

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



53. årgang - februar 2009 - VT nummer 392

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-to 10-13)
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253
Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med
omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk
(Forlang kvittering).

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 reprojektere.

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 veterankoretøjer aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

Erhvervskoretøjer, teknisk brevkasse og restaurering:

P. E. Hansen
Torsted Allé 25, 8700 Horsens
e-mail: pehansen@mail.tele.dk
Fax: 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse

I redaktionen desuden:

Morten Alstrup
Peter Bering
Svend Carstensen
Peter F. Lykkeberg
Erik Nielsen
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, kontakt til medlemmer).

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 45 83 80 08
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Løb og arrangementer).

Anne Lise Gustafsson
Karlsbjergvej 32, 5672 Broby
Tlf. 62 63 20 51
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Veteran Tidende og pressen).

Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge
Tlf. 39 90 42 40
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol, MhS, museer).

Erik Mieth
Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk
Tlf. 45 89 13 35
erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben).

Jørgen Lauritsen
Fasanvej 28
7190 Billund
Tlf. 75332051
jorgen.lauritsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, klub i klubben).

Torben Olesen
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
Tlf. 66 17 42 49 - 40 17 42 49
torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, øst).

Ole Poulsen
Bursøvej 33, 4930 Maribo
Tlf. 54 70 03 58
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Amager Landevej 246
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.
kaic@c.dk

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Dorte Stadil
Se under formand

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, 4270 Hong
Johnny B. Rasmussen
207455 709

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Poul Henning Lauridsen
Flittig Lises Vej 2, 5250 Odense SV
65962428 - 26644238
phsportscar@yahoo.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-Sjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Sjald
Henning Knudsen, 97381264
Samme adresse

Esbjerg

Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V.
Jørgen Jacobsen, tlf. 20222729
yak@esenet.dk

Sønderjylland:

Sundgade 25, 6320 Egersund
Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 74485959
holm-nielsen@bbsyd.dk
Erik From, tlf. 74625361
erik.kef@webspeed.dk

Sydøstjylland

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

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

Dansk Austin Klub

Bogeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolfbrandt, tlf. 86593300
www.danskaustinklub.dk

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53

www.fordv8.dk
Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, tlf. 59507155
claus@clo.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Jesper Jespersen, tlf. 45891965
jesper.jespersen@suf.kk.dk

Jensen-Klubben

Jesper Troels Jensen, tlf. 2367 2000
jtsensen@mac.com
www.jensen-klubben.dk

Vejledere

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

Austin Seven

Ole Troen
Tlf. 75943494
troleine@yahoo.dk

Chevrolet 1929 til 1932

Jens Rasmussen
Tlf. 86178002 - 24840013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

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

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 40942520
tteisen@yahoo.com

Singer

Bent Friis, tlf. 61352211
bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB

Claus Oppenheim
elopp@post.g.mail.com

Tatra

Svend Carstensen
3969 8115

Toyota

Henning Holm
9865 8011

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Niels Jonassen
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk
Tlf. 49191129
aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistre

Austin Seven
Jørgen Frode Bakka
Tlf. 4576 1224
www.austinseven.dk
mail@austinseven.dk

FIAT - Førkrigs

Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

Ford Junior

michael@deichmann.org
www.fordjuniordmodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund
Torben Valerius
3956 0710
www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche

Paul Watson, tlf. 27285725
paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard
8648 6968

Rover

Henning Helmer
4919 2700

Singer

Kaj Dyring Larsen
3990 4240

Studebaker

Gorm Albrechtsen,
97223630/40447505
post@gorma.dk

Triangel

Uffe Mortensen
4920 2301

Volvo

Ole Callesen
7456 1611

VW - luftkølede

Robert Hagen
Tlf. 3251 7624
Robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis

Peter Bering,
5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson
6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab Vest

Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot

Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Bibliotek

Åbent på ordinære klubafitener i Nærum kl. 19-21 og alle hverdage kl. 10-14 efter aftale.
Mail: bibliotek@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Peter la Cour, Niels Jonassen (fm.d.), 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.
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.



For- og bagsiden: Peer Lauritzen har et godt øje for motiverne, og ikke kun de hurtigkørende. Usædvanlige billeder har der ofte været at hente i nærheden af Børge Kå. De næsten skulpturelle bildele fangede Peer Lauritzen for mange år siden ved formentlig Pedershvile. Intet er opstillet for fotografen - sådan så der bare ud den dag.

Indhold

Fejl, fakta	3
Indbydelserne skal være mindre	3
Aktivitets- og mødekalender	4
Indkaldelse til generalforsamling	6
Kandidater til bestyrelsen	7
Klubaktiviteter	8
Fra Sydhavsøerne til Færøerne	10
Flaskekøler	10
Indlæg til Veteran Tidende	11
Apropos klubvognen	12
Autofokus	21
Min første bil	22
En dobbelt historisk oplevelse	23
Mere om racertransportere	24
MhS	30
Årsberetning Peugeot Sektionen	31
Motorcykler på Kunstindustrimuseet	32
Konkurrencen	34
Nye medlemmer	34
Sommerbilleder	35
Invitationer	36
Køb/salg	44

FEJL, FAKTA

I omtalen af den ny Vauxhall-Bedford klub i VT 391 var der forkert adresse på dens hjemmeside. Den rigtige er www.vauxhalls-venner-klub2.dk Klubben har for øvrigt også sit eget bomærke, som man kan se på hjemmesiden.

I billedteksten forneden på side 7 i sidste blad skulle selvfølgelig have stået Skaft Rasmussen.

I omtalen af Lea-Francis i Konkurrencen gav vi en forkert kælenavn Loft. Om det se i dette nummers Konkurrencen.

INDBYDELSER skal være mindre

På denne årstid vrir det ind med indbydelser til dette og hint. De tager megen plads op i bladet og det irriterer mange at man ikke kan få dem på en tryksag for sig.

Men det kan af både tekniske og redaktionelle årsager ikke lade sig gøre. Ikke mindst fordi de kommer klattende over nogle måneder, tit i sidste øjeblik.

Kære arrangører af løb og andet: For fremtiden må indbydelserne kun fylde en halv side. Om det så er på den ene eller den anden led må I selv om. Vi har ofte forsøgt at lægge to indbydelser, der egentlig var tænkt helsides, ned så hver kun fyldte en halv side. Det har ikke kunnet lade sig gøre med alle, fordi noget skrift blev så småt at det var ulæseligt.

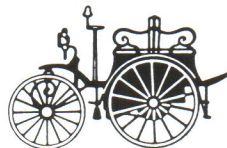
Kun internationale begivenheder, som Styrkeprøven, får nu tildelt en hel side.

Skær teksten ned til benet, udelad alt for megen illustration og der vil nok heller ikke være plads til tilmeldelseskuponer. Det må kunne gøres på en anden måde.

Send indmeldelserne i Word. Brug aldrig tabulator.

Tak.

Bestyrelse og redaktion





Møder

Tirsdag 17. Kværkeby. Preben Boisens fødselsdag med lagkage osv. Kl. 19.

Torsdag 19. Esbjerg. Klubmøde.

Torsdag 19. Nærum. Cafeaften i biblioteket.

Torsdag 19. Spjald. Klubmøde.

Søndag 22. Klippinge. 80-års fødselsdagsreception for Kai Wredstrøm i Strøby forsamlingshus kl. 12.

Tirsdag 24. Egeskov. Film fra Roskilde Ring kl. 19.30.

Tirsdag 24. Klippinge. Fødselsdag, mødestedslederen fylder rundt.

Onsdag 25. Amager. Klubmøde kl. 19.

Torsdag 26. Morris-møde. Morris-møde kl. 19.

Marts

Tirsdag 3. Ristrup. Steen Lillelund om Country Stars på Wilhelmsborg.

Torsdag 5. Nærum. Ole Brinkgaard Olsen om Singer og hans liv med mærket.

Torsdag 12. Børkop. Klubmøde kl. 19.30.

Torsdag 12. Egersund. Filmaften kl. 19.30. Tema Goodwood.

Tirsdag 17. Kværkeby. Klubmøde kl. 19.

Torsdag 19. Nærum. Cafeaften i biblioteket.

Torsdag 19. Spjald. Klubmøde.

Lørdag 21. . DVK's generalforsamling.

Tirsdag 24. Klippinge. Henrik Thostrup om veteranbilforsikringen. Kl. 19.

Onsdag 25. Amager. Klubmøde kl. 19.

Torsdag 26. Morris-møde. Morris-møde kl. 19.

Tirsdag 31. Egeskov. Bagagerumsmarked kl. 18.30.

April

Torsdag 16. Børkop. Klubmøde kl. 19.30 - rykket pga. påsken.

Torsdag 16. Egersund. Sæsonens arrangementer lokalt. Kl. 19.30, bemærk ændret dato pga. påsken.

Torsdag 16. Spjald. Klubmøde.

Lørdag 18. Egeskov. Besøg i Strøjers museum. Afgang Bellinge Brugsforening kl. 9.

Tirsdag 21. Kværkeby. Klubmøde kl. 19.

Torsdag 28. Egeskov. Museumsåbning på Egeskov kl. 18.30.

Tirsdag 28. Klippinge. Mødet aflyst. I stedet kan man tage på bustur til sæsonindvielse på Egeskov.

Torsdag 30. Morris-møde. Morris-møde kl. 19.

Maj

Torsdag 14. Børkop. Mødeaften kl. 19.30.

Torsdag 14. Egersund. Biblioteks- og bagagerumsaften. Kl. 19.30.

Torsdag 14. Spjald. Klubmøde.

Tirsdag 19. Kværkeby. Besøg af mærkeklub. Kl. 19.

Juni

Torsdag 11. Børkop. Mødeaften kl. 19.

Torsdag 11. Egersund. Tur rundt om Broagerland. Kl. 19.30.

Tirsdag 16. Kværkeby. Aftenkøretur fra Kværkeby. Kl. 19.

Torsdag 18. Spjald. Klubmøde.

Juli

Tirsdag 21. Kværkeby. Intet møde - sommerferie.

August

Torsdag 13. Egersund. Grillaften kl. 19.

September

Torsdag 10. Egersund. Vinterklargøring af bilen. Kl. 19.30.

Oktober

Torsdag 8. Egersund. Evt. filmaften. Kl. 19.30.

November

Torsdag 12. Egersund. Året der gik i lyd og billeder. Kl. 19.30

December

Torsdag 10. Egersund. Julefrokost med pakkeleg. Kl. 18.30.

Løb og arrangementer

Februar

Lørdag 14. -søndag 15. Stumpe- og veteranbilmarked i Odense Kongrescenter. Se annonce i VT december.

April

Lørdag 4. -søndag 5. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - www.bilmesse-brugtmarked.dk

Torsdag 23. Virksomhedsbesøg hos MB Motor i Græsted. Tilmelding nødvendig. Indbydelse i VT 392.

Lørdag 25. Motortræf og stort stumpemarked.

Kl. 10-16. Dansk Motor- og Maskinsamling, Kristiansmindevej 14, 8500 Grenå. Entre 40 kr. Under 12 år gratis.

Lørdag 25. Stumpe- og kræmmermarked kl. 10-15 hos Ove Iversen, Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig. Oplysning om stadeplads tlf. 75339321 - 23950721.

Maj

Lørdag 2. Esbjerg Veteranløb. Indbydelse i VT februar.

Søndag 3. Forårsmønstring på Kastellet. Kl. 13-16. Indbydelse i VT 394.

Mandag 4. Havnemik i Holte Havn. Kl. 19.

Vejlesøvej 22, KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

Lørdag 9. -søndag 10. Fionialøb. Info Ole Andreassen tlf. 65978595.

Lørdag 9. Odsherredsløbet. Indbydelse i VT februar.

Lørdag 16. -søndag 17. Hjallerup Stumpemarked og Motorhistorisk Træf. Kl. 9-16.

Søndag 17. Copenhagen Classic Autojumble på Klampenborg Galopbane. Kl. 10-16. Tema Morgan,

Mini og Marcos jubilæer. Indbydelse i VT 394.

Søndag 17. Stumpemarked og veterantræf ved Køng Museum kl. 9-16. Gl. Øbjerggård, Bygaden 27, Køng, 4750 Lundby. Køretøjer over 25 år, ingen tilmelding. Info Hans Jensen, 55723738 - 20416925.

Fredag 22. -torsdag 28. Højskoleophold - Veteranbilpassion på Europahøjskolen på Kalø. Indbydelse i VT 392.

Lørdag 23. -søndag 24. Countrymusik og veteranbiler i Chr. Himmelfartsferien. 185 kr. pr. bil inkl. 2 pers. til helstegt pattegris. www.rainbow-entertainment.dk/index2.asp?id=5 Steen, tlf. 97339999 - 23443055

Fredag 29. -søndag 31. Historisk Opelklub Danmarks 25-års jubilæum i Vorbasse. www.historisk-opelklub.dk

Lørdag 30. Nivåløb - start kl. 9. Willibald Farbmacher, tlf. 23339957 willibald@mail.dk

Juni

Mandag 1. Havnemik, Holte Havn. Kl. 19. Vejlesøvej 22, KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at



nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

Fredag 5. Mødested Vesterhede fejrer 10-års jubilæum med rally for hele familien. Konkurrencer og prøver. Max. 30 deltagere. Tilmelding. Mere senere.

Lørdag 6. Stumpe-, bil- og motorcykelmarked på Jysk Automobilmuseum i Gjern. www.jyskautomobilmuseum.dk Tlf. 86875050

Søndag 7. Herregårdsturen Fyn. Indbydelse i VT april. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051.

Søndag 7. Industrimuseets forårsløb. Indbydelse i VT marts. Jens Høstrup, tlf. 75665898.

Fredag 12. Optakt til Englændertræf i Løgumkloster.

Fredag 12. -søndag 14. Spjald kalder til weekendtræf. Indbydelse i VT 392.

Lørdag 13. 8. Englændertræf i Løgumkloster. Indbydelse i VT 392.

Lørdag 13. Vitus Bering Løb. Indbydelse i VT formentlig i marts.

Lørdag 27. Ålsbo Motorstævne. Indbydelse i VT 392. Løbsarrangement, stumpesalg, konkurrencer, spisning. Tilmelding nødvendig.

Juli

Lørdag 4. -søndag 5. Bornholm Rundt. Indbydelse i VT 390. www.bornholms-motor-veteraner.dk

Mandag 6. Havnemik. Holte Havn. Kl. 19. Vejlesøvej 22, KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

August

Lørdag 1. -søndag 2. Dansk Austin Klub sommertræf og gen.fors. på Austin Museet, Bøgehøjvej 15, 8305 Samsø.

Lørdag 1. Old Timer-turen i Odder. Indbydelse i VT maj.

Mandag 3. Havnemik. Holte Havn. Kl. 19. Vejlesøvej 22. KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

Torsdag 6. Passionistkøretur. Kl. 16.30. Ingen tilmelding. Start Åsebakken, Høsterkøb, slut ved medlemsmødet i Nærum. Indbydelse i VT 396.

Torsdag 6. -søndag 9. Styrkeprøven - i år på Bornholm. For køretøjer før 1926. Indbydelse i VT 392. Info Ole Køhlert, tlf. 40174004 ohk@privat.dk Tilmelding Ninette Ellingsen, Kastanievej 3, DK3730 Nexø styrkeproven09@gmail.com

Lørdag 8. Munkebjergløbet. Indbydelse i VT 394. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 hans@geschwendtner.dk

Søndag 9. Munkebjerg Hill-climb. Indbydelse i VT 394. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 hans@geschwendtner.dk

Lørdag 15. -søndag 16. Biler på Lerchenborg.

Søndag 23. Skoda Klub Danmarks »Store

Bilklubdag« på Krengerup gods. Kl. 13 til 17. Ingen tilmelding, men Skoda-klubben hører gerne fra dig. fyn@skodaklub-danmark.dk Se www.skodaklub-danmark.dk Rabat på entre til Skoda-museet for alle medlemmer af bilklubber.

September

Lørdag 5. Race & Carday, Skærbæk. Kl. 9 til 15.

For klassiske og nyere sportsbiler. Gratis. Foredrag af Jason Watt. Info www.m-s-s.dk Tilmelding nødvendig til anders.t.jensen@hydro.com

Lørdag 5. Veteranlastbiltræf. www.jyskautomobilmuseum.dk Tlf. 86875050

Mandag 7. Havnemik. Holte Havn. Kl. 19.

Vejlesøvej 22. KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

Oktober

Lørdag 17. -søndag 18. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - www.bilmesse-brugtmarked.dk

Udland

Maj

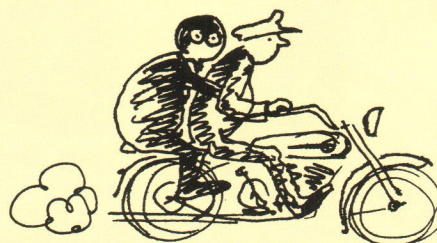
Søndag 24. 16. Tjolöholm Classic Motor. www.tjoloholm-classicmotor.se

Juni

Lørdag 13. -søndag 14. Tøff-tøff-løpp for alle biler og mc til og med 1905 og en- og 2-cylindrede biler til og med 1914 i Moss-Fredrikstad, Norge. Trygve Krogsæter trygve.krogsaeter@arkitektbedriftene.no

September

Lørdag 5. -fredag 11. Moravia Rally, Tjecoslovakiet. www.veteran.ova.cz





Indkaldelse til generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub

Lørdag d. 21. marts 2009 kl. 13.00
Borgerforeningens Hus, Nørre Voldgade 63, Nyborg



Dagsorden:

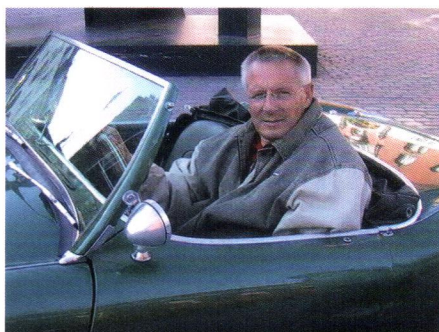
1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af beretning om klubbens virksomhed i det forløbne år.
3. Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab samt meddelelse af decharge.
4. Forelæggelse af budget for indeværende og næste år.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Behandling af eventuelle forslag.
7.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

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

På bestyrelsens vegne
Dorte Stadil



- Næ du, det er ikke hvide sild med karrrysalat. Det er røget ål med æg på !



Kandidat til bestyrelsen vest

Henning Thomsen

At blive opfordret til at stille op til valg i en hvilken som helst bestyrelse kan både være et udtryk for, at nogen vil lukke munden på en ved at give ham/hende ansvar, men som den positivt tænkende person jeg er, fortrækker jeg at opfatte det som en tillidserklæring om, at nogen måske har ment, at jeg kan være til gavn for klubben.

En klub er jo en mærkelig størrelse! Man kan betale sit kontingent og så i øvrigt falde tilbage i stolen og lade alt komme til en, det være sig klubblad, arrangementer som løb, udstillinger og møder. Det er som det skal være.

Jeg er imidlertid af den holdning, at en klub er, hvad man

selv er med til at gøre den til. I den henseende er jeg fuld af beundring for den måde, som ikke mindst de kvindelige medlemmer arbejder på, når det f.eks. gælder opbakning til udstillingerne i Fredericia, med masser af hjemmebag og kaffe. Hvor er det skønt at se, hvor mange der mødes her til en uformel sludder ved bordene. Det samme kan siges om ledelse samt planlægning af løb m.v.

Det er dejligt at have sit historiske køretøj i garagen, men uden de mange venner i klubben, som altid er villige til at dele ud af den faglige viden og erfaring omkring alt hvad der har med disse køretøjer at gøre, samt fælles samvær ved løb og andre arrangementer, ville glæden være begrænset.

En sådan klub vil jeg gerne tilbyde en del af min sparsomme fritid.

Min interesse for historiske køretøjer spænder bredt til både før- og efterkrigsbiler, men det er dog de engelske mærker, som konstant har fulgt mig gennem mine 50 år med denne hobby. Dog har der også sneget sig en enkelt tysk bil ind i samlingen.

Jeg repræsenterer DVK i MhS (Motorhistorisk Samråd), hvor jeg sammen med andre repræsenterer MhS i FIVA, lige som jeg er med til at inspicere specifikke køretøjer med henblik på udstedelse af FIVA-pas. Desuden har jeg et stort internationalt netværk af samlere og restaureringsfirmaer i både USA og Europa.

Henning Thomsen



Som suppleant region øst, opstiller

Ib Rasmussen

Jeg er 51 år, bor ved Fredensborg. Hele livet har jeg været beskæftiget med biler og jeg arbejder i dag som driftsleder i et automobilfirma.

Fik min første veteranbil i 1976 og vognparken i dag omfatter både Jowett biler, Ford Taunus Transit og danske formelbiler samt en række 2-hjulere.

I tiden siden indmeldelsen i DVK i 1996 har jeg været arrangør og medarrangør af en mængde veteranbilløb og sammenkomster.

Et af mærkepunkterne er det gamle håndværk inden for biler, og med garagen i Grønholt forsøger jeg at fastholde traditionerne og de "gamle" drenge der kan give den nye generation et indblik i en svunden tid og dens arbejdsmetoder.



Som suppleant, region vest, opstiller

Erik From

Født den 27.05.47. Bor Teglværksvej 22, 6200 Aabenraa.

Har været medlem af Dansk Veteranbil Klub i 5 år.

Været mødestedsleder 2 år i Egersund sammen med Kjeld Holm Nielsen.

Er uddannet som automekaniker, autoelektriker samt systemtekniker hos Bosch.

Er ansat som autofaglærer hos Euc-Syd Aabenraa, hvor jeg underviser og udvikler

nye undervisningsformer for autolærlinge.

Fritiden går med pleje og servicering af veteranbiler, samt holde foredrag om

veteranbilernes forskellige systemer.

Er også bekendt med bestyrelsesarbejde fra såvel Metalindustriens efteruddannelse og lærlingeuddannelse som teknisk skole-arbejde.



AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19, såfremt ikke andet er meddelt. Mødested: Fa. Walbom, Amager Landevej 246. Der kan købes øl og vand til høkerpriser.

Onsdag den 25. februar: Klubmøde kl. 19.

Onsdag den 25. marts: Klubmøde kl. 19.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

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

BØRKOP VANDMØLLE

12. marts kl. 19.30. Mødeaften. Vi tager en snakke- og læseaften. Vi har i de sidste måneder været ude eller haft gæster, så vi tager en aften med os selv.

16. april kl. 19.30 klubmøde - rykket pga. påsken!

14. maj kl. 19.30. Mødeaften.

11. juni kl. 19.00. Mødeaften.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen, tlf. 75890487 - 27231433 jakobsen@skjernaa.dk

SØNDERJYLLAND - EGERNSUND

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Torsdag den 12. marts. Bil- og lakpleje. Vi prøver at få en prof. Autolakerer.

Torsdag den 16. april (bemærk dato, flyttet pga. påsken). Sæsonens arrangementer lokalt. Forslag til ture og løb udbedes. Havnetræf 2009 hvordan og hvor ofte?

Torsdag den 14. maj. Biblioteks- og bagagerumsaften. Har du gamle bøger og anden litteratur, du ønsker at afsætte til andre klubmedlemmer, så har du muligheden denne aften.

Torsdag den 11. juni samles vi i klubhuset og kører en tur rundt på Broagerland. Medbring egen kaffe og kage. Vi påtænker at gøre holdt i Vemminglund og der indtage vores medbragte kaffe og kage.

Torsdag den 13. august kl. 19. Grillaften. Medbring drikkevarer og grillmad

til egen brug. Vi tænder grillen og sørger for salat og brød.

Torsdag den 10. september. Vinterklargøring af bilen.

Torsdag den 8. oktober almindeligt samvær. Evt. filmaften med årets arrangementer.

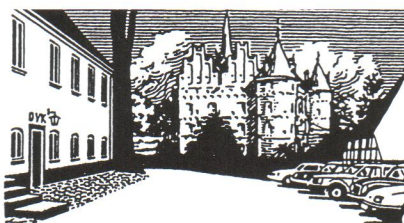
Torsdag den 12. november. Året der gik i lyd og billeder.

Torsdag den 10. december kl. 18.30 julefrokost med pakkeleg. Medbring pakke til værdi højst 20 kr. per person. Tilmelding senest 29. november. Forventet kuvertpris kr. 125. Tilmelding til en af nedenstående.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alléen til godskontoret og vores klublokaler. Husk det er altid sidste tirsdag i måneden.

Når man ankommer til klubmøde vil kaffen stå klar. Brød afhentes i køkkenet, hvor der afregnes for kaffe, brød og eventuelt vand.

Tirsdag den 24. februar kl. 19.30 filmaften. Film fra Roskilde Ring.

Tirsdag den 31. marts kl. 18.30 bagagerumsmarked.

Lørdag d. 18. april: Strøjers Museum. Mødested Bellinge Brugs kl. 9.00. Elmegårdsvej, 5250 Odense SV, hvor brugsen er vært med kaffe og runstykker. Husk madpakken. 60 kr. pr. person betales ved ankomst. Tilmelding Poul Henning.

Tirsdag den 28. april kl. 18.30 museumsåbning på Egeskov. Der kan bestilles spisning på Jomfru Rigborg kl. 19.00, hvor der serveres wienerschnitzel for 100 kr, drikkeelse 10 kr. Tilmelding Poul Henning senest 15. april.

Hjemmeside for mødested Egeskov Fyn har adressen www.dvk-egeskov.klubsider.dk

Venlig hilsen Poul Henning Lauridsen, tlf. 65962428.

ESBJERG

Klubmøde tredje torsdag hver måned. Jørgen Jacobsen, Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V, tlf. 20222729 yak@esenet.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Februarmødet tirsdag den 24. kl. 19 "Føssdagshyggekomsammen" i anledning af at mødestedslederen har rund fødselsdag.

Der er dog reception, åbent hus, allerede søndag den 22. februar kl. 12 til 16, hvor alle medlemmer er velkomne. Den 24. marts kl. 19 kommer Henrik Thstrup og fortæller om den ny forsikringsaftale. Bagefter kan man stille spørgsmål.

28. april intet møde i Klippinge, da datoen falder sammen med bustur til Egeskov - som man i stedet kan taget med på.

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.

Tirsdag den 17. februar kl. 19 fejrer vi som sædvanlig Preben Boisens fødselsdag med lagkage og alt hvad der hører til.

Tirsdag den 17. marts kl. 19. Sandsynligvis foredrag.

Tirsdag den 21. april kl. 19. Klubmøde. Nærmere i næste blad.

Tirsdag den 19. maj. Besøg af mærkeklub. Kl. 19.

Tirsdag den 16. juni. Aftenkøretur fra Kværkeby kl. 19.

Juli intet møde - sommerferie.

Erik Madsen, Roskilde, tlf. 46323825

Preben Boisen tlf. 40351585

KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møde den første torsdag i hver måned. 5. februar fortalte Willibald Farbma-



cher om Paris-Peking langdistanceløbet på grundlag af beretningen fra Grev Cortese, hans chauffør og den journalist, de havde med.

Torsdag den 19. februar. DVK udvider åbningstiderne i Nærum med cafeaftener i biblioteket, hvor bøger og tidsskrifter nu er ordnet så meget at det fortjener at blive brugt meget mere. Derfor for fremtiden åbent 3. torsdag i hver måned kl. 19.30 til ca. 22.30.

Kaffemaskinen bliver sat i gang og der vil være folk til stede som kender biblioteket og dets muligheder. En gang imellem vil der være et lille program med f. eks. film eller billeder.

16. februar vil Niels Jonassen fortælle og vise lysbilleder fra veteranbillede i 70'erne og 80'erne.

Torsdag den 5. marts kommer Ole Brinkgaard Olsen og indvier os i historien om bilmærket Singer og sit liv med Singer.

Torsdag den 19. marts kl. 19.30 cafeaften i biblioteket med gratis kaffe.

Torsdag den 2. april. Ole Poulsen har kørekort og regler i fokus. Vi ser på ny regler og opsummerer noget færdsels-teori og slutter med en teori-prøve, som den foregår i dag. Deltag i april-mødet og få at vide hvornår man får et klip i kørekortet, eller deltag og find ud af hvordan man undgår det!

Torsdag den 16. april kl. 19.30 cafeaften med gratis kaffe.

Der er igen varmt og koldt køkken på mødeaftenerne. I marts er menuen karrygullasch med ris. Tilmelding senest mandagen før på e-mail h.froberg@get2net.dk Man kan også få en sandwich.

Venlig hilsen Dorte Stadil

ØSTJYLLAND - RISTRUP



Mødested Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro. Mødetidspunkt hvis ikke andet er nævnt: Den første tirsdag i måneden kl. 19.30.

Tirsdag den 3. marts kl. 19.30: Steen Lillelund fra Rainbow Entertainment fortæller om et arrangement 23.-24. maj "Country Stars på Wilhelmsborg", hvor der er mulighed for fordelagtig deltagelse, hvis man kommer med et veterankøretøj og udstiller det. Se www.rainbow-entertainment.dk:80/index2.asp?id=5

I øvrigt er vi indbudt til at udstille vores køretøjer i forbindelse med to kunstudstillinger ved Fussingø Slot 29.-30. august og 5.-6. september. Mere på www.fussingoeslot.dk Vi omtaler begge arrangementer ved forårets klubmøder og forsøger evt. at lave en samordnet tilkendegivelse til arrangørerne.

Med venlig hilsen

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883 - 40192574

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Mødedatoer: 19/2, 19/3, 16/4, 13-14/6 weekendtræf, 18/6, juli ferie.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

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.

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

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

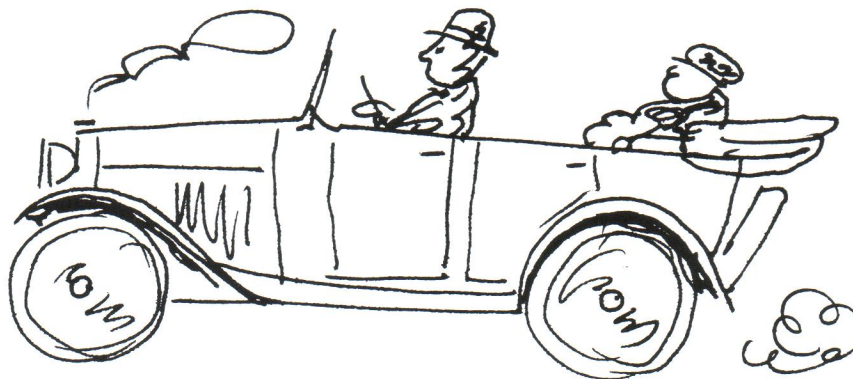
Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

5. juni rally for hele familien i anledning af mødestedets 10-års jubilæum. Der bliver konkurrencer og forskellige opgaver på turen. Max. 30 køretøjer. Mere senere.

M. v. h.

Ove H. Iversen, tlf. 23950721

*først i 2010
1. møde var
4/ sep 2000*





Fra Sydhavsøerne til Færøerne

Til vort januarmøde kom Ole Poulsen fra Maribo til Kværkeby for at fortælle om sin tid på Færøerne.

Ole Poulsen har været medlem af DVK's bestyrelse i en halv snes år, hvor han i dag er ansvarlig for mødesteder og udstillinger øst for Storebælt. Han og Karen er samtidig meget flittige deltagere i Kværkeby.

Ole begyndte med en kort gennemgang af sine civile som militære uddannelser. Han blev udært som mekaniker hos DOMI i 1977 og aftjente herefter sin værnepligt ved Flyvestation Skalsstrup. Den 1. november 1978 bliver han udstationeret til Flyvestation Thorshavn på Færøerne. Mandskabet på flyvestationen bestod af 12 mand, delt i en operativ og en administrativ del, hvor den operative del var placeret på toppen af fjeldet, 9 km fra den administrative del. Der var derfor en del, ofte besværlig og vanskelig, kørsel på grund af de klimatiske forhold med sne og is.

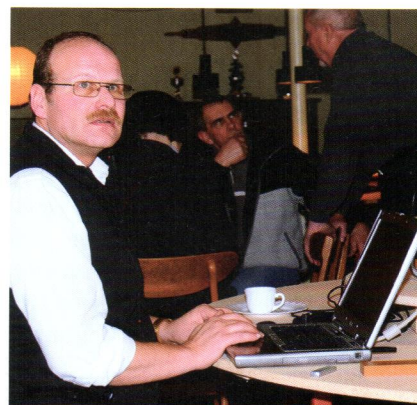
Værkstedet var bemannet med 3 mand - 2 mekanikere, hvoraf Ole var den ene. Mester var seniorsergent og færing. Den vognpark man skulle holde kørende var en noget blandet landhandel. 10 Land Rovere, 109 tommer, 2¼ l benzin, 1 serie 2, 6 cyl. pickup, 2 Mercedes Unimog "snepustere", 1 Mercedes 911 lastbil, 1 VW 1200 Boble, 1 Ford Transit 15 personers bus samt 1 Land Rover 110 tommer, der blev brugt til at transportere vand op til fjeldet. Herudover skulle man passe 3 Land Rovere, 88



tommer tilhørende den amerikanske base.

Foredraget blev krydret med en hel masse små anekdoter og beretninger om, hvordan det var at opholde sig på en flyvestation med fritiden, lokalbefolkningen, naturen, hvordan man kom til og fra osv. Hele foredraget blev ledsaget af en masse flotte billeder fra det meget naturskønne land i nord.

Efter pausen fik vi en kort beretning om parkering/udstillingsarrangementet for vore veteranbiler i forbindelse med Copenhagen Historic Grand Prix (også med billeder). Dette arrangement har Ole og Co. stået for det sidste par år. Aftenen blev afrundet med nogle demonstrationsvideoer, der viste effekten af ESP – meget interessant.



Det var Oles debut som foredragsholder og på trods af en næsten mistet stemme klarede han denne udfordring i stiv arm – godt gået Ole.

Erik Madsen

Flaskekøler

Danmarks Tekniske Museum har forsynet Jens Rasmussen med fotografier af sit eksemplar af den efterhånden meget omtalte flaskekøler. Så nu kan han få sin malet og stafferet.





INDLÆG TIL VETERAN TIDENDE

Af advokat Lo Breiding, MB Motor, Græsted

Efter at have læst Torben Aggerbecks indlæg i VT 391/januar 2009 synes jeg, at det er nødvendigt at komme med et par bemærkninger om de nye afgiftsregler for bl.a. veteranbiler.

Det er (desværre!) ikke korrekt at veteranbiler i praksis er blevet billigere i afgift – i hvert fald for en stor dels vedkommende. I de nye afgiftsregler, der nu er ens for nye og brugte biler, er der ikke lavet specielle undtagelser for veteranbiler, hvorfor nu også veteranbiler ifølge lovens ordlyd skal have forhøjet afgiftsgrundlaget med kr. 7.450,00 for manglende airbags! og derefter skal have selve afgiften forhøjet med et brændstoffillæg på kr. 1.000 for hver kilometer bilen kører mindre end 16 km pr. liter benzin!

Den gængse opfattelse af de nye regler for så vidt angår biler over 35 år var, at det skulle blive billigere at få indregistreret disse biler, som det meget rigtigt bliver beskrevet i VT 391, når der ”kun” skulle svares 105% i afgift af helt op til kr. 79.000 og derefter 180% af resten (hvilket i praksis vil være sjældent for originale veteranbiler). Der ville således være mange veteranbiler, der i fremtiden kun skulle betales 105 % i afgift af. Dette viser sig imidlertid ikke at holde stik.

For det første forhøjes registreringsafgiften for benzindrevne personbiler med kr. 1.000 pr. kilometer bilen kører mindre end 16 kilometer pr. liter brændstof (se lov om registreringsafgift § 4, stk. 3). Denne regel gælder også for veteranbiler! Af § 4, stk. 4 fremgår det hvorledes man finder dette brændstofforbrug – nemlig ved at se i § 2 i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler. Da et officielt brændstofforbrug som udgangspunkt ikke er anmeldt til myndighederne/overhovedet eksisterer for de gamle biler, bliver strafafgiften for brændstof efter denne lov til en ”strafafgift for bilens vægt”, hvilket kan være en hel del for en gammel ”flyder” fra 1950’erne. En bil på 1.600 kg vil få forhøjet afgiften med kr. 7.000,00, mens en bil på 2.500 kg skal have forhøjet afgiften med kr. 10.000,00.

Denne bestemmelse, der således skulle straffe nye og brugte biler, der kører for lidt pr. liter benzin, bliver nu til en helt urimelig ekstra ”vægtafgift” for veteranbiler – aldeles uden hensyntagen til, hvor langt bilen rent faktisk kører på literen. Dette skal ses i lyset af, at veteranbiler i forvejen kun kører i begrænset omfang i sommerhalvåret og derfor ”de facto” bruger meget lidt brænd-

stof. På en god sommer kører veteranbiler i Danmark nok gennemsnitlig 1.000 km, hvorfor der således ikke er tale om ret mange liter benzin alt i alt.

For det andet forhøjes den afgiftspligtige værdi ifølge loven med kr. 7.450, når bilen ikke er forsynet med to airbags! Når vi i 2009 taler om veteranbiler, er disse indregistreret før 01.01.1974, og da var airbags ikke opfundet! Alle veteranbiler skal derfor principielt svare 105 % i afgift af yderligere kr. 7.450 – en yderligere forhøjelse af registreringsafgiften på kr. 7.822,50. Til gengæld har SKAT Hovedcentret (den tidligere Skattestyrelse) tilkendegivet, at man tolker loven således, at veteranbiler ikke skal have forhøjet den afgiftspligtige værdi med kr. 7.450 for manglende airbags, idet man antager at 40 % af bilens oprindelige nypris (registreringsafgiftslovens § 10, stk. 4) er et såkaldt maks-pris loft for den afgiftspligtige værdi, som derfor ikke kan forhøjes yderligere med airbag-tillægget. Hvorvidt denne tolkning er i overensstemmelse med lovgiver er det endnu ikke lykkedes mig at få et svar på.

En simpel udregning viser, at en bil på 2.500 kg – eksempelvis en Packard fra 1946 – uden airbags og med en afgiftspligtig værdi på kr. 7.000 (som derfor ikke berøres af afgiftsnedsættelsen fra 180 % til 105 %) er blevet kr. 17.822,50 dyrere i registreringsafgift. Efter de gamle regler kostede denne bil kr. 7.725,00, mens den efter de nye regler koster kr. 25.172,50. Det er ret meget for et hobbykøretøj, specielt under hensyntagen til at SKAT ikke refunderer registreringsafgift ved eksport af veteranbiler.

Ifølge lovens ordlyd vil eksempelvis en Ford A på 1.027 kg komme til at koste kr. 13.200,00 i registreringsafgift. Undlades tillæg for manglende airbags ender registreringsafgiften på ca. kr. 5.400,00 – men dette skal stadig sættes op imod de tidligere ca. kr. 1.400,00, som en Ford A fra 1928 har kostet før den 23. april 2008. Biler, der efter de gamle afgiftssatser havde en afgiftspligtig værdi på mere end ca. kr. 15.000, er derimod blevet billigere, da nedsættelsen fra 180 % til 105 % dækker brændstoffillægget.

Jeg er selv først blevet opmærksom på problemet i forbindelse med afgiftsberigtigelse af et veteranbiler i december 2008, hvorimod de øvrige veteranbiler vi har afgiftsberigtiget i løbet af sommeren 2008 ligeledes efter de nye regler ikke har fået hverken brændstoffillæg eller airbagtillæg.

Hvorvidt den ændrede retstilstand har været tilsigtet eller ej, kan jeg på nuværende tidspunkt ikke give et svar på. Tidligere har der

ellers været vilje fra politisk side til, at veteranbiler havde en historisk berettigelse og derfor kunne ”slippe” billige i registreringsafgift (40 % af oprindelig nyvognspris) og få billigere vægtafgift på grund af den reducerede anvendelse. Såfremt den nu ændrede retstilstand er udtryk for et bevidst valg fra lovgiver/SKATs side, må jeg desværre konstatere, at tidligere tiders velvillighed overfor historiske køretøjer tilsyneladende er fordrevet af miljø- og sikkerhedshensyn. Der er forhåbentlig også den mulighed at det beror på en fejl, at veteranbiler ikke er blevet undtaget de nye krav, og i så fald findes der vel stadig håb for, at fejlen kan blive rettet, således at veteranbiler ikke i fremtiden bliver korsfæstet på miljø- og/eller sikkerheds-altret.

Lo Breiding, advokat, MB Motor

...

Skat, Hovedcentret, oplyser følgende til Veteran Tidende:

Generelt:

Registreringsafgiften beregnes som 105 % af værdien op til 79.000 kr. og 180 % derover. De tidligere aldersafhængige afgiftsskalaer for brugte køretøjer er bortfaldet.

Brugte personbiler under 35 år:

Det er korrekt, at den afgiftspligtige værdi forhøjes med 7.450 kr., hvis bilen slet ikke har airbags, og med 3.725 kr., hvis den kun har én airbag.

Det er også korrekt, at registreringsafgiften forhøjes, hvis brændstofforbruget er højere end svarende til 16 km/l (benzindrevne biler). Tillægget er 1000 kr. pr. km/l mindre end 16 km/l.

MEN disse tillæg reduceres med samme procentdel, som køretøjets værdi inklusive afgift er ændret, sammenholdt med et tilsvarende køretøj, der er afgiftsberigtiget som nyt (Lov om registreringsafgift, § 4, stk. 7).

Eksempel: En bil kostede som ny i Danmark 300.000 kr. inkl. afgift, og Skat vurderer nu markedsværdien inkl. afgift af den brugte til 100.000 kr., altså 1/3 af nyprisen. De nævnte tillæg reduceres til 1/3 af de anførte beløb.

Veteranbiler, dvs. 35 år og ældre:

Der foretages IKKE tillæg for manglende airbag(s). Den afgiftspligtige værdi fastsættes som før, nemlig til 40 % af den afgiftspligtige værdi, da bilen var ny.

Mht. til tillæg for brændstofforbrug er sagen uafklaret. Skattestyrelsen har forelagt spørgsmålet for Skatteministeriets Departement. VT har tilsagn om at blive underrettet, når der foreligger en afgørelse derfra, og så vender vi naturligvis tilbage til sagen.



APROPOS KLUBVOGNEN (1)

DVK's bibliotek har erhvervet to originale brochurer fra den engelske bilfabrik Swift, der jo har fremstillet vores klubvogn, Swift 7 h.p. 1913.

Klubvognens tro oppasser, Iver Jensen, har studeret brochurerne, og på baggrund af sit eget indgående kendskab til den tidlige Swift har han skrevet følgende:

Det ene katalog er om årgang 1909, og det andet om årgang 1914. Men materi-

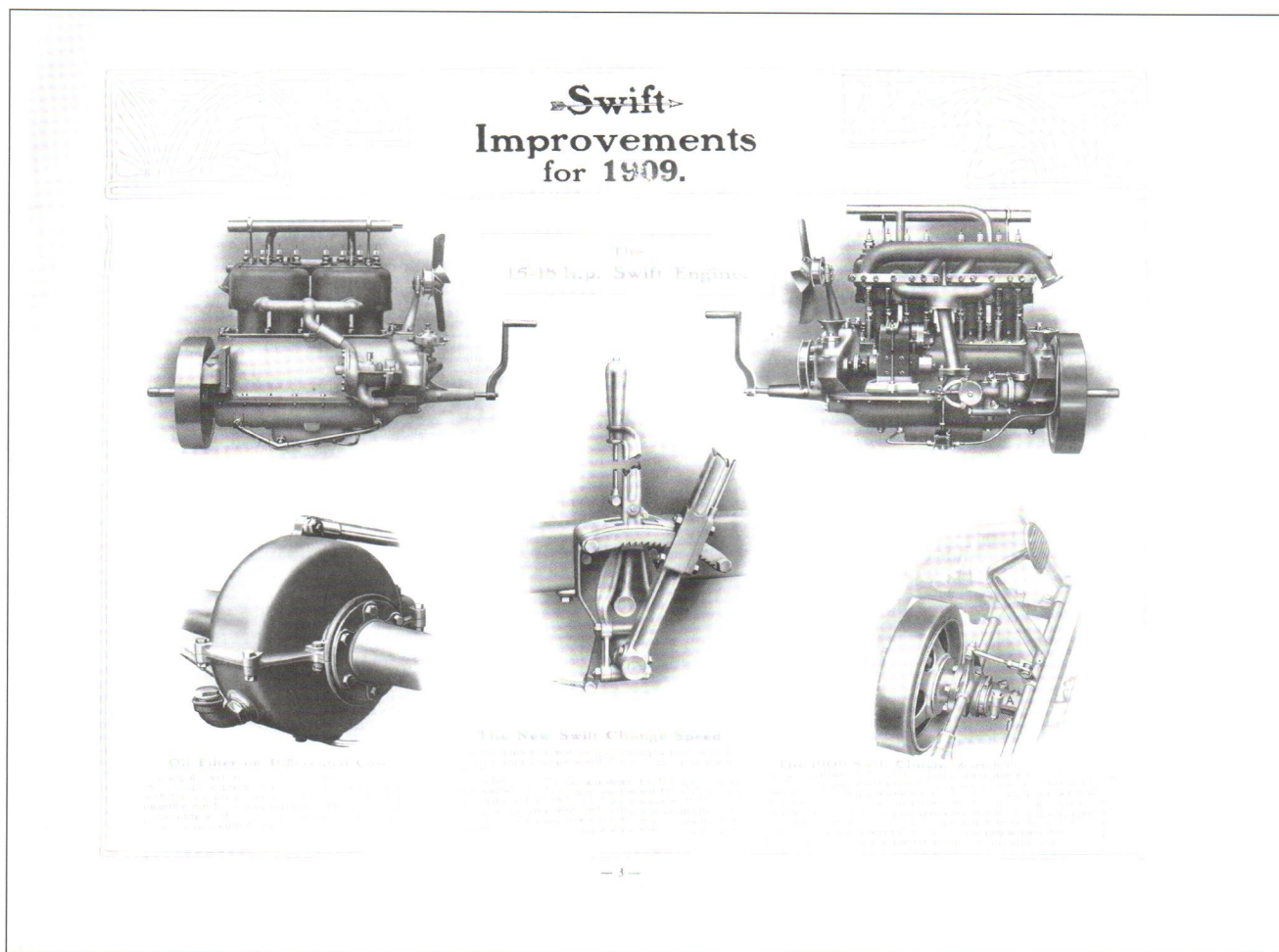
alet er så omfattende, at jeg har valgt at skrive en artikel om hver årgang. Den første artikel vil derfor kun handle om årgang 1909.

På katalogets forside står der SWIFT ALL BRITISH AUTOCAR 1909. I indledningen oplyses at 1909-modellerne koster fra 225 pund og opefter, at det er pålidelige biler udført i en enkel konstruktion, og at fabrikkens maskinpark er den bedste på markedet. Der

oplyses også om at fabrikken har ansat et stort faglig og rutineret personale, og at de materialer der anvendes er af højeste kvalitet.

Der fortælles videre at fabrikkens biler har kørt testkørsel i Skotland, og de gode resultater derfra har medført at de har vundet guldmedalje tre år i træk.

Interesserede købere opfordres til at besøge fabrikken for ved selvsyn at blive overbevist om den høje kvalitet.

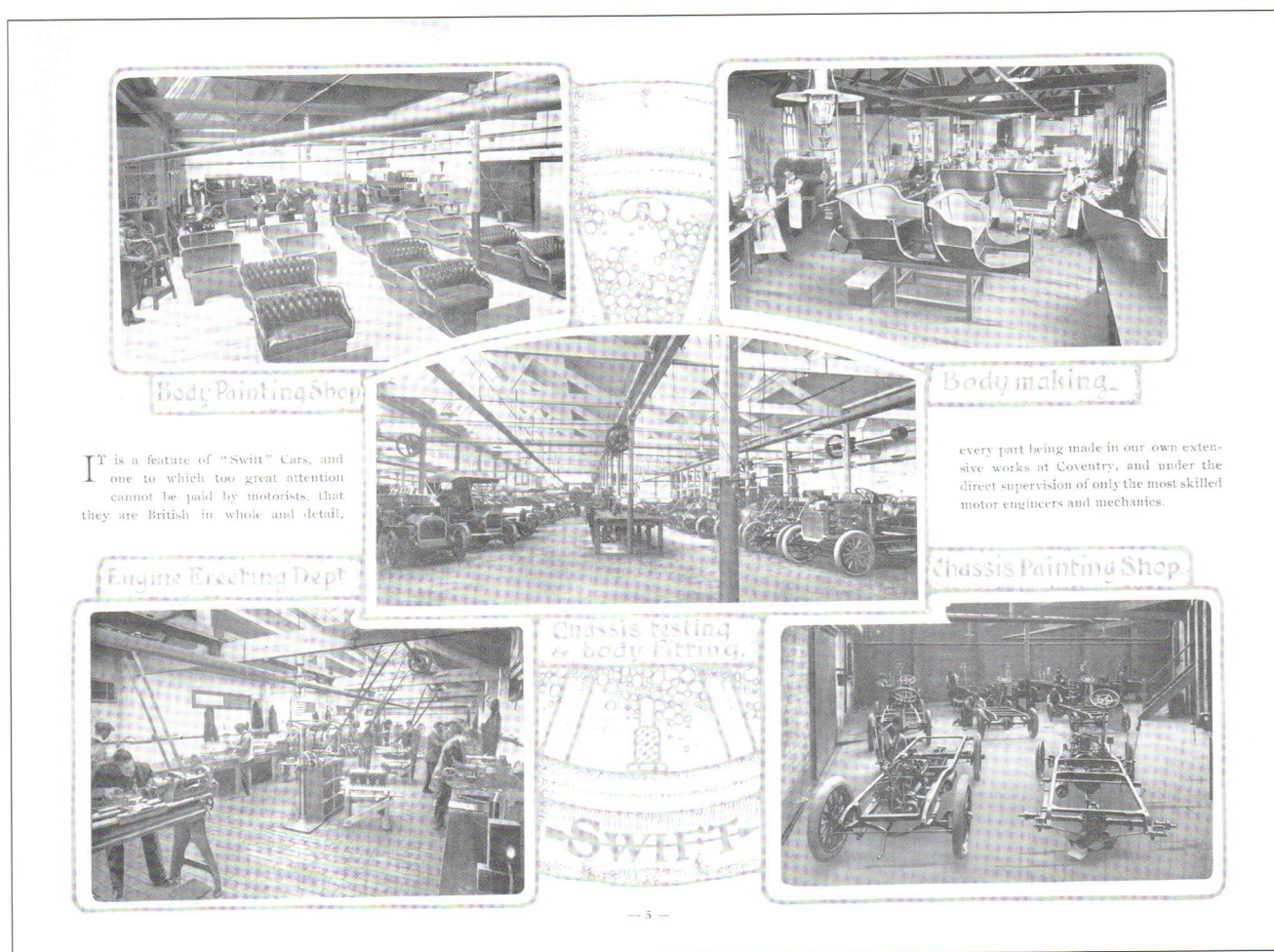


De to øverste billeder viser højre og venstre side af en firecylindret motor. Cylindrene blev på Swift-fabrikken dengang støbt enkeltvis eller parvis. Ved produktion af en firecylindret motor blev der anbragt to to-cylindrede blokke i forlængelse af hinanden. Hver cylinderblok blev derefter boltet fast til et krumtaphus, der var støbt som en selvstændig enhed. I fabrikkens specifikationer står der at motorerne som standard er udstyret med batteritænding, og at magnetænding kan leveres på bestilling. Det ser ud til at være tilfældet her, da denne motor er udstyret med både tændingsmagnet og strømfordeler, og otte tændrør.

Det nederste billede til højre viser konuskoblingen i svinghjulet. Det er en læder-konuskobling, der under læderet har justerbare bladfyedre. Billedet i midten er et udsnit af gearstang og håndbremse. Billedet nederst til venstre er bagtøjet.



Swift'en fotograferet ved Styrkeprøven 2006. Foto: Ole Callesen



Billede 2. Her ses et lille udpluk af de arbejdsforløb der til sidst bliver til en hel Swift, og fabrikken forsikrer at alle dele fremstilles på dens egen afdeling i Coventry, under opsyn af de bedste motoringeniører og teknikere.

På øverste billede til højre er det karetmagerne der arbejder.

Øverst til venstre er der færdigpolstrede karrosserier klar til montering. I baggrunden ser det ud til at der klargøres en 18-24 h.p. limousine.

På billedet i midten er mange forskellige modeller linet op mere eller mindre samlet færdig.

På billedet nederst til venstre fremstilles eller tilpasses nogle dele til de to motorer der er synlige. Bemærk alle de uafskærmede fladremme, og at arbejdstøj dengang var noget hver enkelt tog sig af.

Nederst til højre ses en række chassiser under arbejde.



The 18-24 h.p. »Swift«



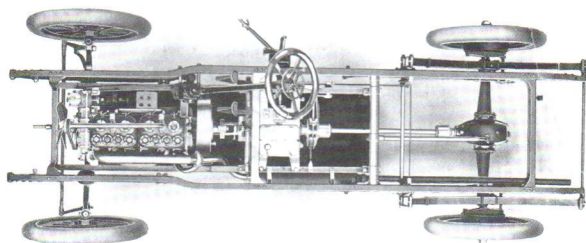
Prices:

Rotund Side-entrance Car - £430

Chassis only (with Tyres, Dash and Fittings, Bonnet, Petrol Tank, etc.), standard pattern - £375

Ditto, special Type for Limousine or Landaulette Bodies. Wheelbase 9' 9" - £400

(Lamps, etc., not included)
This Chassis is now supplied with $\frac{7}{8}$ elliptic rear springs.



Specification.

Frame—Pressed steel. Inswept at front, upturned at rear.

Engine—Four cylinders, cast in pairs. Bore and stroke 102 m/m $\times$ 111 m/m. Normal speed, 1,200 r.p.m. Crankshaft supported on five bearings, hung from upper portion of case. Timing gears, etc., run in an oil bath.

Ignition—Coil and accumulator system. Gear driven magneto to order.

Petrol Supply—Gravity fed. Tank holds ten gallons.

Engine Lubrication—Oil circulated by gear driven pump.

Carburettor—"Swift". Automatically ensures correct mixture at all engine speeds, yet is extremely simple, having no springs or valves, etc. Very economical (see petrol consumption records, page 6). Petrol filter at base of float chamber.

Cooling—Engine (including valve pockets) liberally water-jacketted. Flat tube radiator. Gear driven centrifugal water pump. Ball bearing fan with eccentric adjustment.

Clutch—Leather-faced cone type, with flat springs beneath leather, giving gradual and smooth engagement. Tension on spring easily adjustable.

Change Speed Gear—Improved "Gate" type. Three forward speeds and reverse. Direct drive on top. Speeds controlled by a single lever fitted with safety catch to prevent accidental engagement of reverse gear.

At normal engine revolutions the gears propel the Car at 8, 18, and 33 miles per hour. This speed can, of course, be considerably accelerated.

Transmission—Cardan shaft. Metal encased universal joints, dustproof and grease retaining.

Rear Axle—Supported on ball bearings throughout. The actual driving axle bears no weight, the road wheels being supported on separate sleeves.

Brakes—Two independent double-acting brakes are fitted. (1) Foot brake acting on Cardan shaft. (2) Internal expansion compensating brakes acting on rear wheels, actuated by side lever.

Steering—Worm and nut type. Irreversible.

Control—Ignition and throttle levers mounted on an immovable quadrant on steering wheel. Foot accelerator acting on throttle, but independently of hand lever.

Springs—Long and flexible. Rear springs supported on swivel seats.

Road Wheels and Tyres—Artillery-pattern wheels supported on load bearings. Dunlop tyres, 32" $\times$ 4 $\frac{1}{2}$ " (815 m/m $\times$ 105 m/m) to all wheels.

Finish—All bright parts in brass throughout. Standard painting, dark green. Rolled-over upholstery in best leather, to match.

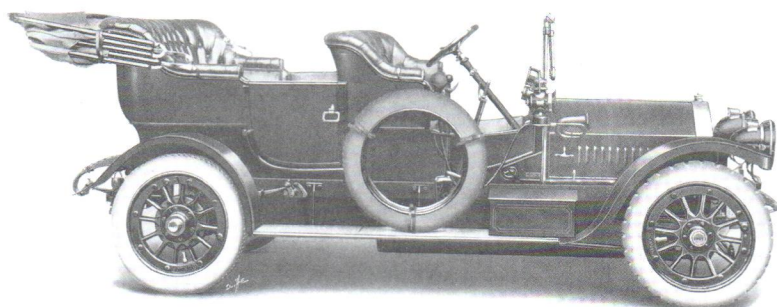
Wheelbase—9' 0". Wheel track, 4' 4".

Length Overall—12' 8". Width overall, 5' 2". Body space, 7' 4 $\frac{1}{2}$ ".

Approximate Weight of Chassis, 16 cwt.

— 14 —

Special Coachwork for 15-18 h.p. & 18-24 h.p. »Swift«



**The 18-24 h.p. Swift,
with De Luxe Roi des Belges
Coachwork.**

Price, of Body only - £85 0 0

(Hood and Screen, &c., not included).

(For details and Prices of Chassis, Standard Bodywork, &c., see page 14).

Landaulette Cars.

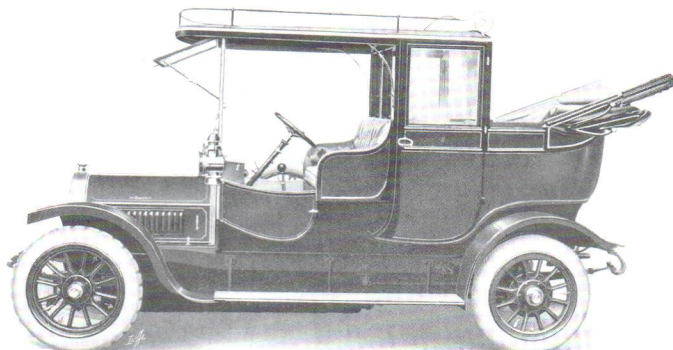
Handsome Landaulette Coachwork, similar to this, can be fitted to the 15-18 h.p. and 18-24 h.p. Chassis. Full details on application.

Prices:

For 18-24 h.p. Chassis - from £165 0 0

For 15-18 h.p. Chassis - from £155 0 0

(For details and Prices of Chassis, see pages 12 and 14).



— 15 —



Øverst til venstre:

Her er to billeder af et færdigmonteret chassis, et fra siden og et oppefra af en 18-24 h.p. Swift. Ude til højre er der en specifikation, hvor der oplyses at standardfarven er mørkegrøn med tilsvarende sædeindtræk, der består af valset læder. Der er ingen benzinpumpe, benzintanken er anbragt over karburatoren, så benzintilførslen er faldtilførsel. Motorstørrelsen er 3,6 l. og krumtappen har fem hovedlejer. Bremsene er ens på alle modellerne, fodbremsen er en kardanbremse og håndbremsen er forbundet til to bremsetromler der er monteret på baghjulene. Både tromler og bremsebakker er af metal uden påmontering af bremsebelægning. Der er monteret to reguleringshåndtag på rattet, et til tænding og et til håndgas.

Nederst til venstre:

Her vises en speciel karrosseriopbygning af en 15-18 h.p. og en 18-24 h.p. Swift. Med en række priser, og hvad der ikke følger med.

Motoren på 15-18 h.p. er på 2,3 l.

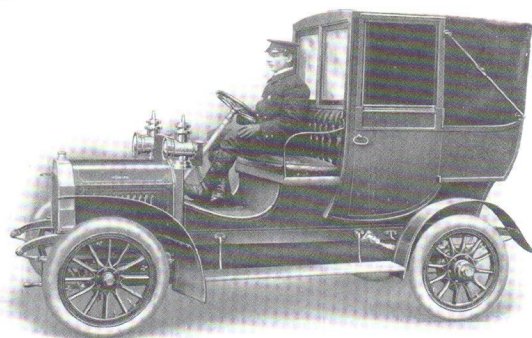
Herunder:

Her er igen to Swift biler.

Øverst en 10-12 h.p. landalet med en tocyldret motor, hvor der oplyses at den er komfortabel at køre i og økonomisk i drift. Motoren på 10-12 h.p. er på 1,8 l.

Nederst er det en tocyldret 10-12 h.p. varevogn der er bygget op i en ukompliceret konstruktion, har god trækraft og her drages der sammenligning med en hestetrukken varetransport og den tidsbesparelse en Swift kan præstere.

«Swift» Cars for Business and Pleasure.



The 10-12 h.p. Swift Single Landaulette or Private Cab.

This carriage is built on the famous 10-12 h.p. two-cylinder chassis described and illustrated on page 10. It possesses abundant power, runs quietly, is very economical, thoroughly reliable and most comfortable to drive and ride in.

Price, as shown, upholstered in best leather,
with spring cushions, including
cigar tray and match holder - £310
„ Do. do. do.
with roof extended over driver's
seat, luggage rail on top - £321
(Lamps not included.)

The Swift 10-12 h.p. Delivery Van.

Perfect reliability, low up-keep cost, and extreme simplicity of construction, are points which place the "Swift" Delivery Van easily first in its class.

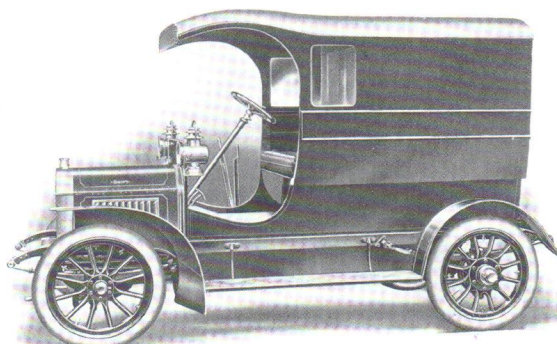
The good steady speed of the "Swift" Van makes it possible to work twice the ground that could be done with a horse-drawn conveyance, as well as effecting a great saving of time. Districts hitherto inaccessible are brought easily into the journey of the "Swift" with greatly increased business as a result.

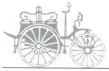
The certainty of "getting there," and promptly, which the use of a trustworthy vehicle such as the "Swift" assures, is a business asset which the up-to-date tradesman cannot afford to ignore.

Price of Chassis - £225

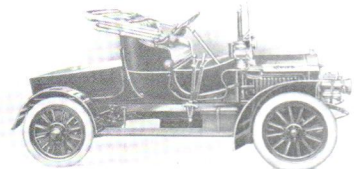
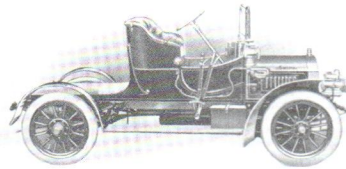
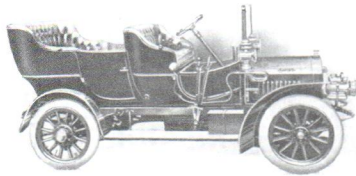
Quotations for bodywork, to suit various requirements, on application.

General Specification of Chassis same as on page 10.





Swift Doctors' Cars.



The 10-12 h.p. Side-entrance Swift with detachable rear seats.

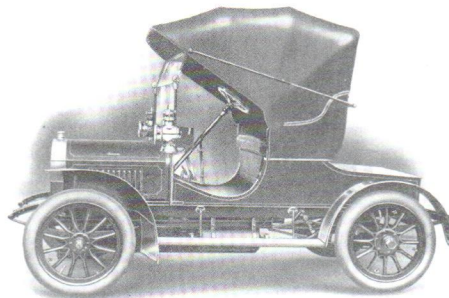
Extra charge for detachable rear seats	£13 5 0
Tool box cover for making car into compact two-seater	£2 15 0
Combination Car, complete (Lamps, Hood, &c., not included)	£281 0 0

Opinions.

The "Swift Company" have long established a great reputation for Reliability.—THE WORLD, Sept., 1908.

Quite a feature of this year's Reliability Trials has been the phenomenal consistency of the "Swift" Cars. . . . Anyone contemplating the purchase of a car that has given absolute proof of Reliability, need have no hesitation in selecting a "Swift."—THE MOTOR, March, 1908.

The result of the Scottish Trials is a world's record for "Swift" reliability, for no other car has secured such honours.—THE STANDARD.



The 10-12 h.p. Two-seated Swift.

Fitted with Leather Hood and No. 1 Wind Screen.
Price - £248 15 0 complete.
(Lamps not included.)

Opinions.

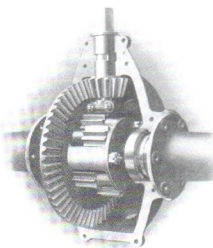
My "Swift" Car has now been in daily use since the 6th October, 1905, and I have not been delayed one single moment in my rounds, always absolute non-stop runs.

When next you are approached by medical men contemplating buying "Swifts" I shall be delighted to supply them with my opinion of your cars. — DR. WILLIAM R. HENDERSON, Reithorpe, Kirkcaldy.

I have had my "Swift" Car for nearly two years, and it has run all this time without a single stop of any description. Mileage over 7,000.

Having started with the car as an absolute novice, and having driven it entirely myself, you may imagine I am thoroughly satisfied. — DR. E. R. SNELL, 18, Castle Gate, Nottingham.

Swift Car Components.

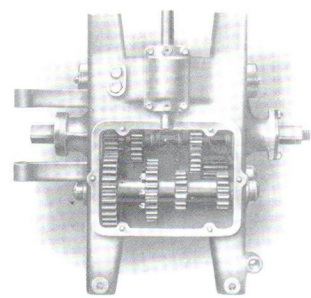


View of Differential Gear showing the driving shaft, the driven shaft, and the differential housing.

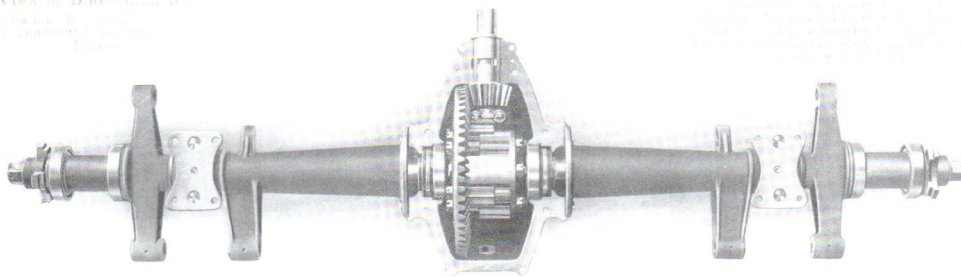


Crankshaft of Two-seater Swift Engine. (Note: The crankshaft is shown in a cutaway view, revealing the internal components.)

What the Car is in detail it must be as a whole.
The secret of Swift success is the close attention paid to those vital parts of the car which, hidden from view, are mainly responsible for its behaviour.



Transmission Gear Box. (Note: The gear box is shown in a cutaway view, revealing the internal gears and shafts.)



Type of Rear Axle used on 1909 Extra-seated Swift. (Note: The axle is shown in a cutaway view, revealing the internal components.)



Øverst til venstre:

Fire to cylindrede 10-12 h.p. doktorvogne. De tre øverste på linie har samme chassis, men bagenden af karrosseriet kan udskiftes. Der meddeles også at Swift-fabrikken har deltaget i pålidelighedsløb og klaret sig godt.

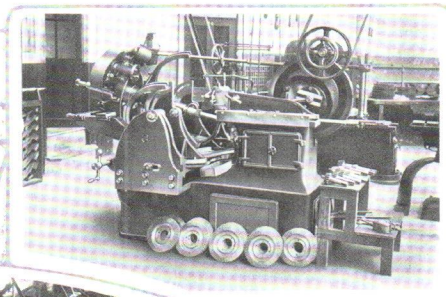
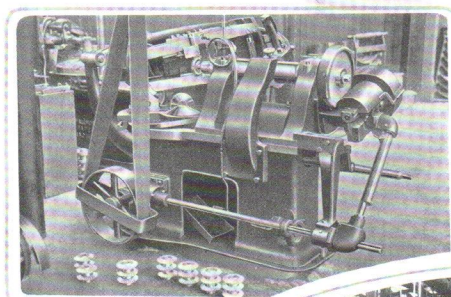
Nederst til venstre:

Krumtappen er af kromnikkelstål, de øvrige billeder taler for sig selv.

Herunder:

Øverst en to cylindret motor, hvor cylindrene er støbt enkeltvis.

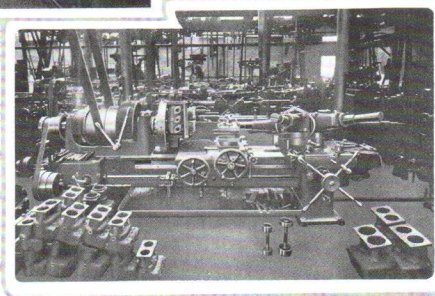
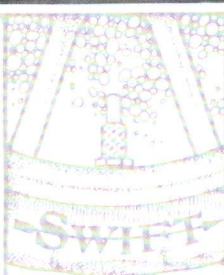
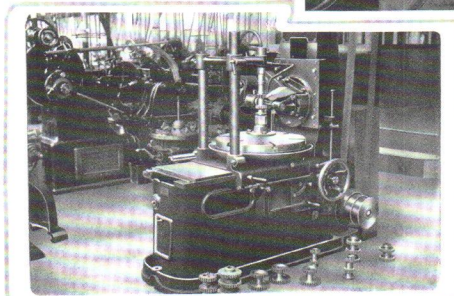
Nederst fra venstre mod højre. Vandpumpen, køleren og rattet med de to reguleringshåndtag til tænding og håndgas.



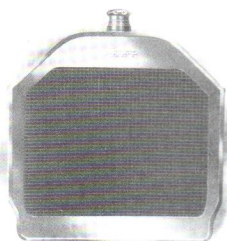
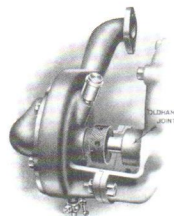
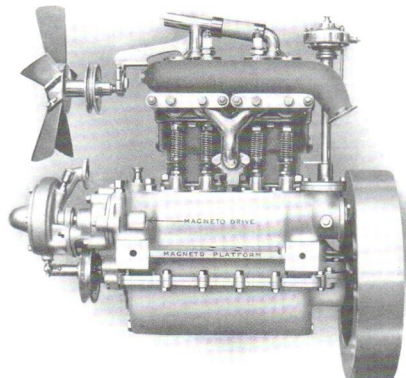
TO the motorist of a practical and mechanical turn of mind, it is not necessary to say anything concerning the department and machinery responsible for the turning out of accurately cut gears. Silence and sweetness of running are impossible in the case of cars where only scant and other than the most modern facilities for production are so available. In no factory in the world is greater attention given to the work of gear cutting than that of the "Swift," nowhere can



be found more costly or more modern machinery, and as a purely natural result it is not possible to find to-day finer, better, or more accurate work than the gears fitted to all Swift Cars. Reference to the preceding page will demonstrate more readily than words the extreme beauty of the work turned out, and do more to establish a feeling of conviction in the sweetness and quietness of running than could otherwise ever be arrived at.



Some of the Machinery used for producing the Swift Chassis.



Extras.

General.

Cape-cart hood, super quality, to 10-12 h.p. and 15-18 h.p. Side-entrance Cars	15	10	0
Side curtains to match	3	0	0
Cape-cart hood, super quality, to 18-24 h.p. Car	18	0	0
Special Cape-cart hood, with brass finish	20	0	0
Side curtains to match	3	10	0
Red and other colours, differing from standard green	2	10	0
Glass wind shield, fixed, No. 3	4	10	0
" " " hinged, No. 2 (top portion has two positions, up and down)	6	0	0
Glass wind shield, single folding, adjustable hinged, No. 1, best quality, as on page 19	8	0	0
Metal mud shield, covering engine and working parts to 10-12 h.p. Car	2	10	0
Side doors, with brass beading, to front of standard body	2	10	0
Bosch high tension magneto, in addition to ordinary accumulator ignition, on twin-cylinder Cars	13	0	0
Ditto, 15-18 four-cylinder Cars	15	10	0
Ditto 18-24 four-cylinder Cars	20	0	0
Head-light brackets (fixed to front spring bracket), each	0	10	6

Folding luggage grid fixed to rear of side entrance car	...	...	from	£3	0	0
Waterproof canvas cover for rear seats	...	...	from	2	0	0
Nickel finish instead of brass	...	...	from	5	0	0
Supplying, painting, and fixing identification plates	...	...	from	0	10	6
Stepney Spare Wheel, with ring holder and brackets, including fixing to side of car	...	...	from	4	0	0

Tyres.

(Extra Charges for larger sizes than those supplied with Carl).

10-12 h.p. Two-Seated Car.

10-12 h.p. Two-Seated Car.			
3½ in. plain Dunlops on rear wheels	...	3	5 0
3½ in. plain Dunlops on all wheels	...	6	10 0
10-12 h.p. Twin-cylinder Side-Entrance Car.			
3½ in. Dunlops to all wheels	...	3	5 0
4 in. Dunlops to all wheels	...	6	9 8
18-24 h.p. Four-cylinder Car.			
5 in. Dunlops to all wheels	...	6	4 4

Grooved Dunlop Covers, on $3\frac{1}{4}$ in. wheels, 10/8 per wheel; on $3\frac{1}{2}$ in., 4 in., and $4\frac{1}{4}$ in. wheels, 15/- per wheel; on 5 in. wheels, 20/- per wheel.

Dunlop Steel Stud Non-Skid Tyres.

30 × 3½ on rear wheels of 10-12 h.p. Two-seated Car	...	...	7	15	0
30 × 3½ on rear wheels of 10-12 h.p. Side-entrance Car	...	...	4	10	0
32 × 4 on rear wheels of 15-18 h.p. Side-entrance Car	...	...	6	3	0
32 × 4½ on rear wheels on 18-24 h.p. Four-cylinder Car	...	...	5	0	0

Accessories included FREE:—

Spanners, screwdriver, oilcan, tyre repair outfit and levers, tyre inflator.

With 4-cylinder Cars the following items are added :
—Large adjustable spanner, 1 sparking plug, 1 spare valve, 1 pair pliers.



Øverst til venstre:

Swift-fabrikken har en stor maskinpark, hvor kvalitetsstandarden er høj, og der understreges at de tandhjul der produceres, er så nøjagtige at de har en støjsvag gang.

På øverste billede til venstre ses en tandhjulsfræser der har fremstillet de tandhjul som ligger på gulvet foran den.

Øverst til højre: Tandhjulene foran maskinen er kronhjul til bagtøjet, Spidshjulene ligger på skamlen.

I midten får vi et indtryk af de mange maskiner.

Nederste venstre: Her fremstilles der gearhjul. Efter endt forarbejdning bliver alle tandhjul hærdet.

Nederst til højre er en motorblok spændt op i en bæk i en cylinderudboringsopstilling. På gulvet til venstre er der en stabel motorblokke med en lille cylinderdiameter, og til højre tre motorblokke med en større diameter. På gulvet imellem dem står udboringsværktøjet.

Cylindrene dengang var, som det blev nævnt i indledningen, støbt enkeltvis eller parvis. Blokke med fire cylindre eller flere var ikke almindelige før 1907. Men støbeteknikken blev efterhånden forbedret, hvilket gjorde det muligt at støbe en blok med fire cylindre eller flere, hvori krumtappen var lejret. Det gav motoren større stivhed, som bevirkede at krumtap og lejer holdt længere

Nederst til venstre:

En liste over ekstraudstyr, jeg nævner nogle enkelte punkter.

Standardfarven er grøn, men andre farver kan leveres (Red.: Klubvognen var også mørkegrøn da O. T. Neel erhvervede den i Ry. Bent Mackeprang bestemte senere at den skulle have den lyseblå farve for at falde i øjnene, da den stod på Danmarks Tekniske Museum.)

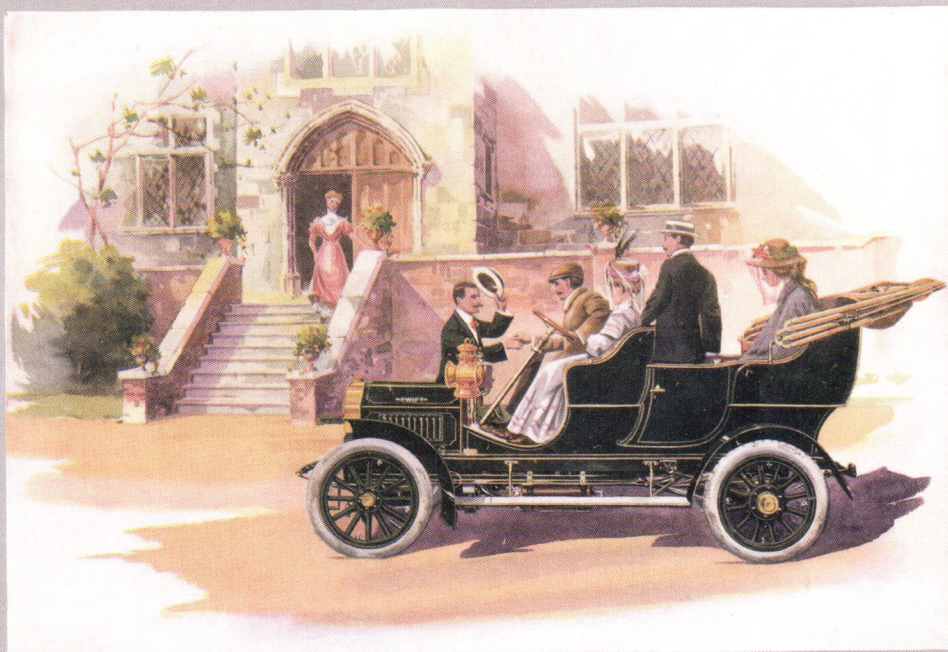
Der kan monteres magnetænding som tillæg til den ordinære batteritænding.

Der kan monteres et Stepney reservehjul, det er et reservehjul der spændes uden på det punkterede hjul, så bilen kan køre hjem eller til nærmeste værksted.

En af årsagerne til de mange punkteringer dengang var, at der lå mange hestekosøm på veje og gader.

Herunder:

En 10-12 h.p. Swift på besøg.



VISITING.

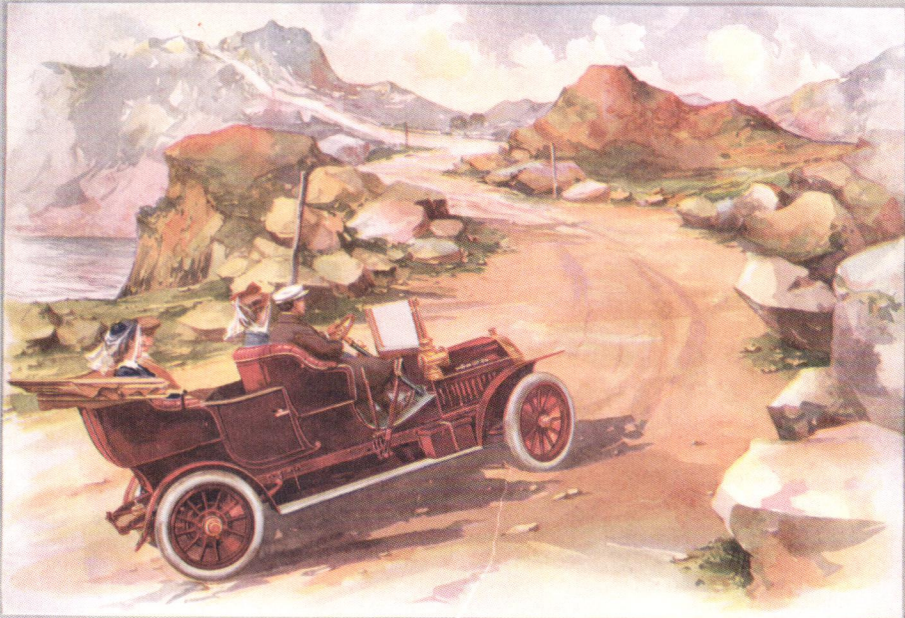
THE 10-12 H.P.
-SWIFT-



AT THE THEATRE

THE 18-24 H.P.
-SWIFT-
LIMOUSINE

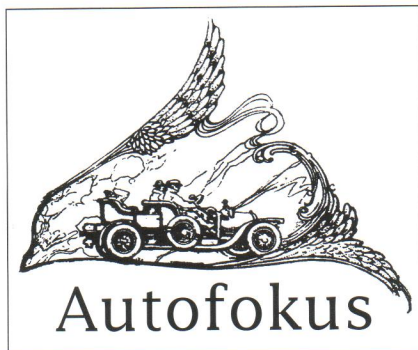
18-24 h.p. limousine.



TOURING IN SCOTLAND

THE 15-18 H.P.
-SWIFT-
"ROTUND" CAR

En 15-18 h.p. touring i Skotland.



Knallerten, 1950'ernes foretrukne køretøj

Til at begynde med var det egentlig bare en cykel, der fik påsat en hjælpemotor. I begyndelsen af 1950'erne blev motoren integreret i cyklen og knallerten fik et selvstændigt liv. Antallet af knallert-ter rundt på vejene steg hastigt, for kun få havde råd til en bil. Derfor blev knal- lerten et yndet transportmiddel for det arbejdende folk, der skulle let og billigt på job eller hen i Brugsen. (www.historie-online.dk). Om udstillingen på In- dustrimuseet i Horsens som sætter fo- kus på danske knallert-ter fra 1950'erne med fortællinger om bl.a. Diesella fra Kolding, Skylon fra Århus og ICM fra Horsens.

Automobil, version 2.0

Med udbredelsen af det 20. århundre- des forbrændingsmotor og motorvejs- infrastruktur begyndte også olieæraen, som vi må forstå som historiens Anden Industrielle Revolution på samme måde som det 19. århundredes dampmaski- ner, lokomotiver og jernbaneinfrastruk- tur markerede kulæraen og Den Første Industrielle Revolution. Nu går solen ned for Den Anden Industrielle Revo- lution og dens primære energi og tek- nologi er lagt i respirator, hvorfor vi er nødt til at stille skarpt på bilindustriens fremtid, skriver Jeremy Rifkin, frem- tidsforsker og rådgiver for Den Euro- pæiske Union. Vi skal flytte fokus fra hjælpepakker og forsøg på at redde den olieforbrugende forbrændingsmotor og i stedet koncentrere os om at forske i og udvikle brændselsceller, brint eller el, der oplades ved vedvarende energikil- der og deraf følgende udvikling i Den Tredje Industrielle Revolutions infra- struktur med bl.a. genopladningsanlæg langs motorveje, på parkeringspladser,

i garager og i handels- og boligområ- der. (Dagbladet Information 12.12.08)

Bilfabrikker til en tredjedel af prisen

Bilfabrikkernes slutkurser for 2008 på alverdens børser.

Producent	Møntfod	Kurs 30/12 i forhold til ult.07
Volvo	SEK	43,70 - 59,83 %
Ford	USD	2,25 - 67,30 %
General Motors	USD	3,69 - 85,87 %
Tata Motors	INR	2,95 - 78,57 %
Honda Motor	JPY	1906 - 49,17 %
Mazda Motor	JPY	149 - 73,30 %
Mitsubishi Motor	JPY	122 - 35,45 %
Nissan Motor	JPY	320 - 73,98 %
Suzuki Motor	JPY	1228 - 63,56 %
Toyota Motor	JPY	2905 - 51,90 %
Hyundai Motors	KRW	39500 - 44,83 %
BMW	EUR	21,61 - 48,97 %
Daimler	EUR	26,70 - 59,85 %
Porsche	EUR	54,85 - 60,40 %
Volkswagen	EUR	250,00 + 60,15 %
Peugeot Citroën	EUR	12,15 - 76,57 %
Renault	EUR	18,55 - 80,88 %
FIAT	EUR	4,59 - 74,06 %

(Dagbladet BØRSSEN 02.01.09)

Recession, hvilken recession?

Hvis du går rundt og venter på, at pri- serne på veteranbiler skal styrtdykke, som de gjorde i 1990'erne, skal du ven- te længe. Auktionsfirmaet H&H solgte fire 'early' urestaurerede 'ladefund' for £187.000 på trods af, at det vil koste lige så meget at bringe dem i kørb- ar stand. H&H's salg er ikke enestående. Ekstraordinære priser er opnået ved an- dre auktioner for nylig for selv kostba- re biler som vintage Bentley, Vauxhall 30-98 og Bugatti. I reglen er det kun de masseproducerede klassikere, der er svære at komme af med for tiden. Så snart noget er sjældent, særegent og især hvis bilen er at tidlig årgang og i 'sortie de grange' stand (autentisk fra laden, red.) er der gode priser at hente. Hvorfor? I modsætning til tidli- gere 'himmelflugter', er det de kyndige entusiaster, der har været de typiske købere, hverken 'investorer' eller 'spe- kulanter', der skal låne penge til købet, men klienter i mere moden alder, der ikke længere forstyrres af prioritetslån eller jobsikkerhed. (The Automobile, januar 2009)

Totalt forvirret

En af bilhistoriens fremmeste mile- pæle er uden tvivl Alec Issigonis' lille Austin. Der var sikkert også stor forvir- ring om navnet. Da Issigonis' mester- værk blev lanceret i august 1959 var det under to etiketter, i hvert fald inter- nationalt: Austin Seven 850 og Morris Minor 850. Det første modelnavn, Se- ven altså, henviste til Austins lille klas- siker fra 1922. 850-navnet kom fra den tværstillede motors cylindervolumen og Minor pegede på flere Morris-for- gængere, af hvilke den nyeste endnu blev produceret. I annoncerne i Eng- land skrev man Austin Se7en og Mor- ris Mini-Minor. Men hvorfor i herrens navn kaldte danskerne 'hundkojan' for 'Partner', spørger svenskerne. (Nostal- gia 2/2009)

De gamle mænds motormagasin

The Automobile er 'kicking and screaming' blevet trukket ind i det 21. århundrede og har lanceret en webside www.the-automobile.co.uk. Ikke alene kan man se, hvad seneste udgave in- deholder, der er også en database med indholdsfortegnelser tilbage til 1982, da bladet blev lanceret. Hvis internet- tet ikke lige er din boldgade, så find en eller anden under 40, der kan trykke på knapperne for dig, skriver The Auto- mobile, The motoring magazine for the thinking man, som bladet selv benæv- ner sig. (Januar 2009).

Hvil i fred

Ove Anderson, Jean Marie Balestre, Diana Bernarto, Elly Beinhorn-Rose- meyer, Paul Frère, Phil Hill, Pat Moss, Paul Newman, Andrea Pininfarina, Lord Stokes blandt andre. (Classic & Sports Car, February 2009)

Claus Frausing stillede skarpt på den automotive verden.



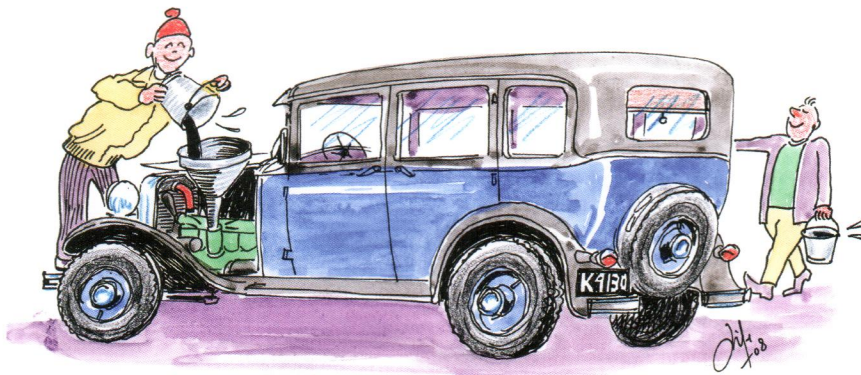
MIN FØRSTE BIL

Tekst: Egon Sørensen

Tegning: Leif Gr. Thomsen

En bøn om forståelse for ungdoms synd! I alt for mange år har det der ske-te dengang naget min sjæl. Nu må jeg tilstå. Have luft. Gøre afbigt.

Mit forfængelige håb er, at du, kære læser, kan fremtrylle en form for forståelse; tilgivelse ville jeg aldrig forlange.



Se, det var mig, der i 1960 fik fat i en ganske velkørende og næsten fejlfri Ford A 1931. Kongeblå med sorte skærme. En firedørs luksusudgave, hvor jeg specielt husker bagrudens lille gardin, der stadig sprang op med et smæld som fra en musefælde.

Den eneste mistelten var vist de fire Ford B pladehjul, der var alt for smarte.

Prisen? 1000 kroner kontant. Købt af en studiekammerat.

Ejerskiftet krævede nysyn af motorkøretøjet. Det foregik på parkeringspladsen bag Glyptoteket i København. Den motorsagkyndige godkendte stort set alt, inklusive 12 graders ratslør (grænsen var anselige 15 grader).

Men --- da han sluttelig krøb ind under bilen, liggende direkte på asfalten, måtte han konstatere at en bagbremsestang gik for tæt på chassiset, hvilket krævede omsyn dagen efter.

Hjemme igen på eget fortov klarede en mere kyndig kammerat med en voldsomt stor rørtang det lille problem på et øjeblik.

Dagen efter blev Ford A'en godkendt, og jeg, den stolte ejer, kørte den hjem til dens ny holdeplads i arbejderkvartret på Nørrebro.

I den lange, brolagte gade boede i forvejen højst 2-3 andre biler, et par motorcykler og vel 15-20 knallerter, så den nytilkomne blev bestemt bemærket af nysgerrige blikke bag diskret sva-jende gardiner.

Alt begyndte godt.

Samme aften bød jeg pavestolt hele familien, far, mor og to brødre på Strandvejstur i adstadigt tempo til Rungsted Kro.

Vi fik en god vinduesplads og indtog kaffen og de kendte pandekager i hyggeligt samvær. Ofte kastede jeg kærlige

blikke til nyerhvervelsen; parkeret lige uden for vinduerne. Høj og fyldig fremkaldte den nærmest solformørkelse og var i hvert fald ikke svær at få øje på. Min meget lille mor, siddende for bordenden, var også synligt stolt. Hun sad rank og selvbevidst smilende over sønnens succes, og med meget høj stemme udbrød hun til tjeneren: - Ja, sønnen har jo fået bil!

Jeg husker endnu tjenerens ironiske smil og de mange blikke fra de mange gæster, der søgte det store kongeblå køretøj.

Det var pinligt!

Men sommeren over var en fest, det ny ejerskab blev en berigelse.

Dog, dog, dog --- desværre skete også grimme ting. Hændelser, der nu, 50 år senere, bestemt vil få dig, kære læser, til at gyse. De blev befordret af dårlig økonomi og bedrevindende råd fra dårlige kammerater med alt for stor indflydelse på en meget uvidende, naiv ung mand.

Joh, det var mig, der hentede gratis spildolie hos mekanikeren, når oliestanden skulle toppes op. Det var mig, der fyldte tanken halvt med dieselolie for at spare 30-40 % pr. liter. Og det var mig, der ikke havde råd til en ny akkumulator og derfor helst parkerede på et højdepunkt eller i en befærdet gade, hvor tilfældigt forbigående blev bedt om "et lille skub", da der var opstået et "spontan problem".

Og så var det også mig, der i stedet for at få repareret højre afviserving måtte vælge en rute i det indre København som kunne bringe mig bødefri hjem ved kun at foretage venstresving (yngre

læsere skal vide at der dengang fandtes effektive gadebetjente døgnnet rundt til fods og med knipler).

I dag er jeg forhåbentlig lidt klogere. Lidt ved jeg om mekanik til gavn for rækken af efterfølgende veteraner: En lyseblå Austin "Frogeye", en hvid MGA, en english racing green Sunbeam Alpine, en Harley Davidson 1927 halvtoppet med Indian sidevogn (i dag alle afhændet og forhåbentlig til gode folk). Frem til min nutidige MG Midget Mark I og min grønne og sorte Plymouth 1930-31.

Efterskrift: Skulle du nu, kære læser - måske Ford A-elsker - spekulere på hvor den dejlige bil har endt sine dage må jeg nok blive svar skyldig.

De korte fakta: Jeg havde vognen til efteråret 1961. Samme år blev min læreruddannelse afsluttet, og pludselig væltede det ind med penge og velstand, som straks blev omsat til ovenfor nævnte Austin sportsvogn, mens Forden blev solgt til min gode sportskammerat (vægtløfter) Esbern Hansen. I øvrigt ham med den store rørtang. Uddannet maskinmester og dengang boende i Søborg og utvivlsomt en mere kyndig ejer end jeg.

Hvor er han nu? Hvor er bilen? Om den store mekaniker oppe i himlen vil, er den måske stadig kørende. Skulle underet være sket, hører jeg gerne fra min gode klubkammerat.

En dobbelt historisk oplevelse

Af Morten Alstrup

Trabant er just ikke det bilmærke, der påkalder sig de fleste af vore medlemmers opmærksomhed. Et kikk i den seneste køretøjsoversigt viser, at der blandt vores ellers mange medlemmer siger og skriver blot er registreret fire eksemplarer af bilen.

Måske det så kunne være anledningen til, at man stiftede nærmere bekendtskab med den pruttende totakter? I hvert fald stødte jeg kort før jul på et interessant fænomen, da jeg var på en weekendtur i den genforenede tyske hovedstad Berlin.

Fænomenet hedder TrabiSafari, og det er en anderledes form for storby-sightseeing. Den foregår nemlig i en Trabant. Og ikke nok med det. Man har selv mulighed for at sidde bag rattet.

Jeg havde egentlig godt hørt om fænomenet, og hvis jeg havde tænkt mig om, så havde jeg også booket en tur på forhånd. For intet ville dog være mere historisk korrekt end at lade sig transportere rundt i en Trabant, mens personen i den bil, der fører kolonnen an, over radio giver instrukser om, hvor man skal dreje til højre eller venstre, alt imens man får præsenteret byens seværdigheder – og vel at mærke flere af dem, man ikke selv falder over. Overkommeligt er det også. Priserne varierer fra 30 til 60 euro pr. person, afhængigt af hvor mange man er i bilen.

Berlin er i selv naturligvis også historisk interessant, og på flere museer spiller biler interessante biroller.

Trabanten var jo symbolet på DDR-folkets udlængsel, og efter murens opførelse blev der gjort utallige flugtforsøg – nogle mere heldige end andre. Mange af dem er beskrevet ved det mur-museum, der findes ved siden af Checkpoint Charlie. Her kan man bl.a. se, hvordan det lykkedes at stuve en person sammen i et hemmeligt rum i så lille en bil som en BMW Isetta. Hvordan forsædet i en Morris Mascot blev udhulet, så det kunne rumme et menneske, der var dækket til med et mørkt klæde, som skulle illudere sædebetræk. Og hvordan det ved at udhule to surfbrætter var mu-



ligt at smugle en østtysker ud af DDR på taget af en Renault Fuego...

Også på den permanente udstilling The Story of Berlin har der sneget sig et par biler ind. I foyeren befinder der sig naturligvis en ... Trabant, og udstillingen, der herefter fortæller byens historie i et kronologisk forløb over 23 rum, omfatter også en af de forlængede Volvo 264, som blev indkøbt til de situationer, hvor Erich Honecker skulle hente sine østeuropæiske kammerater i lufthavnen, når der var topmøder i Berlin. Også den udstilling kan varmt anbefales for folk med hang til historie – og det har DVK-medlemmer jo – og det afsluttede kapitel i rundgangen foregår faktisk i en parkeringskælder, som under halvferdsernes kolde krig blev indrettet

til at kunne fungere som atomskjul og rumme 3.592 berlinere i tilfælde af en atomkrig. Tankevækkende, at det ikke er længere tid siden!

Et par nyttige links, hvis man vil udforske Berlins moderne historie på en alternativ form:

www.trabi-safari.de
www.mauermuseum.de
www.story-of-berlin.de



Mere om racertransportere

Af Morten Alstrup

For et halvt år siden skrev jeg et par artikler om racertransportere og andre transportmidler til fartmaskinerne. I VT 386 gjaldt det de internationale løsninger, mens jeg i VT 387 satte fokus på de mere danske løsninger. De har udløst flere interessante reaktioner, som jeg her vil følge op på.

Som vi tidligere har skrevet, bemærkede Ib Jensen, at BMW's sportsvogne til 1940-udgaven af Mille Miglia krydse Alperne ved egen kraft og ikke, som jeg skrev i en billedtekst, i de preseningslastbiler, der var illustreret. Det er naturligvis korrekt.

Fanø-bogsforfatteren Jørgen Lind har sendt en lang række fotos om emnet, heriblandt en del fra sidste års Goodwood Revival, hvor man både kunne opleve de nye topmoderne udgaver og de klassiske versioner, hvor man endnu ikke havde tænkt på at optimere udnyttelsen af de 40 fod, som nutidens sættevogn er på. Men derudover var der også de sorthvide fotos, som indleder denne artikel.

Størstedelen af de deltagende biler i Fanø-løbene ankom ved egen kraft (undtaget dog færgeoverfarterne), og to gode eksemplarer herpå var Malcolm Campbells Sunbeam og Carl Jörns Opel, hvor sidstnævnte tillige var forsynet med trinbræt, som kunne anvendes til opbevaring af dæk og benzin under transporten.

Mest interessant er dog billedet af den Austro Daimler, som anvendtes til at transportere en Sascha-racerbil. Min umiddelbare reaktion ved synet af fotoet – som var helt nyt for mig – var, at der her måtte være tale om en racertransporter, der var ældre end den Mercedes 15/70/100 PS fra 1924, som anses for at have været historiens første af slagsen. Men et nærmere eftersyn af billedet viste, at Austro Daimler ikke var specialindrettet til formålet. Sascha-racerbilen virker nemlig kort og godt til at være placeret med bugen mod Austro Daimlerens vanger.

Dette var nemlig ikke tilfældet med Mercedes-racertransporteren. Placeringen af racerbilen var den samme, men her var der to vinkelretforbundne slisker før og efter baghjulet, der bar racerbilen.

Netop Mercedes-fabrikkens måde at transportere sine racerbiler udløste en henvendelse fra et andet medlem, der faktisk er en gammel bekendt, som jeg mødte tilbage i 1983 i min første raseræsion.

Ole W. Berg brænder for motorsport, men interesserer sig også for lastbiler, og da han lånte Christopher Hiltons bog om Le Mans-katastrofen i 1955, kunne han ikke undlade at bemærke et par ting.

Mercedes-fabrikkens flagskibe i form af såvel hurtigtransporteren som karrossetransportereren (der begge er illustreret i VT 386) er selvfølgelig at

finde i depotet, men derudover er der fem lastvogne og en hængel i preseningsudførelse.

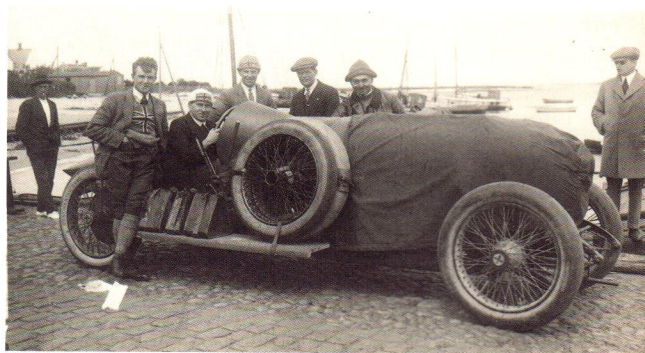
”De fem lastvogne er formentlig alle Mercedes Benz L3500, en efterkrigs-type baseret i teknik og udseende på førkrigstyper. Opbygget med et typisk tysk ruf ligesom påhængsvognen er en typisk tysk konstruktion, også med ruf. Farven kan vi ikke se, men jeg gætter på en grumset, mat grå. Rent faktisk byggede Mercedes Benz ikke denne type/størrelse lastbiler til Wehrmacht, fordi man havde valgt Opel Blitz, som Daimler i stedet blev tvunget til at licensfremstille,” fortæller Ole W. Berg og fortsætter:

”Interessante er nummerpladerne, der er datidens type – sort hvad der ikke var og er normalt tysk, og med etagebogstaver, hvoraf det ene betegnede besættelseszonen. På lige netop hurtigtransporteren kan bogstaverne ikke ses med sikkerhed, men det kan næsten kun være samme type. På dit billede af hurtigtransporteren har den sorte nummerplader med ét W.”

Rent konkret var den originale hurtigtransporter forsynet med en sort nummerplade med kombinationen W21-6568. Genopbygningen, som blev vist på farvefotoet, har derimod en af de bemeldte etagenummerplader. Men det er noget helt andet, som Ole W. Berg hæfter sig ved for billedet fra Le Mans i 1955.

”Det der slog mig, første gang jeg så

De fleste deltagere ved Fanø-løbene var selvkørende, selv om enkelte af de udenlandske blev sejlet til en dansk havn og kørt videre derfra. Disse to billeder stammer fra havnen i Nordby i 1923, hvor Carl Jörns Opel Boliden er omringet af Malcolm Campbells mænd, Leo Villa, Harry Webster og Harry Leach, der er ved rattet, mens Carl Jörns selv står smågrinende bag bilen. På billedet af Blue Bird er det Carl Jörns, som har taget plads, og det er tydeligt at se, at de to køretøjer er klar til at begive sig hjemad. Opelen har fået trinbræt med reservehjul og benzindunke, mens Sunbeamen har fået nummerplade. (Foto: Jørgen Lind)





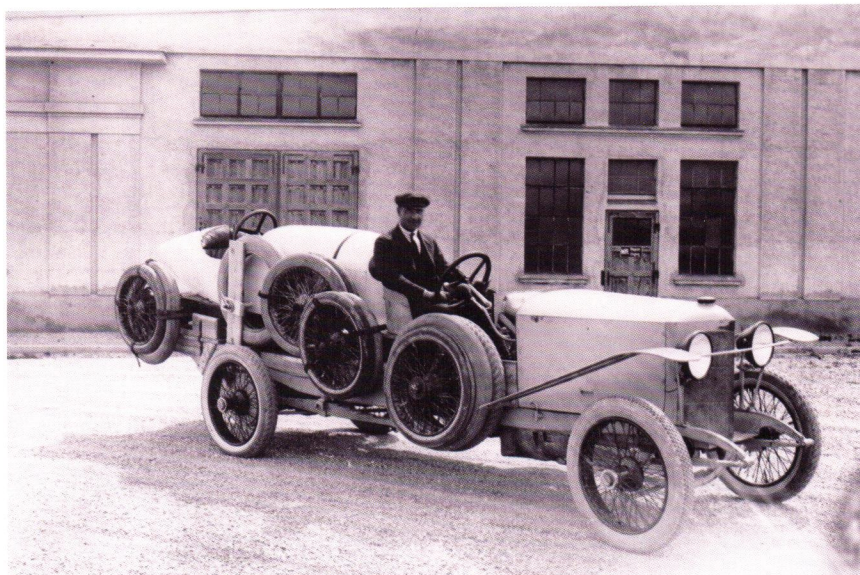
billedet, var en helt anden ting,” fortæller han. ”I juni 1955 var det kun 10½ år siden, at franskmændene sidst havde set kolonner af den type tyske lastbiler, anført af en 170’er. Og her ved vi med sikkerhed, at nummerpladerne var hvide, sekskantede og startede med WH eller SS. Jeg finder det overraskende, at Mercedes-folkene ikke forsøgte at blødgøre den side af sagen bare en smule, for den franske lægmand kunne sikkert ikke se, at det var efterkrigske retøjer eller for den sags skyld ikke militærkøretøjer!”

Det er ikke kun Ole W. Berg, der har haft aha-oplevelser ved synet af fotos med gamle racertransportere. Henning Olsen har således sendt en stribe af sine egne fotos fra tresserne og halvfjerdserne. Og netop et af disse satte et par ting på plads for undertegnede.

Som jeg skrev i min første artikel om emnet, var det synet af Tyrrell-teamets gigantiske hvide og blå transporter og det efterfølgende køretøj fra Walter Wolf Racing i sort og guld, som i juni 1977 udløste min fascination for dette emne. Det bageste af de to køretøjer har jeg indtil for et par måneder siden været overbevist om var et køretøj af Mercedes 608D-typen, men der var faktisk tale om et af de amerikanske mobilhomes, som Henrik Spellerberg og Jac Nellemann i den periode også brugte, når de turnerede Europa rundt. Så min teori om, at den rullende kasse i sort og guld indeholdt den Wolf WR1, som Jody Scheckter havde kørt til sejr i Monaco, faldt altså til jorden. Til gengæld har den sikkert indeholdt en god sofagrube, som den senere verdensmester mange gange har siddet i...

Henning Olsens bidrag omfattede også en række andre fotos, der viser, hvordan mange danske og udenlandske kørere og deres team har transporteret deres køretøjer til og fra banerne i den periode. De fleste er beskrevet nærmere i billedteksterne, men specielt en af racertransporterne vil jeg trække frem. Det er den ombyggede bus, som Niels Peter Ellemann Jacobsen anvendte i 1972. Det var en løsning, som ikke var så udbredt herhjemme, men mere var det i Sverige.

Niels Peter Ellemann Jacobsen var dansker, men drev et tuningsværksted i Göteborg-forstaden Partille, og kikker man efter, virker det også til, at den blå-



Ifølge en af mændene bag bogen om Fanø-løbene, Jørgen Lind, var Austro Daimler den eneste fabrik, der ikke lod sine racerbiler køre til løbet selv. Sascha-racerne kom i stedet på ladet af denne Austro Daimler, der på mange måder minder om den første egentlige racertransporter, som Mercedes præsenterede i 1924. (Foto: Gerhard von Raffay/Jørgen Lind)





The Mercedes lorries
in what was the
paddock in 1955.
(Bernard Cahier)



Man kan egentlig godt forstå, at vort medlem Ole W. Berg studsede ved synet af dette opslag i Christopher Hiltons bog om Le Mans-løbet i 1955. Rækken af Mercedes-Benz-presenninglastbiler i mørke nuancer må sandsynligvis have bragt ubehagelige minder frem hos mange franskmænd så få år efter besættelsen.

grå bus er forsynet med de hvide nummerplader, som mange svenske køretøjer i slutningen af tresserne havde. Men det bemærkelsesværdige er derimod, at bussen er venstrestyret. For størstedelen af de busser, der blev anvendt af svenskbaseerede racerteam i halvfjerdserne og firserne, var faktisk gamle tressermodeller med rattet i højre side. Min teori er, at mange af disse busser pludselig blev ekstra billige, da man i Sverige i 1967 gik fra venstre- til højrekørsel, og at de derefter fandt vej til motorsporten...

Fra en stor transporter går vi til en lille transporter. Nemlig det foto, vi viste af Erik Høyers diminutive trailer med Mini Cooperen i VT 387.

"Jeg har den Mini stående i papkasser og håber en dag at få den lavet, som da Erik kørte med den," fortæller Thomas Jensen. "Jeg har også en træk-bil stående. Det er en Morris Monaco og ikke

en Maxi. Men det er næsten samme bil..."

Trailerens videre skæbne har vi derimod ikke kunnet spore. Til gengæld er vi overbevist om, at den Leyland Tiger Cub-baserede bankbus, som man kan se i Jens Jessens nye bog om karrosserifabrikken DAB, må være det køretøj, som Carl Erik Kristensen indrettede som racerbils- og reservedelstransporter i midten af halvfjerdserne, og som vi havde et opslag med i VT 387.

Herhjemme er der – så vidt vides – ikke bevaret nogen af de gamle danske transportere. De er kort og godt blevet brugt til de var ophugningsmodne, og de har ikke haft den samme historie som f.eks. Ecurie Ecosses grønne eksemplar, som kunne retfærdiggøre en restaurering. Til gengæld er der kommet "nye" gamle til.

"For mig er der også et eller andet der tænder, når man møder disse gamle

busser i historisk motorsport rundt omkring i Europa," fortæller Kaj Sørensen, der er indehaver af en DAB-bygget bus i den kantede udgave, som bl.a. DSB og HT har anvendt.

"Jeg tror nok, at jeg var den første i historisk motorsport i Danmark, der fandt på at bruge en gammel bus til racetransporter. Det var i 2001. Det var min 50-års fødselsdagsgave til mig selv. Alle sagde, at jeg var bindegale, og man ventede spændt på, om det ville lykkes. Den kører stadig med to Honda S800 indeni. Til stor glæde for min familie og mig."

Og netop Kaj Sørensens bemærkning beroliger mig med, at det ikke er mig, den er helt gal med ...

Lige præcis dette oversigtsbillede fra depotet på Anderstorp har givet forfatteren en forklaring på, hvad det var for et køretøj, han så i 1977 på hovedvej E45 i Horsens, og som var med til at tænde hans fascination for racertransportere. Det er det sorte mobilhome med det canadiske flag til højre i billedet, som er parkeret uden for Walter Wolf Racings store telt (kører Jody Scheckter). I forgrunden kan man (fra venstre) se Iberia F1-teamets Ford Dorset (kører Emilio de Villota), Lec-teamets sættevognskonstruktion med en Bedford (kører David Purley) og Ligier-teamets transporter, hvor kassen er integreret i førerhuset (kører Jacques Laffite som vandt løbet). (Foto: Henning Olsen).



Et par eksemplarer på transportløsninger anvendt ved sidste løb på Roskilde Ring i 1968. Bag Mike Beckwith i den røde Tecno-Daf ses dels en ombygget Plymouth Fury fra 1959, som en svensk Formel 3-kører anvendte, dels en Formel Vee-racer på en Hamborg-trailer efterspændt en Volkswagen 1600, der tydeligvis er læsset tungt med værktøj og reservedele. Bill Stone anvendte en Ford Thames varevogn, mens han til sin Brabham på hængereen havde fået syet et specielt dækket. DKW Schnellaster i baggrunden har dog ingen relation til racertransporthistorien. (Foto: Henning Olsen).





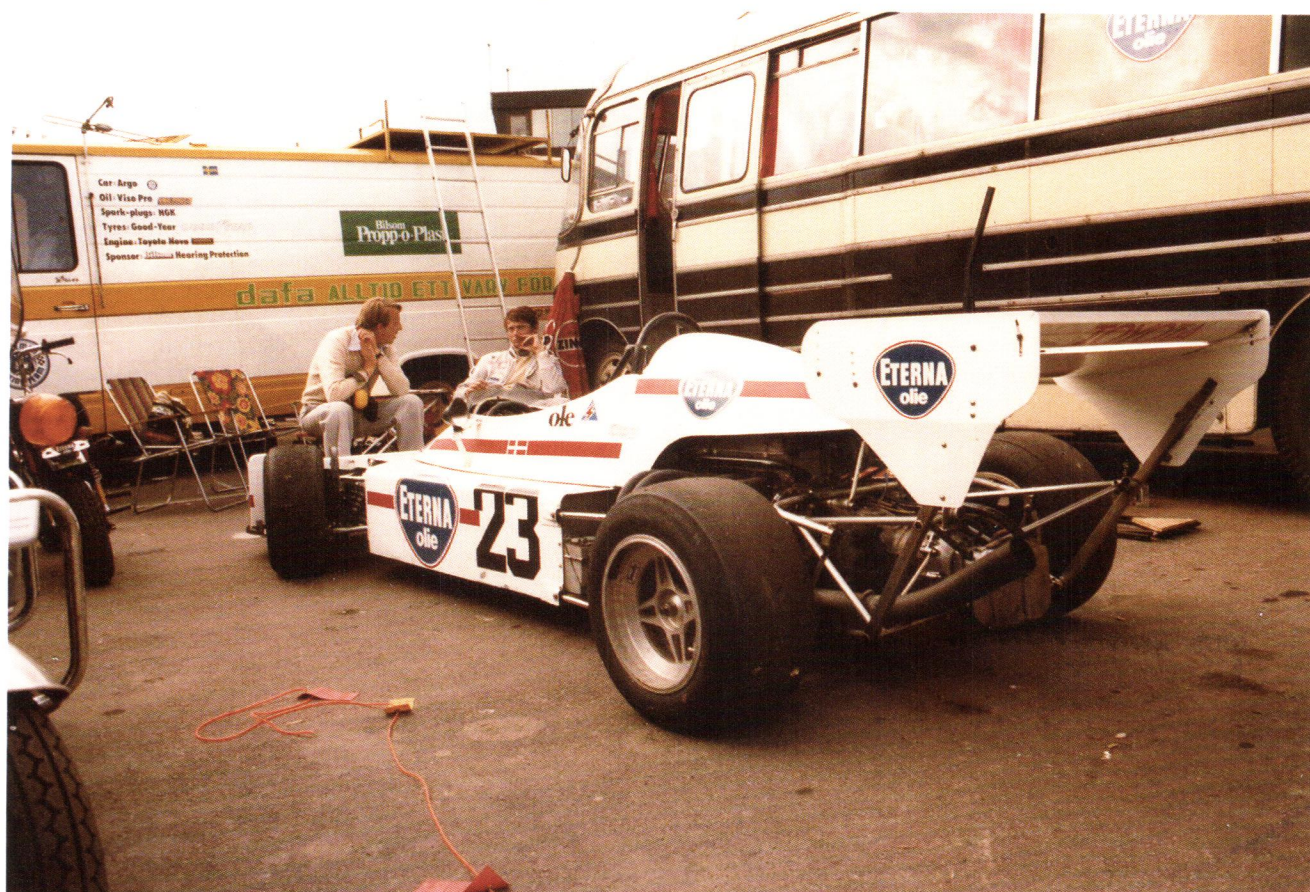
Tre eksempler på racertransportere ved Grand Prixet på Jyllands-Ringen i 1971. Den senere Formel 1-kører Torsten Palms team rådede over to Brabham BT35-racere, som blev transportere i to lag i noget, som ligner en ældre møbeltransporter. Freddy Kottulinsky havde en hængsler i en lav kasseopbygning til sin Lotus 69, og meget passende – da raceren var udstyret med en BMW-motor – var menageriet efterspændt en BMW 2000. Endelig var der den skræddersyede racertransporter, som Fords racerafdeling i Boreham anvendte til at fragte den Ford Capri til banen, som Dieter Glemser kørte i. (Foto: Henning Olsen).





Mange svenskbaseerede racerteam anvendte i halvfjerds- og firserne ældre, ombyggede busser som racertransportere. Her er det Niels Peter Ellemann Jacobsens eksemplar, som det skiller sig ud ved at være venstrestyret (se hovedteksten). Billedet er fra Jyllands-Ringen i 1971. (Foto: Henning Olsen).

Løsningen med den ombyggede bus var også en, som Ole Vejlund benyttede sig af, da han i 1977 kørte sin sidste Formel 3-sæson med denne Ralt RT1, som er parkeret i depotet på Anderstorp. (Foto: Henning Olsen).





MhS nyhedsbrev 4/2008

MhS udsendte kort før nytår nyhedsbrev nr. 4/2008. Vi omtaler kort indholdet her, og interesserede kan se hele nyhedsbrevet på www.motorhistorisk.dk.

"Misbrug" af reglerne?

Som opfølgning på de tidligere drøftelser med SKAT (se MhS-nyhedsbrev 3/2008) har MhS' formand Mads Thyregod gennemgået reglerne om registrering som veterankøretøj og om tildeling af historiske nummerplader. Konklusionen – som er bekræftet af SKAT – er, at der kun ved beregning af registreringsafgift stilles krav om, at køretøjet skal fremstå originalt. Der stilles ikke krav om originalitet ved regi-

strering som veterankøretøj og ved tildeling af historiske nummerplader, hvor det kun er køretøjets alder, der er afgørende.

Urimeligt angreb på "de gamle biler"

Nyhedsbrevet refererer en artikel fra branchebladet Motor-Magasinet, hvor direktøren for synsvirksomheden Applus, Arne Willerslev, bl.a. foreslår indførelse af miljøzoner i alle større danske byer samt årlig kontrol af ældre biles forureningsniveau. I artiklen behandler Arne Willerslev de ældre biler ganske unuanceret og rammer derved også den kategori af køretøjer, der er mere end 35 år gamle, og som betragtes som historiske køretøjer.

MhS' formand, Mads Thyregod, imødegår i nyhedsbrevet Arne Willerslevs synspunkter. Han gør opmærksom på, at Arne Willerslev slet ikke tager hensyn til, at veterankøretøjerne udgør en forsvindende lille del af det samlede antal køretøjer, og at de kun kører få km om året. De har således ingen som helst betydning for belastningen miljøet. Arne Willerslevs generaliseringer er således helt urimelige. Arne Willerslev har heller ikke klarlagt, om ældre køretøjer der ikke er veterankøretøjer, har et andet kørselsmønster end nyere køretøjer. I EU svarer brugen af de historiske køretøjer (her defineret som køretøjer over 25 år) til kun 0,07 % af det samlede antal kørte kilometer. Vi skader dermed ikke miljøet ved at lade veterankøretøjerne køre på offentlig vej, som det sker i dag, og der er intet behov for at indføre regler, der begrænser brugen i forhold til gældende regler.

MhS' årsmøde 2008

Her følger et sammendrag fra MhS års-møde den 15.11.08. Interesserede kan se det officielle, udførlige referat på MhS' hjemmeside: www.motorhistorisk.dk.

MhS-årsmødet fandt lige som de senere år sted på Fangel Kro. Som dirigent valgtes Ole Lindberg, og Torben Vitting Jespersen refererede som vanligt på effektiv og omhyggelig vis.

Nyoptaget blev klubben American Street Machines fra Fyn uden indvendinger, hvorved medlemstallet voksede til i alt 31.286 fordelt på i alt 62 klubber.

I årsmødet var repræsenteret 312 stemmer inklusive div. fuldmagter.

Beretning

Formandens beretning og den følgende diskussion drejede sig i vidt omfang om, hvorvidt ombyggede biler var "rigtige" historiske køretøjer. Formanden nævnte, at man på nordisk plan søger at optræde samlet i FIVA., og at MhS' hovedformål er de historiske køretøjer, men at man i praksis ikke er dogmatisk mht. til ombyggede køretøjer. MhS har gennem tiden opnået mange privilegier hos myndigheder, og dem skal der værnes om ved en seriøs optræden. MhS misbilliger "misbrug" af reglerne om registrering som veterankøretøj, der ikke stiller krav om originalitet – dette krav findes kun i den såkaldte 40 %-regel om beregning af registreringsafgift.

Et vigtigt emne for MhS i det forløbne år var sorte to-bogstavs nummerplader. Skat vil begynde at udlevere dem fra 2011, men

der kan blive problemer med at få et "oprindeligt" nummer. MhS arbejder på at afhjælpe dette.

Køretøjsregistret er nu færdigt, og en vejledning til systemet er på vej.

Mht. de internationale relationer var der FIVA-generalforsamling i oktober, og der har også været møde i det nordiske forbund. Her arbejder man på en fælles nordisk arrangementskalender.

FIVA har nogle regler om FIVA-pas, hvor det følger ejeren. Danmark mener at det skal følge køretøjet og det var Norge først enig i, men har siden ændret mening. I Schweiz er man begyndt at bruge FIVA-passet som bevis for veterankøretøjsstatus.

Vi kan forvente at der kommer en 30 års EU-grænse for miljøregler, og det burde gøre det nemmere at påvirke de danske regler. Men det er ikke noget vi har taget op i Danmark endnu.

Efter en del uddybende spørgsmål og svar til beretningens punkter blev den godkendt.

Regnskab

Kassereren beklagede indledningsvis, at mange klubber glemmer at meddele til MhS, når der sker ændringer i bestyrelse og hjemmesider.

MhS havde i 2008 brugt mindre end budgettet, og årets overskud var dermed vokset til 74.147,95 kr., og egenkapitalen er nu 375.338,44 kr.

Regnskabet blev godkendt uden kommentarer eller indvendinger.

Forslag

Bestyrelsen ønskede årsmødets godkendelse til at forslå en ny gebyrstruktur i FIVA,

der – hvis det vedtages i FIVA – vil medføre forhøjelse af bl.a. det danske kontingent til FIVA. Det er hensigten at dette skal styrke FIVAs arbejde. Årsmødet tilsluttede sig bestyrelsens forslag.

Valg

Til bestyrelsen var følgende på valg: Mads Thyregod, Knud Degnbol, Niels Jonassen og Erik Mieth der alle var villige til genvalg, og de blev genvalgt uden modkandidater. Henrik Thostrup blev genvalgt til revisorposten.

Kontingent og budget

For 2009 budgetterer MhS med et driftsunderskud på ca. 45.000 kr. hvilket bestyrelsen mener er forsvarligt i betragtning af de seneste års gode resultater. Årsmødet accepterede, og kontingentet for 2009 blev fastsat til uændret 7,50 kr./medlem.

International orientering

Bestyrelsen gjorde rede for nogle vigtige punkter i den internationale udvikling, herunder FIVAs definition af et historisk køretøj: mindst 30 år gammelt og ikke i brug som dagligt køretøj. FIVA arbejder for, at grænsen på 30 år kommer til at gælde overalt – visse lande har andre grænser.

I Tyskland har den historiske sektion hos ADAC ("tysk FDM") afløst Deuвет ("tysk MhS") som landets medlem af FIVA.

Eventuelt

Under dette punkt udvekslede man synspunkter om de mange forskellige miljø-forskrifter og -begrænsninger, der er indført forskellige steder i Europa.

Årsberetning fra Peugeot Sektionen 2008

Traditionen tro er det tid til en årsberetning fra Peugeot Sektionen, og selv om jeg proklamerede noget andet på samme tid sidste år er vi fortsat en sektion og ikke et register, som jeg måske finder mere naturligt. Jeg har end ikke hørt fra bestyrelsen. Men det kan være, at den ikke læser Veteran Tidende ?

Aktiviteterne i 2008 var som i 2007. Vi havde vores Peugeot Classic Picnic samt det årlige veterantræf i Rindsholm, hvor de vstdanske medlemmer kan mødes.

Vores aktiviteter er fortsat hovedsagelig forankret i den egentlige Peugeot Classic klub, som også står for finansiering af vores Peugeot Classic Picnic. Her kan alle DVK's Peugeot ejere også deltagere vederlagsfrit.

Vi har fortsat vores aktiviteter på internet, hvor vi modtager mange kontakter fra ind- og udland. I 2008 skulle vores hjemmeside have haft et større serviceeftersyn og modernisering. Men det blev kun til et mindre facelift på grund af manglende tid fra min side. Men det kommer måske senere. Vi har i hvert fald været i dialog med konkrete sponsorer om mulig finansiering af projektet.

Som de tidligere år, har vi fortsat sparring og samarbejde med Peugeot Classic klubber i udlandet samt udveksling



af information, nyhedsbreve og medlemsblade, med franskbil-klubber i vores eget kongerige.

Peugeot Classic Picnic

Arrangementet fandt sted hos Søren Lund i St. Magleby den 25. maj 2008. Vi havde et rigtig flot fremmøde med hele 23 deltagere. Som de fleste vil vide, har Søren en imponerende - og fortsat voksende - samling af klassiske Peugeot'er, så det var en spændende dag for alle deltagere.

Træf på Rindsholm Kro

Sidste søndag i august var der igen oldtimertræf på Rindsholm Kro ved Viborg - og der var fyldt til randen. Jeg har ikke kendskab til det præcise antal Peugeot-deltagere, men nogen var der.

Aktiviteter i 2009

I 2009 vil vi igen afholde vores Peugeot Classic Picnic. Vi har endnu ikke fået sat tid og dato på, men det bliver med stor sandsynlighed i Nordsjælland.

Som supplement til vores picnic er vi også medarrangør af det franske tema, som afvikles i forbindelse med Gissel-feld-arrangementet i juni 2009. Vi gentager endvidere vores deltagelse ved Rindsholm Kro-træffet sidst i august, hvis der er stemning for det blandt vores vstdanske medlemmer.

Har man hang til Peugeot-relaterede træf i udlandet er der også i år International Peugeot Meeting (IPM). Det finder sted i området omkring Brügge i Belgien i perioden 30. april - 3. maj. Yderligere information kan hentes hos sektionen.

Der er endnu ikke sat dato på det årlige 404 træf i Frestedt, men mon ikke det bliver i dagene omkring Kr. Himmelfartsdag, som det plejer.

Oversigt over løb og arrangementer ajourføres på vores hjemmeside, som hedder [//drive.to/pcdk](http://drive.to/pcdk)

Claus Sonne Linnedal





Motosacoche, dvs. motoren i tasken, 250 ccm, 1906. Schweiz. Rendyrket fornuftsbetonet konstruktionsæstetik, 1 motor + 1 cykel = 1 motorcykel. Man tager 'motoren i tasken' spænder motoren på cykelstellet og påsætter drivrem. Enklere kan det ikke gøres. Solgtes herhjemme også under navnet E.L.G. Findes på Danmarks Tekniske Museum.



Modstykke til den rendyrkede enkle, fornuftsbetonede konstruktionsæstetik er denne Ducati Desmosedici RR på 1000 ccm i al sin salgsfremmende skulpturelle udtryksform. Og pas på, der er potens under skørterne. Omkring 200 vilde heste. Det giver 0,9 kg pr hh. inklusive føreren. 'Forlængerer' koster en halv mille før afgifter.



Det er ganske vist en designudstilling, men motorcyklen er også dansk håndarbejde. Stig Jensen Design, Innovator, opboret Harley-Davidson motor på 1420 ccm, 2008.

Bagved en Indian Four 1928, også en dansk ombygning, ved Mads Bartholin Johnsen. Med motor fra en NSU Prinz 1000 bil og Nimbus gearkasse

Motorcykler på Kunstindustrimuseet I

Af Claus Frausing

For en tolv-tretten år siden viste Kunstindustrimuseet i København en udstilling om billedesign med afsæt i Alfa Romeo. Det var afgjort et hop uden for hvad man traditionelt forstod ved brugskunst. I 2006 brød AROS i Århus normerne for hvad man kan vise på et kunstmuseum og præsenterede racerbiler med fokus på – nå ja, den kunstneriske dimension. Begge udstillinger blev selvfølgelig kritiseret på bjerget for hvad man kunne tillade sig for statens penge til kunst, men fremstillingerne var store tilløbsstykker og således også en kvalitet.

Kunstindustrimuseet viser i denne tid motorcykler og kalder udstillingen WRROOOOM motorcykeldesign. Design – altså også formgivning af motorcykler – hører naturligt hjemme på et kunstindustrimuseum, hvorimod wrroooooom'et vel mest er for at lokke husarerne til. Men gid det så må lykkes, for udstillingen er absolut en messe værd.

Under tag med PH's lamper, Wegners stole, Mogens Kochs reoler, Jakob Jensens B&O produkter og Herman Koppels sølvtøj udstilles godt et halvhundrede af designhistoriens mest fascinerende og beundrede motorcykler, som tilsammen danner rammen om en fortælling om deres udvikling op gennem det tyvende århundrede. Sammen med tilbehør, beklædning, billeder, lyd og film skildrer samlingen en designhistorisk udvikling og begivenheder, der har berørt især Europa, USA og Japan.

Udstillingen er bygget op over tre hovedtemaer:

Formgivning og national identitet fortæller om de tekniske forudsætninger for maskinens stilhistoriske udvikling, om udviklingen fra rendyrket fornuftsbetonet konstruktionsæstetik til salgsfremmende, skulpturelle udtryksformer. Motorcykeldesign er vævet sammen med national identitet, arrangørerne skriver, nok noget forenklet, at tyske maskiner er fornuftige og ligesom den danske Nimbus driftsikre og holdbare. Engelske er aristokratiske og personlige, japanske hidsige, franske komplekse og italienske skulpturelle og vilde, mens de amerikanske flydere emmer af luksus.

Motorcyklens funktioner og roller skildrer motorcyklens udvikling fra praktisk, billigt transportmiddel over stilikon for subkulturer og ungdomssymbol til et eksklusivt luksusgode for det grå guld.

Mode, kønsroller og livsstil sætter motorcyklens rolle som trendsætter i flere epoker til debat. En række designgenstande og en hel modeindustri har ladet sig inspirere af motorcykelkulturen.

Udstillingen er bestemt se-værdig også selv om man måske mest er til gamle biler, men glem nu ikke at det er en de-

signudstilling. Tekniske specifikationer og præstationer får man ikke meget af. Heller ikke den dybere konstruktionsmæssige, hvad måske nok er en mangel i en designmæssig sammenhæng. Den historiske baggrund for hvorfor en lilleput Harley-Davidson kan hedde Aermacchi og overhovedet eksisterer, må man også søge andre steder. Det er altså ikke en salgsudstilling i Fredericia Messecenter, men derimod en rejse i den tohjulede magi.

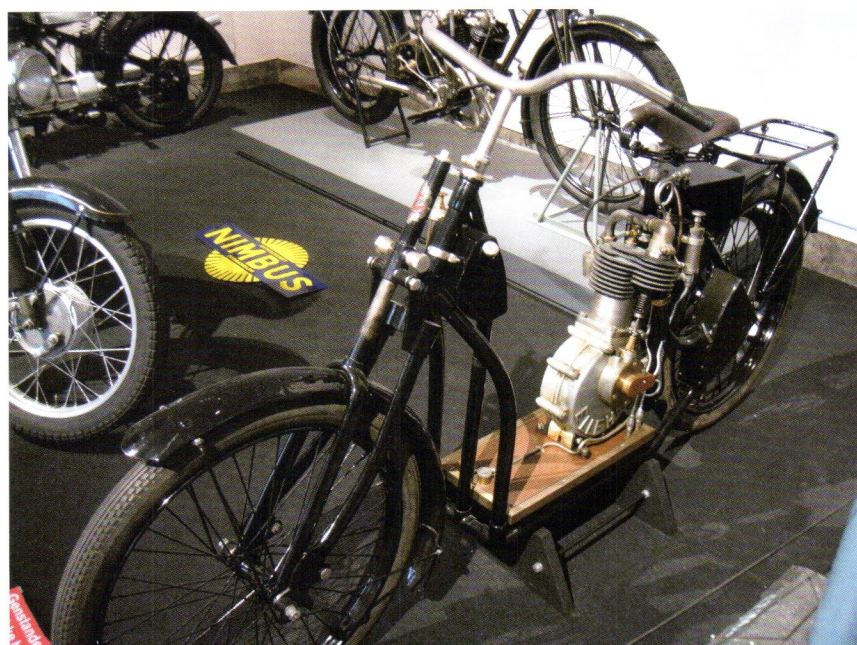
Men skynd dig nu alligevel - udstillingen lukker 8. marts.
Fortsættelse følger...

Kunstindustrimuseet. Bredgade 68, 1260 København K, Telefon 3318 5656.

Åbningstider tirsdag til søndag 11-17. Se www.kunstindustrimuseer.dk for gratis rundvisning mod entré. Entré kr. 80/ under 18 år gratis.

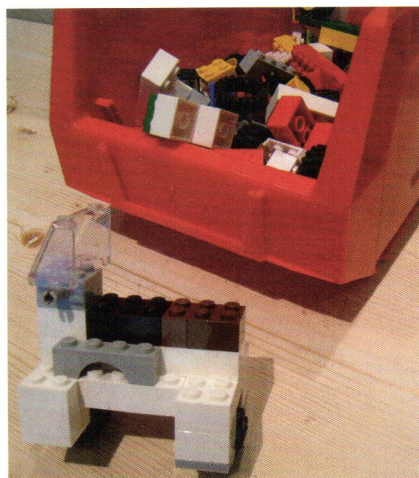


Maskinen i en potent 70-årig, Brough Superior SS100, 1000 ccm. Hvem der bare...



100 år og still going strong, den danske Elleham, 350 ccm. Udstillingen spænder vidt.

Børn og unge kan selv få lov at designe motorcykler:



Harley-Davidson Aermacchi, A la Verde, 250 ccm, 1965. På udstillingen kan man fx. ikke læse, at Harley-Davidson i 1960 købte motorcykeldelen af den italienske fabrik Aeronautica-Macchi og udvidede dermed sin produktionen til også at omfatte knalserter og motorcykler med små encylindere to- og firetaktsmotorer. Teknisk var disse maskiner slet ikke på højde med tiden, hvad H-D's i øvrigt heller ikke var. Vejen til H-D's krise var lagt, både den økonomiske og den identitetsmæssige.





KONKURRENCEN

Denne gang fatter vi os i korthed: Det gælder kun om at finde ud af bilmærket. Bemærk at bilen har dansk nummerplade - og den opmærksomme læser af VT bør kunne genkende den. Nu hjælper vi ikke mere!

Sidste gang lavede jeg en alvorlig smutter ved at skrive at det var Norman Dewis som havde kælenavnet Loft. Det var ingenlunde ham, derimod den cirka 2 meter høje, nu afdøde F. R. W. England, William Lyons' efterfølger som direktør for Jaguar. Derimod var det rigtigt at Dewis kom til Jaguar fra Lea-Francis. Det gjorde Dewis' forgænger som testkører for Jaguar, Ron "Soapy" Sutton, også. Hans tid hos Lea-Francis lå dog så langt tilbage som ca. 1927-30.

Løsninger på månedens konkurrence sendes direkte til redaktøren, se side 2. Og ikke til kontoret.

oer



Velkommen til nye medlemmer

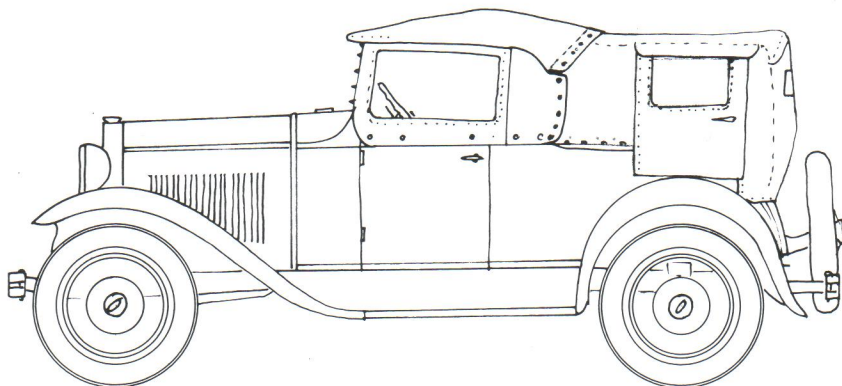
Samuel Hybschmann	Kristiansen-Stuart	Skovhuse 3	6400 Sønder Borg		
e-forsikringer	Eilif Nørgaard Pedersen	Kirkebjerg Alle 86, 1.	2605 Brøndby		
Niels	Høgholm	Bymarken 32	4490 Jerslev Sjælland	2680 5702	Commer Cob Husky 1959
Chris E.	Jermiin	Seinhuusvej 10	4672 Klippinge	5651 0011	Jaguar Mk.V 1949
Svend	Bisgaard	Vildrosevej 11	3630 Jægerpris	3023 5312	Chevrolet C10 1964
Jan	Fløjborg	Lars Hansensvej 3	3600 Frederikssund	2047 6644	
Torben	Mathews	Gefionvej 29	6000 Kolding	2811 8845	Porsche 914 1976
Carsten	Rydzy	Åbakkevej 42, 3. mf.	2720 Vanløse	2146 4344	Sunbeam Hunter 1967
Bo	McCormick	Tjørnevej 30	2800 Kgs. Lyngby	3010 2394	
Stephanie	Laraignou	Toldbodgade 83	1253 København K		
Rune	Kilden	Fredericiagade 31, st.	8000 Århus	2173 1520	
Peter Holmgaard	Christensen	Munken 10	3740 Svaneke	4074 3005	Morris 1000 S 1966
Gitte Hyldig	Olsen	Bøgebakke 16	9460 Brovst	9823 0104	Austin Seven 1935
Vidar	Rasmussen	Adelers Alle 31	4540 Fårevejle	5965 3202	
Monja	Korsholm	Umanakparken 51	6715 Esbjerg N	7546 8908	
Lene og Michael	Sørensen	Hedemøllevej 19	4913 Horslunde	5493 4950	
Henrik Rune	Jakobsen	Christianehøj 80, 1. tv.	2860 Søborg	2680 5047	
Vagn	Hansen	Gundsøllevej 43A	4000 Roskilde	4678 7668	Austin Seven 1933
Niels-Peter	Hansen	Husmandsvejen 10	3250 Gilleleje	4830 2216	Velocette 1951
Charlotte Lisbeth	Thon	Nordkrog 22	2900 Hellerup	3962 5335	Citroën 2 CV 1983
Carsten	Schmock	Nåletræsvenget 6	4581 Rørvig	5993 7590	Vespa Scooter 1968
Bent	Hansen	Vesterhusvej 11	2610 Rødovre	2087 3325	Buick Riviera GS 1968
Palle Torben	Jensen	Æblehaven 1	4800 Nykøbing F	5443 9374	Buick 1973
Benno	Rasmussen	Skolevænget 1 C	6000 Kolding	7556 5958	Mercedes-Benz Adenauer 1954
Alf	Andersen	Fyrremejsevej 20	6500 Vojens	7454 3751	VW 1302 1976
Ove	Petersen	Oddenvej 167	4583 Odden	5932 7405	
Hans Christian	Lüthje	Ridderstien 17	5463 Harndrop	6179 3930	Ford Mustang 1965
Nicolas	Grantzau	Carl Nielsens Plads 10	2730 Herlev	2178 3568	Pontiac Catalina 1968
Poul	Jensen	Tingløkken 23	5580 Nørre Aaby	6442 2171	Opel Ascona B 1978
Falck	Hansen	Egely Allé 6, st. mf.	7100 Vejle	2162 8864	
Hans Peter	Wesselhoff	Hareskranten 1	4400 Kalundborg	4020 1448	Riley 1950



SOMMERBILLEDER

Nils Weitemeyer har sendt os lidt rare sommerbilleder til at lyse op i den mørke tid. Det med de tre Jaguarer er fra Kalø i juli, forrest er det Weitemeyers egen.

De tre andre billeder er fra dampfestival på Vejle Havn i sensommeren. Fru Marianne foran det grønne landevejslokomotiv og to slags Indian. Den på rullerne er en typisk dødsdrom-maskine med aftagelig kickstarter. Disse Scouter fra sidst i tyverne bare kører og kører og kører.



Tegning: Leif Gr. Thomsen.



ODSHERRED
KOMMUNE

ODSHERREDSLØBET 9. maj 2009

Odsherred kommune



Odsherredsløbet køres som sædvanlig
- St. Bededags lørdag



Startsted

PROGRAM.:

Kl. 9 -10 Løbsdeltagerne samles ved Administrationscentret (Rådhuset) Rådhusvej 75, 4540 Fårevejle. Der serveres morgenkaffe fra kl. 9.

Kl. 10 Borgmester Finn Madsen starter løbet og køretøjerne præsenteres.

14. Odsherredsløb på kryds og tværs i Odsherred. 90 km lang rute, som afslutter med frokost på Restauration "STRANDLYST" Lyngvej, 4560 Vig.

DELTAGELSE: Alle køretøjer over 25 år

Betaling: Startgebyr: 50,00 kr. pr. køretøj.

Deltagergebyr: 150,00 kr. pr. person. **Børn (12 år)** halv pris 75,00 kr.
for frokost + 1 øl/1 vand/1 glas vin og kaffe.

Tilmeldingsfrist: 20. april 2009. Max. 100 køretøjer (biler-motorcykler).

TILMELDING til Odsherredsløbet 9. maj 2009

Navn: _____ tlf.nr. _____

Adresse: _____

Postnr: _____ By: _____

Køretøj: _____ Årgang: _____ Startgebyr: pr. køretøj 50,00 kr. _____

Deltager _____ antal a 150,00 kr. _____ antal børn a 75,00 stk. = i alt _____ kr.

Kort beskrivelse af køretøjet: _____

Sendes: til Conny Larsen, Nygårdsvej 1b, 4573 Højby. col@mail.dk tlf: 59302571 fax: 5930 2578.

Beløb sendes pr. check eller indbetales på konto Sparekassen Sjælland Reg. Nr. 0517 konto 1017899.

HUSK NAVN ADRESSE PÅ INDBETALING TIL BANK.

Med venlig hilsen. På gensyn Tove og Ole Vium. Erik og Conny Larsen



AALSBO MOTOR STÆVNE 2009.

Tidspunkt	Lørdag den 27. juni 2009	
Deltagelse	Biler, motorcykler, scootere og knallerter. Veteran og klassiske.	
Mødested	Aalsbogaard Lystfiskersøer, Store Landevej 125, Fjelsted, 5560 Årup.	
Program	09.00 – 12.00	Ankomst, registrering. Gratis kaffe m. et rundstykke indtil kl.10. Bagklapsalg af stumper, præsentation af køretøjer.
	12.00 – 17.00	Løbsarrangement med diverse konkurrencer. Alle deltagere skal være i mål senest kl. 17.00 Præmieuddeling umiddelbart efter at sidste deltager er i mål. Derefter er der hyggeligt samvær (medbragt mad) og der vil blive tændt op i klubbens grill, som man er meget velkommen til at benytte.
Pladsgebyr	Kr. 50.00 for knallerter. Kr. 70,00 for scootere og motorcykler. Kr. 90,00 for veteranbiler og klassiske biler.	
Camping	Der vil være mulighed for at campere med medbragt telt eller campingvogn i de dejlige omgivelser ved fiskesøen. Pris for overnatning er til fiskesøens sædvanlige billige priser.	
Tilmelding	Send venligst udfyldte tilmeldingsblanket eller ring/mail til: Jørgen Henriksen Toftevej 13 5591 Gelsted, tlf. 61261118 henriksen@lglnet.dk	

Tilmelding til AALSBO MOTOR STÆVNE lørdag den 27. juni 2009:

Navn:	Knallert	kr. 50.00 – sæt kryds
Adresse	Motorcykel	kr. 70.00 – sæt kryds
Postnr./By	Bil	kr. 90.00 – sæt kryds
Telefon	Køretøj / Type :	
evt. e-mail:	Årgang :	
Ønsker du at campere, sæt venligst kryds	telt ()	campingvogn ()
Jeg har betalt på:	Konto nr. 6880-0001043123 HUSK afs. ref. ()	Check ()
		Betaler ved ankomst ()

Arrangør: "STUMPERNE af 1994"

Oplysninger: 64 791 994 Henning Larsen



Esbjerg Veteranløb / træf 2009 - lørdag den 2. maj!



Så er der igen mulighed for at komme ud at køre på de vestjyske veje og nyde den skønne natur.

Har du lyst til det så grib chancen her, hvor **VMK** - Vestjysk Motorveteran Klub - afholder sit årlige Veteranløb – det 11. i rækken. Løbet er fortrinsvis for medlemmer af VMK og DVK, men har du et veterankøretøj - bil eller motorcykel – er du naturligvis velkommen.

Har denne lille introduktion skærpet din interesse - så grib pennen, telefonen eller computeren og tilmeld dig løbet.

Tilmeldingen sker efter "først til mølle"- princippet, **og der er en grænse på max. 100 deltagende køretøjer.**

- Mødested** På Torvet i Esbjerg ved Danske Bank, hvor der er åbent for registrering, kaffe og rundstykker fra kl. 09.00 – 10.30.
- Startsted** Torvet ved Danske Bank, hvor de første deltagere sendes af sted kl. 10.30.
- Ruten** Løbet er på ca. 120 km, og det vil foregå i omegnen af Esbjerg og Varde. Turen køres især ad mindre asfalterede veje gennem naturskønne områder. Der vil på ruterne være poster med små opgaver. Midtvejs er der spisning, og der vil også mellem posterne være tid til et pusterum og ikke mindst en hyggelig snak.
- Mål** Målet er ved Hotel Arnbjerg i Varde, og de sidste køretøjer forventes i mål kl. ca. 14.30 – 15.00, hvorefter der er kaffebord og præmieoverrækkelse.
- Bemærk** Eventuelle køretøjer med prøveskilte skal medbringe syns-/registreringsattest.
- Løbspakke** Indeholder billetter til fortæring morgen, middag og eftermiddag, løbsskilt, kort, rutebeskrivelse m.m.
- Pris** Kr. 250 i startgebyr for dit køretøj inkl. fører, Kr. 200 pr. ledsager og kr. 125 pr. ledsager under 12 år.
- Rabat** Kr. 25 for medlemmer af VMK og DVK.
- Information** Yderligere information ved:
Jørgen Lind, Edelsvej 30, 6700 Esbjerg, tlf. 75164114, e-mail: naestformand@vmklub.dk.
Arne Høeg Jensen, Stigårdsvej 4, 6715 Esbjerg N, tlf. 75130072.
- Tilmelding** Senest d. 5. april til Jørgen Lind, Edelsvej 30, 6700 Esbjerg. Brug gerne formularen nedenfor. Online tilmelding er også mulig på www.vmkklub.dk – se under Veteranløb.
- Betaling** Ved tilmeldingen til: Sparbank - konto nr.: 8119 - 0001782185 eller send en check til: Jørgen Lind, Edelsvej 30, 6700 Esbjerg
(Husk at opgive navn og adresse ved tilmelding/indbetaling).

Klip ----- Klip ----- Klip

Tilmelding

Medlem af VMK eller DVK: ____ ja ____ nej

Fører

Fornavn: _____

Efternavn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____ Tlf.: _____

Køretøj

Personbil: ____ Varebil: ____ Lastbil: ____ Bus: ____ Kabinescooter: ____

Mc-med sidevogn: ____ Mc-solo: ____ Andet: ____

Fabrikat

Type: _____

Årgang: _____ Cyl.vol.: _____ ccm. Antal cyl.: _____ Hk: _____

Betaling

Pr. køretøj inkl. fører Kr. 250,00

Voksne ledsagere - antal: _____ à 200,00 kr. Kr. _____

Ledsagere under 12 år - antal: _____ à 125,00 kr. Kr. _____

Total Kr. _____

Rabat for medlemmer af VMK eller DVK fratrækkes med kr. 25,00

Kr. _____

Beløb i alt

Kr. _____



Styrkeprøven 2009



Indbydelse

Det er os hermed en glæde at indbyde til deltagelse i Styrkeprøven 2009 fra den 6. til den 9. august 2009.

Løbet er åbent for alle køretøjer fremstillet før 1926 og vil finde sted på klippeøen Bornholm.

Løbet er ikke et FIVA-arrangement og deltagerantallet er sat til max. 75 køretøjer. Tilmeldinger modtages efter først-til-mølle-princippet.

Derfor opfordres til tilmelding hurtigst muligt.

Med venlig hilsen

Dansk Veteranbil Klub

Navn :
Adresse :
Postnr. : By :
Land :
Tlf.nr. : E-mail :
Køretøj : Årgang:
Type : Reg.nr.:

Antal personer Voksne :
Børn :

Antal dobbeltværelser :

Antal enkeltværelser :

Til brug for deltagerkataloget bedes du venligst medsende foto og beskrivelse af dit køretøj, samt navn på samtlige personer i køretøjet.

Deltagergebyr:	Voksen, pr. person i dobbeltværelse	DDK	3.000,-
	Tillæg for enkeltværelse	DKK	500,-
	Barn under 13 år	DDK	1.000,-
	Barn under 4 år		gratis

Beløbene dækker hotelophold og bespisning fra den 6. august 2009 kl. 15.00 til den 9. august 2009 kl. 14.00, samt plakette og præmier. Drikkevarer ved bespisninger er ikke inkluderet.

Tilmelding: Bindende tilmelding samt betaling senest den 1. april 2009 til
Ninette Ellingsen, Kastanievej 3, 3730 Nexø
eller på e-mail: styrkeproven09@gmail.com



Indbydelse til Englændertræf i Løgumkloster

Lørdag den 13. juni 2009 får vi byen til at skinne af charme fra gamle engelske køretøjer.
Alle er velkomne, hvad enten det er med bil eller motorcykel.

Arrangementet foregår på Markedspladsen, hvor der vil blive serveret gratis kaffe og rundstykker fra kl. 9.00. Herefter vil der være officiel åbning af træffet kl. 10.00.

Vi håber igen i år at kunne fremtrylle lidt engelsk kultur og hyggeligt samvær.

Vi starter i lighed med sidste år fredag aften den 12. juni med fællesspisning på Postgården kl. 17.30, hvor der vil blive serveret gyros/m. salat.

Efter spisningen tager vi på en lille køretur i det vestsønderjyske. Vi gør stop på Schackenborg slotsplads, hvor vi har fået lov til at udstille vore biler fra kl. 19.30. Vi håber ved denne lejlighed at få lov til at hilse på prinseparret og deres nyfødte.

Efter et kort ophold forsætter turen. Vi forventer at være tilbage i Løgumkloster kl. ca. 21.30, hvor der vil være mulighed for at købe aftenkaffe på Centralhotellet.

Deltagere, som ønsker at deltage fredag aften, og som har brug for overnatningsmuligheder skal selv arrangere det.

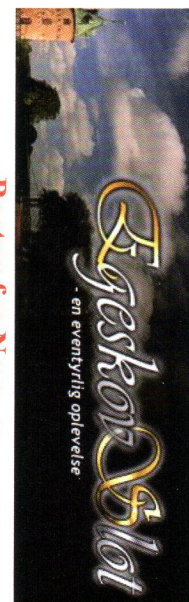
Det vil være muligt at finde information om Bed & Breakfast, Hotel- eller Camping faciliteter på www.6240.dk eller www.romo.dk.

Ved tilmelding bedes oplyst om man ønsker at deltage både fredag og lørdag eller kun én af dagene.

Max. deltagere 120. Derfor gælder først til mølle princip.

Tilmelding senest den 8.6.2009 til Bent Jessen, telefon 74 74 44 83 eller 51 89 27 58.

Email: englaender@forum.dk



**Bustur fra Nærum
til åbning af sæsonen 2009 på Egeskov.
Tirsdag d. 28. april
Pris kr. 100,00**

Tirsdag d. 28. april slår Egeskov igen museum dørene op for Dansk Veteranbil Klubs medlemmer.
Begynt chancen til at se det flotte museum og mød medlemmerne fra den anden side af broen.

Bussen kører fra Nærum præcis kl. 15.30 og vi regner med at være fremme ved Egeskov kl. 18.30.

Her serveres der wiener schnitzel til kr. 100,- som betales i bussen på vej derover. Drikkevarer afregnes på stedet.

Tilmelding til Mette på kontoret tlf. 4556 5610 eller på mail til kontor@veteranbilklub.dk

Der er plads til 57 i bussen, så det er først til mølle princippet der gælder.

Påstigningssted	Tid	Sted	
1	15.30	Nærum	Dansk Veteranbil Klub
2	16.15	Køge	Transportcenteret
3	16.45	Ringsted	Ringsted øst, afkørsel 35 - P-pladsen
4	17.15	Korsør	Korsør Station



Bussen kører igen mod øst ca. 21 - 21.30

Holger Danske. Sabotage og likvidering fra 1943 til 1945



Dette sker:
Torsdag d. 26. marts 2009

En foredragsaften i Dansk Veteranbilkлубs lokaler, Nærum Hovedgade 3, 1. sal i Sommers Automobilmuseum.

Flammen og Citronen er med Ole Christian Madsens film blevet velkendte skikkelser for stort set alle danskere. Filmen har med sit fokus på de to modstandslegender sat modstandskampen på dagsordenen. Men modstandskampen var andet og mere end de to modstandsfolk.

I december udkom seniorforsker på Rigsarkivet Peter Birkelunds bog om sabotageorganisationen Holger Danske, som bl.a. Flammen og Citronen var medlemmer af.

Holger Danske var den største sabotageorganisation i Danmark under besættelsen. Den blev til i foråret 1943 som en lille sabotagegruppe og voksede, trods arrestationer og flere organisatoriske rekonstruktioner, til en organisation, der ved befrielsen kunne mønstre flere hundrede mand.

Foredraget vil belyse Holger Danskes organisation, de ledende enkeltpersoner og den illegale indsats med sabotage og likvideringer.

Prisen for spisning og foredrag er:

DVK-medlem kr. 150,00

Ikke-medlem kr. 200,00

Aftenen indledes med spisning kl. 18.15 med 3 stk. uspecifiseret smørrebrød (inkluderet i prisen). Der kan købes øl, vand, vin, kaffe og kage i Mosquito Wingbar.

Foredraget begynder kl. 19.00 med indlagte pauser, slut ca. kl. 22.00.

Tilmelding på mail, kimpolte@hotmail.com senest mandag d. 23.03.09.

Husk du/I er først tilmeldt når du har modtaget accept herpå og indbetalt på bankkontonr. 4460 44600 20069



Veteranbilpassion på Kalø - luft til hår og ånd 21.- 27. juni 2009

Er du til veteranbiler, samvær og fællesskab, spændende udflugter, fif om bil og motorum, kulinariske oplevelser og inspirerende foredrag? Så tag din veteranbil med på højskole!

Det kan du i uge 26, hvor Europahøjskolen på Kalø og Dansk Veteranbil Klub i fællesskab arrangerer en uges højskoletræf for veteranbilentusiaster.

Pris pr. uge 3.275 kr. (Alt inkl.)

Læs mere om program og tilmelding på:

www.europahojkskolen.dk

www.veteranbilklub.dk

Eller kontakt os på:

8637 1286 - adm@europahojkskolen.dk

Europahøjskolen på Kalø,
Skovridervej 1, 8410 Rønde.

Virksomhedsbesøg

**Medlemmer af DVK inviteres hermed til et arrangement hos MB MOTOR i Græsted.
Værkstedsbesøget løber af stablen torsdag den 23. april fra klokken 19.00.**

Der vil være mulighed for at se, hvad vi går laver.

Se vores udstyr og få en lille snak om reparationer og vores gamle biler.

Arrangementet, der desuden består af lidt let at spise samt kaffe m/kage, er for maksimalt 30 personer og tilmelding er nødvendig af hensyn til planlægningen.

Tilmelding senest den 3. april 2009 på telefon 48 39 16 93.

Kom gerne i gammel bil til dette arrangement

Med venlig hilsen

MB Motor v/Mikael Breiding, Larsensvej 10 B, 3230 Græsted



Spjald kalder til weekendtræf

12.06 - 14.06. på Holstebrovej 5, Spjald

Fredag ankomst fra kl. 15.00.

Fredag fra kl. ca. 18.30 vil grillen være tændt til den medbragte mad.
Resten af fredag aften er der fælles hygge.

Lørdag morgenkaffe mellem 8.00 og 9.00.

Velkomst og orientering om køreturen og dagens program kl. 10.00.
Start på turen fra kl. 10.30.
Frokost et sted på turen mellem kl. 12.30 og 13.30.
Kaffen serveres ca. kl. 15.30.
Hjemkomst 17.00 til 17.30.
Festaftenen starter kl. 19.00 med spisning og slutter kl. ?

Søndag morgenkaffe fra 8.30 til kl. 9.30

Afslutning kl. 10.30, herefter vil der være muligheder for at se nogle ting på egen hånd inden man kører hjem.
Der vil være mulighed for overnatning på pladsen i eget telt/campingvogn. Priser per person eksklusive drikkevarer

Morgenkaffe lørdag	50,00 kr.
Køretur med frokost, eftermiddagskaffe og spisning lørdag aften i alt.	325,00 kr.
Morgenkaffe søndag	50,00 kr.
For hele træffet	425,00 kr.
Børn halv pris.	

Tilmelding senest den 15.04.2009 af hensyn til bestilling af maden mm. Der kan maks. være 70 personer, så tilmeldingen vil foregå efter først til mølle princip.

Tilmelding til Henning Knudsen på telf. 97381264 - hkknudsen@events.dk.
eller til Kristian Nørgård på telf. nr. 97166252
På gensyn turledelsen.

Opbevar din bil sikkert og bekvemt året rundt

Få din helt egen p-plads eller garage med adgang året rundt

Garageanlæg i Bagsværd

140 p-pladser (garager)
50 mc-pladser
Autoværksted
Kameraovervågning
Sprinkleranlæg
Ventilation/udluftsanlæg
Elektrisk kodeport
El-udtag i båse og garager.

**Introduktionspris til
alle medlemmer af
Dansk Veteranbil Klub**

**kr. 500,-
pr. måned.**
DVK pris pr. P-plads

Kontakt: Lars Trégart 35430806 / 28116635, lars@tj-group.dk (husk at oplyse medlemsnr.)



BILER SÆLGES

Austin 7, første reg. 21/11 1936. **Ford Popular**, første reg. 15/5 1954. Begge biler er komplette, men ikke helt samlede og trænger til en kærlig hånd
Margit Skøtt, tlf. 75575757, bedst efter kl. 17. margit@

Austin Maxi 1750 1980. Med træk. Kører rigtig flot.
Carsten Hansen, Odensevej 21, 4700 Næstved, tlf. 55732037

Opel Commodore A 1971 coupe. Sort, røde sæder, servostyring, sorte originale plader. Næste syn 2011. Bilen er velholdt ude som inde. Motor kører godt, bremses ok. Kan ses efter aftale. Pris 52.000. **Opel Kapitän** 1957. Uden plader. Helt original bil, lettere adskilt. Al krom og lister er der, original 6 v. radio. Motor sidder ikke fast. Grøn. Nogen rust i inderskærme. Godt projekt at begynde med. Har stået inde altid. Kan ses efter aftale. Pris 12.000. Tlf. 60724077

Opel Kadett 1.3 type ND aut. Registreret første gang 06.11.81. Løbende vedligehold, men nu en del rust. Denne Opel-model er med automatgear, en sjældenhed. Til reservedele eller restaurering. Pris 8.000.

Opel 1.7 Rekord type P2. Registreret første gang 24.09.62. Bilen har været topresteret og står derfor i meget original stand. Der er en del rust derfor vurderer jeg den som mange reservedele til den der restaurerer samme type. Pris 7.000. **Willys Overland Jeep U 38 A 1**. Restaureret første gang 02.11.61. Har været indregistreret på hvide plader, LA 69016. Trænger til at blive restaureret. Pris. 14.000.
Mogens B. Nymand tlf. 40114180 mbn@mogensbnymand.dk

Opel Kadett LS coupe 1.1S 1970 59 hk. Sølvmetal. Enejers. Kun kørt 40.000 km. Altid stået i garage. Står fuldstændig original som fabriksny på sorte plader. De sidste 15 kun kørt til mekaniker og syn hvert andet år, sidst 2008.
Jørgen Lund Madsen, Brombærhækken 13, 4500 Nykøbing Sj tlf. 20848587 joluma@mail.dk

MGB 1966. Rød med trådhjul. Bilen er fra USA Midtvesten. Køreklar og i god mekanisk stand. Delvis renoveret og pæn i lak og krom. Uden afgift, der andrager ca. 7.350. Pris 58.000. **MGB 1969**. USA Midtvesten. Rød med trådhjul. Bilen er i rigtig god mekanisk stand og næsten færdigrenoveret. Karrossen er uden rust og der er kun en smule rust i bunden. Trænger til ny kaleche og ny forrude. Fortoldet og moms betalt. Uden afgift, der andrager ca. 7.500. Pris 45.000. **VW Karmann** Boble cabriolet 1968. Bilen er fra Californien. Rød med hvid kaleche. Pæn lak og krom. Velkørende bil i god mekanisk stand. Nem at klargøre til syn. Kun lidt rust i bunden. Fortoldet og moms betalt. Uden afgift, der andrager ca. 6.500. Pris 47.000. (2610) 36702666 - 40151456 poul.berg@webspeed.dk

Volvo 210 1965. Rest. Påbegyndt. Diverse pladedele findes samt ekstra bagdøre, front-

hjelme og frontrude. Derudover en bagklap til 544 samt andre Volvo dele. Projektet må opgives pga. pladsmangel. Ring for yderligere information. Prisen er til forhandling. Sven Erik Kristensen, Ringstedvej 22, 4440 Mørkøv. Tlf. 40373115

FIAT 1100 103h 53-54, har kørt sidste gang, mener det var i 72. Er dansk, men ingen reg.papir. Står splittet ad.. Pris kr. 2.000.
Morten Brüggelbusch, tlf. 30590543 ricco-rtb@hotmail.com

Peugeot 404 1966. Fin krom og meget fin kabine. Kun lidt rust. Skal restaureres. Pris kr. 8.000. **Sunbeam Alpine** 1964. Rød med hvid hardtop. Er født uden kaleche. Fin krom, holder syn til 2014. Pris kr. 90.000. **Mercedes 280** 1976. Uden papirer. Meget fin kabine og motor, mange andre gode dele. Pris kr. 5.000.
Per Mortensen, tlf. 22179665 hhdnfv-mat3@hvjv.dk

Ford A & T 1915-32. Mange reservedele, samt et par biler sælges. Bl.a. Ford T i meget fin stand, helt adskilt - køb et puslespil til den mørke tid - kørt til sommer. Pris kr. 300,- til?
Lars Legaard, tlf. 40456187 brugsebakken@tdcads.dk

BMW 2002 Touring 1975. Bilen er pænt vedligeholdt i hele sin levetid, og har ikke været kørt af "unge fartglade" mennesker. Der er lidt overfladerust et par steder, samt rep. af 10 cm. skærmmkant og et 2 cm hul i en dørstolpe. Bunden er rustfri, da bilen har fået rustbeskyttelse helt fra ny. Indtrækket er slidt og skal skiftes, hvis man vil ud og vise den for meget frem. Jeg har haft bilen i 4½ år, og har kørt ca. 4.500 km. til nogle få træf her i området. I den periode er den blevet synet 2 gange uden anmærkninger. Ejeren før mig var en dame, som købte den som nyrenoveret i 1986, og hun fik alt lavet på BMW værksted. Få tilsendt billeder og mere information.. Pris kr. 26.000.
Lars Andersen, tlf. 21422838 lars@oiltech-olaer.dk

Rover 3500 P6 1970 til restaurering, delvis adskilt. 90% af pladearbejdet er lavet, mange dele medf., orig. ekstraudstyr, skydetag. Rostylefølge m.m. inkl. Haynes Manual. kr. 10.000. **Volvo Amazon B18** 1968, adskilt, til restaurering, mange dele medf., kr. 4.500. **Opel Kapitän A 2800 S** 1966, delvis adskilt, til restaurering. kr. 5.500. **Ford Taunus 1,6 Savoy** 1982, velholdt, nye støddæmpere og forrude medf., kr. 7.500. **Chrysler Sunbeam Avenger 1,6** 1979, original, km. 52.000, som ny indv., til restaurering. Alle papirer, bøger og manualer findes. Unik ladefund, kr. 10.000. Bilerne er danske fra ny, alle er inkl. reg. attest. Priserne står til forhandling.
Johan K. Carl, tlf. 26208039 ranchofever@hotmail.com

DELE TIL BILER SÆLGES

Til **Austin Maxi** 4 døre, 2 bagklapper, 1 hjelm, alt uden rust. Nyt topstykke med mere.
Carsten Hansen, Odensevej 211 4700 Næstved, tlf. 55732037

Motor til **Opel PL 2**. Kun kørt 6.000 km efter hovedreparation. Pris 2.500.
Mogens B. Nymand, tlf. 40114180 mbn@mogensbnymand.dk

MG TD og TF, meget fine dele, kun lidt brugt, sælges samlet: 8 stk. ventillfjedre og 8 stk. ventiler kr. 500, knastaksel kr. 500, dynamo med lille revne kr. 100, kobling kr. 400, højgearsaksel kr. 1.100, bundhjul til gearkasse kr. 2.000, 8 stk. stødstænger og 8 stk. løftere kr. 500, lidt defekt svinghjul, kr. 100, pindbolte kr. 100.
Louis Nielsen, Torpvej 42, 5260 Odense S, tlf. 66152654, bedst efter kl. 18

Chevrolet 1929-32 3-trins usynkroniseret gearkasse kr. 950. 2 stk. pæne forkromede forlygter GMC Twinlight. Kr. 1.200.
J. Herforth tlf. 39651855

Til **Renault 8**: 1 fin brugt forklap kr. 500. Til **Renault 16** bremsebakker bag kr. 250 pr. sæt. Til **FIAT 125** berlina 1 forpotte kr. 300. Til **FIAT 125 Special** 1 bagpotte med kromtip kr. 250. Til **FIAT 500** 1957-73 1 ny lydpotte kr. 300. Til **VW Golf I** 2 nye forstøddæmpere kr. 300. 2 nye bagstøddæmpere kr. 300. Til **Opel Kadett B** 1 forklap kr. 800, 1 bagklap 500, 1 meget fin forbro kr. 800, øverste bærearmer, fine, kr. 400 stk. Til BMW 1500-2000 2 rep.stk. til inderskærme foran kr. 300 pr. stk. Til **BMW 3'er** serien 83-91 1 ny højre forskærm kr. 450. Til **Opel Kadett C**, Manta og Ascona B 13« krydsfælge kr. 1.200 sml. Til **Rekord E** 4 stålfælge 6x14 kr. 1.000 sml.
Thorleif Tofte Hansen, Mønvej 49, Ammendrup, 4720 Præstø, tlf. 55996119

Triumph TR6 venstre forskærm. Fabriksny. Pris 1.800.
(2610) 36702666 - 40151456

Vandpumper til **Bedford** og **Vauxhall**. Vauxhall Victor FB 1962-63. Victor FC, FC30, 101 1964-67. Velox, Cresta PA 1959-60. Velox, Cresta PB 1962-63. Bedford J12, J22, J32, J42, J1F Easy-Access benzin. D15, D25, D35 1957-59. 10/12, 15/17 cwt. CA van 1959-65. TJ benzin 1959-68. TK benzin 1959-68. CF benzin 1967-69. EF benzin 1967-68. D diesel 1957-59. TJ diesel 1962-67. CH, CJ, EH, FJ diesel 1968-73. TK undtagen KA, KB10 diesel 1961-68. Andre vandpumper findes på lager, ring og spørg.
Lasse Lyström, tlf. 97538018 - 23313021

Morris Minor 1954. Glasblæste alufælge med nye dæk, pris 2500.
Lasse Nykær Jørgensen, tlf. 30450869 tilas@mail.dk

Ford A og T? Diverse små stumper, mest til Ford A og T: Startkontakter, hjelmholdere, ledningsnet, nr-pladeholder, hjullejer, tændspoler, gearbånd, toppakning, lygteholder, lygter, snittøj, bakker, vacuumtank,

De gratis rubrikannoncer optages kun for køretøjer der er mindst 25 år og kun én gang.



viskermotor, udstødningsmanifold, ventiler, møtrikker, karburator, dynamoer, dæk, afvisere mm. Ryd alt kr. 2.900.
Helmuth Petersen, tlf. 26592686 4974820m001@stofanet.dk

Renault 16 alle, ny tandstang.
Kurt Krogh, tlf. 98681189 kurtogionna@mail.dk

Div. 1970. Klassiske **alu/magnesiumfælge**: 4 stk. ATS 5-stern 6x13" pæne, men bør omlakeres. Inkl. orig. navkapsler. Boltcirkel 4x108. kr. 1000. 4 stk. BWA 6x14", bør blæses/lakeres, boltcirkel 4x140. kr. 1000. 4 stk. Dunlop "Europa" 6x13", bør blæses/lakeres. Boltcirkel 4x108. kr. 500. 4 stk. Dunlop, 6x13", bør poleres, monteret med 165x13 Technic radialdæk med klassisk mønster. Ford centerkapsler. Boltcirkel 4x108. kr. 1.500. Priserne står til forhandling.
Johan K. Carl, tlf. 26208039 ranchofever@hotmail.com

MOTORCYKLER SÆLGES

Hamlet 1939 model K. 98 cc Sachs motor med gearkasse. Dansk reg. attest og instruktionsbog medfølger. Fremstillet af Simonsen og Nielsen, København. Original i komplet og urestaureret stand. Prisforslag kr. 28.000. Se den på www.naturligstevig.dk eller ring 45814466

DIVERSE

Gerne Studebaker. Gerne 30'ern. Jeg søger ikke køb af bil, men køb af **brudekørsel** i det sønderjyske område, helst i en Studebaker, men ellers gerne en gammel Chevrolet eller anden høj, statelig veteranbil. Er der mon nogen af medlemmerne i det sydlige Jylland som kan hjælpe? Med venlig hilsen brudens mor.
Ina Maretti Leiberg, tlf. 74662552 inamaretti@email.dk

I efterlysningen af oplysninger om **Steyr** i sidste blad var e-mailadressen forkert. Skal være
ibbente@ishoejby.dk tlf. 43994762

Herrehabit årg. 30/40 med vest. Flot. Str. 50/52. Pris 400 kr. **Dame-drægt**, sort, str. ca. 42. Pris 250 kr.
Jimmy Gadgaard, Grindstedvej 8,1 6670 Holsted, tlf. 75393333

2 stk. Major model M524 23-kanals mobil CB modtager walkie-talkie (langbølge). 500 kroner samlet.
Lasse Nyström, tlf. 97538018 - 23313021

AUTOMOBILIA

Engelske klassiske **bilblade** 1997-2008, ca. 300 stk. Classic & Sports Cars, Practical Classic, Classic Cars 300 stk. kr. 1.500. Danske: Klassisk Bil & Mc, Vintage Cars etc. Fra 97, ca. 80 stk. samlet kr. 350. Køb hele samlingen for kr. 1.500.
Max, tlf. 33132949

Søges: Litteratur til **Buick** 1938. Frem for alt en dansk instruktionsbog, men også for eksempel salgsbrochurer, artikler etc. har interesse.
Henrik Høier, Tystrupvej 1, 4250 Fuglebjerg, tlf. 57848530 - 20287147

Salgsbrochurer og bøger vedr. **Vauxhall** Velox, Victor, Ventora, Viva, Firenza, Magnum og Bedford KB, TK, K, J, CF. Mange findes på lager, ring og spørg.
Lasse Nyström, tlf. 22370037

Original reparationshåndbog til **BMW** Serie 2500-2500CS-2800-2800CS-3,0S-3,0CS-3,0SI-3,0CSI-3,0CSL-3,3L. En rigtig god bog at have hvis man har en af ovennævnte biler. Med alle vigtige data samt el diagrammer.
Flemming Sørensen, tlf. 23431881 fffdk@yahoo.dk

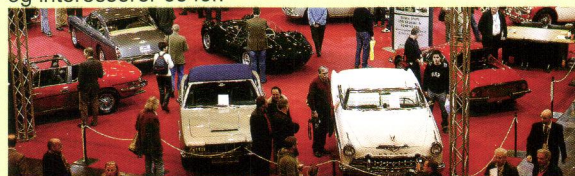
Automobile Quarterly. 35 numre sælges samlet eller delt. Pris kr. 125/stk. Hel årgang (4stk) kr. 400. Pris for dem alle: kr. 2000. Mail for liste.
Peter Larsen, tlf. 33159060 peter@streetdance.com

Tá med til 3.-5. april



Verdens største oldtimershow hvor over 165.000 fra hele verden lader turen gå til Essen og dens 2500 oldtimere samt de mere end 1000 udstillere fra 15 lande der tilbyder en bred vifte af alt til hele veteranfolket

Tá med på en forrygende forlænget weekend til Techno Classica i Essen og få syn for sagen på det 11 hektar store indendørs udstillingsareal med alt hvad hjertet kan begære. Fra de skønneste køretøjer over modeller og litteratur til et kæmpe stumpemarked. Ned og hjemturen foregår i næsten ny luksusbuss med ekstra god benplads og ekstra brede sæder. -En tur hvor det sociale er sat i højsædet, og hvor der er rig mulighed for en go "faglig" sludder om det vi går og interesserer os for.



Vi starter opsamlingen i Skave ved Holstebro fredag d. 3. april kl. 10.00 og samler op i: Viborg, Randers, Skanderborg, Århus/Tilst, DTC-Vejle, Kolding og Rødekro. Mulighed for tilslutningstog fra Sjælland til Kolding.

Turen går fredag til et moderne hotel i Gelsenkirchen. Lørdag morgen køres der til messecentret så vi er der når der åbnes, og hvor vi bliver til lukketid hvorefter vi tager ud og får et godt solidt aftensmåltid inden vi igen kører tilbage til hotellet. Søndag morgen går turen igen til messecentret indtil kl. 15 hvor vi forlader showet for at drage hjemad.

Pris fra Jylland: kr. 1675,-

Enk. værelsestillæg kr. 295,- (begrænset antal enk. værelser)

Incl. i prisen er:

Bustransport i luxusbus

Fri kaffe i bussen

Aftensmad lørdag

Adgangsbillet begge dage

2 Overnatninger på hotel i dobb. værelse incl. morgenmad, Moms, dansk og tysk afgift samt bidrag til rejsegarantifonden.

Du skal selv betale:

Drikkevarer udover kaffe i bussen og hvad du i øvrigt fortærer på turen.



Reserver din plads senest den 25. februar:

Veteran Posten

Søvejen 1 • 6500 Vojens

Tlf.: 7640 0014 • Fax: 7640 0086

E-mail: info@veteranposten.dk • www.veteranposten.dk

Et stævnemøde for alle som elsker klassiske køretøjer!



Kørejakker til sportsvognen

Den engelske bombermodel i ægte rulam
Normalpris kr. 3.000 - Vores pris kr. 2.000

Kørehjelme kr. 350.-

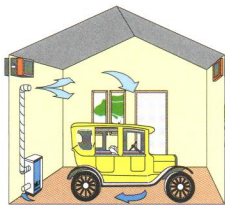
NYHED:

Topgun - skindjakker m/pelsfor
hos os kun kr. 1.200.-

Birger Overgaard

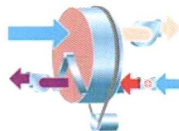
Skovvej 18, 9560 Hadsund
Tlf. 98 58 30 75

Sorptionsaffugtning af garager



- ♦ Forhindrer rustdannelse
- ♦ Forhindrer fugtskader på interiør og elektronik
- ♦ Opvarmning unødvendig
- ♦ Besparelse på 75% i forhold til opvarmning

Munters
- specialister i affugtning
Tlf.: 4495 3355 + www.munters.dk



dansk
Nyt klassisk magasin

✓ Redaktionelle artikler om klassikere og veteraner samt personerne bag
✓ Danmarks ubetinget største annoncemarked (over 1000 annoncer)
✓ Udkommer 12 gange årligt med min. 52 sider
✓ Arrangementskalender
✓ Tips & Trix
✓ Set & Sket

Veteran Posten
Maj 2009
NYT klassisk magasin til folkets
Folkemagasin til folkets
60 år
Corgi - 50 år med hund som varemærke

Prøveabonnement 3. mdr. kr. 95,-
Årsabonnement kr. 450,-

Veteran Posten
- fås i alle førende kiosker
- eller tegn et abonnement
VeteranPosten
Søvejen 1 • 6500 Vojens
Telefon 76 40 00 14

www.veteranposten.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. Enspaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun fra medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

☐ Salg ☐ Køb Tekst:

☐ Biler

☐ Dele til biler

☐ Mc

☐ Dele til mc

☐ Automobilia mv.

☐ Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



**Rustreparation af
veteranbiler
Pladedele fremstilles**

v/ Bo Kjer
40 45 88 82
bo@kjer.net

Ballerupvej 91, 3500 Værløse

www.veteransmeden.dk



Ny forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben fra 1. januar 2009

E-forsikringer og ETU Forsikring afløser Runa i en god og bred aftale – med prisgaranti. Du kan forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter og -campingvogne.

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

E-forsikringer – www.e-forsikringer.dk
— står for administration af aftalen, daglig service
og den øvrige indtegning. Se prisliste

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

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler:

Veteranbil årg. 1948	Værdi Kr. 135.000	Selvrisko Kr. 1.200 – ansvar/kasko	Årlig præmie Kr. 954 inkl. vejhjælp
Vintage bil årg. 1973	Værdi Kr. 210.000	Selvrisko Kr. 1.200 – ansvar / kasko	Årlig præmie Kr. 1.300 inkl. vejhjælp
Klassisk bil årg. 1982	Værdi Kr. 260.000	Selvrisko Kr. 3.000 – ansvar / kasko	Årlig præmie Kr. 3.225 inkl. vejhjælp

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



OBS - OBS: Vedr. forsikring skal al henv. foregå til DVK
Se tlf., mail og kontortid på side 2.





POST

PP

DANMARK

Y 2830 0 103/22 0402 765-4394079
5235

BENT FRILS
RYVEJ 31
2830 VIRUM

Udgiveradresseret
maskinel magasinpost
ID nr. 42123

Alt henvendelse:
Dansk Veteranbil Klub
Tlf. 45 56 56 10
Mail: kontor@veteranbilklub.dk