

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



53. årgang - maj 2009 - VT nummer 395

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-fre 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
Krogsholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk
(Forlang kvittering).

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redak-
tørens adresse. For konkurrencesvar dog inden
månedens udgang.

Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail
senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres
reproklare.

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 veterankø-
retøjer aktivt kan deltage, er i begrænset
omfang gratis.

Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og
restauration:

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).

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

(Mødesteder og udstillinger Vest).

Erik From
Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå
Tlf. 74625361
erik.from@veteranbilklub.dk

(Kontakt til Veteranforsikringsklubben).

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

(Mødesteder og udstillinger, øst).

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

(Pressen).

Henning Thomsen
Bogyden 14, 5610 Assens
tlf. 64714799

Suppleanter:

Ib Rasmussen, tlf. 20263220

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 Høng
Johnny B. Rasmussen
20745709

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-Spjald

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

Esbjerg

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

Sonderjylland:

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

Sydostjylland

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 Wolffbrandt, 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
tjensen@mac.com
www.jensen-klubben.dk

Vejledere

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

Austin Seven

Ole Troen
Tlf. 75943494
troline@yahoo.dk

Chevrolet 1929 til 1932

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

FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh
9868 1189 - kurtogjonna@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
cloppost@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.austineven.dk
mail@austineven.dk

FIAT - Førkrigs

Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

Ford Junior

michael@deichmann.org
www.fordvandemodellregister.dk

Morris

Ole Nordlund
4656 0229

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 klubaftener i Nærum
kl. 19-21 og alle tirsdage kl. 10-14 eller
efter aftale.
Mail: bibliotek@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders
Ditlev Clausager, Peter la Cour, Niels
Jonassen (fmd.), Ole Emil Riisager.

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600
Åbningstid søndage kl. 14-17. Onsdage kl. 17-20 under særudstillinger.
Entre for voksne kr. 50. Børn kun i følge med voksne.
Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4556 5600.



Forsiden:
DTM har ladet Ham-
mel-bilens baghjul stå
med umalede eger for at
understrege at det ikke er
de originale, som efter-
hånden er for skrøbelige
(men selvfølgelig er de
bevaret). John Ullstad har
lavet sin utrolige model
magen til.
Foto Thom Bang Pedersen

Indhold

Nyt fra bestyrelsen	3
Ændring i bestyrelsen	3
Fejl.fakta	3
Aktivitets- og mødekalender	4
Formanden 60 år	7
Bagagerumsmarked	7
Klubaktiviteter	8
Techno Classica 2009	10
EMW 340/2 1954	12
En fangetransport	14
Garagebesøg hos John Ullstad	16
Nyt fra Peugeot Sektionen	22
MhS nyhedsbrev	22
Fra fotoalbummet	23
Morgan i 100 år	24
Tyske prototyper	32
Autofokus	36
Mere racertrilogi	37
Biludstilling for 40 år siden	38
Tur til Strøjers museum	39
Virksomhedsbesøg MB Motor	40
KDAK Sport Fyn 50 år	41
Oldtimere på forårstur	41
Læserbreve	42
Konkurrencen	44
Efterlysning af Jaguarejere	45
Invitationer	45
Køb salg	50
Nye medlemmer	54



Nyt fra bestyrelsen

Efter generalforsamlingen den 21. marts i Nyborg holdt bestyrelsen sit konstituerende møde den 31. marts. Det er med stor glæde vi kan sige velkommen til Henning Thomsen som nyt bestyrelsesmedlem, og til de to nyvalgte suppleanter Erik From fra vest og Ib Rasmussen fra øst. Alle tre er kendte som aktive og habile veteranbilfolk, og vi ser frem til et godt samarbejde.

Bestyrelse konstituerede sig, og vi kan med tilfredshed se, at der ikke er sket de store ændringer: Formand Dorte Stadil, næstformand Anne Lise Gustavsson, kasserer Kaj Düring Larsen, sekretær Erik Mieth. Ansvar og arbejdsopgaver blev fordelt som det fremgår af punkterne på Veteran Tidende side 2.

Der er fortsat stor aktivitet i klubben og de forestående veteranbilsmesser i Fredericia og Herning forventedes at få godt besøg. De mange frivillige yder en prisværdig indsats og bestyrelsen er meget glad for det store arbejde der udføres.

Der arbejdes med at tilpasse og udvide sortimentet af veste, kasketter og lignende.

Der er en plakat under udarbejdelse for tidstypiske "Historisk korrekte nummerplader" som vi håber kan være klar i løbet af sommeren.

Det blev foreslået at der holdes et fællesmøde for mødestedslederne og bestyrelsen til efteråret, og der arbejdes videre med ideen, således at mødes kan indkaldes efter sommerferien.

Der er møder i Veteran Forsikrings Klubben hvor DVK deltager med to repræsentanter for bestyrelsen, da der er mange væsentlige spørgsmål som skal behandles.

Bestyrelsen

Erik Mieth

Ændring i bestyrelsen

Da vi fra Nærum var på bustur til sæsonindvielsen på Egeskov spurgte Torben Olesen, hvad vi ville sige til at han stoppede i bestyrelsen pga. alt for stort arbejdspress i firmaet.

Det var jeg selvfølgelig ked af, men vi er nu i den heldige situation at vi har suppleanter klar til at tage over, og det var da kun en opringning til Erik From, så var bestyrelsen fuldtallig igen.

Vi vil sige tak til Torben for den tid, han var i bestyrelsen, og håber at vi stadig kan trække på ham, blandt andet i forbindelse med Egeskovs jubilæum.

Dorte Stadil

Fejl, fakta

Der var desværre flere kiks i sidste blad. Der manglede temmelig meget af teksten til artiklen om Biludstillingen i Forum for 40 år siden. Vi gentager den i dette nummer.

Og der manglede forfatter til stykket om den ny racertrilogi. Også det retter vi op på nu.

Redaktøren selv lavede en gevaldig tanketorsk i Konkurrencen. Læs hvilken i denne måneds Konkurrencen.

Kurt Søb gør indsigelse mod en formulering i en billedtekst på side 31. Der stod at Toyotas 2000 GT-model blev *heller ikke* nogen storsælger. Kurt Søb gør opmærksom på at siden Toyota blev introduceret på det danske marked i 1963 har det været et af de mest solgte mærker herhjemme, endda i 11 år i firserne det mest solgte. I dag er Toyota verdens største bilproducent.

Når 2000 GT ikke blev nogen storsælger var det fordi der kun blev fremstillet 337 - i dag er der budt en million kroner for en - ubeset.



Møder

Maj

Tirsdag 19. Kværkeby. Besøg af Peugeot-klubben. Kl. 19.

Lørdag 23. Egeskov. Picnictur til Langelandsfortet.

Tirsdag 26. Klippinge. Erik Mieth om nummerpladeordningen. Kl. 19.

Juni

Tirsdag 2. Ristrup. Kl. 19.30. Emne ikke planlagt.

Fredag 5. Amager. National køredag. Kl. 13.

Fredag 5. Kværkeby. Klassisk køredag.

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.

Fredag 19. Amager. Bagagerumsmarked og grillfest kl. 15.30

Tirsdag 23. Klippinge. Aflyst fordi mødestedsbestyreren er på højskole.

Juli

Tirsdag 7. Ristrup. Grillaften kl. 18.30.

Torsdag 9. Børkop. Klubmøde kl. 19.

Tirsdag 21. Kværkeby. Intet møde - sommerferie.

Tirsdag 28. Klippinge. Rundtur til Stevns' herligheder.

August

Torsdag 13. Børkop. Klubmøde kl. 19.

Torsdag 13. Egersund. Grillaften kl. 19.

Torsdag 27. . Mødested Amager kører Harald Nyborg-løb på Amager.

September

Torsdag 10. Børkop. Klubmøde kl. 19.30.

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

Maj

Torsdag 14. Aftentur ved Storstrømmen. Start ved Gåsetårnet i Vordingborg kl. 18-19. Sæsonens første - flyttet pga. Kristi Himmelfartsdag. Se VT 394.

Lørdag 16. Hestekræfter i Cityhorsens. Kl. 10-16. Info og tilmelding pia@cityhorsens.dk eller 75624722.

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

Lørdag 16. Store Bildag i Horsens

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 Kong Museum kl. 9-16. Gl. Øbjerggård, Bygaden 27, Kong, 4750 Lundby. Køretøjer over 25 år, ingen tilmelding. Info Hans Jensen, 55723738 - 20416925.

Onsdag 20. Aftentur i det fynske. Kl. 18. Startsted Nr. Lyndelse Kirke. Sluttes i Davinde. Info Benny Koch tlf. 40405885.

Torsdag 21. Madpakketur på Sydsjælland. Indbydelse i VT 394. Fuldttegnet - venteliste oprettet.

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

Lørdag 23. Picnictur til Langelandsfortet. Se under Klubaktiviteter, Egeskov, i VT.

Onsdag 27. Amager køretur. Se Klubaktiviteter i VT.

Torsdag 28. Harald Nyborg-løb. Start Køge kl. 18-19.

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

Lørdag 30. Fyn Rundt. Dansk Historisk Motor Club Fyn. Som led i FDM DASU Classic turneringen. Info www.dasu.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. Familierally fra Vesterhede. 10-års jubilæum var en fejl - det er først til næste år. Konkurrencer og prøver. Max. 30 deltagere. Tilmelding. Mere senere.

Fredag 5. Himmelbjergløb. Indbydelse i VT 393.

Fredag 5. Klassisk Køredag fra mødested Sæby. Nordgående tur fra Brandværnsmuseet i Asnæs. Opsamling på Tølløse Slot. Sydgående tur fra havnepladsen i Skælskør med opsamling ved De Hvide Svaner i Næstved og ved Cykel- og Knallertmuseet i Glumsø. Begge ture slutter på Sorø Akademis centrale plads.

Fredag 5. National køredag - søg oplysning om de enkelte arrangementer rundt omkring i landet.

Lørdag 6. Rødding-festens træf for veteran- og specialbiler. Indbydelse i VT 394



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

Søndag 7. Forårsløb. Indbydelse i VT 393.

Søndag 7. Gavnoe. www.gavnoe.dk

Søndag 7. Herregårdsturen Fyn. Indbydelse i VT april. Alt optaget, der oprettes venteliste. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051.

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

Søndag 7. Karolinetræf. Info. Bob Hansen, tlf. 23236706.

Søndag 7. Museumsløbet. Køretøjer før 1940. Start Ballerup kl. 10. Slut Nationalmuseet i Brede. Tilmelding ballerupmuseum@balk.dk tlf. 38602463 Lars Cramer-Petersen.

Onsdag 10. Lundeberg aftentræf. Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

Fredag 12. Optakt til Englændertræf i Løgumkloster.

Fredag 12. -søndag 14. Spjald kalder til weekend-træf. 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.

Søndag 14. Fransk biltræf i forbindelse med Gisselfeld Klassisk Motorshow. I samarbejde mellem 9 danske klubber for franske bilmærker. Tilmelding til en af dem. Gratis for køretøjer, der er på plads senest kl. 9.45 og bliver der hele dagen.

Søndag 14. Fyns Veteranbil Klubs stumpemarked. Kl. 10 til 17 ved Europæisk Automobilmuseum, Fraugde-Kærbyvej 203, Fraugdekærby, 5220 Odense SØ. E20 afkørsel 48 400 meter. Ledige stande til 75 kr. for 4x5 meter, klargøring kl. 6 til 9. Tilmelding Per Mortensen, tlf. 22179665, ikke onsdage.

Søndag 14. Gisselfeld. Klassisk motorshow. Tilmelding på www.gisselfeld-kloster.dk under aktiviteter.

Søndag 14. Morgan i Tivoli. Se VT 394.

Søndag 14. Odense Veteran Event. På Flakhaven kl. 10-15.

Onsdag 17. Aftentur i det fynske. Kl. 18. Startsted Kværndrup Kirke. Sluttes Knarreborg Møllecamping. Info. Mette Svendsen, tlf. 62202758 - 21390685.

Torsdag 18. Aftentur ved Storstrømmen. Se VT 394.

Fredag 19. Bagagerumsmarked og grillfest, Amager. Kl. 15.30. Grill 100 kr. Tilmelding senest 15. juni. Se Klubaktiviteter i VT.

Lørdag 20. Midsommer-løb rundt om Ringkøbing Fjord. Indbydelse i VT 394.

Lørdag 20. Møn Rundt. Motor Sports Klubben Glad-saxe, Møn. Som led i FDM DASU Classic turneringen. Info www.dasu.dk

Søndag 21. -lørdag 27. Højskoleophold - Veteranbil-passion på Europahøjskolen på Kalø. Info Dorte Stadil 4583 8008 eller <http://www.europahojkolen.dk/korte-kurser.aspx>

Torsdag 25. Harald Nyborg-løb. Start Hillerød kl. 18-19.

Lørdag 27. Sydhavsrally. Indbydelse i VT 395.

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.bornholmsmotorveteraner.dk

Søndag 5. Karolinetræf. Info. Bob Hansen, tlf. 23236706.

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 inden-dørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

Onsdag 8. Lundeberg aftentræf. Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

Torsdag 9. -søndag 12. DVK Sommertur til den svenske skærgård. Indbydelse i VT 394.

Søndag 12. Madpakketur i Nordsjælland. Indbydelse i VT 394.

Søndag 12. Odense Veteran Event. På Flakhaven. Kl. 10-15.

Torsdag 16. Aftentur ved Storstrømmen. Se VT 394.

Lørdag 18. Nellesmann-løbet. Indbydelse i VT 395.

Torsdag 23. -lørdag 25. Ringkøbingløbet. 23/7 kl. 16.30 Classic Car Cruise fra Hotel Fjordgården. Kl. 19 parade på Torvet. 24/7 14.30-17.30 Skønhedskonkur-rence på plænen foran Hotel Fjordgården. 25/7 Kl. 9-10.30 Enkeltstart på veteranløb med præsentation fra rådhuset. 15.30.-17 Opvisning i Old Timer Expert Class på plænen foran Hotel Fjordgården. Tilmelding tlf. 97322342 info www.ringkobinglobet.com

Onsdag 29. Dragør Fort. Musik og stor luksusbuffet. Se Klubaktiviteter i VT.

Torsdag 30. Harald Nyborg-løb. Start Helsingør kl. 18-19.

August

Lørdag 1. -søndag 2. COPENHAGEN HISTORIC GRAND PRIX For mere information: <http://chgp.dk/>

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

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

Lørdag 1. STEVNSLØBET 2009 15 ÅRS JUBI-LÆUM info: Hans Peter Nielsen telefon 4014 8037 5657 8093 (aften)

Søndag 2. Karolinetræf. Info. Bob Hansen, tlf. 23236706.

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 inden-dørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

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

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

Lørdag 8. Ferritslev-løbet. Indbydelse i VT 394.

Lørdag 8. Munkbjergløbet. 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

Søndag 9. Odense Veteran Event. På Flakhaven. Kl. 10 til 15.

Onsdag 12. Lundeberg aftentræf. Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

Lørdag 15. -søndag 16. Biler på Lerchenborg.

Torsdag 20. Aftentur ved Storstrømmen. Se VT 394.

Lørdag 22. Køretur på tværs af Sønderjylland. Indbydelse i VT 394.

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.

Torsdag 27. Harald Nyborg-løb. Start Amager kl. 18-19.

Lørdag 29. Pålidelighedsrally. Sports Motor Klubben, Nordsjælland. Som led i FDM DASU Classic turneringen. Info www.dasu.dk

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 ved Jysk Automobilmuseum. Indbydelse i VT 395.

Lørdag 5. Veteranlastbiltræf. www.jyskautomobil-museum.dk Tlf. 86875050

Søndag 6. Karolinetæf. Info. Bob Hansen, tlf. 23236706.

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.

Onsdag 9. Lundeberg aftentræf. Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

Lørdag 12. Bella Italia 2009 klauswb@webspeed.dk

Søndag 13. Odense Veteran Event. På Flakhaven. Kl. 10 til 15.

Torsdag 17. Aftentur ved Storstrømmen. Se VT 394.

Lørdag 26. Pålidelighedsrally. Randers Auto Sport, Kronjylland. Som led i FDM DASU Classic turneringen. Info www.dasu.dk

Oktober

Søndag 4. Karolinetæf. Info. Bob Hansen, tlf. 23236706.

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

Lørdag 24. Stjerneløbet. Kolding Automobil Club, Øst- og Midtjylland. Finale i FDM DASU Classic turneringen. Info www.dasu.dk

2010

Juni

Lørdag 19. Vintagebiltræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Nærmere oplysning senere.

Juli

Lørdag 31. Vintagebiltræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Nærmere oplysning senere.

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

August

Mandag 10. -onsdag 12. Tidlige Porsche 911 til Nürburgring. Info om grupperejse thomasLJ på early911.dk

September

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

Herning og Fredericia forårsmesser

Der var begge steder lidt færre besøgende; det var nok var vejret lørdag der afholdt folk fra at besøge Fredericia - det var den første rigtig gode forårsdag. Dansk Veteranbil Klubs stand mærkede nu ikke noget til der var færre, der var hele tiden fyldt op på vore stande af besøgende.

Vi havde i Fredericia inviteret E-forsikring, der på standen kunne svare på spørgsmål om den nye forsikringsordning, hvilket gav mange positive reaktioner fra medlemmerne. Der blev både nytegnet og flyttet forsikringer.

Sædvanen tro skulle der også i år laves mange kopper kaffe og deles kage ud! Uden de mange frivillige hjælpere ville det ikke kunne lade sig gøre.

Derfor en STOR TAK til dem der havde bagt og hjalp til på standene i Herning og Fredericia.

På bestyrelsens vegne
Jørgen Lauritsen

Formanden 60 år

På april mødet i Nærum skulle Ole Poulsen have fortalt om de ældre medlemmers forhold til førerbeviset.

Imidlertid havde gode ånder opfattet at mødet faldt et par dage før formand Dorte Stadils 60-års fødselsdag, i forståelse med Ole Poulsen blev hans program rykket lidt ud i fremtiden, og i stedet blev der fødselsdagsfest med lagkage og boblevin.

På billederne fra Bent Friis og Niels Jonassen ses lagkagen og fremmødet, hvor man særligt bemærkede medlemmer der ellers sjældent ses i Nærum, men som havde fået nys om begivenheden.



Bagagerumsmarked ved DVK-mødested Egeskov

Tirsdag den 31. marts havde flere veteranejere været i gemmerne og fundet overskydende reservedele frem, for eventuelt at få et par kroner for dem, de fyldte jo alligevel op i garagen.

Så der blev "tusket" og handlet blandt veteranejerne.

Blandt køretøjerne der mødte frem var en EMW fra det daværende Østtyskland, den er ikke så kendt i Danmark, så jeg kontaktede ejeren Bjarne Hansen fra Stenstrup for at få lidt at vide om den.

Bilen præsenteres andetsteds i bladet.

Flere billeder på www.dvk-egeskov.klubsider.dk

Erik Lindhardtzen





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.

29. april: Klubmøde.

Onsdag den 27. maj: Køretur med start kl. 19 fra Fa. Walbom, Kirstinehøj 36D, 2770 Kastrup i gamle køretøjer og med damer. Vi kører ad Kongevejen - Strandlinjen - Strandgade til Badstuevælen, hvor vi besøger Madhuset med kaffe og kringle til 30 kr. pr. køretøj.

Fredag den 5. juni kl. 13 mødes vi på National Koredag hos Fa. Walbom, Kirstinehøj 36D. Vi kører et løb fra vores mødeplads rundt på Amager og tager til sidst ind og drikker kaffe. Rutebeskrivelse på dagen.

Fredag den 19. juni kl. 15.30 bagagerumsmarked og kl. 17 grillfest. Gris med flûte og salat. Pris 100 kr. Tilmelding og forudbetaling senest 15. juni Nordea 0123 reg 8235603226.

Fredag den 17. juni: Bagagerumsmarked, Kirstinehøj 36D, 2770 Kastrup. Medbring campingbord eller lignende.

Onsdag den 29. juli. Kom i gamle biler til Dragør Fort. Kl. 19 stor luksusbuffet og musik. Pris 100 kr. Tilmelding nødvendig senest 26. juni.

Torsdag (bemærk torsdag) den 27. august kl. 18-19 start på Harald Nyborg-løb hos Harald Nyborg, Kirstinehøj 60, 2770 Kastrup. Vi kører til et kendt sted hvor der kan købes brød og kaffe. Konkurrence med præmier.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, tlf. 40539401 kl. 18 til 19,

Thom Bang Pedersen, tlf. 28778543

BØRKOP VANDMØLLE

Kørte du forgæves til Vandmøllen den 16. april, da et STORT undskyld! Pga. påsken var mødet rykket en uge, men undertegnede havde fuldstændig glemt at sikre at der var et lokale den 16. i stedet. Det var der ikke. Så kl. ca. 19.40 forhaledet godt en halv snes køretøjer og deres mennesker, begge dele af stærkt varierende alder, til John Andersen i Fredericia. Der viste Poul Suhr billeder og fortalte om sin tur til Normandie og Bretagne, hvor der dels var besøgt slag(te)markerne fra D-dag, dels et meget interessant og mere fredeligt automobilmuseum i Loheac små 30 km SV for Rennes, hovedbyen i Bretagne. Museet viste et utal af biler inkl. racere, da det er oprettet af en tidligere rallykører. Men også et stort antal øvrige effekter og opstillinger af værkste-

der mm., så museet kan spises" af folk der ikke er så dæksparkende som vi selv.

14. maj kl. 19.30. Mødeaften.

11. juni kl. 19.00. Mødeaften.

9. juli kl. 19. Mødeaften.

13. august kl. 19. Mødeaften.

10. september kl. 19.30 (vintertid). Klubmøde.

Med venlig hilsen

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

SØNDERJYLLAND - EGERNSUND

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

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 - kørbag 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.

Lørdag den 23. maj picnietur til Lange-

landsfortet. Mødested Egeskov kl. 9, hvor der serveres kaffe og rundstykker. Afgang ca. 10.15, hvorefter turen til Rudkøbing og Long Island Technic, hvor Henning Hjort er vært med en forfriskning. Der er rundvisning med renovering af startere og generatorer. Derefter går turen til Lange-landsfortet. En stor, flot natur med masser af oplevelser fra den kolde krig, med opstilling af fly, torpedobåd, undervandsbåd og radarstation. Husk picnickurven.

Morgenkaffe, rundstykker og indgangsbillet kr. 100 pr. person. Maks. 30 biler.

Tilmelding til undertegnede senest 15. maj. 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.

19. maj aflyst pga. Kristi Himmelfartsdag. 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.

Vores forsikringsmøde tirsdag den 24. marts med formanden for udvalget, Henrik Thstrup, blev et godt møde med mange praktiske oplysninger.

Aprilmødet foregik i godt selskab på busturen til Egeskovs sæsonåbning.

Tirsdag den 26. maj kl. 19 fortæller Erik Mieth om nummerpladeordningen. Mød op, hvis du er i tvivl om noget.

Fredag den 5. juni Klassisk Koredag - se om det under Kværkeby.

Mødet tirsdag den 23. juni er aflyst fordi mødestedsbestyreren fik et højskoleophold på Kalø i 80-års fødselsdagsgave.

Mødet tirsdag den 28. juli bliver med rundtur til Stevns' seværdigheder, med senere hygge kaffe i haven for alle medlemmer af DVK.

Med 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 19. maj l. 19. Besøg af Peugeotklubben.

Fredag den 5. juni deltager vi i Klassisk Koredag i samarbejde med mødested Klippinge.



Preben Boisen fører an med afgang fra Nygade 3 i Klippinge kl. 9.30. Man kører til et opsamlingssted hos Jens Holst, Kystvejen 102 i Strøby Egede, derfra køres kl. 10.15 videre til Gunner Sørensen, Skovhus Vænget 33 i Bjæverskov, hvor man også kan støde til. Afgang derfra kl. 10.45 til Kværkeby.

Erik Madsen kører forrest med afgang fra p-pladsen ved Vikingemuseet i Roskilde kl. 10. Vi kører så alle i smukt sommervejr (håber vi) ad de små veje til Kværkeby, hvor vi forventer at ankomme omkring kl. 12. Vi spiser vores medbragte frokost, og efter frokosten kører vi samlet til Sorø, hvor vi støder til forhåbentlig en masse andre veteraner på Akademiets Store Plads. Der udstilles bilerne fra kl. 15 til 18, og vi nyder vor stadig medbragte mad og/eller kaffe (husk møbler, tæpper mm.).

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.

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 (dog minus 21. maj). 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.

Aprils mødedag blev uden min viden lavet om til noget af et surpriseparty i anledning af min 60-årsdag. Kæmpe lagkage med en hel landevej af lys, boblevin, taler, dans og musik og dejlige gaver og blomster. Tusind tak til alle jer der kom og gjorde aftenen til en af dem man tænker tilbage på med varme og glæde.

Torsdag den 21. maj er cafeaftenen aflyst, da de fleste nok er med til et af de mange arrangementer, der holdes Kr. Himmelfartsdag.

Torsdag den 4. juni - kom i gammel bil. Hvis det er dårligt vejr finder vi en film eller billeder fra biblioteket og sætter på.

Torsdag den 18. juni er cafeaften og kaffen er klar kl. 17.30.

Henrik Frobergs varme køkken er lukket juni til september. I de fire måneder står Henning Andersen for forplejningen.

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.

Vi er indbudt til 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

Tirsdag den 3. juni: Emne ikke planlagt.

Tirsdag den 7. juli, bemærk kl. 18.30: Grill-aften. Kuvertpris ca. 125 kr. Tilmelding senest 29/6 til Lars Hoffbeck eller Jørn Gaardsvig. Sidstnævnte trækker sig dermed ud af mødestedets ledelse.

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 susanneog.joern@email.dk

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: 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.

På Klassisk Køredag 5. juni arrangeres i år en nordgående og en sydgående tur. Den nordgående starter på Brandværnsmuseet i Asnæs og går over Tølløse med opsamling på Tølløse Slot og ender på Sorø Akademi. Den sydgående går fra havnepladsen i Skælskør med opsamling ved De Hvide Svaner i Næstved og ved Cykel- og Knallermuseet i Glumsø og slutter også på Sorø Akademi.

Følg med på mødestedets hjemmeside: www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm
Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstensen.

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

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

Marts mødet foregik hos Brande Autosadelmageri. Vi var indbudt 30 mennesker til at se det ny værksted og forskellige færdige og igangværende arbejder. Den gamle sadelmager Villy Rasmussen fortalte om hvor mange gange de havde udvidet. Sønnen Per har overtaget og fortalte om priser og hvordan tingene kan laves. Fruen havde dækket op med øl/vand, kaffe og blødt brød.

Mange tak til familien Rasmussen for en god aften med mange indtryk for syn og sanser.

Grundlovsdag 5. juni starter vi formentlig ved Super Brugsen i Billund med morgenkaffe fra kl. 9 til 10. Derefter kører vi et orienteringsløb ud til Henne Strand på ca. 70 km.

Undervejs vil der være nogle poster og specialprøver. Ca. halvvejs en let frokost med drikkevarer. Ved løbets afslutning bliver der grill på Feddet (mulighed for camping). Hele arrangementet inkl. evt. præmier vil koste 100 kr. for bil med fører, 75 kr. for voksne passagerer og 50 kr. for børn.

Tilmelding senest 20. maj.

M. v. h.

Ove H. Iversen, tlf. 23950721

HUSK OGSÅ

Harald Nyborg-løb med start kl. 18-19 28. maj fra Køge, 25. juni fra Hillerød, 30. juli fra Helsingør og 27. august på Amager. Kontakt eventuelt Flemming Pradelt fp040365@hotmail.com

Søndag den 14. juni holder Fyns Veteranbil Klub stumpemarked på Fraugde-Kærbyvej 203 kl. 10 til 17.

Odense Veteran Event (hvorfor på engelsk?) holdes på Flakhaven i Odense den 2. søndag i hver måned, det begyndte allerede i april og fortsætter. Klokken 11 til 15 - man kommer bare og viser sit indregistrerede køretøj frem. Har gerne madpakke osv. med. Datoerne er 10/5 - 14/6 - 12/7 - 9/8 og 13/9. Kontakt eventuelt Bent Andersen bentandersen@plakaten.dk

Men se i det hele taget i kalenderne, som vi af og til magt forsøger at holde ajour.



Techno Classica 2009

Af Claus Frausing

Efter fem travle dage i Essen med Techno Classica kunne verdens største 'Oldtimer-Hallenmesse', som tyskerne kalder det, lukke for publikum og udstillerne begynde at pakke sammen. Over 165.000 besøgende var ny rekord over sidste års publikumsrekord. Techno Classica er således med i rækken af udstillings-succeser, som også Bremen Classic Motorshow og Retro Classics tegner sig for i krisens år.



Første VW 1949 stod der. Og der er selvfølgelig rigtigt, før den tid hed den KdF-Wagen. Men alligevel, hvor længe behøver man at skamme sig over sin fortid?

120.000 m² – næsten fire gange Fredericia Messecenter - havde udstillerne at brede sig på, og de besøgende at trave rundt i. Aldrig før havde der været så mange biler til salg. Udstillerne udnyttede hver eneste af de dyre kvadratmeter og man gjorde sig ofte umage for at komme af med varen. Prisniveauet forekom højt, men søndag aften var de fleste godt tilfredse, også vor egen Viklit Graae Jørgensen. Men udviklingen i valutakurserne gennem det sidste årstid gør det økonomisk mere fornuftigt for danskere at købe i britiske pund eller svenske kroner end i euro. Rammebetingelserne er sværere, kunderne er mere kritiske, mere sagkyndige end tidligere, de stiller mange spørgsmål og drager sammenligninger, alt sammen for at sikre sig kvalitet for pengene, ud-

talte Leon Franssen, direktør i SIHA, som organiserer messen.

Mange stande stod i jubilæets tegn. Vi nævner i flæng: Audi, Bugatti og Morgan alle 100 år, Bentley og Citroën begge 90 år, BMW (automobiler) 80 år, Ford Taunus 70 år, VW 60 år samt Jaguar Mark 2 og BMC Mini begge 50 år. Jamen, hov, stop, Folkevognens historie er da ældre, vil bilhistorikeren sige, var der ikke en dårligt friseret, lettere rastløs niogfyrreårig mand med et lille overskæg, der lagde grundstenen til en ny bilfabrik i Fallersleben, det senere Wolfsburg, i maj 1938 for øjnene af op mod 70.000 'særligt' indbudte? KdF-bilen, dette i grunden geniale og historisk set interessante Kraft-durch-Freude projekt med Hitler som ide-

mand og Ferdinand Porsche som teknisk ansvarlig, omtales overhovedet ikke. Volkswagens historie begynder åbenbart først i 1949 med den niogtyveårige britiske major Ivan Hirst som øverste 'befuldmagtigede'.

Mercedes fyldte Hal 1 og på tykke tæpper viste man ikke blot forgængerne til den nye E-klasse, man havde også taget alle korpusvarerne – arvesølvet om man vil - med fra museet. Blankpolerede sølvpile, som Hitler da vist også stod fadder til før krigen - i hvert fald økonomisk. Og de var der alle heltene: Manfred von Brauchitsch, Rudolf Caracciola, Bernd Rosemeyer med frue Elly Beinhorn, den frafaldne eller naive englænder Richard Seaman m.fl. – på billederne altså – men stadig ingen



Originalt skilt fra først i 50'erne. Prisforlangende £ 2.500! For fjorten år siden fandt Deres udsendte et tilsvarende i baglokalet hos en ualmindelig rodet men særdeles charmerende Jaguarmekaniker i Wales. £150 ville han have. Hvor frækt, så det fik han lov at beholde. Ak ja.



Til højre: Man kunne næsten ikke få nok af jubilæum på Techno Classica. Her Mercedes halefinne 50 år.

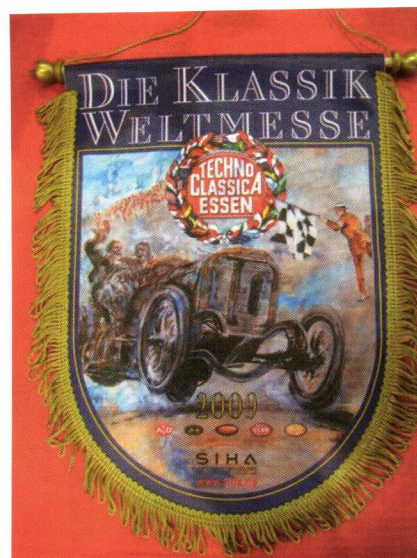
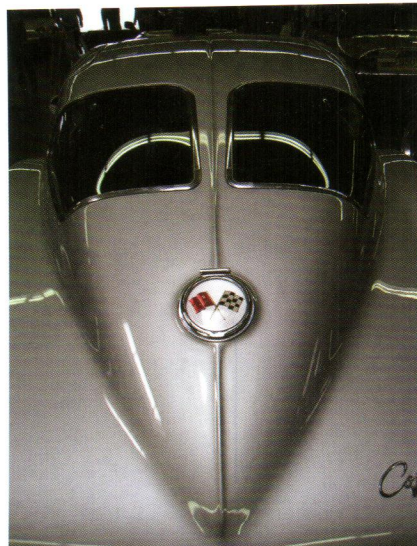
Ka' du huske hende? nu er hun slet ikke til at betale.

Til højre: Der var opslag overalt og de blev læst med interesse. Fat i mobilen og vips var sælgeren der.



Hitler, som ellers nok forstod at føre sig frem og som tilmed brugte af statskassen for at skaffe tysk herredømme på verdens racerbaner til Mercedes og Auto Union. Det må da have været godt at være bilfabrik dengang. Utak er verdens løn, eller hvad.

Men bortset fra det stangprofessionelle udstillingssetup med udlevering af i tonsvis af dyre kataloger og brochurer over bilhistorie til merchandize fra de store bilfabrikkers dekorations- og marketingafdelinger og museer, var det befriende at se den kreativitet de almindelige bilklubbers medlemmer kunne udfolde og skaffe sig opmærksomhed med. Og hvordan man socialt omgikkes, hvis man altså var én af dem - und ganz gemütlich war das.



Helt til venstre: Oldtimerspecialisten Viklit Graae Jørgensen havde nærmest bragt et museum til Essen. Noget i kassen ubestemmeligt ladefund, som dog røg allerede første dag. På billedet en fornem Hupmobile 1910.

For virkelige kendere er der kun én Corvette, en Sting Ray med splitbagrude fra 1963.

Til venstre: Stande med masser af spændende automobilia, man kunne købe sig både fattig og slæbe sig en pukkel til.

Der nærmest vrimlede med imponatorer i 'lastvognsklasse': Mercedes, Maybach og Audi skal vi sige fra Hochzeit der Führer. På billedet Horch 853 A Sportcabriolet, 1938, 8-cyl. 4944 ccm, 120 hk og en egenvægt 2600 kg. Det kunne lige blive til 140 km/t. I alt 397 blev der bygget af den type og denne var (måske?) ægte. Pris fra ny 15.250 Reichsmark, en af mellemkrigs-tidens møntsorter i depressionens Tyskland





EMW 340/2 1954

Af Ib Jensen

Da Bjarne Hansen ringede engang i 2006 var det begyndelsen på restaureringen af hans EMW. Nu skulle der ske noget med bilen, som han havde haft stående siden 1994.

Men, hvad var det for en bil? Historien begynder hos BMW i Eisenach, hvor bilfabrikationen var placeret før krigen, der blev alle BMW modeller bygget dengang.

Da Tyskland deles efter sammenbruddet i 1945 er det for BMW slut med at producere biler, da fabrikken i Eisenach pludselig er under sovjetrussisk ledelse,

Russerne skal jo have noget at køre i, så besættelsesmagten befaler produktionen genoptaget og sørger for forsyninger af stål og andre nødvendige råvarer og den 85 % ødelagte fabrik kommer langsomt i gang igen.

Model 321, før krigen den billigste 2-liters model, kommer først i gang. En lille håndbygget produktion af rejse-sportsvognen type 327 startes også op, men hovedvægten lægger man på type 340, der i virkeligheden er en 326 med

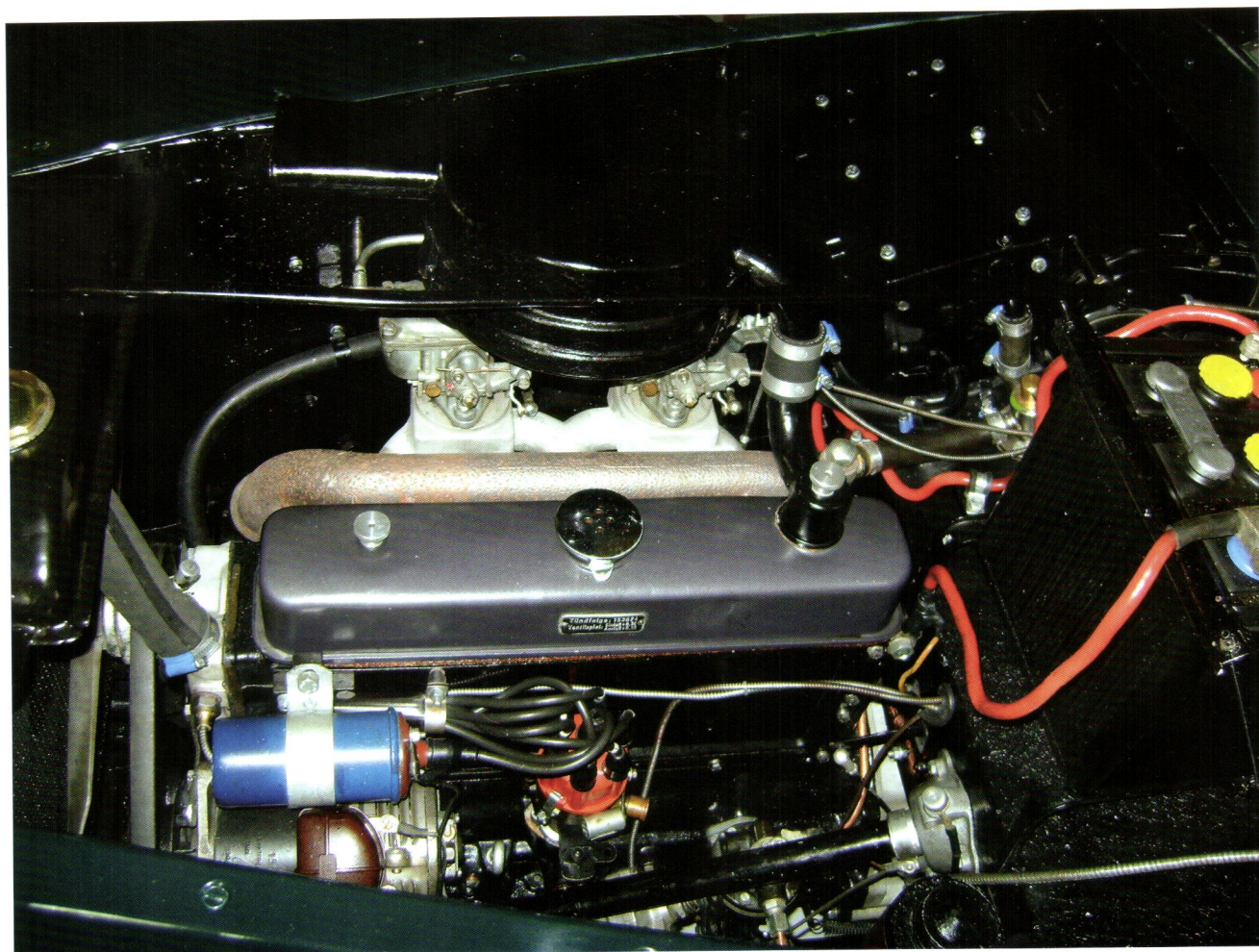
et moderniseret karrosseri. Denne type danner grundstammen og produceres fra 1950 til 1955 som personvogn og som stationcar. På 340 chassisset opbygger man også ambulancer og en række erhvervskøretøjer. Den samlede

produktion af type 340 udgør 21.249 køretøjer.

Specifikationerne er næsten som førkrigstidens type 326. Samme chassis med kassevanger. Uafhængig foraksel med tandstangsstyring. Bagtil torsi-onsaffjedring. For og bag stilbare hydrauliske støddæmpere. Motor: 2-liters 6-cyl, topventilet med 2 faldstrømskarburatorer og en effekt på 55 hk. 4-trins gearkasse med friløb i første og andet gear. 3. og 4. gear synkroniseret. Hypo-idbagtøj med udveksling 4,55/1. Hjul og dæk 16 tommer 550 x 16. Tophastighed 125 km/t.

I Danmark var det Bohnstedt-Petersen A/S, der importerede EMW fra begyndelsen af 50'erne. Importen kom i stand på den måde, at Bohnstedt havde forbindelse med en dansk virksomhed, der opkøbte nedfaldsfrugt, som så blev eksporteret til DDR til forarbejdning til





marmelade. I bytte fik man så biler. Det var jo tiden for vareudveksling. Valutaen var knap.

Det blev til 1.220 stk. EMW, type 340 personbiler og chassiser, og ca 15 stk. af sportsudgaven type 327/2. Det er tal fra det tidligere DDR, da importørens vognbøger, der kunne give en nøjagtig oversigt, desværre er forsvundet sammen med firma Bohnstedt-Petersen. Men måske er der »derude« nogen, der kan bidrage med oplysninger om dette materiale.

Bjarne Hansens EMW er af typen 340/2 og blev indregistreret første gang den 28.7.1954 i Veflinge på Fyn. Den bliver afmeldt i 1978 og Bjarne køber den i 1994.

Der er tale om en komplet restaurering, hvor det har været muligt at anvende nye originale dele til alt det mekaniske. Ledningsnettet kunne bevares, det var

allerede dengang med plasticbetrukne kabler. Starter, dynamo komplet renoveret og det originale 6 volt system er bibeholdt.

Indvendig har Bjarne og Vivi reddet interiøret, der efter en ordentlig rengøring igen er i fin stand. Thom Bang Pedersen tog sig af instrumenterne, der igen er som de skal være. Motoren er totalrenoveret og blev underkastet en omfattende afbalancering med udvejning af stempler og plejlstænger med en maksforskel på 0,1 gram. Ny vandpumpe og oliepumpe.

Bjarne har lagt stor vægt på, at han restaurerede bilen til original stand, og det er i allerhøjeste grad lykkedes for

ham. Selv den oprindelige mørkegrønne farve har den fået igen.

For øjeblikket er Bjarne og Vivis eksemplar eneste kørende af denne type med dansk historie, så der er al grund til at ønske tillykke med det fine resultat. Det har for mig været en fornøjelse at kunne bidrage til, at de rigtige dele til projektet blev fremskaffet, således at man ikke er gået på kompromis nogen steder.



Min farfar Christian Ebert med familien i sit første automobil, som han brugte til vognmandskørsel i Sorø. Det var vist nok en Chevrolet, men det kan mere kyndige veteranfolk sikkert afgøre.

En fangetransport

Af Jan Ebert

Når gamle fotoalbummer dukker frem, gør minder og familiehistorier det samme. Som nu billedet af min farfar bag rattet i sin åbne bil med familien bagi.

Han var uddannet landmand og erhvervede i 1911 som blot 26-årig Flinterupgaarden midt i Kirke Flinterup landsby nord for Sorø. Desværre var prisen for høj i forhold til jordens bonitet, så nogle år senere var han tvunget til at opgive gården. Der var dog lidt penge tilbage, og for dem købte han en villa i Sorø, men hvad skulle han og min farmor leve af? Der må stadig have været lidt tilbage, for han anskaffede et automobil og startede i 1915 eller -16 som Sorøs første hesteløse vognmand.

Det vakte en vis opsigt, og kunder kom der også. Om søndagen ville familier af det bedre borgerskab gerne på udflugt i omegnen, som de jo ellers aldrig havde mulighed for at se, og forretningsfolk skulle afhente kunder ved den fjerntliggende togstation. Jordemoderen skulle sommetider langt ud på landet, og politiet blev også kunde. Etaten rådede nemlig kun over cykler, og det var ikke altid, denne befordring var hurtig nok for betjentene når de skulle rykke ud. Hjulene og økonomien løb rundt, og min farmor elskede at fortælle om en ganske særlig vognmandstur.

En eller anden kriminell person var blevet dømt til forvaring på den lukkede anstalt i Nykøbing Sj., men hvordan skulle man få ham derop? Arrestforvareren aftalte et beløb med min farfar, og så ventede de blot på nogenlunde godt

vejr, for vognen var jo temmelig åben. Dagen oprandt, og da arrestforvarerens kone aldrig havde prøvet at køre automobil, ville hun gerne med. Så syntes min farmor, at hun også kunne tage med, og en tidlig sommermorgen rullede de op foran arresten.

Fangen blev ført ud, og da arrestforvareren meget gerne ville se, hvordan man betjente de forskellige greb, håndtag og pedaler, satte han sig foran ved siden af farfar. Fangen blev anbragt bagi mellem arrestforvarerens kone og farmor. Så rullede fangetransporten ud ad de støvede veje, men det var en lang tur, så frokostkurvene var med. På et passende tidspunkt nød man deres indhold på grøftekanterne, og fangen deltog selvfølgelig. Min farmor syntes egentlig, han var en ganske skikkelig fyr, men retten havde talt og forbrøde-

ren måtte afleveres på den lukkede. Så kørte man hjem, og alle – eller næsten alle – havde haft en dejlig dag.

Da min farfars yngre søster i København blev gift, skulle bryllupsrejsen gå til Italien. Det lød jo vældig spændende, og aftalen blev at min farfar og farmor skulle køre derned og hente dem. Det var jo muligt nu, hvor 1. verdenskrig netop var afsluttet. Turen ned gennem Europa og over Alperne må have været en betydelig udfordring, ikke mindst for automobilen, og rejsen kom vistnok til at strække sig over en mere end en måned.

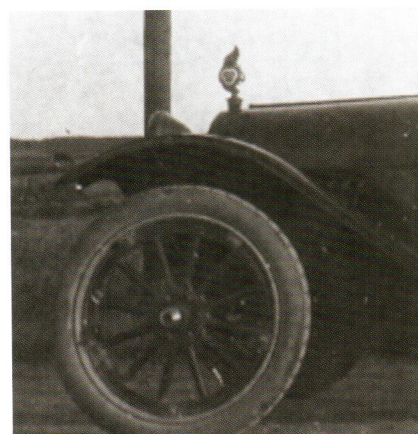
Nå, alle kom godt hjem, men der var desværre ikke så meget at komme hjem til. En anden soraner havde benyttet sig af vognmandens lange fravær til også at købe automobil og blive vognmand. Nu havde han snuppet de fleste af kunderne, rent bortset fra at Sorø nok var for lille til to så avancerede forretningsdrivende.

Villaen måtte sælges og trange år fulgte, indtil min oldefar forbarmede sig over familien. Med hans støtte blev farfar landmand igen på en gård nord for Ringsted, og der bor slægten endnu. Dog med et noget nyere automobil, Mercedes 280SE/3.5 fra 1967.

Det gamle vognmands-auto blev udskiftet med en nyere model, men også åben, og min far huskede hvor hudekoldt det var når de skulle på familiebezoek om vinteren i København. Bagsædet var ganske vist forsynet med eget vindspejl, der kunne trækkes helt hen for næsen af min far, men han holdt ikke af de ture. Det kom først senere, da han i 15-16 års alderen (dvs. i 1932-33) fik lov at køre vognen, indtil trafikken i nærheden af København blev tæt. Far brød sig nemlig ikke om de vanskelige overhalinger, for der var jo stadig mange hestekøretøjer på vejene. Han kunne fortælle, at da familien kom til gården i 1923, var hovedvej A1 fra Korsør stadig en grus- eller skærvevej. Først efter Roskilde var der chaussébrostensbelægning. Det andet har formentlig været en såkaldt makadamisering, og det ord har jeg undret mig over indtil forklaringen dukkede op i et leksikon. Det var skotten McAdams, der

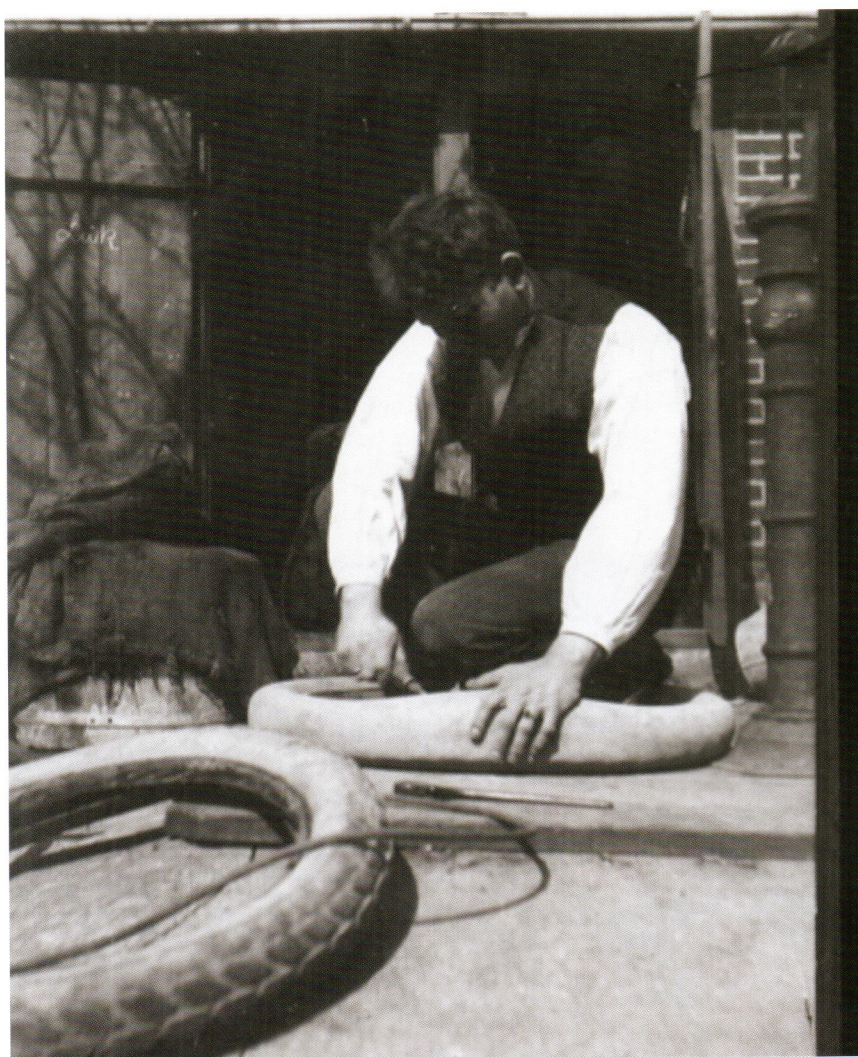
udviklede en særlig opskrift for, hvordan en skærvevej skulle anlægges. Det blev vistnok brugt over hele Europa, og her i Danmark blev McAdams' metode kendt som en makadamisering af vejen. Hvilket dog ikke hindrede – måske snarere fremkaldte – talrige punktering. At køre på familiebezoek i København uden mindst en punktering var en sjælden oplevelse. I øvrigt plejede min farfar at justere på komforten ved at lukke noget luft ud af ringene når der var mange huller. Vel ankommet til Roskildes chaussé blev de pumpet op igen med den pumpe, som havde sin faste plads om bord.

Det var formentlig sidst i 20'erne eller tidligt i 30'erne at chaussén blev ført videre mod Korsør. Jeg husker, at der i 1950 endnu var brosten på den 2-sporrede hovedvej, men mod slutningen af årtiet rullede fremskridtet langsomt frem med kurs mod Korsør i form af en asfaltmaskine. Jeg husker ikke, om man dengang fjernede alle brostenene



På et tidspunkt havde køretøjet denne for-nemme figur på kølerproppen.

først, men man fjernede en del mindre bakketoppe, som hæmmede udsynet for den efterhånden hurtige biltrafik. Vi opbevarer en af disse bakketoppe endnu, idet den blev fyldt i gårdens største mergelgrav. Det er således andet end fotoalbummet, der rummer minder.



Min farfar Christian Ebert i en situation, der var meget almindelig for den tids automobilister.



Garagebesøg hos John Ullstad

Tekst og foto Thom Bang Pedersen

Efter at have set en model af Hammelbilen ved et klubmøde i Nærum tænkte jeg, at den ville jeg gerne høre mere om.

Således fik jeg en aftale med modelbyggeren John Ullstad om en fremvisning og fortælling om den fantastiske flotte model.

John havde i gamle dage (1960'erne) en Buick model 120 1928, som efter brug i familien var opstaldet på Ålholm i 32 år og derpå blev solgt derfra.

John stoppede med sin forretning i 1998 og flyttede til et andet hus hvor der kunne laves nogle rigtige gode faciliteter med plads til at dyrke hobbyer, så nu kunne han begynde at fremstille en model. Interessen havde han altid haft, men aldrig tiden.

Med inspiration i chassistegninger af sin gamle Buick begyndte John med at bygge en model af den i størrelsen 1:10. Som man kan se på disse billeder er det et imponerende stykke arbejde, og alle dele er håndlavet efter den gamle tegning.



John på sit velassorterede værksted.

Nogle medlemmer af DVK havde fået en ide om at det kunne være interessant at bygge en kopi i fuld størrelse af Hammelbilen. Men det kunne ikke lade sig gøre, og i stedet tilbød John at prøve at bygge en model i 1:10. Det vil vi så beskrive lidt nærmere.

Efter en del omstændigheder fik John endelig lov til at tegne, tage mål og fotografere den originale Hammelbil på Teknisk Museum, således fik han samlet et grundlag for at lave nogle forstudier til at begynde at bygge en model.

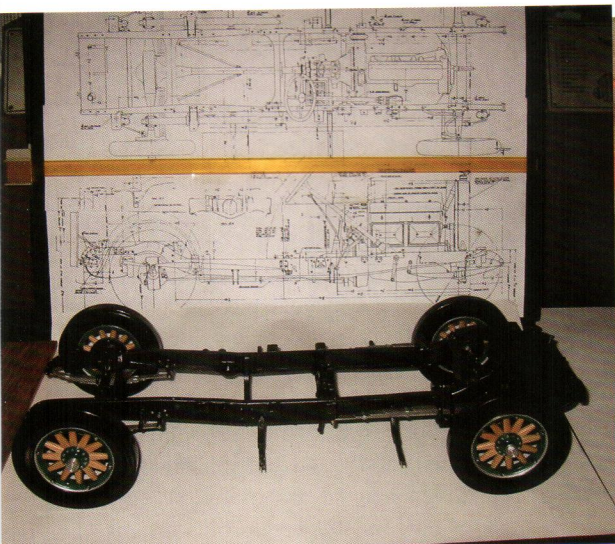
Efter sine måltagninger lavede John en skitse i størrelse 1:10 af chassiset med diverse beslag og opstigningstrin. Ud fra denne tegning fremstilles chassiset af 0,8 mm zinkplade, dette blev formet og bukket i den rigtige facon, sat op i en specielt fremstillet jig der holdt delene på plads, herefter kunne det hele loddessammen, trin til opstigning blev udformet i tynde kobberør og loddet på.



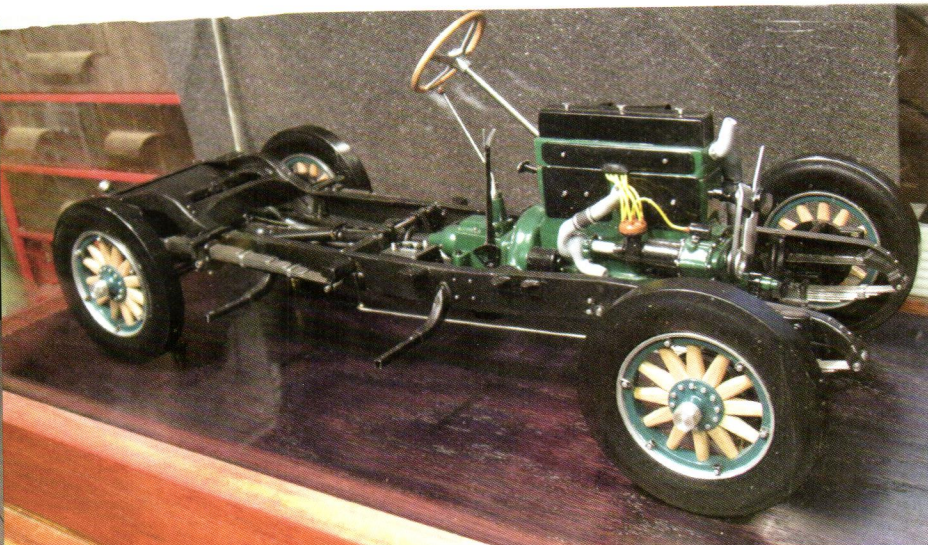
Buick chassissramme i specielt lavet jig.



Buick forstøj og hjul.



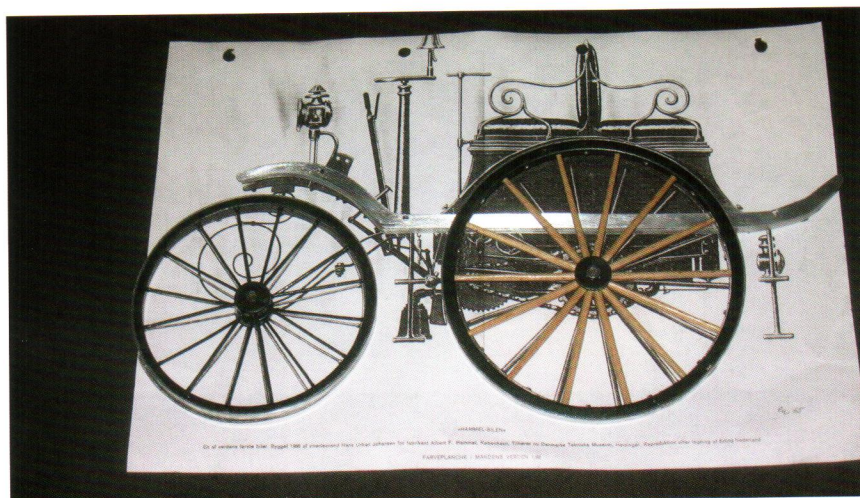
Buick chassis med tegning.



Færdig Buick model.

Hjul på billede i 1:10.

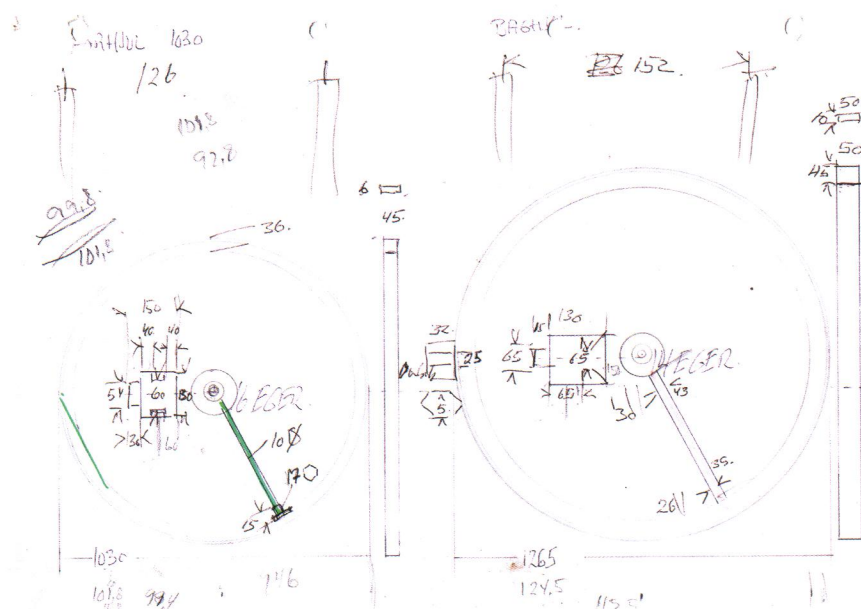
Hjulene var en opgave for sig. John begyndte med at lave en skabelon i den korrekte størrelse således at de to forskellige hjul typer kunne ligge heri, baghjul er træegerhjul og forhjul er stålegerhjul, i to forskellige størrelser, delene til hjulene fremstilledes, nav i messing, eger i henholdsvis træ og stål, fælge i træ, fælgebånd i zink, delene blev nu lagt op i holderen, et hjul ad gangen, limet, loddet og stiftet sammen.



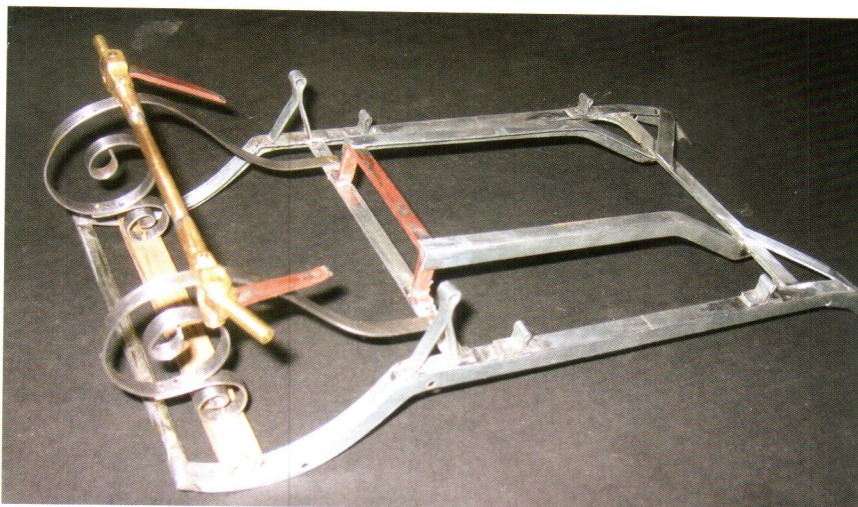
Nu skulle der fremstilles alle løse dele til chassiset, fjedre, aksler, styretøj, dette var også en speciel konstruktion med tandstang og tandhjul, ved fremstillingen af alle disse dele må man bruge en del fantasi for at få lavet delene på den bedste måde, sammen med skitser og igen det rigtige værktøj.

Chassiset med hjul på kræver således flere besøg på teknisk museum for at studere bilen, f.eks. kædetræk og bremseser.

Under et DVK-besøg hos tandhjulsfabrikken CTF spurgte John om de kunne skaffe en 3-4 centimeter kæde (leddenes størrelse). Efter en lille uge havde John så den kæde der skulle bruges. Det var den eneste del der blev købt til modellen, nu kunne man så fremstille tandhjulene på drejebænken



Arbejdstegning af hjul.



Ramme Hammelbil.



Undervogn samlet.



Bundbrædder monteret.

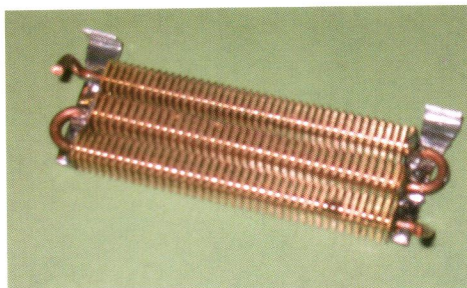
og bore alle hullerne for tænder ved hjælp af et delehoved.

Således forsætter John med at fremstille dele til modellen i de forskellige materialer, zink, messing, aluminium, plexiglas, læder, træ, plastic.

At beskrive hver enkelt del i detaljer vil nok blive for meget, men for at nævne et par stykker er der lygterne, som består af seks dele hver, i plexiglas, messing, aluminium og rød plastic.

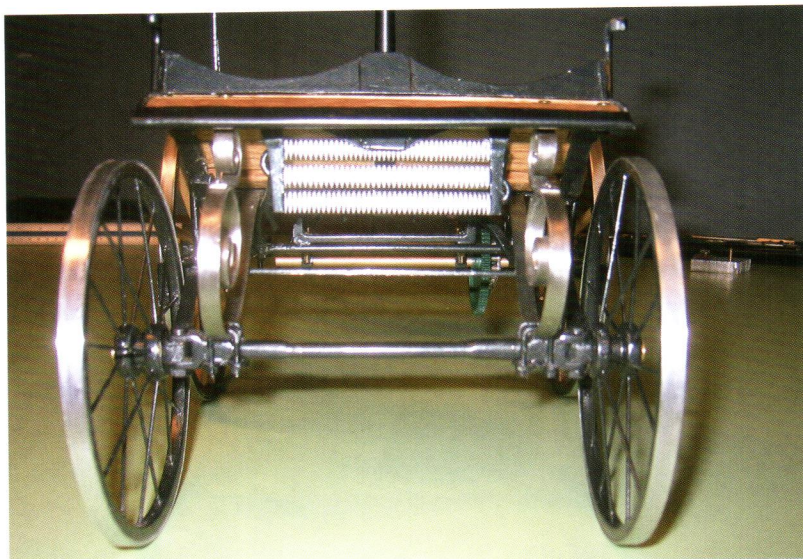
Køleren fremstilles af et stykke messing som drejes ned på mål og herefter laves med et specialeslebet stikstål riller hele vejen hen ad materialet, stykket skæres nu i tre stykker og files firkantet, hvorefter det samles med kobberør og holdere i zink ved lodning.

Der er mange dele i en sådan model, alt i alt 771. Efter lang tids arbejde begyndte det at tage form, og delene blev samlet ved hjælp af lodning, limet, skruet sammen og malet. Da undervognen nu stod færdig kunne John begynde at lave overbygningen med bundbrædder, motorkasse i zinkplade, træ og læder til sæderne, og små håndtag i messing, håndbremse, styrestang med rat og messingklokke, igen mange detaljer at holde styr på, men efterhånden bliver

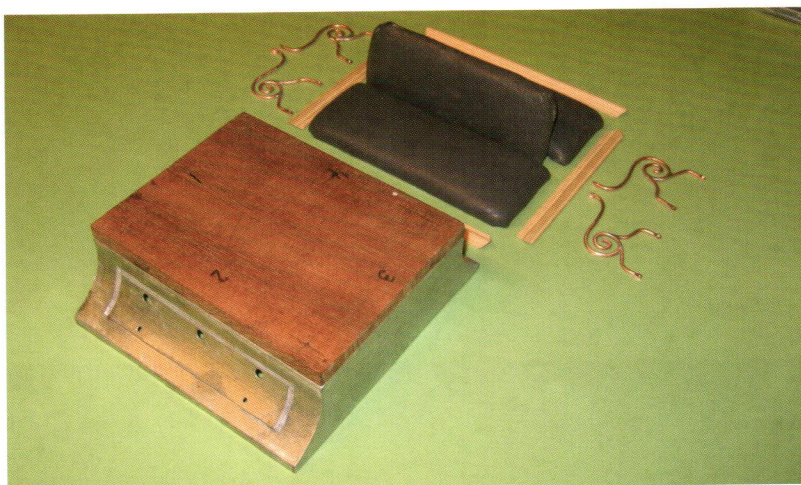


Køler.

Køler monteret på modellen.



Motorkasse og sæder.



Færdig model





Færdig model.

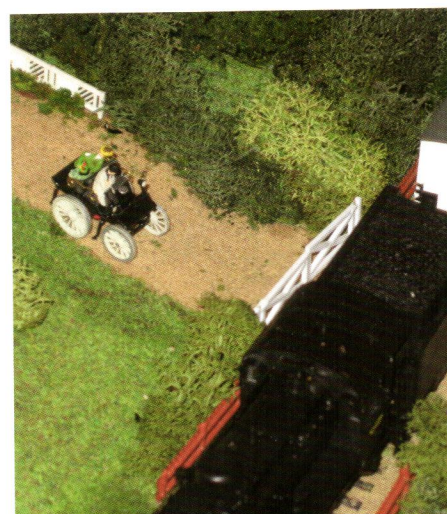




Model 1:87 i rå tilstand.



Bemærk størrelsen.



1:87 på plads i HO landskab.

Hammelmobilbilen samlet færdig og kan præsenteres for direktør Breinegaard på Danmarks Tekniske Museum.

Da museumsinspektør Louise Skyggebjerg så modellen var hun meget imponeret og forelagde et nyt projekt for John. Hvad med en model magen til i størrelse 1:87, HO størrelse til museets modeljernbane?

John er jo ikke sådan at slå ud, så det sagde han også ja til. Denne model har vi skildret på tre billeder, alt er igen lavet i hånden undtagen hjulene, de blev købt færdige. Det er den Jens Breinegaard betragter på et af billederne.

Det har været yderst interessant at besøge John og høre om hvordan man bygger en så flot model. Det store spørgsmål er selvfølgelig: Hvor lang tid har det taget? Det kan ikke regnes ud, når man laver et sådan projekt er det jo når inspirationen og tiden er til det, så der går let 3 år når man kigger på perioden.

Vi vil slutte med et billede af John og hans sidste projekt. Istandgørelse af en køreskole-demomodel som DVK har fået foræret af Ib Rasmussen.



Bregnegård tager billeder.



John med køreskole-demomodel.



Nyt fra Peugeot Sektionen – arrangementer i 2009

Udover de velkendte arrangementer er der en artig nyskabelse på programmet. Midt i juni afholdes et Fransk Biltræf, hvor alle klubber for franske mærker er gået sammen om at få stablet et fælles træf på benene.

Ellers fastholder vi aktivitetsniveauet fra 2008. Vores picnic er i år hos Jes og Jane i Helsingør. Da Jes har gode forbindelser til Teknisk Museum, begynder vi med en lille rundtur i museets magasiner. Rindsholm holder vi også fast i - selvom deltagerne desværre ikke vil delagtiggøre os andre i løjerne, og så skal vi til Kværkeby til maj-mødet.

Aktivitetskalenderen i 2009 ser ud som følger:

Peugeot Classic besøg i Kværkeby

Vi er inviteret til at deltage ved mødestedet i Kværkebys klubmøde tirsdag den 19. maj 2009. Yderligere information om mødestedet under klubaktiviteter forrest i Veteran Tidende. Der er ikke krav om tilmelding, men giv gerne besked til sektionen.

404 træf i Frestedt/Dithmarschen

Dette arrangement i det nordtyske afholdes lørdag den 23. maj 2009. Arrangementet er åbent for alle modeller. Mødestedet er hos Pit Brodersen, Dorfstrasse 37 i Frestedt.

Yderligere information på www.404-treffen.de

Peugeot Classic Picnic

Afholdes hos Jes og Jane i Helsingør søndag den 24. maj 2009. Der er ikke krav om tilmelding men vi hører gerne, hvis man satser på at deltage (mail til linnedal@hotmail.com). Adressen er Rødegårdsvej 30, 3000 Helsingør og vi mødes kl. 12.30.

Fransk Biltræf

Afholdes i forbindelse med Gisselfeld træffet søndag den 14. juni 2009.

Vi forventer et stort fremmøde, da de medlemstunge franske bilklubber, herunder blandt andet med Citroën, er repræsenteret. Men det kunne da være rigtig hyggeligt, hvis vi også kunne vise flaget.

På Gisselfeld bliver bilerne placeret i 4 epoker: -1939, 1940-1967, 1968-1982 og 1983-2000. Man parkerer altså sammen med jævnaldrende - altså bilerne - og ikke nødvendigvis sammen med samme mærke. Men vi vil selvfølgelig tilstræbe at parkere sammen indenfor de forskellige epoker.

Som et særligt event bliver der etableret en tidslinje, hvor der placeres 32 udvalgte hverdagsbiler. Fra Peugeot stiller vi med 8 biler i tidslinjen: 201, 202, 203, 403, 404, 504, 205 og 505.

Vi vil forsøge at koordinere tilmeldingerne fra sektionens side, så giv mig besked hurtigst muligt på linnedal@hotmail.com, så samler jeg tilmeldingerne sammen og overdrager dem til Gisselfeld.

Veterantræf ved Rindsholm Kro

Sidste søndag i august - altså søndag den 30. august 2009 afholdes arrangementet ved Rindsholm Kro. Yderligere information på www.rindsholm-kro.dk

/Claus Sonne Linnedal

MhS nyhedsbrev 2/2009



MhS har nyligt udsendt nyhedsbrev nr. 2/2009.

Vi omtaler kort indholdet her, og interesserede kan se hele nyhedsbrevet på www.motorhistorisk.dk.

Nyhedsbrevet behandler denne gang kun to emner: registreringsafgift for veteranbiler og intelligente transport-systemer.

Brændstoffillæg for veteranbiler

Den ændring af loven om registreringsafgift, der trådte i kraft sidste år, og som medfører et tillæg i registreringsafgiften, hvis bilen kører mindre end 16 km/l (hvilket er udførligt omtalt i VT 392 (februar 2009) og 393 (marts 2009)), har givet anledning til en brevsveksling mellem MhS og SKAT, som dog blot er resulteret i, at de gældende regler er fastslået (som omtalt i VT's artikler).

Endvidere gengives MhS' høringsvar til lovforslag 2009- 511-0035, der er forslag til ændring af brændstofforbrugsafgiftsloven, registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven (indførelse af årlig afgift på 1000 kr. for dieslbiler uden partikelfilter m.v.), hvori MhS gør opmærksom på, at forslaget vil ramme veterankøretøjerne, og MhS derfor anmoder om, at veterankøretøjer undtages fra denne afgift.

Intelligente transportsystemer

Som et tillæg til EU-direktivet om Intelligente Transport Systemer blev det den 31.03.09 vedtaget, at historiske køretøjer fritages for direktivet. Der vil således ikke blive stillet krav om, at historiske køretøjer skal have monteret div. elektroniske trafikstyre- og informationssystemer, der i fremtiden vil gøre trafikken »intelligent.

sc

Fra Fotoalbummet - eller BeringsBilBilleder 4



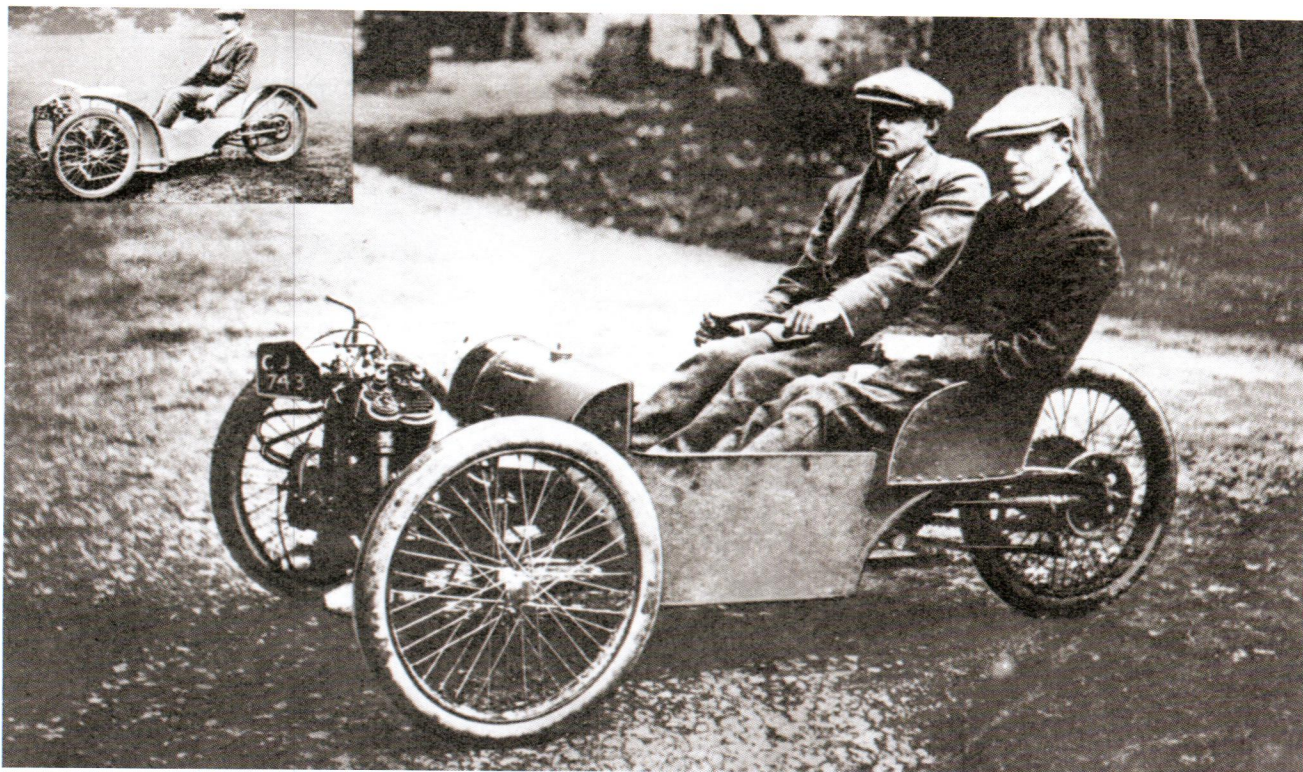
Isotta-Fraschini sendte i slutningen af tyverne venezianeren Antonio Lago til England som repræsentant for mærket. Jeg ved ikke hvordan det gik med at få solgt de dyre biler til briterne; men Lago flyttede ret kort efter til firmaet "Wilson Self-Changing Gear Co. Ltd.", hvor han endte som øverste chef. Han ændrede også sit fornavn til Anthony og han havde stor succes med afsætning af forvælgeregearkasserne, som blev brugt i Alvis, Armstrong-Siddeley, Crossley, Daimler, Invicta, Lanchester, MG, Riley, Standard og Talbot. Måske var det det der medførte, at han blev direktør i Sunbeam-Talbot-Darracq og derefter administrerende direktør i den franske Talbotfabrik i Suresnes. Da STD-kombinatet faldt sammen i 1935 købte han den franske fabrik (de engel-

ske blev købt af Rootes). Lago mente, som Bugatti, at fabrikken skulle deltage i motorløb og sælge nært beslægtede biler til publikum.

Denne måneds bilbillede er en fransk Talbot-Darracq fra 1939. Fotografiet er taget på Nivågård sommeren 1980. Bilen tilhørte Bent Mackeprang, som købte den i 1967 af den første danske ejer: Nordstrøm. Han havde hentet den hos Olle Wirgin i Malmö i 1962 – det passer med indregistrering på et KE-nummer. Wirgin, som også kørte Bugatti ligesom Nordstrøm havde gjort, havde haft vognen siden 1949. Formentlig er det en af de fem nye Talbot-Darracq der kom til Sverige i 1938-39 (svenskerne har altid haft flere end os af de dyre mærker). Den tredje (og foreløbig sidste) danske ejer blev Kjeld

Schouboe, som er i familie med Nordstrøm. Fra Schouboe kom den for ikke så mange år siden "hjem" til Frankrig, hvor det efterhånden meget trætte karrosseri er blevet restaureret. Modellen hedder T.17 Major. Karrosseriet er fabrikkens egen, meget smukke cabriolet. Den har en sekscylindret, treliters motor med 90 hk. Og den har (selvfølgelig) Wilson forvælgeregearkasse. Lagos franske Talbot ebbede ud i løbet af 1950'erne, hvor den meget hårde franske beskatning på basis af motorstørrelse tog livet af alle luksusmærkerne. Foretagendet blev overtaget af Simca i 1959 og produktionen af den sidste model (med BMW V8-motor) blev indstillet. Lago døde i 1960.

Peter Bering



På det lille billede Morgans første bil, på det store den første topersoners, som var til salg. Stadig med styrestang.

Morgan i 100 år

Af Søren Moesmann

Morgan kan i år fejre denne runde fødselsdag. Det er sædvane at spørge 100-års fødselarer om, hvordan de nu har båret sig ad med at blive så gamle.

Med årene har rigtigt mange selvstændige bilfabrikker nemlig enten måttet lade livet eller slå sig sammen med andre. Alene i England faldt antallet af bilfabrikker fra ca. 70 i 1965 til ca. 15 i 1980. I dag er der kun en eneste selvstændig engelskejet bilproducent tilbage: Morgan Motor Company Limited. Henry Frederick Stanley Morgan, heretter kaldet HFS, var som 18-årig i tvivl om han ville gå kunstnervejen eller om han ville læse til ingeniør. Han havde begge talenter, men valgte teknikvejen og kom til at arbejde i 7 år som ingeniør ved Great Northern Railway. Der var flere unge, kreative iværksættere, som eksperimenterede med motorkøretøjer i fritiden. Udover HFS var der en W. O. Bentley og en Henry Royce,



H. F. S. Morgan fotograferet omkring det tidspunkt da han byggede sin første bil, som kun var tænkt til eget brug.

som ligeledes puslede lidt med motorer efter arbejdstid.

HFS byggede i begyndelsen af 1909 sit første køretøj, udelukkende til eget brug. Men mange, som så det særprægede 3-hjulede køretøj, ville også have

et, så med startkapital fra sin præstefar begyndte han allerede senere samme år at fremstille køretøjer med salg for øje. Olympia Show i 1910 fremviste en 3-hjulet 2-cylindret Morgan med det patenterede forhjulsophæng, som den i dag anvendes i nyproducerede Morganbiler. Den var kun forsynet med en styrestang. Et moderne rat kunne dog leveres - som ekstraudstyr. Den havde den tids kraftigste motor i forhold til vægten - omregnet 90 hk/ton, - og kunne derfor allerede i 1910 accelerere hurtigere end noget andet køretøj. Markedet for motorkøretøjer var i kraftig vækst i disse år, og konkurrencen var hård. Men HFS forstod at udnytte reklameværdien i at deltage i de populære motorløb - og at vinde dem. Conceptet var som i dag: God motorkraft i et let og stabilt køretøj til en lav pris. Hans kunstneriske åre gav sig udslag i en dengang usædvanlig fornemmelse for design. Endog bemalingen fik særlig opmærksomhed, idet alle 3-hjulerne fik håndmalede striber i passende farver som markering af linierne.

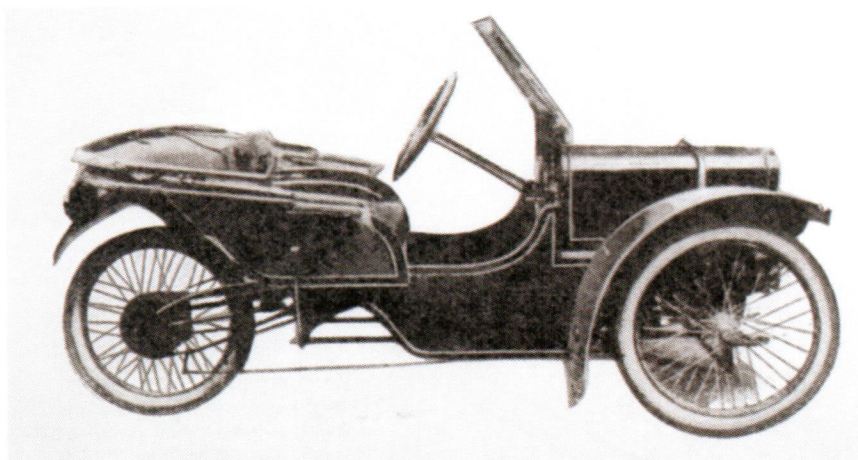
Fabrikken har aldrig selv produceret en eneste motor. Den dag i dag købes de ude i byen. HFS indhentede sædvanligvis tilbud fra flere forskellige producenter på f.eks. 100 motorer, og derefter valgte han det billigste tilbud. Forretningstalentet var en væsentlig årsag til, at fabrikken de første 20 år solgte mange biler og tjente mange penge. I 1927 havde man produceret og solgt ca. 15.000 – alle savet, klippet, banket og skruet sammen i hånden. De var forsynet med JAP, Matchless, Anzani eller Blackburne motorer, alt efter hvilken, der nu lige var billigst.

Indtil 1936 blev der udelukkende fremstillet 3-hjulere, som på det tidspunkt var begunstiget med særlig lav beskattning i England.

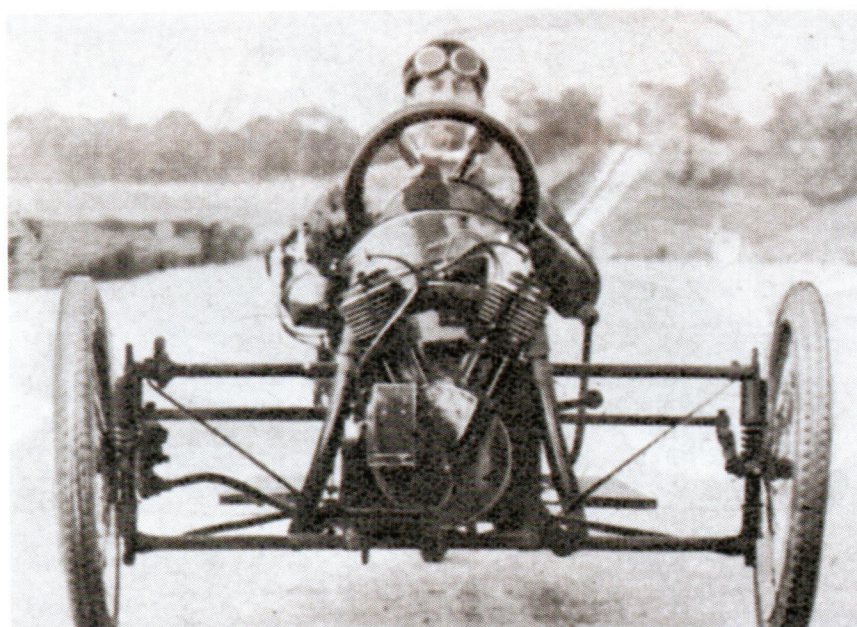
Imidlertid kom der allerede fra 1931 hård konkurrence fra små og billige 4-hjulede sportsvogne, såsom Singer og Morris/MG. Salget af Morgan styrt-dykkede, selv om man prøvede med nye reklamefremstød hver 14. dag. Det blev livsnødvendigt med et nyt 4-hjulet koncept.

Allerede i 1915 havde HFS eksperimenteret med at lave en 4-hjuler, men opgav, for det gik jo fint med de tre hjul. Nu var tiden inde.

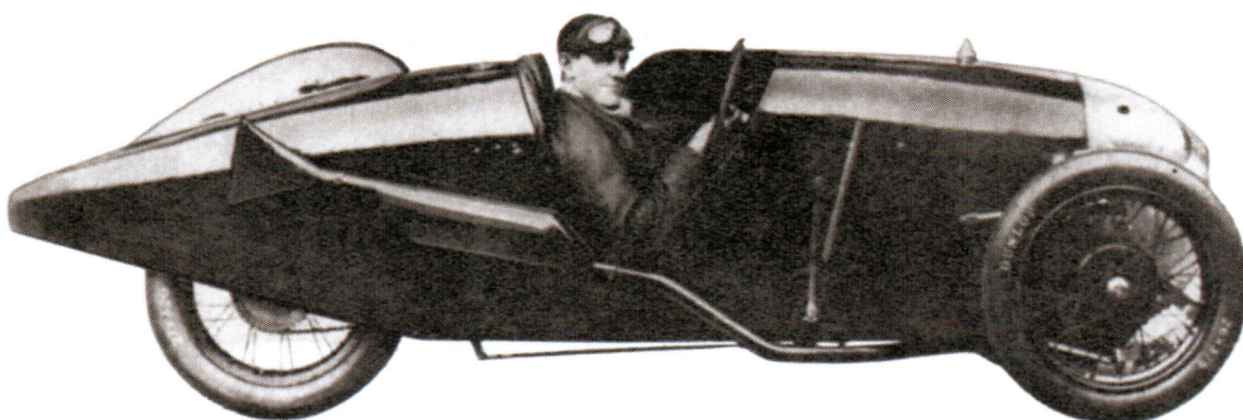
Den første kaldtes Morgan 4-4, som stod for 4 hjul og 4 cylindre. Den blev præsenteret i 1936. Inden da havde HFS overvejet at lave en noget tungere 4-hjuler med V8 motor fra Ford. Men der gik rygter om, at biler skulle beskattes efter motorstørrelse, så det droppede han, og i stedet blev valgt en Coventry Climax motor på 1.122 cc.



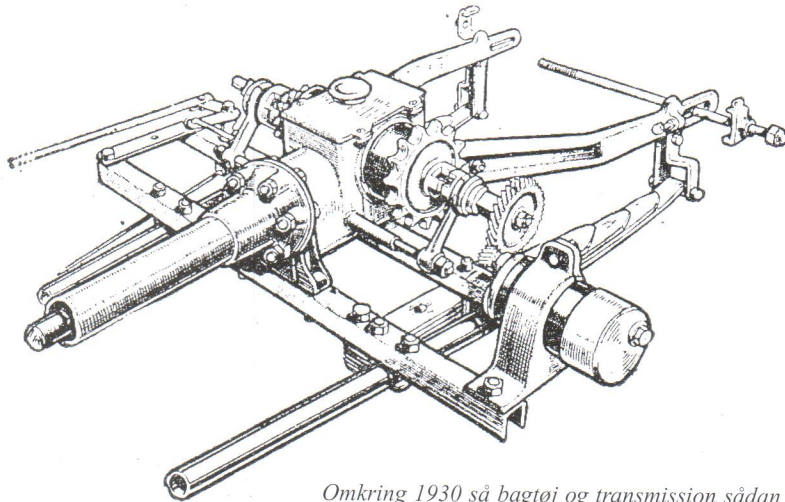
Nu er der kommet rat og motorhjelm.



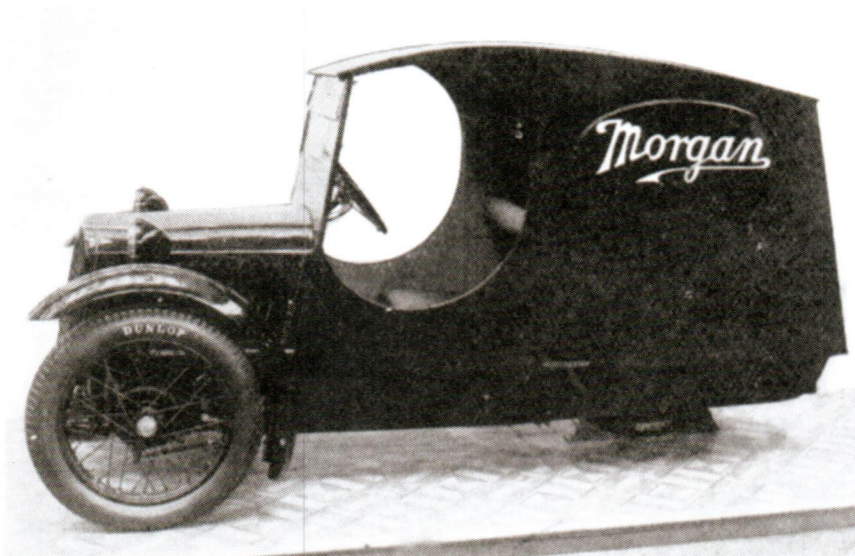
I juli 1914 satte E. B. Ware med dette flueben en stribe rekorder på Brooklands for klasse J, som var cyclecars op til 750 cc. Han kørte blandt andet den flyvende kilometer med 65.10 mph, som er omtrent 105 km/t.



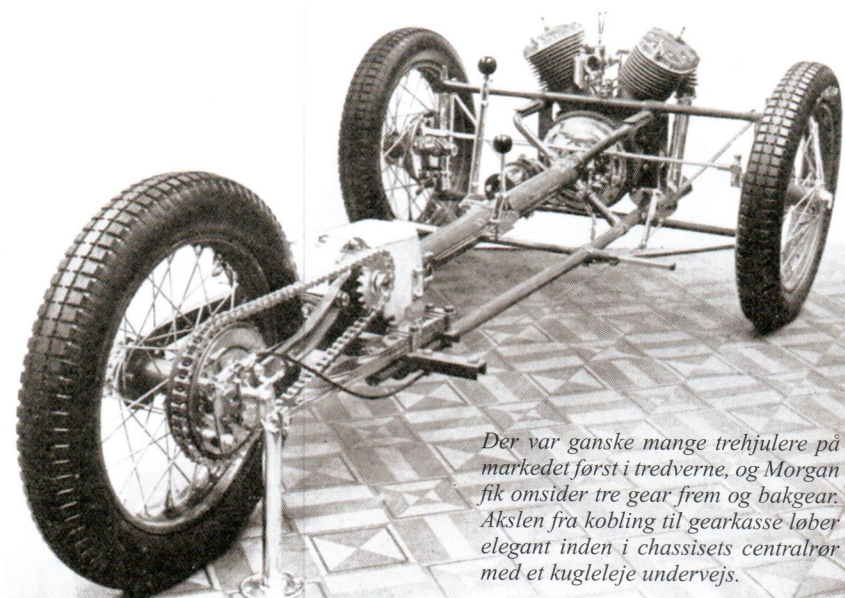
På Brooklands vandt Morgan løb efter løb, og i 1925 satte denne for sin tid ekstremt strømlinede Morgan med H. Beart ved styret rekord med 104.68 mph over en kilometer; eller 168.461,5 km/t, hvilket var verdensrekord for en bil uden kompressor. Motoren var en Blackburne. De sportslige resultater fortsatte i en årrække og kulminerede med sejr i 2-litersklassen i Le Mans i 1962 med Plus Four Super Sports.



Omkring 1930 så bagtøj og transmission sådan ud. Endnu ingen 4-hjulere.



Varevogne var der også. Denne er fra omkring 1932, og man er endnu ikke begyndt at tage hensyn til chaufførens bekvemmelighed. Der skal alvorlige benløft til for at komme ind og ud - og der var gennemtræk, men dog tag over hovedet.



Der var ganske mange trehjulere på markedet først i tredverne, og Morgan fik omsider tre gear frem og bakgear. Akslen fra kobling til gearkasse løber elegant inden i chassisets centralrør med et kugleleje undervejs.

3-hjuler-tiden ebbede ud. Den sidste forlod fabrikken i 1952. I alt blev det til næsten 22.000 enheder. Af dem var 1.245 med 4-cylindret Ford motor, resten var med V2-motorer af forskelligt fabrikat. Lige som under Første Verdenskrig producerede de fleste metal-fabrikker i England kun militært udstyr i perioden 1939-45. Morganfabrikken havde derfor også travlt, men der blev ikke lavet biler.

Efterkrigstiden og langt ind i 50'erne var præget af vareknaphed og – desværre for bilproducenterne – også mangel på jern. Der var rationering, så man kunne kun få jern til varer, som blev eksporteret. Det medførte mange kreative løsninger. Der blev i stor udstrækning anvendt aluminium. Og bilfabrikker, som tidligere udelukkende havde brugt jern, begyndte igen at bruge træ til at afstive karrosseriet, se bare på Morris med "bindingsværk".

Morgan anvendte i forvejen meget asketræ, så for at få de nødvendige jernkvoter måtte der produceres til eksport. HFS rettede øjnene mod USA, hvor det lykkedes at oparbejde et marked med en afsætning på mere end halvdelen af fabrikkens samlede produktion. Især Morgan +4 solgte godt derovre. Navnet skyldtes, at man måtte forlænge motorrummet med 4 tommer for at få plads til Triumphs 2,0 eller 2,2 l motor. Morgan +4 vandt sin klasse i Le Mans i 1962, så det gik strygende - indtil midt i tresserne.

Da blev store dele af USA ramt af depression, og salget af biler gik helt i stå. HFS døde i 1959 og oplevede derfor ikke denne nedtur. Morganforhandlernes lagre i USA var overfyldte, og HFS' søn Peter Morgan, som var ved roret, indså, at det var alt for risikabelt kun at satse på et enkelt marked. Man måtte have mange forhandlere af Morgan både i Europa og i resten af verden.

De store bilfabrikker i USA, Italien, Tyskland, England og nu også Japan havde i begyndelsen af tresserne investeret enorme summer i hel- og halv-automatiske samlebånd. Sådanne midler var ikke til rådighed i Morgan Motor Company, så man måtte fortsætte med at save, banke, klippe, bukke og skrue i hånden. Der var hverken plads eller midler til at lave mere end de sædvanlige 8-10 biler om ugen. Men når



der ikke var investeret så meget, var det heldigvis også lettere bare at producere lidt mindre, hvis ordrerne udeblev.

Begyndelsen af 70'erne var præget af, at eksporten til USA blev yderligere vanskelig med nye og skrappe krav til bilers udformning og udstødning. Men samtidig forstod Morgan at markedsføre den nyudviklede Morgan +8 i England og den øvrige verden som en værdig konkurrent til langt dyrere super sportsvogne fra Italien og Tyskland.

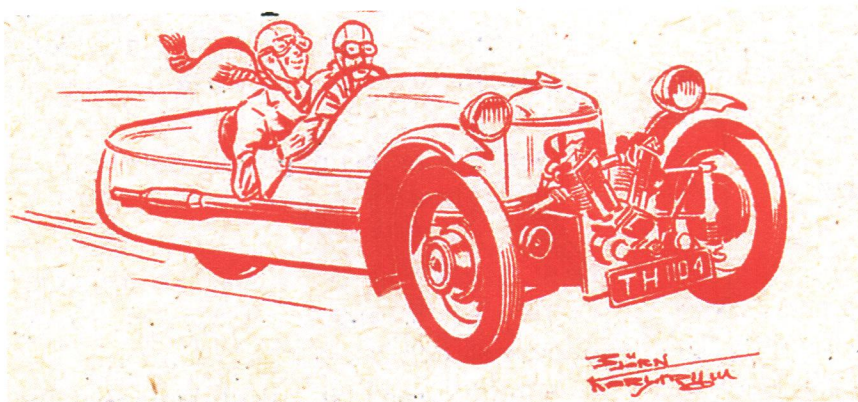
Det var et sammentræf af omstændigheder, at Rovers V8 motor kunne præsenteres i en Morgan i juli 1968. Triumph erstattede nemlig i 1968 den 4-cylindrede motor med en rækkefølgeser. Den var både for tung og for stor til at ligge i en +4. Peter Morgan kendte Rover-folkene privat, så levering af den kompakte og potente alu-motor kunne aftales. Morgan +8 var født.

Det blev efterhånden trendy, at bilen var lavet som håndarbejde og kun på bestilling. Der blev op til 5 års ventetid på en Morgan. Prisen får man også i dag først oplyst den dag, bilens fremstilling iværksættes.

I årene 1968-1999 blev motorerne opdateret efter tidens udvikling og krav, medens en Morgan udefra fuldstændig så ud, som den model, der blev formgivet og introduceret i 1954, da gamle HFS endnu havde det sidste ord i bestyrelsen. Ventetiden var ind imellem nede på under et år. Fra 1999 blev der lavet 11 biler om ugen.

Fabrikkens mest spektakulære tiltag sås i 2000 med introduktionen af den helt ny-designede Aero 8 med BMW motor. Man var klar over, at Rovers 8-er sang på sidste vers. Den forurenede for meget, - selv med katalysator. Den sidste Morgan +8 trillede ud af fabrikken i 2003.

Aero 8 var formgivet kompromisløst i en vindtunnel. Sådan noget nymodens noget havde man aldrig brugt før, og det var en enormt dyr satsning af Peter Morgans søn Charles. Designet blev af mange kåret som årets værste. HFS ville have roteret i graven ved synet. De første par år måtte Aero 8 da også sælges til under fremstillingsprisen, og man klarede sig mest, fordi der stadig var og er fin afsætning af den klassisk udseende Morgan med 4-cylindrede motorer og V6-ere fra Ford. Også i Danmark har Morgan en skare



Sådan opfattede den berømte svenske biltegner Björn Karlström en Morgan.

Morgan

THE LEADING 3-WHEELER OF TO-DAY!

If you want all the comfort and performance of a 4-wheeler car, with considerably lower upkeep costs, there is only one answer — "The Morgan."

The latest Morgans have a remarkable degree of weather protection, great speed, flashing acceleration and exceptional comfort.

The Morgan saves your pocket and makes motoring a real family affair.

Get to know more about this attractive proposition.

★ **COUPLED BRAKES**
that make for safety and better braking on greasy roads.

INDEPENDENT WHEEL SPRINGING
Give smoothness and greater stability on bumpy roads.

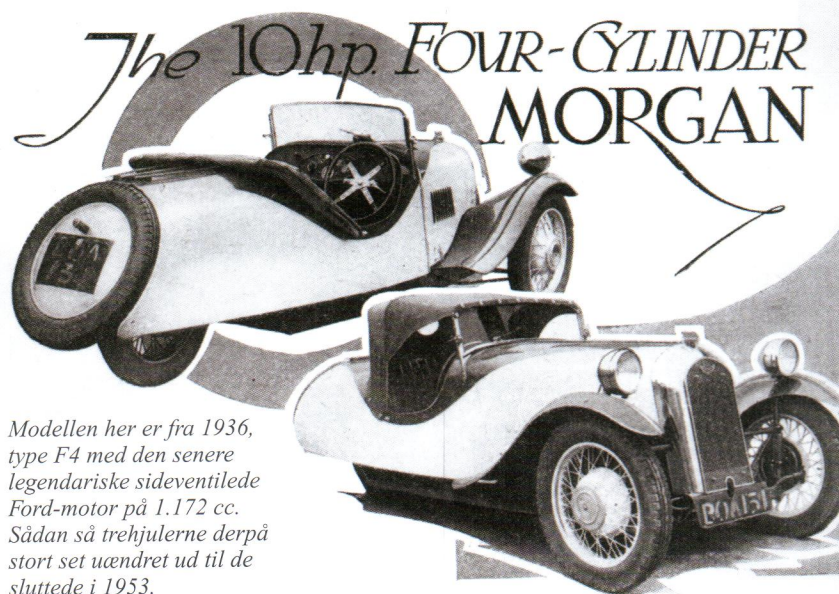
4-CYL. 4 PASSENGERS & ONLY £4 ANNUAL TAX
Fitted with powerful 4-cyl. water cooled engine. Capacity of 913 c.c. and R.A.C. Rating of 7.95 h.p. Efficient Braking on all wheels by foot pedal. Fully equipped with Electric Lighting and Starting Set, Wiper and All-Weather Equipment. Tools and Fittings.

PRICE £120

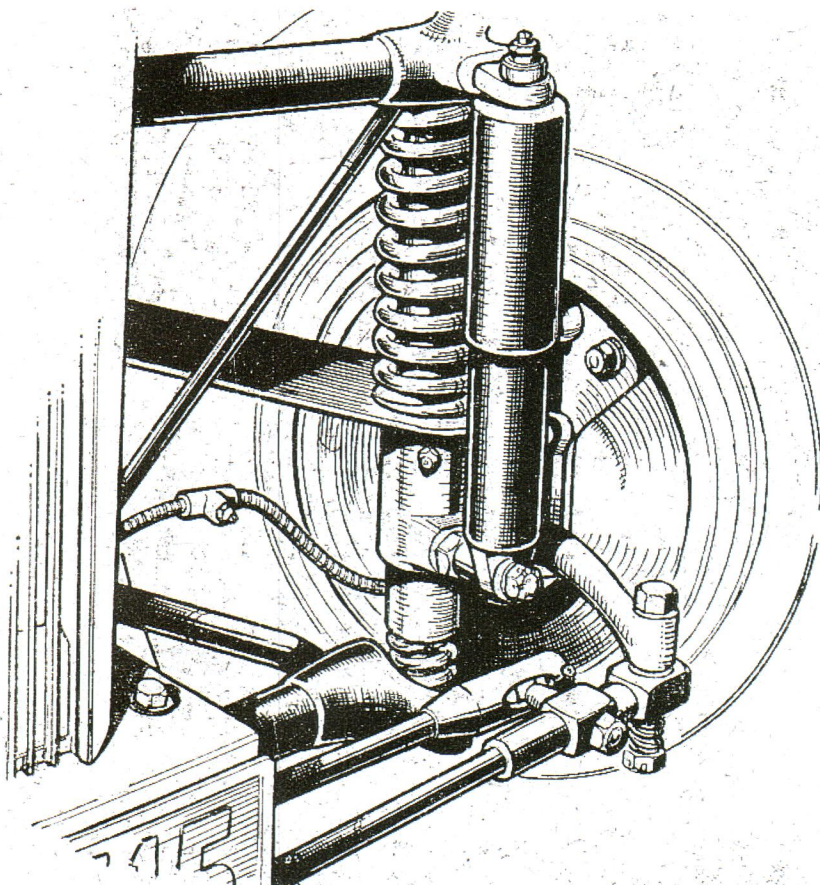
Know more about them—Send P.C. for illustrated & descriptive Catalogue.

#THE MORGAN MOTOR COMPANY LTD. MALVERN LINK, WORCS. #

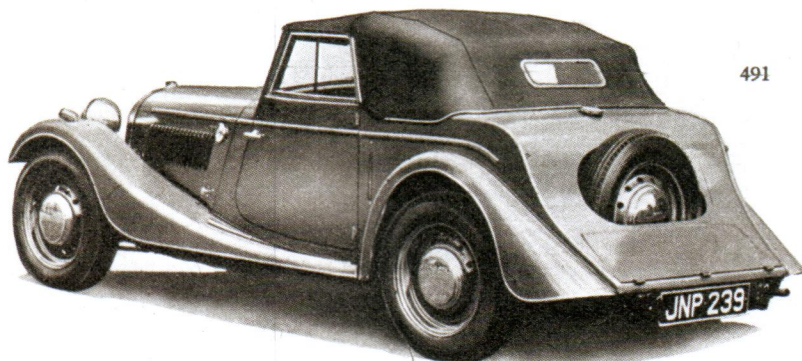
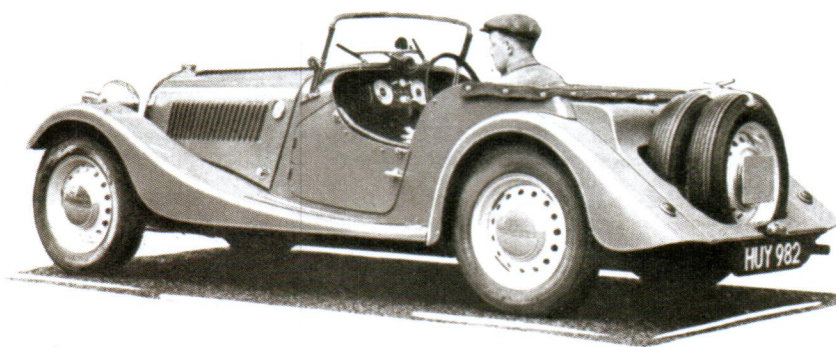
Sidst på året 1933 kom den første firecylindrede trehjuler. Ligner det ikke grangiveligt John Cleese, der har fået stablet fire damer op på den snævre plads?



Modellen her er fra 1936, type F4 med den senere legendariske sideventilede Ford-motor på 1.172 cc. Sådan så trehjulerne derpå stort set uændret ud til de sluttede i 1953.



Gennem alle årene har den uafhængige forhjulsaffjedring med lange fjederben været karakteristisk for Morgan. Her i en version fra 1950.



2-personers roadster, langstrakt 4-personers touring og rigtig cabriolet, sådan kunne den klassiske Morgan fås i mange år. Med ét eller to reservehjul i bagenden.

entusiaster. De tiltrækkes af fuldblods-sportsvognen med dens retrodesign, og især af, at den er skruet sammen så enkelt, at man med almindeligt hobby-værktøj kan skille den ad og samle den igen hjemme i garagen. Ydermere kan alle dele til selv 50 år gamle modeller leveres nyfremstillet fra fabrikken – hvis bare man vil vente længe nok. Det er således overkommeligt for amatører selv at restaurere disse biler til fordums glans. Nogle blandt dette blads læsere vil kalde det usportsligt på den måde at erstatte defekte dele med spritnye.

Her i vort afgiftsplagede land er der lidt over 300 køretøjer registreret i Morgan Club Denmark. Af dem er de 275 mere end 25 år gamle.

100-års fødselaren har således alle årene med stort talent manøvreret forretningsmæssigt og konservativt i krisetider ved at sætte tæring efter næring. Det har især kunnet lade sig gøre, fordi det stadig er den samme familie, som ejer virksomheden.

Den værste trussel fabrikken har været udsat for, kom fra USA i 1980.

En Morgan, som i øvrigt var illegalt importeret fra Canada, holdt for rødt og blev påkørt bagfra af en lille lastbil. Den blev så påkørt bagfra af 55 ton tung gravemaskine, og det hele brød i brand. Morganmandens hænder blev alvorligt forbrændt, og han lagde sag an mod fabrikken, idet hans advokat påstod, at fabrikanten var skyld i det hele, fordi benzintanken var placeret, som den var i bagenden. Han forlangte et astronomisk beløb i erstatning. Heldigvis vandt Morgan Motor Company retssagen. Der blev voteret i 9 timer, og det kostede fabrikken 2 mill. kr. til advokater. Havde Morgan tabt, var virksomheden gået fallit i 1983.

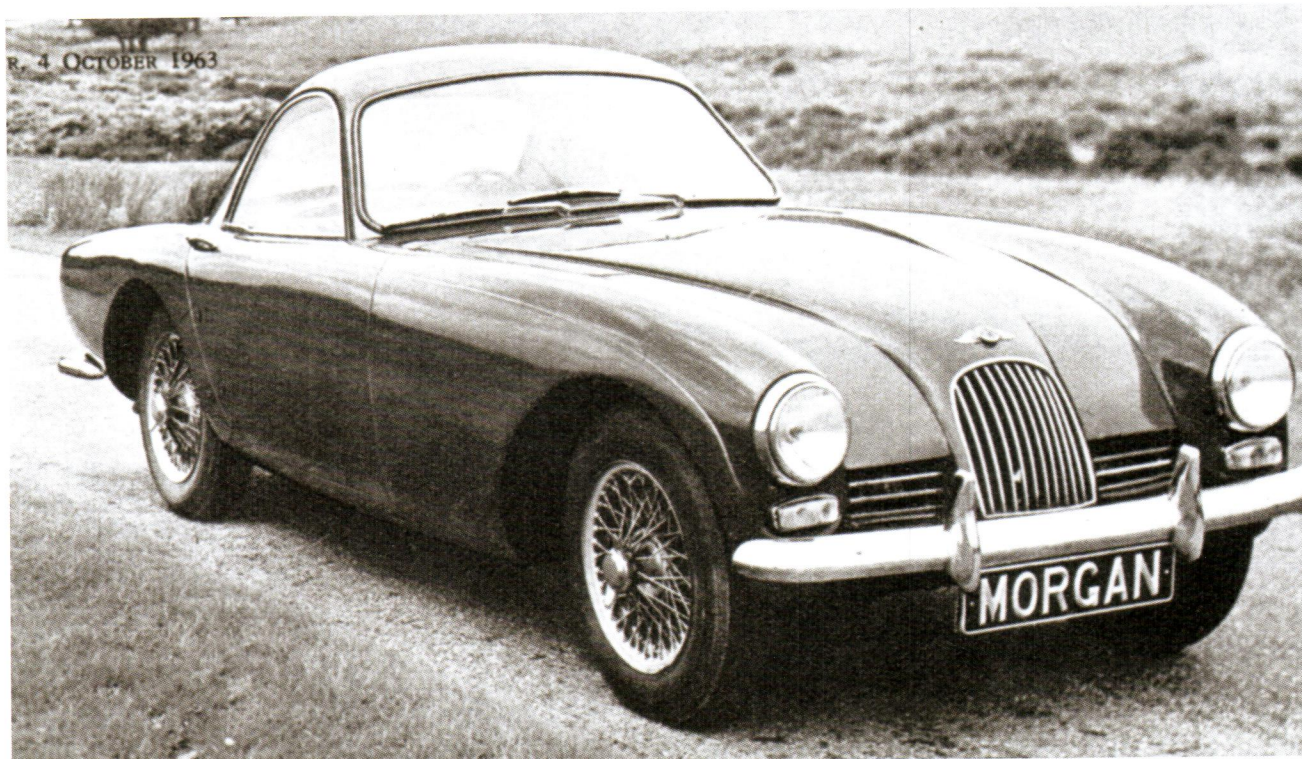
Morgan Motor Company Limited laver nu 15 færdige biler plus reservedele til yderligere en om ugen. Så vidt vides tjener de penge på alle bilerne nu. Også reservedele er vist blevet en god forretning. Priserne er i hvert fald næsten fordoblet på fem år.

Hvordan det i virkeligheden går, det ved kun familien Morgan. Men spørger du manden på fabrikkens gulv, så "går det fornuftigt nu".

Så Morgan skal nok længe leve.

Tillykke med de 100 år.

...



Med mellemrum har Morgan forsøgt sig med andre karrosseriformer end den klassiske. Som Plus Four Plus i 1964 med et nydeligt glasfiberkarrosseri. Men det var ikke lige det, kunderne ville have.

Forhandlingen i Danmark

Den første Morgan synes at være kommet til Danmark midt i tredverne og har været en trehjuler, indført af motorsportsmanden og mc-fabrikanten Ib Krøyer Christensen. Den var med kølermaskering, altså ikke typen med fritliggende mc-motor, tilsyneladende en tidlig 4-personers model F4, det vil sige med den lille, sideventilede Ford motor. Den supplerede fra 1933 modelerne med de udenbords motorcykelmotorer. Sideløbende med fabrikationen af Dania motorcykler af engelske dele indførte Krøyer stykvis enkelte M.G. og Riley, og altså også denne Morgan. Hvem den blev solgt til vides ikke.

Den løjerlige Mr. Norton (Johan C. Jensen) skrev i en af sine udmærkede artikler i dagspressen i tresserne begejstret om den trehjulede Morgan. Det fremgik ikke tydeligt om han selv - eller eventuelt hans far - havde ejet sådan en, men han mere end antydte at han i hvert fald havde prøvet at køre den. Citat: Det der gjorde en Morgan mere attraktiv end nogen anden »cyclocar« var dens helt enestående vejbeliagenhed, som man måtte opleve for at tro på. Det forekom helt usandsynligt med så let en bil og med kun tre »poter« i alt.

Vægtfordelingen var så fint afstemt, at man med fuld kontrol over køretøjet trygt kunne gå ind i hårde sving på løse veje med mere end 100 km i timen og altid føle, at baghjulet fulgte rigtigt med. Denne lille og i ydre beskedne bil ... vil blive mindet i taknemmelighed af en Mr. Norton og alle andre fartglade som alle tiders stik-i-rend dreng.

Citat slut. Artiklen var illustreret med et fabriksbillede af en 1918 Sport Grand Prix-model; Mr. Norton havde tilsyneladende ikke noget righoldigt familiealbum. Også når han udtrykkeligt skrev om egne eller faderens køretøjer var det illustreret med fabriksbilleder. Også en firehjuler kom hertil før krigen. Den blev kørt i et par isløb i vinteren 1939-40 af en Bjerre André. Han deltog i det stort anlagte til fordel på Finlandshjælpen på Sortedamsøen i København 18. februar 1940, arrangeret af Berlingske Tidende og Politiken i fællesskab, og i et isløb på Frederiksborg Slotssø en uge efter, men kunne ikke gøre sig gældende over for de mere drevne M.G.-kørere.

Der var formentlig tale om den 4/4 Series I med chassissnummer 120, der i dag ejes af Paul Andersen, Fåborg. Efter chassissnummeret fremstillet december 1936, og efter de danske papirer første

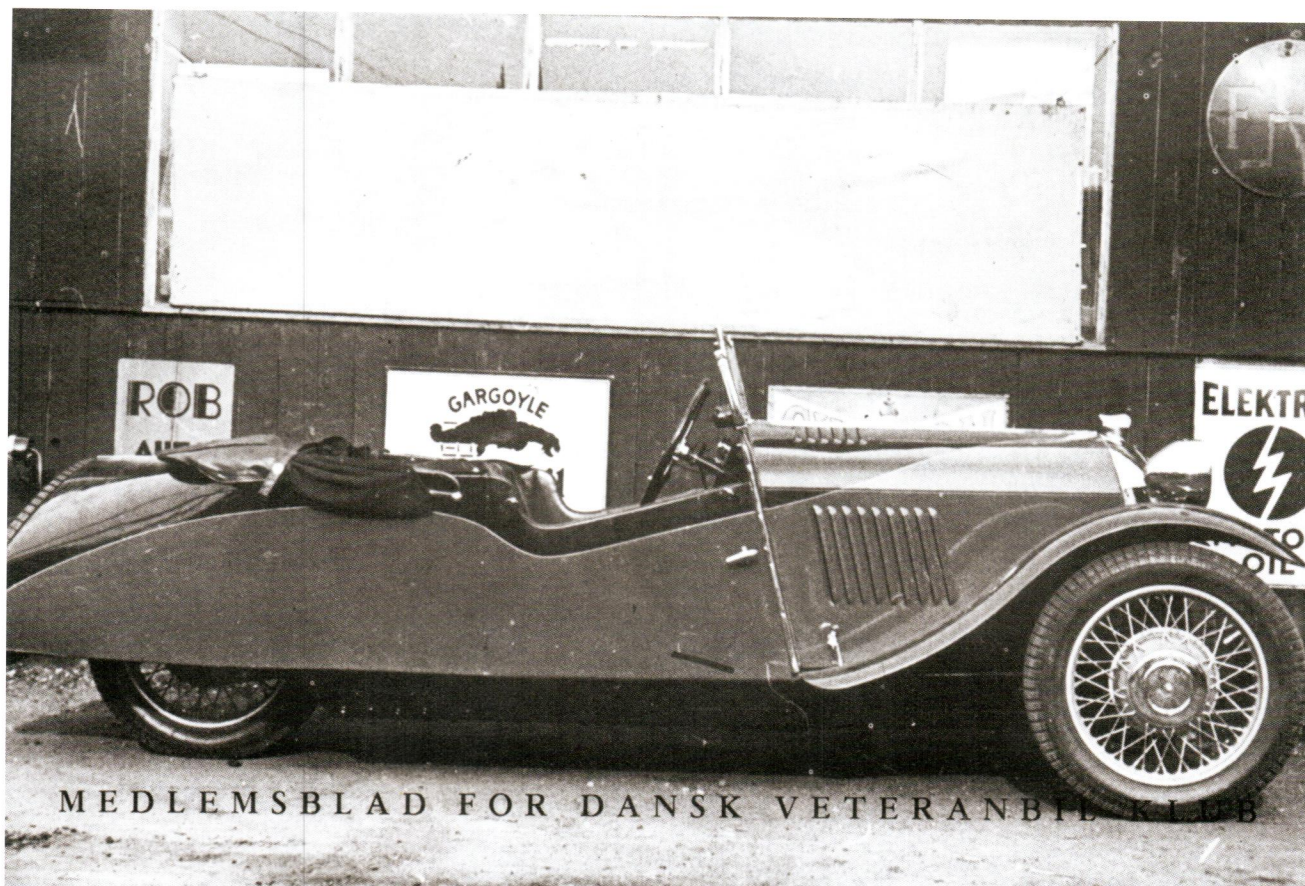
gang indregistreret her i landet 11. maj 1938 med K 2750. Til hvem vides ikke. Paul Andersen købte den for mange år siden af Poul Jensen, Stege, der havde byttet sig til den hos Aage Louring for en flok motorcykler.

Paul Andersen oplyser at som noget usædvanligt er chassiset intakt, det plejer at være rustet bort, intakt er også al mekanik. Motoren er den berømte og særdeles anvendelige Coventry Climax halvtopper.

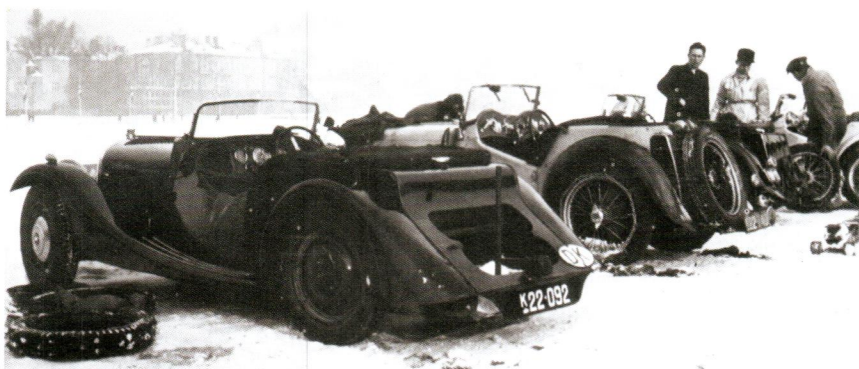
Søren Moesmann har forsket lidt i forhandlingen efter krigen, men det har ikke været helt nemt. Organiseret import er tilsyneladende først begyndt i 1959-60, af Jyllands-Postens motormedarbejder Torben Krogh. Han indførte bilerne, men beskæftigede sig ikke med service eller reparation. Krogh oplyste midt i firserne at han havde solgt 50-60 biler.

Vi har imidlertid fundet ud af at et firma ved navn Tas Motor Co. A/S, Rantzausgade 57 på Nørrebro i København, før det stod som importør.

I 1981 kom Alan Hall til Danmark fra England og oprettede efter aftale med Krogh og med fabrikken Morgan Service Agentur sammen med Bjarne Jespersen. Efter Jespersens død i 1986 drev Hall virksomheden alene.



Uden for Ib Krøyer Christensens værksted i barakkvarteret ved Lyngbyvej i København er en fabriksny trehjuler af de første med 4-cylindret motor fotograferet. Formentlig indført af ham selv med salg for øje. Mere ved vi egentlig ikke. Gør andre?



Man hørte vist aldrig før eller siden til den Bjerre André, der i februar 1940 forsøgte sig med en Morgan i isløb på Sortedamssøen i København (billedet) og på Frederiksborg Slotssø. Altså efter krigsudbruddet, men inden besættelsen, og i en af de berømte eller berygtede isvintre. De rutinerede M.G-kørere Vilh. Nellemann Jr., Børge Sloth og Torben Strand rendte fra ham.

Det er sandsynligt at eksemplaret er det Paul Andersen har nu.

Torben Krogh døde i 1988 og Alan Hall overtog efter aftale med Peter Morgan nu også importen.

Firmanavnet blev i 1989 Dansk Morgan Agentur ved Alan Hall.

Søren Sørensen overtog firmaet i oktober 1994, da Hall rejste tilbage til England.

Alan Hall beretter i følge Søren Moesmann at han i 1989 opdagede at stå som dansk agent for Morgan, uden at Peter Morgan havde fortalt ham det.

Er der lidt forvirring om forhandlingen har fabrikken derimod altid været omhyggelig med at registrere hvem hver enkelt bil blev solgt til. Med stelnummer, karrosseriform, farve og fabriksmonteret ekstraudstyr. Listen kan være lang - ting som er en selvfølge på andre biler kan være ekstraudstyr på en Morgan. For eksempel dørgreb.

...



Ved Morgan-stævnet i Tivoli 14. juni vil man kunne se den avancerede Aeromax, der faktisk er i produktion.

Lidt teknik

Da Morgan byggede den første bil til eget brug satte han en 7 hk luftkølet V2 Peugeot motor i den. Egentlig tiltænkt en motorcykel. Den havde de drilagtige snorkeventiler i indsugningen, men stor fordel af en rigtig Longuemare karburator med svømmerhus og svømmer.

I 1910 udtog han patenter, og tegninger blev fremstillet til den bil, der blev færdig samme år. Der var kun plads til føreren. Næste år havde han to modeller udstillet på Motor Show i Olympia. De havde henholdsvis en 1-cylindret 4 hk og en 8 hk V2 JAP motor (det er muligt at det skal forstås som hhv. 400 og 800 ccm).

I 1912 kom den første topersoners model. Nu blev afsætningen så god at Morgan byggede egen fabrik i Malvern, hvor det hidtil var foregået i en gammel skolebygning. Faderen med det imponerende fornavn Prebendary blev kassimester. I 1918 udvidedes fabrikken betydeligt og op gennem tyverne blev der bygget over 2.000 biler om året.

Konstruktionen var højst særpræget. Undervognen var en U-formet, bred stålvanne med krydsforstærkninger. Fortil med motoren, bagtil med det 3. hjul hængende i to kvartelliptiske blad-fjedre.

Forhjulene var, som et af mærkets kendetegn gennem mange år, uafhængigt affjedret med lange skruefjedre til tryk og træk.

Fra koblingen i svinghjulet førte en aksel til en tottrins gearkasse - uden bagegear. Kraften overførtes til baghjulet med to kæder, en på hver side.

Der var ingen døre i det lave aluminiumskarrosseri, og man nåede nemt gearstangen udvendig på højre side. Håndbremsen sad derimod indenbords og betjente en båndbremse på mellemakslen før gearkassen. Fodbremsen virkede kun på baghjulets tromle.

Blandt de mange mc-motorer, Morgan anvendte, var i tyverne den fine schweiziske Motosacoche i en vandkølet V2-version.

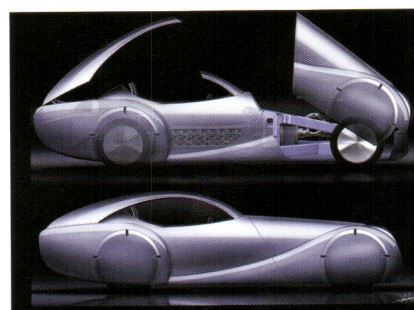
...

Morgan i Tivoli

Tivoli i København har været skueplads for mange motorbegivenheder og lægger i denne sæson grus til flere, blandt andet med Porsche og med Morgan.

De fleste store udstillinger af biler og motorcykler før Forum åbnede i 1926 blev holdt i Tivolis fine, gamle koncertsal, og adskillige motorløb har haft mål i Tivoli. For eksempel Skagen-løbet 1914.

Morgan-folket invaderer Tivoli søndag den 14. juni, og der vil blandt andet blive lejlighed til at se en Aeromax. Morgan er også et af temaerne på Galopbanen i Klampenborg i år, og talløse andre steder i mange lande.



I produktion er derimod ikke eksperimentalbilen Life, der åbenbart skal demonstrere at Morgan er med på noderne med en miljørigtig letvægtsbil med ganske lille motor. Formgivningen ligner ganske meget ingeniør Lansners Myreægget, som han tegnede og fik bygget hos Nørrebro's Karrosserifabrik nogle år efter besættelsen på grundlag af en førkrigs BMW 328.

Morgan er desuden hovedfigur på plakaten for årets Copenhagen Historic Grand Prix. Der er også i jubilæumsåret kommet to ny bøger om Morgan, den ene med Charles Morgan som medforfatter. Find dem på nettet på fabrikkens hjemmeside.

Tyske prototyper



Specialudstillingen af strømlinjebilerne i underetagen havde Mercedes' W196 Grand-Prix-racerbil fra 1954 i centrum. Bemærk søjlerne, der tydeligt viser bygningens fortid som pakhús.



Tekst: Svend Carstensen

Fotos: Svend Carstensen, Bjarne Balling

Hvad gør man, når man, som jeg, er interesseret i aerodynamiske biler, og man falder over en oplysning på internettet om, at der er en særudstilling af sådan nogle på et museum i Hamborg – et museum som man i forvejen har på »to visit«-listen?

Min første tanke var straks at kigge i kalenderen for at se, hvornår jeg havde mulighed for at tage til Hamborg. Den næste var at overveje, om ikke et par gode venner kunne overtales til at deltage – også i omkostningerne. For at springe til resultatet af tankerækken: den 14. marts drog 16 mand til Hamborg pr. bus, de fleste af os medlemmer af kustodekorpset ved Sommers Automobil Museum i Nærum – også museumschefen selv bærede os med sin deltagelse (selv om vi skulle af sted ukristeligt tidligt om morgenen!). Der var således lagt op til en både hyggelig og udbytterig tur, og forventningerne blev indfriet i fuldt mål.

Nå, glemte jeg at sige, hvad det var for et museum i Hamborg? Det hedder Prototyp, og det er etableret af to tyske herrer, der har samlet en del sjældne køretøjer, overvejende – som navnet antyder – prototyper af især tyske sports- og racerbiler. I ved godt, hvad en prototype er, ikke? Netop, en bil der er fremstillet i hånden i et enkelt eller få eksemplarer som forstadium til en eventuel serieproduktion. Hvis den påtænkte serieproduktion så ikke bliver til noget, så er prototypen ofte en sjældenhed.

Alene museets faste udstilling er dermed meget interessant, også fordi den er suppleret med en række beslægtede genstande i form af bøger, plancher, motorer, papirer etc. med relation til de udstillede biler. Med min interesse i strømlinjede karrosserier var særudstillingen så et ekstra krydderi,



Prototyp har til huse i et gammelt, tidligere pakhus, der er renoveret fra inderst til yderst, og som danner en effektiv kulisse om bilerne.

og som Tatra-entusiast syntes jeg naturligvis, at den mest interessante bil af dem alle var den udstillede Tatra 87, selv om – eller snarere netop fordi – den ikke er en prototype.

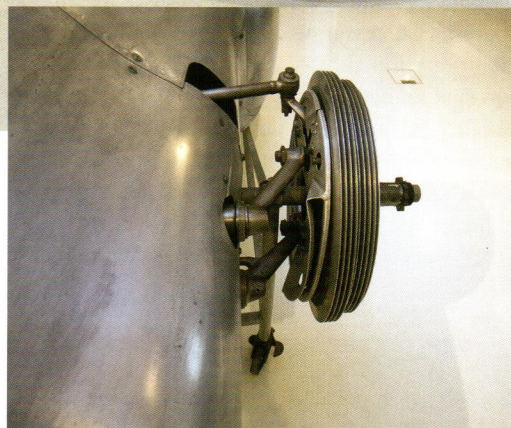
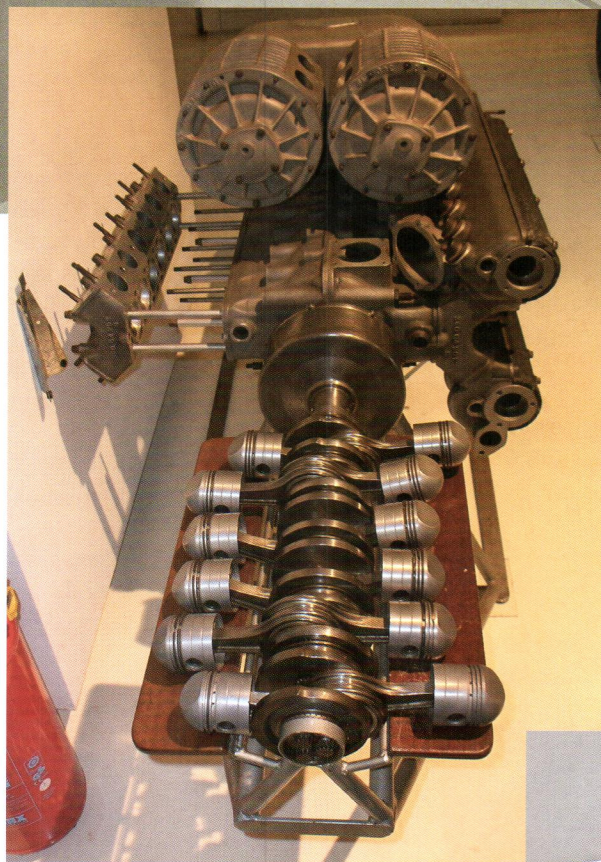
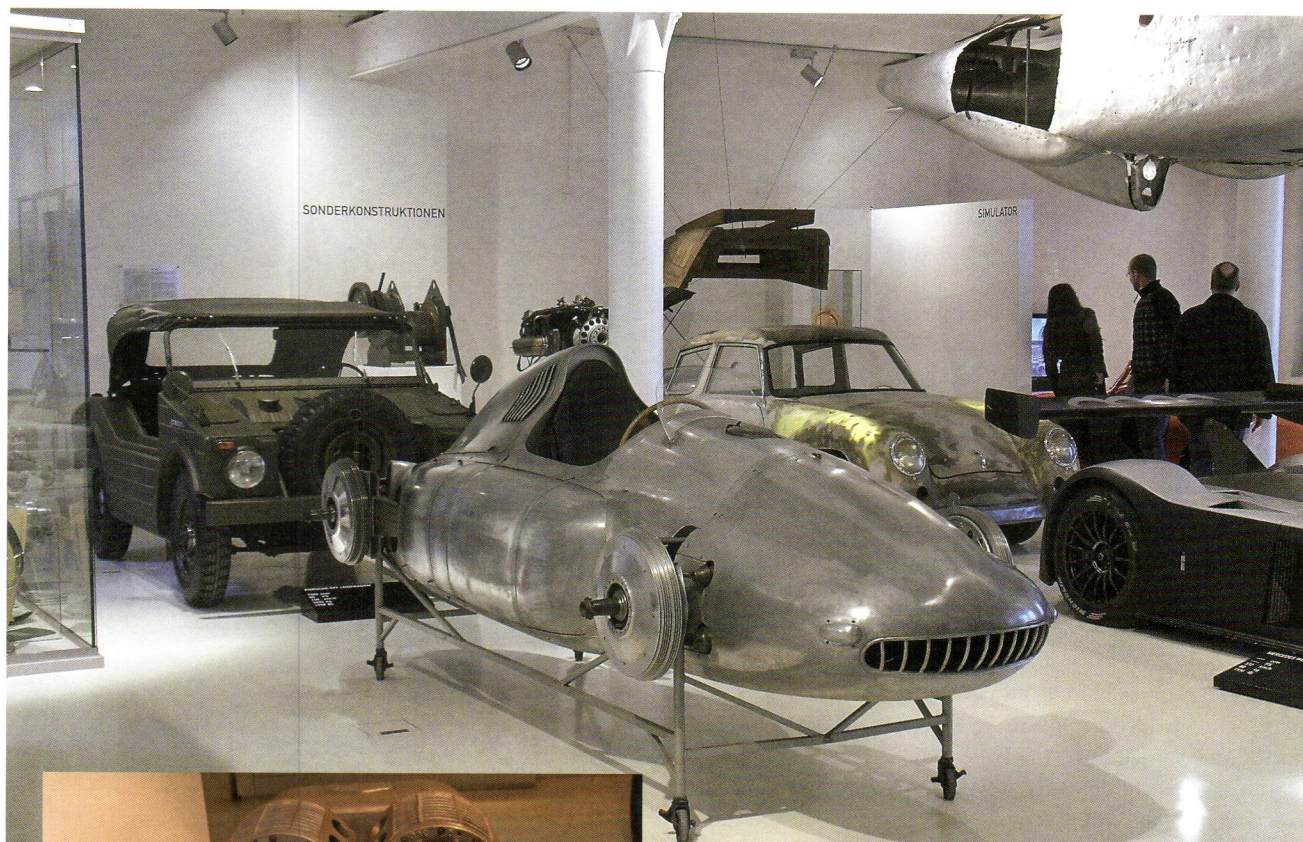
Museet er indrettet i et tidligere pakhus i Hamborgs såkaldte »Speicherstadt«, der er en seværdighed i sig selv. Den ene af stifterne af Prototyp er arkitekt af profession, og det ses på hele indretningen, der er gennemført og omhyggeligt designet ned til mindste detalje.

Et besøg kan absolut anbefales, også selv om særudstillingen med de strømlinjede biler nu er forbi.

Se selv nærmere på Prototyps hjemmeside: www.prototyp-hamburg.de.



En af museets virkelige perler er denne specialmodel på VW-basis, der var bygget til landevejsløbet Berlin-Rom i 1939.



En sjældenhed er denne Cisitalia 360 racerbil fra 1946 fra Ferry Porsches tegnebræt. 1,5 liters, 12-cylindret, vandkølet boxermotor med kompressor; 385 hk. Til Porsche- og VW-entusiaster: bemærk forhjulsophænget!

Denne lille Spatz med plastickarosseri og 1-cylindret F&S-motor fra 1956 er ganske vist ikke en prototype, men en sjældenhed i dag (artiklens forfatter er Tatra-nørd, og han bemærker lige, at Spatz'ens chassissamme er konstrueret af Hans Ledwinka, tidligere Tatra-chef-konstruktør).



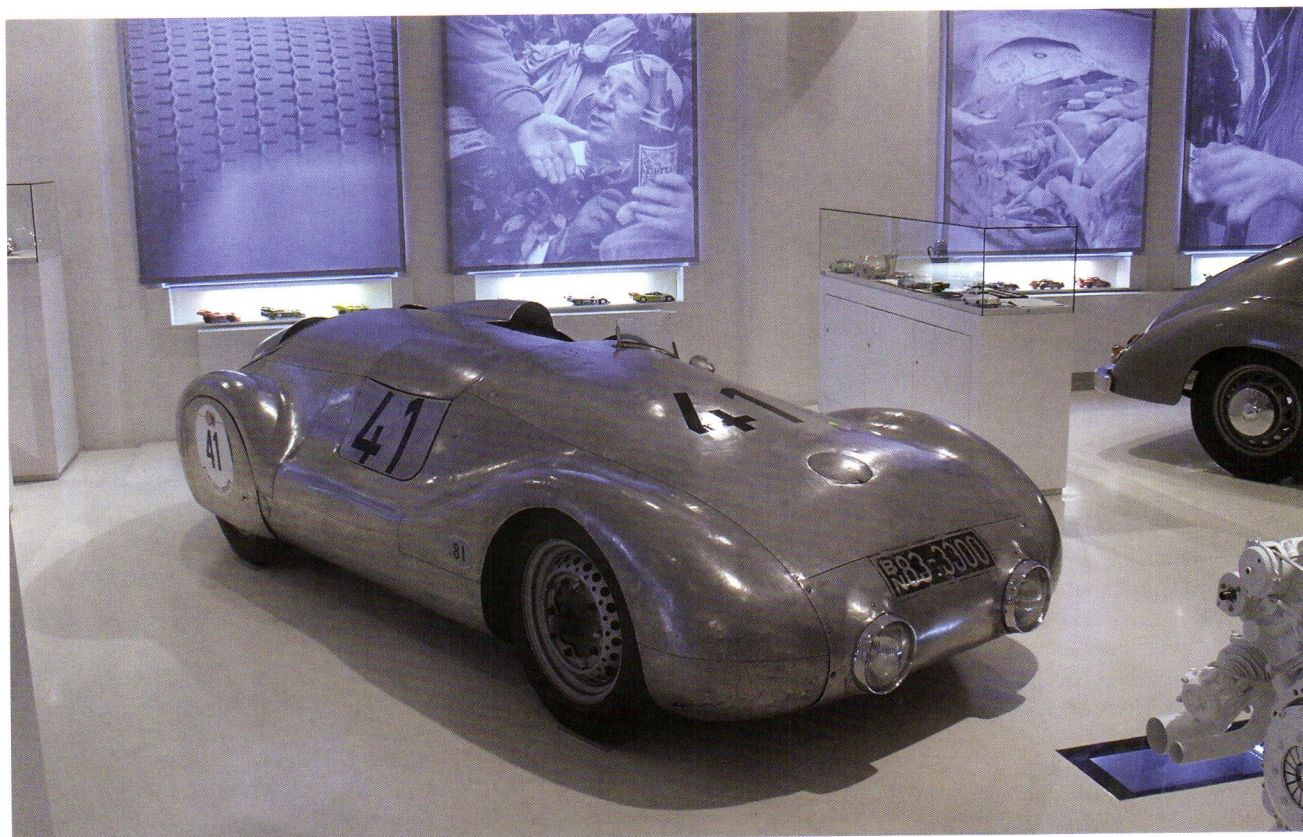


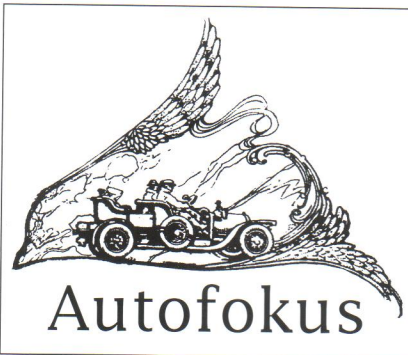
Det italienske bud til Berlin-Rom-løbet var denne Lancia med karrosseri af Pininfarina, som oprindeligt ejedes af Mussolinis svigersøn og Italiens udenrigsminister, Grev Ciano.

Forrest en rigtig prototype, nemlig Sagitta, der er bygget på en VW-platform.

Gennemført design: selv caffè-latte'n serveres med logo!

Petermax Müller var mester for denne (og andre) specialbil, der er konstrueret i 1949 som verdensrekordvogn. 1100 ccm, 78 hk, 550 kg og 215 km/h.





Om hvordan regeringen i Washington laver om på bilindustrien i Detroit

I en særlig miljøorienteret udgave af TIME Magazine, 13. april 2009, fortælles om hvad der konkret sker fra præsident Obamas hånd (og ånd) for at sikre at Amerikas bilindustri og ikke bare de udenlandske konkurrenter eksisterer om tre år, når markedet vender. TIME Magazine beskriver, hvad den amerikanske regering har gjort ved især GM og Chrysler for at bygge bro til fremtiden, hvad klart er formålet. Obama's Task Force, som 'styrken' kaldes, forekommer at være et regulært 'tæskehold', idet man *aktivt og operativt* griber ind i ledelserne i virksomhederne, især GM og Chrysler. Således er GM's absolutte topchef, bestyrelsesformand og administrerende direktør Rick Wagoner, blevet bedt om at tage sit gode tøj og gå, og som Obama offentligt sagde, mens han de facto 'dødsdømte' Wagoner, dette var ikke ment som en dødsdom over Mr. Wagoner, som havde givet sit liv til GM, men det ville kræve en anden vision og en ny strategi at skabe et fremtidens GM. Præsident Obama (!) udnævnte derefter GM's nummer to Frits Henderson og bad ham: 1) grave dybere 2) gå hårdere frem og 3) gøre det hurtigere.

Tæskeholdet præsenterede så en 'hidsig' huskeliste til GM: Mindsk omkostningerne til arbejds løn og til pensionisternes sygeforsikring, reducer gæld markant, opgiv eller sælg de 'langsomme' bilmodeller, reducer antallet af forskellige modeller i sortimentet og antallet af forhandlere. Såfremt GM, altså firmaet selv og dets ejere, aktionærerne, fagforbundet United Auto Workers (UAW) og obligationsejerne (mest banker) undlader at udføre de pålagte ændringer, vil regeringen pr. 1. juni lade GM gå i betalingsstandsning og forlange virksomheden opdelt i syge og raske enheder. Man vil tillige overføre andre usunde objekter til denne 'skraldespand', såsom Hummer, Saturn og pensionisternes sygeforsikringer, sælge fra i småbidder, hvad sælges kan, og som ikke igangværende eller slet og ret lukke 'skidtet' gennem konkurs.

På den måde slipper GM – altså virksomheden med dens arbejdspladser, ikke dens ejere, eventyrlig billigt. Det ny GM vil herefter være delvist ejet af obligationsejerne og UAW med sine 62.000 ansatte i GM, og det ny selskab vil kunne fortsætte med de sunde mærker, som Chevrolet, Buick, Cadillac, Pontiac og GMC, som nyder prestige og som har eksportpotentiale til vækstmarkederne i Asien. Chrysler fik tredive dage til at indgå partnerskab med FIAT eller ende på bilkirkegården sammen med American Motors, Packard og Studebaker. Et samarbejde med FIAT kræver genforhandling med UAW. Hvis Chrysler får FIAT - med alle sine små økonomiske modeller - med på ideen, vil Obamas tæskehold udvirke et statslån på \$ 6 milliarder. Det er medgiften for at slippe af med den grimme brud, The Ugly Bride. Kapitalfonden Cerberus, der ejer Chrysler, må derefter forlade virksomheden uden en klink og anse fondens \$ 7,4 milliarder investering for tabt. Ford er gået fri af tæskeholdet indtil videre, idet man stadig har orden i eget hus.

Et skridt ad gangen

Udsigterne for amerikansk bilindustri er således en meget radikal omlægning, men der er altså stadig noget, der hedder dagen og vejen. GM har fået kunstigt åndedræt siden 19. december og fik frist til 31. marts til at finde på en overlevelsplan. Planen viste selvfølgelig det ønskede resultat, hvad krisepåplaner ofte gør, i dette tilfælde fortsat eksistensmulighed. Det fik virkelig tæskeholdet op af hullerne. Hvordan kunne GM tillade sig at regne med et tab i markedsandel pr. år på bare 0,3 %, når man de sidste tredive år hvert år i snit havde mistet mere end det dobbelte, nemlig 0,7 %. Ydermere var GM's salg i marts 40 % under det sæsonkorrigerede gennemsnit. Tilmed lå GM's udnyttelse af sine produktionsfaciliteter på under 60 %, hvor 80 % eller derover er normalt og en økonomisk nødvendighed; en væsentlig årsag til GM's ildebefindende. Lagerdagene hos forhandlerne desuden 100 dage mod normalt 60. Branchen er således langt fra i smult vande.

Hverken fagforbundet eller obligations-ejerne er særlig veltilfredse med tæskeholdets fremgangsmåde. UAW føler sig især forurettet, fordi man har accepteret en uendelig række af tilbageleveringer af opnåede fordele over de sidste tyve år (hvad måske siger noget om, hvor længe der reelt har været noget grundlæggende galt, red.) For denne seneste krise gik forbundet med til at forlænge kontrakten fra 2007, hvilket faktisk reducerede Detroit's arbejdsomkostnin-

ger pr. bil til kun et par hundrede dollar over Toyotas og andre udflytterfabrikkers. Det er ikke nok, fastholdt tæskeholdet, kunderne er villige til at betale mere for et udenlandsk bilmærke og Detroit er nødt til at tjene mere på egne hjemlige mærker, hvis de skal blive levedygtige i det lange løb.

Bilsalget vil stige markant

Neutrale økonomer og analytikere verden over er enige om at den verdensomspændende bilindustri er på kanten til et nyt opsving i efterspørgslen. Den amerikanske regering er følgelig opsat på, om Detroit vil være i stand til at drage nytte heraf. Alle-rede i 2012, altså om tre år, er USA tilbage på næsten normalt bilsalg - altså ingen depression denne gang. Nu har amerikanerne det sidste par år udskudt at købe ny bil som følge af arbejdsløsheden og de manglende kreditmuligheder. For otte-ni år siden solgtes over 16 millioner køretøjer årligt. Nu har disse millioner af personbiler og små pickupper nået enden på deres nytteværdi. Amerika er i dag en rullende bilkirkegård, siger Mr. Buscher, Summit Auto. Om to år ruller der 35 millioner mindst ti år gamle biler rundt på vejene. "Vi har sgu ikke engang gaffertape nok til at holde sammen på så meget 'junk'". Der kører i alt 250 mio. biler rundt i Amerika, 5 % skrottes hvert år, selv med forbedret holdbarhed, ting slides nu engang. Det giver en efterspørgsel på 12½ million biler, men der produceres kun 9. Ydermere vokser totalmarkedet, idet der er en tilgang af nye bilister på ca. 2 mio. om året. Endelig planlægger kongressen en skrotpræmie på mellem \$3.000 og \$5.000. Enhver bilvirksomhed, der er i gang i 2012, vil således kunne få en del af kagen, men det vil være en formindsket og genoplivet amerikansk bilindustri, der vil være i stand til at følge op på de udenlandske mærkers indtrængen.

Forbrugeren har vundet

Uanset hvem der sætter sig størst fodaftryk i markedet vil det købende bilpublikum være vinderne. Vi vil se bedre byggede og mere brændstoføkonomiske biler. Udfordringen til Obama og hans tæskehold er at sørge for at nogle af dem kommer fra Detroit.

- og hvad har det så med bilhistorie eller gamle biler at gøre, vil nogen måske spørge? Det får det engang.

Claus Frausing stillede skarpt på den automotiv verden.

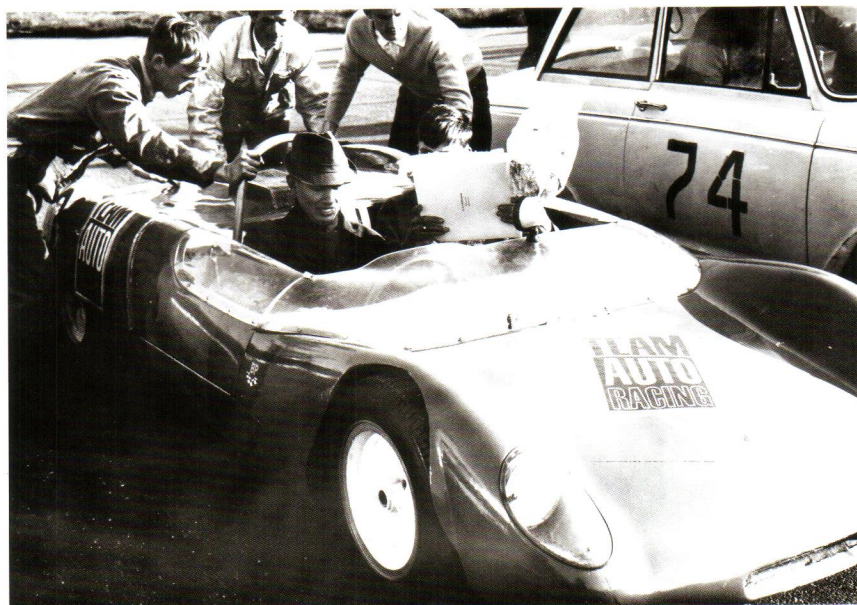
Mere racertrilogi

Til de fjollede fejl i sidste blad hørte at der ikke var forfatternavn på stykket om en ny racertrilogi.

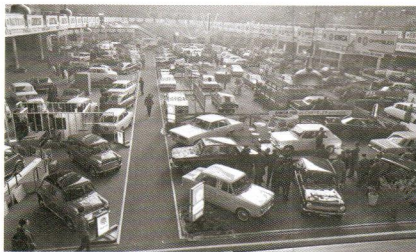
Så meget mere tosset som det indeholdt en efterlysning af mere materiale.

Men forfatteren er altså Carsten Frimodt, og man kan nå ham på adressen Grønnemose Alle 112, 2860 Søborg, telefon 39691490 eller e-mail carsten.frimodt@yahoo.dk

Vi benytter lejligheden til at bringe et fotografi mere, og teksten til det lyder: Det ny, åbne vidunder Lotus 23 brillede med Ole Vejlund i brønden til Ringens åbningsløb i 1965. Her kører vinderen Ole ud på æresrunde iført sin klædelige hovedbeklædning og omgivet af sit team (Vejlund).



- Fy slemme dreng!
Vær glad over det kun er en gammel bil!



Da der beklageligvis var »forsvundet« en stor bid af teksten i Morten Alstrups artikel i aprilbladet om biludstilling i Forum, bringer vi artiklen igen i sin fulde udstrækning.

Biludstilling for 40 år siden

Tekst: Morten Alstrup

Foto: Holger Møller-Nielsen

Denne artikel opstod egentlig ved et tilfælde. Det gjorde dens emne derimod ikke. Emnet har givetvis været nøje planlagt helt ned til mindste detalje.

Vi taler om den biludstilling, som i 1968 blev holdt i Forum i København. Der er sikkert nogle af vore måske ikke ældre, så dog modne medlemmer, som besøgte udstillingen.

Selv tror jeg, at det var i vinteren 1984/85, at jeg første gang var til en decideret biludstilling. Jeg havde et par gange tidligere været til racerbilsudstillinger, men da de fandt sted herhjemme, var de i sagens natur meget beskedne i omfang. Det var noget andet med den udstilling jeg for 25 år siden så i Bella Centeret. Vi var taget af sted med bus fra Horsens Banegård tidligt en søndag morgen og var hjemme sent igen. Og hvor man havde indtaget først morgenmaden og siden aftenmaden i DSB-færgens cafeteria.

Skal jeg være ærlig, så var det ikke de egentlige brugsbiler eller nyheder, der havde min interesse på den udstilling – og sådan er det i øvrigt også med de udstillinger, som jeg hvert andet efterår besøger i Herning. Men når jeg som forleden pludselig bladrer forbi en række af Holger Møller-Nielsens negativer med motiver fra den 20. internationale biludstilling i Forum i 1968, ja, så kan jeg ikke lade være med at stoppe op og studere det, som havde sat sig fast på celluloiden.

”Der var en pressedag, inden selv udstillingen åbnede for publikum,” husker Holger Møller-Nielsen i dag. ”Det gjaldt om at få skudt nogle billeder, og så ellers se at komme tilbage til Århus, få filmen fremkaldt og få fremstillet pirafttryk, så det hele kunne være i Jyllands-Posten dagen efter.”

På udstillingen fandt man naturligvis alle periodens hverdagsbiler, som

Simca 1000, Fiat 124 og Opel Rekord, men der var også nogle interessante trækplastre – biler, som hr. og fru Danmark ikke normalt så på gader og veje, og som Holger Møller-Nielsen derfor rettede optikken imod.

En af dem var den mørke E-Type, som stod på den kombinerede Daimler- og Jaguar-stand. I hjørnet af forruden kan man se en sirlig skrift, der fortæller, at priserne for modellen begyndte ved 82.733 kroner. Og E-Typen virkede dragende på den entusiastiske fotograf, for i modsætning til alle de andre modeller, han forevigede, nøjedes han her ikke med et profil- eller et skråt-forfratofoto, men skød også bilens front i høj-kantsformat for virkelig at understrege den lange, lave front.

Der var også andre sjældenheder på udstillingen. På sin stand havde Erla Autoimport midt imellem sine Crown-modeller lavet et podium, hvor kanten var dekoreret med tykke bambusrør, og hvor man kunne se Toyotas første bud på en sportsvogn, den sjældne 2000 GT.

Saab havde ligeledes en sportsvogn på sin stand, og også her var man godt klar over det trækplaster, som sådan et køretøj udgjorde, for det runde podium var afgrænset af en snor, som det gamle rally-es Erik ”På Taket” Carlsson på pressedagen forcerede for at posere med modellen. Ligeledes kunne man på BMW’s stand opleve den 1600 GT, man havde overtaget ved købet af Glasfabrikken.

En ting var de biler, som blev vist frem. Noget andet måden og formen, man dengang gjorde det på. På nogle områder er der mange lighedspunkter med praksis anno 2009, men der er også markante forskelle.

Ophængt i loftet var der en lang række aflange skilte med navnene og logoer-

ne for de udstillede biler, og lige under disse skilte var der nogle mindre skilte, hvoraf navnet på det importerende firma fremgik. E. Sommer under Jaguar, DOMI under Morris og så fremdeles. Ikke just en information, som ret mange importører i dag finder interessant at viderebringe publikum.

Dekorationen var også mindre prangende og mere enkel med plakater og skilte ophængt på bagvæggene ved de stande, som befandt sig yderst i Forums udstillingshal. Oven over en Sunbeam Rapier kunne man eksempelvis se et skilt med teksten ”Britisk bilkvalitet i topklasse” – lidt ironisk, ikke bare når man tænker på den fremtid kvaliteten fra øgruppen gik i møde, men også når man tænker på, at Chrysler fire år tidligere havde købt en andel af Rootes-gruppen.

Udstyr blev der også præsenteret på forskellige af udstillingens stande. Både Volvo og Ford viste eksempelvis reserveredunk til benzin frem, men der var markant forskel i udformningen. Ford havde den nærmest klassiske, kvadratiske, hvor hældetuden kunne tages af og anbringes sammen med håndtaget, mens Volvo havde hele to modeller, der var udsat for hver deres specielle formgivning. Den ene model havde tillige nedfældeligt håndtag.

Men der var også udstyr, der ikke udelukkende var af praktisk karakter. Ford fremviste således pynteringe, der kunne peppe den del af den sorte stålfælg op, der var synlig mellem dækket og navkapslen... Unægtelig noget andet end de 17, 18 og 19 tommer aluminiumsfælg med lavprofil dæk, som unge bilkøbere med kasketten omvendt på hovedet drømmer om nu om dage.



Tur til Strøgers Museum



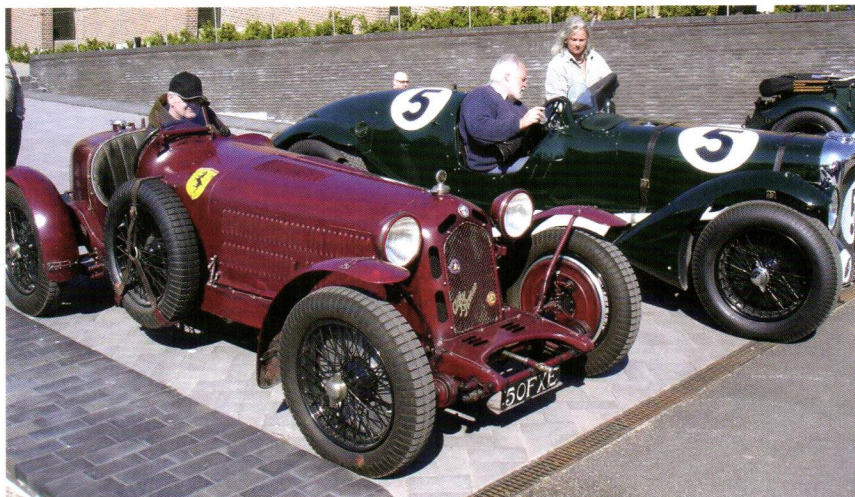
Med de skæve bygninger i baggrunden og Opel Kapitän 1939 i forgrunden.

Tak til Poul Henning, Arne og andre som lavede en tur til Strøgers museum, hvor vi mødtes lørdag den 4. april ved Bellinge Brugs til formiddagskaffe med rundstykker. Derefter kørte vi ad en skøn tur op forbi Langesø, hvor vi for det meste fulgte »Marguerit-ruten«

og efter en lang tur nåede til Vedstårup teglværk. Vi spiste vores medbragte mad udendørs i et smukt solskinsvejr før vi gik indenfor og fik en fornøjelig og humoristisk omtale af de forskellige biler af Jørgen Strøjer, som også startede de forskellige gamle racere op.

Tre af dem blev kørt udenfor, da Jørgen havde nogle englændere på besøg, som skulle »teste« dem ude på landevejen, så vi fik en ekstra oplevelse ud af det, før vi drak vores eftermiddagskaffe, så vi igen kunne køre hjem.

Mvh Freddy Pedersen



Alfa Romeo grand prix racer og Lagonda i kopiversioner prøvekøres.

Maden indtages mellem Chevrolet Impala 1961 og Ford Mustang HT289 1966.



Virksomhedsbesøg hos MB Motor i Græsted

Torsdag den 23. april 2009 havde MB Motor inviteret DVK's medlemmer til at besøge virksomheden. Hele 56 DVK-medlemmer havde takket ja til den invitation, og selvom der oprindeligt var sat et loft på 30 medlemmer, blev "kapaciteten" løbende udvidet lidt, da interessen for arrangementet var overvældende. DVK-medlemmerne blev budt på middag med øl, vin og vand samt efterfølgende kaffe og kage. Det var dejligt at se så mange glade mennesker, der hyggede sig sammen i 3 timer.

Der mødte et væld af veteraner og klassiske biler op, da mange havde valgt at følge opfordringen til at komme i gammel bil.

Interessen for virksomheden var stor, og der blev stillet en mængde spørgsmål til de forskellige typer af arbejde, der udføres i virksomheden. Især testudstyret indenfor bilers justering og fejlsøgning samt dynamometeret/rullefeltet afledte mange spørgsmål.

Mange benyttede også lejligheden til at gå en tur rundt på P-pladsen, der var fyldt til randen med gamle biler.





KDAK SPORT FYN 50 ÅR

Den sidste rest af den hedengangne Kongelig Dansk Automobil Klub kunne 1. maj fejre 50-års jubilæum med en reception i Årslev.

Er KDAK ude af billedet (vogt Dem for efterligninger!), så er Kongelig Dansk Automobil Klub Sport Fyn så meget mere levende. Klubben er med en særdeles aktiv medlemsskare fuld af sportslig energi, har et fint medlemsblad og en hjemmeside. Den er tilsluttet Danmarks Idræts-Forbund, Dansk Automobil Sports Union og Federation Internationale de l'Automobile. KDAK Sport Fyn holder rallykurser, et af dens medlemmer gennemførte årets historiske Monte Carlo og dens Rally 2009 tæller til Euro Rally Challenge.

Tillykke!

KONGELIG DANSK AUTOMOBIL KLUB



STIFTET
1959



Oldtimere på forårstur i Sydvestjylland

Dansk Historisk Motor Club tog hul på sæsonen med Kongeå/Bent Pedersen-løbet på årets til da varmeste dag og havde dermed premiere på FDM DASU Classic 2009.

Arrangementet satte rekord med 60 deltagende køretøjer, sandt at sige også fordi man tillod de lidt nyere biler at deltage i touring-klassen. Hensigten var at vække interessen for pålidelighedsrally - i håb om at deltagerne senere får fat i en ældre bil!

På billederne ses brødrene Carl og Poul Helmers, der vandt touringklassen sikkert i den hvide MGB 1969, esbjergenserne Hans Jørgen og Jens Korsholm krydser Kongeåen i fin stil i FIAT Spider 1980 og som et usædvanligt islæt Erik Rasmussen og Henning Olsen fra Ry og Them i Autobianchi Bianchina 1960.





Læserbrev

"MhS' originalitetsreform"

Jeg har i Veteran Tidende nr. 393/2009 læst nyhedsbrev 1/2009 fra MhS.

Jeg er mildest talt rystet! Det er meget muligt, at der i MhS vedtægter står, at der kan "optages danske motorhistoriske foreninger, hvis medlemmers køretøjer fremtræder i historisk korrekt stand.", men når jeg ser medlemslisten, kan jeg konstatere, at dette krav ikke har været håndhævet særlig restriktivt indtil nu. Så vidt jeg kan se, har i hvert fald halvdelen af klubberne fra medlemslisten ikke noget officielt krav om at medlemmernes biler skal være 100 % originale, herunder DVK, der blot i §2 anfører "... motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk betydning og at fremme almenhedens interesse og myndighedernes forståelse herfor". DVK har ikke – i modsætning til MhS – noget originalitetskrav!

Eller sagt med andre ord: Hvordan kan MhS være paraplyorganisation og skulle repræsentere historiske køretøjer, herunder forhandle med myndigheder, hvis MhS i virkeligheden kun varetager et lille mindretals interesser? Langt mindre end halvdelen af de registrerede køretøjer under DVK kan betragtes som veterankøretøjer ifølge MhS' definition. Amerikanerbilklubberne har ikke noget officielt krav om originalitet (hertil kommer, at MhS modtager kontingent fra eksempelvis Corvette Klubben, hvor ca. 20 % af klubbens medlemmer har nye biler, hvis interesser MhS slet ikke varetager, men dog modtager kontingent for).

Hvis det er FIVA's definition af et historisk korrekt køretøj, der skal være afgørende for, hvornår en veteranbil eller motorcykel skal "begunstiges" med at falde ind under veteranfordelene, vil det efter min vurdering medføre, at langt de fleste veteranbiler ikke længere vil være "historiske", "bevaringsværdige" eller veteranbiler i gængs forstand. Stort set alle biler, der er restaureret i Danmark, vil ikke længere være historisk korrekte, fordi lakken ikke er celluloselak, bilen har gummiledninger eller radialdæk eller andre (for de flestes vedkommende) ligegyldige detaljer. For ikke at tale om biler, hvor den gamle defekte radio er udskiftet med én der virker! Skal en så lille detalje afgøre, at bilen ikke længere er veteran?

Jeg er meget i tvivl om, hvorvidt de enkelte klubber og klubbernes medlemmer i det hele taget er klar over, hvor stærkt begrænsende MhS' definition af en veteranbil/motorcykel er.

Hvis MhS' holdninger tænkes til ende, tegner sig et skræmmende billede, hvor veteranbiler og motorcykler, der efter MhS' definition ikke længere er veteraner, må forventes at tabe ganske meget i værdi, hvis køretøjerne:

- 1) skal svare ny registreringsafgift,
- 2) skal svare fuld vægtafgift,
- 3) skal til syn hvert 2. år,
- 4) ikke skal kunne veteranforsikres!

Med andre ord – hvis driftsudgifterne stiger ganske betragteligt, vil værdien af køretøjerne nødvendigvis falde. Investeringen i drømmebilen vil kunne være tæt på værdiløs.

Om nyhedsbrev 1/2009 er udtryk for en skærpet holdning fra MhS' side til de ikke 100 % originale køretøjer, er jeg ikke klar over, men hvis det MhS egentlig ønsker er, at de ikke 100 % originale køretøjer bør forevises SKAT med henblik på at betale ny registreringsafgift, hvis der er sat mere moderne bremses på, anden motor (som eksempelvis kan justeres til at forurene mindre) eller 5-trinsgearkasse – så giv dog klar besked!

Men så bør MhS nok også trække i arbejdstøjet for at få fastlagt nogle retningslinier med SKAT for betaling af ny registreringsafgift. Jeg går ikke ud fra, at nogen Ford A-ejere frivilligt vil melde deres Kölner motor til SKAT, hvis det koster kr. 25.000 (inkl. brændstoftillæg) i afgift. Og der må også fastsættes en bagatelgrænse, idet man må forvente at SKAT ikke gider ekspedere en Corvette, der er malet i ikke-celluloselak eller en Morris med en nyere radio i.

Vil MhS klart og tydeligt melde ud, hvad hensigterne er?

Historisk korrekt

Når jeg læser Niels Jonassens indlæg i Veteran Tidende nr. 394/2009 får jeg den opfattelse, at der er noget Niels Jonassen/MhS har misforstået. Som nævnt har DVK intet originalitetskrav. Kan MhS have misforstået sin rolle? Mig bekendt har DVK ikke planer om at smide alle de mange medlemmer ud, hvis køretøjer ikke lever op til MhS's restriktive originalitetskrav. Men så må MhS jo smide DVK ud! Og alle de andre klubber, der heller ikke håndhæver originaliteten. Når MhS tager kontakt til eksempelvis Skatteministeren (nyhedsbrev 2/2009) vedrørende registreringsafgiftsproblematikken, vil man gerne fremstå som en slagkraftig organisation, der repræsenterer 30.000 medlemmer! Det er muligt, at MhS modtager kontingent for 30.000 personer, men jo flere synspunkter der kommer fra MhS angående dets restriktive tolkning af "historisk korrekt", jo tydeligere bliver det for enhver, at MhS reelt set snarere kun repræsenterer 3.000 personer.

Læserbrev

For så vidt angår Ib Jensens indlæg ligeledes i Veteran Tidende nr. 394/2009 burde det være indlysende at både originale såvel som ikke-originale biler bør og skal være bygget og holdt i forsvarlig synsmæssig og sikkerhedsmæssig stand. Der findes dog givetvis originale biler, der styrer og bremses dårligt, men hvis de er synet, kan det hverken være DVK's, Ib Jensens eller andre DVK-medlemmers problem. Det samme bør gøre sig gældende for ikke-originale biler. Det må være op til den enkelte ejer/bruger at afgøre om køretøjet er for farligt at benytte.

Jeg er noget overrasket over, at et DVK-medlem kan få sig selv til at gøre sig til dommer over andre medlemmer og deres køretøjer. Denne diskussion bør handle om holdninger og principper, og jeg har på ingen måde tænkt mig at gå ind i et konkret køretøj.

Køretøjernes sikkerhedsmæssige stand, datering, type m.v. må afgøres af Synsmyndigheden, som Ib Jensen (heldigvis vil nogen nok mene!) ikke er en del af. Det bør ikke tilkomme hverken DVK, MhS eller enkelte medlemmer at være "over-synsmyndighed" i relation til andre medlemmers køretøjer. Man kan have sin personlige holdning til andre medlemmers køretøjer, men en bedømmelse af hinandens køretøjer som "rigtige" og "forkerte" er ikke acceptabel. Det er her rummeligheden i DVK bør komme ind.

Lo Breiding, advokat, MB Motor i Græsted



Man fornemmer på Lo Breidings indlæg at hun må være forholdsvis ny i den motorhistoriske bevægelse. Derfor er hun uvant med de ord der bruges. Vendingen "historisk korrekt" har altid været brugt i Dansk Veteranbil Klub til at betegne en bil som i alt væsentligt er som den var da den blev brugt "for alvor". Der er ingen der har stillet krav om at f.eks. lakken skal være den samme som dengang; men farven må meget gerne være en som blev brugt dengang. Det samme gælder ledninger, dæk og indtræk osv. En elektrisk benzinpumpe i stedet for en mekanisk har også kun stødt de færreste.

Naturligvis er der folk som stiller meget stramme krav til originalitet og forlanger celluloselak, stofledninger etc; fint nok, men det har aldrig været DVK's holdning at udelukke dem der går knap så korrekt til værks. Det samme gælder MhS og FIVA. Det vigtigste har været og er at man bestræber sig for at holde sit køretøj så det fremtræder som det var og ikke bygger om og moderniserer så man får et andet køretøj. Sådan skal FIVAs definition af et historisk køretøj også læses.

Vi vil foreslå Lo Breiding – og andre – at læse MhS' Nyhedsbrev nr. 1, som kan findes på nettet, www.motorhistorisk.dk. Der er der en længere redegørelse for hvordan FIVAs definition af et historisk køretøj skal forstås. Det indeholder næppe meget nyt for de gamle i gårde, men for nytilkomne kan det nok være nyttigt.

Hverken FIVA, MhS eller DVK har ændret holdning til hvad et historisk køretøj er. Som det blev sagt ved MhS' årsmøde i efteråret: Det vigtigste er at man bestræber sig for at holde sit køretøj så originalt som praktisk muligt modsat en bestræbelse for at bygge om. Det kan være vanskeligt at trække en præcis skillelinie, og der vil altid være gråzoner. Hensigten og holdningen er det vigtigste.

Niels Jonassen

Nu må standpunkter og holdninger være klare for enhver, derfor lukker vi diskussionen i Veteran Tidende. Red.

Læserbrev

KLASSISK MOTOR FORUM

JEG HAR EN DRØM ...

Man må ikke starte en sætning med "jeg", lærte vi i skolen; men overskriften er lånt af Martin Luther King og Nelson Mandela. Deres vision var godt nok større end nedenstående, som måske er en utopi, men omvendt så hvorfor ikke.

Med baggrund i det levende klubliv, der er i DVK, og beretningen til generalforsamlingen dette år er tanken at skabe et større eller mindre sted, hvor man mødes uformelt, spontant eller mere målrettet, afhængig af behov og ønske, som man ser det i lystbådehavne og sportsklubber, hvor der er liv og aktivitet det meste af dagen og aftenen.

Det kan være stedet hvor man blot tager hen for at få en lille køretur og se hvad og hvem der ellers er. En cafékiosk og restaurant skal sørge for det fornødne fra formiddag til aften, og Bed & Breakfast med garage til gammelkøretøjet kan bruges til andet end turister, f.eks. indenlandske besøg samt deltagelse i løb.

Klassisk Motor Forum kan være stedet med utal af "tilbud", kun mangel på fantasi sætter grænser: værksteder, klassisk motorhandel, auktioner, musikfestival og meget andet. Der kan være formaliserede møder og foredrag via FOF m.v., både i løbet af dagen og om aftenen. Emner behøver ikke kun være for gammelkøretøjer.

I nedgangstider skal der tænkes fremadrettet, og hvis denne idé kan bære, er tiden til planlægning nu, således at det evt. kan gå i luften, når markedet er klart.

Arealbehovet er anslået op mod 15.000 m² totalt, men der skal startes meget mindre, og med mulighed for udvidelse.

Næste trin er forslag til lokalitet samt udarbejdelse af et skitseforslag, som naturligvis ikke er gratis, groft skønnet ca. 30-50.000 kr.

Kunne man udvide Sommers Automobil Museum med dette, Teknisk Museum i Helsingør eller bruge Værløse Flyveplads; er der plads i Nationalmuseet i Brede?

Klassisk Motorforum tænkes at betjene Storkøbenhavn, Sjælland samt Malmø og Skåne.

Kan DVK stå som koordinator i starten via en "specialenhed", med senere ansættelse af en lønnet forretningsfører? DVK's investering skal i vid udstrækning kunne forrente sig.

Opstilling af stikord er sendt til bestyrelsen att. Dorte Stadil, samt grove overslag af arealbehov og økonomi, der alle skal bearbejdes nærmere.

Kan Klassisk Motor Forum finansieres via aktier, via fonde, f.eks. Real Danmark, med baggrund i almenvellets kulturarv og fortælleverværdien i den klassiske motorverden?

Leif Fortmeier

18.03.2009



KONKURRENCEN



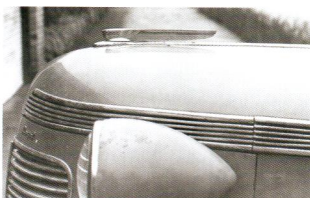
På vort billede et af tred-
vernes mest harmoniske
karrosserier fra et gammelt
bilmærke, og storvinder af
Monte Carlo. Modellen fort-
satte uændret i de første efte-
rkrigsår - så døde mærket.

Hvad hed det?

Husk at besvarelser skal sendes direkte til redaktionen.

Det rigtige svar på konkurrencen i april var Chrysler, og at modellen hed Royal fremgik jo direkte. Årgangen var 1937. Chrysler (og DeSoto) havde da neddæmpet de mere outre-
rede Airflow-modeller, som blev lancerede i 1934. Med små
ændringer fortsatte Royal i 1938, ligesom Chryslers største
model, den 8-cylindrede Imperial. Royal var trods navnet
Chryslers mindste model på det tidspunkt. Med en sideven-
tilet, 6-cylindret motor på 3.737 cc og med 93 hk, oplyser
Jens Petersen i Vejle. Der blev fremstillet 86.000 i 7 for-
skellige karrosserivarianter. Motoren var den samme som i
konkurrencemærket Terraplane.

I 1939 blev Chrysler rent dollargrin, endog med lygter i
skærmene, hvad der dog også havde været i Airflow-model-
lerne.



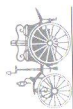
Vinder er ved lodtrækning Fritz Friedrichsen, som bedes
vælge sin præmie på klubkontoret.

Nu kommer det pinlige: Sidste gang lavede jeg en tanketorsk
af format ved at skrive at blandt Hudsons sidste krampetræk-
ninger var Henry J. Der skulle have stået Jet.

Og som navnet tydeligt siger hører Henry til hos Kaiser-Fra-
zer.

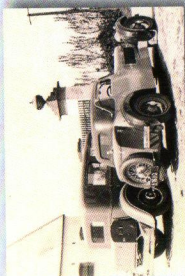
Siden sidst er der kommet et par bemærkninger mere til de
forrige emner. Tilfældigt traf jeg en mand, der fortalte at
hans far havde haft en af de første Lea Francis efter krigen,
han mente endda den første. Jeg sendte ham to numre af VT,
men han genkendte ikke faderens bil. Den havde nemlig en
særlig baglygte (som selvfølgelig kunne være fjernet igen).
Baglygten var krævet til belysning af et DK-skilt da faderen,
der hed Jæger omtrent som det berømte pengeskab, var på
forretningsrejse i Tyskland nogle år efter krigen.

En anden bemærkning kommer fra Henrik Schouw (ikke
Nielsen, men et af de medlemmer af DVK med størst ancien-
nitet). Han husker at have fotograferet samme Maybach som
på billederne fra H. J. Beier (et andet af vores aller tidligste
medlemmer) - men et andet sted i byen. Da Henrik forlængst
har foræret DVK de billeder, han tog rundt omkring i Kø-
benhavn, må vi have billedet i arkivet - så det kommer vi
tilbage til.



Efterlysning

Ejere af S.S. og Jaguar til og med XJ6 og med dansk historie.



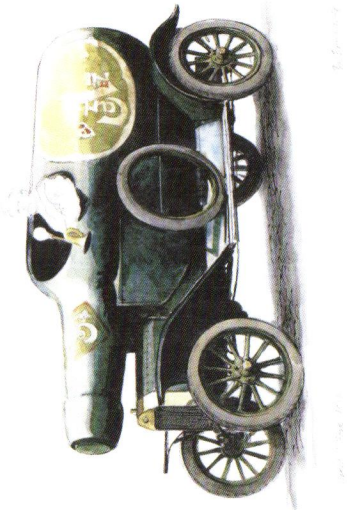
I forbindelse med portrætdstillingen William Lyons. Jagu-
ars grundlægger og skaber arbejder Claus Frausing på en bog
med samme emne, altså William Lyons æra. Bogen vil inde-
holde et portræt af Sir William Lyons samt kapitler som Fra
svale til Jaguar, XK motoren, Jaguar i motorsport (Le Mans),
De store salooner, 2,4 L, 3,4 L, Mark 2, Jaguars historie i
Danmark, hovedtræk af den danske Jaguarklubs historie og
(noget om) Jaguar Cars efter Sir William. Bogen forventes
at udkomme i efteråret 2010 på Forlaget Motorplovnen, hvor
også Claus Frausing's første bog, Samtaler med Ole Sommer
- om mennesker, biler og olie i håret, tidligere udkom.

Til brug for omtale, fotografering og eventuelt prøvekørsel
søger forfatteren kontakt med nuværende og tidligere ejere
af relevante køretøjer samt personer, som måtte have særlige
oplevelser eller materiale i forbindelse hermed.

Claus Frausing kan træffes dagligt på 4453 8700, claus.frau-
sing@mail.dk eller pr. post på Højbuen 26, 2730 Herlev.

Vel mødt i Holte Havn
- et hyggeligt mødested!

(Vi serverer osse pilsner øl)



HOLTE HAVN

Vejlesøvej 22 · 2840 Holte · Tlf 45 42 04 49

Sydhavsrally



For 9. gang har vi hermed fornøjelsen, at indbyde til veteranbilløb på Lolland.
Åbent løb for alle køretøjer over 25 år max. 30 deltagende køretøjer. MC er meget
velkomne.

Løbet foregår lørdag d. 27 juni med start kl.: 10.30 fra Bursø borgerlaugs hus.

Mødetid senest kl.: 10.00 til kaffe og basser.

Første ekvipage kører kl.: 10.30

Turen går rundt på Lolland (ca. 75km) og slutter i Bursø lige udenfor Maribo til
præmie overrækkelse og kåring af løbets flotteste bil.

Start gebyr kr.: 100,00kr. pr. køretøj (inc. kaffe og basser)

Frokost. Der vil blive mulighed for at købe deller og kartoffelsalat. Pris 30,00kr. pr.
næse **ELLER** man kan medbringe madpakke.! Øl og vand kan købes.

Tillægsregler/praktiske oplysninger tilsendes direkte ugen før.

Tilmelding:

Navn:.....

Adresse:.....Post Nr.:.....

Klub medlemskab:.....Medlem nr.:.....

Tlf. nr.:.....Antal deltagere i køretøjet.....

Køretøj:.....

Ønsker at købe deller og kartoffelsalat til antal pers.....

Betaling: Startgebyr og mad, på dagen til løbsledelsen.

Sendes/afleveres til
Karen & Ole Poulsen
Bursøvej 33
4930 Maribo



nellemann



nellemann-løbet

Nellemann har mange gamle traditioner med veteranbiler og biler i det hele taget. Derfor vil vi i samarbejde med Dansk Veteranbil Klub gerne invitere til det første i forhåbentlig en lang række Nellemann løb.

Løbet vil blive afholdt d. 18/7/2009 og foregå mellem 3 forskellige Nellemann forretninger. Nemlig med start inkl. morgenmad hos Nellemann i Grenå kl. 09:00, frokost hos Nellemann i Randers kl. 12 og eftermiddagskaffe hos Nellemann i Viby kl. 16:00. Køreturen mellem de forskellige forretninger vil foregå i naturlige omgivelser på hyggelige veje.

Alle veteranbiler er velkomne, dog lukker vi for tilmeldingen ved 60 biler for ikke at få problemer med parkeringen.

Der vil være et mindre deltagergebyr på 100,- pr. bil for at dække diverse omk. til mad, drikke osv. (Beløbet bedes vedlagt ved tilmelding.) Det betyder samtidig at I vil blive opvartet ved stoppene og ikke skal tænke på andet end at nyde dagen med konkurrencer, gamle biler, gode køreture og en masse hygge.

Tilmelding skal foregå til:

Nellemann Grenå
Åstrupvej 29
8500 Grenå
ATT: Hans-Chr. Kjær

Vi glæder os til at nyde en forhåbentlig dejlig og solrig sommerdag med Jer og Jeres fine gamle biler.



Stevnsløbet 2009

Lørdag den 1. august 2009

PROGRAM

- 8.30 Ankomst til Nytorv i Store Heddinge.
Der serveres morgenkaffe m.v.
- 10.00 Køretøjerne starter, kører gennem byen og en tur ud i den smukke stevnske natur, hvor der vil være indlagt nogle spændende opgaver og besøg.
Vi slutter ved Stevnshallen, hvor der bydes på en let frokost (max. 2 personer pr. køretøj) samt præmieuddeling.

Løbet er åbent for max. 50 køretøjer, der skal være mindst 35 år gamle - men gerne ældre.

Tilmelding inden den 1. juli 2009, vedlagt kr. 150,00 pr. køretøj (2 personer).
Evt. ekstra personer koster kr. 75,00 pr. deltager.

Tilmelding til Stevnsløbet lørdag den 1. august 2009:

Navn	
Adresse	Postnr./by
Køretøj	Årgang
Deltagerantal	Betaling kr.

Sendes til: **Hans Peter Nielsen**
Stationsvej 5
4672 Klippinge
Tlf. 56 57 80 93 efter kl. 18.00
Mobil 40 14 80 37





Veteranlastbiltræf 2009

Lørdag den 5. september
Ved Jysk Automobilmuseum i Gjern



Træffet er en hyggedag, hvor der bliver tid til snak, hygge og beundring af de mange flotte køretøjer på den dejlige plads ved Jysk Automobilmuseum i Gjern.

Træffet er åbent fra 10.00 til 16.00 og alle er velkomne. Specielt vil vi gerne se mange

gamle "nyttekøretøjer". Og køretøjet behøver ikke at være restaureret, men blot helst være i stand til selv at køre til pladsen.

Nærmere oplysninger kan fås hos Aage Lou-ring tlf 86875050, Otto Lehm tlf 86431801 og Jørgen Kjær tlf 86983177.

COPENHAGEN CLASSIC AUTOJUMBLE

KLAMPENBORG GALOPBANE / SØNDAG 17 MAJ 2009

KLOKKEN 10 - 16



Harald nyborg

TEMPO-KROM

Andantevej 1 • 2730 Herlev
4484 4060 • Fax 4484 4063
www.tempo-krom.dk

Søborg Auto
Elektro



tlf. 39871006
Søborg Hovedgade 1
2870 Dyssegård

Brian B Jensen



Scooterhjernen

**Veteran
Posten**

RUNA VETERANFORSIKRING
www.runa.dk

GM Gladsaxe
Metalsliberi ApS
39 56 45 43
www.gladsaxemetal.dk
E-mail: g.m@adr.dk

PræMal
INDUSTRI LAKERING A/S

PRÆMAL@POST.TELE.DK
TRANSFORMERVEJ 27 2730 HERLEV
Tlf. 44 85 33 00 FAX 44 85 33 01
BILTELF. 40 54 77 77

YOKOHAMA

www.cphautojumble.dk



INVITATION TIL Old Timer -turen 2009, Veteranlauget i Odder

I forbindelse med byfesten i Odder i dagene 31. - 1. august, vil der i lighed med tidligere år blive arrangeret et åbent løb / køretur for køretøjer over 30 år. **Arrangementet afholdes lørdag den 1. august 2009.**

Motorcykler og biler af alle mærker er meget velkommen til at deltage, dog skal køretøjet være fyldt 30 år, og indregistreret.

Turen starter fra Ålykkecentret, Ålykkecentret 5, 8300 Odder. Der er indskrivning og morgenkaffe fra kl. 8.30, og alle skal være mødt kl. 9.15 så der kan være afgang kl. 9.30. Der vil være parade på Gågaden fra ca. kl. 13.15 indtil kl. 14.00 så publikum kan få lejlighed til at se nærmere på køretøjerne. Der vil også være mulighed for at publikum kan deltage i en konkurrence om at bedømme det flotteste køretøj.

Der er maks. begrænsning på 37 køretøjer, efter først til mølle princippet.

Startgebyret er fastsat til kr. 130,00 pr. person som deltager (børn under 12 år, kr. 80,00), som dækker morgenkaffe, forplejning undervejs (ekskl. drikkevarer) samt eftermiddagskaffe ved tilbagekomst.

Tilmelding kan ske til Per T. Hansen fra 20. maj til 20. juli 2009, gerne på mail: pt@balshave.dk - tlf. 8654 4595.

Tilmeldingsblanket kan hentes på vor hjemmeside: <http://veteranlauget.balshave.dk>, hvor der vil være yderligere info.

Beløbet bedes tilsendt i check eller indbetalt på Veteranlaugets bankkonto, hos:

SPAREKASSEN ØSTJYLLAND, reg nr 6116 kontonr 0001899267 med angivelse: "Vedr. Old Timer-turen 2009" samt oplysning om dit navn og adresse.

Når vi har fået tilmelding, sender vi bekræftelse på din deltagelse. Det letter indskrivningen, hvis du har betalt inden ankomst.



Efterårsløb 2009



Så er det tid til at tilmelde sig til Jens Høstrups efterårs-løb som i år køres den 6. september med start fra:

Restaurant Kystens Perle, Lovbyvej 31, 8700 Horsens.

Vi mødes kl. 9.00 hvor der venter os et veldækket morgenbord. Frokosten nyder vi på Rest. På Havnen i Juelsminde og vi afslutter med præmieuddeling og eftermiddagskaffe med lagkage på Restaurant Kystens Perle.

Løbets længde: 70 km. som forventes afsluttet kl. 17.00.

Prisen for hele arrangementet (minus drikkevarer)

kr. 250,00 for voksne og børn under 12 år halv pris.

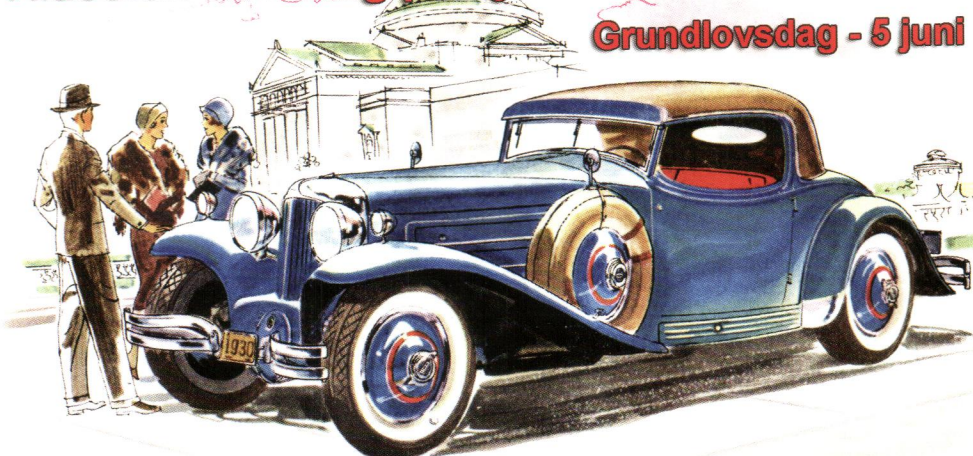
OBS! Der er kun plads til maks. 25 køretøjer så derfor tilmelding efter princippet: Først til mølle.

Jens Høstrup tlf.75665898 e-mail Jens-NSU@c.DK



Klassisk Køredag på Sjælland

Grundlovsdag - 5 juni



Afslutning mellem kl 15 - 18 på Sorø Akademi

Dagen hvor vi tager ud i det danske landskab og viser vores hobbykøretøjer frem. I lighed med de to sidste år vil vi igen i år opfordre så mange som muligt til at deltage i den nationale Klassisk Køredag d. 5. juni, på grundlovsdag. Vi er fire klubber, der i den anledning er gået sammen om et fælles program, som vi vil opfordre alle interesserede klubber, foreninger og enkeltpersoner til at deltage i. Vi stiller ingen særlige krav, d.v.s. at alle biler, motorcykler, scootere og knallerter, uanset alder, udseende og stand, er velkomne til at deltage i dette arrangement, som allerede nu er blevet etableret som en tradition. De enkelt arrangørklubber arrangerer hver især ture i området, som man er velkommen til at deltage i. Man kan også lave sin egen tur, eller måske invitere sin egen klub på en mindre sightseeing den dag. Alle er i hvert fald velkomne med deres hobbykøretøj til afslutningen på Sorø Akademi mellem kl. 15 og 18 (husk kaffen og det bløde brød). Her fylder vi den tildelte plads med køretøjer som vi gjorde i 2008, hvor mere end 300 køretøjer dukkede op, således at vi kan vise, hvor mange vi er der dyrker spændende køretøjer som hobby.

Fra DVK Mødestedet på Vestsjælland laver vi i år to ture med flere opsamlingspunkter undervejs.

Der bliver i år en nordgående køretur, arrangeret med vanlig flair af Michael Andersen, og som noget nyt i år også en sydgående tur. Den nordgående tur starter på Brandværnsmuseet i Asnæs og går over Tølløse, med opsamling på Tølløse Slot, og ender naturligvis på Sorø Akademi. Den sydgående går fra Havnepladsen i Skælskør, med opsamling ved De Hvide Svaner i Næstved, samt ved Cykel- og Knallertmuseet i Glumsø, for at ende sammen med alle de andre på akademiets centrale plads. Se mere på www.roadmaster.dk/koredag09.htm

Sydlig køretur

Vi starter kl. 12 fra Havnepladsen i Skælskør, derfra går turen over Magleby, Ørslev, Bissrup, over Skafterup til Klinteby, og ankommer til første opsamlingssted på p-pladsen ved De Hvide Svaner kl. 12.50, her vil der være pause frem til kl. 13.15, og opsamling af nye deltagere.

Næste etape går over Fodby, Øllerup og Holløse til Gunderslevholm. Fra Skelby kører vi over Trælløse til Glumsø. Næste opsamlingssted er Cykel- og Knallertmuseet på Algade 8 i Glumsø, der skulle vi lande kl. 14.15.

Vi kører videre derfra kl. 14.30. Fra Glumsø kører vi langs Susåen, igennem Vester Broby til Lyng og videre til Frederiksberg. Kl. 15 regner vi med at ankomme til Sorø Akademi.

Tilslut dig hvor på turen du vil - Turens længde er ca. 77 km - Tilmelding ikke nødvendig!

Benyt evt. følgende tlf. numre: Søren 2243 6968 - Johnny 2074 5709

Nordlige køretur

Kl. 11.30 samling hos Odsherreds Brandmuseum, på Industrivangen i 4550 Asnæs. Her vil brandfolkene stå klar med rundvisning i den nye store hal med blandt andet 20 brand- og redningskøretøjer, en stor samling udstyr og materiel, "en brændende 1. sals lejlighed" m.m. - Entre efter behag. Øl og vand kan købes til svedne priser.

kl. 12.30 afgang mod Grevinge - Gislinge - Kirkevej - th. ad vej 155 - tv. mod Kundby - Trønninge - th. mod Løvenborg - Regstrup - Nr. Jernløse - Sdr. Jernløse - th. gennem Kvanløse - tv. mod Maglesø - Tjørnede - Gl. Tølløse.

Kl. 13.40 Ophold ved Tølløse Slot i Gl. Tølløse - opsamling af nye deltagere.

Kl. 14.00 afgang mod Tølløse - Kirke Eskildstrup - St. Merløse Bygade - Stenlille ad Hovedgaden - th. mod Munke Bjergby - tv. ad vej 219 Bromme - th. ad Rustkammervej og Alleen gennem Sorø By - Ca. 15.10 køres gennem porten til Sorø Akademis Store Plads, hvor vi får anvist plads mellem de historiske bygninger ved søen.

Det er nu tid til kaffe/frokost, husk klapbord og stole! Frem til kl. 18 er der udstilling af de mange køretøjer.

Tilslut dig hvor på turen du vil - Turens længde er ca. 76 km - Tilmelding ikke nødvendig!

Benyt evt. følgende tlf. nr. Michael Andersen 2123 3934 - Bjarne Hincke 2449 6121 - Evald Jensen 6077 9321



BILER SÆLGES

Ford 1924. Bilen er meget original - har kun kørt ca. 40.000 fra ny. Har været i Danmark fra lille. Køb den og nyd den. Pris kr. 65.000.

L. Legaard, tlf. 40456187 brugsebakken@tdcadsl.dk

Lotus Super Seven S2 1965. Sjældent original bil med original motor, ramme, bagaksel, karburator og manifold. I perfekt stand. BRG. Venstrestyret! Historie fra den oprindelige køber i 1965. Den ultimative køreoplevelse som den blev udtænkt af Colin Chapman. På DK-plader. Synet april 2008. Pris kr. 215.000.

Tom Markussen, tlf. 22212291 thm@2c.dk

Mercedes 220 SEB 1962 coupe. Grøn med hvide lædersæder, samt fugleøjetræ. Få, mindre mangler, ellers komplet restaureret. Pris kr. 220.000.

Peter Andersen, tlf. 28181855 peter@designofnature.com

Mercedes 350 SLC 1974. Denne velholdte og velkørende hvide klassiker skal sælges NU, da jeg er flyttet og ikke længere har garageadgang. Den har komplet nye bremses, undervognen er rustbehandlet, synet uden anmærkninger for et år siden og står i perfekt stand med flot lak og krom - lige til at køre foråret i møde i...på blyfri benzin! Har servostyring, aircon., læderrat og elruder. Triptælleren viser 300.000 km. Kom og prøv. Pris kr. 75.000.

Lene Grabowski, tlf. 53383480 mb350SLC@gmail.com

Chevrolet Corvair 1969 convertible. Meget speciel amerikaner, 6-cyl boxer motor, automat, el cab. Kan selges med delebil. Kontakt for mer info. Pris kr. 65.000. **Ford Taunus 20 M 1969.** Selger min 20M XL 2DHT. Noe arbejde før den er ferdig. Kontakt for mer info. Pris kr. 23.000.

Ola Ekren, tlf. 004795994859 olaekr@online.no

Jensen Healey 1974 cabriolet. Sort, ingen rust - 2 l Lotus motor, manuelt gearskift. Meget flot og velholdt bil som der kun blev produceret ca. 7.200 stk. af. Pris kr. 119.000.

Klaus Schinkel Stamp, tlf. 30529440 kst@ds-norden.com

Mercedes 350 SL 1971. Bilen er i god stand, den kører som en drøm. Den kommer fra Tyskland, men har kørt over 20 år i Danmark. Er indreg. God hardtop og kaleche Nye lædersæder, flot interiør, krom osv. Foto kan mailles. Pris kr. 175.000.

Niels Bræmhøj, tlf. 66179756 niels.annette@mail.dk

Ford T 1913, messing Ford. 2-pers. åben med lad. Bilen er samlet, motor renoveret. kr. 65.000 eller højeste bud. vivi petersen, tlf. 26747769 vivimpe-tersen@gmail.com

Volvo 164 Aut. 1970. Synet 09/08. Brugsstand m. skønhedsfejl. Kr. 17.500. **Daimler Sovereign 4.2 Aut. 1972.** Højrestyret. Fuldt Webasto foldetag. Kr. 25.000 + afgift. **Dodge A 108 Aut.** Synet, isoleret m. benzinfyr + gasblus. 2 sovepladser. Km. 50.000. Kr. 52.000.

Hans Løkke Hansen, Svansbjergvej 2, 4681 Herfølge, tlf. 27215735 hans-loekke@gmail.com

Ford T 1926 komplet og original. Opel 1.8 1931, skal restaureres, ellers komplet og original. **Ford 10 1938,** komplet, men skal restaureres. Billig, kr. 10.000. **Overland Whippet 1927** 2-dørs sedan med trægerhjul. Original, skal restaureres, men komplet. **Adler Triumph Junior 1938,** fuldstændig original og komplet. Har stået inde i 35 år i tør garage, men skal restaureres. Tlf. 64401127 - 40584612

Morris 1800 Monaco 1966. Lyseblå. Synet 2008, synes igen 2016. Bilen er på sorte, originale plader, fremstår i pæn, rustfri stand. En velkørende bil, der skal ses og prøves. Mange ny dele. Der medfølger en **Morris 1800 Monaco S 1970 Sports Saloon** til dele eller genopbygning. Ligeledes medfølger alle papirer til begge biler og original værktødsbogs. Det hele sælges samlet grundet pladsmangel. Bilerne kan leveres mod tillæg.

Ole Poulsen, Bursøvej 33, 4930 Mariibo, tlf. 40444666, akatrafik@poulsen.mail.dk

Chevrolet Corvair Monza Aut. 1962. 2-dørs coupe. Californien., Lysblå metallic. Totalrenoveret og flot både ude og inde. Leveres nysynet og klar til betaling af registreringsafgift og nummerplader. Kan også leveres indregistreret. Uden afgift, der andrager ca. 9.000 pris 58.000. Pris inkl. registrering og nummerplader pris kr. 72.000.

VW Karmann Boble 1970 cabriolet. 1500 motor. Rød med nyere sort kaleche. EMPI/Porsche alufælge, trærat. Pæn lak og krom. God mekanisk stand. Kører, styrer og bremses godt. Karrosseriet er i fin stand. Bilen er næsten færdigrenoveret, der mangler rustarbejde i bunden. Fortoldet og moms betalt. Uden afgift, der andrager ca. 6.500 pris 60.000.

Poul Arbjerg, 2610 Rødovre, tlf. 36702666 - 40151456 poul.arberg@webspeed.dk

Ford Cortina 1969. Enejers, på sorte nummerplader. Har altid stået i garage og fremstår som ny. 60.000 km. Ikke en rustplet.

Anita Dahrup Jensen, Lavendelvej 21, Kraghave, 2630 Tåstrup, tlf. 43524287 - 22533708

Mercedes-Benz 190 SL 1956. Dansk bil fra ny. Indregistreret med sorte nr.plader. Køreklar. Elfenbenshvid, sort kaleche, sort læderindtræk og meget velholdt både kosmetisk og teknisk. 325.000 kr. Eventuelt bud. Tlf. 20169066

Mercedes-Benz 190SL 1962. Superflot sølvmetallic, nyt rødt læder og ny sort kaleche. Totalrenoveret over flere år. Færdig 2002 og kun kørt lidt siden. Holder syn til 2014. Pris 325.000. Agner Justesen, tlf. 64403007 - 21677142

Opel Manta A 2.0 1973. Med original ENK spoiler skorter. Nysynet. 35.000 kr.

Verner Bjerregaard, Hovedgaden 39, Nim, 8740 Brædstrup.

Porsche 911 2.7 ltr 1977 coupe. 244.300 km.tæller. Sælges pga. pladsmangel. Næste syn maj 2010. Veteranstatus fra maj 2012. Bilen er løbende vedligeholdt efter totalrenovering i 90'erne.



John Enemærke, Balagervej 54, 8260 Viby J. tlf. 28390109

Opel Rekord 1957. Godt renoveringsobjekt med papirer. **Opel Olympia** 1960 PS pickup. Renoveringsobjekt med papirer. Mange helt nye dele medfølger samt mange fine brugte. **Opel Commodore A** coupe på sorte originale plader. God reel bil. Trænger til at køre mere end jeg har tid til. **Opel Senator A** 1983. Renovering påbegyndt. Ikke slem. Mange nye dele på vogn samt dele medfølger. Evt. ekstra res.bil.
Tlf. 60724077

Morris 10 1937. Sort, nylakeret. Hovedrep. motor, kørt ca. 500 km. Superflot restaureret bil med fin indv. patina. 7 år til næste syn. Pris ca. 110.000, evt. anstændigt bud. Billeder kan rekv. på stig.palmgren@webspeed.dk
Stig Palmgren, Tømmergården 7, 6200 Åbenrå, tlf. 40171440

Corvette 1958. Indregistreret. Sælges eller byttes.
Niels Larsen, Odensevej 20, 5672 Broby tlf. 62691569

Morris 1000 Super 1965. Sælges, med renoveret krumtap og lejer, renoveret topstykke med nye ventiler. Bilen fremtræder i helt original stand, original lak, farve blue grey, pænt originalt interiør. Kun én ejer. Kørt 93.000 km. Nysynet til 8 år. Pris 34.000 kr.
Bent A. Thomsen, Sundkrogen 31, 6400 Sønderborg, tlf. 74486216

Volvo PV 444 1946, første årgangsmodel. Rustfri Norrlandsbil i fin stand. Kr. 59.000.
Tlf. 40148037

Jaguar Mk. V 1950 dhc. Ny motor + kobling. Ny H.S. dæk. Afgiften betalt, men ikke indregistreret. Kr. 395.000. **Neckar 1100** (FIAT) 1962. Pæn stand, på plader, men kører ikke. Rust i benzintank. Kr. 18.000.
Cliff Gentle, Wergelands Alle 21, 2860 Søborg, tlf. 39679503

Alfa Romeo 2000 Spider 1974 fra Californien. Bilen er med karburator, originale alufælge med nye dæk, stof-

kaleche, pæn og velholdt, moms, told og toldsyn betalt. Pris kr. 69.500.
Flemming Høyer Andersen, Jernbanegade 20, 4690 Haslev, tlf. 56312006
anni.andersen@mail.dk

Peugeot 404 1966. Fin krom, kabine skal laves, rust ikke meget. Skal synes. 5.000 kr. **Mercedes 280** 1976 benzin til dele til anden bil. Fin kabine og motor og mange andre dele. 4.500 kroner.
Per Mortensen, Saxovej 72, 5210 Odense NV, tlf. 22179665

BILER KØBES

Ford Zodiac MK III 1962-64. Da jeg har fortrudt, at jeg solgte min MK III for 10 år siden, søger jeg en Ford Zodiac MK III i absolut original topstand overalt til hurtig overtagelse og kontant betaling. Det danske IP-telefonnummer ringer i Spanien til dansk lokaltakst. Evt. kan MK II komme på tale. Pris kr. 50.000 - ?
Uffe Madsen, tlf. 46920292 uffe@spaininvest.net

DELE TIL BILER SÆLGES

Fiat 500/126 1957-80. 2 nye sportsæder. De passer i de org. sædeskiner, du sidder rigtigt godt i dem og de har nakkestøtte. Gråt stof. Samlet pris kun 1.990 kr.
Flemming Sørensen, tlf. 23431881
fffdk@yahoo.dk

Morris 1953-71, alu-følge m/nye dæk 175r 13" pris 2.500.
Lasse Nykær Jørgensen, tlf. 30450869
tilas@mail.dk

Ford oa. 1916-36, Mange gode dele til Ford & andre fabr. sælges Mekaniske dele såvel som karrosseri og tilbehør.
L. Legaard, tlf. 40456187 brugsebakken@tdcadsl.dk

Ford 1955. Nye og brugte NOS reservedele til Mainline, Customline, Fairline og T-bird, mange dele i alt, bl.a. baglygter, baklygter, pyntelister, lygteglas, grill, kofangerhorn, pakningsæt, sidespejl. Prisen taler vi om. Priside 3.900 kr.

Lars Phister, tlf. 39660250 lph@c.dk
Morris 8 motor »Militær«. 1.000 kr.
Per Jensen, Parkvej 32, 4243 Dianalund, tlf. 57805710 rpj@live.dk

Mazda R.X.7 82 motor, gearkasse, bagtøj, km. 130.000. Og mange andre dele.
Klaus Jensen, Møllevej 9, 4460 Snertinge, tlf. 20222037

Chevrolet 1929.32 3-trins usynkroniseret gearkasse kr. 950. 2 stk. pæne, forkromede forlygter GMC Twinlight kr. 1.200.
J. Herforth, tlf. 39651855

FIAT 126 motor, gearkasse og div. mek. dele. Pris 1.800.
Bent Højvang, Sønderhedevej 2, 6623 Vorbasse, tlf. 40912125

Til **BMW V8 3.2 ltr.** 2 sæt nye indsugningsventiler, 3 stk. nye udstødningsventiler, 1 sæt nye stempler overstørrelse 82.75 mm, 3 stk. nye oliefilterindsatser, 2 sæt toppakninger. Brugte dele, men fine: 1 sæt ventildæksel, 1 sæt udstødningsmanifold, 2 stk. vinge for vandpumpe, 1 stk. viskermotor, 1 stk. dynamo, 1 stk. strømfordeler, 2 lygtehuse (skærmlygter), 1 stk. koblingshus med mellemaksel, 2 stk. vippetøj, 1 stk. hus for oliefilterindsats, diverse smådele og pakninger. Samlet pris afhentet kr. 6.800.
Ib Jensen, tlf. 43994762 ibbente@ishoejby.dk

Ford A-dele: Forlygter, torpedolygter, vandpumpe, horn, adskilt motor
Tlf. 40148037

Jaguar Mk. 7 - 8 motorer komplet. Kr. 500.
Cliff Gentle, tlf. 39679503

DELE TIL BILER KØBES

Ford Escort Mk. 1 1968, venstre fordør og højre bagsiderude.
Knud Haahr, tlf. 74846484 knud.haahr@jubii.dk

121 1967. 1 sæt forkromede kofangere til Volvo Amazon, skal være pæne.
Steffen Beierholm, tlf. 40373036 beierholm@city.dk



Hjulkapsler med fjedre i, passende til **Plymouth, De Soto** eller **Chrysler** årg. 1931 - 1933 købes. 25230801. John Olsen, tlf. 25230801 jf@johnforlev.dk

Opel Record C 67 - 71, forkofanger h + v og 2 stk v. bagkofanger sælges. Nye originale, har aldrig været monteret. Let rust indvendig. Uden beslag. Kr. 3000. Klaus Sivertsen, tlf. 41135603, e-mail: klaussivertsen@yahoo.dk

MOTORCYKLER SÆLGES

Ariel NH 350 1954. Kun kørt få km efter motorrenovering. 1. gang indreg. 3. juni 1954. Ikke kørt de sidste 2 år. I pæn stand. Pris kr. 35.000. Jens, tlf. 43998310 cjh@ishoejby.dk

Nimbus 1953. Sort med historisk sort nummerplade. Starter nemt og kører rigtig godt. Meget god stand. Med to sæder og rustfri bagagebærer. Pris kr. 44.000. Erik Jakobsen, Lucernevej 18, 2610 Rødovre, tlf. 20706367 mgjakobsen@dbmail.dk

Honda CX500 1979. Kun kørt 19.000 km. i DK fra ny. Kr. 22.000. Tlf. 40148037

DIVERSE

Combi Camp 1900 1975. Sorte nr.plader. Pris 800. Bent Højvang, Sønderhedevej 2, 6623 Vorbasse, tlf. 40912125

Sorbitionsaffugter Munters sælges grundet flytning. Brugt 3½ år. Nypris 12.800, nu kr. 6.500. Flemming Høyer Andersen, Jernbane-gade 20, 4690 Haslev, tlf. 56312006 anni.andersen@mail.dk

AUTOMOBILIA

Tændrør, samling på ca. 1.400 stk. fra 1910 til 1970 i forskellige størrelser og glødetal. Mærker Ford, Goodyear, Stewart, Lodge, Rentz, Eyquem, Champion m. fl. Udstillingsboks og 15 gamle tændrørskataloger medfølger. Samlet forhandlingspris kr. 19.000. Se dem på www.naturligstevs.dk Tlf. 45814466

Rødt **emaljeskilt** 7.5 cm diameter Kongelig Dansk Automobil Klub Turist. Grønt **emaljeskilt** 7.5 cm diameter KDAK Sportsafdeling, forkromet **flagstang** 28 cm høj med slidt KDAK flag, forkromet **flagstang** 28 cm høj med slidt FDM flag. Samlet pris 500 kr. Erik Hjelmar, tlf. 26233968

Bilhistorisk Tidsskrift nr. 83 til 124, 41 stk., som nye. 250 kr. **Veteran Tidende** 1997 - 2004, 84 stk. 200 kr. God ide for nye medlemmer. Tlf. 43996556

TIL SALG



OLDSMOBILE 442 1965

convertible. Safrangul, sort læderindtræk, elektrisk kaleche, manuelt gear. 417 cu. Totalrestaureret, kørt ca. 8.000 miles efter restaurering. Vundet concours i USA. Eneste 442 i Danmark. Veteranstatus, gudesøn bil. Pris 250.000. Står i Skovshoved. Tlf. 20750130

TIL SALG



FORD 20M TS 2300 1967

Min trofaste følgesvend i 19 år skal sælges. Har kun lidt rust der med lidt snilde kan udbedres, evt. inden du overtager den. Bilen blev renoveret for rust i 1995 og i den forbindelse monteret med inder-skærme. I god mekanisk stand og indregistreret med de nummerplader den har haft fra okt. 1967. Plejer ikke at komme uden for en dør om vinteren. Kun 2 ejere tidligere og sidst synet uden anmærkninger 13/10 2007. Pris 65.000 kr. Anders Jensen, tlf. 30168800 askov@privat.dk

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



P-PLADSER TIL VETERANBILER UDLEJES I BAGSVÆRD.

140 P-PLADSER (GARAGER)
50 MC-PLADSER
KAMERAOVERVÅGNING
AUTOVÆRKSTED
VENTILATION/UDLUFTNINGSANLÆG
ELEKTRISK KODEPORT
EL-UDTAG I BÅSE OG GARAGER

INTRO-PRIS:
KR. 500,- pr.md.
TIL ALLE MEDLEMMER AF
DANSK VETERANBIL KLUB

KONTAKT: 35430806 / 28116635, LARS@TJ-GROUP.DK

Opbevaring af biler m.m. i af-
låst lade med betongulv.
F.eks. 1500.- pr. år for bil.

Ring og hør nærmere:
Ebbe Nordborg Olsen
Skovvejen 7, Sønderby,
4050 Skibby
Tlf.: 4759-9414 - 6170-9414
email: ebbe@indie.dk



SHIPPING.DK

Godt tunet motor- & bådlogistik og en personlig service, der ikke er sat på cruise control. Priser der er til at forstå og betale, uanset om det skal med skib, kurer eller fly. Vi dækker både de Britiske Øer og Nordamerika.

Mere information findes på vores hjemmeside www.shipping.dk under Oversø spedition, motor- & bådlogistik.
Her findes du også mulighed for at bede om priser med mere, ellers giv Michael eller Thomas et ring på 5665 0006





Velkommen til nye medlemmer

David Munis	Zepernick	Sofiegade 21, 1. tv.	1418 København K	3257 5057	BMW R 27	1960
Hakon	Pedersen	Bygaden 11	8450 Hammel	8696 0032	Mercedes 500 SEC	1984
Ulrik	Wad-Sørensen	Møllegade 28	7790 Thyholm	2987 8666	Lada Niva	1984
Christian Friis	Hansen	Østerhedegårdsvej 16	6933 Kibæk	4028 1533	Chevrolet Camaro SS	1968
Lars Bo	Bachmann	Mosebyvej 39	7500 Holstebro	4026 4858	Chevrolet AB	1928
Jens Ole	Engholm	Peder Bangsvej 15	6933 Kibæk	9716 6139	Renault Floride S	1962
Flemming	Thomsen	Lyngvej 31	9460 Brovst	9823 8481	Willys CJ2A	1952
Gert	Ulriksfeldt	Højbjerggårdsvej 29	2840 Holte	3114 0822	Mercedes-Benz 450 SL	1972
Peter	Top	Byvej 24	5600 Faaborg	2236 2939	VW 1300	1972
Kim Kvorning	Storgaard	Munkebjergvej 87	5230 Odense M	6611 5404	Triumph TR 4	1965
Lars	Madsen	Vestergårdsvej 16	5450 Otterup	2193 6223	Triumph TR6	1972
Kasper Marius	Nielsen	Faurshøjvej 11	5600 Faaborg	3030 7237	Mercedes-Benz L 206D	1076
Willem Adrianus	Jongenotter	Stubbe Søvej 5 A	8400 Ebeltoft	8634 0337		
Henrik	Larsen	Dybbølvej 13	8600 Silkeborg	8680 3405	Chevrolet	1932
Peter Holm	Thorsen	Rolighedsvej 4, 5.	1958 Frederiksberg C	2220 8444	VW Karmann Ghia	1964
Martin	Aasen	Kajerødvej 5 L	3460 Birkerød	6136 9128	Ford Mustang	1968
Henrik	Behrndt	Gl. Lyngvej 67 B	3450 Allerød	4814 0634	Porsche 924	1976
Adam F.B.	Lunøe	Nørrebrogade 106, 4. tv.	2200 København N	2710 1030	Austin Healey Sprite	1959
Jan Møbius	Larsen	Anders Rasmussensvej 3	4070 Kirke Hyllinge	4640 5957	Ford Thunderbird	1956
Peter Hemming	Hansen	Vandmestervej 14	2630 Taastrup	4399 9173		
Peter	Skoubo	Amtsvejen 21	8981 Spentrup	8647 8383		
Buller	Hedegaard	Ved Kæret 2 A	2740 Skovlunde	2681 9219		
Søren Fugl	Munkholm	Melissehaven 54 B	2730 Herlev	2483 8011		
Morten Eggert	Troen	Carl Lindams Vej 3	7000 Fredericia	7594 4599	Sunbeam	1954
Kim	Littau	Sandhøjen 1	7100 Vejle	3165 7657		
Anders	Sørensen	Bjørnkjærvej 2	8783 Hornsyld	7568 7535	Renault	1964
Arne	Henriksen	Højmarksvej 68, Kragelund	8723 Løsning	7589 3600	Volvo Amazon	1961
Paul	Birkinshaw	Lærkehaven 1	5330 Munkebo	6390 8822	Triumph Spitfire MK 3	1968
Boye	Hansen	Bredkærvej 23	7700 Vorupore	8663 9038		
Rene	Jensen	Tårnbjergvej 1	5485 Skamby	2026 1386		
Jørgen	Hansen	Nydamsvej 20, Frøbjerg	5560 Årup	6445 1634	Mercedes Benz 190 C	1964
Per	Hjahlholt	Toftemosevej 50	2650 Hvidovre	3042 1585	Rover 3500 P6	1973
Jesper	Mølbye	Kridtvej 21	9490 Pandrup	2024 7320	Chrysler New Yorker	1971
Anette Koertz	Andersen	Sirgræsvej 7, 1. th.	2770 Kastrup	2316 7427	Vespa	1960
Alain	Lefebvre	Tagensvej 88, 2. tv.	2200 København N	5155 9339	Dodge B200	1974
Mustafa	Tuncer	Asylgade 29, st. th.	4000 Roskilde	2299 8687	Morris Mascot	1978
Lars Bøjden	Jensen	Frørupvej 28	5871 Frørup	2369 0275	Ford Mustang 289	1966
Allan Gundestrup	Edlev	Fremmelev 18	5450 Otterup	2538 2632	Porsche 928	1978
Lean Fjelsted	Nielsen	Hjortevej 26	4690 Haslev	5631 5990		
Alexander Holk	Henriksen	Værnedamsvej 4 A, 4. th.	1619 København V	2087 3994	Mercedes-Benz 230 SL	1965
Steen	Hvass	Græshavevej 66	4983 Dannemare	4030 0447	Ford T	1924
Vagn	Pedersen	Vestergade 12	5560 Aarup	2331 6472	Nimbus	1938
Michael	Sørensen	Kragholmen 204, st. th.	9900 Frederikshavn	2293 1079		
Lars	Gerving	Højskolevej 6 C	3600 Frederikssund	2538 0429		1979
Thomas	Moesgaard	Kirkevej 13	5690 Tommerup	2249 6935	Ford A	1930
Jørn	Carlsen	Forsythiavej 64	7000 Fredericia	7595 7602	Honda CB 500 Four	1978
Kurt	Hansen	Birkevænget 24	6690 Gørding	7517 8622		
John	Christensen	Rønly 10	9830 Tårs	9896 1804	Chevrolet C10	1969
Anders	Gejl	Birkevænget 50	6600 Vejen	3056 0326	Chevrolet Coupé	1935
Benny	Waldemar	Sall Hedevej 100	8450 Hammel	8696 9724		
Brit Lage	Elleby	Pilevænget 24	4652 Hårlev	5628 7737	Mercedes-Benz 350 SL	1971
Dennis	Andreassen	Citadelvej 8	7100 Uhrhøj	2536 2270	Chevrolet C 10	1970
Henning	Buurgaard	Vibækvej 24	6800 varde	7526 9267	MG TF	1954
Signe	Bartholin	Trunderupvej 63	5683 Haarby	6269 1028	Land Rover 88	1974
Carsten	Sørensen	Rugvej 11	2765 Smørum	4025 1132	Dodge Charger	1971
Kenneth	Hansen	Skovbrynet 35, 2. mf.	4450 Jyderup	4057 4445		
Viggo Alex	Petersen	Hjortholmsvej 20	2830 Virum	2818 3048	Vespa	1962
Jesper	Friis	Godthåbsvej 35, 4. mf.	2000 Frederiksberg	2335 1652		
Per	Bjerregaard	Solsortevej 20	2970 Hørsholm	2425 4455	Lotus Elan	1970
Sven	Hedegaard	Vindbygårdsvej 22	3450 Allerød	4814 1227		
Chris	Olesen	Carit Etlarsvej 4	7330 Brande	2785 4880		

5.850 medlemmer i alt pr. 30-04-2009

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

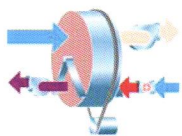
Tlf. 98 58 30 75

Sorptionsaffugtning af garager



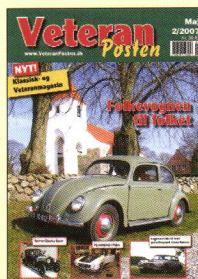
- ♦ Forhindrer rustdannelse
- ♦ Forhindrer fugtskader på interiør og elektronik
- ♦ Opvarmning unødvendig
- ♦ Besparelse på 75% i forhold til opvarmning

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



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



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 prislister.

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

De to beslægtede virksomheder er specialister i Privattforsikringer – 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	Selvrisiko Kr. 1.200 – ansvar/kasko	Årlig præmie Kr. 954 inkl. vejhjælp
Vintage bil årg. 1973	Værdi Kr. 210.000	Selvrisiko Kr. 1.200 – ansvar / kasko	Årlig præmie Kr. 1.300 inkl. vejhjælp
Klassisk bil årg. 1982	Værdi Kr. 260.000	Selvrisiko 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.

Udgiveradresseret
maskinel magasinpost
ID nr. 42123

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

Y 2830 0 103/22 0605 745-6370080
4825
DORTE STADIL
RYVEJ 31
2830 VIRUM