enkelt for vage, udformet som retningslinier, og administreret af politiet, som ikke nødvendigvis har evne/vilje/overskud til at være forstående. Men inviter endeligt til fælles køreture på FB eller via nyhedsmail – Klubben kan, efter min bedste overbevisning, ikke gøre det, men klubbens medlemmer kan!

Lige nu ser jeg frem til, at det den 5/6 bliver grundlovsdag – OG national køredag. I modsætning til de udmeldinger der har været fra en af vores naboklubber, så håber jeg, at vi bakker massivt op om de køreture der bliver arrangeret netop den dag. – Bybussen kommer ud af garagen, med flag i panden! Og jeg håber inderligt at rigtigt mange af jer kører med.

Ruten kender jeg ikke endnu, - den

bliver lagt af en anden klub, og Nikolaj har lovet at viderebringe den så snart den er kendt.

Den 8/6 – håber jeg inderligt vi igen får adgang til klubhuset. – men det vil vise sig.

Nok om det trælse, de beslutninger og konsekvenser som hverken jeg eller bestyrelsen kan ændre på.

Der er også gode nyheder:

Umiddelbart efter nedlukningen, skrev jeg til Lisbeth Stokholm, som er vores kontakt i fritidsforvaltningen, vedrørende tilstanden på vores pavillion. De af jer der har været på bagsiden af huset, vil vide at den er i en miserabel tilstand!

Jeg har talt med Lisbeth om den flere gange over flere år, og nu hvor der er frigivet ekstra midler i stort omfang, vil jeg mene at, det er på høje tid at udlejeren tager sit ansvar for løbende vedligehold alvorligt.

Lisbeth Stockholm svarede, som jeg håbede, at der nu er midler til rådighed, og at reparationerne ville blive udført i forbindelse med udskiftningen af taget på huset. Samtidigt blev jeg inviteret til det indledende åstedsmøde mellem arkitektfirmaet, fritidsforvaltningen og AK-bygningens repræsentant. De var imidlertid lidt uforstående i forhold til det løfte jeg har fået, men afgjort forstående og enige i at hvis pavillionen skal reddes er det i sidste øjeblik. – Løftet har jeg, og jeg har det på skrift!

I løbet af mødet fik jeg bekræftet, at der på et tidspunkt var en enkelt entreprenør, der har forespurgt om muligheden for at købe ejendommen mhp nedrivning. SAMT at den plan ikke blev betragtet som en mulighed! – og den investering man nu har sat i gang, indikerer det samme.

Bygningen Forchammersvej 5-7 står ikke overfor at blive solgt foreløbigt!

Gode klubkammerater – og ”lidelsesfæller”; Tak for jeres forståelse og tålmodighed, I skal vide at den lille smule man kan få lov til at gøre – det gør vi!

Et af tidens mantraer er ”Det bliver godt igen” – jeg vælger at tro på det, og beder jer om det samme.

Peter Adamsen

Redaktionen ønsker god sommer

Når foråret melder sig, dagene bliver længere, og vi slipper for kulden og for saltet på vejene, ser størstedelen af os, der er i besiddelse af et veterankøretøj frem, til at vi kan komme ud at køre, og ikke mindst mødes med ligesindede, fx på områdets "lokale arena" Lundby Krat.

Selvom "Buick-bilen" i vintermånederne er i "vinterhi og er dækket ned med dyne", har vi alligevel haft gang i vaskespanden, og "beautyboksen" med rengørings- og plejemidler.

Coronaen meldte sig på banen i marts, således at arrangementer og aktiviteter siden da er sat på standby. Man må ikke mødes i større forsamlinger endnu, men det forhindrer os dog ikke i at trille en tur.

Det sociale samvær må vi have til gode, men efter at have været et par gange på værksted, har vi trillet enkelte ture i omegnen. Vi håber, der forhåbentlig inden alt for længe, bliver mulighed for at vi igen kan mødes til klubarrangementer og andre fælles aktiviteter. Selvom det, der kan betegnes som "normaltilstand", nok ikke bliver helt det samme som før Coronaen, vil vi glæde os til den kommende tid. Vi ønsker alle en rigtig god sommer.

Redaktører af HORNET –

Margit & Peter



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 veterankonceptet.

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/>

På vegne af NVMKs bestyrelse

Peter L. Jensen

kasserer



C. FLAUNSKJOLD

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

Bemærk vores nye adresse

Nålemagervej 1, 9000 Aalborg
Telefon: 96 31 47 00
WWW.FLAUNSKJOLD.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

SynsHallen A/s

Åbent: mandag - torsdag kl. 8.00-16.00
fredag 8.00-15.30 - og efter aftale
Aalborg Øst: Alle lørdage kl. 8.00-12.00

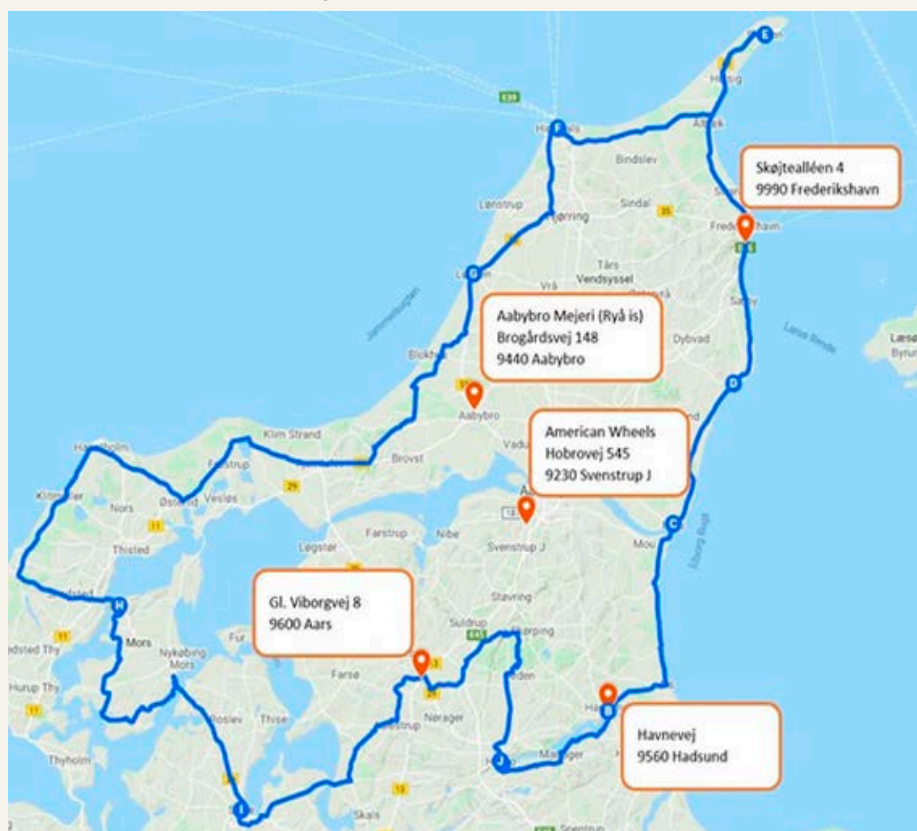
Mulighed for
drive-in-syn

Nu også mulighed for syn af tunge køretøjer i Aalborg Øst på lørdage - bestil tid senest torsdag kl. 16.00

Lundeborgvej 6 B - 9220 Aalborg Øst - 27 83 60 01
J. Petersensvej 5 - 9240 Nibe - 21 72 85 54
www.synshallenas.dk

Opdatering fra Tur- og Festudvalget – maj/juni 2020.

CRUISE MOD CORONA - NORDJYLLANDSRUTEN (THY, HIMMERLAND OG VENDSYSSEL)



Der er af andre taget initiativ til, at der på den nationale køredag, Grundlovsdag den 5. juni 2020, køres:

”CRUISE MOD CORONA”.

Man kan se nærmere om dette fine arrangement på Facebook ved at søge på det – eller konkret på følgende Facebook-side: <https://www.facebook.com/events/536286423940849/>

Fra Facebook-siden har vi hentet følgende informationer:

Alle med specialkøretøjer (nye som gamle), MC osv. inviteres hermed til Cruise mod Corona.

Ruten har flere mulige startsteder spredt over ruten. Startstederne er:

- American Wheels, Hobrovej 545, 9230 Svenstrup J.
- Skøjtealléen 4, 9900 Frederikshavn
- Aabybro Mejeri, Brogårdsvej 148, 9440 Aabybro
- Gl Viborgvej 8, 9600 Aars
- Havnevej, 9560 Hadsund

NVMKS BUS ER MED PÅ TUREN CRUISE MOD CORONA. Klubbussen kører med fra American Wheels, Hobrovej 545, 9230 Svenstrup J. Hvis man har lyst, er der mulighed for at køre med i bussen. Udover førere må der være max. 8 passagerer. Turen starter kl. 10.00 præcis. Turen går her fra sydpå for at følge den angivne rute gennem Vest-/Sydhimmerland, over Sal-

ling og Mors, gennem Thy og Hanherred til Blokhus. Herfra går turen hjemad til startadressen. Kontakt evt.

Formand Peter Adamsen for nærmere oplysninger. Tlf. 20 93 45 87
Flere mulige startsteder tilgår Facebook-siden, når disse tilbydes. Ruten påbegyndes fra startstederne kl. 10.00.

Man må tilgå ruten, hvor man ønsker, og selvfølgelig køre fra ruten igen når som helst. Og ruten må køres i den retning, man selv ønsker.

Varighed for at køre hele ruten er skønnet ca. 8 timer, den er ca. 500 km. lang.

Ruten ser således ud, med angivelse de indtil nu kendte startsteder.

Mød gerne op med fuld tank, så vi ikke blokerer alle tankstandere med oktan 100 på ruten. Er der behov for en pause, holder man bare ind og tager den.

Men ikke mere end 10 personer på samme sted, og hold rigtig god afstand til andre mennesker – alt i henhold til myndighedernes anvisninger.

Og vi behøver bestemt ikke køre i én lang række – den samlede strækning er lang nok til, at vi kan sprede os ud.

Ved startstederne SKAL ALLE forblive i deres biler eller på motorcyklerne og holde god afstand i henhold til myndighedernes anvisninger.

Turen starter præcis kl. 10:00, så sørg for at være klar til at køre på det tidspunkt.

Det er lidt problematisk at være Tur- og Festudvalg i Nordjysk Vintage Motor Klub for øjeblikket, for stort set alt fællesskab og alle arrangementer af blot en vis minimal størrelse må, kan og bør ikke gennemføres på grund af Corona-situationen.

Køresæson 2020 er for den sags skyld godt i gang, og vi i Tur- og Festudvalget håber og tror, at medlemmerne allerede har fået luftet deres køretøjer. Man må jo godt køre, blot man kun er nogle få stykker - ”sammen hver for sig”.

Hvis der er medlemmer, der planlægger en lille køretur, er det derfor måske en god ide at slå det op på klubbens Facebook- eller hjemmeside, for der er måske et par andre medlemmer, som godt kunne tænke sig at følge efter.

Husk at tage hensyn til både forsamlingsforbuddet og smitterisikoen – det ting må man ikke gå på kompromis med. Derfor bør man også gardere sig og evt. supplere madpakken eller kaffen med håndsprit i rigelige mængder, ikke mindst hvis man gør holdt og måske benytter et sæt borde og bænke.

Det var lidt om nogle uformelle muligheder for en lille hyggetur med et par eller ganske få biler som deltagere.

Men den formelle status fra Tur- og Festudvalget i Nordjysk Vintage Motor Klub er, som tidligere meget klart meldt ud, at alle arrangementer frem til sommerferien er aflyst på grund af Corona-situationen.

Efter sommerferien 2020

Som indledning vil vi oplyse, at der indtil videre ikke er taget endelig stilling til, hvornår klubbens arrangementer starter op efter nedlukningen som følge af Corona-krisen. Men vi i udvalget håber og tror, at det bliver efter sommerferien.

Første planlagte arrangement efter sommerferien er traditionelt vores grill-aften, og lige så traditionelt går den tur – som forårsturen – på skift mellem at være henholdsvis nord og syd for Limfjorden. Og på rigtig fin vis er de to ture i ”modtakt”, så når den ene er nord for Limfjorden, så går den anden ”sydpå”.

I 2020 skal grill-aftenen foregå syd for Limfjorden, og det bliver – som det plejer at være – i teltet hos Bernt i Nibe. Datoen er fastlagt til fredag den 14. august. Den foreløbige plan går på, at der også denne aften laves fælles afgang fra Forchammersvej til Nibe, hvor der er en mindre køretur i lokalområdet inden vi griller, spiser og

Opdatering fra Tur- og Festudvalget – fortsat.

hygger os. Og som sædvanligt kommer Mandy og Rainer med nogle rigtig fine (og svære) konkurrencer.

Efter sommerferien kommer der også i 2020 en tur i september, og som afslutning på sæsonen kommer der en løvfaldstur i oktober. Men de er endnu hverken lagt tidsmæssigt fast eller planlagt – så derom følger nærmere.

Under normale omstændigheder havde de arrangementer været planlagt nu, men udvalgsarbejdet har også ligget stille under Corona-krisen. Men vi i udvalget lover, at vi nok skal få arrangeret et par fine ture i sensommeren/efteråret – en åbning er jo så småt i gang allerede.

Ud over de her beskrevne ture kommer der måske også et par yderligere arrangementer, hvis det bliver forsvarligt at arrangere dem. Måske en tur til Skovsgaard for at besøge Frank Moes, der i sin have har bygget en 186 meter lang modeljernbane med damplokomotiv og diverse vogne i størrelsesforholdet 1:8. Imponerende.

Se evt. dette link:

<https://www.youtube.com/watch?v=j-yYscSZiC0>.

Tur- og Festudvalget kommer tilbage med mere præcise oplysninger om arrangementerne efter sommerferien, når dette er muligt.

Afslutning

Som tidligere nævnt hører vi i Tur- og Festudvalget fortsat gerne nærmere, hvis nogen har gode ideer eller forslag til arrangementer, når disse igen kan komme ”op i normale omdrejninger”.

TUR- OG FESTUDVALGETS ARRANGEMENTER

Lørdag den 13. juni 2020

Gentager Rainer Mittelstädt og Peter Hansen succesen fra sidste år med en „Nordjysk Styrkeprøve“ arrangeret helt på de ældste køretøjers præmisser.

Detaljer om dette arrangement ses på side 9.

Se evt. yderligere på dvm.dk/wind-mill-2020/.

Fredag den 14. august 2020

Starter efterårssæsonen traditionen tro med grill-aften, der i år skal foregå syd for Limfjorden. Det bliver – også traditionen tro – hos Bernt i Nibe. Vi mødes kl. 18.00 på græsplænen bag Bernts hus, hvor der er opstillet et telt til formålet. Teltet er opvarmet, hvis der er behov for det.

Arrangementet starter med en køretur i lokalområdet, og omkring kl. 19.00 starter selve grill-aftenen. Arrangementet er uden tilmelding, da man selv skal medbringe alt det faste såvel som flydende, som man ønsker at fortære i løbet af aftenen. Vi håber i udvalget, at Mandy og Rainer også i år vil komme med lige så fornøjelige konkurrencer, som de plejer at gøre. Vi får se.

Lørdag den 29. august 2020

Går turen så til Lille Vildmose. Vi mødes i klubhuset kl. 09.30, hvor der er kaffe og rundstykker. Omkring kl. 10.30 er der afgang til Lille Vildmose, hvor der er forventet ankomst ca. kl. 11.15. Derefter er der guidet besøg i centret og guidet rundtur i klubbens egen bus. Nærmere der ud over følger



Lakering af klassiske biler og motorcykler

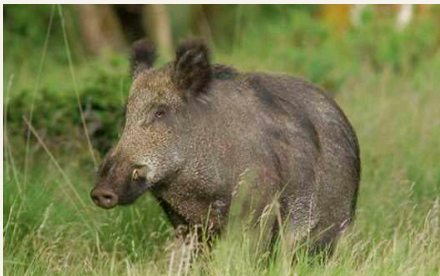
- Alt i slibning, maling og lakering.
- Stor erfaring i lakering af ældre biler og motorcykler.
- Vi tager imod store som små emner
- knallerter, traktorer, amerikaner biler, både m.m.
- Vi leverer kvalitetsarbejde til konkurrencedygtige priser.
- Vi lakerer næsten alt i vores professionelle malerkabine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



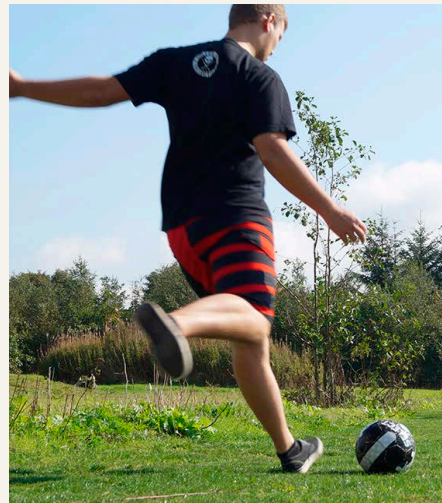
Den 29. august går turen til Lille Vildmose, hvor vi kan være så heldige at se en af de berømte elge, langhårede grise, fugle eller „tørvetrilleren“ men der gives ingen garanti.

Lørdag den 12. september 2020

Denne tur starter ved „Nymarksminde“, der ligger på Vestvej 91, 9310 Vodskov. Se mere på www.nymarksminde.dk. Stedet er flere ting, bl.a. minizooloisk have, farmpark o.s.v. Rigtig interessant for såvel børn som børnebørn og voksne.

Vi mødes på stedet kl. 10.00, hvor der er kaffe og rundstykker. Vi kan derefter muntre os på stedet, mens vores biler er udstillet for publikum.

Vi regner med, at man selv medbringer frokost, til dels med henblik på, at der bliver tændt op i en grill. Nærmere om det praktiske følger senere. Turen forventes afsluttet med en køretur via Sønderskoven langs Limfjorden til Hals. Det forventes, at køreturen starter ca. kl. 14.00 og det er tanken, at deltagerne selv kører hjem fra Hals.



På Nymarksminde ved Vodskov, som vi skal besøge den 12. september, kan man blandt andet prøve at spille fodboldgolf.

Lørdag den 10. oktober 2020

Sidste arrangement med køretøjerne – og det er **løvfaldsturen**, som I år skal gå syd for Limfjorden. Den tur er endnu ikke planlagt i detaljer, men der arbejdes på det, og i planlægningsfasen indgår bl.a., at vi skal spise indendørs på et traktørsted. Reserver datoen.

Lørdag den 17. oktober 2020

Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia, og der forventer vi traditionen tro, at klub-bussen kører. Nærmere derom senere.

Tur- og Festudvalget

Tirsdagsklub/værksted

OBS: SE FORMANDENS SPALTE SIDE 3

Desværre er NVMKs klubhuset underlagt direktiver fra Aalborg Kommune, at lokalerne ikke må benyttes.

Indtil disse krav er hævet, er der ikke mulighed for, at man kan mødes i tirsdagsklubben.

Værkstedet er omfattet af samme direktiv. Når vi, forhåbentlig inden alt for længe, vender tilbage til „normale tilstande“, vil der som hidtil være åbent i klubhuset hver tirsdag fra klokken 10.00 for socialt samvær og en kop kaffe.

Der er ingen fast dagsorden, men endnu har der ikke været problemer med at finde på noget at snakke om.

Har du et emne, som du gerne vil have diskuteret, så tag det med - der plejer at være mange kloge mennesker til stede på Forchammersvej 5.



Foto fra løvfaldsturen 2019

C. FLAUNSKJOLD

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

Bemærk vores nye adresse

Nålemagervej 1, 9000 Aalborg
Telefon: 96 31 47 00
WWW.FLAUNSKJOLD.DK



Bulegården ApS

Sandblæsning - Metallisering - Industrielakering

Tagholm 4, 9400 Nørresundby Tlf.: 20312829 - www.bulegaarden.dk

Carl Erik Svensson in Memoriam.

Fra vort medlem Ole Svensson, har vi modtaget disse ord om hans bror Carl Erik Svensson, NVMK – medlem nr. 345, der døde d. 1. maj 2020.

Æret være Carl Erik Svenssons minde.

NVMK's redaktion

Til minde om vort medlem Carl Erik "Calle" Svensson, som desværre tabte sin korte kamp mod kræft på arbejdernes kampdag 1. Maj, kun 55 år gammel.

Carl Eriks gode humør og gode humor vil blive husket og savnet af mange. Carl Erik efterlader sig hustruen Laila og to børn, Viktor og Camilla.

Carl Erik og hans hustru Laila var flittige og populære deltagere ved især mange

amerikanerbiltræf rundt omkring i både Danmark og Sverige. Carl Erik var også med til at stifte American Wheels klubben i Skalborg

Carl Erik var bl.a. ejer af den Chevrolet Cabriolet fra 1938, der var omtalt i sidste nr. af Hornet. Derudover har han gennem årene haft adskillige nyere amerikanerbiler, og ved sin død ejede han bl.a. en fantastisk flot lukket Continental Mark 2 fra 1957, samt den fabelagtige rosafarvede Cadillac Convertible fra 1958, der har deltaget i flere løb i klubben. Continental var Amerikas dyreste bil og blev delvist håndbygget hos Ford i 1957. Bilerne skal nu sælges til seriøse købere.

Ole Svensson



CARL ERIK SVENSSONS BILER

Cadillac Convertible coupe årgang 1958

Original farve:

Meridian Taupe, - gammelrosa

Dimensioner:

L. 5,65 m, H. 1,48 m og B. 2,03 m

Vægt: 2200 kg.

Motor:

V8 på 365 kubiktommer og 310 hk

Carl Erik Svensson erhvervede denne bil i 1998

Lincoln Continental MK II årgang 1957

Denne specielle bil er håndbygget under Fords Lincoln division.

Original farve: Blue Lucite

Dimensioner:

L. 5,55 m, H. 1,42 m og B. 1,97 m

Vægt: 2175 kg.

Motor:

V8 på 368 kubiktommer og 300 hk

Total restaureret i USA og importeret til Danmark i 1999. Carl Erik Svensson erhvervede denne bil 2007.

Beskrivelsen her er bilerne i korte træk. Såfremt man har interesse for disse, kan man indhente yderligere oplysninger – historik, detaljer m.m. hos:

Ole Svensson. Telefon: 22 68 07 88.

E-Mail: bitogole@gmail.com



Den nordjyske Styrkeprøve.

Sidste arrangement før sommerferien er klubbens 2. "Nordjyske Styrkeprøve", der arrangeres af Peter og Rainer. Den er planlagt til lørdag den 13. juni 2020. Hvis vejret er dårligt den dag, afvikles turen i stedet lørdagen efter, nemlig den 20. juni 2020.

Peter og Rainer inviterer til en hyggelig tur for de helt gamle køretøjer med byggeår indtil 1950 eller tæt derpå. BEMÆRK - Turen starter kl. 9.00 ved ny adresse i Vester Hassing hos Ole Svensson, adressen er: Rimmerne 22, 9310 Vodskov, hvor der serveres rundstykker og kaffe. Hos Ole er der rigelig plads, også til en trailer.

Cirka kl. 10.30 er der afgang til Asaa, hvor vi besøger Sven Nielsen og hans traktor- og motorsamling. Sven fortæller om sin samling, og vil gerne starte nogle motorer for os. Derfra kører vi videre til Asaa Havn. Her spiser vi vores medbragte frokost ved Havnemuseum, hvor der er mulighed for at sætte sig ved borde. Der vil også være mulighed for, at se på Havnemuseums udstillingen.

Turen går som sædvanlig ad små veje i roligt tempo.

Der er til dette arrangement 2 præmier, nemlig til ældste køretøj og til det køretøj, der er kørt længst på egne hjul til mødestedet i Vester Hassing.

For at få en fornemmelse af interessen for turen, og til brug for bestilling af morgenmad, skal man senest mandagen den 8. juni 2020 tilmelde sig til turen via e-mail til RainerMittelstaedt@web.de eller til Peters mobil 40 80 24 97.

Til dagen vil vi bede om et lille beløb for morgenmad og museum.

Vi glæder os til at møde jer til en hyggelig udflugt.

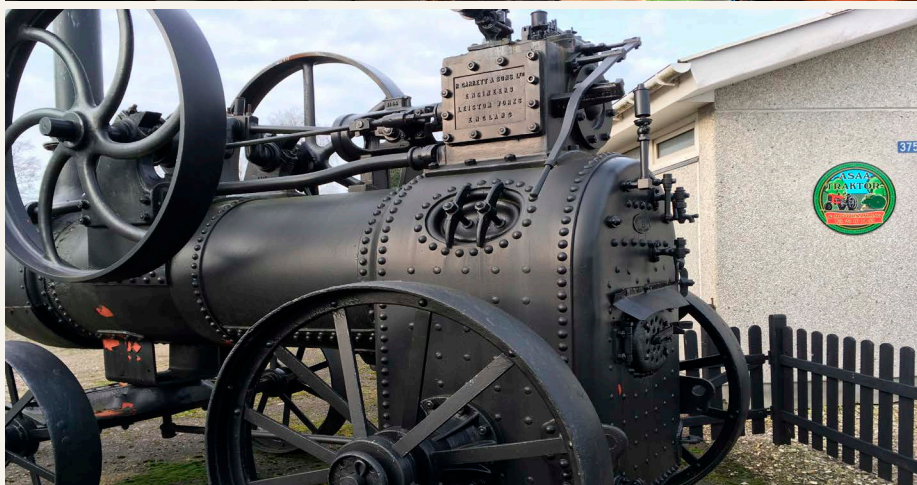
NB: Såfremt det skønnes, at myndighedernes direktiver ikke kan overholdes bliver arrangementet ikke gennemført. Kontakt eventuelt Peter Eller Rainer.

***Peter Risgaard Hansen
og Rainer Mittelstädt.***

TILMELDING TIL DEN NORDJYSKE STYRKEPRØVE

Tidspunkt: Lørdag d. 13. juni kl. 9.00
Sted: Ole Svensson, Rimmerne 22,
9310 Vodskov
Pris og tilmelding senest d. 8. juni via
mail: RainerMittelstaedt@web.de eller
til Peter H. på mobil 40802497

2. Nordjyske Styrkeprøve Juni 2020



Danmarks befrielsesaften 4. maj 2020 - en alt for stille fejring.

Covid-19 skal have skyld for meget der skal katalogiseres under "Ø" for ØV!!

Men for mig blev den lille rolige fejring af dagen sammen med venner fra "Baker Company" måske en lille smule mere alvorlig – sådan at forstå, at den frihed, til stort set at gøre som det passer mig, som jeg er opvokset i, den er altså ikke en selvfølgelighed. – Dermed så meget desto større grund til at fejre og højtideligholde dagen fremover.

I "Baker Company" er vores fælles interesse i sagens natur at mindes den indsats "De allierede" påtog sig for at sikre verdens frihed, - og med interessen for den gamle mekanik, så er det jo oplagt at bruge en forårsaften for at mindes.

Som en af vennerne siger – "At du kan læse teksten her, skal du takke en skolelærer for. At du kan læse den på dansk skal du takke en allieret soldat for"

Som altid når vi kører sammen, forsøger vi selvfølgelig at få tøjet til at passe til køretøjerne, og det gør altså noget ved flokken! – Jeg er den eneste der ikke har en militær baggrund – så for mig er det gevaldigt praktisk, at jeg er den eneste der

ejer et SLR-kamera! – Det hæver min rang til: (det trekantede mærke med 5-tallet fortæller at jeg er tilknyttet 5 panser - Det skal skiftes til 2. panser)

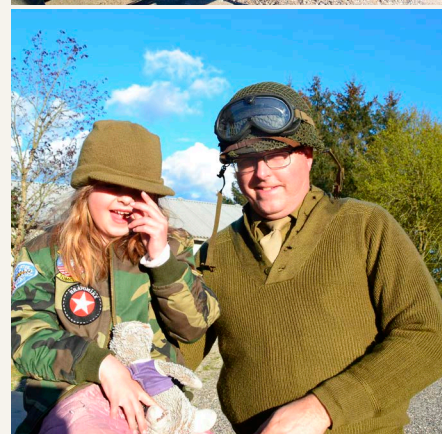
Som altid starter aftenen med at hente køretøjerne frem, få lavet starteftersyn, spændt for og aftalt bemanning. Derefter ruteplanlægning.

Her er det Thomas Kepler, en herlig fyr, som ved ufatteligt meget om de taktiske og politiske forhold under 2. verdenskrig. – Han kan, om nogen, sætte ting i perspektiv – og ud over at være godt selskab. – nå ja, så klarer man selvfølgelig også at prodse for, så turen bliver forsvarlig – selvom vi er i "en krigssituation"

Vi blev ret hurtigt enige om, at når aftensmaden var indtaget, så ville vi trille gennem Dronninglund Storskov – ad "Stenhulsvejen" ind til Dronninglund, hvor vi ville gøre stop.

Aftensolen og den forårslune aften kunne vi ikke ønske os bedre. – Men da først klokken var 21.00 var romantikken i åbne biler "begrænset" - Herunder lidt stemningsbilleder

Peter Adamsen



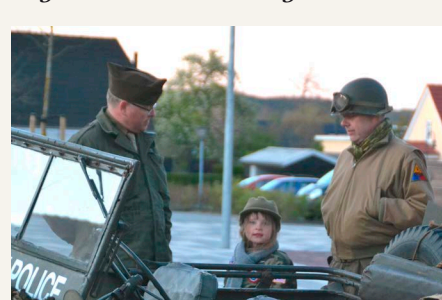
Hr. Kepler i en af de jeeps vi havde med i Normandiet.



Gad vide hvor mange murbrokker den bil har set før?



En stille forårsaften i Dronninglund.



Husk at fortælle de yngste om vores historie.



Verdens ældste overlevende WWII GMC lastbil.

Nyhedsbrev fra Motorhistorisk Samråd er forkortet af redaktionen. De kan læses i fuld længde på www.motorhistorisk.dk

SÅ KOM DE – DE GULE, DE GRØNNE OG DE RUNDE

1. april 2020 var dagen hvor den unikke ordning med historiske nummerplader blev udvidet. Det er godt 4 år siden at folketingsmedlem Henrik Brodersen kontaktede Motorhistorisk Samråd om ikke vi skulle prøve at få traktorer, varevogne og lastbiler m.m. med ind i ordningen med de historiske nummerplader. Det syntes vi jo var en rigtig god ide, og Brodersen gik straks i gang med det politiske håndværk, der kulminerede ved et møde med daværende skatteminister Karsten Lauritzen, Henrik Brodersen og repræsentanter for MhS. Udfaldet er nu bekendt, og de første bestillinger på nummerplader til campingvogne og trailere m.m., er landet hos Motorstyrelsen.

Ordningen er nu blevet udvidet til at gælde nummerplader til påhængsvogne, helt tilbage fra 1921 og frem til 1976. De gule nummerplader der kom i 1950, samtidig med de flotte grønne traktornummerplader, der nu også er inkluderet. Også de navnkundige papegøjeplader der indføres til motorcykler i 1953, og fra 1957 også til biler, kan nu erhverves.

Fra den 1. april i år er det altså blevet muligt at bestille historisk korrekte nummerplader til alle typer køretøjer med en første registreringsdato der ligger før 1. april 1976, også selv om det er en traktor, en bus, en trailer, eller en motorcykel med varesidevogn, og alt muligt derimellem. Det er en helt unik ordning som ikke mange andre lande kan prale med.

Der er tre fremgangsmåder for bestilling af en historisk nummerplade:

- Du bestiller online på www.skat.dk
- Du bestiller en nummerplade hos din lokale nummerpladeoperatør



- Du bestiller ved Motorstyrelsen på nærmeste Motorcenter.
- Prisen er 2.480 kr. for et sæt historiske nummerplader + et gebyr på 200 kr., som betales ved registrering. Prisen dækker et sæt historiske nummerplader (1.300 kr.) og normalprisen for nummerplader (1.180 kr.). For en enkelt nummerplade til motorcykel, trailer, traktor mm, er prisen det halve.

Michael Deichmann, Best.medl. MHS

VEJLEDNING SAT PÅ PAUSE?

Den 25. marts udsendte Motorstyrelsen et nyhedsbrev kaldet Kvartalsnyt marts 2020. Det er glædeligt da Motorstyrelsen ved flere lejligheder har lovet, at de med jævne mellemrum vil udsende flere nyhedsbreve.

Positivlisten viste sig også at være så langt fra det forventede, at hverken vi, FDM, FDA, DSRA eller de andre i vores netværk, ønskede at lægge navn til. Vi blev alle mælløse, idet vores kommentarer var nærmest fraværende i forhold til den første udgave. Vi spurgte om det ikke var den oprindelige udgave, de ved en fejl var kommet til at fremsende igen. Nej, det var den endelige. Dette resulterede derfor også i en prompte fralæggelse af medansvar i forhold til „positivlisten“.

Indholdet viste sig at være så langt fra det forventede, at alle takkede nej til at „medunderskrive“.

Tilbage sidder vi med en fornemmelse af at alle møderne hen over efteråret og vinteren samt den hektiske weekend, der ledte op til alle kommentarerne, har været spildt.

Steen Rode-Møller, Formand, MHS

CORONA VIRUS FÅR STOR BETYDNING FOR VETERANSÆSONEN 2020

Mandag den 6. marts kunne Statsminister Mette Frederiksen på et pressemøde annoncere en langsom åbning af Danmark, efter knapt 4 ugers nedlukning.



Samtidig blev der også annonceret et forbud mod større forsamlings frem til udgangen af august. I realiteten betød det at alle veterantræf, og andre arrangementer, hen over den kommende sommer blev aflyst i samme øjeblik.

Motorhistorisk Samråd følger selvfølgelig Regeringens beslutning, men er samtidig bekymret over de store konsekvenser den vil få for de mange klubber der allerede nu er nået langt i planlægningen af deres arrangementer. Samtidig betyder den noget vage formulering, omkring beskrivelsen ”store forsamlings”, at mange klubber nu står tilbage med spørgsmål til den nærmeste fremtid, og hvad den betyder for dem i relation til deres arrangementer.

I Motorhistorisk Samråd har vi derfor taget kontakt med Sundhedsstyrelsen, for at udbede os tydeligere retningslinjer, for hvad der skal forstås ved „store forsamlings”. Så snart vi får svar vil vi straks bringe det videre, så vi alle kan navigere korrekt og undgå følgerne af Covid-19.

Vi vil gerne mødes, os med de gamle køretøjer, men det ser ud til at blive svært denne sommer. Vi skal holde afstand, også i trafikken. Motorhistorisk Samråd ønsker alle en sikker sæson.

DER SKAL NUMMERPLADER TIL, FOR AT DET KØRER

I skrivende stund er vi kommet igennem den første måned med de mange nye typer historiske nummerplader, og opstarten er gået med kun få børnesygdomme.

Vi har set et bredt spektrum af bestillinger til både trailere, campingvogne, traktorer, samt også lastbiler og andre varevogne til gule plader. Der er lidt udfordringer med at bestille nummerplader til biler og motorcykler hvor ønsket er papegøjepladerne. Det kommer af at man ikke ud af bestillingen kan se om det rent faktisk er en bil der overholder de oprindelige krav til den slags køretøjer, eller om det er en ”almindelig” personbil.

Klubbussen ”fylder rundt”

NVMKs klubbus er årgang 1970, det vil sige, at den har været på hjul i 50 år. Det er ikke lykkedes os at finde alle de små detaljer om bussen, dog har vi fundet en fotokopi af en artikel, som blev publiceret i Vejgaard Avis d. 8. august 2001. Her kunne man læse om anskaffelsen af klubbussen.

SIDSTE STOPPESTED.

Bybus nr. 151 har nået sit sidste stoppested. Efter at have fragtet passagerer rundt i Aalborg i 18 år, fra 1970 til 1988, blev bussen pensioneret og gemt væk. I februar blev den overdraget til Nordjysk Vintage Motor Klub, som fremover vil passe den og bruge den som klubbens bus.

Bussen blev bygget på Aabenraa Karoserifabrik og første gang indregistreret 5. november -1970. Det er en såkaldt cityliner-type, som mange voksne i dag vil huske som barndommens bus.

Ikke mindst den mat gule farve signalerer tydeligt, at denne bus ikke hører til flåden af moderne bybusser.

Aalborg Kommune valgte allerede ved udrangeringen, at bevare den for eftertiden ved at henstille den. I mange år blev bussen opbevaret på Fjernvarmeforsynings varmecentral på Svendborgvej og kom ud at køre ved officielle lejligheder.

Da Aalborg Omnibus Selskab A/S blev dannet i 1996, forblev bussen Aalborg Kommunes ejendom.

Da varmecentralen skulle udvides, var der imidlertid ikke længere plads til bussen, som så blev flyttet til Combust på Filstedvej, hvor den stod udendørs i en periode. Det var ikke en holdbar situation, så derfor var kommunen indstillet på at skille sig af med køretøjet.

Det fik Knud Erik Nielsen fra Nordjysk



Ved Lim ordstunellens 50 års jubilæum 2019

Vintage Motor klub tilfældigvis nys om, og han skrev straks et brev til kommunen.

Vi havde hørt, at et byhistorisk selskab på Sjælland var interesseret i bussen, og så syntes vi, at det ville være bedre, hvis bussen blev i Aalborg. Det syntes kommunen også, fortæller K. E. Nielsen.

Klubben overtog bus nr. 151 formedelst en krone med de betingelser, at Aalborg Kommune fortsat må låne bussen til officielle arrangementer, og at kommunen får tilbuddet først, hvis klubben en dag ønsker at afhænde bussen.

Til gengæld slipper kommunen for udgifterne til opbevaring, vægtafgift, forsikring og vedligeholdelse.

Bussens karosseri er fremstillet af aluminium og glasfiber, så den er forholdsvis nem at vedligeholde. Da klubben overtog bussen, startede de straks med at give den en overhaling, men det udvendige udseende er der ikke ændret ved.

Derimod er de gamle plastiksæder indvendigt i bussen blevet skiftet ud med

mere komfortable polstrede plyssæder. Det er ikke alle klubbens - medlemmer, der synes, det er en god ide, men hos K. E. Nielsen og klubbens formand Jørn Østergaard er der ingen nostalgiske følelser på det punkt.

For os var det et spørgsmål om brugsværdi. Vi ville gerne have en bus, hvor man kan sidde og have det hyggeligt med hinanden, og derfor skiftede vi sæderne, siger Jørn Østergaard.

Plastiksæderne kunne man ikke holde ud at sidde på i længere tid, så hvis bussen skulle være brugbar for os, så måtte den have ordentlige sæder, siger K. E. Nielsen og tilføjer, at de gamle sæder er blevet gemt, men at de næppe kommer tilbage i bussen igen. Klubben er allerede blevet spurgt flere gange, om de vil køre med konfirmander eller studenter i bussen.

Men her siger vi konsekvent nej. Det er en klubbus, og vi vil ikke køre erhvervsskørsel. Det er der andre, der lever af, fastslår K. E. - Nielsen.



Bussen deltager i Østhimmerlandsturen 5/5-2018



Bussen fyldt med glade passagerer hjem fra Fredericia 23/10-2010

NVMKs Klubbus - City-Liner - Bus nr. 151 - Årgang 1970

Indlæg bragt i HORNET nr. 2 – 2001 af daværende formand K. E. Nielsen

IKKE I RUTE – ENDNU!

Kort om "Hvordan man får en bus". Klubben har af Aalborg Kommune fået en bus, og det skete i store træk på følgende måde: Jeg har et lille job inde i centrum af Aalborg, og som følge deraf, og vanskeligheder med parkering af privatbilen, tager jeg bussen frem og tilbage.

Under en tur kom jeg i snak med chaufføren og samtalen drejede sig naturligvis om gamle biler. Pludselig siger han, der står da en gammel bus af kommunens

oppe hos os (Combus), prøv at se på den, jeg tror den kan købes. Jeg tog ud til bussernes garageanlæg for at se, og der stod en fin City-Liner nr. 151 fra 1970 fabrikat Volvo B58. Som sagt tilhørte den Aalborg Kommune, og det var den sidste, som de ejede. Jeg erfarede at også Bushistorisk Selskab var interesseret i bussen. Efter nogen søgen fandt jeg ud af, hvem der ved Kommunen administrerede køretøjet. Min nabo, som i 20 år havde været mekaniker ved busselskabet, var en stor hjælp i min søgen. En telefonsamtale med vedkommende hos Kommunen om, hvad fremtiden var for køretøjet, fik jeg bekræf-

tet at Bushistorisk Selskab nok fik den overdraget. Noget chokeret fik jeg spurgt, om det ikke var bedre, at bussen blev i Aalborg frem for Sjælland. Jeg er overbevist om, at det var denne udtalelse, der gav gennembruddet i samtalerne, for nu viste kommunen en meget stor interesse i, at NVMK måske kunne overtage bussen. Skrivelser og telefonsamtaler, møder, godkendelse i Forsyningsudvalget, og nu var der grønt lys.

Men det er en lang historie – i alt ca. 1 måned. Men tirsdag d. 13. Februar kl. 10.00, blev bussen overdraget NVMK for det symbolske beløb af 1 krone.



Deltagelse i Silkeborg Veteranrally 4/6-2011



Bamsebilen og bussen i Lundby Krat 9/6-2015

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

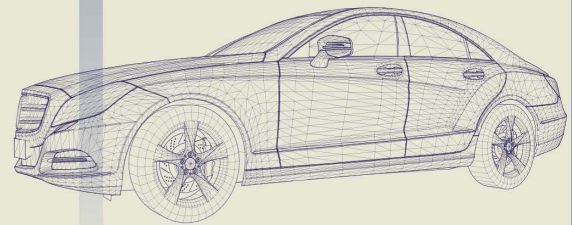
Tlf. 98181815

info@undervognstunellen.dk

www.suvo-aalborg.dk

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





1979 Mercedes -Benz 200.
Tilhørende Jørgen Hansen Nibe

Renovering af motor i 1939 Opel Kapitän.



Den gamle Opel Kapitän fra 1939 som den så ud før den begyndte at drille. Og det er da synd, at denne skønne sag ikke kommer ud at køre, så nu bliver motoren lavet, så den kan komme på vejen igen.



Da vi nu har haft denne skønne sag – en Peugeot 504 Cabriolet fra 1972 – i de seneste tre år, har savnet af Opel'en ikke været så stor.

Som mange sikkert har bemærket, har vores gamle Opel Kapitän fra 1939 ikke deltaget i nogen arrangementer de seneste tre år. Det er der flere grunde til. En af de mest åbenlyse er, at jeg i foråret 2017 fik tilladelse til at købe endnu en veteranbil – den blå Peugeot 504 Cabriolet fra 1972, som har deltaget flittigt i klubbens arrangementer siden.

En anden væsentlig grund er, at motoren er gået i udu. Havde vi ikke haft Peugeot'en, var jeg sikkert gået i gang med at fixe "Kaptajnen" for længe siden, men presset har ikke været så stort.

Da vi købte bilen i august 2008, fortalte sælgeren, at han havde haft problemer med kølingen, men han havde fået sat en ny køler i bilen, så det problem var ude af verden, og den kørte da også upåklageligt de første år. Varmeapparatet virkede dog ikke, så på et tidspunkt ville jeg kontrollere termostaten, som viste sig at være helt fraværende. Jeg monterede en termostat, og så virkede varmeapparatet, men efter nogen tid begyndte den men en anden uvane: Hver gang motoren nåede driftstemperaturen, hældte den en sjat kølevand ud gennem overløbet i køleren.

Som tiden gik, blev dette problem værre

og værre. Nu nøjedes den ikke med at hælde vandet ud, nej nu opstod der et trykstød, som fik kølerdækslet til at lække så meget, at kølevandet sprøjtede ud over motoren og gennem åbningerne i siden af motorrummet ud over forskærmene.

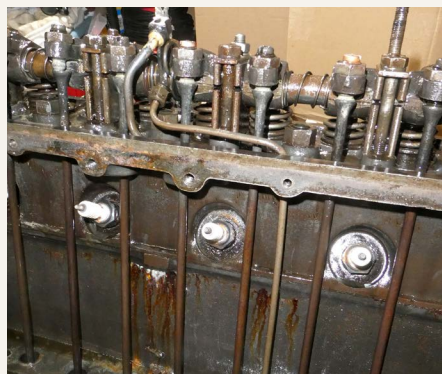
Jeg sendte så bilen til service hos en erfaren automekaniker, som blev bedt om at skifte toppakningen og at gøre noget ved det kølersystem. Da jeg fik bilen tilbage, var det med en besked om, at der var en revne i motorblokken, så han havde ikke turde rense kølersystemet under tryk, men han mente nok, at man kunne køre videre. Det kunne man også, men for at undgå de store trykstød, fjernede jeg termostaten igen.

Da vi anskaffede os Peugeot'en fik vi, som forudset, et problem med at have indendørs plads til begge veteranbiler, som forsikringen krævede, og jeg fik derfor plads til Opel'en hos Bente Pedersen i Aabybro. Fordelen ved dette var, at bilen fik husly – ulempen var, at man ikke bare lige gik ud og arbejdede på den, så der gik nogen tid inden jeg begyndte kigge nærmere på problemerne.

I første omgang pillede jeg køleren ud og skyllede den grundigt igennem.



Selv efter det værste skidt er vasket af motoren er revnen rimelig tydelig



Efter sidedækslet er afmonteret ser det også ud som om, at der er lidt lækage på den anden side af motoren.

Køleren blev sat på igen, og der blev påfyldt kølevæske og vand i forholdet 1 : 1. Da jeg efterfølgende forsøgte at starte bilen skete der ingenting, og ved nærmere eftersyn viste det sig, at der kom vand ud ved toppakningen. Jeg besluttede så, at motoren skulle have den helt store tur – engang.

Allerhelst ville jeg beholde den originale motorblok – jeg har bilens originale toldattest fra 1939, og heraf fremgår både stelnummer og motornummer, og det er da lidt blæret at kunne sige, at bilen har "matching numbers" – og jeg begyndte at undersøge, om der var nogen, der havde gode erfaringer med at svejse gamle støbejernmotorblokke. Jeg fik masser af

Label No. 74 Formlar 7 a

NR. Denne Afgiftstest opbevares og medbringes ved Anmeldelse af Ejerskifte m.v.

Toldvæsenets Attest vedrørende Omsætningsafgift af Motorkøretøjer.

Oplysninger vedrørende Motorkøretøjet.

Betegnelse (E. Eks. Personautomobil, Motorcykel, Traktormotorbil, Motorvogn, Motorvogn)

Mærke Opel Kapitän Model 2,5 liter

Fabrikation 1939

Aar (saa vidt muligt)

Cylindere 6 Cylinderdiameter 82 mm; Slaglængde 52 mm

Motornr. 98-1041 Cylindervolumen 2472 cc

Chassisnr. 98 9A X B 10153

Karrosser nr. 4

Særlige Bemærkninger:

Ved Indregistrering i den offentlige Register

den 23 Juni 1939

1) Hølge D. D. afgiven Meddelelse har Køretøjet gennemgået følgende Reparationer eller Omsætninger:

Omsætning: og det bliver herefter afgift Pligtigt frit ved Indregistrering i andet Navn.

2) Ved D. D. anmeldt Indregistrering for

Ved Omsætning for

Den originale toldattest viser tydeligt både motornummer og chassisnummer, og det ville da have været lidt blæret at kunne sige, at bilen har "Matching numbers". Men sådan bliver det desværre ikke fremover.

henvisninger til folk, som muligvis var meget gode til sådan noget, men nogle erfarne "motorfolk", som jeg har meget stor respekt for, mente ikke at der var en langtidsholdbar løsning.

HVOR FINDER VI EN MOTOR

Jeg gik derfor i gang med at finde en reservemotor. Ifølge specifikationerne skulle motoren i Opel Kapitän og den lille Opel Blitz være identiske, men da jeg efterlyste en motor fra enten Opel Kapitän eller Opel Blitz fra perioden 1938 til 1953 – det er den motor, der bliver kaldt "Fase 1" eller "den med det høje sidedæksel", var der straks nogle "kloge" folk, der fortalte, at jeg ikke kunne bruge en Blitz motor, men jeg fik ikke nogen klar besked om, hvori forskellen bestod, og der var ikke nogen, der havde en motor til mig.

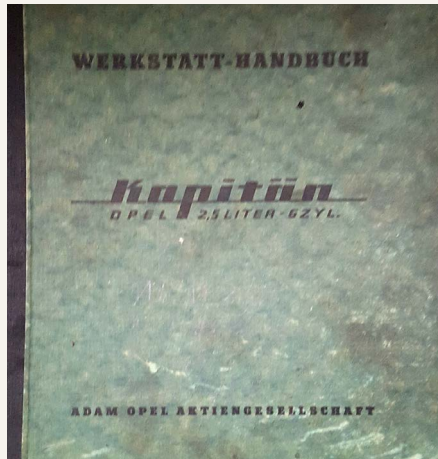
Jeg fik dog et telefonnummer på en fyr ovre på Amager, som muligvis kunne hjælpe mig. Det kunne han så ikke direkte, men han havde set, at der var en på Falster, som havde efterlyst reservedele til Opel Kapitän fra 1950. Det kunne være, at han viste, hvor man kunne finde sådan en motor. Manden på Falster havde faktisk en ekstra motor fra 1939. Motoren kunne godt nok ikke dreje rundt, men min gamle motor har tidligere været renoveret og boret op fra 80 mm til 81 mm cylinderdiameter, så denne motor burde kunne bores op til at passe til mine stempler. Desværre ville manden ikke sælge sin motor, før han var færdig med at restaurere sin 1950 Kapitän, og der ville gå mindst to år endnu.

Eftersøgninger på eBay gav heller ikke noget brugbart resultat. Der var godt nok en defekt Blitzmotor til salg et eller andet sted i Sydtykland, men så skulle man selv pille motoren ud af bilen.

AABYBRO OG KLARUP

Jeg valgte så at lave en ny søgning på Facebook – denne gang søgte jeg bare efter en motorblok, og det gav straks et resultat – klubbens egen Nicolai havde faktisk en sådan til at ligge. Den blev fløks hentet i Aabybro.

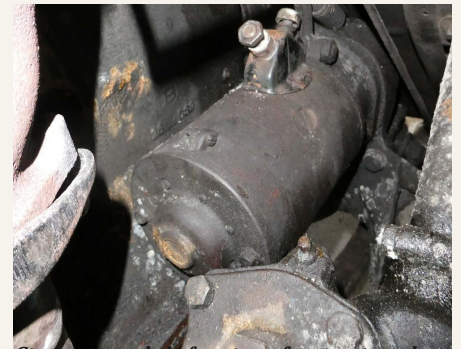
Ca. samtidig fik jeg gennem folkene på Hjallerup Mekaniske Museum kontakt med Hans Jørgen i Klarup, som faktisk havde en hel Opel Blitz motor, som han gerne ville sælge. Motoren var godt nok revet i den femte cylinder, men den var komplet, og der fulgte en masse pakninger med. Denne motor blev også indkøbt



For mig ville det have været en uoverskuelig opgave at gennemføre dette projekt uden en værksteds håndbog.



Da toppen kom af motoren, kunne man tydelig se, at toppakningen havde været kaput ved cylinder nummer tre og fire.



Startmotoren skal afmonteres, for at motoren kan passere forbi styrehuset.



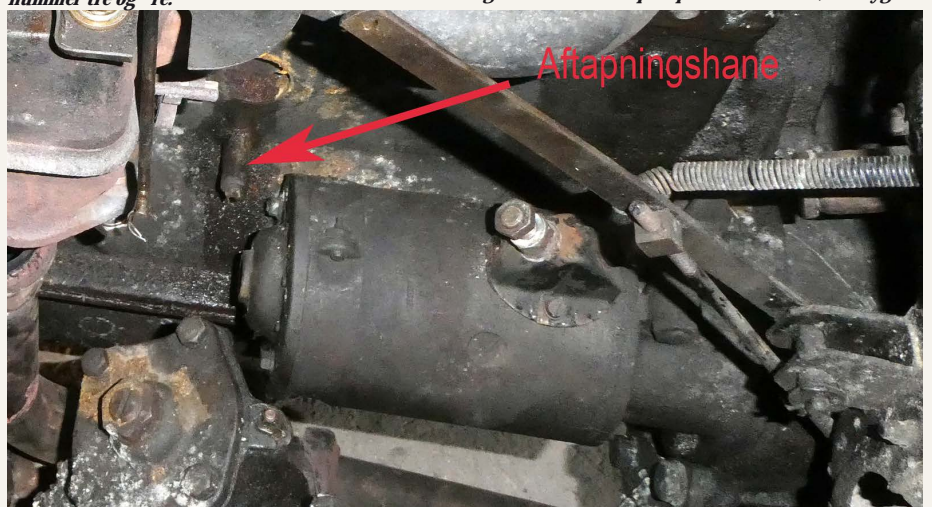
Dette er to styk 19 mm gæsel-/ringnøgler fra Biltema, og der står endda "Chrome Vanadium" på dem begge. Den dyre øverst kunne ikke anvendes til at afmontere starteren. Den billige nederst kunne godt.



Og man kunne godt forstå, at det havde været vanskeligt at få køling i den bagerste del af motoren. Der skulle have løbet kølevand gennem de to trekantede huller mellem cylinder nummer fem og cylinder nummer seks.



Så er jeg klar til at sætte "indvoldene" på den gamle motor. Oliepumpen er den første, der ryger.



På den gamle motor er aftapningsshanen placeret, så den skal afmonteres for at starteren kan komme ud, så motoren kan afmonteres. På den "nye" motor er aftapningsshanen heldigvis monteret længere fremme.

Renovering af motor i 1939 Opel Kapitän - fortsat.

og afhentet fra Hans Jørgens fjernlager i Vester Hassing.

Så nu var jeg sådan set klar til at gå i gang med at pille motoren ud af den gamle Kapitän, der som tidligere nævnt var parkeret i Aabybro. Den del af processen kom til at tage ret lang tid, da der kun blev arbejdet et par timer ca. hver anden uge, og når man arbejder langt hjemmefra, kommer man ofte i den situation, at man lige skulle bruge et af de stykker værktøj, som man ikke lige havde fået med i bilen.

AFMONTERING AF MOTOR

Inden jeg gik i gang med at pille motoren ud, havde jeg fået lov til at flytte bilen over på Bentes kørebanelift, og så fandt jeg min gamle originale værkstedshåndbog og slog op på afsnittet om demontering af motor. Det startede med: Afmonter forsædet. Som skrevet så gjort. Næste punkt var at folde gulvtæpperne til side, så man kunne komme til kardantunellen og overdækningen over gearkassen. Så blev der bandet lidt. For det første havde Lindy Jensen, som renoverede bilen i starten af halvfemserne delt gulvtæpperne, så det ikke havde været nødvendigt at afmontere sædet. Til gengæld havde han limet gulvtæppet fast til kardantunellen.

Da jeg endelig fik gulvtæppet af og afmonteret overdækningen over gearkassen, kunne jeg se, at denne var hullet som en si i den ene side, og jeg kunne se på malingen i hullerne, at de også havde været der. Da bilen blev renoveret. Overdækningen har Nicolai lovet at lave.

Et af de næste punkter var afmontering af startermotor. Ifølge bogen skulle jeg her anvende en specialnøgle til den øverste skrue og en almindelig gaffelnøgle til den nederste skrue. Jeg havde ikke noget problem med at komme til den øverste skrue med en almindelig gaffelnøgle, men jeg kunne simpelt hen ikke få fat i den nederste skrue med den almindelige gaffelnøglen, og jeg kunne ikke finde noget værktøj i Bentes værksted, som kunne bruges. Jeg besluttede mig så for at køre i Biltema og købe deres billigste 19 mm gaffelnøgle, som så skulle danne basis for det specialværktøj, som kunne anvendes. Inden jeg gik i gang med at modificere værktøjer, ville jeg lige prøve - og voila, den nye billige gaffelnøgle var lige den lille anelse slankere, som gjorde det muligt at få skruen af.

For at få startmotoren af, skulle jeg også afmontere en aftapningshane, som sad

placeret lige foran startmotoren. For at afmontere aftapningshanen var jeg nødt til at afmontere manifold og karburator. Men pyt - de skulle jo afmonteres på et eller andet tidspunkt alligevel.

DEFEKT LØFTEGREJ

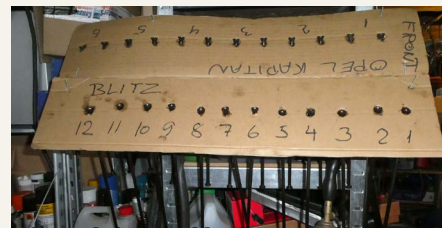
Resten af demonteringen foregik ganske udramatisk, men i langsomt tempo indtil det tidspunkt, hvor motoren skulle løftes ud. Den del havde vi ikke regnet med skulle være noget særligt. Bente er både i besiddelse af en værkstedskran - en "giraf" - og en gaffeltruck, og Bentes svigersøn Jesper skulle nok hjælpe til, når vi nåede dertil. Det viste sig så desværre, at "giraffen" havde fået ondt i halsen - cylinderen var så utæt, at den ikke kunne løfte noget som helst. Samtidig havde jeg kigget lidt på gaffeltrucken og frihøjden foran liftten, hvor bilen var placeret. Der var vist ikke plads nok. En simpel måling bekræftede min mistanke. Heldigvis kunne Jesper låne en værkstedskran på sin arbejdsplads, så jeg fik motoren løftet ud og over på min trailer, så jeg kunne få det hele hjem i min egen garage.

TO GANGE MOTORADSKILLELSE

Planen var, at jeg ville bruge så meget som muligt af min gamle Kapitänmotor, men at der som minimum skulle vælges en af de to andre motorblokke, så det var bare med at gå i gang med at adskille min gamle motor og den indkøbte Blitzmotor. Da jeg pillede topstykket af Kapitänmotoren, fik jeg bekræftet, at toppakningen var gået, og det var ganske tydeligt, at både



På dette Motorrenoveringscertifikat fra 1959 kan man se, at motoren er boret op til 81 mm, og at en af plejlsølerne er slebet ned til -0,030 mm.



Alle stødstænger til begge motorer hænger til pynt på reolen.



Med det nyindkøbte ventil ederværktøj går det som en leg at afmontere ventiler og ventil edre.



Det rengjorte topstykket har fået monteret en testplade og er lagt i en balje med varmt vand lige klar til trykprøvning.



Topstykket bliver planslebet hos Au2parts på Troensevej i Aalborg Øst.



Ventilstyrene kontrolleres for slid.



Køleren har været en tur hos Nordjysk Kølerfabrik på Ølgodvej i Aalborg Øst, hvor den er blevet kontrolleret og malet.



Nu er topstykket blevet malet og venter bare på, at ventilerne bliver monteret.



022: Koblingshus, oliepåfyldning og diverse andre dele er ligeledes blevet malet.



I Aabybro venter den gamle Opel Kapitän stadig på en større rengøring i motorrummet,

topstykke og motorblok var fyldt med kalk og slam, så køling af især den bagerste del af motoren havde været stort set ikke eksisterende.

Bortset fra en ødelagt remskive på Blitzmotoren foregik resten af adskillelsen ganske udramatisk, selv om det var en overraskelse, at den gamle Kapitänmotor fra 1939 havde løse plejllejer medens den nyere Blitzmotor fra 1950 havde støbte plejllejer. Forklaringen er ganske sikkert, at den ældste motor blev hovedrenoveret i 1959, hvor den er monteret med løse plejllejer. Og så fandt jeg ud af, at de forskelle, der efter sigende skulle være på motorerne til henholdsvis Kapitän og Blitz begrænser sig til koblingshuset og det forreste motorophæng.

Efter adskillelse af begge motorer fik jeg Niels Jørn Christensen fra Kås til at måle cylinderdiametere på de to potentielle donorblokke, og vinderen blev motorblokken fra den motor, jeg havde købt af Hans Jørgen. Til gengæld vurderede Niels Jørn, at topstykket fra Kaptajnen var i bedre stand end det fra Blitzen.

MOTORRENOVERING

Den 24. februar læssede jeg den udvalgte motorblok og stempler, plejlstænger, krumtap, hovedlejer, knastaksel og plejllejer fra den gamle Kapitän bag i bilen og kørte til Horsens – til Iversens Cylinderservice.



Sidedæksel, ventildæksel og bundkar er blevet rengjort, slebet og malet.



Den renoverede motorblok venter på at få en beskyttelsesplade på toppen, inden jeg går i gang med at rengøre, slibe og male i en lidt anden grøn nuance.

Fem til Seks uger senere ringe Poul, som er indehaver af Iversens Cylinderservice, og bad mig om at komme til Horsens med den anden krumtap. Han kunne se, at en af sølerne på min gamle krumtap var slebet ned på et underligt undermål, og det brød han sig ikke om. Og så skulle jeg selvfølgelig også have de tilhørende hovedlejer og plejlstænger med. Som sagt så gjort.

Mens Poul arbejdede på motorblokken, var jeg gået i gang med at rense og rengøre alle beslag, dimser, skruer, skiver osv. skal monteres når motoren igen skal samles. Diverse beslag til motorophæng, forgårdsdæksel, bundkar, ventildæksel og bundkar er desuden malet med motormaling. Jeg mangler i skrivende stund faktisk kun at få rengjort dynamo og startmotor.

Topstykket er rensat indvendigt gentagne gange for at fjerne kalk og rust fra vandkammeret, og det er efterfølgende trykprøvet i en balje varmt vand og derefter planslebet hos Au2parts i Aalborg Øst. Ventilæderne fik jeg fræset ved hjælp af Niels Jørns gamle håndfræser, og ventilerne er slebet til den store guldmalje, og som noget af det sidste er topstykket blevet malet. Inden for de næste få dage bliver ventiler og ventildæksler igen monteret i topstykket.

Den renoverede motorblok er kommet hjem. Den har fået nye stempeling, nye stempelpindslejer og delvis nye hovedlejer. Lejesølerne er slebet og plejllejerne er boret, så alle seks plejllejer er ens. Jeg har monteret bundkarret fra Blitzmotoren og en akrylplade på toppen af motoren for at beskytte de ædle dele, mens jeg renser og maler blokken. Det bliver spændende at komme til at samle en helt ”ny” motor igen.

Når det er overstået, skal vi have selve bilen gjort klar. Da den stod med utæt motor sejlede det med vand under bilen, og det har sat sine spor i form af mug og svampelignende belægninger i dele af motorrummet og forhjulsophængene, men det ser heldigvis ud til, at det kan klares med en afvaskning af det gamle tectyllag, måske lidt klatmaling og så naturligvis et nyt lag beskyttelse. Og så skal bremses, lygter og styretøj naturligvis efterses, så vi kan få bilen synet inden den skal på vejene igen.

Der kommer en opdatering, når vi er køreklar en gang i løbet af sommeren.

Verner

FRA KONGELIG GARAGE TIL LINDHARDTS MEJERI.

Sådan gik det til, at Krone 5 kom i gode hænder hos mejeriejer Niels Henrik Lindhardt i Aabybro

Da kronprins Frederik og kongehuset besluttede at sælge den ældste Krone 1 (der på det tidspunkt var rykket ned i hierarkiet som Krone 5), havde den kørt 136.000 kilometer. Så det var altså på ingen måde en udslidt bil, men tværtimod et køretøj, der havde sit "swung" og sin udstråling i behold, da autoforhandler Søren Sørensen, Læborg Auto, hentede den 45-årige adstadige dame hjem til sin samling af veteranbiler i Vejen sidst i september 2015. Hvad han måtte punge ud for damen er en hemmelighed, men alene afgiften til staten løb op i ca. 70.000 kr. oplyste han til lokalavisen JydskeVestkysten, der naturligvis var på pletten, da den royale bil landede i byen. Længere oppe i Jylland – nærmere bestemt i Aabybro i Jammerbugt – havde bilentusiasten og mejeriejeren Niels Henrik Lindhardt en plan: Han og fru Alice's sølvbryllup stod for døren, og Alice skulle have en gave, der ikke var til at tage fejl af, nemlig en åben hvid Rolls Royce fra 1968, som han vidste stod hos Læborg Auto i Vejen. Den første bil, der sprang dem i øjnene, da de kom ned til Søren Sørensen, var Krone 5! Den var dog ikke til salg, fik de at vide, - og desuden havde han mange tilbud fra udenlandske samlere. Det blev ved den hvide RR, som Søren Sørensen kørte til Aabybro og afleverede. Der fik han så lejlighed til at se den anselige samling af fine



gamle biler, som stod i Lindhardts garage, og han fandt ud af, hvad de blev brugt til. Ved siden af sin mejerivirksomhed kører Niels Henrik Lindhardt nemlig Limousinekørsel. Jorden var gødet. I november tog Lindhardt med sine to sønner, Niels Jørgen og Hans Christian, til Vejen. Sønerne ville gerne se, hvad det var for et køretøj, forældrene gik og snakkede om. De faldt i snak med Søren Sørensen, og efter lang forhandling blev de inden dagen var omme enige om, at bilen skulle til Aabybro. Det skete 3. januar 2016. Beløbet for ny erhvervelsen er stadig en hemmelighed, men at Krone 5 bliver et kært eje for familien Lindhardt i Aabybro, er der

ingen tvivl om. Det kongelige køretøj skal selvfølgelig ud at mærke den nordjyske asfalt under gummisålerne.

Til særlige lejligheder - Men det bliver kun ved helt særlige lejligheder. Det er en unik og speciel bil, så det skal begivenheden også være, lover Lindhardt, der er meget glad for, at Daimleren stadig har kong Frederik IX's originale nummerplade, K6056. Krone 5-pladen fulgte også med, men den må han dog lade blive hjemme, når bilen skal ud på de jyske veje. Så kongelige er de trods alt ikke i Jammerbugt. Hvad enten det bliver ham eller en anden i familien, der skal overtage polerekluden efter den kongelige garagemester, når Krone 5 skal shinses op, så ligger det helt fast, at både den og de øvrige køretøjer får den opmærksomhed, der skal til: - Jeg så et program på DR3 - Cars that Rocks. Her blev der sagt, at vores type biler skal man passe på, for vi har dem kun til låns; der er altid nogen, der vil have dem. De kommer aldrig til at blive skrottet, pointerer Niels Henrik Lindhardt.

DAIMLER DS420 VANDEN PLAS LIMOUSINEN: ET "GADEKRYDS" MED STIL

Det begyndte med aksler til hestevogne Vanden Plas var oprindeligt en lille belgisk virksomhed grundlagt af smeden Guillaume Vanden Plas og hans tre sønner i 1870 i Bruxelles. De startede med at lave aksler til hestevogne, der blev brugt som hyrevogne. De begyndte dog senere selv at producere hele hestevogne – alle "custom



Alice Lindhardt k en åben Rolls Royce i sølvbryllupsgave - og det førte til atter en bil-erhvervelse

made” - på bestilling fra kunderne. I 1908 havde de 400 ansatte, der alle lavede specialbyggede hestevogne – 300 om året. Arbejdsstyrken kom i årenes løb op på over 750. Produktionen i Belgien stoppede dog i 1934 (nu var det selvfølgelig karosserier til biler, der blev produceret), men forinden var der startet produktion på licens i andre lande, bl.a. i England, hvor Warwick Wright i 1913 fik licensen. Under Første Verdenskrig gik aktiviteterne i England over i flyproduktion, da rettighederne til navnet blev købt af Aircraft Manufacturing Company i Hendon uden for London. Med noget besvær kom der gang i bilproduktion efter krigen. Fox Brothers købte rettighederne til navn, licens og goodwill i 1923, og produktionen blev flyttet til Kingsbury. I årenes løb kom Vanden Plas til at lave karosserier til hyrevogne for flere af de store producenter. Herhjemme genkender vi nok mest navne som Bentley, Daimler og Rolls-Royce. Under Anden Verdenskrig blev det igen flyproduktion, der stod i højsædet, og produktionen af de håndbyggede hyrevogne stoppede.

OPHAVET FORNÆGTER SIG IKKE

Efter Anden Verdenskrig og diverse

opkøb og sammenlægninger i den britiske bilindustri fortsatte Vanden Plas-navnet med at være garant for top-end håndbyggede luksus hyrevogne, stort set altid custom made – altså udstyret efter hver kundes individuelle ønsker.

Daimler DS420 har således bestanddele, der oprindeligt kom fra flere velrenommerede bilproducenter: Daimler var opkøbt af Jaguar, da produktionen af DS420 startede i juni 1968 som efterfølger for modellen DR450 og Vanden Plas Princess Limousine, 4,0 liter. Vanden Plas forlængede karosseriet fra Jaguar Mark X med 21 inches (53 cm), ligesom motoren var en 4,2 version af Jaguar XK, 6-cylindret. Gitteret fortil matchede Daimlers og således hele vejen igennem for at fuldende køretøjet til det elegante ”gadekryds”, med et touch af Jaguar i udseende men dog sin helt egen personlighed. Bilen blev produceret på fabrikken i Kingsbury frem til 1979. Da lukkede denne fabrik ned, og herefter blev modellen lavet hos Jaguar i Coventry, indtil sidste bil kørte derfra i 1992. Modellen nåede at få et par ansigtsløftninger undervejs, såsom mindre træværk i kabinen, glasadskillelse i ét med elektrisk op og ned funktion og rustbeskyttelse.



Krone 5



Daimler Limousine DS420

FAKTA

Nu til præstationsevnerne:

Gear: Tophastighed 114 miles i timen (183 km/ timen), mellemhastighed 82 miles i timen (132 km/timen), lav 52 miles i timen (84 km/timen)

Acceleration km/t:

0-100: 3,1 sek.

Benzinforbrug: 4-6,5 km/liter

Det tekniske:

6 cylindre. Kapacitet: 4,2 liter motor, 245 HP v. 5.400 omdrejninger pr. min.

Affjedring: For og bag, uafhængig.

Pris (1970):

3.732 Pund. Totalt inkl. skat 4.874 12 sh. 6d.

Eller udstyret som min: 5.638 11 s. 10 d.

Kan den komme ind i indkørslen?

Længde: 18 fod 10 inches (5,47 meter), bredde 6 fod 5 in (1,95 meter), højde 5 fod 4 inches (1,63 meter)

REGISTRERINGSATTEST		DANMARK	
CERTIFICAT D'IMMATRICULATION		(DK)	
(D) Mærke DAIMLER	Registreringsdato 12. 05. 05	(A) Registreringsnr. K 6056	Check 9
LIMOUSINE	Mærkekode 1005300401	Ændringsdato 12. 05. 05	Motorkr. 87
(E) Stølnummer 1M20009	Nummerpladefarve	(B) Registreret første gang 03. 03. 70	
(C) Ejers (brugers) navn og adresse KRONPRINS FREDERIK Amalienborg Slotspl 7 1257 København K	Drivkraft BENZIN	Kiv/L. 2125	Maksimallast (kg) 575
Flere ejere (brugers)	Egenvægt (kg)	F) Totalvægt (kg) 2700	Skatteakseltryk (kg)
Ejers navn og adresse, hvis ejeren ikke er bruger	Godkendelsesnummer	Største akseltryk (kg)	Akselantal 2
Flere ejere	Godkendelsesdato 28. 04. 05	Pass. antal	
Godkendelser, udstyr m.v. KLAUSUL (SE TOLDDATTEST)	Tilkøbt. køretøjs nummer	Tilkøbning	
Oplysninger ved syrofti sammenkobling	Periodisk syn (valgt/synsdato)	Anmeldt til	
Art PERSONBIL	Anvendelse PRIVAT PERSONKØRSEL	Tolddato 12. 05. 05	Toldsted 06
TOLDDATTEST VED OMREGISTRERING	Tolddokument	TOLDDATTEST	
	B/kode	Periode	Portefølje
	0	0	00

MO 2017 (09-42)

CENTRALREGISTERET FOR MOTORKØRETØJER

KRONE 1	DAIMLER LIMOUSINE 1 M
Tilgødet: 5.3.1970	Afgødet: 16.9.2015
Købspris: 76.340,- incl. MOHS + g.l. Krone 1 25.000,- Ch.nr. 20.009 63402592	
Police: Nye Danske 34-09231 (Forsikringssum 70.000,-)	



Søren Sørensen (th.), Læborg Auto a leverer til Niels Henrik Lindhardt 3. januar 2017

POPULÆR I KONGEHUSENE

Alle limousinerne er håndbyggede og indrettet efter kundens ønske. Nogle blev indrettet som rustvogne og brugt som sådan, andre kunder ønskede indretning til afholdelse af møder med fjernsyn, computer og barskab. Hver kunde sit behov, fra bryllupskørsel til begravelse og bestyrelsesmøder.

Kongehuse og ambassader i flere lande har i årenes løb flittigt brugt og bruger stadig Vanden Plas Limousinen til transport til og fra officielle begivenheder, såsom statsbesøg, bryllupper og barnedåb. Den engelske Queen Mother har i årenes løb haft fire forskellige modeller, og også dronning Elizabeth II har to. De fleste kan sikkert huske prinsesse Dianas begravelse – hendes rustvogn og de efterfølgende biler i kortegen var denne model.

POPULÆR HOS STJERNERNE

Filmrollerne Bilentusiaster har måske også bemærket, at DS420 gør sig godt på film. For eksempel i James Bond-filmen Tomorrow Never Dies fra 1997, hvor Mr. Moneybags og James Bond kører i bilen til Heathrow Lufthavn eskorteret af politi på motorcykler. Andre film, hvor bilen spiller en rolle: Patriot Games m. Harrison Ford (prins Charles er i bilen og målet for en IRA-bombning ved Piccadilly Circus) Vampyrens lærling: Bilen er lavet om til et uhyggeligt nærmest selvkørende monstrum med lys underne og otte frontlys. Da Vinci Mysteriet: Sir Leigh Teabing og gæster hentes i lufthavnen og gemmer sig på gulvet for at undgå politiet. Eurythmics musikvideo: Annie Lennox bliver kørt rundt i bilen. C.A.T.S. Eyes, tv-serie: Don Warrington kører rundt i bilen, som han kalder "den frække Daimler", når han bliver taget i at køre for stærkt.

DAIMLERNE I DET DANSKE KONGEHUS

Krone 1: Kong Frederik købte den første Daimler Vanden Plas DS 420 i 1970 og fik den sejlet til Danmark. Prisen var 76.340 danske kr. inklusive moms. Den originale toldattest viser, at den blev registreret 3. marts 1970 med registreringsnummeret K6056. Køretøjet blev forsikret i Nye Danske for 70.000 kr. Bilen var først og fremmest beregnet til dronning Ingrid's brug, men indgik fra starten i kongehusets flåde af biler til brug ved officielle lejligheder. Efter kong Frede-



Interiør: Chau ørens arbejdsrammer i Damileren.



Interiør: Daimlerens luksuriøse passager afdeling



Niels Henrik Lindhardt og Kronebilen

fortsat.

riks død i 1972 var bilen naturligt stadig dronning Ingrids, og hun brugte den frem til sin død i år 2000. I 2005 fremgår det af registreringsattesten, at ejerskabet overgik til kronprins Frederik. Krone 2: Den nyeste af de tre, købt i 1994 i forbindelse med prins Henriks 60-års fødselsdag.

Bilen er bygget i 1989 og blev købt let brugt (fremstillingen stoppede jo i 1992) – 1500 km havde den kørt, hos den svenske Daimler-forhandler, der havde brugt den som demonstrationsmodel. Krone 5: kom til i 1986 og kørte som Krone 2 indtil 1994, hvor den rykkede ned i hierarkiet, efter at den nyeste kom til i 1994. Krone 5 er også officiel tjenestebil.

Kongehusets biler er alle forsynet med en nummerplade med kongekrone efterfulgt af nummer. Denne nummerplade med kongekrone må dog ikke bruges i udlandet, hvorfor de pilles af og skiftes, hvis de skal over landets grænser. Kongekronen bliver også piller af, hvis det er andre end medlemmer af kongefamilien, der bliver transporteret i bilen.

Kongehusets garagemester, Bjørn Kvist Ottens, fortæller til Børsens magasin Pleasure, at han aldrig kunne drømme om at sende disse fine biler gennem en vaskehal.



Kong Frederik d. 9. & Dronning Ingrid

De bliver poleret med knofedt, og det tager sin tid – det tager ham for eksempel to dage at polere Store krone op, oplyser han. En gang hver 14. dag bliver de store biler ”luftet”, så motorerne ikke står og ”falder sammen” imellem de kongelige køreture.

FRA FOTOALBUMMET

Krone 1 (der de sidste år i kongehuset blev til Krone 5) har været brugt af den kongelige familie ved et utal af lejligheder siden 1969.

I de seneste år har den sørget for, at to kommende prinsesser er kommet sikkert og standsmæssigt til kirke i deres store brudekjoler med lange og fyldige slæb:

Mary og Marie. Prins Christian har ligget her i sin mors arme i sin dåbskjole, inden dåben i Christiansborg Slotskirke.

Mange år før sad hans far, kronprins Frederik og hans bror, Joachim, spændt og ventede på at hoppe ud fra bilen, inden de fulgte med deres forældre, dronning Margrethe og prins Henrik, ud til første skoledag på Krebs' Skole. Det var i 1974.

Her har kong Frederik og dronning Ingrid sikkert fået sig mange gode snakke på vej til en indvielse eller åbningen af Folketinget, mens kong Frederik fik sig en smøg og askede i askebægrene - de ”fortvivlende små tingester”, der var bygget ind i armlænet. Og dronning Ingrid kunne glæde sig over sine fingernemme folk, der havde fixet det lille kosmetikspejl i etuiet på døren ved siden af hende - nu kunne hun friske læberne op og sikre sig, at alt var perfekt, inden hun åbnede døren, trådte ud og mødte folket med et lysende smil.

Kilder: Kongehuset.dk, pleasure.borsen.dk, jv.dk, berlingske.dk, wikipedia, myds420.info, registreringsattest, toldattest
Tekst og oversættelse: Lene Shannon

Gennem de sidste små 10 år, er jeg blevet grebet ret seriøst af, hvad der gjorde at verden fra 1939 blev kastet ud i en krise, som vi efterfølgende betegner ”2. verdenskrig” (WWII). En fuldstændig afsindig krise, som kostede op imod 80.000.000 mennesker livet. Mennesker, der ikke behøvede at dø, hvis verden havde givet plads til forskelligheder, og respekteret folkeslag ligeligt m.h.t. behov, ønsker, rettigheder og religion. – Ingen nævnt – ingen glem!

Der er ingen tvivl om, at WWII, set ud fra en ”mekanik-freaks” synspunkt var helt fantastisk spændende. Tyskland byggede fly som satte nye standarder, Panserkøretøjer som var årtier foran deres tid – men de var samtidigt dybt afhængige af hestetrukne køretøjer for at kunne rokere på deres styrker... (4,2 mill heste var i ”tysk tjeneste”..

De allierede begyndte i realiteten deres oprustning omkring starten af krigen, da Pr. Roosevelt kontaktede GM’s udviklingschef – danskeren William S. Knudsen for at få ham til at systematisere, organisere og optimere USA’s oprustningsindustri. USA valgte en anden tilgang end Tyskland – MASSEPRODUKTION! Anekdoten er: ”Enhver tysk soldat havde en opfattelse af, at når en amerikansk soldat fik et gevær i hånden, så fik han også en Jeep! – så hørte man den karakteristiske lyd fra en Willys jeep – så blev man bange! – meget bange!”

Hele dette helvede – for det ER hvad vi taler om! – sluttede, og til dels lærte vi noget af det – men kun til dels. ”Vores verden” blev delt op i en øst og i en vest – blok, hvor forholdet var ikke bare anspændt men decideret skrøbeligt. – En balance baseret på magt og frygt – på ingen måde af respekt og menneskelighed!

De forhold udviklede sig til den periode vi i dag kalder ”Koldkrigstiden” – den tid bl.a. jeg blev født ind i og er opvokset i.

Vi har for få uger siden haft besøg i klubben af Bodil Frandsen, som fortalte om Reagan Vest. – den danske kulmination af netop den tid.

På den mekaniske side – og det er jo den alle vi, der kan huske Berlinmurens fald den 9/11-1989, kender til, betød at man, populært sagt, teede sig som pindsvin! – man sikrede sig efter bedste evne med alskens isenkram, der kunne forbedre ens egne chancer for at overleve, og som på bedst mulige måde kunne være med til at gøre ”helvede hedt” for uvennerne. Devisen var tydelig – NÅR de andre slår først – skal vi slå igen, så de aldrig kommer op at stå igen! (min udlægning). En tilgang der lige så nemt kunne have udslettet jordkloden som det modsatte.

I den tid blev der brugt vanvittigt mange ressourcer på at ”kunne forsvare sig” – og med en bilentusiasts øjne, er det svært at undgå fascinationen af det, man faktisk udviklede. De køretøjer der blev udviklet i perioden, var dem jeg stiftede bekendt-



I Sverige ligger lidt nye futsko til den nye „lille bil“. Når de er monteret mener jeg at være 75% klar til syn, - de skal bare lige bakses hjem. Hjulene vejer cirka 500 kg, og hvert hjul har en diameter på 125 cm

skab med som værnepligtig. – Altså køretøjer fra NATO – landene. Jeg som CF-er, havde adgang til Dodge/Desoto fra USA, FWD fra England, køretøjer fra sidst i 30-erne til afslutningen på WWII. Mercedes 311/312, 911, 1113 og ”min bil” en 1330 CF’s største lastbil (13 ton/130 HK) fra 1954-1975 – foruden ”småkravlet” – VW pickups, Van/minibus..

For ganske få år siden opdagede jeg hvad Svenskerne producerede i samme periode – altså før og op til min værnepligtstid... Det er sørgeligt at sige det, men i min optik vinder svenskerne på point!

Derfor min fascination af Scaniaen. Og hvad er det så for et ”maski-mekanisk monster” jeg har købt:

Bilen er fra 1976, Det er en Scania TGB40 eller en SBAT. Grundlæggende en Scania 111. Kravene til TGB-typen var, at de skulle honorere følgende krav – alt gælder selvfølgelig fuldt lastet bil:

1. 80 % af delene skulle kunne findes på civile biler
2. frihøjde 40 cm
3. evne til at forcere op til 80 cm vand/mudder
4. Kan klatre op af en 35 graders stigning
5. køre på langs af 41 graders stigning
6. Være forsynet med spil der kan fungere både for og bag (tgb 40 = 11 tons)
7. Spil og bil skal kunne arbejde sammen
8. dækkene skal kunne tåle 10 km kørsel, hvis de er punkteret
9. komfort-niveauet skal svare til en civil lastbil.

Min bil er fra 1976, og i hytten sidder

Scania SBAT111SA, Terrænglastbil 40, 6x6 (Tgb 40)

Specifications:

Type: Forward control, 6x6 truck
Engine: Scania DS11LB04, diesel, 300 hp, turbo-charged
Transmission: Scania GA763, automatic
 - 3 hydraulic and 3 mechanical gear (one mechanical gear used for towing and starting by towing)
Transfer case: Two speed, high-low
Axes: Scania RP620
Brake system: Dual circuit Bendix-Westinghouse air-brake system
Steering: ZF 8042, hydraulic
Electrical system: Bosch 24 volt
Front wheel drive: Air-operated, manually by an electrical switch
Differential locks at both axes: Air-operated, manually by an electrical switch
Winch: Hydraulic, pulling capacity 11000 kg.
 - 50 m of 19 mm steel cable
 Extra power take off on transfer case mainly on those with cranes
Weight: 11200 kg
Loading capacity: Recommended loading capacity 12000kg
Towing capability: Cross-country 12000 kg, Road 30 000 kg
Length: 7,78 m
Width: 2,49 m
Height: 2,85 m, with soft top 3,07 m
Fuel tank capacity: 167 liters
Top speed: 85 km/h
Different models available:

- Open cargo bed, length 4,21 m of cargo bed.
 - Cargo bed with soft top.
 - Open cargo bed with 3,5 ton HIAB crane.
 - **With personal cabin, seating for 10 persons + cargo bed length 2,39 m.**
 -
Wheels: Trelleborg, special rim, possible to drive up to 10 km with a flat tire.
 All cargo beds have built in extensions to assist with transportation of goods longer than 4,21 m.

Scania SBAT111S er en militær allwheeldrive lastbil, designet og produceret af Scania-divisjonen Saab-Scania til de svenske væbnede styrker.

Det fulde navn er:

Special Bulldog Allwheeldrive Tandem, generation 1, 11 liter Supercharged dieselenigne.

stadig konsollen til den computer, der blev benyttet til at styre missiler fra den kanon, som bilen skulle transportere. I øvrigt er der også her et lille stykke mekanisk "godbid": Bofors konstruerede en kanon, som brugte en B18 motor til at trække kanonens løb. – Når kanonen blev transporteret kunne motoren tilkobles hjulene på kanonen – og fjernstyres fra førerhuset på TGB 40.

Altså – vi taler om noget maskineri, som for 46 år siden var af en standard, så bilerne stadig er eftertragtede som militærkøretøjer, redningskøretøjer, nødhjælpskøretøjer - Ret imponerende!

En af mine mentorer, Peder Skov,

havde en skarp bemærkning til billederne af den: "DEN ER GRIM" – og det har Peder fuldstændigt ret i – køn er den ikke – men mekanikken er spændende.

Hvis I ser efter, kan I se en lille kran på bagsmækken. Flere af bilerne havde denne kran til at løfte eks. Ammunitionskasser op på ladet. "hytten" på ladets forreste ende, er beregnet for transport af op til 10 mand.

Der er en lille sjov detalje mere – Fordi min TGB40 er fra 1976, kan den synes med de eksisterende forlygter.

Er bilen yngre, skal nærlýset flyttes ned i eller under kofangeren – altså en konflikt i forhold til at holde bilen original.

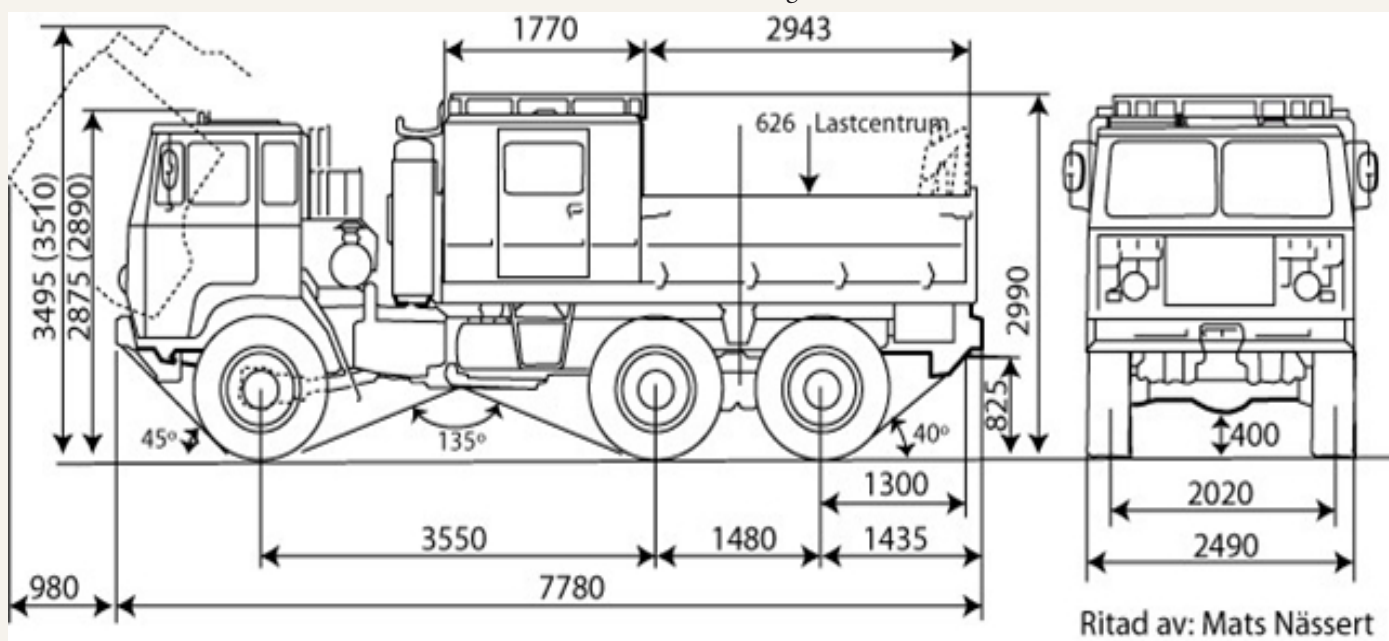
Status på min TGB 40: Årgang 1976
KM 19400 (!) Rust meget lidt
Farve – "partifarven" = lyserød, men det bliver der lavet om på!

Ønsket opbygning: Mandskabshytte + kapel/ruf, evt 3,5 tm kran.

Førerhus: medtaget i middelsvær grad! – men det der skal virke – virker!

Lige nu har jeg det lidt "betændt" med alt det der "arbejde" ... Alt for meget af min fritid bliver ødelagt, så jeg kommer nok ikke ud at køre de første uger af sæsonen, MEN jeg kommer! Og jeg har grejet med så I alle kan komme med hjem igen - glem Falck!

Peter Adamsen



Scania TGB 40 i måltegn og i militæransættelse



Køb, Salg og Bytte

SÆLGES

MGB, årgang 1970.

Vores trofaste MG igennem 24 år skal nu sælges for at give plads til nyt projekt. Bilen er løbende restaureret igennem årene og har f.eks fået al rust lavet, nye skærme, nye bremsekalibre og skiver, læderindtræk, vandpumpe generator, tandstang og meget, meget andet.

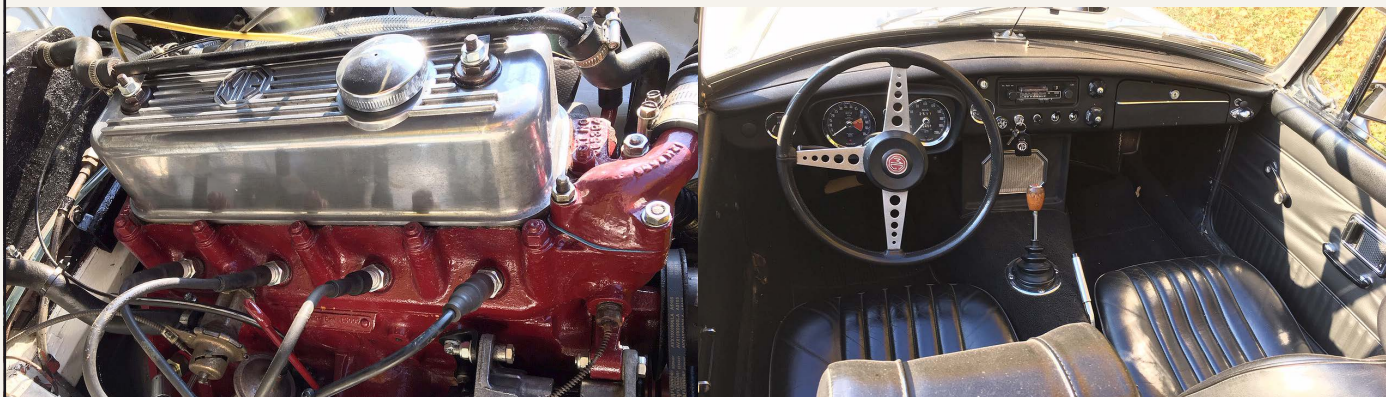
Den skal have lavet dørene for at stå helt skarp; der medfølger en fin rustfri dør samt nyt dørblik til begge sider. Bilen kan med lidt varsel inspiceres på lift.

Den er lige blevet synet. Prisen er fast lav vinterpris, eventuel kan LandRover eller Norton projekt indgå i handlen.

Pris: 75.000,- kroner.

Henv. til Peter R. Hansen.

Tlf.: 40 80 24 97 eller prh@v12-e.dk



SÆLGES

For Mercedes fans.

Gaveæske med 2 stk. Gold plated Pater Mate pencils med Mercedes-Benz logo. Prisforslag kr. 300,00.

Birger Jensen tlf.: 40 51 39 15

btbj@outlook.dk



SÆLGES

Veteran værktøj.

En ny original nøgle til Mercedes-Benz modellerne 170, 180, 190C-/8 og 123 med flere. Nøglen er til afmontering af påfyldningsproppen på gearkassen, når man står/ligger under vognen. Man undgår afmontering af indvendig beklædning.

Original nr. 110 589 0007G er indpræget.

Pris: Kr. 200,00

Birger Jensen. Tlf 40 51 39 15.

Mail: btbj@outlook.dk



SÆLGES

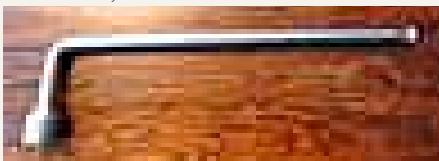
Mercedes-Benz hjulnøgle til veteranen.

En original 17 mm Mercedes-Benz mat forkromet hjulnøgle med indstempled „Mercedes-Benz“.

Pris: Kr. 150,00.

Birger Jensen, tlf. 40 51 39 15.

Email: btbj@outlook.dk



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,-

Annoncepriser i Hornet

Helside:	184mm x 265mm	kr. 1500
Halvside:	184mm x 130mm	kr. 785
1/3 side:	184mm x 85mm	kr. 540
1/4 side:	184mm x 62mm	kr. 410

Prisen er pr. nummer. Normalt bestilles annoncen for et år af gangen. Det vil sige seks blade. Farve og sort/hvid er samme pris. Der bliver ikke lagt moms til prisen. For andre størrelser – kontakt redaktøren.

SÆLGES

Ford A 1930 Cabriolet.

Bilen er pæn og velholdt, og med ny kuffert fra USA.

Pris: Kr. 175.000, -

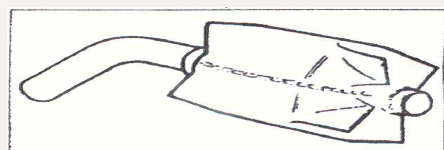
Henvendelse til Torben Pedersen

Tlf.: 51 70 41 00 eller mg@netpedersen.dk



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

Dines Raahaug

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

*Der henvises til selskabets indtegningsregler.

vi glæder os til at tegne din forsikring.





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.

★ ★ ★ ★
USBILDELE.DK



Gudumholmvej 21

9280 Storvorde

21661999