



hormet



Februar 2013 Nr. 1 47. årgang



- En håndværker i selskabstøj. Sådan beskriver Henning Klausen selv sin nu færdigbyggede Merley, som officielt er en Volvo 210 „med konstruktive ændringer“.
- Biler med 12-cylindrede motorer findes der ikke så voldsomt mange af, men nu er der kommet (endnu?) én til Nordjylland. Læs mere på side 13.

-medlemsblad for:

Nordjysk Vintage Motor Klub

Klubadresse

Nordjysk Vintage Motor Klub
Forchhammersvej 5
9000 Aalborg

Klubmøder

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

Klubblad

HORNET udkommer seks gange årligt. Indlæg med eller uden stavfejl sendes til Redaktøren.
Hornet kan også læses på www.nvmk.dk.

Næste deadline – 15. marts 2013.
Eftertryk er kun tilladt med tilladelse fra Hornet og/eller den pågældende skribent/fotograf.
Rubrikannoncer som omhandler køretøjer, tilhører m.m. er gratis for medlemmer. Veteranbilannoncer er gratis for alle.

Klubben på www

Klubbens web-adresse:
www.nvmk.dk

Klubben på Facebook:
www.facebook.com/nordjyskvintagemotorklub
Webredaktørens e-mailadresse:
webmaster@nvmk.dk

Veteranforsikring

Som medlem af NVMK er det muligt at erhverve en fordelagtig forsikring. Kontakt klubbens forsikringsfolk på email: forsikring@nvmk.dk, eller på tlf.: 40 81 66 54 tirsdag og torsdag 18.00-20.00
Se også annoncen bag på bladet.

Klubbussen

Klubben råder over en ældre bybus, som blandt andet bliver brugt, når klubbens medlemmer skal til stumpemarked i Fredericia og Herning.
Tilmelding til turene og andre spørgsmål angående bussen:

Hans C. Hansen
Lærkevej 110
9700 Brønderslev
98 88 7170 – 24 40 85 18

Bestyrelsen

Formand:
Poul Kristensen
Dalstrøget 8, Sønderholm
9240 Nibe
98 34 15 00
formand@nvmk.dk

Tur- og festudvalg:
Peter Adamsen
Stoholm 18
9270 Klarup
20 93 45 87
udvalg.tur@nvmk.dk

Kasserer: Adresseændring, Ind-/udmelding
Karen Winther
Plateauet 13, 1. th
9000 Aalborg
24 25 55 92
kasserer@nvmk.dk

Sekretær:
Gerner Nielsen
Rågevej 9, Gudumlund
9280 Storvorde
40 81 66 54
sekretaer@nvmk.dk

Redaktør:
Verner Johnsen
Emil Reesens Kvarter 15
9700 Brønderslev
40 27 60 38
redaktoer@nvmk.dk

Teknisk udvalg/Reserveledelsesforvalter:
Albert Bering
Solvangsvej 6, 2. Tv
9000 Aalborg
20 26 11 31
udvalg.teknik@nvmk.dk

Lokaleforvalter:
John Nymann
Aagade 2, Gudumholm
9280 Storvorde
51 24 39 32
lokaler@nvmk.dk

Supleant:
Steen Christensen
Mågevej 16
9000 Aalborg

MIB – VW klubben

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

Kalender

1.-3. feb.: Bremen Classic Motorshow
www.classicmotorshow.de/

11. feb. 19.00: **KLUBAFTEN**
Ib Lyngge fortæller om MG biler fra 1945 til 1980
Læs mere på side 5.

23. feb. 08.00-14.00: Viborg Knallert stumpemarked.
Vognmagervej 6, 8800 Viborg
www.vkka.dk, Tlf.: 42 17 67 30

7.-10. mar.: Retro Classics - Stuttgart
www.messe-stuttgart.de

9.-10. mar. 09.00-17.00: Fredericia Bilmesse & Brugtmarked.
www.bilmesse-brugtmarked.dk
Klubbussen kører lørdag.
Tilmelding til Hans på tlf.: 98 88 7170 eller 24 40 85 18.

11. mar. 19.00: **KLUBAFTEN**
Tyndpladebearbejdning. Temaaften på Tech College i Aalborg.
Læs mere på side 4.

23. mar. : Stumpemarked i Herning
Klubbussen kører hvis der er tilslutning.
Tilmelding til Hans på tlf.: 98 88 7170 eller 24 40 85 18.

30. mar.: **MIB EASTER SWAP MEET.**
Forchhammersvej 5, Aalborg

08. apr. 19.00: **KLUBAFTEN**
Overflader på motorkøretøjer
Temaaften på Tech College i Aalborg. Læs mere senere.

11.-14. apr.: Techno Classia Essen
www.siha.de

13. apr.: Veteranlastbil og -brandbiltræf.
Dæmningen 2, 8620 Kjellerup
www.jyskbrandmuseum.dk

13. apr. 09.00-15.00: Motor Nostalgi på Østervold i Randers.
www.dmvc.dk

27. apr.: Motortræf og stumpemarked
Kristiansmindevej 14,
8500 Grenaa
www.motorsamlingen.dk

27. apr. 09.00-15.00: Veteranlastbiltræf
Borgergade 43, 9620 Aalestrup
www.aalestrupclassic.dk

Vi byder velkommen til nye medlemmer

4. maj. 09.00-16.00: Aars Stumpemarked & Veteranudstilling.
www.aars-stumpemarked.dk

4. maj 10.00-16.00: Classic car træf i Sæby
Classic Car Club Sæby, afholder træf, for europæiske classic cars.

07. maj: Skagensløbet
100 års jubilæumsløb.

09.maj: KLUBLØB

Der arrangeres løb med start ved NVMK's klubhus, og med mål ved Kulturhuset Veddem Sal
Læs mere i næste nummer.

09. maj 08.30: Jespershus. Sæsonstart med veteranbiludstilling

13. maj 19.00: KLUBAFTEN
Detaljer kommer senere.

17.-19. maj: Classic Race Aarhus
www.craa.dk

25. - 26. maj: Hjallerup Stumpemarked & Motorhistorisk Træf
www.hjallerup-museum.dk

01. jun.: NVMK tur til Læso
Læs mere side 8.
Tilmeldingsblanket på side 23.

01. jun.: Stumpemarked i Gjern
www.jyskautomobilmuseum.dk

1.-2. jun.: Veterantræf Kongensbro
Arrangør: Motor- og Traktorklubben Jylland www.mtkj.dk

05. jun. 10.00-17.00: Træf- og Køretøjsdag på Wedelslund Gods

16. jun. 09.00: FÅRUP SKOVHUSLØB
Afventer endelig bekræftelse af dato

22. jun.: JUBILÆUMSARRANGEMENT
Se kort notits på side 8.

4.-7. jul.: Goodwood Festival of Speed
[Goodwood Revival Meeting](http://www.goodwoodrevivalmeeting.com)

12.-14. jul.: MIB SUMMERMEET
Frøerlundsparken, Øster Hurup.

3.-4. aug.: Copenhagen Historic Grand Prix - www.chgp.dk

12. aug. 19.00: GRILLAFTEN

1990 Ole Gadegård
1991 Leif Poulsen
1992 Niels Sandberg
1993 Keld Fuglsang Nielsen
1994 Kenneth Lindhart

Blegkilde Alle 30
Højbakkevej 29
Johs. V. Jensensvej 10
Mylius Erichsensvej 42
Hedeagervej 1 C

9000 alborg
9440 Aabybro
9200 Aalborg SV
9210 Aalborg SØ
9500 Hobro

Formandens spalte.



Et ønske til jer alle om et godt nytår, og glæden ved snart igen at kunne luften vores køretøjer, samt at vi ses igen, på tværs af køretøjers mærker og arbejdslivets forskelle. Fuglene synger allerede i hækken.

Uagtet vinterens kulde og mørke arbejder klubbens bestyrelse/udvalgsmedlemmer med indeværende års kommende arrangementer. Ligeledes er jeg forvisset om, at der i disse måneder blandt klubbens medlemmer foretages mange renoveringer/klargøringer til sæsonens begyndelse.

Medio januar måned havde vi igen

besøg af Evald Henneberg – en ren tryllekunstner m.h.t. renoveringer af motorer/pladedele m.v. Mange af os var noget misundelig over hans evner på dette område.

Debat omkring ytringsfrihed i vores lille land har været et stort diskussionsemne i de senere år. Og senest også i nærværende bestyrelsen, i relation til drøftelse af tekstmæssig indhold i Hornet. Har vi retten til at forkaste et indlæg? Ubetingset ja, men vil vi dette? Måske en seriøst overvejelse af dette fremover!

Poul K

Hvem giver rabat?

SynsHallen Aalborg Øst

SynsHallen Svenstrup

SynsHallen Jammerbugt

Brønderslev Bilsyn,

og

Støvring Bilsyn,

Husk at fortælle, at man ønsker at benytte rabataftalen straks man får kontakt, og man bør medbringe seneste nummer at Hornet med navn og nummer på bagsiden som dokumentation på medlemskabet.

Hvis du kender nogen, som måske også har lyst til at give rabat til NVMK's medlemmer, så få dem til at henvende sig til et af medlemmerne i bestyrelsen. Det behøves ikke at være en synshal.

LIDT FOR SJOV

Lis sidder på en café sammen med Bent. Pludselig opdager hun, at han har glemt at lyne sine bukser op.

- Bent, hvisker hun, garageporten står åben.
- Nå, så har du måske set min Mercedes? svarer han med et grin.
- Næhh - jeg så kun en lille Folkevogn uden stænklapper!

FLAUENSKJOLD

ALT I
Autolakker
Tapet & Farver

Sjællandsgade 36, 9000 Aalborg
Kastetvej 116, 9000 Aalborg

98 12 10 00
98 13 13 39

Indlæg fra Jesper Uhrenholt.

Til sidste nummer af Hornet havde vi modtaget et indlæg fra et af klubbens medlemmer, Jesper Uhrenholt, som havde haft en dårlig oplevelse på klubbens generalforsamling i november.

Vi bad Jesper om omformulere noget af indholdet, da vi var af den opfattelse, at kvaliteten var på et lavere niveau, end hvad vi ønsker at trykke i Hornet. Det skete ikke inden bladet gik til trykkeriet, og vi bragte derfor kun formanden Poul Kristensens kommentarer til indlægget i Hornet nummer 6 - 2012 på side 4.

Jesper har nu sendt os en let revideret udgave af sit indlæg, og det bringer vi her nedenfor. Hvis læserne føler, at der mangler lidt sammenhæng mellem dette indlæg, og formandens svar i sidste nummer af Hornet, kan det måske skyldes, at Jesper har valgt at slette et par afsnit i sit indlæg.

Jespers indlæg bringes fuldstændig uredigeret.

Redaktøren

LIDT AT TÆNKE OVER; MIT SIDSTE INDLÆG TIL HORNET.

Havde egentligt planlagt at tage i biffen og se en film med min kone, men jeg så muligheden for at være ægte nordjyde og dermed nærig så valgte at deltage i den forestilling som finder sted hvert år i alle foreninger, nemlig den årlige generalforsamling i NVMK.

Det er vel på 5 år jeg deltager i generalforsamlingen, og sikken et cirkus det er blevet til, værre år for år. Jeg har oplevet at folk som prøvede at lave et godt kassere

job blev gjort nar af, folk som skændes åbenlyst, en formand som kun holdt 1 år på posten, sidst men ikke mindst så opdagede jeg i år at Formanden for tur og fest udvalget var gået sin vej.

Hvad er det lige der er galt? Igennem de 5 år har jeg set folk bliver ældre, mere grå hår er på vej på dem som er NVMK medlemmer, unge mennesker skal man kigge langt efter.

Den sidste som forsøgte at rydde op i kælderen var en ung fyr, han blev også skræmt væk.

Der er tale om dalende medlemstal? Hvorfor? Jeg har set medlemmer som melder sig ud, de mobbes nærmest ud af andre medlemmer, hvorfor er mit spørgsmål?

Hvad er det man vil opnå?

NVMK var en klub med ca 800 medlemmer, hvorfor kommer der ikke flere på en klubdag? Hvorfor kommer der ikke flere til klubbens træf?

Har i gamle medlemmer tænkt over det?

Hvem skal tage over efter jer? Kig jer omkring i lokalet til en generalforsamling i NVMK, den som sidder jer nærmest er ældre end jer selv, folk hugges efter hinanden og er sure over små ting. I skræmmer de unge medlemmer væk.

Man taler tit i Danmark om at ungdommen er så doven og ikke gider noget.

Vi er en flok tosse unge mennesker som har kastet vores energi over gamle VW folkevogne, dem kan vi kende fra vores barndom. Jer ældre NVMK medlemmer

har "rigtige" veteranbiler som i kan huske fra jeres barndom. Vi beundre jeres energi med de gamle biler, vi VW folk har lidt nemmere ved at købe nye stumper, i andre må lave jeres egne stumper, hatten af for det arbejde som sådan en renovering så kræver.

Men hvorfor vil i ældre NVMK medlemmer så ikke godtage os unge mennesker som medlemmer? Hvad har vi gjort? Er vi for synlige i dagligdagen? Siger vi vores mening?

Jeg har skrevet mange artikler til Hornet og var meget tæt på at melde mig til redaktionen i dag, idet jeg selv har skrevet mange af de VW artikler som er kommet i Hornet. Jeg er efter aftens generalforsamling glad for jeg kunne holde min mund med at jeg gerne vil give et bidrag til Hornet.

Jeg har mange flere artikler som kunne bringes i Hornet men jeg orker det ikke, jeg gider ikke bruge tiden på at skrive artikler for så at vide at den årlige generalforsamlingen er genstand for kritik af folk. Fremadrettet skriver jeg forsat mine små minder og historier men bringer dem nu i VW regi og ikke til Hornet.

Men jeg tager hatten af jer ældre NVMK medlemmers evne til at få folk til at holde sig væk fra klub arbejde i NVMK, det gør i sku godt.

Jesper

Jubilæumsskrift?

I forbindelse med at klubben fylder 50 år i sensommeren, vil vi gerne bede klubmedlemmerne om hjælp med et par ting.

For det første er der givet mange gode historier fra klubbens første 50 år – Det kan være historien om et sjovt arrangement, en pudsig hændelse eller om farverige klubmedlemmer. Gamle billeder er eminente til at kalde alle disse historier frem, så find endeligt alt det frem der kan findes.

Vi har i udvalget (på Gry's opfordring) snakket om at det vil være fremragende om der kunne laves et lille „jubi-skrift“ som kan vedlægges Hornet, og optrykkes som velkomsthilsen til nye medlemmer. Vi har imidlertid brug for et par kreative ildsjæle, som kunne tænke sig at lave en konkret og afgrænset opgave for klubben.

- Vær nu ikke for beskedne – kom frit frem.

*pva. Turfestudvalget
Peter Adamsen*

Klubmøde 11. marts klokken 19.00.

Mandag den 11. marts klokken 19.00 skal vi på skolebænken.

Klubbens gode Tur- og festudvalg har lavet en aftale med Tech College Aalborg om at holde en temaaften om skære, bukke/bøje, tilpasse og svejse i tyndplade (karosseriblik).

Nu er det selvfølgelig ikke alle klubbens medlemmer, som har behov for at lære mere om dette emne, men vi er helt sikkert også mange, som kun kan blive klogere på dette område

I løbet af arrangementet kommer vi til at kigge nærmere på forskellige skæretekniker - herunder plasma, bukke plade i svingpresse og i kantbukker, valse, tilpasse plader og indsvejsse disse i eksisterende karosseridele.

Arrangementet finder sted på

TECH COLLEGE AALBORG

Tech College Aalborg
Sigrid Undsets Vej 3
9220 Aalborg Øst.

TILMELDING SENEST 4. MARTS

Da der skal fremskaffes materialer og lærerkræfter, er det vigtigt, at alle som ønsker at blive beriget noget mere viden om tyndpladebearbejdning, melder sig til Peter Adamsen på tlf.: 20 93 45 87 eller email: udvalg.tur@nvmk.dk senest den 4. marts.

Tech College er vært til en kop kaffe under vejs - det skal man ikke forklejne!

I april forventer vi at holde klubaften samme sted, hvor temaet vil være overflader på køretøjer.

Klubmøde 11 februar klokken 19.00.

Den 10. oktober 2011 havde Tur- og festudvalget inviteret Ib Lyngge til at fortælle historien om bilmærket MG.

De fremmødte hørte en passioneret foredragsholder tale om sit yndlingsemne: Morris Garage og alle bilerne og personerne, som hører til i den udvidede historie om bilmærket. Og tilhørerne fik et godt indblik i, hvilken enorm viden Ib Lyngge har om sin passion.

Ja, Ib Lyngge havde så meget at fortælle, at han denne efterårsaften kun nåede igen-



nem de første godt 15 år af MG's historie. Hvis vi springer helt over anden verdenskrig mangler vi stadig at høre om de 35 år fra 1945 til den 23. oktober 1980, hvor den sidste „rigtige“ MG forlod fabrikken i Abingdon.

MG BILER FRA 1945 TIL 1980

På klubmødet mandag den 11. februar 2013 klokken 19.00 får vi så muligheden for at høre om denne periode, idet det er lykkedes Tur- og festudvalget at overtale Ib Lyngge til at komme og fortælle fortsættelsen til hans tidligere foredrag om MG's historie.

Selv om det ved det første foredrag skinnede tydeligt igennem, at Ib Lynges hjerte først og fremmest banker for førkrigsmodellerne, er der ingen tvivl om, at vi kan se frem til en levende og detaljeret beretning om efterkrigstidens succeser og efterfølgende kamp mod overmagten i form af ledelsen af British Leyland.

Vi ses den 11. februar klokken 19.00 i klublokalerne på Forchhammersvej. Der er noget at glæde sig til.



Ib Lyngge ses her ved det første foredrag om MG. Den 11. februar er han der igen.

Stumpemarkeder i Fredericia og Herning.

Nu er det februar, og februar er ofte den måned, der bringer den hårdeste vinter, men det er også et signal til, at der snart er forår.

Og med foråret følger Bilmesse & Brugtmarked i FREDERICIA og Stumpemarked i HERNING.

Fredericia Messecenter slår dørene op for Bilmesse & Brugtmarked lørdag den 9. og søndag den 10. marts, medens stumpemarkedet i Herning finder sted den 23. marts.

DANSKE BILER I FREDERICIA

I forbindelse med Dansk Vintage Motor Clubs 50 års jubilæum har Dansk Vintage Motor Club sammen med Veteran Posten, HP-bilnostalgi og Forlaget Motorplogen gjort det næsten umulige, nemlig at skaffe følgende køretøjer til deres jubilæumsstand:

- Whisper I
- Whisper II
- Mini-El, bedre kendt som Ellerten fra Randers
- Kewet, såvel personbil som den sjældne varevogn
- Kewet 2000, prototype der desværre aldrig kom i produktion
- Logicar

- Danbilen
- SVJ selvbyggerbil fra 1967
- S 1, bygget af E. Sommer i 1950
- Joker, baseret på Volvo, bygget af Ole Sommer
- Jensen One, en fremtidsbil baseret på den dejlige Citroën XM
- Safari baseret på VW-bundramme
- ASRA selvbyggerbil, baseret på Citroën 2CV

SEKURA MINI

Og helt ekstra ordinært har HP-bilnostalgi i Skotland fundet og købt den fine lille bil, som Sekura A/S i Randers byggede i 1982-83 – navnet er Sekura Mini.

Motor og det øvrige teknik er hentet fra den ægte Austin Cooper, og motoren er boret op til knap 1400 ccm. En rigtig lille charmetrold med „mågevingedøre“, som man glæder sig til at vise frem for publikum.

I skrivende stund er den endnu ikke kommet hjem til Danmark, så bilen bliver udstillet, som den er i dag. Efter BilMessen vil bilen blive totalt renoveret, og på et senere tidspunkt vil den blive udstillet som aldeles „fabriksny“ i Fredericia. Og nej – Sekura Mini – er ikke til salg. Du kan finde lidt flere oplysninger på

www.bilmesse-brugtmarked.dk og på www.stumpemarked-herning.dk.

TAG BUSSEN TIL STUMPEMARKED

Den bedste og hyggeligste måde at komme til de to arrangementer på, er ved at tage bussen. Og her taler vi altså ikke om de offentlige transportmidler, men om klubbens fine gamle Volvo bus, som sædvanen tro kører til begge arrangementer om lørdagen.

Pladserne fordeles efter først til mølle princippet, så hvis du har planer om at skulle med er der ingen grund til at vente til sidste øjeblik med at kontakte Hans. Især til Fredericia er der tradition for stor efterspørgsel på pladserne i bussen.

Begge dage er der afgang fra Brønderlev klokken 06.15 og fra klubhuset på Forchhammersvej 5 i Aalborg klokken 07.00.

Tilmelding skal ske til Hans på et af følgende telefonnumre:

98 88 71 70 - 24 40 85 18.



Klubaften den 14. januar - Evald Henneberg restaurerer en Vincent.

Den 9. januar 2012 havde Tur- og Festudvalget stor succes med at invitere Evald Henneberg fra Viborg til at vise film og fortælle om renovering af sin Citroën Model A Coupé fra 1921.

Det var en meget spændende og lærerig aften, og der blev derfor stillet store forventninger til klubaften den 14. januar 2013, hvor det igen var lykkedes for Tur- og Festudvalget at overtale Evald Henneberg til at komme til Aalborg og vise film og fortælle om et andet af hans mange projekter. Denne gang drejede det sig om renovering af en Vincent HRD Rapid Motorcykel fra starten af halvtredserne.

Poul Erik Rask bød velkommen til Evald Henneberg og omkring 40 forventningsfulde medlemmer, hvorefter man startede filmen, som Evald havde optaget

hænet består af ca. 200 dele.

I alt blev der udskiftet ca. 160 dele, mellem 185 og 190 dele blev sendt til forkromning. Pris ca. 43 kr. per del. Alle skruer er nyfremstillede i rustfrit stål, og alle gevind var selvfølgelig specielle. Det er jo en Vincent.

Det store oliespild skyldes utætheder ved diverse aksler i motor og gearkasse. Pakninger var tilsyneladende ikke noget man brugte i England i den periode, men Evald fræse og drejede recesser alle de steder olien kunne komme ud, og der blev monteret pakdåser.

Evald meldte rent ud, at den specielle kobling på Vincent'en var noget lort, så han byggede en mere konventionel kobling, som virkede, og som passede direkte på motoren uden ombygning.



Evald Henneberg forklarer og gestikulerer så alle kan se det hele for sig.



Poul Erik Rask byder velkommen til Evald Henneberg (th) og de ca. 40 tilhørere.



I tasken har Evald en af de originale koblinger og en af de nyfremstillede udluftninger.



Og her er en af de koblinger, som Evald har haft stor succes med hos andre Vincent ejere.

gennem hele projektet.

Evald starter med at konstatere, at der egentlig er tale om en pæn motorcykel, men at olien vælter ud, og at den skal males.

Endnu engang må man imponeres af, hvor hurtigt og direkte Evald angriber de opgaver og udfordringer, han støder på i sådan et projekt. Det er som om, at han slet ikke er klar over, at noget af det kan være svært.

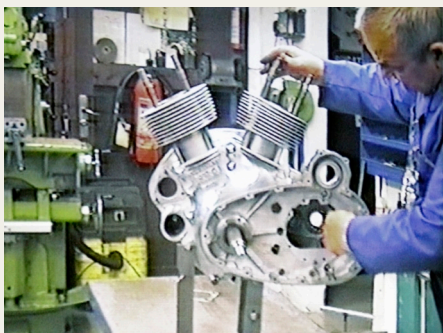
En Vincent er en temmelig kompliceret motorcykel: „Hvorfor gøre det enkelt, hvis det kan gøres besværligt?“ synes at være producentens filosofi. Alene baghjulso-

Filmen varede ca. en halv time, hvorefter der var tid til at stille spørgsmål til Evald. Der blev blandt andet spurgt ind til den kobling, som Evald selv havde fremstillet, og som han havde medbragt et eksemplar af.

Evald fortalte om en episode hvor han til et Vincent træf havde mødt en svensk Vincent kører, som var meget glad for sin motorcykel, men som var meget træt af, at han på grund af den elendige kobling ikke kunne køre på den.

Evald havde på det tidspunkt fremstillet 4-5 komplette koblinger, og en af dem havde han med til træffet, og den tilbød han svenskeren, som var meget overrasket over, at han bare kunne skifte koblingen, og så kunne han køre uden så meget som at skulle justere koblingskablet. Det var en glad svensker. Indtil nu har Evald bygget ca. 20 koblinger, hvoraf de fleste er endt i Sverige.

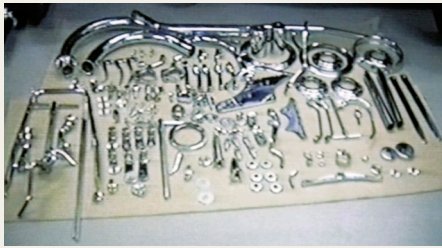
Ud over koblinger bygger Evald også tændingsanlæg og udluftninger til krum-



Så er Evald ved at være klar til at samle gearkassen. Det foregår gennem dette hul.



Efter en interessant film og mindst lige så interessant spørgetime overrakte Poul Erik Rask et par flasker vin, som aftenens hovedperson lovede at tage med hjem og dele med konen.



185 - 190 stumper netop hjemkommet fra forkromning.

taphuset. Andre Vincent entusiaster bygger så andre dele. For eksempel har Evald købt selvstarter af en franskmand.

Evald har selv, ifølge konen, en motorcykel til hver dag i ugen, det vil sige syv styk: 1920 Wanderer, 1920 Rudge, 1926 Rudge, 1933 Rudge, 1936 Rudge, 1947 Vincent og 1995 Suzuki 125 ccm, og her i 2013 vil han deltage i Skagens løbet for 45. gang. Det foregår på en Rudge.

Verner



Evald signerer bogen „Danske Motorportrætter“ af Willy Poulsen for en af tilhørerne. Bogen indeholder et kapitel om Evald Henneberg.

Sætternissen var på spil i sidste nummer af Hornet.

Opmærksomme læsere havde nok lidt problemer med at se sammenhængen mellem billede og billedtekst nederst på side 12 i den trykte udgave af sidste nummer af Hornet. Læserne af den elektroniske udgave på www.nvmk.dk havde forhåbentlig ikke samme problem.

Sætternissen havde simpelthen været på spil, og han havde anbragt et udsnit af det store forsidebillede, lige der hvor der skulle være et billede af Hans Henrik Sørensens nyerhvervede Citroën 11CV Traction Avant Normale fra 1938.

Sætternissen er blevet beskyldt for meget siden han blev født samtidig med bogtrykkerkunstens indførelse. Hans store fornøjelse er at indsmugle trykfejl i bøger og blade, og han er i stand til med stor udspekulerthed at lave dem, så de slipper uopdagede gennem korrekturlæsningen.

I denne digitale tidsalder har han udviklet sit område til også at lave ulykker med billeder og lignende.

Det er ikke småting denne nævenyttige fyr har udsat os læsere for gennem nu mere end 550 år, eller er det?

Sandheden er snarere, at vi mennesker ofte gerne vil skjule det ubehagelige faktum, at vi kan lave fejl, og så er det jo meget bekvemt, at have én at skyde skylden på.

I dette aktuelle tilfælde havde redaktøren i sine bestræbelser på at sikre kvaliteten på det materiale, der skulle sendes til trykkeriet, rodet sig ud i noget, han ikke havde helt styr på, hvilket resulterede i et



Mens vi ventede på at kunne komme til at betale, sad jeg ved siden af Hans-Henrik Sørensen, også medlem af NVMK, da han fik hammerslag på denne fine 1938 Citroën 11CV Traction Avant Normale, som i følge www.traction.dk er den eneste overlevende danske cabrio-coach. Bilen er bygget af det franske karrosserifirma AEAT

forkert link mellem dokument og billeder. Og da dette blev gjort, efter der var læst korrektur, forblev fejlen uopdaget, indtil bladet blev hentet ind fra postkassen.

Vi bringer her det rigtige billede sammen med den oprindelige billedtekst, om Sætternissen vil.

Historien foregår ved den store bilauktion på Aalholm i begyndelsen af august. Allerede om lørdagen mødte vi Hans Henrik, som da fortalte om Citroën'en, som han ville lægge billet ind på. Han havde hørt nogle udlændinge tale om, at

de ville købe bilen, men i følge Hans Henrik „... skal den bil ikke ud af Danmark“.

Da jeg om søndagen, efter at have aftalt med Jeffery at vi kunne komme til at betale for Bent Pedersens „nye“ Pierce Arrow lidt senere, igen befandt mig i auktionstellet, oplevede jeg for anden gang den dag, at en sidemand fik hammerslag på en rød bil. Ganske interessant. Der var på intet tidspunkt nogen form for tøven i Hans Henriks bud. Den bil skulle bare med hjem til Aalborg.

Verner

Nyt fra Tur- og Festudvalget i NVMK – især fra Turudvalget.

Tur- og Festudvalget er nu så langt med at arrangere ture i sæsonen 2013, at vi allerede i dette nummer af *Hornet* vil løfte sløret for, hvad vi planlægger. Dette ikke mindst fordi medlemmerne så får mulighed for at planlægge, hvis man ønsker at deltage i arrangementerne.

Vi har for det første ønsket en tidsmæssig spredning af turene, således at der bliver mindst et arrangement i hver af månederne maj, juni, august og september. Vi har dernæst også ønsket en geografisk spredning i forhold til klubbens naturlige opland med Aalborg i centrum, da vi har set en (vel naturlig) tendens, nemlig at man i første omgang deltager i de løb, som ligger i ens eget område.

Vi har sluttelig på det generelle plan besluttet, at vi i år ønsker at tilføje turene et præg af „gammeldags udflugt“, bl.a. vil vi i år indføre elementer som „medbragt frokost og eftermiddagskaffe, en lille middagslur på et tæppe, mens stråhatten skygger for solen“ o. s. v.

LØB I ØSTHIMMERLAND

Hvad angår de enkelte arrangementer, så lægger vi ud Kr. Himmelfartsdag, den 09. maj med et løb, som er afløser for Kongerslev Løbet. Det arrangeres i samarbejde med Kulturhuset Veddum Sal, hjemmehørende i Veddum mellem Terndrup, Ø. Hurup og Hadsund.

Der bliver start fra klubhuset på Forchammersvej, og mål i Kulturhuset Veddum Sal. De nærmere detaljer omkring dette løb aftales senere, hvorfor vi henviser til yderligere omtale af dette løb i næste nummer af *Hornet*, hvor der også vil være tilmeldingsblanket.

LÆSØ OG FÅRUP SKOVHUS

Lørdag den 1. juni er der tur til Læsø. Detaljerne for dette løb er heller ikke helt på helt plads endnu, men det ligger fast, at der er mødetidspunkt ved Læsø-Færgen i Frederikshavn senest kl. 07.30, idet færgen sejler kl. 07.50. Vi skal med færgen hjem fra Læsø kl. 18.40, hvorefter vi anløber



Veddum Sal, Hovedgaden 3, Veddum.



Siden Hvidsten Kro startede deres veterantræf, har arrangementet tiltrukket mange veteran køretøjer fra den nordlige halvdel af Jylland.

Frederikshavn kl. 20.10. Vi har fået en rigtig god pris fra færgeselskabet – se tilmeldingsblanketten. Man skal selv stå for forplejningen på turen, nærmere derom senere.

Det er tidsmæssigt en lang tur, men der bliver et par gode pauser i løbet af dagen, bl.a. i forbindelse med frokosten og i forbindelse med en udstilling af vores biler. Så de der ønsker det, skal huske et tæppe til en lille lur i skyggen!

Endvidere forventer vi, at der afholdes Fårup-Skovhus-løb den 16. juni. Også nærmere derom i næste nummer af *Hornet*.

For disse tre arrangementer skal man tilmelde sig via en tilmeldingsblanket og en betaling. For turen til Læsø er der foreløbig reserveret plads til 20 biler på færgen, så hurtig tilmelding anbefales. Derfor er tilmeldingsblanket for dette løb bagerst i dette nummer af *Hornet*. Antallet af biler kan evt. udvides, men ikke hvis billetterne er solgt til anden side forinden.

HVIDSTEN KRO OG LUNDØ CLASSIC

Efter sommerferien er der søndag den 25. august tur til Hvidsten Kro – men ad omveje. Man skal møde ved klubhuset i Aalborg så betids, at der kan være fælles afgang kl. 08.30.

Først køres der til parkeringspladsen ved Hadsund Lystbådehavn, hvorfra der er opsamling med afgang kl. 09.30. Vi kører der efter til Udbyhøj og tager færgen over på sydsiden af Randers Fjord. Derefter kører vi til Voer, og tager en anden færge retur til Mellerup, der ligger på nordsiden af Randers Fjord – og derfra kører vi ad små veje til Hvidsten Kro – forventet ankomst sidst på formiddagen. Færgeudgiften bliver for egen regning, men med fælles rabat, som udvalget står for at aftale.

Efter ankomst til Hvidsten er der opstilling af medbragte borde og stole for medbragt frokost – og de der ønsker en æggekage på kroen kan selvfølgelig købe dette. Tilsvarende gælder for eftermid-

dagskaffe.

Sluttelig er der lørdag, den 14. september tur til Lundø Classic Motor Show, der foregår på Lundø Camping, som er placeret ud til Lovns Bredning ved Limfjorden. Der har de senere år været op imod 600 køretøjer til dette arrangement, hvorfor turudvalget har fundet det attraktivt at lave en tur dertil.

Man skal også her møde ved klubhuset på Forchammersvej i Aalborg så betids, at der kan være fælles afgang kl. 08.30. Der køres over Nibe med opsamling ved Nibe Lystbådehavn kl. 09.00, og med endnu en opsamling i Farsø kl. 09.45. Vi forventer herefter at ankomme til Lundø ca. kl. 10.45. Også her har vi planlagt opstilling af medbragte borde og stole for medbragt frokost – og tilsvarende når det bliver kaffetid.

Deltagelse i de to sidste arrangementer er gratis (bortset fra færgerne over Randers Fjord), og man behøver ikke at tilmelde sig. Bare mød op ved Forchammersvej eller ved mødestederne, hvis man vil med. For de to sidste arrangementer kører man bare hjem, når man ønsker det – evt. i små grupper der kan følges ad, alt afhængig af hvor man kommer fra.

De her beskrevne arrangementer tæller med ved klubbemesterskabet, og turudvalget siger vel mødt til nogle forhåbentlig gode turoplevelser i regi NVMK i sæsonen 2013.

Tur- og Festudvalget

JUBILÆUMSARRANGEMENT

Lørdag den 22. juni vil vi opfordre jer alle til at reservere dagen – til:

- Morgenkaffe på forchammersvej,
- Køretour i og omkring Aalborg/Nørresundby, og
- Et forhåbentligt rigtigt hyggeligt og festligt arrangement på et attraktivt sted i Aalborg.

Vi inviterer selvfølgelig bredt og håber at mange venner fra „Nordjylland og omegn“ kommer med.

NordicConsult

Restaurering af veteranbiler og klassiske biler i Polen



**Din danske service partner i Polen.
Spar 30 - 60% i forhold til danske priser.**

Vores værksteder er blandt de bedste i Polen med mange års erfaring. Vi servicerer dig på dansk og fremsender løbende statusrapporter med fotos, så du kan følge med i projektet. Der igangsættes intet arbejde uden din skriftlige accept, og vi udarbejder gerne en juridisk kontrakt.

- Rust og pladearbejde.
- Autolakering.
- Mekanisk.
- Autoelektriker.
- Interiør til bil eller MC.
- Rustbeskyttelse og undervognsbehandling.
- Veteranbiler og klassiske biler.
- Forkromning og galvanisering.
- Transport.

NORDICconsult.eu

Ul. Piotra i Pawla 30, 70-015 Police, Polen

Mobil: +45 42238178

E-mail: kontakt@nordicconsult.eu

Web site: www.nordicconsult.eu

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

FAARUPSKOVHUS.DK

TORSDAGS FLÆSK

HVER TORSDAG FRA KL. 17

SPIS HVAD DU KAN

69

3 SLAGS



TLF. 98 88 11 45

Side 9 pigen.

Vi foretager syn af:

personbiler
varebiler
motorcykler
traktorer
campingvogne
mobilehomes
busser (M2)
Alle køretøjer op til
3500kg

100% DANSK bilsyn
hele vejen igennem!

b brønderslev
bilsyn

autoriseret dansk bilinspektion

Maltvej 5
9700 Brønderslev
Tlf: 9882 1999
Fax: 9882 1998
Mobil: 6127 4876

Jens Winther Olsen

www.bronderslevbilsyn.dk
bronderslevbilsyn@mail.dk

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 at tunge
køretøjer i Aalborg Øst på lørdage
- bestil tid senest torsdag kl. 16.00

Jellingvej 1 A - 9230 Svenstrup - 20 97 34 16
NYHED: Lundeborgvej 6 B - 9220 Aalborg Øst - 27 83 60 01
Haldagervej 50, Biersted - 9440 Aabybro - 96 96 53 53
www.synshallenas.dk



Julestue den 10. december 2012.

Sæsonen 2012 sluttede for NVMK's vedkommende med Julestue mandag den 10. december.

Som annonceret forløb arrangementet hent efter „bogen“. Inden det formelle starttidspunkt havde de fremmødte købt bankoplader fra det opstillede bord i værkstedet. Preben Gry stod for salget af pladerne.

Den officielle del af aftenen startede med, at formand Poul Kristensen bød velkommen, hvorefter Tur- og festudvalget tog over.



Fast pris: tre plader for en halvtresser. Gry kunne ikke presses til at forhandle om prisen.

BANKO OG AMERIKANSK LOTTERI

Første punkt på programmet var bankospil, som sædvanligt under kommando af Preben Gry, som med myndig stemme råbte: „ . . syvogtyve, seksten, ninerhalvfjers, Gamle Ole . . .“, og så videre. Som noget nyt passede Gry også jobbet som nummerpige.

Gevinsterne var vin på rækken, stor købmanskurv på hele pladen med side-mandsgevinst til højre side i form af en pose kaffe. Konen og jeg var vist kommet til at sidde ved det heldige bord. Selv om flere af købmanskurvene blev delt mellem to heldige vindere, i et enkelt tilfælde



To af de flotte købmanskurve er et behageligt syn, især ved bevissheden om, at vi (det vil sige fru Johnsen) havde vundet den ene.

endda tre, endte vistnok i nærheden af fire kurve ved det ene bord. Selv kom vi hjem med en købmanskurv og to poser kaffe, så med tanke på at vi normalt ikke drikker kaffe, har vi nu kaffe nok i meget lang tid.

Efter de fem første bankospil var der pause, hvor der blev solgt amerikansk lotteri. Efter alle havde købt det ønskede antal lodder, var der stadig en del tilbage, så for at få solgt disse, blev der holdt udsalg af de resterende lodder. Da der endelig var udsolgt, blev der uddelt ni præmier, hvoraf den ene var klubbens juletræ.

Hvor bankospillet muse tilsyneladende havde kastet sin kærlighed på vores bord, viste lotteriets pendant overhovedet ingen interesse for vores hjørne, hvorimod bordet i den modsatte ende af lokalet fik mere end sin andel af gevinsterne.

Men uanset vil jeg gerne ønske alle vinderne tillykke.



Der er altid noget spændende ved indpakke gaver. Gevinsterne til det amerikanske lotteri er ingen undtagelse.

KLUBMESTRE.

Herefter blev resultatet af årets klubmesterskab afsløret. Vinder blev Erik Kristensen, som kører i en MG TF fra 1954. Ud fra de beretninger, der er lavet fra året klubløb, kunne man måske mene, at det var fru Kirsten, som mest havde gjort sig fortjent til titlen, men sådan skulle det ikke være. Men under alle omstændigheder et fortjent mesterskab, idet Hr. og Fru Kristensen løb med førstepladsen i de to

Årets klubmester:
Erik Kristensen

Klubmesterskabet 2012

Placeringer

1. 20 point	Erik Kristensen, Aalborg MGTF 1954
2. ?? point	Verner Johnsen, Brønderslev Opel Kapitän 1939

Klubmesterskaberne:
På grund af problemer med mistede dokumenter i forbindelse med en vandskade, er vi ikke i stand til at bringe komplette resultatlister. Der er dog ingen tvivl om, hvem der blev vinder i de to kategorier.



Suveræn klubbmester 2012, Erik Kristensen, med den store vandrepokal.



Niels Jørgen Poulsen modtager beviset for sit motorcykelmesterskab af formand, Poul Kristensen.



Peter Adamsen kan nu kalde sig årets medlem, også kaldet Årets Båthorn.

løb, som de stillede op i.

Årets motorcykelmester blev Niels Jørgen Poulsen, som altid har været flittigt mødende til klubbens arrangementer på sin fine Nimbus med sidevogn.

ÅRETS BÅTHORN

Derefter kom vi til kåringen af „Årets Medlem“, som er en ærestitel, der tildeles et medlem, som i årets løb har ydet en ekstra indsats for Nordjysk Vintage Motor Klub. I år faldt valget på Peter Adamsen, som efter forårets uro i Tur- og festudvalget greb tømmerne i udvalget for at føre arbejdet videre, så det er fuldt fortjent, at Peter Adamsen nu kan kalde sig „Årets Medlem“ 2012 (også kaldet Årets Båthorn) med ret til at „båtte“ med klubbens fine horn, indtil et nyt „Årets Medlem“ kåres ved Julestuen i december 2013.

Da det var overstået var Preben Gry klar til at lede os gennem anden halvdel af Bankospillet, som også blev gennemført i god ro og orden.

Og så stod den på gløgg og æbleskiver. Børge Jensen og Svend Keller betjente med stor erfaring de (lækker)sultne medlemmer. Og der var rigeligt med æbleskiver, skulle jeg hilse og sige. Selv de, der havde glemt at spise aftensmad inden de tog i klubben, kunne spise sig mætte. Og som altid når medlemmerne er samlet bliver der snakket en masse om gamle biler og motorcykler og sikkert også en hel masse andre interessante emner.

Jeg vil gerne takke vores gode Tur- og festudvalg for endnu et vellykket arrangement.

Verner



Efter afslutningen på bankospillet gik Børge Jensen og Svend Keller i køkkenet for servere gløgg og æbleskiver for de sultne medlemmer. Der blev ikke sparet på æbleskiverne, men alligevel var der rigeligt til at de mest sultne kunne få både to og tre gange.

MC-mesterskabet 2012

Placeringer

1. Niels Jørgen Poulsen, Ærtebølle Nimbus

Årets
Motorcykelmester:
Niels Jørgen Poulsen



Jaguar XK150 Coupé fra Aalholm til Aalborg.

Vi har tidligere fortalt om Bent Pedersens køb af veteranbil på den store bilauktion på Aalholm Automobil Museum, men som der også blev nævnt var det ikke den eneste veteranbil fra det hæderkronede museum, som endte i vores klub.

Bent Lindberg fra Aalborg drog sammen med sin søn til Aalholm med det ene formål, at se om det kunne lykkes at få nummer 139 på auktionen, en fin, rød Jaguar XK150 Coupé fra 1958, med hjem.

Den røde Jaguar er formodentlig kommet til Aalholm Automobil Museum i begyndelsen af 1990'erne og har siden været en del af samlingen.

Under auktionen bød Bent på flere andre køretøjer, men ikke helhjertet nok til at ende med de største bud.

Da auktionarius, Max Girardo, nåede til den røde XK150, var det spændende, hvor stor interessen ville være for denne bil. Auktionen havde vist, at der næsten ingen grænse var for højden på priserne, hvis interessen var til stede.

Det viste sig, at Bent Lindblad var den mest interesserede eller havde de bedste nerver, og han fik den.

Jaguaren blev hentet til Aalborg på en autotransporter, og efterfølgende viste det sig, at den til fulde levede op til forventningerne.

Som det fremgår af billederne, er der



En flot, rød og rustfri Jaguar XK150 Coupé er kommet til Aalborg.

ikke noget rust i den. Bremserne har fået en komplet reovering, så mekanisk er den ved at være klar til syn. Bent forventer at være kørende i Jaguaren til sommer.

Tallene i Jaguars XK modeller, XK120, XK140 og XK150, skulle angive bilernes forventede tophastighed i miles per time.

Jaguar XK150 blev introduceret som Fixed Head Coupé og Drop Head Coupé modeller i maj 1957. Fra marts 1958 kunne den også leveres i en Roadster udgave. Frem til slutningen i 1961, hvor rollen

som den sportslige Jaguar blev overtaget af Jaguar E-Type, blev der fremstillet godt 9000 styk Jaguar XK150.

HC



Enkelte kromdele er blevet udskiftet/påmonteret, blandt andet rammen om nummerpladen.



Et velproportioneret maskinrum med en flot motor. Beholderen til sprinklervædske er ikke original.



Den flotte kølergril med det springende rovdyr er meget typisk for periodens Jaguar biler.

JAGUAR CARS LTD. COVENTRY, ENGLAND.							
CHASSIS No.		S834424BW		ENGINE No.		V1487-8	
BODY No		J7447		AUTOMATIC TRANSMISSION No.		6776	
RECOMMENDED LUBRICANTS.							
ENGINE	MOBIL	WAKEFIELD	SHELL	ESSO	B.P.	S.A.E.	
	SUMMER	MOBIL OIL A	CASTROL XL	X-100 30	ESSO EXTRA 20W/30	ENERGOL 30	30
	WINTER	MOBIL OIL ARCTIC	CASTROLITE	X-100 20/20W	ESSO EXTRA 20W/30	ENERGOL 20	20
	MOBIL OIL	CASTROL	X-100	ESSO EXTRA	ENERGOL	40	

Typeskiltet viser, at bilen er født med automatgearkasse fra Borg-Warner, men den har tilsyneladende ikke overlevet.



Interiøret bærer præg af at have været brugt, men det er helt og uden skader.

Jaguar E-Type Series III 2+2 Coupé - et impuls køb.

Vi har altid vidst, at Per M. Pedersen fra Kås har en stor passion for det engelske bilmærke Jaguar, hvis historie føres helt tilbage til 1922, hvor den unge William Lyons sammen med en partner begyndte at producere sidevogne under navnet Swallow.

Per har gennem tiderne haft mange Jaguar'er, men i de sidste par år har vi hovedsageligt set ham i en rød Jaguar E-Type Series 2 Coupé, og det var vist heller ikke planlagt, at han skulle have flere Jaguar'er lige nu.

Men så en dag var der en annonce i Gul og Gratis med en Jaguar E-Type Series III 2+2 Coupé V12 5,3 Ltr. fra 1971 til salg nede ved Skanderborg. En V12 har længe været en ønskebil, så sælgeren blev kontaktet, og næste morgen drog Per sammen med en kammerat til Skanderborg for se på vidunderet.

Bilen var, som den skulle være, så der blev forhandlet lidt om prisen. Der blev forholdsvis hurtigt opnået enighed, og der blev udskrevet en check på beløbet.

Per og kammeraten havde været så forudseende at køre til Skanderborg i en autotransporter, så derefter var det blot at læsse den „nye“ bil på ladet og køre hjem til Kås.

Mindre end 24 timer gik der fra annoncen blev slået op, til bilen stod hjemme foran Pers garage.

Den nyindkøbte bil var fra ny solgt i USA, hvor den sidste ejer i omkring 1995 – 1996 tog den med til England. Det vides ikke hvornår den er kommet til Danmark, men omkring 2000 har nogen



Visuelt adskiller Series III sig især fra de tidligere serier på det store kølergitter.

forsøgt at få den synet, men de blev ikke helt færdige, inden den blev sat til salg.

Bilen er nu synet, og opgørelsen fra Skat er endt på et tilfredsstillende niveau, så Per er klar til at køre i 12-cylindret Jaguar i den kommende sommer.

Jaguar E-Type Coupé blev første gang vist frem for offentligheden på Geneva Motor Show den 16. marts 1961, og den tog straks den ganske bilverden med storm. Ca. to uger senere blev en åben udgave af E-typen afsløret på New York Motor Show, og de to modeller blev af mange betegnet som verdens smukkeste bil, og til en pris der lå på omkring halvdelen af, hvad en tilsvarende italiensk bil kostede, blev den også en stor salgssucces.

Jaguar E-Type undergik løbende modifikationer, og i 1969 kom en Series II version af modellen, som på det tidspunkt stadig var drevet af en sekscylindret motor. Men i 1971 kom så endelig Jaguar E-Type Series III, som introducerede Jaguars 12-cylindrede V-motor på 5,3 liter slagvolumen.

Jaguar E-Type Series III blev produceret frem til 1974, og blev solgt som Coupé i 7.300 eksemplarer og som Cabriolet gik der 7.990 styk. De sidste 50 var alle helt sorte.

HC



Den glade ejer med sin „nye“ Jaguar E-Type Series III 2+2 Coupé V12 5,3 Ltr.



Cockpittet er med sine mange knapper næsten et jagerfly værdigt.



Den store V12 motor fylder godt i maskinrummet.

2012 set fra Nimbus-sædet.

Den anden weekend i januar er det traditionen at der køres Skagen Snerally, og i 2012 var det 35. gang løbet blev afviklet. Ni Nimbusser deltog i det spændende og sjove orienteringsløb, hvor kørerne starter fra deres hjemadresse og sætter kurs mod målet ved Scavenius' hyggelige klubhus i Skagen. Jeg deltog ikke selv i løbet, men kørte op for at deltage i aftenens hygge og præmieoverrækkelse. Og så kom jeg ganske tilfældigt også til at deltage i reparationen af en Nimbus med defekt plejlje. Efter at motoren var skruet fri af stellet løftede vi cyklen – med sidevogn! – fri af motoren. Bundkarret af, defekt plejlstang og stempel pilles ud, motor samles og busen løftes igen på plads over den nu tre-cylindrede motor. Med minimal risiko for fartbøde kunne ejeren så trille fra Skagen og hjem mod Holbæk. Endnu et plus til Nimbus at noget sådant kan lade sig gøre.

Onsdag den 4. april var der aftenkøretur fra Aars. I det forårsklædte landskab kørte vi i fælles flok til Mågesøen syd for Løgstør og nød det smukke syn med vandet og fuglene, mens vi indtog vores kaffe.

Skærtorsdag var så dagen hvor vi kørte til Århus for at åbne Tivoli Friheden. På Århus Rådhusplads blev der holdt velkomsttale til de ca. 70 Nimbusser, og i små kolonner blev vi ledet gennem Århus, Moesgaard, og til Marselisborg. Herfra kørte vi i en lang kortege ind i forlystelsesparken – og selvfølgelig var der opmarch på „Nimbusvej“.

Lørdag den 7. april. Pløje-møg dag i Myrhøj ved Strandby. Sjovt at se de gamle læsemaskiner og møg-spredere. Min Nimbus blev nu kun anvendt som personbefordring.

Søndag den 22. april havde Himmerlands Nimbusklub forårstur. Som turlleder havde jeg planlagt en tur til Godthåb Hammerværk. Jeg havde inviteret de nærmeste naboklubber med, reaktionen



På stumpemarkedet i Års den 5. maj kunne Himmerlands Nimbusklub tilbyde driftsikker (Nim)bus-transport.



Ved Fårup Skovhusløbet den 3. juni holdt Nimbus parkeret ved siden af John Nymanns BSA 250 ccm fra 1965, mens vi indtog morgenkaffe og rundstykker.

var heldigvis positiv, så i alt var vi ca. 30 deltagere der fik en meget interessant guidet rundvisning.

Søndag den 29. april var der konfirmation i familien. Jeg kørte til Nordthy og gav konfirmanden en dejlig lang køretur på Nimbusen. Selvom han blev noget overrasket da jeg dukkede op, var han, efter hans ansigtsudtryk at dømme, helt tilfreds med turen.

Onsdag den 2. maj. Aftenkøretur med Nimbusklubben. Ud i naturen og nyde aftenscaffen. Skønt.

Lørdag den 5. maj var der stumpemarked i Aars og Himmerlands nimbusklub deltog traditionen tro med en stand. Vi plejer gerne at finde et aktuelt emne, som vi kan more publikum med – denne gang var det den skadede jernbanebro over Limfjorden, der var temaet. Vi kunne – naturligvis – tilbyde de strandede DSB passagerer en tur med en mere driftsikker „bus“ - med hjemmebygget persontrailer og sidevogn.

Den 13. maj var der planlagt søndagstur. Turlleder Villy blev desværre syg og måtte lade en vikar overtage. Heldigvis var ruten allerede nøje beskrevet, så vi fik en skøn køretur ned over Østrup, Tostrup Kirke, Borup Hede og til Vildsund Lystbådehavn. Og skulle nogen få lyst til at gøre turen efter, kan jeg beskrive den for jer i detaljer – Min GPS var gået i udu, så jeg brugte lige nogle aftener på at køre turen igennem for at lære den udenad. Men pyt – de har nogle gode is i havnekiosken!

Fredag den 18. maj kørte jeg til Rebild Bakker og så de mange deltagere i Skagen Løbet køre i „pitstop“. Spændende at se så

mange køreklare motorcykler fra før 1935.

Lørdag den 2. juni kørte jeg til Gjern Automuseum, hvor der var stort stumpemarked. Videre til Kongensbro, som er hjemsted for det årlige veterantraktor- og maskintræf. Fin tur - men det er en heldagstur!

Søndag den 3. juni var der Fårup Skovhus løb. Tidligt op, og med nevø Jacob på bagsædet ankommer vi til restauranten kl. ca. 8.30 og bliver trakteret med kaffe og rundstykker. Efter orienteringsløbet, hvor der også var indlagt diverse opgaver, blev der serveret lækker buffet.

Onsdag den 6. juni var der igen aftentur med Nimbusklubben. Der var arrangeret et spændende besøg i et privat „samlerhjem“ ved Lovns.

Fredag den 29. juni var der veterantræf i Rebild i anledningen af 100 året for Rebildfesten. Der var billede af min Nimbus i avisen.

15.-16.-17. juni var der egentlig Neestræf, men på grund af fest hos familie og venner måtte Nimbusen holde fri-weekend

Søndag den 1. juli var der hyggelig grill aften hos Elsebeth og Ejner. Ejner er formand for Nimbusklubben.

Mandag den 2. juli var der afgang mod Bornholm for at deltage i veteran Rallyet Bornholm rundt. 14 skønne dage blev det til på solskinsøen. På hjemturen tog jeg et par fridage hos bekendte i Holbæk, selvfølgelig med et par ture rundt i området.

Lørdag den 21. juli. Høstweekend på Mors Traktor museum. Nimbus blev tanket og i flot solskin var turen til Limfjordsøen en skøn oplevelse. Hjem-



Under Gandrupløbet den 9. september var der en opgave ved den smukke Ulsted Mølle.

turen gik over Virksund, Thisted og langs fjorden mod Aggersund og Ertebølle.

Søndag den 29. juli. Husflidsdage på Spillemandsmuseet i Rebild. Her bliver museet omdannet til arbejdende stande, som viser at de gamle håndværk stadig holdes i hævd.

Mandag den 30. juli. Afgang til årets store Nimbustræf, denne gang i Skagen. Selve træffet foregik 3.-4.-5. august, men vi var nogle stykker, der tog en forlænget ferie på toppen af Danmark. Træffets højdepunkt var en nordmand på en rigtig godt brugt Nimbus. 75.000 km havde han tilbagelagt på en tur jorden rundt. Maskinen kan nu ses på Nimbus-museet i Horsens.

Lørdag den 1. september. Tidligt op og på Nimbus igen. Der var Kongerslev løb og mødetid kl. 8.30. Flot tur. Som afslutning på orienteringsløbet var der grillstegt pattegris, supergodt.

Onsdag den 5. september. Nimbus tur til Aggersund med stegt flæsk og persillesovs på Bondestuen. Hyggeligt arrangement.

Søndag den 9. september var der Gandrup løb arrangeret af NVMK.

På turen derop kørte jeg sammen med min nevø gennem det nordvestlige Himmerland, via Aalborg og Nørresundby til Rærup, Stae, Vester Hassing og videre mod startpladsen i Gandrup med de mange osende traktorer (der var traktortræk samme dag).

Efter at have set lidt på de store trækere gjorde vi klar til at køre ud på det vel tilrettelagte orienteringsløb. Vi havde en fornøjelig tur med sjove konkurrencer

undervejs. Fin dag.

Lørdag den 15. september kørte Nimbus mig en tur til Haubro for at se veteranpløjning. Og derefter til Strandby hvor spejderne havde deres årlige loppemarked.

Søndag den 16. september var der tur arrangeret af Hanne og Jørn fra Nimbusklubben. Vi kørte nord om fjorden over bl.a. Gjol og Ulvedybet, op til Harmonikamuseet ved Bindslev. Nostalgisk oplevelse, absolut en fin tur.

Mandag den 17. september. Aftenarrangement hos Bent Pedersen, en veteranentusiast nær Åbybro, som gennem 8 år har haft et restaureringsprojekt på en Pierce Arrow 1915. Spændende at se det flotte resultat og ligeledes se det andet „legetøj“. Sidste indkøb en Pierce Arrow



Ved besøget hos Bent Pedersen den 17. september holdt Nimbus uden for muren. Inde i gården ses to af Bent veteranbiler: En Bentley fra 1956 og en Pierce Arrow fra 1931. Citroën'en tilhører Hans-Henrik Sørensen.



Nimbusklubbens stand på stumpemarkedet i Års var i sølvbryllupets tegn på grund af klubbens 25 års jubilæum.

33 Roadster årgang 1922, stammende fra auktionen på Ålholm.

På hjemturen fra Åbybro blev Nimbus tanket, så jeg var klart til om tirsdagen at køre til Ålestrup til Ejner, formanden for Nimbusklubben. Her skulle Villy og jeg mødes til interview og fotografering til Nordjyske i anledning af Nimbusklubbens 25 års jubilæum.

Lørdag den 29. september stumpemarked i Aars. Denne gang var temaet selvfølgelig vores 25 års jubilæum, så standen var pyntet i sølvbryllupets tegn. Til stor morskab for de besøgende.

Lørdag den 6. oktober var der 25 års jubilæumsfest i Nimbusklubben. I dagens anledning var alle tidligere og nuværende medlemmer inviteret på kaffe og rundstykker i klubhuset. Bagefter kørte vi i kortege rundt i Års og opland, og til sidst sluttede vi med middag på Kimbrer Kroen. Da det nu var en ganske særlig festdag, var det mit „Kakkelovnsrør“ årgang 1924 der blev luftet den dag.

Lørdag den 20. oktober var vi i Hadsund for at vise opmærksomhed ved en 60 års fødselsdag hos et nyt medlem af Nimbusklubben.

Søndag den 18. november var jeg på Nimbus til julemarked i Strandby Hallen ved Farsø. En familie havde købt et juletræ og deres dreng syntes det kunne være sejt at få det kørt hjem på Nimbus. Det lykkedes ham at få mig overtalt.

I vinterens løb har jeg også været ude og vise film og fortælle om mine oplevelser gennem adskillige års arbejde på Grønland. Til et af foredragene havde jeg valgt at komme på Nimbus hvilket vakte en del opsigt.

Ud over ovennævnte har jeg selvfølgelig kørt diverse småture, været på besøg, på indkøb m.m.

Godt nytår til jer alle. Jeg sidder her og kan nyde synet af NVMK's vandrepokal for motorcyklister.

Niels Jørgen Poulsen

Historien om min første og min sidste veteranbil - Del 1.

Min interesse for veteranbiler er ikke mange år gammel. Faktisk startede det hele for bare 6 - 7 år siden, hvor jeg faldt over et billede af den flotte amerikansk inspirerede Ford/Simca Vedette Beaulieu (boljød) V8 fra 1958, som min far købte brugt omkring 1961 - 62. Det var en fantastisk flot bil. Gul med sort tag og sorte stafferinger på bagskærmene. Den blev den gang betegnet som Europas smukkeste vogn. Vi havde den til 1965, hvor en spritny Ford Cortina blev indkøbt. Endnu en af de mange biler, man skulle have beholdt i familiens eje.

FORD/SIMCA

Historien bag dobbeltnavnet Ford/Simca er, at bilen oprindeligt blev bygget af Ford på deres fabrik i byen Poissy i Frankrig, men fabrikken og bilen blev i 1954 solgt til franske Simca. I 1955 ændredes navnet derfor til Simca Vedette. Ford i Danmark beholdt agenturet indtil 1958, hvor Nordisk Diesel overtog det, og først herefter ændredes navnet i Danmark til Simca Vedette. For min far hed den derfor altid Ford Simca Vedette Beaulieu. På denne adresse kan du se en lille reklamefil fra den gang www.youtube.com/watch?v=k1YzVdNs6r4



Et gammelt billede fra en ferietur til Tyskland.

[watch?v=k1YzVdNs6r4](http://www.youtube.com/watch?v=k1YzVdNs6r4)

Lidt søgen på internettet viste, at der fortsat findes mange af de biler tilbage. Især i Frankrig, men også i Sverige, er der stor interesse for disse gamle Ford/Simca, og der findes flere Vedette klubber. Der var også en til salg i Danmark på det tidspunkt, men det var en projektbil i papkasser, og det rækker mine evner slet ikke til. Min omtale af Vedetten på min hjemmeside, førte sjovt nok til, at jeg for et par år siden blev kontaktet af en mand på Sjælland, der havde en nærmest fabriksny Vedette 1955 stående adskilt på sit loft, hvor den havde stået i 25 år. Kilometergaranti 11.385 km. På det tidspunkt havde jeg min Mustang på vej hjem fra USA, men jeg var meget nysger-

rig og var ovre og se på bilen. Den var i fantastisk stand. Al indmad nærmest som nyt. Karosseriet var sandblæst, motor og gearkasse som nye. Jeg konsulterede nogle bekendte med bedre forstand ud i det mekaniske, og blev af flere grunde frarådet at købe den. Jeg havde heller ikke et sted at stå med den, og ventetiden på en plads i NVMK var uoverskuelig, så jeg valgte at glemme alt om den. Den har dog stadig en plads i mit hjerte, og hvor ville jeg dog gerne gå i gang med den – det må dog blive ved tanken.

CHEVROLET BEL AIR

I stedet blev min interesse vakt for en Chevrolet Bel Air 1957, som faktisk minder en hel del om Vedetten. Sådant en skulle det være, ingen tvivl om det! Det indkøb samt mit seneste bilindkøb, vil jeg gerne fortælle jer lidt om i disse spalter. Jeg skal lige indskyde, at mine evner som mekaniker er meget begrænsede, så jeg er helt afhængig af at købe noget, der er i god brugsstand.

Jeg kiggede meget på eBay og efter måneders søgen fandt jeg i marts 2006 den rigtige bil til den rigtige pris i Sacramento, Californien. Jeg tog mod til mig og bød



Nogenlunde sådan så min fars Ford Simca Vedette Beaulieu ud.

Den nye Simca Vedette er blevet en international succes!
Overalt fremhæves den elegante formgivning, den smukke udførelse... Og teknikken? Ja, prøv den selv! Aftal demonstrationstur med en af Nordisk Diesel forhandlerne. De vil blive imponeret over V-8 motorens fantastiske smidighed. Den går i 3. gear let fra 15-145 km/t. Simca Vedette er en vogn med fransk temperament - en vogn, De kan være stolt af!

KØB SIMCA

SIMCA Vedette

NORDISK DIESEL A/S

Annonce fra Nordisk Diesel med de rosende ord „simpelthen Europas smukkeste vogn“.

på den og vandt auktionen.

Det var en underlig fornemmelse at have købt en bil nærmest ubeset mange tusinde kilometer væk

Det blev også nogle hektiske dage efterfølgende, hvor der skulle betales depositum, overføres penge til helt ukendte personer i USA, planlægges afhentning af bilen hos sælger og planlægges hjemtransport til Danmark.

Det var bestemt heller ikke problemfrit og kostede mange søvnløse nætter, men det hele blev ordnet og ca. 3 måneder efter købet, kunne jeg afhente bilen i Århus efter at have betalt moms til staten og havneafgifter. Det var en fantastisk fin bil, som levede helt op til sælgers beskrivelse.

DEFEKT GEARKASSE?

Der var dog lidt problemer med at få bilen i bakgear allerede i Århus, og da den skulle køres ned fra autotraileren på hjemadressen, var den umulig at få i bakgear. Det blev den første store opgave for mig. Jeg kan ikke selv lave det, og jeg kender ingen der kan.

Jeg ringede til en gearkasse specialist i Aalborg, der, da han hører symptomerne, ikke er i tvivl om, at gearkassen skal renoveres. Det vil koste 40.000 kr., men hvis han kan lave den ind imellem alt andet, og da det er sådan en fin gammel fin bil, vil han gøre det for 25.000. Han får helt tårer i øjnene, mens han siger det. Den kan stå hos ham til reparation, mens vi er på sommerferie!

Gulp - gisp, det var ikke lige det, jeg

havde brug for. Pludselig forstod jeg, at det vist var en dyr hobby, jeg havde indledt mig på. 25.000 kr. stod der ikke lige tilbage på det budget, der hed „veteranbil“. I stedet forsøgte jeg at spørge om råd og hjælp i amerikanerklubben American Wheels, hvor jeg netop havde meldt mig ind. Her stod der straks en venlig sjæl klar til at hjælpe mig. Han krøb ind under bilen og rykkede i nogle stænger og fik på den måde bilen i bakgear. „Den gearkasse fejler ikke noget“, fik jeg heldigvis at vide, og efter lidt justeringer hist og pist, var det problem klaret. Jeg har stadig meget svært ved at tilgive ham gearkasspecialisten, når jeg jævnligt kører forbi hans forretning.

MANGLENDE STELNUMMER

Så skulle der plader på bilen i en fart. Jeg syntes, det hele så fint ud og besluttede at køre til syn uden at gøre noget ved den. Det var i hvert fald det nemmeste for mig – mine manglende mekanik evner in mente.

Første skridt var at få bilen vejet, hvilket er nødvendigt inden fremstilling til syn. Af sted til motorkontoret efter prøveplader og ned på havnen til vejerboden og derefter til syn hos Aalborg Bilinspektion.

Bilen vakte berettiget opsigt og blev beundret af mange personer på synsstedet. Synsmanden startede med at ville kontrollere stelnummeret, men vidste i samme øjeblik, at et sådant ikke findes på så gammel en bil. Det skal altså først bankes ind i chassisrammen inden den kan synes. Heldigvis er naboen et mekanikerværksted, hvor jeg, for et bidrag til flødekager, får banket stelnummeret ind i rammen ved højre forhjul.

DEFEKTE BREMSER?

Synsmanden kører den herefter på bremsestanden. Viserne viser, at bilen bremses fuldstændig skævt. Synsmanden opfordrer mig til at få det lavet og komme tilbage senere. Det var en slem dukkert, som jeg i øvrigt heller ikke forstod noget af, men viserne talte jo deres tydelige sprog.

Nu gik den vilde jagt i gang, for at få et værksted til at kigge på bremserne. Det viste sig at være en nærmest umulig opgave. Ingen havde tid eller lyst til at hjælpe her og nu. Jeg prøvede bl.a. Chevrolet i Aalborg velvidende, at de Chevrolet'er de sælger, ikke er andet end en koreansk Daewoo, der er blevet omdøbt, men jeg



Her ser jeg Chevroleten for første gang, hvor den ruller ud af containeren i Århus.

Historien om min første og min sidste veteranbil - Del 1. Fortsat.



Chevy'en er på autotrailer og på vej hjem.

troede, det ville være sjovt for dem at se en „rigtig“ Chevrolet. Men nej, det ville de overhovedet ikke røre ved. Konkluderede, at de sikkert ikke har mekanikere ansat, men kun reservedels-udskiftere:-)

Det lykkedes mig dog til sidst at finde et autoværksted, der ville hjælpe mig den følgende dag.

Dagen efter havde jeg derfor en aftale med Mou Autoværksted. Mekanikeren kørte den på bremsestanden, og nu viste pilene, at den bremsede nærmest fuldstændig lige. Den bil kan sagtens synes med de bremses, sagde mekanikeren. Hvad i alverden sker der?

Jeg betalte 50 kr. (ja – kun 50 kr. og med kvittering) og ringede derefter til Aalborg Bilinspektion og forklarede mine oplevelser. „Kom igen med det samme, så kigger vi på det“, sagde de.

Synsmanden kørte den igen på bremsestanden og konstaterede også, at den bremsede rigeligt indenfor den tilladte margin. Han kunne ikke give nogen forklaring, men mente, at det måtte være hans udstyr, der havde svigtet. Efter at have gennemgået bilen, blev den synet og godkendt uden bemærkninger. Hurra!

Samtidig skulle den jo også toldsynes, hvilket ikke gav anledning til de store problemer. Synsmanden var „nødt“ til at bedømme standen som „over middel“. Det var selvfølgelig dejligt at høre, men gad vide, hvad det betød for betaling af afgift? Det gjorde det ikke i nævneværdig grad.

AFGIFTER

Efter synet skulle der hæves penge til betaling af afgift og derefter af sted til Told og Skat, som kun modtog kontanter den gang. Jeg havde undersøgt på forhånd i Told og Skats tidligere vurderinger, at afgiften ville være ca. 10-12.000. Efter lidt venten lige før lukketid blev afgiften opgjort til knap 10.000. Det var før

brændstoffillægget blev indført.

Sorte plader havde jeg ikke tid til at vente på, så hvide plader blev straks afhentet på motorkontoret, og jeg var nu endelig kørende ca. 3 måneder efter det hele startede. Det gik faktisk rigtigt hurtigt, synes jeg.

Bel Air'en havde jeg i 4 år, og den bragte mig mange gode oplevelser, men af forskellige mærkelige årsager solgte jeg den i foråret 2010. Det har jeg fortrudt mange gange siden. Den første er noget helt specielt.

DEN ENESTE ENE

Siden har jeg hentet andre biler i USA nogle få gange, og hver gang har det været nogle spændende måneder, mens jeg ventede på bilerne kom hjem. Jeg havde bl.a. en MGB fra 1973 og en Ford Mustang fra 1971. Når jeg havde kørt i dem et års tid, blev jeg lidt træt af at se på dem, og de blev alle solgt.

Foråret 2012 var der ingen veteran i garagen, og jagten gik ind på „den eneste ene“. Den næste, der skulle indkøbes, skulle også være den absolut sidste. Det blev en helt speciel oplevelse, som i skrivende stund endnu ikke har fået sin afslutning. Det kan du læse mere om i næste nummer af Hornet. Jeg kan dog godt røbe så meget, at det involverede et stormfuldt bekendtskab med en meget arrig dame.

Erik Brindt



Den glade nybagte veteranbilejer..

Historien om Merley - en ganske særlig bil - Del 5 - Afslutningen.

På sidste redaktionsmøde spurgte redaktøren - pænt - til mit projekt MERLEY'en. Og jeg måtte skamfuldt indrømme at jeg ikke havde fulgt op på sagen.

Jeg har tidligere fortalt om starten på det hele - om tilpasning af motor, gearkasse, styretøj, pedalarrangement og torpedostykket. Så kom artiklen om karrosseriet og til sidst noget om detaljer.

Den endelige justering og tilpasning af motorhjul, frontruderamme, ruder og døre tog uendelig lang tid (jeg har ikke tal på hvor mange gange dørene har været af og på for at få dem til at flugte med karrossen og skabe en nogenlunde ensartet spalte mellem dør og karrosseri). Mange gange har jeg stået 4 - 5 meter væk og vurderet på udseendet. Men først på et billede taget skråt forfra opdagede jeg at forskærmenes forende var for „lange“. Ved at prøve med afmaskning (sort tape) blev det besluttet at skære ca. 70 mm af og bøje de yderste 10 mm lidt ned (fodgængere!).

Plus 100 andre ting.

Så var den klar til maler. Kurt havde ad snørklede stier fundet ud af, at en teknisk skole for automalere i Silkeborg var interesseret i at male begge biler!

Først Kurts og derefter min, som jeg fik tilbage i februar 2012.

Sådan lige for sjov: min skulle være lysegrøn. Og jeg så på alverdens lysegrønne kulører - det var ikke nemt - indtil jeg en dag „kom til“ at kigge i Jyttes billedblad, hvor der var et billede af Margrete Vestager på vej til fest i en lang, lysegrøn kjole! Der var den! Og det har intet med min politiske observans at gøre!!

I mellemtiden havde Martin hos Sol-skov Jensens eff. betrukket sæder, og syet



Her er den så - den færdige Merley - en solid håndværker i selskabstøj.

en gedigen kaleche - meget flot arbejde.

Så begyndte et langsommeligt - faktisk uinteressant - arbejde med omhyggelig montering, lægge tæpper i og betrække inderskærme. Med varme og tålmodighed kan det formes uden ekstra syninger(plaststoffet!)

Kurt var hurtigere end jeg - nå - han har en søn som er el-mand!

Men en dag var han klar til syn og vi drog til „Mikkels Bilsyn“ i Randers. Vi var lidt nervøse. Man kan jo ikke vide! Men det blev en god oplevelse. Stor interesse og spørgen ind til tingene. Jeg havde diverse skrivelser og tilladelser fra VOLVO med, og bilen blev godkendt som det den er: Volvo 210, årgang 1964 med konstruktive ændringer - en god, solid håndværker i selskabstøj. Sådan.

Min bil kom til syn den 11. juli 2012 hos FDM her i Aalborg. Kurt var med sammen med sin bil.



Og her ser vi Merley fra det modsatte hjørne.

Det gav noget snak med de tilstedeværende! Og ja - den blev også godkendt.

Da min bil aldrig har været registreret, skulle papirerne granskes nøjere af Skat i Høje Tåstrup??

Det brugte de 8 - otte - uger med! Men så den 17. september 2012 fik jeg mine plader.

Nu står de så der begge to, og venter på at, det skal blive 15.marts.

Henning



Søstre Merley - Rød og Lysegrøn - Kurts og Hennings - side om side .



Merley er spækket med mange fine, hjemmelavede detaljer

De fire første kapitler af „Historien om Merley - en ganske særlig bil“ kan læses i Hornet Nr. 5 og Hornet Nr. 6 begge fra 2010, og i Hornet Nr. 1 og Hornet Nr. 3 begge fra 2011.

Historien om en formelracers genopståen. Caldwell del 1.

Egentlig var det slet ikke meningen, at jeg skulle have en til.

Jeg har en gammel formelracer hængende under mit garageloft, en Russel-Alexis fra 1967. Den er én af en serie på 50 stk. af de allerførste formel Ford biler, som Jim Russell Racing school fik bygget hos Alexis fabrikken på grundlag af deres F3 chassis.

Formel Ford klassen var udtænkt af Brand Hatch's direktør, som en begynderklasse for rimelige midler, det vil sige £ 1.000,- i 1967. Derfor skulle der en del standardkomponenter i den, såsom motor og hjul. Den skulle være opbygget med et rørgitterchassis, hvilket F3 var ved at gå væk fra, og specielt dette var ved at gøre F3-klassen dyr.

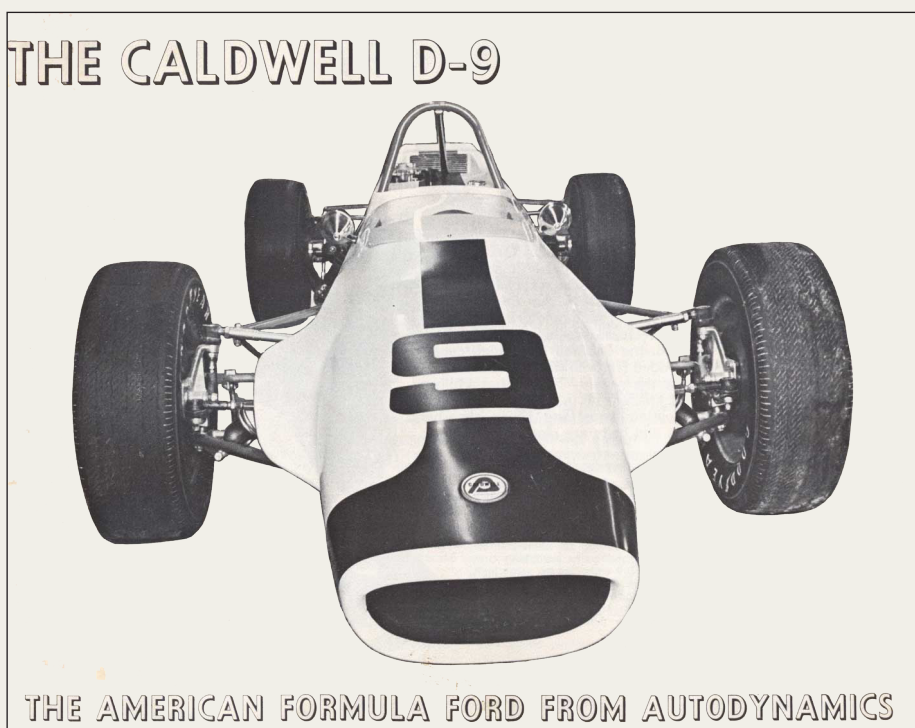
Jeg havde i mange år langsomt gået og samlet stumperne til den, og manglende nu kun gearkassen. Lige netop den er en „dyr“ lille sag, som koster omkring kr. 25.000,- brugt. Det er en Hewland Mk.6-8.

Jeg kikkede på e-bay, for at finde én, som prismæssigt var lettere at komme til. For på e-bay kom de som reglen ikke op i mere end £ 1.500,-, og det kunne jeg bedre lide.

CALDWELL

En aften, hvor man som så ofte kikkede nettet igennem for sjove sager, dukker der på www.racecarsdirect.com en bil op. En komplet bil med motor og gearkasse. Den stod i USA, men prisen var absolut rimelig.

Det var en Caldwell D9 fra 1969, den første amerikansk byggede formel Ford, konstrueret af Ray Caldwell på Autodyna-



Her ses forsiden af brochuren for Caldwell D9

mics fabrikken.

Den har serienummer 69060016, hvilket indikerer at den er bygget i juni 1969, og at den er nummer 16, der blev bygget dette år.

Jeg kunne altid smide bilen væk, og beholde gearkassen til den anden (hvad tænkte jeg på?).

Jeg fik kontakt med sælger, sendte et beløb til USA, og kontaktede så Erik Jensby, som også var behjælpelig med at få en Lotus Europa type 46 hjem. Det var gået problemfrit, så han fik opgaven.

Fire uger efter afhentede min søn Jacob

den i Aarhus og bragte den hjem.

Jeg havde brugt de par uger, hvor jeg ventede på bilen, til at finde oplysninger om den, historie, køreere o.s.v., og når man fordyber sig, så bliver man lidt hooked på genstanden, og da jeg endelig så den, og havde fået „skinneth“ af den, kunne jeg med et hurtigt blik konstatere at „det-var-ik-så ringe-endda“. Tværtimod.

Så min tanke med at „bare“ tage gearkassen, og bruge den i Russell-Alexis FF, har lidt skibbrud, for jo mere jeg kigger på den, jo flere kvaliteter kan jeg se i den. Så jeg måtte indse at jeg stod med endnu et projekt i garagen. Jeg havde dog en smule plads til den, og da hjulophængene kom af den, kunne den monteres på et stativ, som jeg havde fremstillet, dengang jeg lavede F3 bilen. Stativet blev fundet frem igen, så jeg kunne rulle rundt med den, alt efter om jeg arbejdede på den eller ej.

STEMPELRINGE I OLIEPUMPEN

Mange års erfaring med gamle biler, og deraf følgende problemer, har givet mig den lærdom, at det vigtigste er dokumentation. Så bilen blev nu gennemfotograferet fra for til agter, inden det lidet nemme arbejde med at skille bilen ad begyndte.

Jeg konstaterer meget hurtigt at motoren har sat sig, så efter at motor/gearkasse er løftet op af chassiset, sættes den på et motorstativ.

Det viser sig at oliefilteret er fyldt med metalstykker, og da oliepumpen bliver



Et billede af en Caldwell D9 fra den aktuelle tid. Ud fra nummer og bemaling kunne det saktens være den samme bil, som ses på forsiden af brochuren.



Den aktuelle Caldwell D9 fra 1969 som den tog sig ud i annoncen.

adskilt ses samme mønster.

Toppen kommer af, og der ses årsagen, en stempelring er gået og har sendt metalstykker rundt i systemet. Da stempler og plejlstænger er væk ses en fæl revne i cylindervæggen. Det er dog ikke værre, end at blokken kan bevares ved at sætte løse foringer i.

Når nu motor/gearkasse er oppe er chassiset lettere at arbejde med, så arbejdet med at demontere chassiset, hjulophæng, køle- og elsystem går rimeligt nemt. Tingene skal mærkes og listeføres.

Efter alle dele er adskilt, er opgaven nu at opdele stumperne i 3 kategorier:

1. Dele som bruges efter rengøring/maling/polering: chassis, hjulophæng, gearkasse, styretøj
2. Dele med fejl, men kunne bruges efter renovering: bremses, kølesystem, oliepumpe samt visse instrumenter.
3. Dele som må kasseres, og udskiftes

med ny del: motor, kobling, benzintank, køler, ildslukker, sikkerhedsseler, batteri samt visse instrumenter.

Jeg havde en 711-motorblok, hvilket er den korrekte til FF-klassen. Den hones og får i løbet af vinter 2010-11, ny lejer og pakninger, så den er klar til at komme i bilen. Derefter indpakkes den og sættes over i et ledigt hjørne.

Efter at alle delene er skilt fra chassiset, bliver dette sendt til glasblæsning og maling, og imens det er ude af huset, er alle de andre dele blevet renoveret.

Jeg havde tidligt besluttet at kølingen skulle føres i chassisrammens rør, som den originalt var lavet. Jeg skulle lige den vej af DASU's historiske udvalg, og her blev der nikked OK. Det gør bilen mere harmonisk, i stedet for de påklistrede alu-rør, som den kom med.

Instrumenterne var amerikansk fremstillede SW. Disse kunne stadig fås, og de blev indkøbt via www.demon-tweeks.co.uk.

Omdrejningstælleren var et kapitel for sig. Der lå en løs i en af de kasser, som var med bilen. Denne er lavet helt specielt til Autodynamics af et lokalt firma, og den var erstattet med en anden, også mekanisk, som sad i bilen. Jeg besluttede mig for at renovere den originale med Autodynamics logo.

Jeg brugte mine „urmager“ færdigheder, og det lykkedes mig at renovere den selv, så nu indtager den sin plads igen.

Den omdrejningstæller, de havde sat i, var faktisk også en sjælden sag, fandt jeg senere ud af. Det var et Smith, som var lavet specielt til en Chevron B8, og da det er en af mine absolut drømmesportsvogne, så beholder jeg den, så kan det være at resten kommer senere.

Bremsekalibrene renoveres, og det samme gjaldt hovedcylindrene. Det er en skøn oplevelse at få disse mekaniske dele til at glide let og ubesværet, efter man har honet de små cylindre og givet dem væske.

Fjedre og støddæmpere blev rengjort og poleret/malet efter testning.

Oliepumpen havde jeg næsten dømt færdig, men efter en nærmere inspektion viste den sig at være OK.

Det er en PACE pumpe, og jeg fik et renoveringskit til den, og så var den kørende igen. Der sparede jeg kr. 4.000,-

Gearkassen var næste opgave. En Hewland gearkasse giver ikke de store problemer, og det gjorde denne her heller ikke. Gearhjul og dogrings blev rengjort og samlet.

Chassiset kom retur fra maleren, og så var jeg i princippet klar til at samle hele molevitten igen efter næsten to års adskillelse.

Men så løber man ind i „muren“, og delene får lov til at stå i næsten et halvt år, inden jeg i efteråret 2011 igen går i gang med at arbejde på bilen.

Den historie kommer i del 2.

Henrik Pedersen



Og den samme bil efter hjemkomsten til Danmark

Bella Macchina - Italia in another way.

Jacob Andersen er bidt af Italien og italienske biler, og som følge af dette lavede han i samarbejde med Lolland Falsters Veteranklub her i efteråret 2012 en oplevelsestur i bilernes, vinens, madens og kulturens verden.

Jacob er blevet opfordret til at følge op på denne, meget succesfulde tur, og i samarbejde med en professionel rejsearrangør, kan han nu tilbyde bilklubber, men også enkeltpersoner en oplevelsesrig uge lige i hjertet af den italienske bilproduktion,

krydret med den smukke italienske natur, kultur og ikke mindst mad og vin.

I 2013 er der planlagt fem ture fra april til oktober.

Nærmere oplysninger og program kan fås hos:

Jakob Andersen
Via Fabbriotti 130
19031 Ameglia SP - Italia
bellamacchina@e-mail.dk -
Tlf.: +39 3421 4854 00/+45 3074 3736

Nyt fra MhS.

Som bekendt har Motorhistorisk Samråd fået ny sekretariatsleder, og det har naturligvis medført visse ændringer i den måde, organisationen præsenterer sig på.

FACEBOOK

Et af de nye tiltag vi har taget i brug, er en Facebook side. Klik ind på [facebook.com/motorhistorisk](https://www.facebook.com/motorhistorisk) og deltag i løjerne. Vi har også via bestyrelsesmedlemmet Jørgen Kjær, fået afsat en hel side i Veteranposten der kun skal omhandle Motorhistorisk Samråd, og arbejdet for at holde gårdsdagens køretøjer på morgendagens veje.

Nacelle.

Hvad er en nacelle. Ordet bruges i dag bl. a. om indkapslingen for en flymotor eller om indkapslingen for en vindmølles maskinhus. I halvtredserne, blev det moderne blandt motorcykelfabrikkerne, at anvende en nacelle ved forlygten.

Det var den tids styling af motorcyklen. Nogle anvendte en halv indkapsling, som vist på billedet af en Velocette Venom. Andre brugte en fuldstændig indkapsling. Harley Davidson bruger stadig en nacelle om nogle af deres forlygter. Nacelle er altså en slags strømlinet indkapsling

PER



NUMMERPLADER

På et konstruktivt møde med Skats motorafdeling har motorhistorisk Samråd opnået aftale om flere forbedringer til den eksisterende ordning med historiske nummerplader.

De længe efterspurgte nummerplader til de ældste motorcykler vil nu indgå i sortimentet. Hidtil har man til motorcykler fra 1903 til 1918 skullet udlevere nummerplader til personbiler. Ud over at det ikke har været historisk korrekt, så er det jo uhensigtsmæssigt med nummerplader der kan være op til en halv meter i bredden på en nok i forvejen klejn motorcykel. Vores og medlemmernes research omkring de her gamle motorcykelnummerplader, viser at den rigtige størrelse til en MC er nøjagtig halv størrelse af dem til bilerne.

Siden ordningen med historiske nummerplader trådte i kraft, har der været en fejl på den nummerplade serie der hedder type 5.5 (fra 1. juli 1950 til 1. april 1958) Dem med et bogstav og fire tal, har været produceret på en plade med længden 345 mm, hvor den korrekte længde er 320 mm viser vores research. Type 5.5. vil også blive tilrettet til det korrekte her efter.

Læs mere på www.motorhistorisk.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 Hor-net. 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.

Køb, Salg og Bytte

SÆLGES - NY PRIS



Rover P6 2000 TC fra 1969 med synfri træk. På plader. Vægtafgift kr. 470 pr år. Pris Kr. 30.000.

P. Gry, tlf.: 98 33 19 19.

SÆLGES



Stempelringe:

Jeg har ryddet op efter min far og fundet nogle fabriksnye ringsæt i org. emballage, der er lidt forskelligt ring og forhør nærmere, - der kan være til din bil.!



Løse stempelringe:

Jeg har enkelte fabriksnye løse stempelringe, har du knækket en ring, eller er de slidt op kan jeg måske hjælpe opgiv motorfabrikat, type, cylinderdiameter, ringbredde, antal ringe og typer. (Præcisionsmål tak!)



Ring og forhør nærmere.
Tlf. 30 11 32 74 aften
Henning Mouritzen

SÆLGES



1959 Auto union 1000S DeLuxé Coupé.
Nysynet som veteranbil, så der er otte år mellem hvert syn. Fire nye dæk.
Bilen findes i Aalborg.
Pris Kr. 56.000.
Willy Dahl tlf.: 40 18 85 75.

SÆLGES

HONDA VT 600 SHADOW sælges.
Registreret første gang i juni 1995.
Flot ombygget. Monteret med Sissy Bar, lædertasker og fremflyttersæt. Rød. Køredragt, handsker og full face hjælm medfølger. Pris kr. 34.900.
Henvendelse:
Poul Pedersen, 8983 Gjerlev.
Tlf.: 86 46 13 02 - 60 92 14 81

SÆLGES



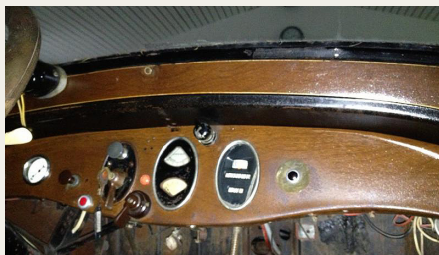
Volvo Amazon fra 1967 med velholdt B18 motor, 4 gear og overdrive(5. gear) og rød kabine.
Bilen har fået nyt udstødning, generator, service mm.
Pris : 42.000
Thomas Larsen, 9260 Gistrup
Telefon: 25 70 90 09



SÆLGES



Overland Whippet fra 1927
Den gamle Overland har stået indendørs og er dermed rigtig sund.
Der er ingen rust og bilen er klar til syn. Der er lavet nyt tag og det er tæt. Bilen er 6 volt.
Motoren starter rigtig godt og kan desuden startes med håndsving.
Blinklygterne er ikke originale og kan nemt afmonteres.
Der medfølger ekstra starter, donkraft, dækpumpe og værktøj fra dengang..
Pris : 62.000 kroner.
Thomas Larsen, 9260 Gistrup.
Tlf.: 25 70 90 09



SÆLGES



Mini Van fra 1966 total restaureret overalt. En rigtig fin bil med læder sæder.
Pris 60.000 kr.
Kontakt Finn Skotlander Thomsen
Tlf.: 21 64 13 89. Medlem nr.1212.

SÆLGES



To forlygter til en Overland fra sidst i 1920'erne. Indgraveret „Overland“ + „Monogram“. Pris kr. 800 eller bud.
Henvendelse til 98 35 23 06.

Tilmeldingsblanketter 2013

Tilmeldingsblanket for NVMK's tur til Læsø

Undertegnede foretager hermed bindende tilmelding til ovennævnte tur, der foregår

lørdag, den 1. juni 2013

Antal biler a kr. 200,00:	<input type="text"/>
Antal MC a kr. 170,00:	<input type="text"/>
Antal personer (inkl. fører) a kr. 85,00:	<input type="text"/>
Beløb i alt:	<input type="text"/>
Mit navn:	<input type="text"/>
Min gade og mit husnummer:	<input type="text"/>
Mit postnummer og min by:	<input type="text"/>
Min mailadresse:	<input type="text"/>

Betaling foretages på konto 9210 457-79-01525, og tilmelding er først bindende, når beløbet er modtaget på kontoen.

Denne tilmeldingsblanket mailes i udfyldt stand til per@mogensen.mail.dk, eller sendes pr. alm. post til Per Mogensen, Møllegaardsvej 4, Birkelse, 9440 Aabybro.



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter og campingvogne.

Indtegnning sker via os, som er medlem af Veteran Forsikringsklubben. Du kan desuden få tilbud på andre private forsikringer, endda med prisgaranti.

E-forsikringer – www.e-forsikringer.dk
– står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegnning.

ETU Forsikring – www.etuforsikring.dk
– er forsikringsselskab i aftalen og håndterer policer og skader.

De to beslægtede virksomheder er specialister i Privatforsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er i dag Danmarks hurtigst voksende aktør på området.

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2012):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 889 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.110 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.088 kr. inkl. vejhjælp

Bemærk: 25 % rabat på alle køretøjer med kasko, hvis mere end 1 køretøj.