

KLUBNYT

December 2023



HUSK
Kontingent-
betaling



MIDTVENDSYSSEL
VETERANKLUB

Bestyrelse

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

 **DEKRA**
Bilsyn Brovst

**HUSK vi har også
Motor kontor**

Drive in!
Uden tids-
bestilling

Alle typer syn

BOOK PÅ:

87 50 05 08

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



KONTINGENTBETALING FOR 2024

Kontingent for 2024:

Kr. 300,-

Betaling senest:

12/1-2024

Bankoverførsel til konto:

9070 - 0000835706

(eller) MobilePay til:

445250

Huk at påføre dit medlemsnummer på indbetalingen, så vi ved hvem der har betalt

Er du nyt medlem som er indmeldt i klubben efter 1/10-2023, og allerede har indbetalt kontingent, er dit kontingent automatisk også indbetalt for 2024.

Betal venligst kontingent til tiden, så kassereren ikke skal bruge tid på at rykke for betaling. Ønsker du ikke længere at være medlem af MVMK, så giv besked til 1004@mvvk.dk

Her du spørgsmål i forbindelse med betaling af kontingent, kan du kontakte vores kasserer på mail: 1004@mvvk.dk, eller Tlf. 40715468 (bedst efter kl. 17:00)

Med venlig hilsen
Kassereren





Formandens spalte.

Nu gik det ellers lige så godt og så er vi allerede der hvor vi efter juleferien skal i gang med arbejdet på et helt nyt år.

En ny kalender, nye arrangementer osv. Heldigvis har vi ikke bare et godt 2023, men flere gode år at se tilbage på. Mange aktive medlemmer der deltager året igennem og især de seneste års tendens til at nye medlemmer kikker forbi. Vores alles fælles opgave består så i, de bliver ved med at komme. Det kan være at sætte sig og snakke dem, frem for at falde ned i stolen ved de sædvanlige. Spørge indtil deres køretøjs

historie og planer for sæsonen. Med nye medlemmer kan der også dukke nye forslag op og disse er altid velkommen i bestyrelsen. Nyt for 2024 er også et resultat fra jer medlemmer. Vores Pinsetræf, en mangeårig tradition som jo kan være svær at rykke ved, er blevet til et sommertræf. Ligesom vores løvfaldstur markerer slutningen på køre sæsonen, vil sommertræffet markere sommerens start. Tidspunktet vil fremover være lørdagen lige før eller efter Sct. Hans. Herefter mødes vi som sædvanligt til forskellige køreture og arrangementer, indtil klubafterne igen begynder i starten af august. Vi har også arbejdet med at få sat datoer på andres arrangementer. Ting som vi efterhånden har deltaget i i flere år. Her håber vi at undgå flere arrangementer samme dag / weekend.

Bestyrelsen lytter altid med. Nok lidt som vores mobiltelefoner. Så forsæt snakken. En af sætningerne ved kaffebordet efter vores foredrag om 2. Verdenskrig i Aalborg, var kørsel i miljøzoner. Det har jeg undersøgt og svaret er; køretøjer der er veteranregistreret er ikke omfattet. Hvis det er mere end 30 år siden dit køretøj blev indregistreret første gang, kan det veteran registreres. Når det er 35 år sker det automatisk. Udenlandske køretøjer over 30 år er også fritaget. Nu er det i Danmark mest diesel køretøjer der rammes, da vi ikke har indført diverse andre miljøzoner endnu. Her har vi som medlem af Motorhistorisk samråd en flok godt arbejdende mennesker, som arbejder for os, når det sker. At dette arbejde så oven i købet foregår på en munter tone og et forståeligt sprog, er yderlig et kæmpe plus. Det tror jeg helt sikkert bestyrelses kollega Jørgen Christiansen, vil give mig ret i. Han havde den store ære i at deltage ved årsmødet i år, som stedfortræder for vores kasserer Tony.

Vi får løbende stukket forskellige spændende ting i hånden af vores medlemmer. Stor tak for det. Lige pludselig bliver en hylde derfor overfyldt. Så står mandagsholdet og klør sig i nakken. Hvordan gør vi lige? Lidt ligesom den onsdag i november hvor vi udskiftede ovenlysvindue i klublokalet. Ups... nej det er jo en hemmelighed Tony og

vi har jo truet et af vores medlemmer med, vi ved hvor han bor, hvis han snakker over sig. Men der skal hele tiden tænkes lidt nyt, også i vores klublokaler. Vær med til på klubaftner at diskutere om vi skal have sat et udstillings skab op til disse ting, eller noget andet. Det skal jo helst være et sted hvor det bliver set og kan studeres i fællesskab. Indgangen som plejer at være prydet af bilblade, ser også lidt fortabt ud lige nu. Men bare vent, her er store tanker og planer i gang.

Som I kan se er det ikke bare hygge på bestyrelsesmøder og kaffe og rundstykker på mandage, men hårdt arbejde med tanker og praktiske ting. Heldigvis er I der møder op flinke til at hjælpe til, både før og efter arrangementer. Så tak for godt samarbejde i årets løb. Tak til alle der har givet en hånd med og velkommen til jer nye der er dukket op.

Vi ses, husker hyggen og arbejder videre i det nye år.

Glædelig jul og godt nytår.
Mogens

Velkommen til nye medlemmer:

Finn Dietz, 9493 Saltum
Rene Kjølby Nielsen, 9530 Støvring
Børge Landgrebe, 9700 Brønderslev



BROVST
AUTO-Lakering
Forsikringsskader • Industrielakering
Veteranbiler • Motorcykler • m.m.
Tlf. 98 23 17 88
www.brovst-autolakering.dk



Redaktørens rundtur...

Efter et "overspring" i sidste nummer af Klubnyt, har jeg denne gang igen været på farten. Denne gang gik turen til Aabybro hvor jeg var på besøg hos Mona og Per Gregersen, medlem nr. 1296 for at se og høre lidt om interessen for veteranbiler, og ikke mindst når de er af mærket Volvo.

Per, der er 63 år, er født og opvokset i Kaas, uddannet automekaniker, men har siden læretiden arbejdet i flere andre fag, bl.a. vognfabrikken Jøni i Aabybro og andre lignende jobs. I dag arbejder han som pedel hos Blokhush Feriecenter. Det er mekanikerbaggrunden, sammen med barndommens og ungdommens minder der danner baggrund for interessen.

I forvejen - inden jeg ankom til Aabybro - havde Per fundet sin Volvo historie frem, idet han tidligere har skrevet og fortalt om den i anden sammenhæng. Det gør jo arbejdet en hel del lettere for mig. Jeg har valgt at splitte historierne op i to dele, og gemmer den anden del til næstkommende blad. Her er første del af historien, med Per som fortæller:

Jeg har nok fået Volvo-emblemet indprentet fra helt spæd, da jeg er født i 1960, og min far købte sin første Volvo i 1959. Det var en Volvo PV 445 Duett, som var rød med hvide vinduesrammer og tagbagagebærer og var på papegøjeplader. I hverdagene brugte far den som smede-/vvs-firmabil og om aftenen, i weekenderne og i ferier til privat kørsel, hvor vi fem børn sad oven på hinanden på bagsædet. Nogle gange, hvor vi skulle langt eller på ferie, var værktøj osv. læsset af, og en eller to kunne sidde i varerummet. I 1966 køber far hos A. Thorhauge, Volvo i Fjerritslev en helt ny Volvo P 210 Duett i perlegrå (farve 79) med tagbagagebærer. Den var også på papegøjeplader - og med stålplader i i stedet for sideruderne. Far skar selv ud og satte sideruder i. Herefter skulle den over på sorte nummerplader. PV445'eren kom i bytte på 210'eren.



I 1978 køber tvillingebror og jeg en Volvo PV 444H årgang 1955 i perlegrå (farve 20). Vi købte nye stålskærme og fik lavet komplet pladearbejde på den ved en lokal

pladesmed, så den efterfølgende var klar til maler. Den kom først til at stå i en garage i Kaas, men siden kom den hjem til tvillingebror at stå.

I 1979 køber jeg en Volvo PV 444ES årgang 1954 i maronrød (farve 8) hos Ford-forhandler Krog Jensen i Brønderslev til en pris af kr. 2.000,- Samtidig køber min tvillingebror min halvdel af den første PV 444. Da jeg fik min adskilt, var den dog meget mere rusten, end jeg havde set, da jeg købte den. Efter at have den stående i mange år, måtte jeg opgive at få den lavet. Jeg var heldig at få den solgt til en PV 444-ejer fra Frederikshavn til kr. 8.000,- i 2005. Han manglede nogle fine instrumenter til instrumentbordet samt flere forskellige dele - blandt andet de fine sæder, der var i den.

I 2012 Solgte vi fire Volvo'er til et par veteraninteresserede mænd på Fjerritslevvejen. Det var vores fars Volvo P 210 Duett fra 1966, Volvo PV 834-rustvognen fra 1953, tvillingebrors Volvo PV 444H fra 1955 samt den anden Volvo PV 444-reservedelsbil. **(RED: Historien om den ret sjældne Volvo rustvogn gemmer vi til næste udgave af bladet).**



I 2015 fandt jeg tilfældigvis i Den Blå Avis en Volvo PV 444ES fra 1954 i samme maronrøde (farve 8) som den, jeg købte i 1979. Bilen stod i Trige, nord for Aarhus. Den var jeg nødt til at skulle ned og se på, og det endte med, at vi købte den. Den har stelnummer 49584, hvor den, jeg købte i 1979, havde stelnummer 57819. Vi købte bilen af et par som oplyste, at de ikke havde lavet andet ved bilen end almindelig service i de 5 år, de havde bilen. De fortalte også, at de havde købt den af en kvinde fra Bødstrup, og at hun havde haft den i 5,5 år uden at have fået lavet andet end almindelig service. Hun havde købt den af en ældre herre, som havde haft den i en del år, og det er måske ham, der har fået den restaureret. Før ham havde bilen stået hos en bilforhandler i udstillingen i mange år. Det er det historie, vi har kunnet finde på bilen. Så det vil sige, at det er før 2005, at den er blevet restaureret - og måske endnu tidligere.

Pers seneste projekt var at skifte betræk på sæder og i døre i Volvo 444'eren fra 1954. Betrækkene er købt færdigsyet hos Gadbjerg Reservedelskager, der har, eller kan skaffe næsten alt til gamle Volvo'er. Per har selv monteret dem. Før og efter billederne viser at det er gået ret godt. Og helt unødvendigt at nævne at billederne i højre side er "efter" billeder



Korte fakta om Volvo PV444:

Produktionsår:

1944 til 1958

Motor:

1,4L og senere 1,6L

Transmission:

3 gear manuel

Produktionstal (PV444):

196.000 styk

Per Gregersen (1296)

Forladte køretøjer i alle afkroge.

De senere år har vi et par gange om året besøgt nogle af Danmarks små øer, og vi har som regel booket små private B&B. Det har tit været på nogle små landbrug, eller andre små steder. Det spændende på øerne er at der som regel er et udhus eller en lade som rummer mange sjove ting. Det er som om at man på øerne ikke har haft de muligheder med skrotning, genbrug osv. som på fastlandet.

I en lade på Omø fandt vi en gammel VW T3, som stod i et hjørne og ikke havde været i brug de seneste år. Ejeren havde nok haft en ide om den en dag skulle komme ud at køre igen, men hvornår vidste han ikke. Et andet sted på Omø besøgte vi en lille cafe/gårdbutik, som havde lidt "rod" bag en indhegning. Men når man er nysgerrig, så kan man godt fedte sig ind hos ejeren og få en snak. Bag caféen stod en Renault 4 som nok var udtjent, men måske kunne bruges til reservedele. Bilen havde tjent familien i mange år, og da der blev købt en ny blev den gamle stillet om bag ved.



På Falster løb vi over et sted hvor der blev spottet et par Mercede'er, ved et autoværksted som ikke så ud til at have været aktiv siden engang i 70'erne. Et andet sted på landet (husker ikke hvor) der stod også et par gamle biler, og når nu man mest holder af Italienske mærker, ja så måtte der lige knipses et par billeder af nogle Alfa'er som var sat på græs.



På en søndagstur kom vi forbi en lade hvor der også var sat nogle biler til side. De stod faktisk ud til vejen og der var ingen port, så jeg kiggede lige ind, og tog et par billeder af nogle øst-biler Trabi, Yagu m.v. Et andet sted var en gammel Volvo sat bag gården. Den skulle ende sine dage der.

For at det hele ikke skal handle om biler, så boede vi hos en ældre dame på Hjarnø, og hun havde gemt sit gamle køretøj, der blev brugt engang i mellem. Hun havde en Velo Solex stående i sin baggang, jeg forsøgte selvfølgelig om ikke den skulle med til Nordjylland, men uanset hvad så var den ikke til salg.



Jørn (1001)

Salg, service og
reparation af alt
svejseudstyr...
Speciale: svejseslanger
www.svejse-madsen.dk



svejse  **madsen**

VANGEN 6 - 9460 BROVST - TLF. 98231436

Generelt nyt fra Motorhistorisk Samråd (MhS)

Fra MhS møde med Færdselsstyrelsen, sept. 2023

MhS var inviteret med til mødet med Færdselsstyrelsen, og havde i forvejen beskrevet hvilke emner på dagsordenen der var af størst interesse for MhS, og som det dermed var vigtigt at få drøftet. I hovedpunkter kom der følgende ud af mødet, for så vidt angår historiske køretøjer.

Omkring de nye EU-regler, så kommer de nye regler ikke til at gælde for veteran køretøjer. Det vil sige at Færdselsstyrelsen er opmærksom på at gamle køretøjer ikke skal overholde regler som ikke var gældende på det tidspunkt hvor køretøjet var nyt. Det fik MhS til at sænke paraderne, da dette punkt ellers har været årsag til bekymring.

Det problem at visse historiske data om et køretøj ikke ligger i det Digitale Motorregister (DMR), efter data er flyttet dertil fra det tidligere Centrale Register for Motorkøretøjer (CRM). Det vil sige, at man ikke kan være sikker på, hvordan køretøjet reelt har set, da registreringsafgiften blev betalt – eller ved senere syn og godkendelse Færdselsstyrelsen henviser som udgangspunkt til Motorstyrelsen, hvis man vil have de oplysninger der tilgængelige, Man er velkommen til at rette henvendelse til dem også, hvis man ønsker at stykke den tilgængelig historik sammen.

En højst beklagelig sag, hvor en ejer af en ældre varevogn er blevet nødt til at indlevere de sjældne oprindelige gule emaljeplader, har sat fokus på dispensationerne for overholdelse af periodesyn. En sådan dispensation har en udløbsdato på 8 år efter dispensationen er givet. Ejer skal selv være opmærksom på hvornår dispensationen udløber, der gives ikke besked, eller en ny indkaldelse til syn. MhS har opfordret til at styrelsen ser på muligheden for at ejer kan opretholde en dispensation, så længe der naturligvis betales den vægtafgift og behørig forsikring, der holder nummerpladerne på køretøjet.

Det er politisk besluttet at gøre op med de såkaldte SMS-syn, hvor køretøjer i uforsvarlig stand bliver registreret som godkendt uden at have i nærheden af en synshal. Lovgivningen forventes derfor ændret, så der fremover skal tages billeder af alle biler, der møder i en synshal. Formålet er at dokumentere, at bilen rent faktisk har været i synshallen på et givet tidspunkt.

Motorhistorisk Samråd støtter op om initiativet og har tidligere argumenteret for at indføre fotodokumentation i forbindelse med syn. Billeddokumentation vil kunne

påvise hvilken stand, og, i et vist omfang, hvordan et køretøj var opbygget påsynstidspunktet. Det vil være både være nyttigt, hvis man er historisk interesseret i sit køretøj, eller hvis man står i en salgssituation, hvor dokumentationen fra synshallen vil skabe større tryghed i handlen.

De to sidste emner har Færdselsstyrelsen taget med videre, og vil se på implementeringen af om det er praktisk muligt. Det bliver så emner vi kan vende tilbage til, når vi igen skal mødes med Færdselsstyrelsen. Vi har nu aftalt at holde kontakten, og højst lade gå et år mellem møderne med Færdselsstyrelsen

Motorstyrelsen møder historiens vingesus.

Det er nu tredje gang, at Motorstyrelsens direktør har bedt sig selv til møde med Motorhistorisk Samråd. Emnet er en status og mulighed for at direktør Jørgen Rasmussen får indblik i hvilke vilkår der gælder på vores område. I Motorhistorisk samråd sætter vi stor pris på denne direkte adgang til beslutningerne, og på den uforstyrrede dialog vi kan have om et for os meget væsentligt emne.

Overordnet handler vores hovedpunkter mest om et ønske om gennemskuelighed i lovgivningen, mere specifikt her, i forbindelse med afgiftsfastsættelsen ved import af et veterankøretøj. På trods af at tillæg og vilkår er blevet stærkt reduceret, efter afskaffelsen af såvel originalitetskrav og brændstoftillæg, så er det for borgerne svært at gennemskue grundlæggende elementer som afgiftsgrundlag og afgiftsberegning.

Generelt er det Motorhistorisk Samråds bekymring at et komplekst regelsæt, på tværs af alt lovgivning, kan afholde dem der ellers er nysgerrige og interesserede nok, fra at give sig i kast med at have de historiske køretøjer som hobby. Derudover følger så væsentligheden i at sikre arverækkefølgen til vores interesse og vores fælles rullende kulturarv

Historiske nummerplader (mest for nørder)

Historien

1. april 1976 var officielt den første dag hvor politiets motorkontorer begyndte at udlevere de (hvide) reflekterende nummerplader. Det enkelte motorkontor udleverede dog først de nye plader efterhånden som de løb tør for de gamle emaljeplader.

FDM havde faktisk i mange år foreslået at de gamle emaljeplader blev udskiftet med moderne reflekterende nummerplader, primært ud fra et sikkerhedsmæssigt aspekt. Men i Vanløse sad en mand, Svend Dråby, og skumlede over at disse ”nymodens”

nummerplader var eneste mulighed at sætte på fine gamle biler og motorcykler. Det var som at sætte en Rembrandt i en skifteramme. Svend startede faktisk allerede i 1973 et korstog for at få indført at man kunne få "Historisk korrekte nummerplader" til de gamle biler og det blev en hård kamp. Men i 1997 – efter 24 års utrættelig kamp med møder med embedsmænd, politikere og ministre kom gennembruddet. Ved lov pr. 10. juni 1997 blev muligheden for historisk korrekte nummerplader tilføjet til Færdselsloven.

28. august 1978:
Det 3. sidste sæt
sorte nummerplader
er hentet i
Kerteminde.

De sidste 2 sæt
er nu for længst
udleveret – så nu
er det altså de-
finitivt slut!
De efterfølgende
må lade sig nøje
med de hvide og
selvlysende ræds-
ler.



*Det lykkedes en veteranbilejer at få fingre i et af de sidste sæt emaljelader
(billede lånt fra Ford A bladet)*

I de første mange år var det kun køretøjer indregistreret 1. gang før 1. april 1958 der kunne få historisk korrekte nummerplader. I 2011 blev ordningen udvidet til at omfatte alle emaljeplader til personvogne frem til 1. registrering før 1. april 1976 og i starten med muligheder for alle numre dog forudsat at det var ledigt. Seneste udvidelse skete 1. april 2020 hvor i princippet alle køretøjstyper indregistreret før 1. april 1976 kan få historiske nummerplader.

Forvaltningen af nummerpladerne

Både ved bestilling af historiske nummerplader hos Motorstyrelsen og af erklæringer hos Motorhistorisk Samråd er der mulighed for at anføre et forslag til et registreringsnummer. Erfaringerne med det sidste viste at kendskabet, at kendskabet til hvordan nummerpladerne var forvaltet i sin tid er ret begrænset hos de fleste. Ved eftertanke er det måske ikke så mærkeligt, med tanke på at det snart er 50 år siden (eller to generationer) de hvide refleksplader kom.

Hele ideen bag de historiske plader fra Svend Dråbys side var, at det med dem skulle være muligt at fuldende en original fremtræden af et køretøj, der måske er brugt mange tusinde kroner på at bringe køretøjet tilbage til det oprindelige udseende. Det er også derfor der i loven står: "En historisk nummerplade er en nummerplade af en

type og med et registreringsnummer, der svarer til køretøjets art og tidspunktet for køretøjets første registrering eller senere..." MhS fik tilføjet "...eller senere" bl.a. for at legitimere kvadratiske bagplader på visse bilmodeller.

Før 1. april 1958

Fra man begyndte med registrering af motorkøretøjer i 1903 og frem til 1. april 1958 var registreringsnumrene opbygget af et amtsbogstav og op til 6-cifrede numre. Amtsbogstaverne blev tildelt i august 1903. Inden for hvert amt var der flere politikredse og disse kunne igen være opdelt i flere registreringsområder omkring et motorkontor. Da registreringen var analog med pen og papir kunne man ændre både ejerdata og køretøj enten hver for sig eller begge. Det vil sige at ejeren kunne beholde registreringsnummeret hvis man ønskede det og flytte det over på et nyt køretøj, men som det ses af ovenstående skete det sikkert lige så ofte at køretøjer blev afmeldt og nummerpladerne afleveret. Her blev de genbrugt hvis de ellers var i god stand ved nyregistreringer eller især ved omregistreringer ved tilflytning. Dette var gratis og man havde derfor ikke krav på nye nummerplader.

0808 M11-514 A107-544

B. Nr.	Ejerens Stilling og Navn	Bopæl	Køretøjets Navn og Domicil	Fabrikats- nummer	Drivkraft	Cyklus, Antal	Cyklus- Diameter	Hjulegæng	H. K.	Egen Vægt	Præmie- Antal
3320	Karl Nielsen Borgermester Tilg. 1/10	Nyby	Lauridsen 4928 10 km	4928 10 km	B.	1	70	0,02	80		
			Opgang 21/10 281140 solgt til Føhn Lauridsen 1/10								
	Fred. Andersen Søren Pedersen	Løllise	Danmark 4928 10 km	4928 10 km	B.	1	70	0,02	80		
			Opg. 21/10 281140 solgt til Føhn Lauridsen 1/10								
3320	Fordingsvej Jens Pedersen	Næstved	Fred. Nielsen 4928 10 km	4928 10 km	B.	1	80	0,02	100		
			Opg. 21/10 281140 solgt til Føhn Lauridsen 1/10								
3320	Andersen Børge Andersen	Andersen	Andersen 4928 10 km	4928 10 km	B.	1	80	0,02	100		
			Opg. 21/10 281140 solgt til Føhn Lauridsen 1/10								

Fra dengang hvor det var med pen og papir, næsten som kirkebøger...

Efter 1. april 1958

Efterhånden nåede man op på 6 cifre i staden København og i Københavns Amt. Med de mange nummerserier var det også lidt bøvet at holde styr på hvilket motorkontor man i Politiet skulle ringe til hvis man skulle finde ejeren til et køretøj. Fra 1. april 1958 beholdt man amtsbogstaverne, men tilføjede et bogstav mere til hvert motorkontor. Nogle af de store områder som København og Århus fik tildelt flere bogstavkombinationer. Registreringen var stadig et lokalt anliggende, og der var stadig nummerserier, men nu var det forskellige nummerserier til de forskellige

køretøjstyper. For eksempel var private motorcykler intervallet 10.000 – 16.999, personvogne 20.000 – 45.999, 50.000 – 59.499 combivogne (papegøjeplader) osv.

Efter perioden 1. april 1966 – 31. december 1968

Ved centraliseringen af motorregisteret startede man forfra med bogstavkombinationerne, men oversprang alle de kombinationer der var brugt til lokale serier. Derudover var der en række kombinationer der også blev forbigået som for eksempel BH, SS, KZ mm og bogstaverne I, O, Q, W, Æ, Ø og Å. De mange nummerserier bliver reduceret til godt det halve med 16 forskellige. For eksempel er private motorcykler 11.500 – 18.999, personbiler med 2 rektangulære nummerplader 20.000 – 59.999 og en ny - personbiler med kvadratisk bagplade 60.000 – 77.999.

Omkring 1. april 1976

De nye reflekterende nummerplader blev officielt taget i brug 1. april 1976, men vi kan se at der er køretøjer med de nye plader (de startede med EH) der er indregistreret i de sidste dage af marts 1976. Det kan kun være ved motorkontorer der er løbet tør for sorte plader og da de nye jo har ligget i kælderen har de fået lov til at tyvstarte.

Efter 6. juni 2012 Ved idriftsættelsen af det nye digitale motorregister (DMR) vendte man endnu en gang bøtten, men denne gang springer man ingen brugte bogstavkombinationer. Man var nået til ZZ og havde desuden taget kombinationer med W, F og G for at vinde tid. For at sikre at der er numre til historiske nummerplader blev der i DMR reserveret forskellige nummerserier til de forskellige bogstavkombinationer og køretøjstyper. Til gengæld kan vi kun vælge registreringsnumre inden for disse reserverede serier, også selv om man kan dokumentere at ens køretøj oprindeligt har haft et nummer uden for disse serier. Blandt andet også derfor strøg man ordet "korrekt".

Hvis du vil læse mere om historisk forvaltning af nummerplader kan vi anbefale hjemmesiden nwww.nrpl.dk

Læs mere om MhS på www.motorhistorisk.dk

Den røde Opel

Som nogen måske husker, så var der en rød Opel Rekord C på forsiden af forrige nummer af Klubnyt. Det var et billede jeg havde lånt fra vores arkiv. Bilen tilhører Lars Sloth (medlem 1293). Det medførte en henvendelse fra Lars, som sagde nogenlunde sådan her: "Et billede på forsiden, dét forpligter. Jeg vil gerne skrive en lille artikel om bilen..." **Her er Lars' historie om Opel'en:**

Som sagt, en forside forpligtiger, så her kommer lidt historie om den "Røde Opel". Jeg købte bilen i august 1994 hos Jens Erik i Biersted til den nette sum af 21.000 kr. Som ny kostede bilen ca. 28.000 kr., vel at mærke i 1971-72, så det årlige værditab har været begrænset.

Bilen havde på daværende tidspunkt kørt ca. 150.000 km og så rigtig fin ud. Jeg bestemte mig for, at jeg ville "stalde" den op, inden jeg nåede de 200.000 km. Jeg havde netop fået min første hyre som maskinmester i Brædstrup, og der brugte jeg bilen, så det blev hurtigt til nogle kilometer, og den kom på pension ved 195.000 km. Men da havde Opel'en også transporteret mig frem og tilbage i sne og slud, og ud til kunder. Det kostede en motor og et værkstedsbesøg ind i mellem, men det var en fornøjelse. Erstatningen blev en Kadett fra 80'erne, men det ændrede ikke meget på brændstofregningen, hvilket er tankevækkende.

Bilen har været DEMO-bil hos Mikkelt Andersen i Aalborg og blev i 1972 solgt til Svend Aage i Aabybro. De af jer, som kan huske Is-Baren på Vestergade i Aabybro, kan også huske Svend Aage og hans kone, som betjente byens borgere, efter at de andre butikker havde lukket ned. Vel egentlig den første "døgn-butik" i Aabybro. Svend Aage solgte den til Ejnar Bering, en af mosens kartoffelavlere, inden den blev solgt til en "ukendt" i Biersted, som satte den i stand, inden den kom til salg hos Erik Hjørringgaard.



Den røde Opel, Før

Opel'en har stået "opstaldet" flere steder, i Frstrup, Røde Hede, Hollensted ved Øster Brønderslev, indtil jeg i 2013, tog den hjem, for at se om den kunne reddes. Det er godt med gode kammerater med plads og det skal de have tak for. Som det fremgår af billedet, var der ingen tvivl om at den skulle vaskes. Det var ikke det eneste, bremserne skulle "gås" efter og der skulle laves lidt rust hist og pist, men det lykkedes at få den på "hjulene" igen. Der er lavet lidt malerreparation, men ikke meget, så den havde holdt sig godt. Jeg var klar over, at det ikke er/bliver en dyr bil, så budgettet blev holdt stramt, det skulle ikke være et suttet bolche, men en bil med sjæl og historie, og det er jeg glad for i dag. Billederne er taget samme sted, på vej hjem i dok og på vej ud, klar til nye togter og eventyr.

Svend Aage klippede hæk hos naboen, og en dag så jeg mit snit til at fortælle ham, at jeg havde hans gamle Opel stående. Umiddelbart rørte det ham ikke meget, så vi gik tilbage til hvert sit. Men der tog jeg fejl, for lidt senere, samme dag, kom han tilbage, med de første forsikringspapirer og begyndte at fortælle om oplevelser med bilen. Det var en fornøjelse, den dag jeg kunne køre forbi det ældre ægtepar, for at vise dem, at "deres" bil var tilbage på vejen.



Den røde Opel, Efter

Da jeg skulle have nummerplader på, og ville søge det oprindelige nummer, BY 45468, var det ikke tilgængeligt, og nummeret tætttes på, var BY 47468. Den søde dame på motorkontoret kunne dog ikke give mig det nummer, da det jo ikke var tidstypisk for en Opel fra 1971. Til mit held havde jeg jo fået den første forsikringsaftale på bilen, hvoraf det fremgik, at første registreringsnummer var BY 45468. En anekdote er, at Opel'en i sin tid var forsikret hos Mejeriernes og Landbrugets Ulykkesforsikring, og nu er bilen hjemmehørende på det Gamle Mejeri i Sdr. Saltum, som flere af jer jo nok kender ☺. Forsikringspræmien var i øvrigt 92 kr./kvartalet inkl. Kasko og Brandforsikring.

Vi må bare konstatere, at gamle biler kan noget, på tværs af alt. Jeg blev selv fanget af det, for på bagsiden af september-bladet, gengives en reklame for Ford, en Taunus fra 1973. Min Bedstefar lærte mig at køre bil i en sådan, dog med 4 døre, men selvfølgelig også rød. Og hvis i ikke siger det til nogen, så har jeg nøglerne endnu, men desværre ikke bilen.

PS.: Af de oprindelige forsikringspapirer, kan jeg læse, at forsikringen har omfattet Ansvar, Kasko og Brand, men ikke FP-forsikring.

Kan i have en god vinter derude
mvh Lars Sloth (1293)

Herunder et par glimt fra **Løvfaldsturen 14. oktober**. Regnfuldt og blæsende, men også med glimt af sol ind imellem...



Ordinær generalforsamling i MVVK

Der afholdes ordinær generalforsamling i MVVK, torsdag den 8. februar 2024, kl. 19.00 i klubbens lokaler, Gardsvej 1, V. Hjermitslev, 9700 Brønderslev.

Dagsorden iflg. vedtægter:

- Valg af dirigent.
- Valg af referent.
- Formandens beretning.
- Fremlæggelse og godkendelse af årets regnskab.
- Fastsættelse af kontingent.
- Behandling af indkomne forslag. *
- Valg af bestyrelses medlemmer. (bestyrelsen konstituerer sig herefter på først kommende bestyrelsesmøde, mht. fordeling af poster).
- Valg af 1. & 2. suppleanter.
- Valg af revisor.
- Eventuelt.

*) Indkomne forslag til dagsorden, skal være formanden i hænde senest 7 dage før Generalforsamlingen



*Bestyrelsen
i MVVK
ønsker*



Klip fra Nordjyske's arkiv, 1960

10 år SIMCA *En bil med stil...*

Fortsætte linier — i fuldstændig harmoni — skaber en Simca Beauclieu. Den udsøgte smukke motor er i harmoni på internationalt plan. Læs og vinder glæde hos — inden som ud — gennem reklamer. Og den skal — som mest af alle andre Simca Beauclieu — være med til at gøre Simca Beauclieu et navn af betydning.

Kommer — og se den dejlige motor — gør den fortæller om en imponerende teknisk — Simca Beauclieu er en vogn, der og den kan se sig selv som at køre — og præstere! Den er den vogn, der har alle alle som disse — Børst Nordica Travel har handlen — og har den nye bil til rådighed!

En Simca — at de er mere modet!

SIMCA BEAULIEU
Kr. 27.528 exkl. lev.omkost.

Nordica Travel AG er den eneste for Simca i Danmark og Norge.

NORDICA DIESEL A/S
KØBENHAVN

AUSTIN AUSTIN AUSTIN



Netop NU - hvor NY VOGN er særlig aktuelt er der glædeligt nyt om tre af publikumsfavoritterne . . .

PRISFALD



CAMBRIDGE:

vognen for den mindre bilist, der har et lille bil, der skal gøre det alene på sig selv. — Pris — dog med vogn, defekte og udstyret — 21.943,- exkl. lev. omk.

FUTURA:

vognen for den mellemste, der har et lille bil, der skal gøre det alene på sig selv. — Pris — dog med vogn, defekte og udstyret — 16.497,- exkl. lev. omk.

A 35 VAREVOGN:

med den overlegne motor som har 18 h.p. Kommer med et med fuldendt personvognstilbud. — Pris — dog med vogn, defekte og udstyret — 7.995,- exkl. lev. omk.

GENERALREPRÆSENTANT FOR DANMARK: DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S — ODENSE

AUSTIN AUSTIN AUSTIN

Aut. Austin-forhandler: **GUNNAR JØRGENSEN** Hadsundvej 95, Aalborg, telefon 2 68 53