

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



48. årgang - Februar 2004 - VT nummer 332

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.veteranbil.dk

Giro: 600-4253

Administrator: Dorthé Thies

Bestyrelsen

Formand:
(Medlemspleje, medlemsregister, vedtægter, kontakt til VFK og MhS)
Peter Lovstrøm Sørensen
Enghavevej 131, Gårlev
7080 Borkop, tlf. 75 86 95 10
peter.sorensen@veteranbilklub.dk

Næstformand:
(Museum, bibliotek, PR, jubilæum, kontakt til Veteran Tidende og DTM)
Claus Frausing
Højbuens 26
2730 Herlev, tlf. 44 53 87 00
claus.frausing@veteranbilklub.dk

Kasserer:
(Budget, bogføring, regnskab, organisations-håndbog og IT)
Henrik Thostrup
Birkevangen 16
2880 Bagsværd, tlf. 44 44 56 19
henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

Sekretær:
(Protokol, klubkontor og Swift)
Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23
4040 Jyllinge tlf. 39 90 42 40
kaj.larsen@veteranbilklub.dk

(Udstillinger, klubartikler og jubilæum)
Bent Friis
Sobakken 29
7000 Fredericia, tlf. 75 94 09 97
bent.friis@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og kontakt til mødestedsledere)
Henning Kjeldgaard Knudsen
Holstebrovej 17
6971 Spjald, tlf. 97 38 12 64
henning.knudsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber, klub-i-klubben og vejlederkorps)
Leif Struch Andersen
Egevej 28
5200 odense, tlf. 65940704
leif.andersen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)
Ole Poulsen
Pogemosevej 10, Radsted
4990 Saksbøbing, tlf. 54700358
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.
Oplag: 5350
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:
Ole Emil Riisager
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
Fax 45 65 19 54
e-mail:
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dog d. 25. for læserbreve og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Announcepriser:
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,-

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

I redaktionen desuden:
Svend Carstensen
E.W. Neesgaard
Hans Pedersen
Leif Gr. Thomsen

Lay-out, sats og repro
Ole Callesen, tlf. 74561611
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
e-mail: oc.aller@grafisk.dk

Tryk: Printfo Kolding

Klubregister

Mærkeregistre

FIAT - Førkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189

Jaguar (William Lyons Era)
Claus Frausing
Se under bestyrelsen

Morris
Willibald Farbmacher
4914 5167

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)
Claus Neble
2253 5550

Triangel
Uffe Mortensen
4920 2301

Rover
Henning Helmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
Se under bestyrelse

Tjekkiske mærker
Svend Carstensen
3969 8115

Vulvo
Ole Callesen
7456 1611

Sektioner

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn
Fritz Knudsen
6613 6610

Køreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot
Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab
Svend Draaby
3871 3902

Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark
Svend Draaby
3871 3902

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs
Peter Lovstrøm Sørensen
Se under bestyrelse

Ford V8
Birger Blako
3294 9397

Ford T
Jon Friis Wandall
6390 7040

Jaguar (til 1972)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

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

København og Nordsjælland
Claus E. Neble -22 53 55 50

Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 54 70 03 58

Fyn
Leif Andersen - 65940704

Bibliotek

Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

IT og medlemsregister

Bo Ødegaard
Høstbuens 18
2750 Ballerup, 44 64 42 94
bo.odegaard@veteranbilklub.dk

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906

Revision

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Svend Aage Tholstrup,
tel. fax 8689 8777

FIVA

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

Mødesteder og mødestedsansvarlige

København Nærum
Nærum Hovedgade 3, 2860 Nærum
Claus Neble, 2253 5550
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

Midsjælland:
Kværkebyvej 79, Kværkeby, 4100 Ringsted
"Steffensgård"
Kontakt: Preben Boisen, 57525040
samme adresse som mødestedet

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

Fyn:
Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Kontakt: John Jørgensen, 66181212
Firkloervej 6, 5270 Odense N

Østjylland:
Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003
Kaj Munkholm, 86221975
Kådshøjvej 12, 8530 Hjørtshøj

Midtjylland-Vesterhede
Reifshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321
Samme adresse

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

Sønderjylland:
Lunderup Markvej, 6230 Rodekro
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441 5420
Mommærkevej 224, Majbøl, 6470 Sydals
e-mail: migogaltee@privat.dk

Sydøstjylland
Børkop Vandmølle, 7080 Børkop
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487
Bakkeskovvej 8, 8722 Hedensted
jakobsen@skjernaad.dk



Forsiden: Cadillac Serie 62 1953
Foto: Hans Pedersen

Indhold

DVK en 50-årig i forandring	3
Møder, løb og arrangementer	4
Brandværnsmuseum	5
Røgfrit Nærum	5
Ny adresse - nyt nummer	5
Klubaktiviteter	6
Obs. Fejl i Fredericia	7
Dødsfald	7
Generalforsamling 2004	8
Medlems- og køretøjsliste 2004	10

Kontingent	10
Førkrigs Fiat Register	10
Peugeot Sektion	11
Store flyttedag	12
Krøniken	14
Zone-Redningskorpset	14
Månedens køretøj	16
Da Standarden triumferede	22
Nummerplader og nummerplader	30
Dimission på Danmarks Biblioteksskole	30
Konkurrencen	31
Motorhistorisk Samråds nyhedsbrev	32
Roberts Allard	33
Nye medlemmer	34
Læserbreve	35
Invitation	36
Køb/salg	41

Dansk Veteranbil Klub – en 50-årig i forandring

Dansk Veteranbil Klub er ved at ændre karakter, ved at tilpasse sig en fremtid der stiller andre krav til overlevelse end at køre madpakketur i en skattet »gammelbil«. Fornyelsen sker passende i 50-året for klubbens stiftelse. Mens dette skrives gennemføres den fysiske flytning af klubbens sekretariat til nye, repræsentative omgivelser i en grøn forstad lidt nord for København. Vi indretter et moderne fungerende klubsekretariat og lyse og rummelige klublokaler, der er en moderne kursusvejendom værdig. Vi skaber Danmarks største motorhistoriske bibliotek i ambitiøst og tæt samarbejde med Danmarks Biblioteksskole og Det Kongelige Bibliotek.

Hver for sig store opgaver, som kun har kunnet lade sig gøre fordi Dansk Veteranbil Klub er en stor og velfungerende klub og fordi den i dag har en bestyrelse med en harmonisk arbejdsdeling. Formentlig den væsentligste årsag til dens resultater.

Ole Sommer bliver ikke rig af at have Dansk Veteranbil Klub logerende, i hvert fald ikke målt i rede penge, men i samarbejdet med en dedikeret gruppe af mennesker. Over fem tusinde, der hver for sig har en særlig interesse eller viden eller en særlig historie om netop deres bil. Så meget at de vil dele den med resten af medlemmerne i Dansk Veteranbil Klub. Et fællesskab, der har vist sin levedygtighed gennem halvtreds år. Ganske lang tid for en hobbyforening.

I bestræbelserne for at skabe et motorhistorisk miljø ser Dansk Veteranbil Klub gerne de nye klublokaler anvendt af andre ligesindede bilklubber. Vore nye rammer må gerne virke befordrende på udviklingen af et frugtbart motorhistorisk miljø i Nærum til glæde for alle seriøst interesserede inden for området. Dansk Veteranbil Klub skal ikke tjene på udlejningsvirksomheden, blot skal vi modtage et rimeligt bidrag til dækning af vore omkostninger.

Man kunne også forestille sig at andre, beslægtede klubber og interessegrupper kunne have postadresse og regelmæssige mødemuligheder på Nærum Hovedgade 3. Måske kan klubbens sekretariat endog være behjælpeligt med praktiske gøremål.

Biblioteket er et kapitel for sig. Den store samling af motorhistorisk litteratur: bøger, tidsskrifter, værkstedshåndbøger, reserveredskataloger, brochurer m.v. vil blive katalogiseret og registreret efter retningslinier udarbejdet af et hold studerende ved Danmarks Biblioteksskole som et eksamensprojekt og lagt ud på internettet i et samarbejde med Det Kongelige Bibliotek, som sørger for at vi er edb-mæssigt i luften på samme måde som Det Kongelige Bibliotek selv. Det vil sige at enhver med adgang til internettet, hjemme, på arbejdet eller på det lokale folkebibliotek, kan se hvad Dansk Veteranbil Klubs bibliotek råder over. Ikke at man nødvendigvis kan låne, men at den information, man søger, findes hos Dansk Veteranbil Klub.

Næste skridt i biblioteksudviklingen er nye eksamensprojekter i samarbejde med Biblioteksskolen. For eksempel

hvordan man gør opmærksom på bibliotekets eksistens og muligheder, ikke bare inden for medlemskredsen, men også hos eksperter inden for området. Eller hvordan vi med en internetbaseret ressourceguide kan udvikle biblioteket til et moderne (vejmotorhistorisk) informationscenter. Eller hvordan vi engang i fremtiden får vores meget store samling af fotografier og negativer givet en videnskabelig billedindeksering.

Dansk Veteranbil Klub er på vej til at løse en egentlig samfundsopgave, som vi synes fortjener økonomisk støtte fra forskelligt hold. Vi ikke alene yder et væsentligt bidrag gennem synliggørelse af et teknisk og historisk område, vi åbner også for en i dag ikke eksisterende side til belysning af motoriseringens betydning for vores samfundsudvikling.

Formidlingssamarbejdet med Ole Sommers museum åbner muligheder for at synliggøre de ressourcer klubbens medlemmer råder over. Enten i form af teknisk og historisk viden eller i kraft af deres historiske biler. At fortælle den historie gennem udstillinger vil være nyt for Dansk Veteranbil Klub, men en opgave vi burde påtage os med den kapacitet, klubben råder over. Der findes adskillige bilmuseer rundt om i landet, hver med sin egenart, oftest skabt af ejeren. En form for samarbejde om formidling på det område er nærliggende og i harmoni med klubbens formål.

Også inden for de vante områder er 50-års jubilæet i bevægelse, omend op ad bakke, så her er alt ved det gamle. Uanset hvad eller hvor meget en bestyrelse sætter i værk skal den åbenbart vedvarende udsættes for ufine angreb. Man kunne måske have håbet at den fælles hobby kunne overskygge personligt nid.

Man skal for resten heller ikke tro, at man kan pille ved velerhvervede rettigheder i klubben, hvis man vil sætte skik på de åbenlyse skævheder. Jævnfør Nyrup, da han ville pille ved efterlønnen og Claus Hjort, da han ville skære i dagpengene.

For mig personligt har det været en uvant følelse af magtesløshed at være moralsk forpligtet til at følge de demokratiske spilleregler, når fjenden uhindret kunne vælge våben og således sætte sin egen - i øvrigt fordækte - dagsorden. Fejt er vist udtrykket der dækker.

Det er selvfølgelig fortsat klublivet, som vi kender det, udtrykt ved klubmøder, madpakketure, garagesnakker og sammenkomster af forskellig art, der trods alt er ryggen i klubben, holdt sammen af Veteran Tidende. Det vil altid være sådan, men med de store nye projekter, der virkeliggøres i jubilæumsåret, er der skabt gode vilkår for en spændende og mere differentieret videreudvikling af aktiviteterne i Dansk Veteranbil Klub. Initiativer som forhåbentlig vil inspirere andre af klubbens over fem tusinde medlemmer til at melde sig til klubarbejdet og det kammeratlige samvær.

Så, tillykke med de halvtreds - trods alt.

Claus Frausing



Møder

VT har tidligere forsøgt at fylde ud ved hjælp af den almindelige kalender. Vi tør ikke mere, der gik for tit kludder i det. Så kære mødestedsledere: Nu er det op til jer hvad der skal stå. Får vi ikke noget til »Klubaktiviteter« står der heller ikke noget i kalenderen. Som det tydeligt ses denne gang. Husk klokkeslæt.

Februar

- 17. 19.00. Kværkeby. Besøg på Ringsted Politistation.
- 19. 19.30 Spjald. Klubmøde.
- 23. 19.00 Vesterhede. Udemøde i Hyldelund, se Klubaktiviteter.
- 24. 19.00 Klippinge. Video om Henry Ford.
- 24. 19.30 Egeskov. Klubaften.
- 24. 19.00 Klippinge. Klubmøde, video om Henry Ford.
- 26. Morris-møde hos Gunner Sørensen, Skovhusvænget 33, 4632 Bjæverskov. Deltagergebyr kr. 50. Tilmelding senest 23/2 på tlf. 56871989.

Marts

- 2. 19.30. Egeskov. Biblioteksaften.
- 11. 19.30 Børkop. Klubmøde.
- 11. 19.30 Rødekro. Klubmøde.
- 15. Kværkeby. Klubmøde. Om udstødningsrør.
- 18. Spjald. Besøg på Herning Kraftvarmeværk.
- 20. 13.00 Generalforsamling, Nyborg. Se indkaldelse i VT 331.
- 25. Morris-møde hos Rimmy Tschernia, Krogagervej 39, 2605 Brøndby. Deltagergebyr kr. 50. Tilmelding senest 22/3 på tlf. 43452301.
- 30. 19.30 Egeskov. Klubaften, film om Roskilde Ring.

April

- 1. 19.30 Rødekro – bemærk dato.
- 15. 19.30 Børkop. Klubmøde, bemærk rykket frem pga. påsken.
- 15. 19.30 Spjald. Klubmøde.
- 17. 9.-17 Vesterhede. Stumpemarked på Vestergård. Se Klubaktiviteter.
- 20. Kværkeby. Klubmøde. Om historisk ræs.
- 27. 19.30 Egeskov. Klubaften.

Maj

- 13. 19.00. Børkop. Klubmøde.
- 18. Kværkeby. Klubmøde. Besøg af mærkeklub.
- 20. Spjald. Tur til Løsning.

Juni

- 10. 19.00 Børkop. Klubmøde.
- 15. Kværkeby. Aftenkøretur på Midsjælland.

Juli

- 8. 19.00. Børkop. Klubmøde.
- 17. Spjald. Knallert- og biltur til hestevognssamling.

Løb

Bemærk at flere datoer er ændret siden kalenderen i december-nummeret af VT.

Februar

- 17.-22. Bustur til Rétromobile i Paris.

Marts

- 27.-28. Fredericia, stumpemarked.

April

- 17. Kværkeby, bagagerumsmarked.
- 25. Tåstrup Swap-meet stumpemarked.
- 29. Ikea-løb, start Vangede.

Maj

- 1. Rådhuspladsen i København – optog til Nærum, hvor Sommers ny museum og vores ny lokaler officielt indvies.
- 1. Esbjerg Veteranløb. Indbydelse i dette nr.
- 2. Sæsonåbning, Kastellet kl. 14 til 16.
- 8. Odsherredløb. Indbydelse i dette nr.
- 20.-23. Rally Marguerite.
- 27. Ikea-løb, start Tåstrup.
- 29. Nivå-løb.
- 29. Kloster-løb. Indbydelse senere.
- 30.-31. Græsted Pinse-damp- og biltræf.

Juni

- 5. Stumpemarked kl. 8 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.
- 6. Klampenborg Galopbane, Classic Autojumble, tema DVK 50 år.
- 12. Løgumkloster, englændertræf. Program følger. Arr. Bent Jessen, tlf. 74744483.
- 13. Brønshøjløb. Indbydelse i dette nr.
- 19. Sydhavsrally, start i Sakskøbing.
- 19.-20. Gavnø.
- 24. Ikea-løb, start Tåstrup.

Juli

- 3.-4. Fanø Motorløbet. Indbydelse i dette nr.
- 3.-4. Bornholm Rundt. Indbydelse i dette nr.
- 29. Ikea-løb, start Tåstrup.
- 30.-31. Ringkøbingløb.

August

- 7. Stevnsløb.
- 20.-22. DVK jubilæumsfest i Fredericia.
- 26. Ikea-løb, start Vangede.
- 28. Kværkeby, høsttur.
- 29. Rindsholm. Kl. 11 til 16. Se www.rindsholmkro.dk

September

- 4. Lastbiltræf kl. 10 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.

Oktober

- 2. Tåstrup Swap-meet, stumpemarked.

November

- 13. Herning Stumpemarked kl. 8 til 16.



UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

2004

Maj

7.-9. Best of British Motoring Festival, Zaluzany ved Teplice i Tjekkiet. Kontakt David Griffiths på e-mail Transport.Heritage.Park@post.cz
15.-18. 6. Olditour Rügen. www.beeeworld.de/members62/olditour-ruegen/

Juni

19.-20. Margrethetorp. www.classiccarshow.se

Juli

7.-11. 24. Internationales NSU-Treffen Korbach. www.nsu-ig.de
9.-11. Svenskt Sportvagnsmeeting. Med 450 deltagere Skandinaviens største. www.mgcc.nu
16.-18. Falsterbo Classic – www.fcass.nu

August

28. Lergökrally. Ångelholm lige nord for Helsingborg. Sveriges største med 275 ekvipager.

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmesiden http://www.mhrf.se/id12_mhrfs_evenemangskalender.htm.

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa – eller hvad med Sydamerika eller Indien? – besøg da FIVA's hjemmeside på www.fiva.org og se under *Events*, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-begivenheder.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kunne have interesse for andre end dig selv – send venligst information til sat@egd.dk



Brandværnsmuseet

Fremtiden for det enestående Brandværnsmuseum i Århus er usikker. Samlingen blev til på initiativ af Bertie Toré og er videreført af hans enke. Men de borgerlige forligspartier har besluttet at fratage museet en støtte på 1.7 millioner kroner om året.

Trods en lidt afsides adresse på Tomsagervej i Åbyhøj har museet haft et årligt besøgstal omkring 40.000, men det er altså ikke nok til at det kan løbe rundt uden tilskud.

Til Århus Stiftstidende siger formanden for Århus City Forening, Claus Bech, at det vil være meget uheldigt hvis verdens største samling af gamle brandbiler flyttes til Ikast, Frederikshavn eller Ringkøbing. Han mener at hvis det blev flyttet til bynære arealer på havnen og virksomheden blev udvidet med forskellige aktiviteter og salg af diverse artikler kunne museet blive bæredygtigt.

Vi kender ikke museets fundats, men så vidt man forstår ejes en stor del af det udstillede af museet selv, mens andet er deponeret af forskellige kommuner.

Røgfrit Nærum

Det er ingen hemmelighed at det har været umuligt at håndhæve at det ene lokale i Nivå måtte der ryges i, de andre var absolut røgfri.

I Nærum bliver det anderledes.

Når man tidligere kom ind i Ole Sommers forkontor måtte man først trænge sig igennem hans daværende, mangeårige sekretærs røgtkning – derpå gennem hans egen.

Det havde en brat ende.

Nu har en fuldstændig røgfri Ole Sommer efter hvad VT erfarer i Nærum dekretet at HELE hans ny hus er røgfrit. Og det vil altså sige også vores lokaler.

For som Ole Sommer humoristisk siger: Jeg vil nødig have at sprinklerne går i gang.

Så lad rygetøjet blive hjemme.

Rettelse

Kaj Sørensen, Næstved, har ret i at Citroën raceren på side 24 i sidste blad må være en 10HP, ikke en 5HP. Det tyder både baghjulsaffjedringen og vognens længde på.

Ny adresse - ny numre

Med virkning fra 2. februar har Dansk Veteranbil Klub ny adresse. Som man kan se øverst til venstre på side 2 i Veteran Tidende. **Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.**

Men også nyt telefonnummer: **4556 5610** (man-fre 10-13).

Og nyt faxnummer: **4556 5611** (hele døgnet).

Kontorets e-mailadresse er uforandret:

kontor@veteranbilklub.dk

Og klubbens hjemmeside uforandret:

www.veteranbil.dk



FYN EGESKOV



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

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

Tirsdag den 24. februar kl. 19.30 klub-aften.

Tirsdag den 2. marts kl. 19-30 biblioteksaften.

Tirsdag den 30. marts kl. 19.30 klub-aften med film om Roskilde Ring, hvis der er interesse for det.

Tirsdag den 27. april kl. 19.30 klub-aften.

Strøtænk ved årsskiftet: Det gamle ord om »Uden fortid – ingen fremtid« synes jo at passe særdeles godt på vor hobby. Jeg vil vove at påstå at den mand som fremstillede den første selvkørende »automobil« er den dygtigste bilkonstruktør nogensinde, for han havde ikke noget forbillende at kigge efter. Resten er et spørgsmål om løbende forbedringer af det eksisterende.

For at se tilbage på det gamle år var det vel ikk' så ring' endda. Mange gode køreture i den dejlige danske sommer er det blevet til. Løvspringsløb-Herregårdsløb-Føtexløb-Løvfaldstur, et par madpakketure, blot for at nævne lidt af vore lokale fynske aktiviteter. Og endelig, sædvanen tro, afslutningen på sæsonen – julefrokosten. Der var mødt 39 af vore hyggelige fynske medlemmer. Et par stykker måtte desværre melde afbud i sidste øjeblik pga. influenza, men sygdom er jo enhver mands herre. En stor tak til vore sponsorer af præmier til amerikansk lotteri.

Må blot det ny år ikke blive værre end det gamle kan vi jo lige så godt være tilfredse. Utilfredshed giver blot en selv mavesår – og hvorfor løbe den risiko? Personlig ser jeg med glæde hen til det ny år, hvor jeg starter med at gå på efterløn og derfor regner med at få mere tid til at hygge mig med den hobby, som jeg betragter som den bedste.

Venlig hilsen

John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Det ser desværre ikke ud til at gå så glat igennem med overtagelsen af vores klubhus i Rødekro som først antaget. I skrivende stund – 14. januar – er der i hvert fald ingen afklaring. Det betød at det »stormøde«, der var lagt op til 12. februar, ikke kunne få så meget kød på som først antaget.

Men der er også lyspunkter, Jydske Bank har meddelt mig at den også i 2004 vil være sponsor ved 5 bankløb hen over sommeren, så det er jo fint. Hvornår løbene bliver afviklet hører I om senere, men de starter i maj.

Marts-mødet bliver holdt den 11. marts. Aprilmødet bliver, bemærk dato, 1. april, og det er ingen aprilsnar, det er på grund af påsken. Som sagt, nyt om klubhuset senere og nyt om bankløb senere.

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf. 74415420.

ØSTJYLLAND - RISTRUP

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

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

Robert Vestergaard, Skæring, har afløst Arne Jespersen som arrangør i Ristrup.

Med venlig hilsen

Kaj Munkholm, tlf. 86221055

Robert Vestergård, tlf. 86224003

ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00.

På klubmødet tirsdag den 24. februar vil vi se videoen om Henry Fords liv. Den er i to dele, som skildrer hele hans lange liv, med indblik i et liv med biler. Det er en spændende filmatisering om Henry Ford, manden der satte verden på hjul. Så uanset om du er til Ford-biler så mød op tirsdag den 24. februar kl. 19.

Hilsen

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 17. februar kl. 19 præcis. Vi skal se Ringsted politistation, Tinggade 15, hvor vi bliver vist rundt af Claus Jørgensen. For dem der ikke er kendt i Ringsted kan vi mødes på Steffensgård og køre samlet til stationen. (Dette var ikke modtaget til januar-bladet og det er tvivlsomt om februar-bladet når ud i tide. Red.)

Tirsdag den 15. marts. Vi får besøg af manden bag »one-two-pipe«, som fremstiller og sælger special udstødningsrør. Også efter mål.

Tirsdag den 20. april. Vi skal høre om historisk ræs og får besøg af Otto Reedt Thott fra Gavnø Gods, som også selv kører historisk motorløb.

Tirsdag den 18. maj. Vi får besøg af en mærkeklub, som vil fortælle og vise sine køretøjer frem.

Tirsdag den 15. juni. Den årlige aftenkøretur på Midsjælland med start og afslutning på Steffensgård.

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

11. marts klubmøde, ingen specielle aktiviteter fastlagt.

15. april klubmøde – skubbet en uge frem pga. påsken.

I sommerhalvåret mødes vi kl. 19.00 da vi ofte vil tage en køretur eller vi vil tage »i byen«.

13. maj klubmøde.

10. juni klubmøde.

8. juli klubmøde.

Er der nogen der har gode ideer til besøg, gæster, udflugter, hører jeg dem gerne.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

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

Mandag den 23. februar udemøde hos



Michael B. Olesen, Hyldelund mellem Hovborg og Lindknud.

Stumpemarked holdes lørdag den 17. april på Vestergård i Vesterhede kl. 9 til 17. Studeplads koster kr. 50 og det inkluderer morgenkaffe + termokaffe resten af dagen. Billet til markedet koster kr. 20, som kan omsættes til kaffe m. rundstykke eller pølse m. brød.

Venlig hilsen
Ove H. Iversen

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Torsdag 19. februar klubmøde.

Torsdag 18. marts Herning Kraftvarmeværk. Mødetid og sted senere.

Torsdag 15. april klubmøde.

Torsdag 20. maj (Kristi Himmelfartsdag) Tur til Løsning. Mødetid og sted senere.

Torsdag 17. juni knallert- og biltur til hestevognssamling. Mødetid og sted senere.

Juli ferie.

Søndag 1. august madpakketur for hele familien. Mødetid og sted senere.

Torsdag 19. august køretur til Marmorhuset i Tvis. Mødetid og sted senere.

Torsdag 16. september klubmøde.

Torsdag 21. oktober møde om Castrol olie. Tid og sted senere.

Torsdag 18. november klubmøde.

Fredag 3. december julefrokost.

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

**KØBENHAVN-
NORDSJÆLLAND - NIVÅ**

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30.

Åbningen af den ny sæson for arrangementer sker søndag den 2. maj kl. 14 til 16 på Kastellet.

Venlig hilsen Claus E. Neble



Fra julefrokosten i Egeskov

OBS: FEJL I FREDERICIA

Det viser sig desværre at hotelpriserne i indbydelsen til jubilæumsfesten i Fredericia er forældede – man skal lægge 50 kroner til pr. nat.

Og man MÅ IKKE selv ringe til hotellerne. Det skal gå gennem Fredericia Turistbureau, og hotel kan ikke bestilles endnu. Den sidste del af budgettet er ikke helt klar og det er en endelig udformning af tilmeldingsblanketten heller ikke. Så man må afvente at den kommer i næste nummer af Veteran Tidende. Den vil dog også blive lagt ud på DVK's hjemmeside, når den er klar.

Nyt i arrangementet er at Kansas City Stompers har givet tilsagn om at komme og spille med 6 mand og solist Rikke Mølgård.

Leif Outzen, O. Jerstal, er død.

For mindre end et år siden, på en dejlig solrig forårsdag, var vort medlem Leif Outzen i O. Jerstal ved Vojens vært ved et interview omkring hans Harley Davidson motorcykler. Allerede dengang mærkede man tydeligt, at han kæmpede med en snigende sygdom, der havde taget næsten alle hans kræfter. Og dog skyede han ingen besværligheder, så vi kunne få de tunge maskiner ud i solen til en fotografering. Men nu har sygdommen sejret, garagedøren er lukket for sidste gang.

Leif Outzen var mekanikermester, og han drev, indtil sygdom sagde stop, et værksted i O. Jerstal. Et værksted, der særlig var kendt for at kunne trimme motorer til en bedre ydeevne. Leif Outzen var æresmedlem i Autoreparatørforeningen for Haderslev og Omegn. Vore bedste tanker går til Leif Outzens efterladte.

Ole Callesen og Leif Gr. Thomsen





Generalforsamling 2004

Lørdag den 20. marts kl. 13 i Borgerforeningens Hus, Nyborg Teater, Nørre Voldgade 63, Nyborg.

Til dagsordenen er foreløbig knyttet nedenstående materiale.
Det resterende vil blive bragt i marts-nummeret af Veteran Tidende.

- 1) Valg af dirigent.
Bestyrelsen indstiller advokat Erling Kristensen, Fredericia.
- 7) Valg af bestyrelse.
Bestyrelsen genopstiller – Der er ikke indkommet yderligere kandidater.
- 6) Behandling af evt. forslag.

Bestyrelsen stiller 3 ændringsforslag til klubbens formålsparagraf:

FORMÅL

- 2
- 2.1.1 Klubbens formål er at medvirke til bevaring, restaurering og anvendelse af motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk betydning, dateret i fremstillingsåret, og at fremme almenhedens interesse og myndighedernes forståelse herfor.
- 3
- 3.1 Klubbens formål søges bl.a. gennemført ved:
- 3.1.1 Vejledning i forbindelse med anskaffelse, bevaring og tidstypisk anvendelse af motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk interesse.
 - 3.1.2 Indsamling, registrering og opbevaring af enhver form for teknisk eller historisk materiale om motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk interesse.
 - 3.1.3 Medvirken ved anvendelse af motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk interesse ved støtte – herunder også økonomisk – til afholdelse af løb, konkurrencer, prøver, udstillinger og lignende arrangementer.**
 - 3.1.4 Regelmæssig mødeaktivitet på faste mødesteder landet over.
 - 3.1.5 Medvirken ved etablering, vedligeholdelse og administration af et centralt register for motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk betydning.
 - 3.1.6 Medvirken ved etablering af og støtte – herunder også økonomisk – til drift og vedligeholdelse af mærkeregistre, sektioner og emnekredse i bred forstand samt vejlederkorps.

Vedtægtsændring Nr. 1: For at få en mere 'ren' hoved-formålsparagraf.

Paragraf 2.1.1 ændres til:

Klubbens formål er at medvirke til bevaring, restaurering og anvendelse af motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk betydning og at fremme almenhedens interesse og myndighedernes forståelse herfor.

Paragraf 3.1.1 ændres til:

Vejledning i forbindelse med anskaffelse, bevaring og tidstypisk anvendelse af motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk interesse, som er dateret i fremstillingsåret.

Vedtægtsændring Nr. 2: For at konsolidere klubbens bibliotek.

Paragraf 3.1.2 ændres til:

Indsamling, registrering og opbevaring af enhver form for teknisk eller historisk litteratur og billedmateriale om motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk interesse der gøres tilgængelig for offentligheden gennem biblioteksvirksomhed.



Vedtægtsændring Nr. 3: For at konsolidere samarbejdet med Sommers Veteranbil Museum:

Ny paragraf indsættes mellem paragraf 3.1.3 og 3.1.4:

Museums- og formidlingssamarbejde med Sommers Veteranbil Museum som et aktivt element i bofællesskabet på Nærum Hovedgade 3, hvor klubbens sekretariat, lokale mødeafdeling og hovedbibliotek har domicil.

Der er indgivet 2 forslag ved Stig Emcken:

Forslag Nr. 1: Begrænsning af produktionsårgange som DVK beskæftiger sig med.

Generalforsamlingen vedtager at frem til 2005 generalforsamling skal det i DVK diskuteres og vurderes om vedtægterne skal ændres således at personer som ejer et køretøj produceret før 31.12.1979 kan optages som medlem.

Begrundelse:

De sidste 25 års produktion af biler er blevet så standardiseret at disse køretøjers interesse udmærket kan varetages af specialklubber. Derved sikres at det er de gamle biler som bevares. Som formanden Peter Løvstrøm Sørensen så rigtig skriver i sit svar til stifterne af et Førkrigskøreselskab (Veteran Tidende nr. 331 side 29), så udgør **“Køretøjer fra før 1940 en stadig mindre del af klubben”**. Vi skal passe på at klubben ikke udvikler sig til en forsikringsklub, samt støtteforening til DVK's nye kontorer i Nærum.

Forslag Nr. 2: Pålæg til bestyrelsen om at etablere sektioner for køretøjer produceret før 1940.

Generalforsamlingen vedtager at bestyrelsen tager skridt til at der oprettes sektioner for køretøjer produceret før 1940.

Der er indgivet 3 forslag ved Dorte Stadil, Per Nielsen, Peter Juel-Jepesen, Bo Bonfils, Erwin Koster Kristensen og Lars Legaard:

Bestyrelsen skal fremme åbenheden i Dansk Veteranbil Klub, således at klubbens mange tusinde medlemmer kan orientere sig om klubbens ledelse:

Forslag Nr. 3: Beslutningsreferater

Bestyrelsen skal bringe et kort beslutningsreferat i Veteran Tidende efter hvert bestyrelsesmøde.

Forslag Nr. 4: Forhandlingsprotokol på klubbens hjemmeside

Den komplette forhandlingsprotokol, jf. vedtægternes § 11.9, offentliggøres på klubbens hjemmeside, med virkning fra og med 2003

Forslag Nr. 5: Fortrolige oplysninger mod en fortrolighedserklæring

Sager som bestyrelsen måtte anse for fortrolige skal angives som fortrolige i forhandlingsprotokollen, og medlemmer af klubben kan få aktindsigt i disse fortrolige sager mod at underskrive en fortrolighedserklæring.

Begrundelse:

Dansk Veteranbil Klub er i dag en klub med over 5.000 medlemmer, som det er rimeligt har fuld indsigt i de beslutninger bestyrelsen træffer på vegne af medlemmerne, således står der i klubbens vedtægter at bestyrelsen på klubbens vegne skal fremme “åbenhed og imødekommenhed overfor interessegrupper og andre interesserede”.

Ikke desto mindre er det i dag ikke muligt at få en indsigt i bestyrelsens beslutninger, der er i året 2003 kun sjældent og i meget summarisk form givet referat af udvalgte beslutninger. I det forløbne år er flere ansøgninger om indsigt i bestyrelsens beslutninger blevet totalt afvist, bl.a. med følgende begrundelse “Det vil ikke være muligt, da referaterne indeholder personlige informationer”. Af hensyn til bestyrelsens anseelse og for at undgå rygtedannelser, fremsættes ovenstående forslag.

På bestyrelsens vegne
Peter Løvstrøm Sørensen
Formand



Medlems- og køretøjsliste 2004

Der er stamkort på vej ud til medlemmerne med henblik på Medlems- og køretøjslisten 2004. Vi udvider registrering og vil gerne optage *alle* de gamle køretøjer, medlemmerne ejer og gerne med angivelse af chassis/stelnummeret.

Registrering efter chassisnummer kan give problemer ved helt gamle biler, idet nogle ikke har et sådant. Men formålet er at følge køretøjet som det primære, og registrere alle ejerne over årene. Begyndelsen til et Centralregister for Veteranmotorkøretøjer.

Man kan vælge ikke at ville offentliggøre *alle* sine køretøjer i listen, ligesom det også er muligt at få udeladt sin adresse. Oplysningerne vil så blot stå i klubbens database, hvortil kun et fåtal har adgang.

Samtidig begynder vi på at gøre de enkelte modeller ensartet benævnte med hensyn til type og model. Denne gang læses der med lup på Mercedes, Volvo, Jaguar, Tatra, Daf og Ford A. Vi burde vel være de første til at betegne vore biler korrekt.

Stamkortet kan sendes retur pr. e-mail eller post og vi vil være glade for hurtigt svar.

Bestyrelsen

Kontingent for 2004.

Så er opkrævningerne ude med betalingsfrist 27/2.

Kontingentet for 2004 udgør 455,- kr., hvilket er en forhøjelse på 40,- kr. i forhold til 2003 og som bebudet og accepteret på generalforsamlingen i 2003. Forhøjelsen ligger indenfor det mandat som lovene giver bestyrelsen til at forhøje kontingentet.

Som sidste år er det PBS som står for udsendelse og opkrævning idet det herved er muligt for jer at melde kontingentbetalingen til Betalingsservice, således som der i flere år forud blev ytret ønske om.

Godt en fjerdedel har allerede sidste år tilmeldt sig betalingsservice, men tre fjerdedele af jer modtager også i år et FI-indbetalingskort.

Bestyrelsen opfordrer til at kontingentet meldes til Betalingsservice, det letter ekspeditionen og omkostningerne ved at opkræve kontingentet.

Pbv.
Henrik Thostrup
kasserer

Førkrigs FIAT Registret

I sagens natur er det begrænset hvad der kan ske på vores område herhjemme på et år. Det mest betydningsfulde var at Johannes Ancher på Bornholm fuldførte restaureringen af sin FIAT 509 og deltog med den i Bornholm Rundt og i Styrkeprøven, hvor den lige sneg sig ind, selv om den nok er fremstillet først i 1926. En 1925-model er det i bund og grund. Bilen blev Månedens Køretøj i Veteran Tidende 324 juni 2003, desværre med en dum ombryderfejl, der bevirkede at vi måtte rette op på det i det næste blad. Fra Hindsgaul Madsens overskudslager er en rimeligt god 508 Balilla er kommet i gode hænder på Århus-kanten. Derimod har en sjældne 1500 1938 fra samme lager vist nok ikke fundet ny ejer.



En tidlig 508 roadster dukkede op til løb på Fyn.

Tidligere havde E.W. Neesgårds 501 fundet ny omgivelserne på museet i Jystrup, fordi Nees på sine ældre dage gerne vil køre mere tørt – og lidt hurtigere.

Og hen på efteråret gjorde den gamle registrator sig skyldig i lidt af et landsforræderi ved at indføre en 501S Sports

Torpedo fra Sverige, hvor der mærkeligt nok ikke var nogen som ville give en yderst rimelig pris for denne sjældne bil. Vognen er i en ældre, professionel restaurering, og formentlig i rimeligt original stand, men desværre med kunstlæderindtræk. Bortset fra at den afdøde ejers søn startede den uden at opdage at der ingen forbindelse var mellem vandpumpe og motor, har den ikke kørt i 30 år eller mere. Men det skulle forhåbentlig ikke være det store problem.

Desværre er nogle ejere af de ældste danske FIAT-biler afgået ved døden i årets løb. Thomas Jan Hove, forlod os, hans 6-personers 505 touring 1925 bliver formentlig hos familien. Også Arne Hansen, ejer af FIAT 509, er desværre gået bort.



Årsberetning 2003 fra Peugeot Sektionen

Så er der igen gået et år og vi er klar til årsberetningen - denne gang for 2003. Peugeot Sektionen og Peugeot Classic DK har også i 2003 haft et pænt aktivitetsniveau. 3 arrangementer har vi haft større eller mindre aktier i. Samtidig har vi fortsat vores aktiviteter på internet og vi har sparring og samarbejde med Peugeot Classic klubber i udlandet. Som det også blev nævnt sidste år, er der udover Peugeot Sektionen også en selvstændig Peugeot Classic organisation - Peugeot Classic DK. Det er Peugeot Classic DK, som overhovedet gør det muligt at have et aktivitetsniveau, da Peugeot Sektionen er ubemidlet. Derfor er det midlerne fra Peugeot Classic DK, der anvendes til finansiering af vores arrangementer. Heldigvis er en lang række af Peugeot-ejerne i DVK samtidig medlem af Peugeot Classic DK. Peugeot Sektionens fremtidige status i DVK er pt. under overvejelse. Det er muligt at vi fremover vil have status af register. Vi får se!

Arrangementer i 2003

I 2003 satsede vi fra sektionens side i deltagelse på Gavnø og Rindsholm samt vores egen Peugeot Classic Picnic.

Peugeot Classic Picnic

Vores Picnic blev i 2003 holdt på Amager, nærmere bestemt med udgangspunkt hos undertegnede og derfra en køretur på øens sydlige del, med flere ophold og indlagte spørgsmål. Vi var 7 deltagende køretøjer, hvor et enkelt måtte samles op på vejen med lade problemer. Efter køreturen blev den uheldige Peugeot sat til opladning og det gjorde vi andre vel egentligt også. Vi satte os under pavillonen og spiste den medbragte mad. Der blev snakket om løst og fast omkring bordene, men dog mest om Peugeot. Løsningen på den lille opgave blev offentliggjort og de forskellige besvarelser blev sat i rækkefølge. Vinderen fik en flaske fransk

rødvin. Efter kaffe og kage var klokken en del mere end det annoncerede sluttidspunkt og næserne blev vendt hjemad. Den uheldige med lade problemer startede fint nu, da den havde strøm på men ladede tilsyneladende ikke. Vi ses i 2004.

Classic Autojumble på Gavnø

I midten af juni var der igen Autojumble på Gavnø og vanen tro var vi igen en trofast skare, som havde taget turen til slotsparken udenfor Næstved. Som



årene går kommer der flere og flere biler og jeg vil ikke her gå i detaljer med alle disse fine køretøjer.

På Peugeot-fronten var det igen Arne og Jes i 403 og 203 cab, Søren med familie i 203 cab og 305 og undertegnede i 403, der viste flaget. Og som sædvanlig var det et rigtig hyggeligt arrangement, hvor det flotte vejr dannede en god ramme om de fine biler.

På Gavnø dukkede en overraskelse op. Der blev nemlig fremvist en nydelig pokal - eller champagnekøler - som dog var uden indhold.

Det interessante ved netop denne champagnekøler er, at den er indgraveret med en hilsen til den danske Peugeot-importør K.W. Bruun i anledning af hans



80-års fødselsdag i 1977, fra selveste Peugeot i Frankrig. Inskriptionen er selvklat på fransk. Den vågne giver havde fundet klenodiet på et loppemarked i Nordsjælland. Underligt, at den type historika ikke har fundet vej til importøren K.W. Bruuns hovedsæde i Glostrup. Nu er »pokalen« i hvert fald i sikre omgivelser hos Peugeot Classic DK.

Træf på Rindsholm Kro

Sidste søndag i august var der igen oldtimer træf på Rindsholm Kro ved Viborg. Arrangementet finder altid sted sidste søndag i august og der er gratis adgang for alle og intet tilmeldingsgebyr.



Vi havde håbet, at arrangementet kunne få lidt større tilslutning af Peugeot'er og dermed blive en årlig tilbagevendende begivenhed for Peugeot-ejere.

Vi modtog følgende beskrivelse fra et medlem: »Træffet på Rindsholm som helhed har en meget bred vifte af bilmærker repræsenteret. Det var spændende mellem regnbyggerne at gå rundt og betragte hvor mange ældre og gamle biler der bliver restaureret og hvor mange der rent faktisk er blevet holdt kørende i tre, fire og fem årtier. Det er min personlige fornemmelse, at der bliver flere og flere nyere klassikere, altså fra midt i halvtredserne og frem.«

Lad os krydse fingre for, at en del af disse - både originale og restaurerede - fremover kan være med løven forrest.

Aktiviteter i 2004

I 2004 vil vi forsøge at gentage aktivitetsniveauet fra 2003.

Information om årets arrangementer vil blive bragt i Veteran Tidende når den foreligger. Oversigt over løb og arrangementer ajourføres endvidere på vores hjemmeside, som hedder // drive.to/pcdk

/Claus Sonne Linnedal

STORE FLYTTEDAG

Fotos: O.E. Riisager, Claus Frausing

Eller rettere flytteweekend – for det var både lørdag den 31. januar og søndag den 1. februar. Med Claus Frausing som slagets kommanderende general og Ole Poulsen som chef for kørselsafdelingen flyttede frivillige størsteparten af klubbens hidtidige og ny inventar til lokalerne i Nærum.

Fra mødested Egeskov var kommet et særligt sjak, som skulle overnatte. Og godt for det, for de lokale glimrede stort set fra deres fraværelse. Flovt.

Først hentede lastbilen de stålreoler, Ole Sommer og Bilia har foræret os, i Vanløse. To læs med 11-tons lastbil. Ib Rasmussen havde stået for at skru dem

fra hinanden og kom også til at stille dem op igen i Nærum. Ved ankomsten til Nærum blev så mange man kunne nå vasket med bilshampoo. Næste etape var at kontorinventaret og en del af kasserne med bøger og tidsskrifter blev hentet i Nivå, derefter resten af bogkasserne og inventar. Hanne og Niels Jonassen havde sammen med Dorthe Thiess, Dorte Stadil og Allan Krogh hovedæren af at have pakket de cirka 600 flyttekasser.

Det viste sig at de tre stålskuffedarier med hængemapper ikke kunne rokkes

med indhold, så alt i skufferne blev pakket i kasser af O.E. Riisager, som også nåede at få det på plads igen i Nærum i løbet af søndagen.

En enkelt fynbo måtte hjem på arbejde lørdag aften, resten overnattede i Nivå – Ole Poulsen foretrak at køre helt hjem til Saxkøbing og komme igen søndag morgen. Dog ikke i lastbilen.



Nedtagning i Nivå



Det gamle bibliotek i papkasser sponsoreret af Harald Nyborg.



Ole Emil Riisager læser klenodier i stålskabe.



Rengøring af stålreoler



I hele forløbet stod Dorthe Thiess for forplejningen, plus indretningen af kontoret, der var funktionsdygtigt allerede mandag middag.
Efter planen skulle der i Nivå kun være borde og stole med røde ben tilbage til brug ved MG-klubbens generalfor-

samling og vores eget ordinære møde 5. februar, og desuden manglede efter flytteweekenden at hente de 30 borde og 165 stole, som var opmagasineret i Sommers gamle museum. Og at hente et utal af store flyttekasser på fjernlageret i Stumpedyse Hegn.

På billederne ses først og fremmest de gæve fynboer, uden hvis indsats det hele ikke havde ladet sig gøre. Ib Rasmussen, der prøver at få hydraulikken til at fungere (flasken blev destrueret). Og det er Ole Sommer der hygger sig med til en afveksling at styre gaffeltruck.



Bestyrelsesmedlem Ole Poulsen leverede og var chauffør på flyttebilen.



Varm mad og drikke. Folkene fra Egeskov gjorde sig absolut fortjent dertil.



Ole Sommer styrer gaffeltrucken.



KRØNIKEN

»Krøniken« ruller over skærmene i de tusind hjem – og det er nemt at finde urmeligheder i handlingen og for os gamle ikke mindst i forsøgene på tidskolorit. Omkring det tidspunkt da dette nummer af Veteran Tidende udkommer har direktør Nielsen fået skiftet sin førkrigs Dodge ud med en Jaguar Mk. VII og sønnen har fået en MGA 1957. Så er vi i hvert fald fri for de hvide dæksiders pest, som hærger hele verden. Forleden så jeg et billede af en vestaustralsk Morris 8E med hvide dæksider. Findes der ikke en sort maling, som kan hænge på? Helt fint er det med de to stk. VW rugbrød 1956, der til lejligheden er malet som firmavogne. Også Volvo lastvognen er med.

Fotografierne har vi fra Svend Dråby.

022



Zone-Redningskorpsets station på DTM indviet

Lørdag den 7. februar åbnes en væsentlig udvidelse af Danmarks Tekniske Museum i Helsingør, nemlig Zone-Redningskorpsets station – foreløbig underetagen, der kommer også en førstesal.

I lange tider har frivillige arbejdet med opbygningen af stationens garagehal, vagtstue og mandskabsrum. Det er som det så ud i halvtredserne.

På førstesalen kommer senere udstillinger om Zone Redningskorpset.

Åbningen blev markeret med et optog af redningskorpsets køretøjer fra museet rundt i Helsingør forbi de steder hvor der har været Zone-stationer og retur til museet.



- yes my boys, og røde stafferinger!



Cadillac Serie 62 1953

TEKST OG FOTO: HANS PEDERSEN

Begyndelsen af 1900-tallet må have været meget inspirerende. Det var jo dengang så at sige alt tog sin begyndelse, også fremstilling af automobiler, som det jo dengang hed. På bilfronten har der været stor aktivitet – hvor må det have været spændende.

Cadillac, jeg smager lidt på navnet, og jeg må indrømme, at jeg i tankerne bevæger mig ind på de bonede gulve, langt væk fra mere ordinære biler som Lloyd, VW, Opel, Ford og mange flere. Cadillac oses langt væk af prestige og høj kvalitet. Hvad en Rolls-Royce er i England er en Cadillac i bilernes eget land Amerika. Kører du Cadillac, viser du dine omgivelser at du har mere end tjek på tilværelsen . . .

Og Cadillac begyndte ikke med cykler eller landbrugsmaskiner, næh Cadillac

opstod ved en tilfældighed. Det er da vist første gang vi får præsenteret en så speciel begyndelse på en fortryllende og dynamisk bilhistorie.

Vi skal naturligvis til USA, nærmere betegnet til bilernes by Detroit i Michigan. Iværksætteren var Henry M. Leland, der levede 1843-1932. I 1890 kom han til Detroit og etablerede sit firma, der fremstillede gearkasser, marinemotorer og stationære motorer til mange forskellige formål, herunder også til den spirende automobilindustri. Allerede i 1901-02 leverede han bilmotorer til Oldsmobile, en bilfabrik ejet af Ransom E. Olds. Kontrakten lød på motorer med 3,5 hk, men Henry M. Leland var særdeles dynamisk og iderig. Han produktudviklede hele tiden, han fik nye og bedre ideer, og i løbet af kort tid leverede han motorer til Oldsmobile

med en ydelse på 10 hk. Det var alt for meget til den daværende Oldsmobile Curved Dash, bilen ville simpelt hen ryste fra hinanden med så kraftig en motor. Derfor nægtede Oldsmobile at modtage flere motorer, og Henry M. Leland havde pludselig et problem. Han producerede motorer, men havde ingen aftagere. Hvad var mere enkelt end starte sin egen bilfabrik, og det gjorde han så den 22. august 1902, og navnet blev Cadillac Automobile Company.

Cadillac er opkaldt efter den franske opdagelsesrejsende Antoine de la Mothe Cadillac (1656-1730). Der fandtes i 1300-tallet en baron på Château de Cadillac i Frankrig, og efterkommere af denne baron gjorde tjeneste hos Kong Ludvig XIV i 1600-tallet, og Antoine de la Mothe Cadillac blev udnævnt til kongelig guvernør i fransk





Nordamerika. I forbindelse med en opdagelsesrejse i 1701 lod han opføre et fort og grundlagde en by, som fik navnet De Troite. Byen lå flot ved to søer, forbundet med hinanden af en flod. »Sund« på fransk er détroit, og dette blev altså senere til Detroit. I dag hedder floden Detroit-floden, og søerne er Erie-søen og St. Clair-søen. Detroit blev erobret af englænderne i 1759 og kom tilbage til USA i 1783. Henry M. Leland ville hylde denne mand og navngav sit firma efter ham. I øvrigt eksisterer Château de Cadillac i Frankrig den dag i dag og er vinproducent i Bordeaux-området.

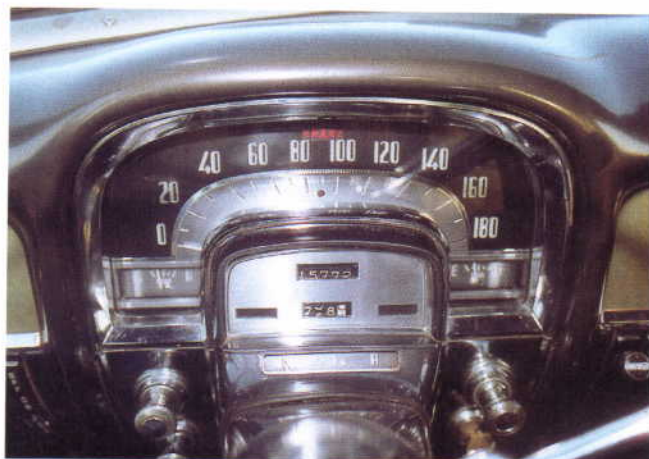
En Cadillac-epoke kunne tage sin begyndelse. Den første bil så dagens lys den 17. oktober 1902, og den lignede alle andre biler fra den tid. Motoren var 1-cyl. Liggende under sædet og med kædetræk til bagakslen. Den blev benævnt som model A, og der blev fremstillet 2497 stk. i løbet af 1903. Næsten samme antal i 1904 og 3712 stk. i 1905. Cadillac model B blev fremstillet samtidig med model A i 1904.

I begyndelsen var Cadillac ikke nogen egentlig prestigebil, den lignede mange af samtidens øvrige biler. Op gennem 1920'erne og 1930'erne havde den stor konkurrence fra bl.a. Lincoln og de tre store P'er Packard, Pierce-Arrow og Peerless m.fl., der havde deres absolutte storhedstid i den periode.

Men tilbage til produktionen dengang i 1902-03. Henry M. Lelands gamle firma leverede jo motorer, og Cadillac-fabrikken leverede naturligvis karrosserier m.v. Men det fungerede ikke rigtig. Man kunne ikke synkronisere de to ting, enten havde man for mange motorer og alt for få karrosserier, eller sommetider omvendt. Derfor tog Henry M. Leland en beslutning mandag efter julen i 1904. Han lod sine to firmaer gå sammen i ét, det nye firmanavn blev Cadillac Motor Car Company, og det fik virkning fra 1. oktober 1905. Så var der fælles interesse

for at få det hele til at fungere tilfredsstillende.

1908 er også et vigtigt år, idet Englands Royal Automobile Club besluttede at indbyde alle verdens bilindustrier til at vise deres formåen. Indbydelser blev sendt ud, men kun én fabrik svarede tilbage med et ja tak. Det var naturligvis Cadillac fabrikken. Den engelske Cadillac importør - Frederick S. Bennett - havde netop modtaget 8 stk. biler fra USA, og medlemmer af RAC (Royal Automobile Club) mødte op i importørens udstillingslokale i London. Der valgte de 3 tilfældige biler ud den 29. februar 1908, og de blev fuldstændig skilt ad i atomer, alle delene blev uhmættet blandet, og i løbet af de næste dage blev



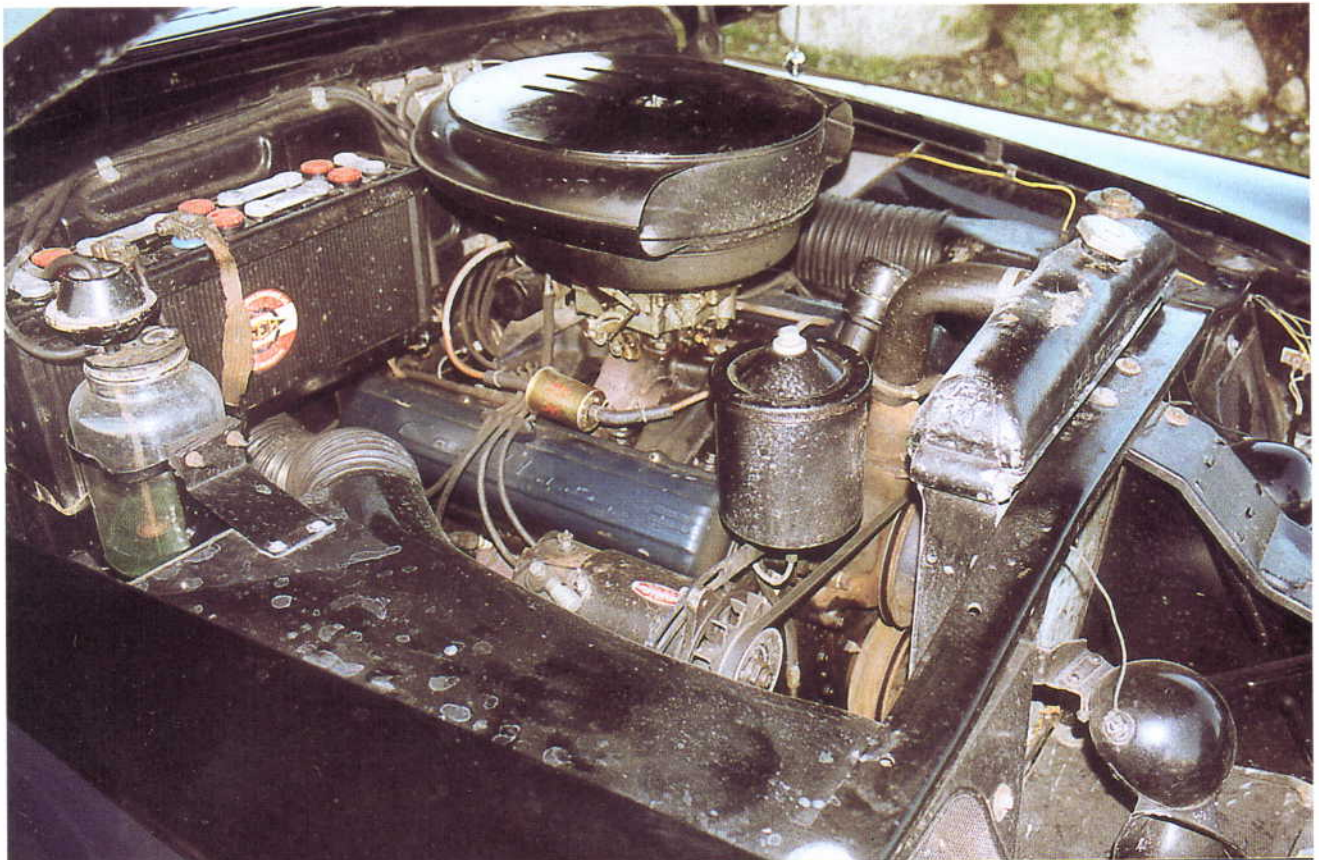


bilerne igen samlet. Når jeg skriver skilt ad, så skal det tages helt bogstaveligt. Alt hvad der kunne skilles ad blev skilt ad, og det hele blev lagt i en stor dyng. Efter samlingen - der forløb uden problemer - blev bilerne startet og testet på Brooklands væddeløbsbanen, hvor de alle gennemkørte en strækning på små 1000 km. Alle 3 biler fungerede 100%. Henry M. Leland havde bevist, at han havde tjek på det tekniske, og han kunne

drage hjem til USA med Thomas Dewar Trophy, som siden 1904 var blevet givet til den bilfabrikant, som havde gjort de største fremskridt i bilproduktionen. Ingen anden amerikansk bilproducent havde modtaget denne pris tidligere. Men minsandten om ikke Cadillac igen fik prisen i 1913, da mærket som det første monterede en selvstarter og elektrisk lys.

Selvstarteren var virkelig en god ting. Nu kunne selv kvinder starte bilen uden hjælp fra mændene, ja og mændene var da også selv fri for at stå ude foran bilen i al slags vejr og hive og slide i et startsving. Visse andre bilproducenter var lidt misundelige på denne nymodens selvstarter, og man begyndte at udsprede rygter om at nu var Cadillac gået for vidt med al den nymodens teknik. Enhver kunne jo nok forstå, at en selvstarter ikke kunne hamle op med det gode gamle startsving, man påstod selvstarteren ikke ville kunne holde. Selv dengang kendte man til en amerikansk udgave af janteloven.

Tilbage til Thomas Dewar Trophy i 1908, hvor Cadillac så overbevisende havde demonstreret, at alle hans bilers mange dele passede sammen. Han havde i 1907 fået kontakt med svenskeren Carl Edward Johansson, der havde konstrueret nogle måleværktøjer, der netop gjorde det muligt at gøre alle dele indbyrdes udskiftelige. Ellers havde det været sådan, at skulle nogle dele udskiftes, da skulle





den stakkels mekaniker virkelig passe delene til. Der skulle files, skæres og meget andet. Den nye svenske metode var særdeles effektiv, og blev da også taget op af andre bilproducenter.

Nu siger nogle nok: Var Cadillac ikke medlem af General Motors? Jo, og det er vi nået til nu, idet Cadillac bliver overtaget af GM i 1909. William C. Durant, som i 1908 havde grundlagt GM, købte Cadillac for 5,6 mill. us-dollars.

Henry M. Leland blev ansat som ansvarlig for virksomheden, i øvrigt sammen med sønnen Wilfred Leland.

I 1915 kommer den første Cadillac med V8 motor. Man havde tidligere set biler med V8 motorer, men Cadillac var den første der anvendte V8 motoren som standard og i et større antal. Senere kom der V12 og V16 motorer, men V8 motoren blev udviklet så godt, at det ikke kunne gøres bedre, hverken med 12 eller 16 cylindre.

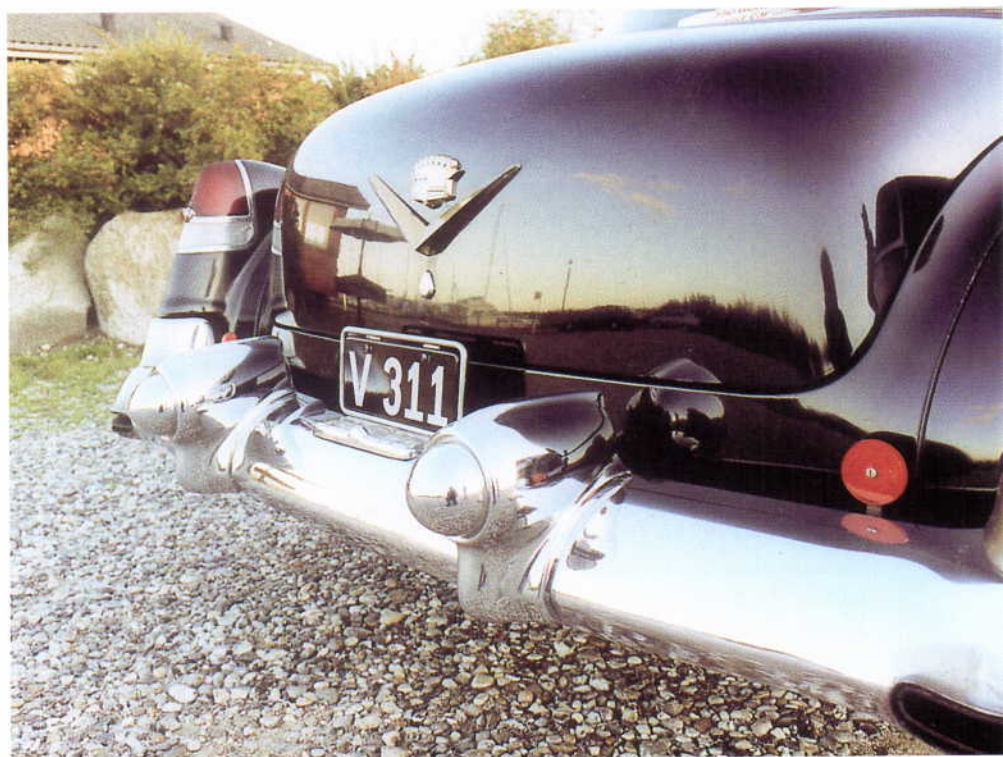
Cadillac historien er lang og spændende, men vi holder her, hvor alle forhåbentlig har fået et indblik i mærkets historie. Det skal lige nævnes, at man sidst i 1927 sendte en billigudgave på markedet. Den fik navnet La Salle. Men det gik helt galt med denne bil. Ingen ville jo køre i en La Salle og dermed signalere, at man ikke havde råd til at køre i den

rigtige bil Cadillac, så mærket forsvandt fra markedet i 1940.

Bilproduktionen hos Cadillac fik en brat ende den 4. februar 1942, da man gik over til at fremstille krigsmateriel, hovedsagligt lette kampvogne og komponenter til Allison flymotorer. Der blev dog under krigen fremstillet et mindre antal personbiler. Efter 2. verdenskrig fik Cadillac sin storhedstid. De gamle rivaler - Cord, Packard, Dusenbergs m.fl. - forsvandt, tilbage var der kun Lincoln,

men mange opfattede den som lidt kedelig og gammeldags. Skulle man ses, så skulle man køre Cadillac, og det gjorde man så. Den var så populær, at en natklub havde en speciel parkeringsplads udelukkende for Cadillac biler. Andre måtte parkere lidt længere væk. Havde man ikke råd til en Cadillac derovre i USA, så var det ikke ualmindeligt, at flere gik sammen om at købe pragteksemplaret. Ak ja, det var tider.

Tiden er inde til at koncentrere sig om





månedens bil: Cadillac årgang 1953, en meget fin årgang, idet vi sådan set rammer præcis midt i Cadillacs historie med netop denne bil.

Bilen ejes af Anders Peder Nielsen i Randers, så en sensommerdag i 2003 sætter jeg kursen mod Randers.

Jeg tager turen til Randers i min lille Renault 4 for at lade modsætningerne mødes denne dejlige søndag, og jeg skal love for at det bliver modsætninger. At komme fra den lille Renault og stige ombord i Cadillac'en, ja det er som at komme fra et lille privat fly over i en jumbojet. Den sorte Cadillac er stor, meget stor, og den står der i solen og lader som om den er fremstillet i går. Det kan jo ikke være rigtigt, så jeg går på opdagelse i alle bilens kroge, men nej, der er intet der røber dens 50 år. Men hvad så med al den krom? Her må jeg da kunne finde bare en enkelt plet, men nej, der er ingen pletter, heller ikke da jeg lader min finger køre under kofangerne. Måske en køretur kan afsløre de 50 år, så jeg placerer mig i sofaen bag rattet. Nej, her er ingen sæde, det er faktisk nærmere en sofa. Også bagi er der en sofa, hvor man let kan sidde 3-4 personer. Jeg kigger lidt benovet på det mægtige instrumentpanel med alle de fine instrumenter og sender samtidig en tanke til min lille Renault. Du milde, hvilken en verden til forskel. Jeg starter bilen og kan blot ane at den store V8 motor allerede er sprunget i gang. Gearvælgeren sættes i drive og bilen glider s a g t e fremad. Det automatiske gearskift mærkes ikke, hverken opad i gearene eller nedad igen. Blot efter 5 minutters kørsel må jeg erkende at denne Cadillac fra 1953 kører aldeles som ny bil. I løbet af de 50 år har den kørt 114.000 km, og kære læser, den har aldrig været repareret i karrosseriet, den har aldrig fået monteret f.eks. nye styrekugler eller andre tekniske ting, bilen har aldrig været rørt ved. Den har ikke engang været punkteret, idet dens reservehjul aldrig har været monteret.

Bilen blev indregistreret første gang den 28. august 1953 til Den Amerikanske Ambassade i København, og den fik nummerpladen K 23.410, og bilen blev naturligvis købt uden afgift. Ambassaden kører i bilen et par år, hvorefter den ender hos Søby & Nielsen i Randers, et firma der dengang handlede med bl.a.

Massey-Ferguson traktorer og nogle amerikanske bilmærker som Nash, Studabaker og De Soto, hvis jeg husker rigtigt. Firmaet sælger den flotte Cadillac til en direktør i Randers, og han får den indregistreret den 29. september 1955, men først skulle han en tur på Randers Toldkammer. Den afgiftspligtige værdi blev sat til kr. 25.000,- og der blev betalt en registreringsafgift på kr. 14.700 og en told på kr. 2.945,65. Af de gamle papirer fremgår at Varedirektoratet betinger sig, at bilen ikke må handles de første 3 år. Direktøren havde tidligere kørt i en Nash med indregistreringsnummer V 311, og ens nummerplade kunne dengang overføres fra bil til bil. Det nævnes blot her for ikke at forvirre begreberne omkring gamle nummerplader.

Direktøren brugte mest bilen til at køre fra Randers til familiens sommerhus i Nordjylland, og det skete kun hvis vejret var godt. Det fortælles, at hvis det var regnvejre om søndagen, når familien skulle tilbage til Randers, da ringede direktøren efter en mand fra sit firma, der så hentede familien. Bilen blev kørt i sommerhusets garage og blev først afhentet når vejret igen tillod det. Direktøren må have været bare lidt forfængelig med bilen, for i 1962 kasserer han den gamle nummerplade V 311 og erstatter den med en helt ny serie netop ankommet til motorkontoret i Randers. Bilen fik nummer VL 20.000, altså den første nummerplade med kendingsbogstaverne VL, der jo blev benyttet i Randers.

Fiskehandler Møller i Randers havde altid haft et godt øje til den flotte sorte Cadillac, så da dens ejer dør, da får fiskehandleren lejlighed til at købe bilen i 1969, og han bruger heller ikke bilen som hverdagsbil. Bilen bliver kun brugt lejlighedsvis.

Op gennem 1970'erne bliver bl.a. vægtafgiften kostbar for så stor en bil, så på et tidspunkt afmeldes den, og de gamle nummerplader VL 20.000 bliver afleveret. Senere bliver den indregistreret igen og får så monteret almindelige hvide nummerplader.

Alting får jo en ende, og da fiskehandleren dør i 2002 gentager den gamle historie sig. Thi medens fiskehandleren kørte i den fine Cadillac havde Anders Peder Nielsen altid haft et godt øje til bilen. En gang om året meddelte Anders Peder Nielsen fiskehandleren, at han

gerne ville købe den gamle Cadillac, hvis den en dag skulle sælges. Andre løb fiskehandleren på døren hele tiden og plagede om at måtte købe bilen. En aften for et par år siden bankede det på Anders Peder Niensens dør. Udenfor stod fiskehandlerens søn, hans far var død. Forinden havde faderen sagt, at skulle den gamle Cadillac sælges, så skulle den sælges til Anders Peder Nielsen, og sådan blev det. AP, som han kaldes i Randers, kørte uden at gøre noget til syn med bilen, og den blev da også godkendt uden det mindste problem. AP fik de gamle nummerplader V 311 på igen, og alt var ved det gamle.

Da bilen jo var indregistreret den 28. august 1953 var dagen den 28. august 2003 en helt speciel dag. Hele 50 år var gået, så fiskehandlerens søn ankom til AP's bopæl med en fødselsdagskage, som blev indtaget inde i den fine gamle Cadillac, og der blev sagt skål i champagne, og man har nok givet den gamle bil et lille velfortjent klap.

Tilbage til nutiden hvor jeg er ude at køre i den fine Cadillac med AP som passager. Bilen kører fremragende, og kun en sagte brummen høres ude fra motoren. Jeg bliver forbavset over servobremserne, blot jeg forsigtigt rører ved bremsepedalen står bilen næsten stille. Jeg skal øve mig et par gange inden jeg har vænnet mig til dem.

Det er vel unødvendigt at sige, at turen var en stor oplevelse, en fabelagtig rejse 50 år tilbage i tiden i en Cadillac så fin som var den fremstillet i går.

Tak til Anders Peder Nielsen for fremvisningen af den flotte gamle Cadillac, og i tankerne sender jeg også en tak til de tidligere ejere fordi de alle har vænnet så godt om bilen, så vi andre her et halvt århundrede senere med egne øjne kan se, hvilke kvalitetsprodukter man dengang kunne frembringe.

**Tekniske specifikationer:****Til sammenligning Peugeot 406**

Længde	5480 mm	4555 mm
Bredde	1980 mm	1765 mm
Højde	1680 mm	1396 mm
Akselafstand	3200 mm	2700 mm
Sporvidde	1500 mm	1500 mm
Egenvægt	1950 kg	1325 kg
Motor	V8 motor, 331 kubiktommer, 5420 ccm, boring 96,84 mm, slaglængde 92,07 mm	
Ydelse	210 hk	
Tophastighed	170 km/t	
Gearkasse	4 trins automatgear	
Transmission	baghjulstræk	
Bremser	tromlebremser, bremseforstærker	
Elektrisk system	12 volt	
Dækstørrelse	820 x 15	

Ny pris i USA i 1953, \$ 3.666

Ny pris i Danmark i 1953 ca. kr. 90.000,- på indkøbstilladelse eller ca. kr. 95.000,- på dollarpræmiering

Produktionsantal: 47.647 stk. samt ca. 28.000 coupe modeller og ca. 8.000 convertible modeller. Herudover blev der fremstillet en del specielle modeller, bl.a. 532 stk. Cadillac Eldorado Convertible Coupe, der var en slags luksus coupe. Hertil en del ambulancer og rustvogne.

Der fandtes også en serie 75, med et ca. 50 cm forlænget karosseri

Til sammenligning kostede f.eks. en Opel Kapitän ca. kr. 20.000,- på indkøbstilladelse og ca. kr. 25.000,- på dollarpræmiering.



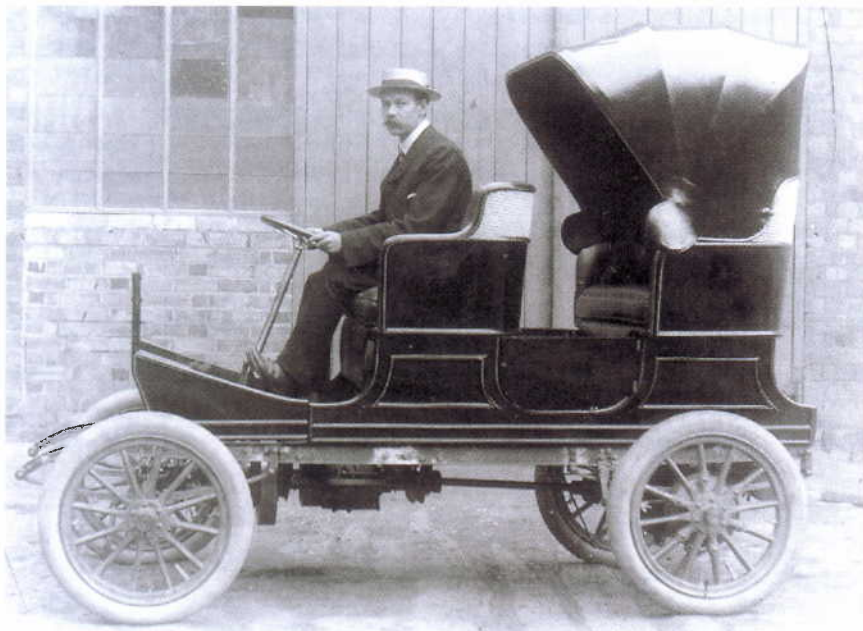
DA STANDARDEN TRIUMPHEREDE –

Beretningen om en 100-årig ukendt, der blev kendt og blev glemt.

Det vrirler med 100-års jubilæer indenfor motorkøretøjerne i disse år, vi kan ikke helt følge med, derfor er denne beretning fra Henning Mouritzen lidt forsinket – selve jubilæet var 2. marts 2003.

Der er utvivlsomt ikke mange som er klar over, at også dette firma har kunnet fejre 100-års jubilæum, eller rettere *havde kunnet*, hvis det ikke var kommet under Leylands vinger i august 1960. Selve firmaet blev stiftet af Reginald Maudslay fra Maudslay familiedynastiet, kendt som maskinfabrikanter, fremstilling af marinemotorer, opfinder af mikrometerskruen, den gevindskærende drejebænk mm.

Første værksted var i Earl Street 37 i Coventry, naturligvis var disse lokaler snart for små og større måtte til. Man byggede solide hverdagsvogne efter datidens stil, og op gennem 1910'erne kom flere interessante konstruktioner til, blandt andet så tidligt som i 1913 en 4-hjulstruktet udgave beregnet til kolonierne. Naturligvis bidrog fabrikken i leverancerne til forsvaret under Første Verdenskrig, og fabriksanlægget til civil produktion blev demonteret, konserveret og opbevaret hos omegnens bønder til senere brug.



Den første Standard, en model »Victoria« i 1903.

Op gennem 1920'erne havde firmaet stadig større finansielle problemer, dog var man kommet i forbindelse med en vis William Lyons, Swallow Coachbuilding Co., til hvem Standard leverede komplette chassiser, senere motorer, gearkasser og bagakslar. Det gik for sig ganske længe, og senere købte Jaguar Cars Ltd. værktøjerne til at fabrikere motorerne af Standard. Disse motorer

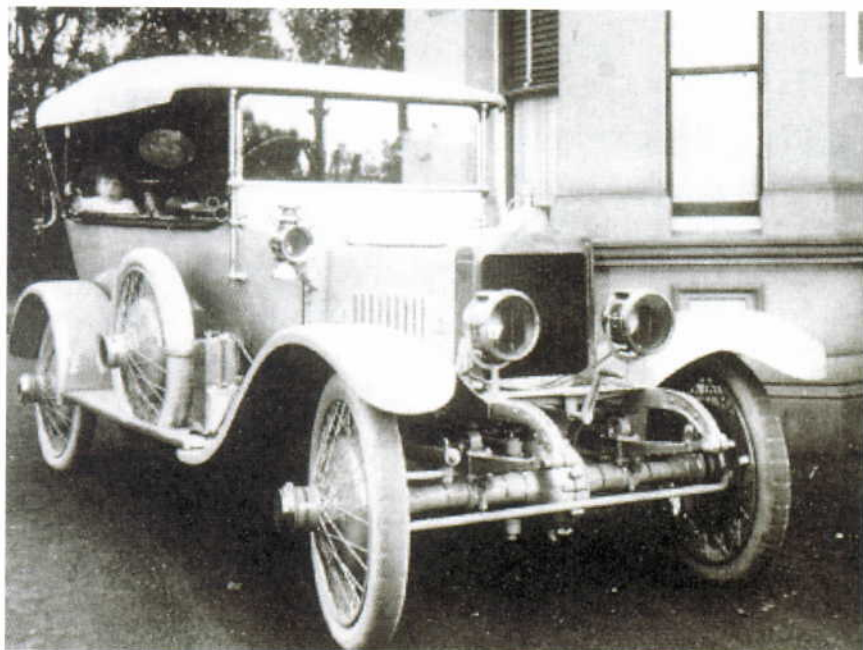
var ikke mærket med noget navn, og i visse fald adskilte de sig på flere punkter fra fabrikens »officielle« motorer.

I 1926 brød en generalstrejke ud blandt bilarbejderne, og året efter var firmaet på nippet til at blive erklæret konkurs af Barclays Bank, kun en trussel fra selveste William Morris om at flytte sin betragtelige kapital fra banken forhindrede en kollaps.

JOHN P. BLACK

Juristen og kaptajn i hæren John P. Black blev headhuntet af Reginald Maudslay til direktør for foretagendet. Black havde indtil da været direktør hos Hillman, og han havde snedigt nok giftet sig med den yngste af William Hillmans døtre Dorothy, som i øvrigt stadig lever (herom senere). Black var kendt som en mand med betydelig myndighed og organisatoriske evner, og snart viste resultaterne sig da også positivt på salgstallene.

I 1934 dør Reginald Maudslay og Black overtager roret helt og holdent. Maudslay havde pietetsfuldt gemt et eksemplar af hver bilmodel fra 1907 til 34, og Black beordrede disse fabriksny



Standard 1913 20HP 6-cylindret, 4-hjulstruktet specialversion, bygget til kolonierne i et meget lille stykta.

I 1962 blev denne Big Nine 1932 fotografere-
ret på gaden i København. Pladereparation
med popnitter var ikke helt ualmindeligt.
Formentlig er vognen for længst hugget op.
Billedet blev taget af den allerede da gamle
redaktør, og det er hans ny Prinz 4 der anes
i baggrunden til højre.



vogne destrueret. Gamle medarbejdere
i firmaet vonnede sig over det, og de
konserverede dem og fyldte dem i en
grav, hvor en ny indkørsel til firmaet på
Fletchamstead Highway skulle være. En
tidligere medarbejder, som jeg traf for
nogle år siden, berettede at disse vogne
stadig ligger på selv samme sted.

I 1936 lanceres en ny serie, »Flying«,
som blev en bestseller. Enkelte eksem-
plarer har overlevet og flere findes i Dan-
mark (Se Månedens Køretøj i Veteran
Tidende 312). Successen var hjemme,
borte var depressionen og økonomiske
kvaler, men det britiske efterretnings-
væsen var kommet undervejs med Adolf
Hitlers aktiviteter, og regeringen indbød
en række firmaet i Coventry, Standard,
Daimler, Rootes, Rover og maskinfabri-
kanten Alfred Herbert, til at deltage i det
såkaldte »shadow factory scheme«.

Firmaet var på få år vokset til en an-
selig størrelse, der blev regnet med
Standard Motor Co. Regeringens plan
var at lade disse virksomheder deltage
i krigsproduktionen og ny fabriksanlæg
blev betalt af staten, produktionen skulle
være under statslige inspektørers kontrol,
men ledelsen skulle forestås af det
pågående firma.

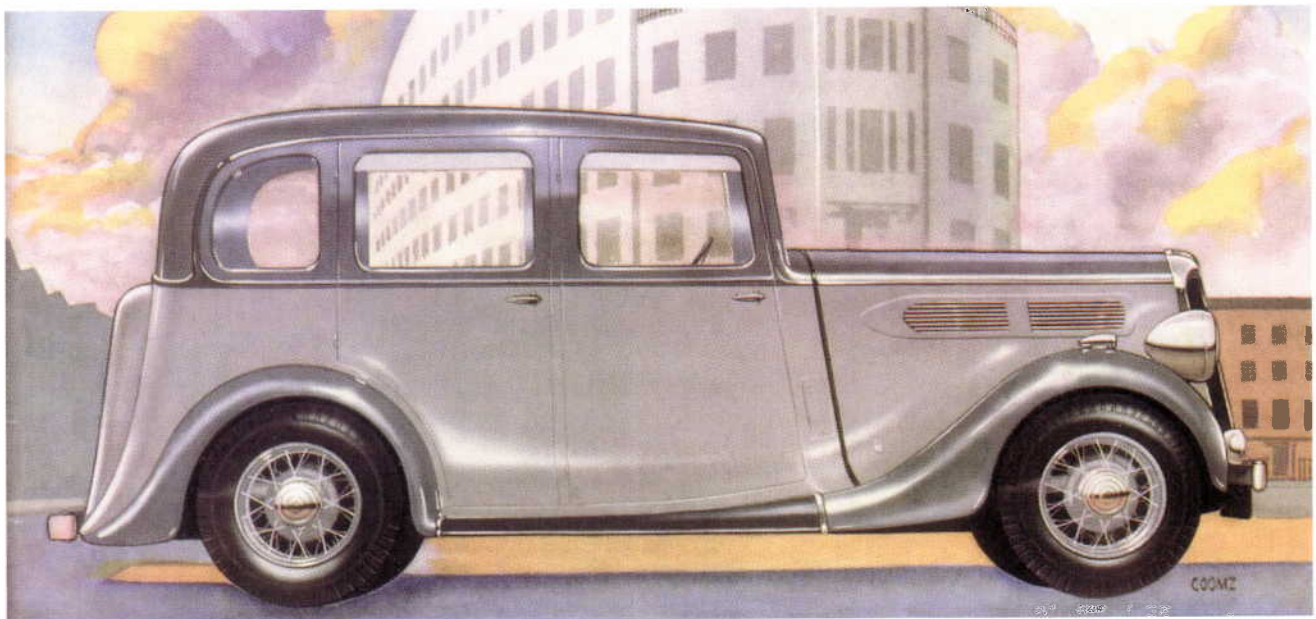
I foråret 1936 var opførelsen af en
flyfabrik blevet påbegyndt på firmaets
golfbane på Banner Lane. Fra krigens
udbrud byggede man 750 Oxford Air-
speed AS10 skolefly, 1066 De Havil-
land Mosquito jagerbombere, fra 1937
Bristol Mercury VIII flymotorer og i
alt blev cirka 20.000 motorer fremstil-
let. Det meste af bilproduktionslinjerne
blev atter demonteret og opbevaret i
omegnen, dog blev et bånd holdt i gang
til fremstilling af 8 HP-modellen, flere af
dem med varevognskarrosseri til militær
brug. Foruden flymotorer fabrikerede
Standard over en halv million dele til
flymotorer, karburatorer, cylindre, re-

gulatorer, og som om det ikke var nok
3.000 Beufighter flykroppe, 250.000
bombeudløsningsapparater, 10.000 mi-
litærkøretøjer, 5.000 brandpumper og
mange »Beaverette« pansrede køretøjer
til hjemmeførnet langs kysterne.

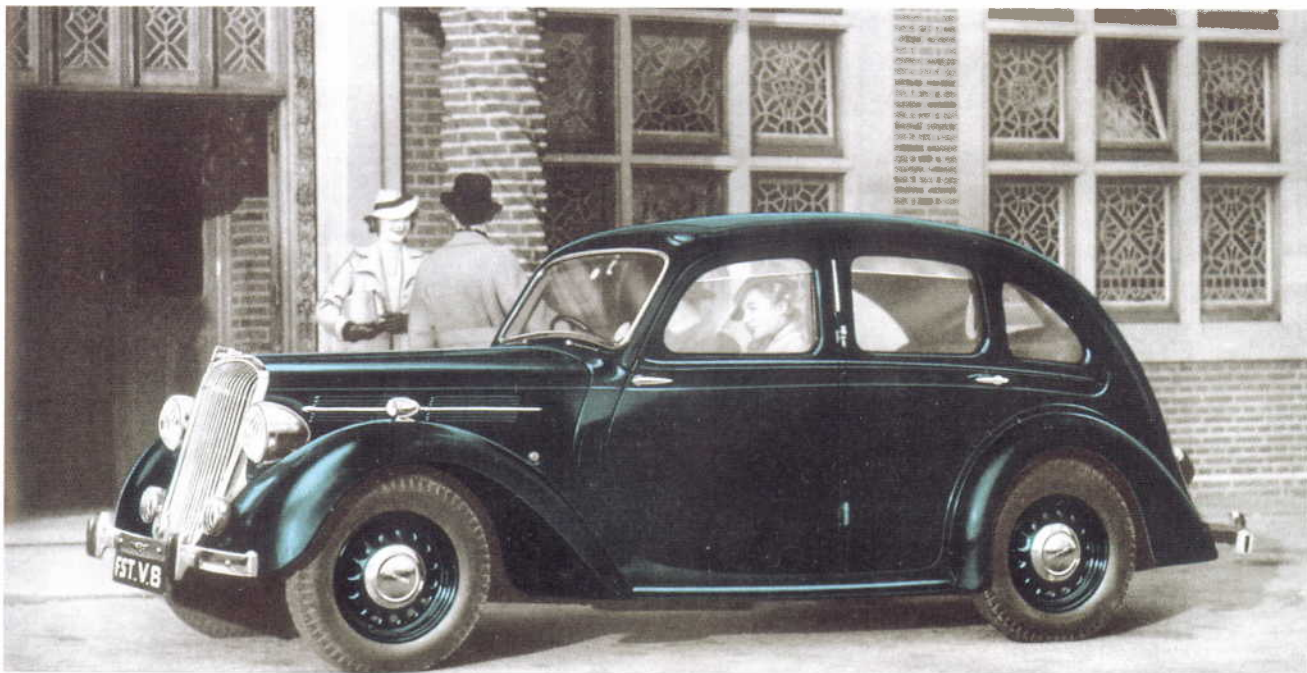
Direktør Black blev for denne indsats
hædret og adlet efter krigen.

TRIUMPH

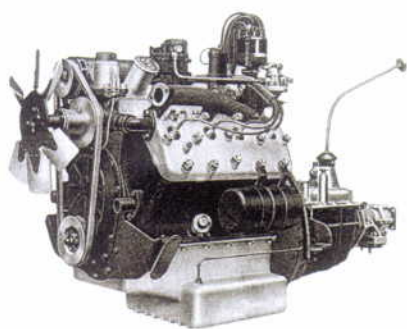
Firmaet Triumph blev oprettet af den
tyske indvandrer Siegfried Bettmann i
1887 med fabrikation af cykler, som var
Coventrys hovederhverv i disse år. Om-
kring 1903 påbegyndte man fabrikation
af 3-hjulede lette vogne, og i 1923 af



Standard Light Twenty af 1934-model, nu monteret med ballondæk. Vognen er et forstudie til Flying-serien, lanceret i efteråret 1935. 2
stk. 9HP fra samme år findes i Danmark.



Flying 20 V8, kun bygget i 1937 og i 250 stk. 2.7 ltr V8, 75 HK, topfart 140 km/t. Reelt er det en 12HP version med V8-motor. Vognen var pga. RAC beskatningssystemet for dyr og kunne ikke sælges. Nypris 315 pund; restlageret af motorer gik til sportsvognsmanden Raymond Mays (senere BRM).



2.7 ltr. V8 motoren, 75 HK, fuld trykolie-smøring og filter, noget der ikke altid var en selvfølge på kontinentale vogne. Bemærk den gode tilgængelighed for alle servicekrævende komponenter og det støbte aluminiumsbundkar. Motoren led ikke af de samme skavanker med overophedning som Fords V8.

egentlige biler, ofte udstyret med Coventry Climax motorer. Bettmann var tillige bestyrelsesmedlem hos Standard i 1911-12. I 1936 blev bil- og motorcykelproduktionen skilt, man købte den gamle Dawson fabrik i Priory Street i det indre Coventry, der blev bilmodeller som Gloria, Vitesse, Dolomite og Super Seven fremstillet. Imidlertid var firmaet i økonomiske vanskeligheder, og i juni 1939 reelt konkurs. Kuratoren fik i 1940 firmaet solgt til Thomas W. Ward Ltd., Sheffield, og en ny 12 HP model blev introduceret.

Luftwaffes stadige bombardementer af Coventry gav også Triumph et ordentligt pulver, fabrikken blev fuldstændig ødelagt, og den 24. november 1944 solgtes firmaet for 75.000 pund til Standard Mo-

tor Co., således at handelen var endeligt afsluttet pr. 1. januar 1945. Black havde længe syslet med tanken om et mere pompøst navn end Standard, tidligere mente man med navnet vogne af en vis standard, nu var det ikke længere nok. Triumph lød noget bedre, og det bifaldt salgsafdelingen stærkt.

Sammen med købet af navn og goodwill kom en meget dygtig gruppe bilingeniører, af hvem en lang række vogne senere er konstrueret. Gruppen blev installeret i konstruktionsafdelingen uden større dikkedarer.

EFTERKRIGSTIDEN

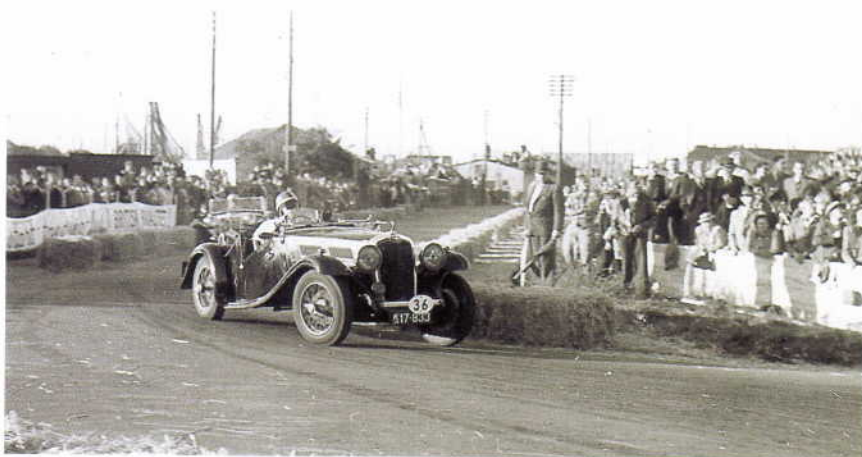
Naturligvis fandt man de gamle værktøjer og samlelinjer frem fra gemmerne, og førkrigsvognene fik en let afpudsning;

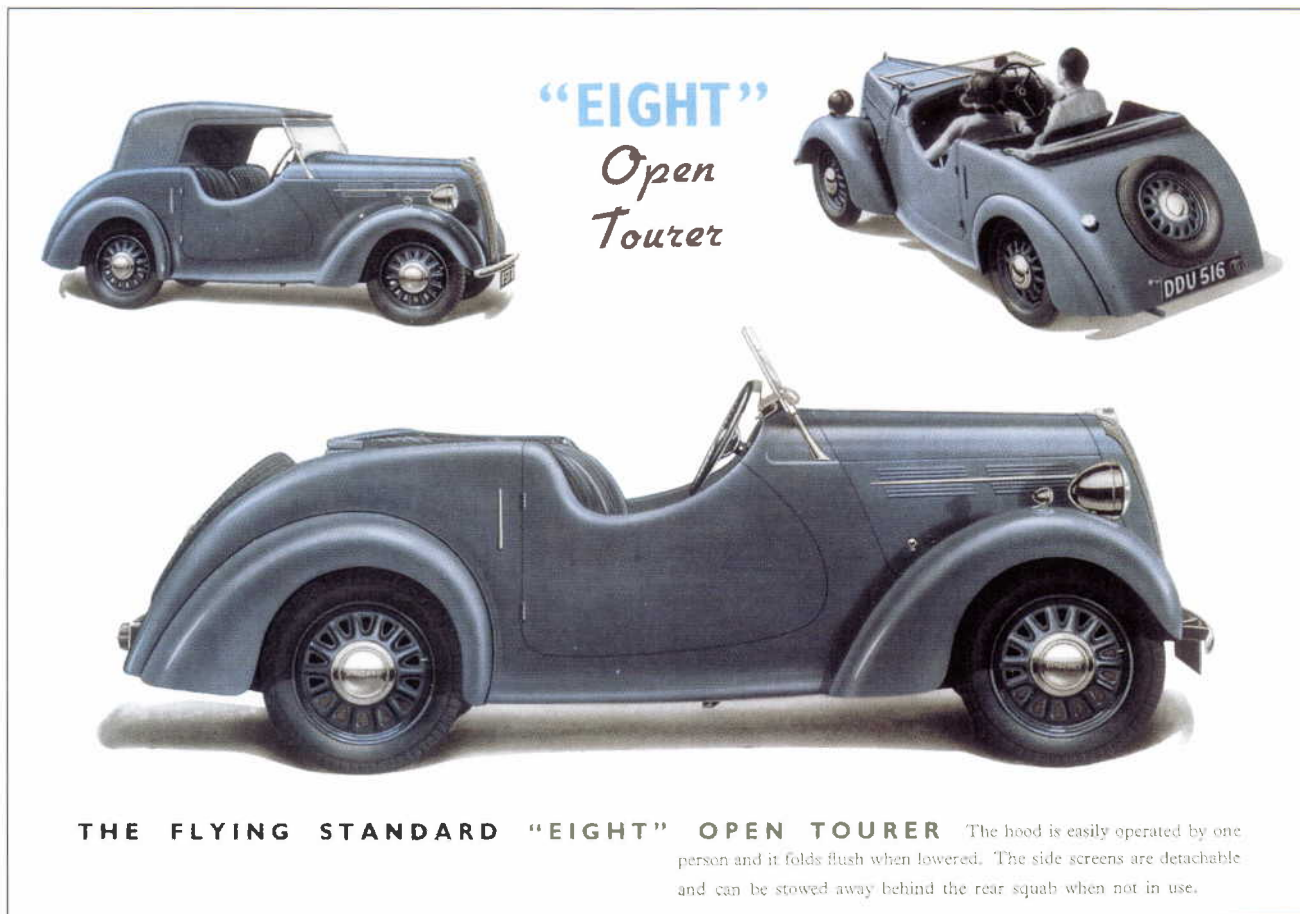
Herhjemme har overlevet en sjælden Triumph Gloria Southern Cross. Første gang registreret i Ålborg 16. august 1938 under U10.101. Men til hvem?

Vognen er på kort chassis, med en 4-cylindret 1.232 cc halvtopper, forsynet med to SU karburatorer. Gode køreegenskaber, men præstation ifølge en samtidig engelsk prøvekørsel alt andet end imponerende: Topfart 117 km/t, 28 sekunder fra nul til 100 km/t.

Den har haft mange ejere, på billedet er det Louis Snackenburg, der deltager i et gadeløb i Korsør med den i 1950.

Nærmere omtale af vognen kan ses i Bilhistorisk Tidsskrift 96/1988.





THE FLYING STANDARD "EIGHT" OPEN TOURER The hood is easily operated by one person and it folds flush when lowered. The side screens are detachable and can be stowed away behind the rear squab when not in use.

1938 8HP 1,0 ltr cabriolet, lanceret i oktober 1938. Karrosseri lavet af Fischer & Ludow, Coventry. Vognen skulle appellere til småvogns-publikummet og solgte godt på de varme oversøiske markeder. Ca. 10.000 stk. produceret 1938-39.

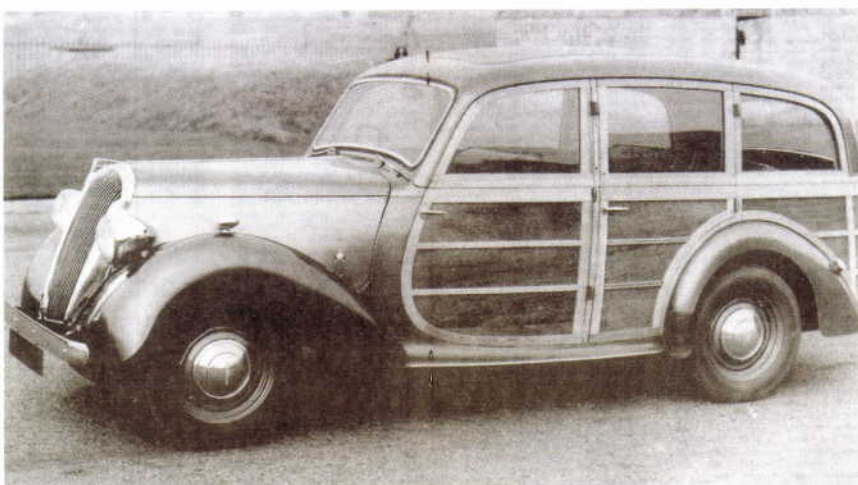
det kneb med leverancerne af stålplader, så restlagrene af aluminiumsplader fra flyproduktionen blev til karrosserier på asketræskelet, som man kender det fra Morris Traveller.

Kun biler til eksport kunne få stålplader. Den smukke Triumph 1800 roadster blev nu bygget hos Standard, forsynet i 1946-48 med en motor, Jaguar ikke længere havde brug for. Denne 1.776 cc topventilede motor var baseret på en sideventilet Standard 14 HP motor, og de knaldhamrende dygtige ingeniører fik til opgave at konstruere en enhedsmotor til såvel traktorer som sportsvognsbrug. Motoren kom til anvendelse i Ferguson TEA20, Triumph 1800 roadster, Renown, Standard Vanguard, Triumph TR2-3-4, Warwick, Peerles, Swallow-Doretti, Bond og som marine- og industrimotor og er på hhv. 1850 og 2088 cc.

FERGUSON

Finansminister Stafford Cripps kom undervejr med Harry Fergusons planer om at flytte traktorproduktionen fra USA til England, Black blev kontaktet og en aftale kom i stand. Standard havde spundet guld på krigsproduktionen og havde opkøbt en lang række firmaer og jordtilliggende omkring fabriksanlægget i Canley. Det meget store anlæg i Banner Lane stod nu tomt efter at talrige Mosquitoer havde forladt det.

I august 1946 indgik man aftale om produktionen, og allerede en måned senere rullede de første traktorer ud fra Banner Lane. I 1956 havde man fremstillet over en halv million traktorer, faktisk dækkede traktorproduktionen 70% af foretagendets indtægter. Det irriterede Black at man var nødt til at bruge Continental Z120 motorer, men da Fergusons kontrakt med Continental udløb, var enhedsmotoren klar! Black var en god købmand, og da han via sine forbindelser



Standard 12HP 1945 med »nødkarrosseri«, bygget hos Mulliner, som da ejedes af Standard - af lidt stål, asketræ og aluminium pga. mangel på materialer i efterkrigstiden.



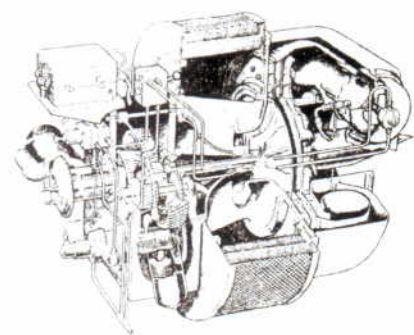
Vanguardens lancering 18. juli 1947, direktør Black valgte navnet, da flåden fik ny tonnage, han så den store pr-værdi i at præsentere vognen sammen med skibet af samme navn.

i forsvaret og i farveindustrien blev klar over at sidstnævnte havde meget store lagre af råvarer til marinegrå fra krigen, kunne han købe det til særdeles gunstig pris. Derfor blev Ferguson traktoren grå. Tilsvarende var de første gearkasser af magnesium, en letmetallegering der var til overs fra flymotorproduktionen. Alt blev anvendt. I 1953 blev en ny dieselmotor introduceret, type 23C, den blev desuden anvendt i Vanguard, som dermed blev noget undermotoriseret. I 1959 købte Massey-Ferguson Banner Lane-anlægget, hvor fabrikationen af traktorer fortsatte indtil 2002. Et kort forsøg med Standard Tractor Co. og en prototype mislykkedes, og firmaet forsøgte sig ikke senere med traktorer.

NY MODELLER

Den forkætrede RAC rating – det britiske skattehestesystem – blev endeligt

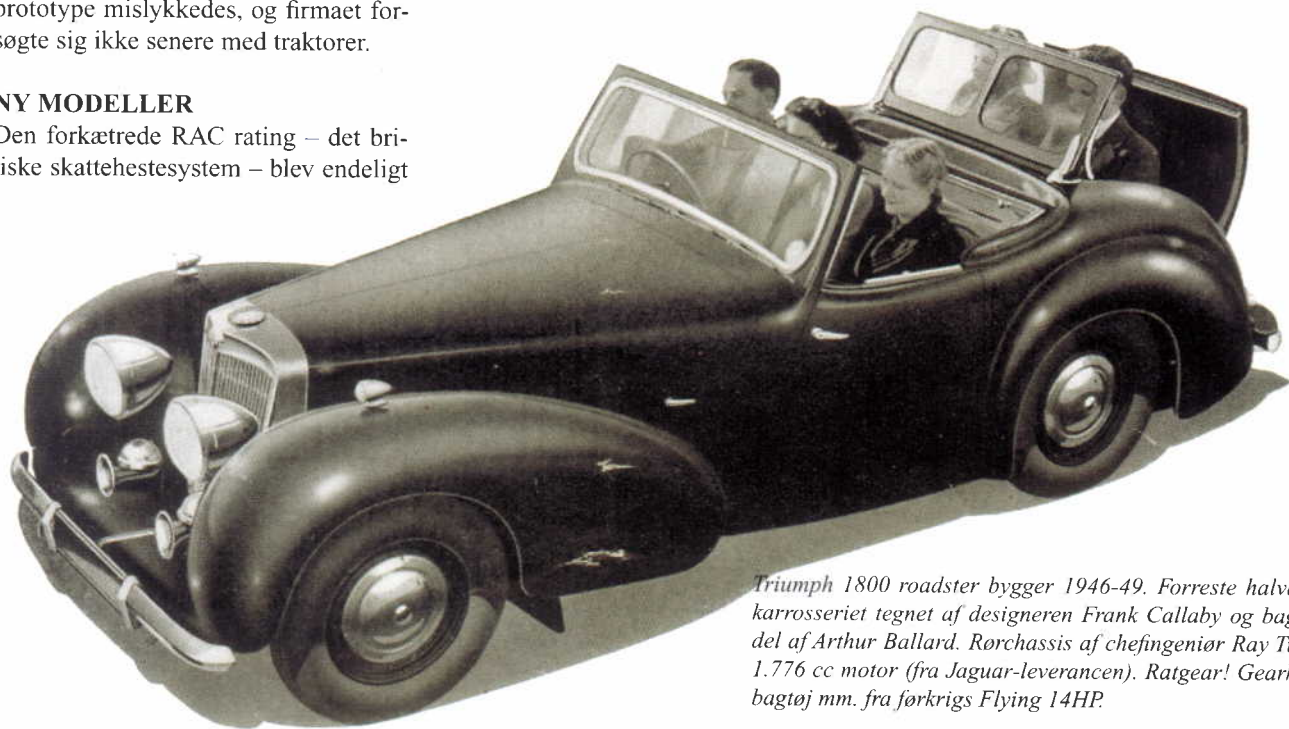
opgivet i 1938. Det medførte at motor-konstruktørerne omsider kunne bygge moderne motorer til afløsning for de dødssyge langslagsmotorer uden megen slidstyrke. En ny enhedsvogn så dagens lys 18. juli 1947, døbt efter et nyt flag-skib til flåden, Vanguard. Vognens linjer var kopieret efter en Plymouth 1942 og tiltænkt det amerikanske marked, hvor den dog ikke blev nogen bestseller. Men flåden købte betydelige antal af disse solide vogne, og da Triumph Renown blev bygget på det samme chassis var der ikke tale om skønne, spildte kræfter. Black havde det lukrative amerikanske sportsvognsmarked i tankerne, og TR1



Gasturbine »industrimotor«, bygget af de knaldhamrende dygtige ingeniører i flymotor-afdelingen. Restproduktion fra krigen.

så dagens lys i 1952. Resten af TR-historien er veldokumenteret.

September 1953 så den lille »folkevogn« Standard 8 dagens lys og var tænkt som en konkurrent til 2CV, VW, 4CV og andre folkebiler. Salgstallet udeblev, den var for simpel, og i maj 1955 kom den større 10 model med samme karrosseri på markedet, det hjalp noget og da den ny Triumph Herald skulle introduceres i 1959 benyttede man helt enkelt motor og andre komponenter fra Ten modellen. Heralden var tegnet af Michelotti og Black var ikke sikker på om den skulle lanceres som en Triumph eller Standard, men da Standard allerede blev solgt som Triumph i USA, blev det en Triumph.



Triumph 1800 roadster bygger 1946-49. Forreste halvdel af karrosseriet tegnet af designeren Frank Callaby og bagerste del af Arthur Ballard. Rørchassis af cheffingeniør Ray Turner, 1.776 cc motor (fra Jaguar-leverancen). Ratgear! Gearkasse, bagtøj mm. fra førkrigs Flying 14HP.



SAMMENSLUTNING MED LEYLAND

En husmandssøn, Alick Dick fra Norfolk, blev antaget som lærling i 1934 og arbejdede sig op til at blive Blacks personlige assistent. Imidlertid havde Dicks kone Betty ambitioner på sin mands vegne, hun besnakkede den øvrige bestyrelse, og ved en julefrokost i 1954 var det nok, bestyrelsen fyrede Black under henvisning til diktatorisk ledelse og Alick Dick overtog roret. Hans kone havde allerede skrevet Blacks opsigelse, han skulle blot skrive under. Dick formåede imidlertid ikke at drive foretagendet på behørig vis, og seks år senere, i august 1960, var Leyland meget interesseret i virksomheden og dermed personvognsmarkedet.

Den ansete jurist Lord Tedder trak sig tilbage som formand for bestyrelsen, og det var nu Alick Dick, der alene skulle træffe afgørelsen om Leylands købstilbud på 20 millioner pund. Købet af Standard-Triumph var godkendt og nøjagtig et år senere blev Dick bedt om at tage sin afsked; nu var virksomheden under Leylands fulde kontrol.

I maj 1963 forlod den sidste Standard båndet og marketingafdelingen lod ganske enkelt navnet Standard udgå til fordel for det mere pompøse Triumph. En lang række af mere kendte Triumph modeller så dagens lys: TR1-2-3-4-5-6-7, Stag, Dolomite, Toledo, 2000, 2500, Spitfire m.fl.

Automobilmarkedet var meget nervøst i 1979, og forhandlinger med Honda resulterede i en aftale om at samle Honda Accord som en Triumph Acclaim fra og med sæsonen 1982, blot for kort efter at flytte til Oxford i den gamle Morris fabrik. I 1983 var British Leyland, nu kendt som Austin-Rover Group Ltd., i svære økonomiske vanskeligheder, navnlig efter at have mistet en årelang statsstøtte. 1984 var det sidste år, navnet Triumph blev anvendt.

Selskabet blev atter slanket, og nu efter British Aerospace's køb kaldt Rover Group. Herefter blev det meget store fabriksanlæg anvendt som lager og udviklingsafdelingens hovedkvarter, mindre sektioner blev udlejet til små firmaer. Hele anlægget blev først revet ned i 1995 – forinden havde flere tidligere ansatte reddet hvad reddes kunne af fabrikkens arkiv, der lå urørt på lofterne – fx er



Bilbygning »the Standard way«. 8-mandshold introduceret i 1931 af Black samlede vognene af dele, der tilfældigvis var i kassen den dag. Derfor er vognene aldrig ens. Øverst Vanguard og Mayflower i tilfældig orden mellem hinanden. Nederst Triumph Renown og Vanguard mellem hinanden. Renown, smittet med tidens »knife-edge« mode for blandt andet karrosserier til Rolls-Royce, er bygget på en variant af Vanguard chassiset og med samme motor og transmission. Det samme gjaldt TR2 og den lille Standard 8.

VANGUARD Junior



DE VIGTIGSTE SPECIFIKATIONER:		Indvendige mål:	
Motor	4-cylindret, 4 takts, opstillet	Passagermål	1600 mm (over 2. bog)
Type	50 mm	Headle indvendig længde	1270 mm
Styring	50 mm	Headle indvendig højde	1220 mm
Støddæmper	50 mm	Bagagerumsmålinger:	
Kapacitet	50 mm	Højde	600 mm
Styringshjulet	50 mm	Længde	900 mm
Kilovatt	50 HK ved 4500 omdr./min.	Bredde	1120 mm
Drivsystemet	62 km/h ved 2500 omdr./min.	Størrelse	0,38 m ³
Turbalghjul	110 km/h	Vægt, lastet	720 kg
Antalgear	14	Lidende mål:	
1. gear fra 0-40 km/h	14 sekunder	Skakelængde	2330 mm
1. gear fra 0-100 km/h	17 sekunder	Spindelhøjde for og bag	1025 mm
generel gennemsnit	10-100 km/h	Fæl afstand under søjle	177 mm
Brændstoftank	45 liter	Vindelbremser	4000 mm
Brændstoftank	45 liter	Vognens længde	3020 mm
Brændstoftank	45 liter	hjul	1470 mm
Brændstoftank	45 liter	hjul	1220 mm
Brændstoftank	45 liter	hjul	1220 mm
Brændstoftank	45 liter	hjul	1220 mm

Standard 8/10, solgt i Danmark som Vanguard Junior, men skulle egentlig have heddet »Beaver« på verdensmarkedet. Bygget 1953-59 og samlet af Nordisk Diesel, København. I alt 34.000 vogne bygget.



Triumph Mayflower, navngivet af Mrs. Black efter deres egen sejlbåd. Kun bygget i 1950-53 for at opbruge det store restlager af dele til førkrigsmodellen Standard Ten. Motortypen er konstrueret i 1934! Lagerstyring må have været et ukendt begreb og derfor er ikke alle vogne ens.



1958. Den allerførste prototype af Triumph Herald, design fra Giovanni Michelotti (men formentlig tegnet af Vignale, der på det tidspunkt lavede de fleste af de karrosserier, Michelotti lagde navn til). Projektet blev tilsyneladende forkastet, for vognen fik en helt anden form som vi kender den i dag. Michelotti kan muligvis have solgt projektet til Ford (UK), for vognen ligner grangiveligt en Consul 315 eller Anglia med den smarte bagrude.

bestyrelsesprotokollerne intakte, byggeplanerne osv. Den eneste bygning, der stadig står, er Standard-Triumph Recreational Club, en hyggelig bygning opført i 1932, komplet med alle pokalerne fra firmaidrætten. Der kommer gamle medarbejdere, nogle langt oppe i firserne, som har en klar erindring om mange tildragelser.

Under en udstationering i 4 år for et dansk firma har det været muligt for mig at finde mange oplysninger i Coventry, ofte ting som forherligende artikler om selskabernes direktører aldrig fortæller. Mange fotografier er aldrig offentliggjort, nogle er taget af folkene på gulvet. Helt lille var firmaet ikke, til sidst var der 12.000 ansatte, og den årlige produktion androg over 110.000 køretøjer. Protokollerne fortæller om planer om sammenslutning med Renault, Willys-Overland, Massey-Ferguson, Rover (1954) og Rootes (1957).

STANDARD-TRIUMPH I DANMARK

Selskabets repræsentation i Danmark har været noget kaotisk. Bohnstedt-Petersen, København, importøren med de mange mærker, indførte Standard fra midten af tredverne, og krigsårenes afbrydelse afstedkom at Nordisk Diesel A/S ved krigens slutning stod for importen under ledelse af den energiske direktør Jens Yde. Efterkrigstidens toldrestriktioner, indkøbstilladelser, dollarpræmiering og krav om egne samlefabrikker medførte at ND påbegyndte samling af Standard 8 og 10 og Vanguard. Vognene blev solgt af det eksisterende Ferguson forhandlernet, da »man alligevel var ude hos landmændene«. Nordisk Diesel ophørte med importen i 1967, da alle bilfolkene gik over til Simca Autoimport, og havde ikke siden biler på programmet. Efter 1967 var mærket en tid repræsenteret af Dansk Automobilimport, Sydvestvej, Glostrup, og til sidst af Vilh. Nellemann med Triumph.

EFTERSKRIFT

Da Triumph Herald udgik af produktion i 1971, solgtes værktøjerne til vognen til Standard Products Ltd., Madras, Indien, sammen med værktøjerne til den hæslelige varevogn Standard Atlas/Leyland 20. Nogle vil erindre den med lukkede for- og bagskærme og frembygget fører-



Herald som vi kender den. Der er sædvanen tro anvendt motor, transmission og undervognsdele fra Standard 8/10 og først i 1961 blev den forsynet med større motor, plus at der var den 6-cylindrede udgave Vitesse.

Triumph Spitfire 1500, vognen er fuld af forfriskende nytænkning i en ny epoke for britisk bilindustri. Ofte en begynder-sportsvogn.

Triumph 2000/2500, bygget mellem 1974 og 77. Karrosseriets linjeføring minder en del om Rover 3500 V8.



plads. Heralden blev solgt som Standard Gazelle indtil begyndelsen af 1990'erne, da firmaet lukkede.

En del af fabriksanlæggene er væk, men enkelte er overtaget af andre bilfabrikker, hovedsagelig til oplag. De 13 antikke vogne ligger stadig under betonpladen på Fletchamstead Highway, den selskabelige klub står stadig og formålet er stadig at få billige øller, som er undtaget den britiske ølskat, og at se på rugby og spille billard. Alle de gamle drenge fra shop 5, 17, 23 og barberen kommer stadig og fortæller om »dengang du ved«. Ved 100-års jubilæet kørte et sandt Triumph-tog – naturligvis med 100 vogne - gennem byen og mangen en tåre kunne skimtes i øjenkrogen på bilarbejderne.

I en senere artikel vil vi se på den danske samlefabrik Nordisk Diesel A/S og forgængerens BURWAIN Autodiesel A/S.



NUMMERPLADER – OG NUMMERPLADER

Om nummerplader til Sting Ray og lignende skriver Christian Vinaa, at en kvadratisk nummerplade som oftest vil passe til den originale amerikanske pladeholder. Efter reglerne skal en kvadratisk plade side bagpå. Som man kender det fra VW Boble, Astro Van m.fl. Men man kan søge om tilladelse til at have kvadratisk plade foran.

Skriv til Justitsministeriet, Civil- og Politiafdelingen, Slotsholmsgade 101 1216 København K. Og ansøg om at få lov til at købe en tredje nummerplade, kvadratisk, til montering foran på din Corvette. Man bør vedlægge et fotografi af fronten, så det kan ses at der ikke er plads til en almindelig nummerplade. Christian Vinaa skriver videre, at man måske kan slippe for at betale for den kvadratiske nummerplade, hvis man afleverer den eksisterende rektangulære. Og tilføjer: Det siger sig selv at det ikke er alle Corvetter, der kan benytte den mulighed. Der skal være pladsmæssige og/eller æstetiske hensyn, dvs. at den rektangulære plade ikke eller kun dårligt kan anbringes, eller at bilen vil se fjollet ud med den. I sin egen ansøgning gjorde Christian Vinaa gældende at en rektangulær nummerplade ikke kunne sættes i den fabriksmonterede pladeholder på hans årgang 1971 mellem de to gitre, og at nummerpladen ville hindre luftindtaget gennem gitrene til køleren. Det er i realiteten C2'ere og C3'ere med krom-kofangere, der særligt kan nyde godt af dette smuthul. Men prøv lykken, forsøget koster kun frimærket.

...

Svend Draaby skriver: Som »nummerpladenørd« tillader jeg mig at tilkendegive min sympati for Hr. Redaktørens udtalelse vedr. nummerpladen på forsidebilledet på VT 330. Jeg har fuld forståelse for det frustrerende i at det er umuligt at anbringe danske nummerplader på langt de fleste amerikanske biler. Da det ifølge registreringsbekendtgørelsen er forbudt at efterligne eller konstruere nummerplader, skal man holde sig fra disse »Karl-Smart«-løsninger, bide i det sure æble og få det bedste ud af det.

Mht. historiske nummerplader løses problemet ganske enkelt ved at man på ansøgningsskemaet gør opmærksom på max længde på nummerpladen, så finder jeg et nummer der passer.

Til Carsten Schou Jørgensens bemærkning om Goggomobil med reg. nr. T 20.348 kan jeg oplyse at vognen er registreret 1. gang 25. nov. 1957, så der er sket en smutter i billedteksten.

...

Og brev fra Bent Munter: Ang. Carsten Schou Jørgensens artikel om nummerplader, specielt Austin-Healey KA 28.242 i Veteran Tidende januar. For ca. 3 år siden var jeg med til optagelserne af Zentropas novellefilm »Skyernes Skygge«, som blev vist i tv. Min Mercedes-Benz 170S blev rigget til som taxa, hvori jeg kørte for hovedpersonerne. Bilen er årgang 1953, og mine nummerplader er sorte Odense-plader. Men det klares jo nemt, da filmselskabet bare klasker et par håndmalede masoniteplader på med dobbeltklæbende tape. Den fik så K 1550, ydermere med den hvide hånd under K. Så vi skal ikke hæfte os så meget ved de numre, biler har på film. Jeg fik i øvrigt en af nummerpladerne som souvenir.



Dimission på Danmarks Biblioteksskole

De fire studerende som har lavet eksamensprojekt om Dansk Veteranbil Klubs bibliotek som objekt dimitterede 30. januar 2004 og kan nu kalde sig bibliotekarer. Klubben var repræsenteret ved festligheden ved næstformanden (bagerst) som begavede dimittenderne med blomster og rødvin. På billedet ses endvidere fra venstre studievejleder Charlotte Egholm, som var Claus Frausing meget behjælpelig med indføring i bibliotekarernes verden, Anne Schultz og Morten Kok og Joan Jensen fra eksamensprojektgruppen. Den fjerde, Kristina Bendeke var desværre syg. Klubben har ansat Joan Jensen i seks måneder til at hjælpe os rigtigt i gang med at gennemføre forslagene i eksamensopgaven.



KONKURRENCEN

Konkurrencebilen i VT januar var en Essex, det lidt billigere mærke, Hudson lancerede i 1919. Dåselygter og fronthængslede døre viser at den ikke er ældre end 1922.

Da Skandinavisk Motor Co. blev stiftet i 1916, var det med Hudson som hovedmærke, og derfor var det også SMC der indførte Essex i Danmark (og senere samme fabriks Terraplane).

SMC havde fra 1919 et nært samarbejde med Dansk Karosseri-Fabrik på Østerbro i København, hvor der blev lavet talrige, ofte meget aparte specialkarosserier på Hudson-chassis, og også nogle på Essex. Det var karakteristisk at på det danske marked var de fleste – måske alle – tidlige Hudson med trådhjul, og det smittede af på Essex, hvor det var ekstraudstyr. Morten Lind Nielsen oplyser at trådhjulene kostede 132 kroner pr. stk., omtrent det dobbelte af træhjulene. Da navkapslerne ligner

hinanden hvis man ikke kan få øje på trekanten i Hudsons og sekskanten i Essex' kan det ligefrem i enkelte tilfælde være svært at skelne mellem de to mærker på fotografier. I virkeligheden var Hudson en større og kraftigere, 6-cylindret vogn. Essex var først 4-cylindret, fra 1924 også 6-cylindret.

Begge mærker, men særlig Hudson, var yndede af danske motorsportsfolk, fordi de var solide og hurtige.

Men Essex var som sagt billigmærket, så det er lidt underligt at se dette eksemplar med chauffør. Eksemplaret har været indregistreret i selve Århus. Erik Nielsen oplyser at vognen havde stelnummer 610321 og motornummer 69687 og ejedes af grosserer H.B. Thomsen, Skolegade 9. Han havde den fra 1922 til 27, da den blev udskiftet med en Nash Light Six fra Wilhelm Nellemanns filial i Århus.

I sommeren 1932 lod Hudson Essex skifte navn til Essex-Terraplane, og året efter var Essex-navnet forsvundet. 1919 til 32 blev der fremstillet godt og vel 1.3 millioner Essex.

Vinder er ved lodtrækning John Jørgensen. Blandt de andre indsendere er Morten Lind Nielsen selv ejer af Essex, og vi skal hilse og sige at han mangler en forlygte type 1924-26.

Det ny konkurrencebillede er fra Bilsternes Duelighedsprøve i 1959. Varevognen har fået skåret ud til ruder. Vi skal have fabrikatet og navnet på den personbilmodel, varevognen stammer fra. Derimod forlanges *ikke* det lidet kendte navn på varevognen. Men selvfølgelig, hvis nogen ved det!

Svar direkte til redaktøren.



MhS Nyhedsbrev

– blandt andet om vurderinger ved import

Nyhedsbrevet i januar indeholder mange ting, og en hel del er hvad vi skrev i sidste blad fra årsmødet. Desuden er der blandt andet referat fra det nordiske møde i Stockholm i november og fra Svend Aage Tholstrups deltagelse i forhandlinger i EU-regi om det såkaldte e-Safety projekt, hvor FIVA har plads som observatør. MhS overvejer selv at nedsætte et trafikikkerhedsudvalg til at udarbejde retningslinjer for hvordan man skal opføre sig under færdsel med historiske motorkøretøjer. Og for det tilfælde at ulykken alligevel sker kunne måske en havarikommission under MhS analysere hændelsen med henblik på forebyggelse.

Tryksagen om MhS vil blive moderniseret, blandt andet så medlemsklubberne kan lade den indgå i indmeldelsesmateriale til medlemsemner.

Nyhedsbrevet oplyser at der i landsskatteretten verserer en klage over Told og Skats behandling af reservedele, som indføres fra USA. Sagen drejer sig konkret om dele til den Ford Mustang, vores formand Peter Løvstrøm Sørensen indførte fra USA i 1998.

Told og Skats praksis medfører det efter MhS' – og Peter Løvstrøms – mening inkonsekvente, at et helt og samlet køretøj kan indføres toldfrit også fra et ikke-EU-land, hvis det er over 30 år. Men ikke dele til det. Og heller ikke et helt køretøj hvis det er skilt ad.

For snart et år siden blev det muligt at se vurderingerne af indførte brugte biler og mc på nettet. Det kan blandt andet være brugbart hvis man står i udlandet og skal bestemme sig. Fremgangsmåden er:

Søg Told og Skats hjemmeside www.toldskat.dk

Klik i spalten »Borger« på »Motor«. Klik på linjen »Registreringsafgift og vurderinger af brugte motorkøretøjer«. Klik på »Vurderinger«. Der kommer et vindue med rubrikker for arten af køretøj, mærke, model osv. – og 1. registreringsår. Plus en vejledning. Når man har valgt kommer en liste over køretøjerne i den valgte kategori.

Ved at klikke på det enkelte køretøj, skrevet med blå på skærmen, får man mange supplerende oplysninger om køretøjet og vurderingen. Nyttigt fordi den tidligere liste brugte ugenomsædelige koder.

På Told og Skats hjemmeside findes også reglerne for beregningen af registreringsafgiften, og man kan ligefrem indtaste handelsprisen for et køretøj, med eller uden afgift, og få beregnet registreringsafgiften.

MhS erindrer om at registreringsafgiften beregnes efter særlige regler når køretøjet er ældre end 35 år, den såkaldte 40%-regel, der er baseret på nyprisen UDEN dansk registreringsafgift.

Nyhedsbrevet indeholder også alle satser for registreringsafgiften i 2004 – der er mange.

Og praksis for erstatning ved skader.

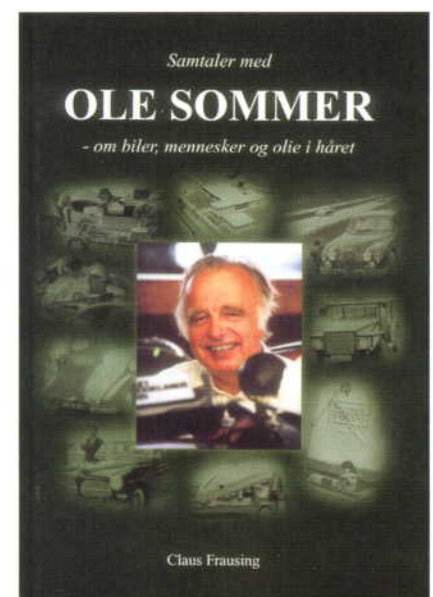
Nyhedsbrevet kan i den fulde ordlyd ses på www.motorhistorisk.dk Der vil komme 4 nyhedsbreve fra MhS i år.



Mere bøger

Fra forlaget J-bog foreligger en suppleret nyredigering af en tidligere afhandling af Jens Birch om Køge-Ringsted Jernbanes rutebiler. Titlen er »Busserne ved Køge-Ringsted Jernbane«, og hæftet er på 18 sider i A4-format med ca. 15 illustrationer. Pris 50 kroner. Kan bestilles hos J-bog, Skagensgade 26, 2630 Tåstrup, eller på e-mail j-bog@privat.dk Eller se nærmere, også om forlagets øvrige udgivelser, på www.j-bog.dk

Vi skylder for øvrigt at oplyse at Claus Frausing's bog om Ole Sommer koster kr. 398 og kan bestilles hos forlaget Motorploven, tlf. 8698 3177 - eller hos en boghandler.

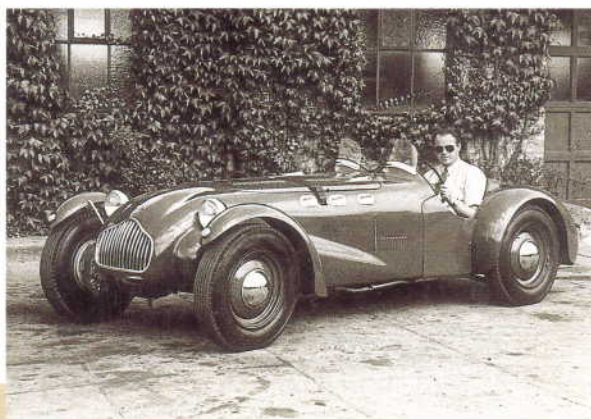




Roberts Allard

I årtier har interesserede ledet efter Robert Nellemanns røde Allard J.2, som han kørte løb med i ind- og udland i begyndelsen af halvtredserne. Også Robert selv var interesseret, men den blev ikke fundet mens han levede.

Imens stod den godt og tørt, men i ringe stand, i en underetage i en villa i Københavns nordlige omegn. Nuværende ejer har haft den siden 1959 og kørte med den de første år. Nu vil han sætte den i stand. Det bliver spændende!





Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	PostNr	TelefonNr	Mærke
Sune	Kristensen	Åbrinken 18	5771 Stenstrup	Chevrolet	
Niels Peter	Hansen	Isenvadvej 25	7430 Ikast	9714 0309	Volvo
Marianne	Larsen	Ærøvej 7	8800 Viborg	Opel	
John Egelykke	Bilsby	Fløngvænget 19	2640 Hedehusene	4656 4948	
Arne	Damm	Algade 40, Frifelt	6780 Skærbæk		
Per	Konnerup	Møllevænget 28	4293 Dianalund	5826 4761	Alfa Romeo
Jakob	Schwenn	Isafjordsgade 13, 4. tv.	2300 København S	6177 4928	
Lasse	Kjærulff	Ålekistevej 172, 3. lejl. 34	2720 Vanløse	6178 0432	VW
Knud	Søgaard	Troelstrupvej 1	9632 Møldrup	8669 1884	Ford
Kevin	Larsen	Lollandsgade 46, Kdl.	5000 Odense C	2094 3018	FIAT
Erik	Pedersen	Constantin Hansensvej 9	4760 Vordingborg	5534 2364	
Mogens	Friis	Dalsøvej 27	7200 Grindsted	7532 3596	BMW
Jørgen Kim	Hansen	Strib Landevej 136	5500 Middelfart	6440 1704	Toyota
Per Georg	Krøldrup	Bjørnøvej 15	5700 Svendborg	6221 5719	Austin-Healey
Ole	Holm	Damgårdsvej 2	4200 Slagelse	5854 7408	Nimbus
René Dahl	Rasmussen	Haarlev Bygade 17 A	4652 Haarlev	5628 8484	BSA
Frede	Olsen	Bakkegårdsvej 19	5792 Årslev	6590 2568	
Bjarne	Thorsen	Klempegaardsvej 43	4140 Borup	5752 7107	Porsche
Henrik	Kastrupen	Aagerupvej 40	4000 Roskilde	3542 7342	VW
Jens Jørn Lemming	c/o Sdr. Hygum Autoservic,	Skolegade 2	6630 Rødding		
Allan	Kjær	Sakskøbingvej 57, Herritslev	4880 Nystad		
Jens	Broe	Vandtårnsvej 27 A	3460 Birkerød	4581 6712	MG
Ebbe	Larsen	Rækmarken 16, Uglerup	4300 Holbæk	5946 1471	SAAB
Bent	Christoffersen	Engblommevej 17	4040 Jyllinge	4673 3531	Ford
Jon Eske	Johanson	Bagsværdvej 94	2800 Kgs. Lyngby	4593 1603	
Joe	Lambertsen	Hedevej 22	2680 Solrød Strand	5614 2400	Sunbeam
Tage	Friis	Rousthøjsparken 14	7130 Juelsminde	7569 3806	Opel
Karsten	Schwenn	Arnegårds Allé 14 B, Søllerød	2840 Holte	4059 2645	
Bendix Sandfoss	Laxvig	Mørdrupvej 147 A, Kohavegaard	3060 Espergærde	4913 5113	Austin-Healey
Jan Siig	Therkildsen	Iris Alle 24	6920 Videbæk	9717 1227	
Leif	Horsted	Møbelvej 7	6800 Varde	2166 7430	
Raimo	Jensen	Lydumvej 71, Lydum	6830 Nr. Nebel	7526 9673	
Søren	Jakobsen	Gl. Kirkevej 11, Nr. Vium	6920 Videbæk	9717 8235	Austin
Knud E.	Jakobsen	Gl. Kirkevej 11, Nr. Vium	6920 Videbæk	9717 8235	Humber
Alex	Ditlevsen	Hårsebækvej 127	5450 Otterup		
Arne	Kej	Søndergade 23	5450 Otterup		
Bent	Olsen	Enighedsvej 2	5672 Broby	6269 1451	Triumph
Martin	Lund	Gothersgade 30, 4.	1123 København K	2140 4575	FIAT
Jørgen	Frandsen	Hostrupsvej 9	8260 Viby J.	8614 4266	MG
Bo-Arne	Nilsson	Vretgatan 8	S-266 32 Mun	Sverige	
Bent	Jensen	Holbækvej 338, Knapstrup	4440 Mørkøv	5927 7601	Opel
Michael S.	Nielsen	Hesseløgade 1, 1. tv.	2100 København Ø	4014 3750	Mercedes-Benz
José	Salinas	Piet Heins Vej 25	2960 Rungsted Kyst	4010 0628	Mercedes-Benz
Mogens Ole	Larsen	Peter Hvitfeldts Stræde 6, st. th.	1173 København K	3313 0810	
John	Vestel	Gadekærvej 12 C, 5. 1.	2500 Valby	3644 2154	MG
Ib	Vølding	Smedegade 40	4200 Slagelse	5852 2882	FN
Lars	Milling	Taksvænget 11	5270 Odense N	6618 6258	BMW
Ole	Thomsen	Lærkevangelen 22	3520 Farum	4495 0465	MG
Ole	Thomsen	Lærkevangelen 22	3520 Farum	4495 0465	Volvo
Mogens Bjørn	Larsen	Dyrehavegårdsvej 41	2800 Lyngby		
Simon	Rasmussen	Kirkestræde 9	4296 Nyrup	5780 3494	
Finn	Drachmann	Kærvej 111	7190 Billund	7533 8913	Jaguar
Jes Gotlieb	Hansen	Snedkervej 4	4970 Rødby	6130 1494	MG
René	Rogentin	Vestermarksvej 22, Grejs	7100 Vejle	7585 4154	Land Rover
Christian	Søgaard	Kongevejen 86	3480 Fredensborg	4848 0518	Porsche
Jens Ole	Jørgensen	Skovager 14	4330 Hvalsø	4640 8508	CZ
Dan Kirkemann	Nielsen	Nørrebrogade 189, 2. tv.	2200 København N	2613 3313	VW
Dorthe Thies	Christensen	Bakkedal 9	2980 Kokkedal	4914 7250	MG
Erik	Sørensen	Kjeldsgårdsvej 36, 2. th.	2500 Valby	3646 6852	Morris
Jan	Løwe	Carolinevej 23	2900 Hellerup	2922 1500	Ford
Joan	Fallesen	Bjolderupvej 70	6392 Bolderslev	7464 6217	Opel



Bruno Erik	Sørensen	Stakhaven 28	8900 Randers	8643 2850	Oldsmobile
Christian H.	Nielsen	Søndergade 33 C, 1.	8700 Horsens		
Lars	Andersen	Rybergsvej 24, Sønderby	5631 Ebberup	6474 1219	Mercedes-Benz
Lasse	Bruun-Rasmussen	Westermannsvej 2	5230 Odense M	6614 7476	Jaguar
Flemming	Steensbeck	Damgårdsparken 31	6070 Christiansfeldt	7456 8318	Austin
Peter	Hansen	Sensommervej 65	8600 Silkeborg		
Martin	Lawaetz	Lindedal 40, kl.	6100 Haderslev		
Antonio R.	Geyer	Bygholmvej 20	2720 Vanløse	3325 2274	Volvo
Jens	Sørensen	Byrum Hovedgade 6	9940 Læsø	9849 1543	
Gert	Almind	Septembervej 104	2730 Herlev	4494 5206	Ford
Ib	Kaa	Østerbrogade 194, 3. th.	2100 København Ø	2670 0792	
Holger	Hansen	Stationsvej 4	4470 Svebølle	5929 3057	MG
Hans Jørgen Kold	Nielsen,	Åderupvej 72	4700 Næstved	5572 9115	Volvo
Søren	Rihorf	Møllevej 12, Birkede Sko	4130 Viby Sj.		
Mark	Bredahl	Buddinge Hovedgade 126, 2. th.	2860 Søborg		
Marianne	Olivarius-Jürgense	Engdalen 4 A	3100 Hornbæk	4970 1226	Rover
Richard Lykke	Hansen	Skovløbervænget 47	6800 Varde	7522 4122	Ford
Peter Roland	Hansen	Kirkebakken 4	2830 Virum	4585 2218	Ford
Hans Olaf	Kofoed	Haslevej 126	3700 Rønne	5697 2327	Triumph
Martin	Lawaetz	Lindedal 40	6100 Haderslev	2972 3848	Triumph
Niels	Borum	Chr. Richardsvej 35	5230 Odense M	6591 0914	Ford
Preben Gjerløv	Hansen	Smedegade 1, 2. th.	4200 Slagelse	5852 7590	FIAT
Bent Mogens	Hansen	Fyrrevang 10, Fløng	2640 Hedehusene	4656 4107	Volvo
Niels	Mogensen	Overlundvej 9	5672 Broby	6263 1414	VW
Jonas M	Cohen	Gothersgade 33 b, 2.	1123 København K	3332 3298	Renault
Claus	Fahrendorff	Gunløgsgade 1, 4. tv.	2300 København S	3254 2832	MG
Peter Christian	Bøgh	Store Gade 132	6560 Sommersted	3059 4342	Ford
Steen	Holdersen	Rundingen 35	8700 Horsens	7564 4181	Porsche
Niels Jørgen	Christiansen	Ellevangen 6, Skt. Klemens	5260 Odense S		
Erik	Mortensen	Johannes Ewaldsvej 11	3100 Hornbæk	4970 3027	VW
John	Burgdorf	Dalsø Park 51	3500 Værløse	4447 4760	MG
Kirsten Sloth	Skovdal	Lyngby Rosenvænge 1	2800 Kongens Lyngby	4588 8868	Ford
Ken	Veidiksen	Karupvej 11	2770 Kastrup	3250 5016	Chevrolet
Jens	Langdahl	Falkevej 20	7000 Fredericia		
Helge	Sørensen	Skamstrupvej 78	4440 Mørkøv	3032 2412	Ford
Max Christian	Thøstesens	Vesterbrogade 69 a	3250 Gilleleje	4830 2767	Ford
Jan	Hauge	Koldkjærvej 1	7550 Sørvad	2211 4669	
Jes & Tove	Jessen	Solsortevej 3	6851 Janderup	7525 8638	Morris
Jacob Sejr	Christensen	Skolegade 27 A, 1. H	6700 Esbjerg	4088 6817	
Kurt	Christiansen	Madvigs Plads 9	4500 Nykøbing Sj.	5991 3778	VW

Læserbrev

Førkrigs Køreselskabet – fortsat!

Er vi nu nået dertil i DVK at hvis man ikke er pot og pande med bestyrelsen så kan der ikke gives lov til at oprette noget så uskyldigt som et køreselskab?

Fordi at »kemien« ikke passer? Hvis ikke det er personligt nid og fordømmelse så er der ikke noget der er det!

Jeg mener afgjort at bestyrelsen går ud over sine beføjelser med en sådan beslutning og åbner igen for en masse »ævl og kævl« som jeg troede vi var færdige med.

Det er vel vores kære gamle biler og de hyggelige ture i dem vi skal samles om, så derfor synes jeg at vi skal hilse et nyt køreselskab velkomment – stifterne af dette selskab har været medlem af DVK i 30-40 år og vil selvfølgelig arbejde for klubbens bedste!

Prøv at være lidt positive for vores allesammens skyld! For det hele er jo kun en hobby og for at vi skal have det rart sammen – husk det!

Mogens Ottosen



FANØ-MOTORLØBENE

International Fanø Motor Meeting

I 1999 afholdt Dansk Motor Klub, Danmarks Veteran Motorcykleklub og Fanø Lokalhistoriske Forening 80-års markering af det første Fanø Motorløb fra 1919. En utrolig succes i perfekt solskin med over 10.000 tilskuere til et flot udvalg af gamle motorcykler og biler fra ind- og udland. Interessen var så stor, at DR 1 TV Sporten sendte 5 min. med interview, historiske klip samt glimt fra weekendens løb.

Siden har mange opfordret til at gentage arrangementet.

80-ÅRET FOR DET SIDSTE LØB I 1924

3.-4. juli 2004 afholdes dette stemningsfulde arrangement som markering af 80-året for det sidste rigtige Fanøløb. Her køres opvisningsløb af et stort felt friske motormænd og -kvinder på *rigtige* gamle motorcykler og biler samt flotte, iøjnefaldende 1930'ers motorcykler og sportsvogne.

Løbet køres på en afmærket bane på den hårde strandbred syd for nedkørslen ved Rindby Strand.

OPLEVELSER FOR HELE FAMILIEN

Motorløbene er en unik historisk opvisning, som arrangeres til alles fornøjelse for at give indtryk af dengang Danmark blev verdensberømt med dette internationale motorløb. Her dystede professionelle og amatører fra Danmark, Norge, Sverige, England, Tyskland, Østrig, Italien og USA. I 1923 satte englænderen Malcolm Campbell uofficiel verdensrekord i sin Sunbeam Blue Bird med 219.3 km/t. Utroligt nok lykkedes det i 1999 at fremvise denne vogn på stranden sammen med Brooklands-raceren, den 18,8 liters Scarisbrick Benz Mercedes, som tordnede hen ad Fanø strand - ligesom i 1922.

DELTAGELSE

Alle typer motorcykler og åbne biler fra før 1940 kan deltage - gadekøretøjer såvel som racere, også uindregistrerede køretøjer. De inddeles i klasser fra før 1930, 1930-40 samt efter motorstørrelse. Til kørsel på banen kræves endagslicens, som købes på stedet.

LØBENE

Løbene køres som motorhistoriske opvisninger, men afholdes i princippet som de rigtige løb, banelængden er dog reduceret til 333 m.

Starter sker stående, og der køres i én retning.

Varmemester A.F. Møllers originale tidtagningsudstyr konstrueret til første løb i 1919 anvendes.

LØBENE LØRDAG OG SØNDAG

Lørdag køres tidskørsler med enkeltstart i alle klasserne for motorcykler og biler.

Søndag dyster motorcykler og biler i handicapløb med indledende- mellem- og slutheats.

TAG FAMILIEN OG DIT GAMLE KØRETØJ MED - DER ER FRI ENTRÉ

Tilskuere har fri adgang overalt udenfor banen. Stemningen skal være som i 1920'erne, så alle opfordres til at komme i tidstypisk tøj. Alle veteran-, vintage- og klassiske køretøjer kan parkeres på stranden ved banen.

TILMELDING SENEST 1.5.2004

Deltagelse i motorløbene koster Kr. 350,- pr. person + evt. endagslicens. Deltagere kan dele køretøjer.

Deltagelse i den store 1920'ers-motorfest lørdag aften kl. 19.00 koster Kr. 300,- pr. kuvert - inkl. dans til jazzband. Yderligere oplysninger og specificeret tilmeldingsskema rekvireres inden 1.5.2004 hos:

Fanø-Motorløbene, Jørgen Lind, Vester Land 46, Sønderho, 6720 Fanø,

Tlf: 75 16 41 14 Fax: 75 16 45 14 E-mail: lindfanoe@tdcadsl.dk

LÆS HISTORIEN INDEN I KOMMER TIL FANØ

Bogen "Historien om Fanø-Motorløbene 1919-24" kan købes direkte fra arrangørerne.

Send navn og adresse samt check på Kr. 200,- inkl. porto til adressen:

FANØ-MOTORLØBENE, VESTER LAND 46, SØNDERHO, 6720 FANØ, Tel: 75 16 41 14, Fax: 75 16 45 14
LØBSKOMITE: Dansk Motor Klub, Danmarks Veteran Motorcykleklub, Fanø Lokalhistoriske Forening v. Jørgen Lind & Henrik Schou-Nielsen



UDSTILLING & OPVISNING

Der gøres stor indsats for at få flere af de oprindelige historiske racere fra ind- og udland til Fanø. Nogle er kørende, andre udstilles med historiske minder på hotel Fanø Badeland.

FEST LØRDAG AFTEN

Lørdag aften afholdes stor 1920'ers-fest for deltagere og arrangører på Hotel Fanø Badeland.

Ophold på Fanø fås i enhver prisklasse fra telt eller hytte til luksuslejlighed i feriehotel. Bestil i god tid pga. højsæson. Kontakt Fanø Turistbureau Tlf: 75 16 26 00 www.fanoen.nu.



Vestjysk Motorveteran Klub
indbyder hermed til:
Esbjerg Veteranløb 2004 -
lørdag den 1. maj 2004.



Løbet, der er for veteranbiler og veteranmotorcykler, foregår i en del af den skønne vestjyske natur. Ud over pragtfulde naturoplevelser vil man som deltager få nogle hyggelige timer sammen med andre veterankørere, så - hvis du vil have en dejlig og anderledes dag med nye og spændende oplevelser – bør du tilmelde dig løbet, der er på omkring 100 km. Indlagt i løbet er der nogle små, sjove konkurrencer, hvor du kan få dine færdigheder, praktiske evner og din paratviden afprøvet.

Kl. 8.30 åbnes der for registrering til løbet i Sparbank Vest's lokaler i Stormgade 2, 6700 Esbjerg. Registreringen lukkes kl. 9.45.

Klokken 10.00 startes løbet, og første del slutter ved middagspausen.

Anden del af løbet starter efter middagen og afsluttes sidst på eftermiddagen med kaffebord, præmieoverrækkelse og afslutning.

For denne "oplevelsespakke" betales ved tilmeldingen til: Arne Høeg, Stigårdsvej 4, 6715 Esbjerg N, tlf. 75130072: 225 kr. i startgebyr pr. køretøj, 150 kr. pr. voksen ledsager og 100 kr. pr. ledsager under 12 år.

Yderligere information fås ved: Arne Høeg, tlf. 75130072, Bakken Hansen, tlf. 75279405, Kristian Mogensen, tlf. 75170180 eller Harry Ørsted, tlf. 75127776.

Bemærk: - Tilmeldingsfristen er den 10. april – og den skal overholdes!

- Der er en begrænsning på max. 100 køretøjer!

- Eventuelle danske køretøjer med prøveskilte skal medbringe syns- /registreringsattest!

Tilmelding:

Fører: Efternavn: _____ Fornavn: _____ Tlf.: _____
Gade/vej: _____ Post nr.: _____ By: _____

Køretøj: Personbil: __ Varebil: __ Lastbil: __ Bus: __ Kabinescooter: __ Mc-solo: __
Mc- med sidevogn: __ Andet (angiv): _____

Fabrikat: _____ Type: _____ Årgang: _____ Antal Hk: _____

Cylinderantal: __ Cylindervolumen: _____ i liter eller cm³.

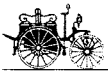
Betaling: Pr. køretøj inkl. fører----- kr.: 225,00

Voksne ledsagere: Antal: __ a 150,00 kr. ----- kr.:

Ledsagere under 12 år: Antal: __ a 100,00 kr. ----- kr.:

Beløb i alt ----- kr.:

Husk: Tilmelding senest d. 10.04.2004 til Arne Høeg, Stigårdsvej 2, 6715 Esbjerg N



Odsherredløbet 8. maj 2004

Skoven er grøn, armemonierne blomstre endnu i det smukke Odsherred. I kan opleve det ved at deltage i det ottende Odsherredløb.

Program.

Kl. 9⁰⁰-10⁰⁰: Mødested ved Nykøbing-Rørvig rådhus. Der er kaffe i kantinen fra kl. 9⁰⁰
Kl. 10⁰⁰: Borgmester Uagn Ytte Larsen starter løbet.

Præsentation af køretøjerne ved indkørsel til gågaden. Der køres gennem hele kommunen, med en pause inden der forsættes ad ruten fra 2001. Det var den der druknede i regn! Frokost i Odsherredhallen i Uig.

Deltagelse.

Max. ca. 60 køretøjer. Alle over 25 år.

Betaling.

Startgebyr : 50 kr. pr. køretøj.
Deltagergebyr : 125 kr. pr. deltager. Det dækker frokost + 1 glas fadøl, vin eller vand.
Børn under 12 år halv pris.

Tilmeldingsfrist.

Senest 7. april 2004.

På gensyn - nysyn!
Tove og Ole Viium

Tilmelding til Odsherredløbet 8. maj 2004

Navn : _____ Tlf. nr. _____
Adresse : _____
Post nr. _____ By: _____
Køretøj : _____ Årgang: _____
Startgebyr : _____ 50 kr.
Deltagere a' 125 kr. stk _____ kr.
Børn u. 12 år a' 62,50 kr. stk _____ kr.
Ialt : _____
Kort beskrivelse af køretøjet : _____

Sendes sammen med betaling til :
Ole Viium, Holsts Have 21, 4500 Nykøbing.
Tlf: 59914334.



Bornholms Motor –Veteraner indbyder til det 27. rally for veterankøretøjer til og med årgang 1959 i week-enden d. 3. og 4. juli 2004.

Indbydelsen er for danske og udenlandske klubber. Danske køretøjer med prøveskilte skal medbringe syns-reg. attest jfr. lovgivningen - ellers ingen deltagelse.

Lørdag d. 3. juli bedes køretøjerne være på startstedet ved "Kajakklubben" Stenbrudsvej 2, 3730 Nexø, senest kl. 0800. Kl. 1800 er der festmiddag i Nexøhallen, Stadionvej 22, 3730 Nexø.

Søndag d. 4. juli bedes køretøjerne være på startstedet kl. 0930. Der køres tur i det grønne kl. 1100 til frokoststedet, hvor der serveres røgede sild.

HUSK at bestille billetter i god tid: Bornholmstrafikken tlf. 56 951866 / 33 131866, Ystad tlf. 411 558 700, E-mail: info@bornholmstrafikken.dk. Hotel/sommerhus m.v. : Bornholms Sommerhusudlejning tlf. 56480570, fax 56480470 eller E-mail www.bornholms-sommerhus.dk. Bornholms Velkomst Center tlf. 56 959500. Sydbornholms Turistbureau tlf. 56 974520. Nexø Turistinformation tlf. 56 497079 E-mail www.nexoe-dueodde.dk.

Bindende tilmelding sendes inden d. 1. juni 2004 til rallyudvalget v/ Keld Munk (Lasse), Fåregårdsvej 2A, 3770 Allinge., tlf. 56 48 16 96.

Betaling ved checks eller på post girokonto 698-8865.

.....
TILMELDING TIL BORNHOLM RUNDT 2004. (bedes udfyldt med blokbogstaver).

NAVN.....

ADRESSE:.....

KØRETØJ:.....

ÅRGANG:.....**TLF:**.....

På bagsiden bedes venligst skrevet en kort historie om dit køretøj.....tak.

Startgebyr incl. 1 kuvert lørdag d. 3. juli 2004.....	350,- kr:
stk. ekstra kuvert lørdag aften.....	200,- kr:
stk. børnekuvert.....	90,- kr:
stk. frokostpakke incl. 1 øl eller vand....	60,- kr:
stk. sildeanretning - søndag.....	60,- kr:.....
	i alt kr:.....

Nordisk Veteran - *en god samarbejdspartner*

ÅR 1978

„Gammel kærlighed ruster ikke...“

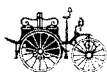
Se vores hjemmeside: www.nordiskveteran.dk
Flere end 13.000 har valgt Nordisk Veteran som deres samarbejdspartner.


Nordisk Veteran

Personbogen indlægges her: Søndagsvej 3 - 7100 Vejle
PROVSPORING TEL 7021 7075 - Fax 7021 7076
 e-mail: nordisk@veteranforvilling.dk

Vel mødt og på gensyn til det 27. Bornholm Rundt.

Rallyudvalget.



Indbydelse til Brønshøjløbet 2004

fra Brønshøj Torv til Ballerup Egnsmuseum i Pederstrup

13. juni 2004 kl. 9.00 - 15.00

..... en præsentation af de ældste veterankøretøjer.

Fra Brønshøj Torv køres samlet ad mindre kendte veje ud til Ballerup Egnsmuseum, hvor der er frokost ca. kl. 14.00. På vejen er der et mindre traktament hos kai dige bach, Gl. Klausdalsbrovej 480.

Løbets biler og motorcykler skal være *fabrikeret før 1935* - eller prototypen af køretøjet skal være fremstillet før 1935. I 2003 deltog 85 køretøjer. Vi har i år begrænset deltagerantallet til 70 køretøjer. **Sørg derfor for tilmelding snarest.**

Vi vil meget gerne have din tilmelding snarest. For køretøjer betales 100 kr. For deltagere til morgenkaffe og frokost på Ballerup Egnsmuseum i Pederstrup betales 50 kr. pr. person – også for chaufføren.

Beløbet bedes tilsendt med check eller indbetalt på Brønshøjløbets bankkonto: reg.nr. 2149 kontonr. 0106472033 med markering: »Vedr. Brønshøjløbet - samt dit navn og adresse«.

Evt. tvivlsspørgsmål: ring 38 28 27 22 i dagtimerne, e-mail: lcp@kff.kk.dk og 38 60 24 63 om aftenen.

Alle deltagere vil inden den 4. juni modtage nærmere oplysninger om arrangementerne den 13. juni.

Med venlig hilsen

Brønshøj Museum
Brønshøjvej 1
2700 Brønshøj

Ballerup Egnsmuseum
Pederstrupvej 51-53
2750 Ballerup

Tilmelding til Brønshøjløbet søndag den 13. juni 2004.

For køretøjer fra før 1935.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr. & by: _____

Telefonnr.: 1 _____ 2 _____ mail: _____

Motorcykel/Bilmærke: _____

Type: _____ Årgang: _____

Køretøj á 100 kr. _____ 100,00 kr. Send evt. også et billede af køretøjet.

Antal personer á 50 kr. _____ kr.

I alt: _____ **kr.** vedlagt på check: _____ indsat på konto: _____ (sæt kryds)

Tilmeldingsblanketten sendes inden den 19. maj 2004 til Brønshøj Museum, Brønshøjvej 1, 2700 Brønshøj. Tlf.: 38 28 27 22, Fax: 38 28 47 22, E-mail: lcp@kff.kk.dk



BILER SÆLGES

Austin Healey Sprite Mk II 1962. Ex California bil. Ingen rust, nyrestaureret med: Nyrenoveret 1100 cm3 motor (original sjælden 948 cm3 kan evt. medkøbes), ny kobling, nyt styretøj, nye bremses, nye gummiophæng, nylakeret, ny kaleche, nyt tonneau, ny forrude, ny dynamo. Synet 14.3.03. Sælges alene pga. pladsmangel. 78.500 kr.
Lars Thousing, tlf. 44 44 41 83.

Ford A Phaeton 1931. Ældre restaurering, meget fin stand, en tidligere ejer, 8 år til syn. Pris kr. 140.000.
Peter Barfod, tlf. 44980011.

MGB roadster 1970. Rød med nyt sort læder på stole. Ny kaleche, nye bremses, nye dæk, ny akku. Ombytningsmotor 7000 km. Ingen rust, fejlfrit syn 04/03. Mekanisk rest. for få år siden. Evt. bytte med Amazon eller Duett eller? Kr. 117.900.
Poul-Erik Jakobsen, tlf. 75890487 - 20145489.
jakobsen@skjerna.dk

PV 444A 1947. Sjælden model, få kørende i DK. Sort med afviser, ingen rust, utrolig flot i lak. Interiør i rigtig pæn stand, grøn/creme, med grønne originale gummi-måtter. Bilen er med historiske nummerplader. 1. præmie i gruppe PV444 og ældste Volvo ved Volvo træf 2003 Dragsholm. Pris 90.000 eller bud.
Jan Olander, tlf. 44986969.

Daimler Conquest Century Mk 2 1956 til istandsættelse - der medfølger en renoveret ramme/undervogn samt en reservedelsbil. Pris kr. 20.000.
Allan Bach Sørensen, tlf. 28184101.

Triumph Spitfire Mk. 3 1969 til istandsættelse - der medfølger mange reservedele. Pris kr. 17.000.
Allan Bach Sørensen, tlf. 28184101.

Wolseley 1964, Rigtig engelsk klassiker, rimelig stand. Synet sidst 2002, men skal synes ved ejerskifte! Pris kr. 34.500.
Teddy Jensen, tlf. 75667355.

Fiat 1400 Venezia 1957. Meget sjælden bil, reg. i købers navn, evt. bytte med motorbåd eller veteran mc. Pris kr. 55.500.
Teddy Jensen, tlf. 75667355.

Chevrolet 1928. Sjælden model med svigermorsæde. 4-cyl. Velholdt stand, men ikke nyrestaureret, er på plader. Pris kr. 97.500.
Teddy Jensen, tlf. 75667355.

Lancia Fulvia 1963, urestaureret men komplet dansk bil, med ekstra dele. Pris kr. 3500.
Ib Bundgaard, tlf. 40768111.

Fiat 1100 103d 1960. Meget velkørende eksemplar. Står som ny. Alle dokumenter & regninger haves. Skal desværre sælge den pga. andet projekt. Pris kr. 34.900.
Steen Hansen, tlf. 55700623.

Chevrolet Master 2-dørs sedan 1933. Lys brun med mørkebrune skærme, skal renoveres, kommer oprindeligt fra Bornholm, stel nr. 62, så den er nok den ældste der er tilbage. Pris kr. 45.000.
Henrik Levinsohn, tlf. 20478337.

BMW Isetta 1961. 3-hjulet. Nysynet. Rød. Soft tag. Til mc-kørekort, kører perfekt. Kr. 35.000.
Benny Hansen, tlf. 49215601.

Chevrolet 210 1954. Motor defekt, rust i paneler og skærmkanter. Afmeldt 1976. Pris kr. 20.000.
Per Johansen, tlf. 48280464.

»Frogeye«**Austin Healey Sprite Mk I 1958.** Ingen rust, er restaureret uden pladearbejde. Rekvirer mere info på tlf. 49719804 eller mail: pr@t16.dk

Ford A 1931 4-dørs, med papirer, afmeldt 1964. Pris kr. 7.500.
Kaj Nielsen, tlf. 51509789.

Opel Kadett B 1,1 1973. 69.000 km. Meget flot. 100% original. Sorte nr. plader. Nysynet. Kører fint. En af de sidst producerede. Pris kr. 30.000.
Jan Kock-Hansen, tlf. 40110069.

Cadillac Sedan deVille 1956. Hardtop. Rimelig stand. Hovedrep. motor. DK papirer. Pris kr. 80.000.
Tlf. 48795036.

Chevrolet 1952. 1 ton Panel van. Ingen rust. Mangler instrumenter som kan skaffes. Nem at restaurere.
Tlf. 48795036.

Chevrolet 1941 16-personers bus a la Greyhound. Anvendt i USA til fangetransport. Fuld dokumentation. Ny motor og vandfaldsgrill. Overfladerust men let restaurerbar. Pris kr. 85.000 eller bytte.
Tlf. 48795036.

Chevrolet 1932, 4-dørs, 6-cyl. pæn og velholdt klar til brug indreg. med historiske nr. plader (org. nummer). Pris kr. 69.000.
Michael Bille Adeldam, tlf. 20989696.

VW Karmann Ghia cabriolet importeret fra Paris (oprindeligt Texas), nyrenoveret, nymalet, ny kaleche, ny motor, nysynet, 0 rust, meget flot og velholdt. Kr. 110.000.
Lars Schrøder, tlf. 27 20 53 97

Morgan 4/4 1938 ch.nr. 729. Coventry Climax motor. Mors gearkasse, Marshall lygter, Brookland vindspejle. Desmo søgelys trinbrætmonteret. 2 Raydyot spotlight. Dobbelte res. hjul. interessant historie. Berømt og sjælden sportsvogn. Pris kr. 98.000.
Tlf. 48795036.

Volvo 244 DL B21 årg. 1976. Sorte nr. plader, nysynet, én ejers. Kun kørt 242.000 km. Træk til 1500 kg nymonteret, flot kabine, org. Volvo alufølge, lidt mat i lakken, men fortrinlig brugsbil, særdeles driftssikker. Pris kr. 22.500.
Tlf. 40444666

DELE TIL BILER SÆLGES

Cadillac Sedan Deville 1962. Døre, vinduer, kofangere og div. lister m.m. Karburator 4-portet Rochester, benzintank.
Michael Sundahl, tlf. 26367781.

Diverse dele til **Morris Marina** coupé (baghjulstrukket). Benzintank (meget god stand), diverse karrosseriemblemer, org. baklygte i hus, mek. benzinpumpe (r), vandpumpe m. propel, ekspansionstank, pyntekapsler til hjul (ikke pæne), rudehåndtag, viskerarm, gummilister til døre, div. blink-/viskerkontakt.
Jan Klarskov, Sydfyn, tlf. 62206621 eller 27286621

Chevrolet Standard 1933, et sæt forskærme, lidt rustne. Sælges for 2.000 kr.
Allan Bach Sørensen, tlf. 28184101.

Mercedes S 1963. Div. dele til Mercedes SB 1963 eks: kromlister, indiv. træliste, tromlebremser, forkofanger, hjulkapsler og kranse, samt alt muligt andet nyttigt hvis man har denne type bil, ring eller kom og giv et bud.
Rolf E. Pedersen, tlf. 40314127.

Assorteret 1930-1970, ca. 10-12 tons dele til gamle biler, mest **GM** dele - giv et samlet bud.
Teddy Jensen, tlf. 75667355.

BMW 1802 1974. Motor m. gearkasse uden vandpumpe. Døre komplet, front og bagklap, alle instrumenter, lygter, sæder, front- og bagrude + meget mere. Reg. attest.
Tlf. 62624520



Til **Austin Healey 3000**, h og v forskærm samt h bagskærm fra A.H. Spares. Har aldrig været monteret.

Jens V. Nielsen, tlf. 20243954 - 62218648.

Nye dæk: 1 stk 520x14, 1 stk 590x14, 2 stk. 590x13, 2 stk. 700x13, 3 stk. 20x4. **Brugte dæk:** 2 stk. 600x16, 2 stk. 640x15, 2 stk. 640x15, 5 stk. 500x19, 1 stk. 525x19, 1 stk. 550x19, 1 stk. 600x16 m. traktormønster, 1 stk. 450x14 m. traktormønster.
Ejgild Hansen, tlf. 86486802

Til **Jaguar Mk 10 420G:** 1 frontrude kr. 700. 1 bagrude kr. 500. 1 forkofanger kr. 800. Til **Citroën 2CV:** Oliekøler som ny kr. 200. Papirluftfiltere à kr. 30. 3 orange forblinker glas kr. 30. Til **Citroën GS, GSA:** 2 nye Cibie forlygter kr. 250 stk. 1 venstre dørpanel kr. 125. Til **Ford Cortina `Mk I:** 1 meget fin forbro kr. 800. 1 ventildæksel m. lang p.f. studs kr. 100. Til **Volvo 544:** 1 4-trins gearkasse kr. 500. 1 ny org. bagsiderude kr. 125. 1 forklap, olivengrøn 1962 og frem kr. 500. Til **Renault 8:** 1 god forklap m. lille bule kr. 500. Til **Renault 10/12/15/16:** 2 nye forlygter à kr. 100. Til **Ford Escort Mk I:** 1 fin hvid forklap kr. 400. 1 ny benzintank kr. 650.
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119

Morris, Austin, Triumph, BMC. Restlager fra Domi-forhandler sælges, Kun nye dele fra TIDEN, bl a.vandpumper, koblinger, trykplader, div. Lucas lygteglas, div. instrumenter, div. Lucas dele. Ja hele programmet, der er uhyggelig mange dele. Sælges samlet, giv et bud.

Erik Hennelund, tlf. 20 11 17 47.
erik.hennelund@mail.dk

Baglygter til **Buick 1929, Chevrolet 1931-36, Pontiac 1929-31** samt andre. Kølerhjul til **Chevrolet 1932.** Fabriksnyt topstykke til **Chevrolet 1928 4-cyl.** Kølerfigurer til **Chevrolet 1931-35** og **Cadillac La Salle 1929-32.** Køler til **Buick 1931** (bl.a.). Motorhorn til **Ford A, Chevrolet 1932-33.** Flere trompethorn til **Chevrolet 1932-33** samt orig. pancake horn til **Chevrolet 1931.**
Hans Peter Nielsen, tlf. 40148037.

DELE KØBES TIL BILER

Chevrolet 85 1939, chassissramme købes.
Allan Bach Sørensen, tlf. 28184101.

Ford A 1930, 2 stk.bagskærme, må gerne have lidt rust, men skal være i brugbar stand.
Erik Bladt, tlf. 74456036.

Corbin speedometer, gerne komplet med kabler og drev, god pris gives.
Tlf. 46148037

Værktøjskasse komplet med værktøj, evt. også løst værktøj, donkraft til EMW type 340.

Ib Jensen 43 99 47 62.
ibbente@get2net.dk

Til min adskilte Ford A cabriolet 30 mangler der en del. Er der en der har en der er i rigtig dårlig stand, som kan plukkes nogle ting fra. Så købes gerne hel bil, gerne Ford A 30-31, evt. 4-dørs.
Bo Sørensen, Ikast, tlf. 21773775

MOTORCYKLER SÆLGES

BSA Golden Flash 1954/58, restaureret og indregistreret.
Jørn Gaardsvig tlf. 8698 8883.

AJS 18S 500 ccm 1954, køreklar og på plader, sælges på grund af sygdom. Pris ca. Kr. 40.000.
Tlf. 58526103.

Triumph Tiger Cub 200 ccm. 1965. Flot sort/sølv, original. Med alle papirer kr. 28.000.
Tlf. 45867845 - 40591759

Ariel Square Four 1955, Totalt renoveret. 100% original, og meget sjælden, evt. bytte med motorbåd el. fast ejendom. Pris kr. 94.500.
Teddy Jensen, tlf. 75667355.

BSA 1919 550ccm 1-cyl. med remtræk, 2-trins gearkasse, karbidlys for og bag, boldhorn, bagsæde. 1 ejer. Originale papirer, flottere end ny. **Coventry Eagle 1932 200 ccm,** urestaureret, ej adskilt, stort set komplet. Kr. 12.000.
Niels P. Nielsen, tlf. 65314152

DELE TIL MOTORCYKLER SÆLGES

Til **DKW 175,** kickstarter og kobling samt smådele.
Benny Hansen, tlf. 49215601

DELE TIL MOTORCYKLER KØBES

Til **Triumph Thunderbird 1953** købes originalt værktøjssæt.
Ole Callesen, tlf. 74561611

2 sæt læder saddeltasker fra Schweiz, politimilitær. Originale med alle remme osv.
Niels P. Nielsen, tlf. 65314152

1 cylinder til **Zündapp Elastic 200 cc Ø 57 mm,** ej slidt. 1 plejlstangsleje til **Matchless,** 1 krumtap til **Puch Maxi,** renoveret.
Tlf. 48210755

DIVERSE

Mc lift, EasyLift pladsbesparende saksetype, hydraulisk med håndpumpe, 250x63 cm, 400 kg, købt i 2003, aftagelig bagende for nem demontering af baghjul. CE-mærket. Tilbehør kan skaffes. Kr. 4.000.
Poul-Erik Jakobsen, 75890487 - 20145489
jakobsen@skjerna.dk

Kuffert/kiste til at sidde bag på en **Austin** formentlig årgang 35 sælges for højeste bud.
Edith Seup, tlf. 44916394.

Stor gammel elektrodesvejser på jernhjul, søjleboremaskine gulvmodel Jutlandia Århus, skruestik, forlagsaksel til fladremme, fra landsbysmedie, kan afhentes af museum eller samler.
Kaj Nielsen, tlf. 51509789.

Købes: **2-søjlet lift** i brugbar stand. Evt ældre model.
Jan Snejbjerg, tlf. 64462600

Gammelt specialværktøj til **Ford A og Ford T** fra Ford Brdr. Pedersen, Bogense. Dukkede op under orkanen på et loft. Fint til Fordmand eller museum. Kr. 4.200.
Niels P. Nielsen, tlf. 65314152

AUTOMOBILIA SÆLGES

Ford 1949-54 personbiler chassis parts cat., 500 sider. Ford 1955-57 personbil + Thunderbird chassis parts and accessories cat., 500 sider. American Motors Service Manual 1958, Ford 1960 personbil Shop Manual, Ford Falcon 1960 Shop Manual, Ford 1961 personbil Shop manual, Ford Truck 1970,75,76 Shop Manual, Vauxhall model E 1953 Shop Manual, BMW 1502 til og med 2002 Tii Reparatur anleitung. Cadillac 1940, 51,53 og 59 Shop Manual. Casillac 1957 Eld. Braugham Service Information + meget andet litteratur til Cadillac 1934-2003.
Tlf. 62624520.

Reservedelskatalog til **Trabant 601 1973,** kr. 100. Instruktionsbøger til bl.a. Riley Elf, Wolseley 300, Volvo 544, Opel Kadett A+B, kr. 75 stk.
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

Skandinavisk Motor Journal 1960-1971 komplet, kr. 1800. 1955-1959 ukomplette, pr. blad kr. 10. Vintage Nyt 1977-1996, 240 blade, kr. 800. Klassisk Bil og MC, 75 blade, kr. 1125. Bilhistorisk Tidsskrift, 71 blade fra perioden 1972-1995 (ikke komplet) kr. 1420. Bedford lastbil serie J og K årgang 1963-64, 80 siders reservedelsillustrationer med tek-



niske tegninger af al teknik og karosseri, kr. 200. Gulflex guide (eng.) med smøretabeller for USA biler fra 1940-1957, kr. 200.40 stk. instruktionsbøger fra kr. 100-250 (jeg kan sende en liste pr. mail)
Tlf. 87 79 22 66

D.D.P.A. benzinstander. Førkrigs. Restaurede objekter. Kupler, måleglas, logoer samt reservedele sælges, købes, byttes. Brochure-samlinger og kølerfigurer købes og byttes.
Gl. brandalarm. 2 ure. Høj. Blåt topblink. Fr. berg i 30'erne. »Slå glasset ind og vent på sprøjterne« fuldt restaureret. Sælges eller byttes. »Asier« påhængsbrandsprøjte m. Chevrolet 6-cyl. motor og messingvandpum-

pe, bygget af H. Meisner Jensen i 30'erne. Sælges eller byttes.
Tlf. 48795036.

KØBES AUTOMOBILIA

Salgsbrochurer om **Triumph Thunderbird** 1953.
Ole Callesen, tlf. 74561611

Prospekt for **EMW 327.** BMWs information til forhandlerne fra 30'erne: »BMW BLÄTTER«. BMW prospekter fra 30verne.
Ib Jensen 43 99 47 62.
ibbente@get2net.dk



Sælges

Ford A Tudor 1930.

Nyrestaureret i utrolig flot stand, flot rødbrun lakering m. staffering og sorte skærme.
Synet 12. md. 98 og på sorte plader, kørt meget lidt efter restaurering.
Originalt Delux indtræk, kølner motor, bagagekuffert, Firestonedæk.
Nyt ledningsnet og generator, torpedo-lygter, ny køler, nyt batteri og rustfri kofanger.
Undervogn totalrestaureret, vognen er rustfri og tectylbehandlet.
Pris: Kr. 110.000,-
Henv.: Ole Jagd
Tlf. 3251.0839

Knaphuls-mærker købes



God pris gives for mærker vedrørende motor. Bil, mc, benzin, dæk, klubber, løb m.m. Enkelte mærker eller hele samlinger.
Serios samler gennem 30 år. Per Faxe, tlf. aften 49 75 03 39.
Mobil 40 15 25 72. E-mail post@faxelud.dk

BILMESSE & Brugtmarked

For 37. gang den 27. og 28. marts 2004 i Fredericia Messecenter

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 27. og 28. marts 2004.

HUSK! Det er hos os, at køber og sælger mødes, og man kan over 2 dage finde den bil eller ting, man søger.

NB! Husk det er på bilmessen, at bilerne sælges.

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.

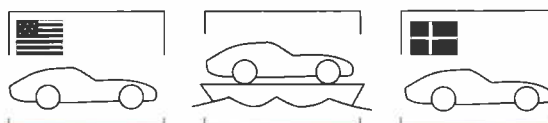


Velkommen igen
16. og 17. okt. 2004

Peder Fuglsbjerg
Weysesvej 7 . 7400 Herning
Tlf. 97 22 13 80 . 40 45 13 33

Peder Nielsen
Højsletvej 35 . 8900 Randers
Tlf. 86 41 64 64 . 40 27 64 64

Greisen Classics finder Drømmebilen



Lokaliseret i Syd-Californien, beskæftiget med restaurering af veteran biler, har jeg erfaring og ekspertise til at finde den ønskede bil, europæisk eller amerikansk.

De får dansk pålidelighed med international viden, fra bilen spottes, til den holder i Deres garage.



GREISEN CLASSICS

VINTAGE & SPECIAL INTEREST AUTOMOBILES
Tlf. USA: 001-858.344.8600 • Tlf. DK: 74.62.20.28

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2004



Veteranbiler 1900 - 1969

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	634 kr.	354 kr.
100.000 kr.	897 kr.	478 kr.
150.000 kr.	1.065 kr.	646 kr.
200.000 kr.	1.180 kr.	786 kr.
250.000 kr.	1.420 kr.	966 kr.
300.000 kr.	1.584 kr.	1.117 kr.

Klassiske biler 1970 - 1979

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.658 kr.	842 kr.
50.000 kr.	2.098 kr.	1.011 kr.
100.000 kr.	2.436 kr.	1.404 kr.
150.000 kr.	2.898 kr.	1.741 kr.
200.000 kr.	3.352 kr.	2.077 kr.
250.000 kr.	3.869 kr.	2.443 kr.
300.000 kr.	4.408 kr.	2.808 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1969

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	558 kr.	193 kr.	393 kr.
100.000 kr.	783 kr.	193 kr.	393 kr.
150.000 kr.	1.119 kr.	193 kr.	393 kr.

Klassiske motorcykler 1970 - 1979

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.296 kr.	622 kr.	562 kr.
50.000 kr.	1.633 kr.	622 kr.	786 kr.
75.000 kr.	2.307 kr.	622 kr.	1.011 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1979

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves samt krav om, at der samtidig tegnes indbo og/eller husforsikring i Runa.

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.834 kr.	2.093 kr.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsbetingelserne. Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer. Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)

Fax 49 14 11 14

E-mail: dvk@vip.cybercity.dk



Veteran
Forsikringsklubben