

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



51. årgang - Marts 2007 - VT nummer 369

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3
2850 Nærum

Klubsekretær: Kai Madsen
Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk
www.veteranbilklub.dk
Giro: 600-4253

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6000
ISSN 1600-8278
Ansvarshavende redaktør:
Ole Emil Riisager
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
Fax 45 65 19 54
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk
Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. For konkurrencesvar dog inden månedens udgang.
Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reprojklare.

Annoncepriser:
1/1 side: Kr. 3.000,-
1/2 side: Kr. 1.600,-
1/4 side: Kr. 900,-
1/8 side: Kr. 500,-
10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

Indbydelser til DVK's løb og arrangementer optages gratis. Indbydelser til andre løb og arrangementer, hvor vore veteran køretøjer aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og restaurering :
P. E. Hansen
Torsted Allé 25, 8700 Horsens
Fax 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse.

I redaktionen desuden:
Morten Alstrup
Svend Carstensen
Erik Nielsen
E.W. Neesgaard
Leif Gr. Thomsen

Layout, sats:
Ole Callesen, tlf. 74561611
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
e-mail: oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

Bestyrelsen

Formand:
(Klubsekretariat, bibliotek og museer. Kontakt til medlemmer, Veteran Tidendes redaktion og pressen.)
Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 45 83 80 08
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:
(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben og Motorhistorisk Samråd.)
Bent Friis
Søbakken 29, 7000 Fredericia
Tlf. 75 94 09 97
bent.friis@veteranbilklub.dk

Sekretær:
(Protokol)
Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge
Tlf. 39904240
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Mødesteder og udstillinger, vest)
John Andersen
Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia
Tlf. 75 93 17 85
john.andersen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber, klub i klubben & vejlederkorps)
Torben Olesen
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
Tlf. 66174249
torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)
Anne Lise Gustafsson
Karlsbjergvej 32, 5672 Broby
Tlf. 62 63 20 51
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, øst)
Ole Poulsen
Tlf. 54 70 03 58
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager
Uplandsgade 70, 2300 København S
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.
kajc@post.cybercity.dk

København Nærum
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Claus Nebel, 2253 5550
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

Midtsjælland:
"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:
Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Samme adresse

Vestsjælland
Sæbyvej 48, 4170 Høng
Johnny B. Rasmussen
5818 6309

Fyn:
Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Torben Olesen, tlf. 6617 4249
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
torben.olesen@veteranbilklub.dk

Østjylland:
Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003
Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161
Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 8698 8883

Midtjylland-Vesterhede
Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721
Samme adresse

Vestjylland-Spjald
Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald
Henning Knudsen, 97381264
Samme adresse

Sønderjylland:
Lunderup Markvej, 6230 Rødekro
Lars Hugo Kristiansen, 74415420
Mommarmvej 224, Majbøl, 6470 Sydals
e-mail: migogalice@privat.dk

Sydøstjylland
Børkop Vandmølle, 7080 Børkop
Poul-Erik Jakobsen, 27231433
Tranevej 109, 8721 Daugård.
jakobsen@skjernaadk

Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.

København og Nordsjælland
Claus E. Nebel -2253 5550

Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 5470 0358

Fyn & Jylland
John Andersen - 7593 1785

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53
www.fordv8.dk
Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Claus Frausing, tlf. 4453 8700

Jensen-Klubben
Jesper Troels Jensen, tlf. 2367 2000

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs & Ford Mustang
Peter Løvstrøm Sørensen
Tlf. 7586 9510

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189 - kurtogionna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53
Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Ford T
Claus Olesen
5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz
Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

SAAB
Claus Oppenheim
clap@webspeed.dk

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Toyota
Henning Holm
9865 8011

IT og medlemsregister

Bo Ødegaard
Høstbuen 18
2750 Ballerup, 44 64 42 94
bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallengård

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4556 5610
(ma-fre 10-13)

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Svend Aage Tholstrup,
tel./fax 8689 8777,
e-mail: svend@satholstrup.dk

Klubregistre

Mærkeregistre
FIAT - Førkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

Ford Y & C Model
michael@deichmann.org
www.fordyandcmodelregister.dk

Morris
Ole Nordlund
Torben Valerius
3956 0710
www.morrisregister.dk

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)
Claus Nebel
2253 5550

Renault
Kristen Korsgaard
8648 6968

Rover
Henning Helmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
3990 4240

Triangel
Uffe Mortensen
4920 2301

Volvo
Ole Callesen
7456 1611

Køreselskaber/Sektioner

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn
Anne Lise Gustafsson
62632051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot
Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab
Svend Draaby
3871 3902

Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle hverdage kl. 10-14 efter aftale.
Mail: bibliotekar@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.
Hanne Jonassen, Kai Madsen, Søren Møller, Mogens Olsen.
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Peter la Cour, Niels Jonassen (fmd.), Ole Emil Riisager.

Sommers Automobil Museum
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600
Åbningstid søndage kl. 14-17. Onsdage kl. 17-20 under særudstillinger.
Særudstilling til 25. marts: Tatra og Hans Ledwinka.
Entre for voksne kr. 50. Børn kun i følge med voksne.
Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4556 5600.



Forsiden:
Porsche 924 1976
Foto: René Hammershøj

Indhold

Indkaldelse till generalforsamling.....	3
Flyttedag i Fredericia	3
Aktivitetsskalender	4
Fejl, fakta	5
Sådan ser det ud	5
Personlige.....	5
Klubaktiviteter	6
Enevold Sørensen 90 år.....	8
Da fars Kübelwagen fik fast top.....	12
Mere Rally Monte-Carlo.....	13
Noget om fuldblod	14
Latrintransport	20
Rejse i gammel bil	21
Ændringsforslag til vedtægter.....	22
Bestyrelsens kommentar	23
Afviserblink	24
Tyske miljøkrav	24
Dansk Modelbilkub.....	24
Værktøj af eget fabrikat	25
Konkurrencen.....	26
Ny bog om Lancia.....	27
Nye medlemmer	28
Bestyrelsens beretning	29
Nyt museum	30
Invitationer	30
Køb/salg	40



Indkaldelse til generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub

Lørdag d. 24. marts 2007 kl.13.00
I Borgerforeningens Hus,
Nørre Voldgade 63, Nyborg

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af beretning om klubbens virksomhed i det forløbne år.
3. Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab samt meddelelse af decharge.
4. Forelæggelse af budget for indeværende og næste år.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Behandling af eventuelle forslag.
7. Valg af bestyrelse.
8. Valg af to revisorer.
9. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen byder klubben på en
vand, øl og en sandwich.

På bestyrelsens vegne
Dorte Stadil

Flyttedag i Fredericia

Bilmessen har bedt os flytte ind i hal E da alle kræmmere skal ind i hal D. Vi kommer tættere på de andre haller, så det er en fordel for os.

Vi gentager vores stand som tidligere med plads til hygge og mulighed for at spise den medbragte mad. Kaffen sørger vi for sammen med småkagerne. Der er stor mulighed for at møde nogen man kender, da vi flere gange har talt 35-40 mennesker på standen sidste gang. Det er dejligt at se.

Bestyrelsen vil også være til stede på skift, kom med en god ide og lad os få en snak om hvad der rører sig.

På bestyrelsens vegne
Bent Friis



Møder

Marts

Tirsdag 6. Egeskov. Biblioteksaften.

Tirsdag 6. Ristrup. Film om Chevrolet i 1930'erne og 40'erne.

Onsdag 7. Sæby. Børge Gert Olsen om William S. Knudsen.

Torsdag 8. Børkop. Klubmøde.

Torsdag 8. Rødekro. Om olie.

Tirsdag 20. Kværkeby. Fortsættelse af motorrenovering (Rover V8), samling og opstart.

Lørdag 24. . Generalforsamling. Se VT 366.

Mandag 26. Vesterhede. Klubmøde.

Tirsdag 27. Egeskov. Klubmøde.

Tirsdag 27. Egeskov. Temaaften med Erik Fromm om ledningsnet og tændingsanlæg - med svar på spørgsmål fra 1950 og frem. Bemærk kl. 19.

Torsdag 29. Morris-møde. Morris-møde. Kl. 19 hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, Hillerød. AFLYST. Nyt sted senere.

April

Tirsdag 3. Egeskov. Biblioteksaften.

Onsdag 4. Sæby. Klubmøde. Arne A. Jørgensen om Skaft Rasmussen og DKW-imperiet.

Torsdag 12. Børkop. Klubmøde. Poul Suhr om Styrkeprøven 2006.

Torsdag 12. Rødekro. Klubmøde.

Torsdag 12. Klubmøde i Nærum flyttet fra den 5. pga. påsken. Niels Kryger om billedesign.

Tirsdag 17. Kværkeby. Leif Gr. Thomsen fortæller om sin karriere.

Torsdag 19. Rødekro. Ekstra møde - i Løgumkloster - om lakering og racerløb.

Tirsdag 24. Egeskov. Klubmøde.

Tirsdag 24. Egeskov. Museumsbesøg med kaffe og kage, øl, vin og varme pølser.

Torsdag 26. Morris-møde. Morris-møde. Kl. 19 hos Mads Bengtsson, Kattrupvej 12, Buerup, 4450 Jyderup. Tilmelding senest 23. april på 76251429 eller mail.

Mandag 30. Vesterhede. Udemøde, kom i gl. bil.

Maj

Tirsdag 1. Ristrup. Løvspringstur.

Onsdag 2. Sæby. Køretur.

Torsdag 10. Børkop. Tur til Vedstårup Teglværk.

Torsdag 10. Rødekro. Om videopolitiet.

Lørdag 12. Rødekro. Kl. 10 i Den Blå Hal i Gråsten - med tur til et kønt sted.

Søndag 13. Børkop. Udflugt til Strøjers museum på Vedstårup Teglværk.

Tirsdag 15. Kværkeby. Vi får besøg af en motorcykelklub.

Mandag 28. Vesterhede. Klubmøde.

Juni

Tirsdag 5. Sæby. Klassisk køredag.

Onsdag 6. Sæby. Ikke noget møde.

Fredag 8. Børkop. Klubmøde kl. 19.

Torsdag 14. Børkop. Klubmøde.

Torsdag 14. Rødekro. Alice og Lars-Hugo Kristiansen takker af.

Tirsdag 19. Kværkeby. Den årlige aftenkøretur fra Steffensgård.

Mandag 25. Vesterhede. Klubmøde.

Juli

Onsdag 4. Sæby. Amerikansk tema.

Fredag 13. Børkop. Klubmøde kl. 19.

August

Fredag 10. Børkop. Klubmøde kl. 19.

Løb og arrangementer

Marts

Lørdag 31. -søndag 1. april. Bilmesse og brugtmarked i Dronning Margrethe Hallen i Fredericia. Kl. 9 - 17. Info tlf. 86416464 og 97221380 og www.bilmesse-brugtmarked.dk

April

Lørdag 21. Stumpemarked i Vesterhede.

Tirsdag 24. Bustur til sæsonåbning på Egeskov. Påstigning i Nærum, Ringsted og Korsør. Indbydelse i VT 369.

Søndag 29. Swapmeet i Nyvang ved Holbæk. Kl. 9-15. Arr. Damptrømlklubben. Indbyd. i VT 369 og 370.

Maj

Lørdag 5. -søndag 6. Fionialøb Info Ole Andreassen, tlf. 65978595.

Lørdag 5. Odsherredsløbet. Indbydelse i VT 368.

Mandag 7. Aftentur fra Snaptun Havn. Kl. 18. Køreselskabet 1940. Info John Andersen, tlf. 75931785 - 29782909.

Onsdag 16. Aftentur i det fynske. Info Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954.

Torsdag 17. Kragevig madpakketur. Indbydelse i VT april.

Fredag 18. Nordjysk Vintage Motor Klubs 10-års jubilæumsløb, Fårup Skovhus Løbet. Indbydelse i VT marts.

Søndag 20. Køng Museum Veterantræf 2007. Indbydelse i VT 369. Info www.museerne.dk

Lørdag 26. Nivåløb Info. Willibald Farbmacher, tlf. 49145167.

Lørdag 26. Oldtimerløbet Gråsten-Flensborg Indbydelse i VT 369. Info www.oldtimerloebet.dk

Juni

Lørdag 2. Herregårdsturen Fyn. Indbydelse i VT april.

Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954.

Lørdag 2. Jysk Automobiluseum, stumpe-, bil- og motorcykelmarked. I Gjern kl. 8 til 16. Tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk

Søndag 3. Copenhagen Classic Autojumble. På Klampenborg Galopbane kl. 10-16. Info. Kim Polte tlf. 26134229.

Mandag 4. Aftentur fra Bryrupbanen. Kl. 18. Køreselskabet 1940. Info John Andersen, tlf. 75931785 - 29782909.

Lørdag 9. Englændertræf i Løgumkloster. Indbydelse senere.

Lørdag 9. Vitus Bering Løbet. Ny arrangør Knud Kærslund. Indbydelse i VT 369.

Søndag 10. Museumsløbet 2007 - tidl. Brønshøjløbet. Indbydelse senere. lars@cramer-petersen.dk

Lørdag 16. Gavne Hillclimb. Info www.gavnoe.dk og www.hms.dk

Søndag 17. Gavne Classic Autojumble & Concours de Charme. Info www.gavnoe.dk

Onsdag 20. Aftentur i det fynske. Info Mette & Alfred Svendsen, tlf. 62202785/51726370.

Lørdag 30. Sydhavsrally 2007 Start i Sakskøbing. Indbydelse senere. Tilmelding på tlf. 22148814.

Juli

Mandag 2. Aftentur fra Jelling Sø. Kl. 18. Køreselskabet 1940. Info John Andersen, tlf. 75931785 - 29782909.

Lørdag 7. -søndag 8. Bornholm Rundt. Indbydelse i Veteran Tidende 366. Frist for tilmelding 1. juni.

Torsdag 12. Passionistkøretur fra Høsterkøb. Afslappet hverdagskøretur med picnic for køretøjer før 1967 - uden startgebyr. Arr. Arendse og Leif Fortmeier. Tilmelding arendsefort@sol.dk eller kontoret.

Onsdag 18. Aftentur i det fynske. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954.

Lørdag 28. Sommertur på Sydfyn for køretøjer før 1940. Indbydelse i VT april. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954 eller Mette & Alfred Svendsen, tlf. 62202758/51726370.

August

Lørdag 4. Ferritslev-Løbet. Indbydelse i VT marts.

Lørdag 11. Munkebjergløbet. Indbydelse VT april.

Lørdag 11. Stevnsløbet 2007. Info. Hans Peter Nielsen, tlf. 40148037/56578093

Søndag 12. Munkebjerg Hill-Climb. Indbydelse VT april.

Onsdag 15. Aftentur i det fynske. Info. Mette & Alfred Svendsen, tlf. 62202758/51726370.

Lørdag 18. Arresø Løbet. Info tlf. 47724187 <http://home19.inet.tele.dk/arne-e-p>

September

Lørdag 1. Veteranlastbiltræf i Gjern. Ved Jysk Automobilmuseum kl. 10 til 16. Tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk

Søndag 2. Fjordløbet 2007 Arr. Ølstykke Veteranbil og Mc Klub. Tilmelding senere på vbm.dk

Onsdag 19. Aftentur i det fynske. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954.

Oktober

Lørdag 20. -søndag 21. Bilmesse og brugtmarked i Dronning Margrethe Hallen i Fredericia. Kl. 9 - 17. Info tlf. 86416464 eller 97221380 og www.bilmesse-brugtmarked.dk

Udlandet

Maj

Lørdag 5. Vårmarked-Ekeberg 2007. Åbent lørdag den 5. maj kl. 6 til 16. Gratis adgang for publikum. Nærmere oplysninger om standleje og betingelser i VT marts og på www.norskveteranvognklub.no

Juni

Fredag 22. -søndag 1. juli. The Balkan Classic 2007.

Arrangør Thessalonikis Klassisk Bil Klub. For klassiske biler fra hele Europa. Start og slut Thessaloniki. Ruten går gennem Grækenland-Albanien-Makedonien-Bulgarien-Tyrkiet-Grækenland. Står i FIVA-kalenderen, se www.fiva.org Info desuden www.lekam.gr

Fredag 29. -søndag 1. juli. Scandinavian Ford V8 Meet 2007. I Norge. Stallheim Hotel. Info. www.fordv8.dk Ola Hegseth olasfordv8@c2i.net tlf. +47 2230 7919

September

Lørdag 8. -fredag 14. Moravia Rallye. Se Veteran Tidende 363 og www.veteran-ova.cz/index.jsp



Sådan så der ud i Nærum da de mange kasser med materialet fra Danmarks Tekniske Universitet var ankommet. Den bebudede redegørelse fra Niels Jonassen for biblioteksvirksomheden kommer i næste nummer.

Fejl, fakta

H.J. Beier har fundet et fabriksfoto frem, der til fulde bekræfter at det var et Pinin Farina karrosseri på den Lancia i vores konkurrence i december. Beier fik det direkte fra Pinin Farina da han havde erklæret sig som mulig køber. Hvilket ikke var ganske sandfærdigt, idet han endnu var studerende.

Og Jørgen Hansen gør opmærksom på at kølergitteret ikke var helt standard – selv om stilen er bibeholdt.

Jeg gør afbigt for at have været noget halsstarrig mht. den røde plet i navkapslerne på Packard. Viklit Graae Jørgensen har med brochurebilleder dokumenteret at på nogle få modeller var pletten ikke sekskantet, men rund. Det drejer sig om enkelte åbne typer fra 1928 til 1930. Forklaringen kendes ikke.

Motorbøger

Claus Olsen har forladt sin stilling i Køsters boghandel i Randers og har forlagt residensen til København, hvor han opretter en afdeling for motorbøger i Nyboder Boghandel. Det er Store Kongensgade 114.

Forretningen har i forvejen haft en afdeling med bøger om jernbane, sporveje, fly, søfart og militær.



TAK

En stor tak for de mange flotte gaver og hilsener. Og rigtig mange tak til alle jer der kom til min 70-års fødselsdag den 20. februar. Det er dejligt når så mange møder op til en aften som denne; vi blev 63 personer.
Preben Boisen

Mindeord

DVK og specielt vi fynboer har mistet en god ven og kammerat.

Efter kort tids sygdom afgik Kurt Ørgaard Jeppesen, Allesø, ved døden d. 10. januar.

Kurt har været en trofast medhjælper i aktivitetsudvalget på Egeskov gennem mange år.

Ligeledes var han sammen med andre fynboer med til at flytte mødested Nivågård til Nærum.

Kurt var en uvurderlig og altid villig hjælper til opbygning og vedligeholdelse af klublokaler samt vort gamle værksted på museet på Egeskov.

Ronald Jørgensen og undertegnede vil mindes Kurt bl. a. for mange gode ture til England, men også her i landet var den lyseblå MGA kendt med Kurt og Inger fra mange løb.

ÆRET VÆRE KURTS MINDE

John Jørgensen



FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler.

27. marts. Klubmøde, bemærk kl. 19. Temaaften med Erik From om bilens ledningsnet og tændingsanlæg. Spørgsmål besvares fra årgang 1950 og frem. 3. april. Biblioteksaften.

24. april. Klubmøde. Museumsbesøg, hvor vi følger op på successen fra sidste år. Der kan købes kaffe og kage, rødvin, øl og varme pølser, så få lille-mor med, så har hun været ude og spise i år. Der kommer bus fra Østdanmark, se indbydelse.

Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

Torben Olesen, tlf. 66174249

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Ja, så begynder der at ske lidt hernede i "fodenden" af landet.

Aprilmødet torsdag den 12. er bare en almindelig mødeaften med småsnak, lidt hyggelæsning og lidt kaffe og hvad man ellers kan finde på. Men kom alligevel.

Der er mere i april, nemlig den 19. kl. 19, og det foregår ved Kalle Bruns (Kalle Malers) på Lobækvej 9, Løgumgårde, 6240, Løgumkloster. Hvis der er noget du vil spørge Kalle om så ring 74744543. Til dette møde kommer racerkøreren John Nielsen fra Team Essex og fortæller noget om sit arbejde med at køre race, opbygning af hans bil, noget om at køre Le Mans-løb og meget andet, så spørg bare og John Nielsen vil svare. Så jeg tror det bliver spændende at høre om farten på en bane.

Så kom vi frem til maj, og det bliver den 10. i klubhuset. Jørgen Duus (ham fra videopolitiet) kommer og fortæller om sit arbejde med os når vi bliver lidt for "vilde" når vi er i trafikken, men kom bare, han er faktisk en flink fyr, og han tager ikke vores kørekort den af-

ten. Han vil også vise film fra "videopolitiet" og fortælle om hvornår man risikerer et klip i kortet. Jeg tror på en rigtig god aften med en del spørgsmål, og det er jo det vi bliver klogere af.

Den 12. maj vil Lis og Gert Hansen, Planetvej 6, 6300 Gråsten (det er den Blå Hal), som ligger lige før jernbane-overskæringen på vej mod Sønderborg fra Gråsten, gerne vise os "staldene" + fru Lis' have. Vi mødes kl. 10 i den Blå Hal, drikker lidt kaffe, sparker lidt hjul, hvorefter Lis og Gert Hansen gerne vil vise os lidt af de kønne steder omkring Gråsten. Vi vil finde et kønt sted, hvor vi kan spise vores medbragte frokost.

Så er vi fremme ved den 14. juni. Vi mødes i klubhuset, det der skal ske denne aften er jo egentlig sagt at Alice og Lars-Hugo Kristiansen takker af, vi skal ikke mere stå for klubhus og møder. Herefter bliver det Erik From og Kjeld Holm-Nielsen der overtager butikken, så den aften bliver noget med at aflevere nøgler, div. papirer mm.

Vi, Alice og jeg, vil gerne takke for den tid vi fik lov at passe huset og holde lidt sammen på det hele, og vi vil ønske alt muligt held for Erik og Kjeld. Men nye kræfter kan jo godt gøre en forskel.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf. 74415420

ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Tirsdag den 6. februar fortalte Poul Suhr om Styrkeprøven 2006, som er et løb for biler fra før 1926, og som denne gang foregik på Sydfyn. Vi fik en herlig præsentation af både biler og deltagere og en levende fortælling om sjove episoder undervejs på turen. Tak til Poul Suhr for en spændende aften!

Til maj kører vi Løvspringstur med start på Ristrup til sædvanlig mødetid kl. 19.30.

Med venlig hilsen

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.

Til vores marts-møde tirsdag den 27. vil Henning Hansen og Hans Jørgen Kold komme og fortælle om Cuba, med alle de oplevelser, og specielt de gamle amerikanske biler, der stadig kører på Cuba, selv om de ikke er helt originale mere. Det skal nok blive en rigtig hyggelig mødeaften.

Hilsen

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby. Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Møde den tredje tirsdag i hver måned.

20. marts kl. 19. Fortsættelse af motorrenovering (Rover V8) med samling og opstart.

17. april kl. 19. Leif Gr. Thomsen, manden med de sjove tegninger og vitser i Veteran Tidende, fortæller om sin karriere.

15. maj kl. 19: Vi får besøg af en motorcykelklub.

19. juni kl. 19: Den årlige aftenkøretur fra Steffensgård.

Venlig hilsen

Preben Boisen 57525040 – 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Husk nu vinter-mødetid kl. 19.30.

10. maj klubmøde.

13. maj tur til Vedstårup Teglværk.

14. juni klubmøde.

Håber at vi kan få besøget hos Sindby Co. til at falde på plads i august. Der er pt. ikke planlagt noget specielt til sommerens møder. Men som I ved når dette læses er der plads til improvisation. Kom til møderne, så snyder I ikke jer selv og vi andre bliver ikke snydt for at se jer.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Til januarmødet havde vi besøg af Poul Suhr. Han viste billeder og fortalte om



Styrkeprøven på Fyn i 2006. Der var rigtig mange fine biler med, og løbet blev afviklet uden de store problemer.

Martin Andersen fra Ådum havde deltaget i sin Buick 1908 og vundet Brasos pokal for mest pudset messing. Han var deltager under mødet og havde sin fine pokal med.

Til referatet fra oktobermødet: Motorcyklen, der blev omtalt, er en Victoria 1919-20 med en BMW boxermotor på tværs i stellet. BMW kom først i 23 med sin egen cykel.

26. marts klubmøde.

21. april vort årlige stumpemarked med endnu bedre plads og god forplejning.

30. april udemøde, kom i gl. bil, herom senere.

28. maj klubmøde.

25. juni klubmøde.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen, tlf. 23950721

VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30. Kom i gammel bil.

Aprilmødet er pga. påsken flyttet til torsdag den 12. Niels Kryger fortæller om bildesign.

Temaaften på Danmarks Tekniske Museum torsdag d. 29/3 kl. 19.00 El-hammeraften med museumsspektør Louise Skyggebjerg. Max 25 deltagere, entre kr. 50,00. Tilmelding på e-mail til claus.neble@privat.dk

Temaaften på Danmarks Tekniske Museum torsdag d. 19/4 kl. 19.00. Gennemgang af flysamlingen ved museumsspektør Bo Bang Petersen. Max 30 deltagere, entre kr. 50,00. Tilmelding på e-mail til claus.neble@privat.dk

Menu i Nærum i april boeuf bourguignonne og pæretærte.

Det vil være en fordel om man melder sig til på kok@veteranbilkklub.dk

Venlig hilsen

Claus Neble

VESTSJÆLLAND - SÆBY

Der er åbent fra kl. 19 i mødestedet hver den 1. onsdag i måneden. I sommersæsonen i Vestsjællands Bilmuseum, i vinterhalvåret i forsamlingshuset.

At det hedengangne Roskilde Ring stadig har en stor plads i menneskers hjerte, kunne man forvisse sig om på februars møde, der med et talstærkt fremmøde viste at behovet for at få genopfrisket minderne om de gode tider på banen i det centrale Roskilde er stort.

Jeg var før mødet blevet kontaktet af et klubmedlem, Preben Hjorth fra Holbæk, som meget gerne ville lave en lille introduktion til Palle Buus' film og fortælle om de oplevelser han havde haft på Ringen. Det var tydeligt for enhver, at det er rigtig mange gode oplevelser i det miljø, der ligger til grund for de anekdoter og sjove historier der blev fortalt på mødet. Det har uden tvivl været en fantastisk tid for en ung dreng med benzin i blodet i de år. Preben holder sig i dag i god mental form ved hjælp af sin Norton motorcykel og ligesindede kammersjukker. Preben har naturligvis stadig kontakt til nogle af drengene fra dengang, og skulle hukkommelsen glippe en enkelt gang, så er jeg sikker på at han bare skal åbne sin scrapbog med udklip fra dengang det gik løs, så kommer historierne helt af sig selv.

Nuvel, filmen vi skulle se. Var blevet bragt til os per specialkurér, idet at Dorte Stadil havde taget Anna-Lise (hustru til den navnkundige SAAB Keld) og et eksemplar af filmen om Roskilde Ring, under armen. Ingen havde dog fortalt undertegnede at Palle Buus og hans medkommentator Finn Wagner kunne underholde forsamlingen per video i samfulde 3 timer og lidt til. Dette sammenlagt med værternes forsinkede entre, og Preben Hjorths fortællelyst, gjorde at vi måtte slukke uden den sidste times tid på båndet, men vi tager revanche gør vi. Der er ingen tvivl om at dette fantastiske emne vil vi tage op igen.

4. april kommer så Arne A. Jørgensen og fortæller om Jørgen Skaft Rasmussen, der udvandrede til Tyskland og skabte DKW-imperiet. Arne er nok den mest vidende om DKW og Skaft Rasmussen, hvilket han så tydeligt har vist med sin bog om emnet. For dem

der ikke nåede at se særudstillingen i Nærum er her den oplagte lejlighed til at høre historien fra manden selv.

2. maj. Familieløbet. Sæsonens første køretur bliver begyndelsen på en tradition; det er i hvert fald planen. Det bliver lagt en rute i vort kønne område, med plads til hygge og samvær. Herfra skal lyde en opfordring til at møde op med hele familien for at tage del i løjerne. Vi regner med at sætte en god præmie på højkant til den der kan stille med den største familie. Dermed menes koner, børn, børnebørn, svigerbørn, forældre, papbørn og exkoner, samt fætre, kusiner, nevøer og niecer og andre af nært slægtskab. Busfulde er mere end velkomne, ligesom deltagelse i mere end én bil.

Mere information snarest. Tilmelding senest 14 dage før med ca. deltagertal til johnnybgoode@mail.dk eller tlf. 20745709.

5. juni. Klassisk køredag. Grundlovsdag/fars dag bliver rammen om en national køredag, har Motorhistorisk Samråd lagt op til. De nærmere omstændigheder ligger hen i det uvisse, men én ting er sikker, vi vil arrangere en tur ud i det blå.

6. juni intet møde fordi vi har kørt tur dagen før.

4. juli. Da mødedatoen falder sammen med den amerikanske uafhængighedsdag faldt det Søren Carstens og mig naturligt at lægge os fast på et amerikansk tema. Vi satser på at arrangere aftenen som amerikanerne gør, med rigtig barbecue i families og venners lag. Det bliver nødvendigt med et mindre gebyr og med tilmelding til johnnybgoode@mail.dk eller tlf. 20745709. Mere senere.

Følg med på mødestedets hjemmeside: www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19 hos Citroën, Uplandsgade 70, 2300 S, såfremt der ikke er meddelt anden aktivitet.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405, kajc@post.cybercity.dk



ENEVOLD VESTERGÅRD 90 ÅR

Af Poul Suhr.

At blive 90 år, fortsat have sit gode helbred, stadig være aktiv i erhvervs-livet og drive egen virksomhed, have fejret diamantbryllup med sin ligeså velfungerende 87-årige hustru og samtidig være engageret i veteranbilhobbyen med to åbne sportsvogne i garagen - det lyder næsten som en drøm.

Ikke desto mindre havde jeg for nylig fornøjelsen at besøge en mand for hvem det er virkelighed, nemlig vores mangeårige klubmedlem Enevold Vestergård i Varde. Vi havde en rigtig hyggelig eftermiddag sammen, hvor han levende fortalte sin spændende livshistorie.



Enevold bag rattet i sin MG TD 1950

Enevold Vestergård kom til verden den 17. marts 1917 og voksede op på en gård i Boris, men landbruget interesserede ham ikke. Selv om det var biler der havde hans store interesse kom han i lære i en brugsforening i Boris. Jeg spurgte ham hvorfor han havde valgt den uddannelse, hertil svarede han, at det havde han heller ikke, for dengang kunne man ikke vælge, da måtte man tage det der var muligt, og det blev altså for ham en læreplads i Brugsen.

Efter læretiden ville han gerne videreuddannes og der var dengang for ham to muligheder, nemlig enten Niels

Brocks Handelsskole i København eller den Jyske Handelshøjskole i Århus. Han valgte den sidste, hvor han blev optaget i 1936. Han fik i den forbindelse et legat på 880 kr., der skulle dække alle omkostninger til ophold og skole i et helt år. Udover at man selv skulle betale for alle bøger, skulle man til skolen betale 5 kr. for at benytte en skrivemaskine og 10 kr. i brændelsespeng. Enevold fortalte at der var en streng disciplin på skolen, man skulle møde 5 minutter før undervisningen begyndte og måtte ikke forlade skoleområdet i undervisningstiden; hvis det blev over-

trådt fik man besked på at man bare kunne forlade skolen for der var ingen der havde sendt bud efter dem. De 880 kr. slog lige til men, som Enevold spøgefuldt sagde, var der ikke plads til restaurationsbesøg eller andre fornøjelser, en situation som unge mennesker i dag godt kunne lære lidt af.

Efter opholdet på skolen blev Enevold ansat som anden kommis i den brugs hvor han var udlært. Efter et par år i Brugsen havde han igen fået lyst til en videreuddannelse, han havde da fået sparet så mange penge sammen at han kunne søge ind på The Danish Mer-



Enevold på arbejde med de omtalte viskerrobotter i den benyttede salgsembal-lage liggende på skrivebordet foran sig.



Inspirerende billeder på vægen ved hans skrivebord.



Enevold ved en smuk bil og med en god cigar.

chant School i London, hvor han blev optaget og gennemførte et semester i 1939. Under sit ophold i London havde han den store fornøjelse at overvære et af de sidste billøb på Brooklands racerbanen i den vestlige udkant af London. Løbet fandt sted den 6. maj. I forbindelse med sin deltagelse i en fællestur til Goodwood sidste sommer havde Enevold den store oplevelse og glæde at gense en del af baneområdet, der er bevaret som en slags museum.

Efter opholdet i London kom Enevold tilbage til sin læreplads, men denne gang som førstekommiss. Efter nogle år blev han udnævnt til uddeler, en opgave han herefter bestred i 17 år. Han kunne efterhånden godt se at udviklingen gik mod større butiksenheder, hvorfor han mente det nu var på tide at tænke på en anden vej.

Sammen med en god ven, der hed Bollerup Jensen og var uddannet isenkræmmer, stiftede de i 1961 et firma under navnet VE-BO, og købte en isenkramforretning i Ølgod. Samtidig havde de fået udviklet et særligt måleinstrument, der kunne angive et kreaturs cirkavægt ved at måle dets omkreds bag skuldrene. Bollerup Jensens bror havde på det tidspunkt kontakt med et amerikansk firma der fremstillede raspeværktøjer til dækindustrien, og det lykkedes for VE-BO at få agenturet for disse værktø-

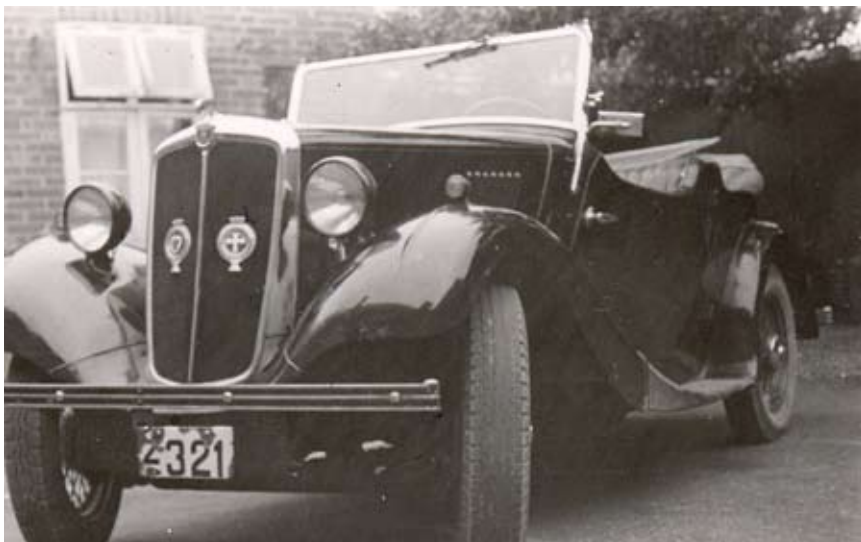
jer i Danmark, Norge og Sverige, og så kom der gang i forretningen. Dengang fik mange nye slidbaner på slidte dæk. Bollerup Jensen passede isenkramforretningen og Enevold tog sig af agenturerne. Efterhånden kom der flere agenturer til på forskelligt udstyr til dæk og autobranschen. Desværre døde Bollerup Jensen ret tidligt, hvorefter isenkramforretningen blev solgt. Enevold overtog firmaet og drev det videre fra den

nuværende adresse i Varde alene med agenturer, og det gør han stadig.

Enevold fortæller levende om flere spændende ting som hans firma gennem tiden har fået udviklet og markedsført. En af Enevolds gode venner, Henry Christensen, var noget af en opfinder, og han udviklede og producerede bl.a. en elektrisk viskerrobot til montering i biler. Udstyret blev rosende omtalt i en artikel i Skandinavisk Motor Journal



Enevold mellem sine to herlige sportsvogne.



Morris 8 1935



Fiat 508 C 1939

Morgan 1950



nr.1 januar 1966. Enevold havde forhandlingen og solgte mere end 60.000 af disse robotter inden det blev standardudstyr i nye biler.

Henry Christensen udviklede også et specielt instrument til udmåling af korrekt placering af dæk ved montage på fælg, et instrument som stadig sælges gennem Enevolds firma.

I 1987 stod Enevold ved en milepæl hvor han skulle beslutte om han skulle ansætte mere salgspersonale eller drosle firmaet ned. Da ingen af hans to sønner var interesseret i at overtage firmaet valgte han det sidste, og det befinder han sig stadig godt med. Firmaet har i dag 3 ansatte med en gennemsnitsalder på 84 år. Det er foruden Enevold selv hans kone Henny Vestergård og hans bogholder gennem 35 år fru Elna Hansen, der har sin egen nøgle til pengekabet, for som han siger, hun er nemlig tro som guld!. I øvrigt har Enevold ingen planer om at lade sig pensionere foreløbig.

Efter at vi havde udvekslet flere fornøjelige historier fra hver vores tilværelse bad jeg ham om at fortælle noget om sin bilinteresse og det blev en spændende beretning. Hans første bil var Fiat 508 C fra 1939, senere har han været ejer af mange forskellige bilmærker. I en overgang var han den lykkelige ejer af to herlige BMW sportsvogne, først en type 326 og senere en type 327, begge var dengang hans brugsvogne og begge havde nummerpladen Z 333. Der knytter sig en lille historie til disse biler, idet Ib Jensen i Veteran Tidende nummer 225 januar 1995 bragte billeder af bilerne og efterlyste informationer om dem. Dem kunne Enevold altså give og det morsomme var at han ikke ved hvorfra billederne stammer. En lille åben Morris 8 fra 1935 og en lækker Morgan fra 1950 har også været i hans eje. En anden bil som han har haft og særlig fremhæver, er en VW Karmann Ghia fra 1961, der i øvrigt også havde nummerpladen Z 333.

I en del år besøgte Enevold kunder i hele Norden og kørte mellem 40.000 og 50.000 km om året, derfor var det vigtigt med en god, driftssikker bil, han købte derfor en BMW 2002 Touring.

Den blev han så glad for at han skiftede til en ny hvert år, 13 år i træk. Sammen med sin gode ven, ham med opfindelserne, kørte han i flere år orienteringsløb og fulgte aktivt med i automobil-sporten.

Som hverdagsbil kører Enevold i dag i en herlig ny bordeauxrød Alfa Romeo type 147.

Og så er det det med veteranbilinteressen, hvordan kom du i gang med det?. Jo, det begyndte 1987 hvor jeg fik mere tid, jeg gik først i gang med at restaurere en Alfa Romeo fra en gang i halvfjerdserne, da den var færdig besluttede jeg mig for at finde en MG sportsvogn fra halvtredserne og fandt en MG TD 1950. Vi gik nu ud i garagen for at se bilen. Enevold har totalrenoveret den med et meget flot resultat, han forklarede mig alle de enkeltheder der har betydning i MG-kredse, f.eks. forklarede han at de lodrette gæller foran på køleren skal have samme farve som indtrækket i bilen. Da vi kom til motorrummet forklarede han at selv værktøjskassen skal være beklædt indvendigt med stof i en bestemt farve, og hvis jeg kunne gætte farven ville han give mig en halvtredser. Det mest unaturlige vil være hvid, så det svarede jeg, og det viste sig at være rigtigt, så der tjente jeg 50 kroner, for selv om det var en spøg så ville han betale, for som han sagde spillegæld er æresgæld!

I forbindelse med restaureringen af MG'en var han i København for at finde en reservedel hos fa. Hans Hedegård på H.C. Ørstedesvej (Red.: I mange år dansk agent for Velocette og et par andre motorcykler). Besøget endte med at han købte hele forretningen, og som han humoristisk fortæller skete handlen med håndslag som når man handler om en gammel hest. Der blev ikke engang foretaget lageroptælling, det hele blev læsset på en lastvogn og kørt til Varde. I en årrække havde han meget glæde af at handle med reservedele til klassiske biler, med et glimt i øjet siger han, at det var en sjov tid hvor han mødte mange interessante mennesker.

Enevold har deltaget i mange træf i sin herlige MG TD og sammen med MG-entusiaster har han været til bilrace på Silverstonebanen i England ikke mindre end 14 gange.

Enevold har abonneret på flere bilblade i mange år. Han har været medlem af FDM siden 1939 og er i dag æresmedlem. Alle de blade han gennem årene har modtaget er omhyggeligt arkiveret årgangsvis i kassetter som fylder adskillige reolmeter. Ikke nok med at han har gemt bladene, for han er nu i gang med på EDB at registrere alle de artikler og prøvekørsler der han været bragt i bladene opdelt i bilmærker og årgange, et beundringsværdigt arbejde som han hygger sig med samtidig med at han ryger en god cigar, dem ryger han nogle stykker af om dagen. Spøgefuldt siger han at en af grundene til at han stadig er så frisk er at han filtrerer den luft han indånder gennem en god cigar!

Indledningsvis fortalte jeg at han var ejer af to herlige veteransportsvogne og det er han også for til hans 85-års fødselsdag forærede hans kone ham en Austin Healey Sprite 1961, den med øgenavnet "Frøje", og den er han meget begejstret for.

At blive 90 år og være så vital og aktiv som Enevold Vestergård er en gave. Jeg havde en spændende eftermiddag sammen med ham og opfyldt af beundring ønsker jeg Enevold et stort til lykke med den runde fødselsdag.



BMW 327



BMW 327

VW Karmann Ghia 1961





Da fars Kübelwagen fik fast top

Af Lars Karlshøj

I 1947 kørte bonden på Hyllede Skovgård ved Faxe rundt i en Nash model 1929 med knirkende træhjul og udvendige mekaniske bremses. På den tid var det nødvendigt at søge den danske stat om indkøbstilladelse til en ny bil, og de krav om kørselsbehov kunne ikke opfyldes. Min far var på udkig efter en lettere og mindre benzinslugende bil – og den kom kørende ind på gårdspladsen med sin ejer som fører, en Kübelwagen Typ 82, fabriksår 1943 – intet ændret fra den dag den forlod båndet.

Ejeren af VW Typ 82 ville nu sælge bilen til min far, hen over formiddagskaffen kom det frem at bilen skulle koste kr. 1.500. Men ejeren skulle blive på gården ½ til 1 år til normal landbrugsmedhjælperløn! Sådan blev det.

VW Typ 82 boede nu på Hyllede Skovgård, men på den tid var det ganske normalt at ombygge kalechebiler til lukkede 4-dørs biler.

Anker Andersen, Orup Karrosserifabrik, tegnede en ny top, og bilen kom til at fremstå med rigtigt ”glas” i side-

ruderne, stålbojler til at bære det bløde tag, udvendig adgang til bagagerummet (det manglede på den almindelige Boble), håndbetjent frontrudevisker og andre luksusting.

Bilen blev brugt på gården til ”luksuskørsel”, men havde stadig 60-80 % differentialspærring + gearing ved hjulene. Så om foråret trak den en 4 leds (ca. 5 m.) leharve på markerne. Her er kun omtalt alt det sjove, der var tit lidt teknik at kæmpe imod for at holde den kørende.

Red.:

Kübelwagen – egentlig Kübelsitzwagen – var tyskernes sidestykke til amerikanernes Jeep – dvs. tyskerne havde deres klar allerede omkring krigsudbruddet. Hitler havde allerede i 1938 givet Ferdinand Porsche besked på at udvikle en militær udgave af sin KdF. Den blev opbygget på en forstærket udgave af Folkevognens centralrørs/platformschassis med pendulaksler, og med den 4-cylindrede, topventilede stødstangs og luftkølede boxermotor på 985 cc – senere 1.1 liter – i hækken.

I modsætning til Jeep’ens 4-hjulstræk kun med træk på baghjulene. Men den klarede sig godt i terræn på grund af sin lave vægt og den nævnte ZF differentialspærring.

Porsche havde en prototype klar på en måned, og i november 1938 begyndte værnemagtens prøvekørsler. VW Typ 62, senere 82, blev fra december 1939 til 43 leveret til såvel værnemagten som SS i et antal af over 55.000.

Det omtalte eksemplar må selvsagt have været tysk efterladenskab og kan ikke have kørt ret langt. Det havde i 1949-50 endnu den originale dækmontering, fortæller Lars Karlshøj.

Produktionen af VW Kübelwagen blev en del år efter krigen genoptaget til forbundshæren, og i en civil udgave som et noget makabert nostalgi-køretøj.

Til militær brug under Anden Verdenskrig blev Kübelwagen fremstillet i et antal specialmodeller, blandt andet kunne den trække en let kanon. Mod slutningen af produktionen kom også prototypen af en firehjulstrukket udgave, som benyttede transmissionen fra tyskernes amfibiekøretøj Schwimmwagen.



Jens Winther Sr. (sådan er vi efterhånden nødt til at kalde ham, da sønnen er gået i hans fodspor) var sammen med Jens Nielsen Danmarks flittigste Rallye Monte-Carlo-kører i halvfjerdserne. Her ses han under 1973-løbet med sin faste co-driver Ebbe Lous.

Mere Rallye Monte-Carlo

Jubilæumsartiklen i Veteran Tidende nummer 367 om Rallye Monte-Carlo udløste flere henvendelser til forfatteren. Heldigvis alle positive og nysgerige for lige at få afdækket et område af speciel interesse for læseren – typisk i relation til en bestemt bil eller deltager.

Præsidenten for Dansk Automobil Sports Union, Carl Christian Hansen, kunne således berette, at han var i besiddelse af en af de startnummerplader, som sad på den Fiat 1100, som Rudolf Rottbøll Ørum og Julius Voigt Nielsen kørte med i 1954. Metalpladen med nummer 256 havde han – med nu afdøde Stig Holm-Madsens mellemkomst – fået foræret til sin 50-års fødselsdag. Claus Neble var også i besiddelse af et par interessante startnummerplader. Faktisk havde han i sin tid købt et parti på 50, hvoraf størstedelen overgik til DVK's arkiver. Men han havde dog beholdt to.

Den ene var fra 1951, bar nummeret 40 og havde Robert Nellemanns velkendte

RN-initialer på bagsiden. Det var den overlevende plade, der havde siddet bagest på Robert Nellemanns og Kurt Christensens Ford, for den forreste var gået til i den kollision, man kunne se på side 19!

Claus Neble var også i besiddelse af en anden gammel Robert Nellemann-startnummerplade. Den var fra 1950 og KAK's Midnatssol Rally, der var den allerførste udgave af det løb, som siden blev til det svenske rally. Claus Neble var naturligvis meget interesseret i at høre, hvordan det var gået Robert Nellemann i bemeldte løb, men undertegnede kunne ikke finde noget decideret resultat frem af sine gemmer. Nellemann var udtrykkeligt nævnt som en af de tilmeldte kørere i løbet, men i det referat, som hans senere RCMakker Mogens Skarring skrev fra løbet, er der kun omtalt tre deltagende mandskaber fra Danmark. Den pågældende startnummerplade er da også i overraskende god stand, så sandsynligvis er Robert Nellemann ikke kommet

til start eller udgået på turen til Sverige.

Måske andre kan kaste lys over løbet? Erik Hougaard var blevet inspireret af billedet af Svend Aage Beyer Clausens og Robert Glads Citroën med skovle og snekæder. Han er selv indehaver af en Citroën 15, som Christian Clausen deltog med i Rallye Monte-Carlo to gange, og han var interesseret i oplysninger om bilens skæbne i løbet. Desværre var det begrænset, hvad undertegnede kunne frembringe af sine arkiver. Christian Clausen deltog med bilen i 1954 og 1955. I sidstnævnte år havde den startnummer 163, og da blev Christian Clausen nummer 160 generelt sammen med E.F. Clausen.

Er man mere interesseret i at fordybe sig i Rallye Monte-Carlos historie, findes der et meget omfattende to-bindsværk på fransk, der bl.a. oplister samtlige deltagere, som nåede frem til Monaco og var med i den afsluttende prøve. Men det var som bekendt ikke alle danske mandskaber, som klarede det! Morten Alstrup



Noget om fuldblod

Jamen er det ikke? Næ!

Tekst og foto René Hammershøj

Jeg er medlem af klubben og har snart været det en del år, jeg kan faktisk ikke huske hvor mange. Jeg er med blandt de forhåbentligt rigtig mange, der bl.a. er glade for det månedlige VT "drop" i postkassen.

Min kone og jeg har deltaget i en del løb gennem årene, alle dejlige oplevelser. Det har ikke mindst glædet mig at se, hvor mange damer der er med (som fører eller som passager) i en ellers mandsdomineret glæde for de gamle køretøjer. Min kone og jeg har deltaget i flest løb i en Austin Healey 100 Six 1959. Der er jo to primære "komponenter" i disse løb: Den sociale hvor man kan møde rare mennesker, og så besigtigelserne af køretøjerne. Det er

hyggeligt og lærerigt at udveksle teknik og "memoirer". Dog glemmer jeg sent én ejer af en Healey Silverstone (et pragtfuldt køretøj), som ikke mente at en Healey 100 Six er en rigtig Healey! Samme hørte jeg senere fra en ejer af en Healey 100 (fire cylindre).

Min lille blå Healey tiltrak ganske megen opmærksomhed, også så megen, at man på slutningen af sæsonen nok var lidt mættet af beskuelsen. Sidstnævnte løste min kone og jeg ved sælge Healeyen og begynde at benytte vores Porsche 924, 1976 i løbene. Så var det effektivt slut! Det er for så vidt fair nok at der nu kun er et par drenge i 8-12 år alderen, der siger nojjjj!!

Men nu lød det minsandten igen på samme vis: det er jo ikke en rigtig Porsche, det er jo en Audi, eller det skal være en 911 for at være en Porsche. Det

er jo en fin og sikker måde at komme i dialog på, men det er nu engang en urimelig karakteristik, som jeg hermed gerne vil forsøge at "reparere" lidt på. For det første er en bil der får Porsches flotte emblem på hjelmpr. definition en Porsche. Motorblokken stammer ganske vist fra Audi, men der er pillet ret meget ved toppen hos Porsche. Nogle 924 modeller er monteret med en fuld motor fra Porsche. 924 var ment som en "upper class" sportsvogn tiltænkt VW. Dette forhindredes af et direktørskifte hos VW. Faktisk er der flere VW/Audi dele i en Porsche 356 end i en 924. Skulle man endelig "pille ved blokken" hører Audi jo da også til de mere eksotiske fabrikater.

Her er par facts om 924 modellen. Med valget af en frontmotor og med gearkassen bagest er bilen i næsten perfekt balance. Da den samtidig er bred og



med Porsche-typisk lavt tyngdepunkt har den endog overordentlig gode køreegenskaber. Man skal køre mere end råddent for at lokke den af sit vejgreb og den udskrider på alle fire, hvis man holder den med de rette dæk. Vil man have noget med mange kræfter findes den med turbo. At man kunne opnå tilnærmelsesvis de samme køreegenskaber med en hækmotoren 911 er en imponerende, næsten naturstridig præstation. Men at det kun er en rigtig Porsche når motoren "sitter i rumpen" er ikke seriøs snak. Endnu en Porsche-egenskab er, at man også til 924 til enhver tid kan købe originale reservedele uanset køretøjets alder (bare man har friværdis nok i huset). En original bagskærm til en 924 koster efter sigende omkring 30.000 DKK.

Udseende kan man altid diskutere. Men at en bil der er formgivet og på



Undskyld mig, kære skeptikere, men det her syn er bare PORSCHE! Udsigten til de tre flotte, runde, blændfrie VDO instrumenter og de tre små, og så et herligt Porscheemblem - det kan få ... nå, lad nu det ligge. Men det var efter min mening synd at gå over til et tidstypisk ovalt instrumentbræt i 944, men det er selvfølgelig "smag og behag".



Billedet er taget gennem bilens bagagelem, der i realiteten er én stor rude. Den høje og brede "kardantunnel" giver et sikkert gearskifte. Da gearkassen sidder bagi er der tale om en drivaksel og ikke en kardan i vanlig forstand. Den følger motoromdrejningerne. Når lejer mv. er godt slidt kan man ganske tydeligt høre drivakslen. Så hvis man en aften holder i tomgang med en sød pige ved siden af og gerne vil hviske et par søde ord til hende, så husk at koble ud først!



gaden første gang i 1976 stadig ser moderne ud er vel også Porsche-kunst. Prøv at sammenligne med mange andre biler fra den tid! Det er ganske vist en coupe med kun "børnebagsæde", men da ryglænet bagi kan lægges ned er der god plads til bagage for "touring" for to mennesker. Rent faktisk en ret praktisk bil af en coupe at være. Det aftagelige soltag (ofte lidt pompøst kaldet en targa-top) giver ikke en fuld fornemmelse af åben sportsvogn, men det er en behagelighed ved langsom kørsel.

924 har en anden udmærkelse. Det er ikke sikkert at vi havde kunnet nyde nye spændende Porscher i dag, hvis ikke Porsche-dynastiet havde besluttet at lancere 924 dengang da Porsche havde alvorligt ondt i økonomien. Den blev en meget stor succes bl.a. på grund af prisen. Den var nemlig det mest "tandløse" ved denne model. 924 blev jo til 944 hen ad vejen. Sidstnævnte støder man på en gang i mellem i Danmark, men der er blevet langt imellem 924'ere, især de ældste. Der er nogle sandsynlige grunde hertil. Dels findes "tandløse" bilpriser ikke i Danmark overhovedet. Som jeg har læst det blev der ikke solgt mange nye 924 i Danmark. Måske var det igen den med "rigtig" Porsche, der fik betydning. Der er derimod en del brugte (også "velbrugte"), der i tidens løb er importeret, mest fra Tyskland, de såkaldte Jubier-Porscher. Der er Porscheværksteder i Danmark som i den "gyldne" tid istandsatte en Porsche pr. dag og heriblandt mange 924'ere. En del af dem blev i tidens løb så skadet, at det var "halsløs gerning" at reparere dem. De blev ofte kørt hovedløst hårdt. En del har lidt samme skæbne som mange andre biler, nemlig rustskæbne. En 924 er galvaniseret og den er særdeles rustholdbar. Men de mange 924'ere der er kommet til Danmark er der ofte svejset i. Det kræver en helt speciel svejsning, når der svejses i dypegalvaniseret plade, har jeg ladet mig fortælle og jeg også fået syn for sagt. Med den rigtige svejsesøm sker der en elektrolytisk proces der medfører, at svejsesømmen lukkes af galvaniseringen, hvorfor der ikke senere opstår rust. På min Porsche har jeg lagt mærke til to svejsninger, en korrekt og en "normal". Den "normale" opdagede jeg på grund af..... rust!





Min Porsche er nu blevet 31 år og jeg har haft den i 10 år, det meste af tiden som brugsvogn. Ifølge sælgers opgivelser adderet til mit kilometerforbrug, så har bilen kørt cirka 750.000 km og sikkert ikke altid med "blød hat" før mig. Der har i min tid været mest tale om udskiftning af sliddele og herunder en ventilslibning. Så vedligeholdelsesudgifterne har i al væsentlighed mest været præget af dårligt svejsearbejde. Jeg kørte i øvrigt ca. 250.000 km i den før jeg spurgte mig selv om en sådan bil egentlig er udstyret med en tandrem (shame on me!). Jeg har gemt den slidte tandrem (den var i alt fald stort set "tandløs"), og nærlæst en bestemt side i manualen. I øvrigt vedligeholder jeg bilen hos en mekaniker og laver efterhånden meget lidt selv. Det er til at klare økonomisk og der er ikke problemer med reservedele (der findes også uoriginale og renoverede reservedele). En god brugt 924 er i øvrigt til at betale.

Sidste sommer satte jeg efter en ferie min kone af i lufthavnen i Toulouse kl. kvart over ni en søndag morgen. Hun havde fået nok af kilometer i en ikke lydløs firegears 924. Klokken halv fem næste morgen var jeg hjemme på Fyn, 10 timer senere end min kone. Hendes eneste bemærkning var: "Dit gamle fjols!". På en eller anden måde har hun jo nok ret, ikke? Bilen havde da kørt 2.000 km i et stræk i sin "modne" alder med høj gennemsnitsfart. Jeg kom efter det til at tænke på at man altid kan kende en veteranbil på at bilen ser ud som ny, det gør veteranen bag rattet ikke!

Lige før næste påske sætter jeg mig ind bag rattet i Porschen og så forventer jeg at den starter med det samme, skønt den ikke har kørt siden september sidste år. Det kræver at f.eks. at benzinpumpen stadig står med et tryk på ca. 3 bar og det gør den som nok.

Mange af de nævnte kvaliteter gælder uden tvivl også mange af jer kære læsers fine gamle køretøjer. Så det eneste jeg vil sige, der er helt specielt ved min bil er..... at det sgu er en rigtig Porsche!



Interiøret var ikke ens fra den ene 924 til den anden 924. Her er sæderne polstret med stof med Porsche-navnet indvævet og kunstlæder på kanterne. NMT telefonen fra Porschs "erhvervsaktive" periode sidder der endnu. Den er faktisk en mobiltelefon, hvis man har kræfter til at bære hoveddelen. Det er minsandten gået stærkt også i den branche. Bemærk rattets lodrette stilling, der kræver et kardanled undervejs (blandt mekanikere kaldet ko-



På vinterbesøg hos vores dygtige mekaniker Jørgen i Nørreby på Nordfyn, hvor han som "indimellembil" kigger den efter i sømmene, og desværre mest i svejsesømmene. Billedet viser ganske godt hvor meget "hjertet" fylder i et motorrum, der i øvrigt stadig har sin originale lak (tomatfarvet). Man ser på billedet slangerne til den mekaniske benzinindsprøjtning. Også strømfordeleren er mekanisk. At indsprøjtningen kan fordele benzinen til fire cylindre med motoromdrejninger på 8.000/minut er for mig ubegribeligt. Det var Porschen desværre pludselig enig med mig i på en ferietur midt på motorvejen ved Frankfurt. En ny benzinpumpe løste problemet.

***Lille bil, lille bil, lille bil på vejen
Hvis er du, hvis er du?
Jeg er sgu min egen!
(meget frit efter Piet Hein)***



Latrintransport

Af P.E. Hansen

I 1921-22 anskaffede Horsens Kommunes Renholdningsvæsen tre Triangel'er med byggenumrene 687, 691 og 692. Bilerne skulle erstatte ti hestekøretøjer, som besørgede byens dag- og natrenovation.

I 1918 dannedes De forenede Automobilfabrikker af de tre bilmærker Thrige, Anglo Dane og JAN. Ildsjælen bag sammenslutningen var Thomas B. Thrige, det blev da også i hans hjemby Odense DfA blev placeret som fortsættende virksomhed med Triangel som produktnavn. Hver for sig havde de tre bilfabrikker fremstillet både person- og erhvervskøretøjer. DfA valgte at satse på lastbiler og busser, men fremstillede også et lille antal personbiler, deriblandt en serie taxaer til København.

Kommunens Triangel'er var en videudvikling af de lastvogne, Thrige byggede på sin fabrik før 1918. Chassiset var formet af to standard I-profiler sammenholdt af tværgående traverser. Motoren var en fransk Ballot, måske også gearkassen. For- og bagtøj med hjul var formentlig også købt i udlan-

det. Vi ved det ikke, for dele af DfA's arkiv er gået tabt.

Betjening af gear og håndbremse skete ved manøvregrab udenfor førerhusets højre side.

Anskaffelse af motorkøretøjer til indsamling af borgernes affald var et led i den modernisering kommunen indledte i 1905. Indtil da havde latrinen været samlet i åbne trætønder som husejerne skulle stille ud på gaden til afhentning om natten. I åbne vogne tømtes tønderne og blev stillet tilbage på lokummet uden rengøring. Fra den tid stammer betegnelsen natrenovation. Trætønderne blev nu udskiftet med stålbeholdere med tætsluttende låg. De fyldte beholdere blev ombyttet med rengjorte tomme, og transport i "løs vægt" ophørte.

På renholdningsanstalten blev dag- og natrenovation behandlet. Civilingeniør Chr. M. Østergaard, embedsmand i kommunen, skrev i 1905 en større artikel i INGENIØREN om affaldsbehandling. Herfra bringes et uddrag.

Saavel Latrinen som Husaffaldet undergaar en Behandling, som gaar ud paa at

bringe begge i en saadan Tilstand, at de bekvemt kunne benyttes som Gødning. Paa en særlig indrettet Plads opdynges Husaffaldet i Volde, staaende på rektangulære Betonbakker, og i den derved frembragte Beholder pumpes Latrinen op. Ved Henliggen gennemtrænger den flydende Latrin Husaffaldet, og naar endelig Størstedelen af Fugtigheden er absorberet, kan den saaledes fremstillede Kompost køres bort og direkte anvendes som Gødning.

Det er skæbnens ironi at Triangel'erne endte som hestevogne, efter at de i 1930'erne var blevet moderniseret med elektrisk lys og luftgummihjul. I 1940 var det slut med benzindrift, man op-huggede bilerne og de genopstod som vogne med hesteforspand indlejet hos byens vognmænd.

I 1945 kunne man atter indsamle affald med motordrift. Under besættelsen havde civilbeskyttelsen fået tilstillet tre nye Opel Blitz lastbiler, nu da eventuel transport af sårede fra krigshandlinger ikke længere var aktuel, tjente Blitz'erne kommunen som skraldebiler i mere end ti år.

Rejse i gammelbil

Af Leif Fortmeier

Ved tilrettelægning af sommerens ture og rejser i gammelbil og deraf følgende huskeliste over nødvendige medbringerer ihukommer jeg en rejse i slutningen af 60'erne:

Når man er født med hjul på, kan ferierejser kun ske i bil, og som sådan drog vi af sted: 2 par på ca. 20 år, målet var Harzen, og camping var inden for vores økonomiske rækkevidde. To gik i gymnasiet, en var sygeplejeelev samt undertegnede i lære, og vi havde via diverse fritidsjob skaffet lidt håndøre. Bilen var min, en VW 1200 fra 1962 med 34 hk og ca. 180.000 km på meteret. Alt blev planlagt så nøje som vi havde forudsætninger for dengang. Det betød bl.a. en stram styring af bagagens vægt samt placering, da vi ikke ville have tagbagagebærer på, for derved at reservere bilens begrænsede kræfter til så høj hastighed som muligt. Det viste sig at være ca. 110 km/t, bortset fra op og ned ad bakker.

Vi medbragte to villatelte samt campingbord, kogegrej, luftmadrasser, dyner og hovedpuder! Desuden konserver og vakuumpakket brød, så vi var sikre på at få kendt mad.

Vores udgangspunkt var Herlev, og den prøvepakke bil blev vejet på en vognvægt på Herlev Hovedgade, som viste en lille overvægt. Så transistorradioen blev byttet ud med en mindre og reservehjulet fik lov til at blive hjemme. På denne plads kunne der staves en blød rejsetaske for to. Teltene med stænger, kogegrej samt dåser blev anbragt i bagagerummet foran. Campingbord og stole samt luftmadrasser lå bag bagsædet sammen med en lille kuffert for to. Sko lå under sæderne, og dynerne sad vi på.

Det var sommer, der var højt humør og vi drog af sted i 14 dage, tidlig afgang og fremme sidst på dagen, hvor vi fandt en campingplads nær Bad Harzburg. Efter teltslagning strøg vi ned i bixen efter øl, og så i gang i køkkenet. Næste

dag var med byger, men vi så og kørte lidt rundt, følgende dag regn og næste dag igen regn, vi gravede grøfter rundt om teltene for ikke at få for meget vand ind. Der var en lille Bierstube, som vi nu benyttede for at få lidt tørt ophold, her faldt vi selvfølgelig i .. med nogle tyskere, der havde set vores ret store telte og VW'en. De spurgte min kammerat, hvad de to så kørte i, og han svarede: I den samme bil. Det forstod de vist ikke helt.

Efter fire dage var alt gennemvådt, og vi tog en rask beslutning om at køre syd for Alperne, f.eks. til Gardasøen, så ud på eftermiddagen pakkede vi. Nu var der tale om en gedigen overvægt på grund af de våde telte m.v., så det tog 20 timer at komme frem (nogle 5 cm høje kegleformede gummiklodser ved bagakslen var trykket sammen til 5 cm bredde).

Efter pakningen af de våde telte m.v. var vi mildest talt snavsede og våde, så vi kørte ind til en Shell-tank i Göttingen for at låne deres wc til omklædning. Bilen havde været garderobe for vores tøj, så det var i det mindste tørt. Toilettet lånte vi efter tur og kom ud pæne og rene til tankpasserens store fryd - især hvad pigerne angik.

Undervejs i regnvejret tog bilen vand ind via utætte gummilister ved dørene, så sko m.v. var gennemblødt. Der lå 3 cm vand i bunden og vi måtte ind på en tank for at købe de tykkeste aviser, vi kunne få til at suge vandet.



I byen Garda fandt vi en campingplads i en gammel vinmark, solen skinnede og alt var tørt i løbet af kort tid.

Her blev vi så ca. 8 dage indtil vi skulle nordover igen. Denne tur blev naturligvis kørt i ét stræk for at spare udgifter til overnatning.

Tilbage i nutiden kan man så tænke på, at biler fra 1962 i dag er 45 år gamle og som sådan med samme alder som veterarbiler havde, da DVK blev stiftet.

GREJLISTE/HUSKELISTE TIL LÆNGERE TURE

Knæbeskytterplade, arbejdstøj, sikkerhedsvest, div. værktøj, håndlampe, lommelygte, ventilatorrem, *tændrør, *platiner, *tændspole, *kølerslanger, *kondensator, startkabler, lader/booster, 25 m forlængerledning (kabelrulle), lille forlængerledning, motor- og gearolie, reservedunk benzin, reservedunk vand, startgas, dæklappeskum i sprayflaske, silicone, slæbetov, donkraft, fluesvamp, håndrens, arb. handsker, tape, ledninger og ståltråd, hjulnøgle, træklods til at lægge under donkraft eller som stopklods, dækken, ratlås (bøjle eller lign.), klude/håndklæder, ekstra bilnøgle, instruktionsbog og div. bilpapirer.
*reserve dele

(Når dette er medtaget, er der måske kun plads til ovennævnte bagage, men dengang gik det fint!)



Ændringsforslag til vedtægterne

Med baggrund i min interesse for bevarelsen af automobilhistorien og mit engagement som sekretær i FIVAs Tekniske Kommission, vil jeg gerne medvirke til at højne den historiske bevidsthed i Dansk Veteranbil Klub. Et mål der er direkte på linie med klubbens formålsparagraf..

Gennem mit arbejde i FIVAs Tekniske Kommission har jeg set mange eksempler på hvordan historien forvansktes. Sædvaner optræder pludselig som åbne sportsvogne. Rammer har pludselig ændret længde. Når det går værst til opstår der helt nye kopier af de gamle klassikere.



To stk. 1925 Bugatti T35A, 8 cylindre, 1991 cm3 (en original, en kopi - gæt selv) .

Fokus på historien bliver ofte misopfattet som en kamp for originalitet. Sådan er det ikke. Har køretøjet en kontinuer-

lig historie er der vide grænser for hvilke ændringer det kan have været udsat for gennem dets levetid, blot man har dokumenteret hvilke og hvornår.

Det var derfor en betydende beslutning da klubben valgte at indføre '...som er dateret i fremstillingsåret' om de køretøjer vi beskæftiger os med. En rigtig datering er et godt skridt på vejen, når det drejer sig om bevarelse af historien. Desværre tages der ikke tilstrækkeligt hånd om dette og man kan derfor i Dansk Veteranbil Klubs medlems- & køretøjsliste finde en række køretøjer der ikke burde være listet som historiske køretøjer.

Med følgende begrundelse:

Som landets største veteranbilklub påhviler det DVK klart at formulere en politik for medlemmernes køretøjer, deres vedligeholdelse og deres brug i historisk sammenhæng ved veteranbilløb og udstillinger, og sikre et køretøjs kontinuerlige historie i hele dets levetid.

Dateringen af køretøjerne er et meget vigtigt punkt. Det er med forslagene ikke meningen at udelukke specifikke køretøjer, men at sikre at FIVAs mangeårige regelsæt indarbejdes i vor omgang med de gamle køretøjer og dermed medvirker til at bibeholde respekten for køretøjer af teknisk/historisk interesse og at bevare dem for eftertiden.

Derfor stiller jeg forslag om, at der indføres følgende i vedtægterne for Dansk Veteranbil Klub:

TEKNISK KOMITE

- §1 Det påhviler bestyrelsen at nedsætte en Teknisk Komite.
- §2 Den Tekniske Komite refererer til bestyrelsen.
- §3 Kommissoriet for den Tekniske Komite er følgende:
 - 1) At indsamle historiske oplysninger om medlemmernes køretøjer.
 - 2) At verificere de indsamlede oplysninger og sikre en datering i henhold til §3.1.1
 - 3) At sikre ægtheden af køretøjsdata anført i DVK's medlems- og køretøjsliste.
- §4 Det påhviler ejeren af køretøjet at fremskaffe den fornødne dokumentation.
- §5 Klager og tvistigheder der kan opstå om et køretøjs data og registrering behandles af den danske ANF (Autorité Nationale FIVA). ANF's afgørelse kan ankes til FIVAs Tekniske Kommission, hvis afgørelse er endelig.

(Den danske ANF er Motorhistorisk Samråd).

En teknisk komite skal have en forretningsorden at arbejde efter. Jeg foreslår derfor at en sådan som minimum indeholder følgende punkter:

- 1) Teknisk komite udarbejder et spørgeskema til indsamling af data.
- 2) Alle nye medlemmer udfylder spørgeskemaet.
- 3) Teknisk komite gennemgår spørgeskemaerne og kontrollerer bl.a. navngivning og datering.
- 4) Dateringen udføres i henhold til FIVAs Technical Code.
- 5) Køretøjsdata optages i DVK's medlems- og køretøjsliste med en indikation af at køretøjet har været positivt behandlet i Teknisk Komite.
- 6) Gamle medlemmers køretøjer kan ved udfyldelse af spørgeskemaet også opnå en indikation i medlems- & køretøjslisten om at de har været positivt behandlet i Teknisk Komite.
- 7) Sideløbende vil Teknisk Komite behandle de af medlemmernes køretøjer, der er omfattet af FIVAs regler om dobbelt inspektion.
- 8) Udgifter i forbindelse med Teknisk Komites arbejde afholdes i henhold til budget godkendt af bestyrelsen.
- 9) Ønsker et medlem at anke en afgørelse, gøres det ved at ansøge om et FIVA-pas gennem den danske ANF.

Jeg ser frem til at Dansk Veteranbil Klubs medlemmer talstærkt støtter forslaget.

Peter Løvstrøm Sørensen