

# VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



48. årgang - Marts 2004 / VT nummer 333

## 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: Dorth Thies

### Bestyrelsen

#### Formand:

(Medlemspleje, medlemsregister, vedtægter, kontakt til VFK og MHS)  
Peter Lovstrøm Sørensen  
Engshøvej 131, Gårslev  
7080 Børkop, 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 Thøstrup  
Birkevangen 16  
2880 Bagsvaerd, tlf. 44 44 56 19  
henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

#### Sekretær:

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

#### (Udstillinger, klubartikler og jubilæum)

Bent Friis  
Søbakken 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, Radsled  
4990 Sakskøbing, 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.

#### Annoncepriser:

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

#### Rubrikannoncer

med foto: Kr. 200,-

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  
F.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

#### Mærkereregistre

**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 Nebbe  
2253 5550

**Triangel**  
Uffe Mortensen  
4920 2301

**Rover**  
Henning Helmer  
4919 2700

**Singer**  
Kaj Dyring Larsen  
Se under bestyrelse

**Volvo**  
Ole Callesen  
7456 1611

### Sektioner

**Jydsk Køreselskab**  
Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

**Køreselskab Fyn**  
Fritz Knudsen  
6613 6610

**Køreselskab Vest**  
Erik Hougard  
7583 0049

**Peugeot**  
Claus Sonne Linnedal  
3252 7777  
linnedat@hotmail.com

**Søkkelund 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 Blakø  
3294 9397

**Ford T**  
Jon Fris Wandall  
6390 7040

**Jaguar (til 1972)**  
Claus Frausing  
Se under bestyrelse

**Singer**  
Bent Friis  
Se under bestyrelse

**Tatra**  
Svend Carstensen  
3969 8115

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

**København og Nordsjælland**  
Claus E. Nebbe - 22 53 55 50

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

**Fyn**  
Leif Andersen - 65940704

### Mødesteder og mødestedsansvarlige

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

**Midtsjælland:**  
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  
Firkløvervej 6, 5270 Odense N

**Østjylland:**  
Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003  
Kaj Munkholm, 86221736  
Kådhøjvej 12, 8530 Hjortshøj

**Midtjylland-Vesterhede**  
Relsøjvej 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

**Sonderjylland:**  
Lunderup Markvej, 6230 Rødekro  
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441 5420  
Mommarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals  
e-mail: migogalice@privat.dk

**Syddøstjylland**  
Børkop Vandmølle, 7080 Børkop  
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487  
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted  
jakobsen@skjerna.dk

### Bibliotek

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

### IT og medlemsregister

Bo Odegaard  
Højbuens 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



Forsiden: Hudson Eight De Luxe cabriolet 1938  
Foto: Hans Pedersen

## Indhold

DVK i Fredericia .....	3
Brandværnsmuseet - enden er nær .....	3
Møder, løb og arrangementer .....	4
Forkert bogpris .....	5
Bugattien .....	5
Skriv og fotografer til VT .....	5
Ring ikke .....	5
Klubaktiviteter .....	6
Indflytning .....	8
Årsberetning 2003 .....	9

Uddybende bem. til regnskab 2003 .....	10
Resultatopgørelse 2003 .....	11
Balance .....	12
Noter til årsregnskab .....	13
Budget 2004 - 2005 .....	14
Bestyrelsen mangler sekretær .....	15
Classic Marathon .....	16
Månedens køretøj .....	24
Konkurrencen .....	32
Boganmeldelse .....	33
Disse minder .....	34
Læserbreve .....	35
Invitation .....	38
Køb/salg .....	45



Billedet har vi lånt fra Ålborgbogen 2003, hvor arkivar på Ålborg Stadsarkiv Bente Jensen skriver om det moderne gennembrud i Ålborg i 1930'erne.

Limfjordsbroen blev indviet i 1933, da »gennembruddet« var så bogstaveligt, at der var begået en massakre på hundredeårige huse for at Vesterbro med sin træløse boulevard og sine funkishuse kunne forbinde det gamle og det ny.

Statsminister Stauning udtalte: - Man rev ned, stort og småt, hvad der stod i vejen. Der er noget amerikansk, noget tiltalende i dette ...«

Men det er lastbilerne, der interesserer os. P.E. Hansen har følgende betragtninger:

Blandt bilerne kan genkendes en enkelt Bedford og en Chevrolet, resten er Ford AA. En med det amerikanske førerhus helt af stål, de øvrige har dansk bygget førerhus af træ og plade, og er tækket med tagstof. Bilerne er lastet med grus, formentlig til et større byggeri, alle kunne laste omkring to tons. Måske er der tale om en belastningsprøve. Godt at broen holdt!

Typisk for tiden bærer næsten alle hovedbeklædning, kun en enkelt chauffør har ingen kasket.

## DVK i Fredericia

I anledning af vores 50-års jubilæum vil vi gerne se rigtig mange af vore medlemmer på Fredericia Bilmesse 27.-28. marts. Vi laver en 200 m<sup>2</sup> stor stand, sponsoreret af Peder Fuglsbjerg og Peter Nielsen, hvor der hele tiden vil være en fra bestyrelsen til at drøfte ting og sager der måtte ligge én på hjerte. Man kan medtage sin mad og vi vil sørge for at der hele tiden er kaffe på kanden. Vores normale stand vil også være der til nyttegning af medlemmer og fremvisning af køretøjer fra forskellige aldre. Vi håber på at rigtig mange vil finde Fredericia og på den måde være med til at fejre vort jubilæumsår.

På bestyrelsens vegne  
Bent Friis

## Brandværnsmuseet – enden nær?

I Vintage Nyt skriver redaktøren, Jørgen Kjær, at det borgerlige budgetforlig i Århus byråd har givet Brandværnsmuseet i udkanten af Århus dødsstødet.

De borgerlige partier i byrådets budgetforlig har låst sig fast på at fjerne det årlige tilskud på 1.7 millioner kroner.

Det beklages i Århus Stiftstidende af tidligere rådmand Olaf P. Christensen, der har været formand for Brandværnsmuseets bestyrelse fra det blev en selvejende institution for 27 år siden.

Han mindes da museet oprindeligt blev indviet i de gamle sporvognsremiser ved Filtenborgs Plads, og mener at flytningen for nogle år siden til Tomsagervej på grænsen mellem Viby og Åby heller ikke var så ringe.

Sammen med den øvrige bestyrelse og museets ledere, Annette og Finn Adamsen, forsøger han at finde en løsning – muligvis ved at flytte hele museet til en anden kommune. Der er ifølge avisen kommet såkaldte seriøse henvendelser fra Ikast og Frederikshavn, og fra et firma i Ringkøbing, der fremstiller tøj og sikkerhedsudstyr til brandmænd.

Jørgen Kjær spørger sine læsere hvad Dansk Vintage Motor Club kan gøre for museets bevarelse – og udkaster tanken om et samarbejde noget lignende det mellem Dansk Veteranbil Klub og Ole Sommers motormuseum.

**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.

**Marts**

- 15. Kværkeby. Klubmøde. Om udstødningsrør.
- 18. Spjald. Besøg på Herning Kraftvarmeværk.
- 20. 13.00 Generalforsamling, Nyborg. Se indkaldelse i VT 331.
- 23. 19.00 Klippinge. Hans Peter Nielsen om Styrkeprøven 2003.
- 25. Morris-møde hos Rimmy Tschernia, Krogagervej 39, 2605 Brøndby. Deltagergebyr kr. 50. Tilmelding senest 22/3 på tlf. 43452301.
- 29. 19.00 Vesterhede. Møde i Vejrup. Se klubaktiviteter.
- 30. 19.30 Egeskov. Klubaften, film om Roskilde Ring.

**April**

- 1. 19.30 Rødekro – bemærk dato. Poul Suhr om Styrkeprøven.
- 1. 19.30 Nærum. Thom Bang Pedersen om USA-tur.
- 13. Egeskov. Firmabesøg hos Galvano Industri, Odense. Se Klubaktiviteter.
- 15. 19.30 Børkop. Klubmøde, bemærk rykket frem pga. påsken. Poul Suhr om Styrkeprøven.
- 15. 19.30 Spjald. Klubmøde.
- 17. 9.-17 Vesterhede. Stumpemarked på Vestergård. Se Klubaktiviteter.
- 20. Kværkeby. Klubmøde. Otto Reedtz Thott om historisk ræs.
- 22. Nærum. Besøg DC3 i hangar i Værløse. Se Klubaktiviteter.
- 24. Ristrup. Firmabesøg ÅK Chrom. Se Klubaktiviteter.
- 27. 19.30 Egeskov. Klubaften.
- 27. 19.00 Klippinge. Thom Bang Pedersen om USA-tur.

**Maj**

- 4. Ristrup Løvspringstur. Se Klubaktiviteter.
- 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 Midtsjælland.
- 17. Spjald knallert- og biltur til hestevognssamling.

**Juli**

- 8. 19.00. Børkop. Klubmøde.

**Løb****Marts**

- 27.- 28. Fredericia, stumpemarked.

**April**

- 17. Kværkeby, bagagerumsmarked.
- 17. Stumpemarked Vesterhede. Se Klubaktiviteter.
- 25. Tåstrup Swap-meet stumpemarked.
- 29. Ikea-løb, start Vangede. Mødetid kl. 18-19.

**Maj**

- 1. Rådhuspladsen med flere steder i København – optog til Nærum, hvor Sommers ny museum og vores ny lokaler officielt indvies. Indbydelse i dette nr.
- 1. Esbjerg Veteranløb. Indbydelse i VT 332.
- 2. Sæsonåbning, Kastellet kl. 14 til 16.
- 4. Løvspringstur fra mødested Ristrup. Se Klubaktiviteter.
- 6. Bank-løb. Start Jyske Bank i Åbenrå. Se Klubaktiviteter.
- 8. Odsherredløb. Fuldtegnet.
- 20.- 23. Rally Marguerite. AFLYST pga. for lille tilslutning.
- 27. Ikea-løb, start Tåstrup. Mødetid kl. 18-19.
- 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.
- 5. Lillebæltsturen. Indbydelse i dette nr.
- 6. Klampenborg Galopbane, Classic Autojumble, tema DVK 50 år.
- 10. Bank-løb. Start Jyske Bank Sønderborg. Se Klubaktiviteter.
- 12. Løgumkloster, englændertræf. Indbydelse i dette nr.
- 13. Brønshøjløb. Indbydelse i VT 332.
- 20. Gavnø.
- 24. Ikea-løb, start Tåstrup. Mødetid kl. 18-19.
- 26. Sydhavsrally, start i Saksøbing. Indbydelse i næste nr.
- 27. Munkebjerg Hill-Climb. Info: 32 53 84 70.

**Juli**

- 3.- 4. Fanø Motorløbet. Indbydelse i VT 332.
- 3.- 4. Bornholm Rundt. Indbydelse i VT 332.
- 9. – 11. Vejle Dampfestival. Se Klubaktiviteter Børkop.
- 29. Ikea-løb, start Tåstrup. Mødetid kl. 18-19.
- 30.-31. Ringkøblingløb.

**August**

- 7. Stevnsløb.
- 7. Herregårdsløb.
- 7. Munkebjergløbet. Info: 32 53 84 70.
- 12. Bank-løb. Start Jyske Bank Padborg. Se Klubaktiviteter.



20.- 22. DVK jubilæumsfest i Fredericia.  
26. Ikea-løb, start Vangede. Mødetid kl. 18-19.  
28. Kværkeby, høsttur.  
29. Rindsholm. Kl. 11 til 16. Se [www.rindsholmkro.dk](http://www.rindsholmkro.dk)

### September

4. Lastbiltræf kl. 10 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.  
4. Bank-løb. Start Jyske Bank Haderslev. Se Klubaktiviteter.

### Oktober

2. Tåstrup Swap-meet, stumpemarked.

### November

13. Herning Stumpemarked kl. 8 til 16.

### UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

#### Maj

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

#### Juni

18.- 20. Gränsträffen 2004, Nordiskt A-Ford möte i Tällberg.  
19.- 20. Margrethetorp. [www.classicarshow.se](http://www.classicarshow.se)

#### Juli

7.- 11. 24. Internationales NSU-Treffen Korbach. [www.nsu-ig.de](http://www.nsu-ig.de)  
9.- 11. Svenskt Sportvagnsmeeting. Med 450 deltagere Skandinaviens største. [www.mgcc.nu](http://www.mgcc.nu)  
16.- 18. Falsterbo Classic – [www.fcss.nu](http://www.fcss.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](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](http://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](mailto:sat@egd.dk)

## Forkert bogpris

Vi har ellers sendt sætternissen på pension, men af og til vil han alligevel gøre sig gældende. Som i sidste blad, hvor prisen på Claus Frausings bog om Ole Sommer var blevet for høj. Den skal være kr. 298.

## Bugattien

Familien Hebsgårds gamle Bugatti blev ikke solgt på Christie's auktion under Rétromobile i Paris. Højeste bud var 160.000 euro, ca 1.200.000 kr. Så vognen er åbenbart sendt retur til Skanderborg.

## Skriv og fotografér til Veteran Tidende

Nu stunder løbssæsonen til, og vi vil gerne bringe reportage fra så mange arrangementer som muligt. Derfor henstiller vi til hver enkelt løbsarrangør at sørge for dækning af begivenheden.

Men vi beder også om at man følger visse retningslinjer. Vi modtager meget gerne gode fotografier, og helst som almindelige aftryk i mindst 10x15 cm. Send kun billeder med skærmpost efter udtrykkelig aftale. Og husk at fortælle hvad man ser på hvert enkelt billede.

En meget vigtig ting: Lad være med at sætte stempel bag på et billede som er lavet på det moderne plasticpapir«. Det binder ikke, det er utroligt længe om at tørre, og når det tværer af på det næste fotografi er det umuligt at fjerne. På den anden side skal vi vide hvem der er fotografen!

Og hvad teksten angår: Gør det meget kort! Tænk på hvad der kan have interesse i den anden ende af landet. At kaffen var varm ved løbets deltagere i forvejen. Vi vil meget hellere høre om arrangørerne havde fundet på noget nyt, gerne ganske kort om den smukke rute – og først og fremmest hvilke køretøjer der er på billederne og hvem der kørte dem. Fulde navn, ikke kun fornavn. Blæs på stavning og tegnsætning – det ordner rutinen på redaktionen.

Billeder bedes sendt direkte til redaktøren, se side 2, tekst må meget gerne være på e-mail, men ellers hvordan det falder nemmest, bare det ikke er skrevet med runer.

På forhånd tak.

oer

## RING IKKE

Man kan skrive til redaktøren – men bemærk at jeg ikke kan besvare telefoniske henvendelser. Send brev, fax eller e-mail – se side 2.

### Tak

Jeg vil gerne med denne hilsen sige hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand Leif Outzens bisættelse. Tak for blomster og krans.

Med venlig hilsen  
Sonja Outzen



## 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 30. marts kl. 19.30 klubaften med film om Roskilde Ring, hvis der er interesse for det.

Tirsdag den 13. april kl. 19.00 firmabesøg hos Odense Galvano Industri A/S, Kottesgade 6, Odense C. Tilmelding til Poul Henning Lauridsen, tlf. 65962428. Sidste frist 1. april. NB! Max 20 deltagere.

Tirsdag den 27. april kl. 19.30 klubaften.

Venlig hilsen

John Jørgensen

## SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Kære Klubmedlemmer.

Så er der sket lidt omkring vores klubhus. Der er indgået aftale med Røde Kro Walkie Klub, Røde Kro kommune og DVK, repræsenteret ved Lars-Hugo Kristiansen, om at Røde Kro kommune overtager »huset«. Den kan så bruge det til en skovbørnehave og et par dagplejemødre i dagtimerne, så ungerne kan bruge toilettet og håndvasken og måske gå i læ for regn og slud. Skovbørnehaven og dagplejerne skal betale alt forbrug af vand, el mv. Vi, DVK, skal så passe almindelig vedligeholdelse, og det skal være vor andel i udgifterne ved at bruge huset.

I grunden mener jeg det er en ok aftale for alle parter, det koster jo os lidt maling mm., men i betragtning af at det er de eneste omkostninger vi har ved at kunne disponere over det hele med køkken, toilet, et stort rum (som vi kan aflåse) og et stort opholdsrum med elvarme og brændeovn, er det vist fint nok. Alle skal selvfølgelig rydde op efter sig når man har været der, det er klart.

Og nu til »bank-løbene«. Som lovet vil Jyske Bank igen i år være sponsor ved vores sommerløb i det sønderjyske. Det første løb bliver 6. maj kl. 19.00 og starter ved Jyske Bank, Madevej 45, 6200 Åbenrå. Efter løbet er der varme hveder, da det jo er lige før Store Bededag.

10. juni er det Jyske Bank, Perlegade 81, 6400 Sønderborg, der er vært. Starten går kl. 19.00 fra banken, efter løbet er der kaffe mm. til deltagerne.

Juli holder vi fri, sommerferie om man vil.

12. august er det Jyske Bank, Hermesvej 19, 6330 Padborg, der står for turen. Starten går kl. 19.00 fra banken, der er også lidt varmt til ganen efter turen.

Så kom vi til Haderslev, Jyske Bank, Nørregade 22, 6100 Haderslev, er vært ved det sidste bankløb i år. Bemærk venligst dato og især klokkeslet, det bliver lørdag den 4. september kl. 13.00, start fra parkeringspladsen omme i gården.

I år blev det så kun fire bankløb, ikke fordi banken ikke ville mere, men efteråret nærmer sig jo nu, derfor mente vi at fire løb var nok. Vi må så hjælpe hinanden med at finde på noget hvis der skal mere til.

**HUSK VENLIGST AT TILMELDE JER TIL DE BANKLØB, I VIL DELTAGE I.**

Torsdag 1. april kommer Poul Suhr ned til os og viser film samt fortæller om de Styrkeprøver han har lavet.

Venlig hilsen

Alice og Lars-Hugo Kristiansen, Majbøl, 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.

Lørdag den 24. april kl. 10 virksomhedsbesøg hos ÅK Chrom A/S, Axel Kiersvej 38, 8270 Højbjerg, hvor vi vil blive vist rundt på fabrikken og opleve processen hvor »gammelt jern« får en skinnende nyforkromet overflade. Der bydes på et mindre traktement under besøget. Tilmelding senest 19. april til undertegnede. Max. 35 deltagere.

Tirsdag den 4. maj kl. 19.00 kører vi

som sædvanlig årets »Løvspringstur«. Vi mødes på Ristrup, kører en tur i omegnen med de gamle biler og slutter med kaffe på Sabroe Kro. Tilmelding til undertegnede senest 30. april.

Lørdag den 7. august: Reserver dagen til deltagelse i årets »Herregårdsløb«. Nærmere om løb og tilmelding i maj-nummeret.

Med venlig hilsen

Kaj Munkholm, tlf. 86221736 (nyt nr)

Robert Vestergård, tlf. 86224003

## ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

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

Vores »Baghjulekomsammen« tirsdag den 27. januar blev netop det store tilløbsstykke fordi der var helt overtegnet inden 1. januar. Vi startede med buffet, først 3 forskellige slags sild, så 4 lune retter, til slut ostefade. Dertil øl og snaps, mest til alle dem som ikke skulde køre bil. Så fulgte det traditionelle bankospil, hvor præmierne var autotilbehør, skænket af et stort, kendt firma, hvis chef er meget interesseret i veteranbilsagen, så alle 30 deltagere gik hjem med en præmie. Men det er jo desværre kun den ene gang om året at vores klubmøder er på denne måde. Ja nogle har allerede villet reservere en plads til næste års »Baghjulekomsammen«.

Til vores klubmøde tirsdag den 23. marts kl. 19.00 er det lykkedes at få videoen om Styrkeprøven 2003, og Hans Peter Nielsen til at komme og fortælle om oplevelsen det er at deltage i et så stort og specielt veteranbilløb.

Og til vort klubmøde tirsdag den 27. april kl. 19 er det lykkedes at få Thom Bang Pedersen til at komme og fortælle om hans USA-tur. Mere om det i næste nummer.

Hilsen

Kai Wredstrøm

## MIDTSJYLLAND - 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 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 Reedtz Thott fra Gavnbø 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 Midtjylland med start og afslutning på Steffensgård.

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

**BØRKOP VANDMØLLE**

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

15. april klubmøde – skubbet en uge frem pga. påsken. Poul Suhr viser diasshow fra og fortæller om Styrkeprøven 2003.

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.

9.-11. juli Dampfestival i Vejle. Damptraktorer, damptromler, dampskibe og anden dampdreven nostalgi samles til festival på og i Vejle Havn. Vi er inviteret med vore køretøjer den 10. juli. Mere oplysning senere på foråret.

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.

Februar-mødet hos Michael B. Olsen i Hyldelund v. Hovborg samlede 36 personer. Han har fået lavet en fin udstilling i sin gamle stald. Flere forskellige VW'er, Vauxhall'er og Simca'er.

I maskinhuset var der flere Volga'er, Fiat 1100'er og gl. Kadetter.

Tak til Heidi og Michael for en god aften.

Marts-mødet d. 29. kl. 19.00, bliver hos Søren Peter Knudsen, Storegade 71 i Vejrup. Tilmelding 4 dage før.

Stumpemarked holdes lørdag den 17. april på Vestergård i Vesterhede kl. 9 til 17. Stådeplads 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 18. marts Herning Kraftvarmeværk.

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.

1 april. Vort mangeårige medlem Thom Bang Pedersen fortæller om sin tur til USA i anledning af Corvettens 50-års jubilæum og viser blandt andet billeder fra ACD-museet i Auburn, Indiana. Undskyld til Poul Suhr fordi der pga. kommunikationsbrist ikke var givet besked i VT om hans foredrag til marts-mødet i Nærum.

Torsdag den 22. april kl. 19.00 virksomhedsbesøg i Hangar 46 på Værløse Flyveplads (Flyvestationen). Indgang Nord, Lejrvej, Kirke Værløse. I hangaren står en dejlig DC3, og der er rundvisning ved formanden for Foreningen for Flyvende Museumsfly, Erik Brygger, og

vort eget medlem Aleksander Bankovic fra Centralværkstedet på flyvestationen. Man vil kende ham fra julefrokosten. Ved mellemkomst af Jane Petersen fra DC3-vennerne har vi fået mulighed for at se flyet afklædt til eftersyn, det er ikke et syn der ses ret tit på disse himmelstrøg.

Da der er begrænset deltagertal er der tilmelding til Dorthe Thies på kontoret, tlf. 45565610, hvor man af hensyn til adgangen til flyvebasen skal opgive fulde navn, adresse og fødselsdata.

....

Igen i år er der Ikea aftenløb, startende 29. april i Vangede (Ikeas Gentoftedeling), hvor man møder mellem kl. 18 og 19 på parkeringspladsen, hvor kørevejledningen bliver udleveret. Løbet er gratis for medlemmer, men aftenkaffen er der tradition for at man betaler for. Afgang fra Vangede i april og august og fra Tåstrup i maj, juni og juli. Se datoerne i løbskalenderen. Mødetid er altid mellem kl. 18 og 19.

Venlig hilsen Claus Neble og Kim Polte.

...

SPIS I KLUBBEN: »Store Claus« er tilbage som fodermester. Til månedsmøderne i Nærum vil det for fremtiden fra kl. 19 være muligt at få »dagens ret«, kolde og varme sandwiches, gode vine, kolde øl og vand, friskmalet kaffe og citronmåner mm. – alt hjemmelavet og i sædvanlig kvalitet.

**Dagens ret i april:** Chili con carne.

**Bus til Nærum 1. maj**

Til indvielsen af de ny lokaler i Nærum 1. maj afgår bus fra Vestjylland. Ved minimum 50 tilmeldinger er prisen 150 kr. per person.

Afgang kl. 6.00 fra Spjald, kl. 6.30 Holstebro Banegård, kl. 7.00 Herning, kl. 7.45 Grindsted, kl. 8.45 Fredericia, kl. 9.30 Odense afkørsel 53. Ankomst Nærum 11.30. Afgang igen fra Nærum kl. 16.00.

Tilmelding senest 20. april på tlf. 97381264.

Venlig hilsen  
Henning Knudsen



## Indflytning

Der var heldigvis langt bedre lokal tilslutning til de fortsatte flyttemanøvrer – ved næste etape mødte mange for at deltage i afvaskning, opstilling og sammenskrumning af stålreolerne. Foruden flytning af det ny møblement fra Sommers lager til mødelokale med videre.







## Bestyrelsens årsberetning 2003



Når jeg ved generalforsamlingen i DVK's 50-års jubilæumsår gør status over bestyrelsens arbejde, ser jeg tilbage på et langt, sejt træk, der hele tiden langsomt, men sikkert, bringer klubben tættere på de langsigtede mål.

Med tilslutning til PBS er processen med udskiftning af kontorets edb-værktøjer afsluttet. Her skal endnu engang lyde en stor tak til Bo Ødegaard, klubbens allesteds nærværende computer guru, der sørger for at holde computerparken flyvende og ikke mindst fri for virus.

Mødestedet på Nivågård har længe været en torn i øjet på medlemmerne der ikke kunne se hvad man fik for den høje husleje vi har betalt gennem årene. Biblioteket levede en hensygnende tilværelse, uden registrering, delvist i fugtige papkasser, langt væk uden for medlemmernes rækkevidde. Den stigende medlemstilgang gjorde endeligt lokalerne for små på mødeaftenerne.

Ingen tvivl, 2003 har været et spændende år, hvor rammerne for en løsning blev skabt, ikke mindst ved Claus Frausings engagement. En aftale blev indgået med Ole Sommer om at klubben lejer sig ind i hans nye bilmuseum i Nærum. Bedre lokaler kunne vi ikke have drømt om. Møbleringen har praktisk taget ingen penge kostet, idet vi har fået doneret det meste. For borde og stole til mødelokalerne til 165 mennesker måtte vi dog slippe kr. 15.000, hvilket må betragtes som en ren foræringspris.

Lokalerne er taget i brug, de første møder er blevet holdt mellem flyttekasser, og Dorthe Thiess har fået indrettet et fint sekretariat.

I løbet af efteråret blev der gennemført et eksamensprojekt med 4 studerende fra Biblioteksskolen, der har beskrevet hvordan man laver et rigtigt bibliotek. De har ud fra et praktisk synspunkt løst deres opgave så godt at vi har valgt at ansætte Joan Jensen foreløbig i et halvt år for at komme videre med den store opgave med at registrere klubbens samling.

Ved Ole Sommers mellemkomst fik vi af Bilia (Det gamle Volvo Vanløse) foræret et komplet reolsystem til biblioteket, der var mere komplet end hans eget oprindelige tilbud til os. Tak til Ole Sommer og tak til Ib Rasmussen og sjak, som monterede, rengjorde og opstillede 540 meter reoler. Foruden at have en gratis køreplan for biblioteket har vi nu også møbleret, det hele gennem donationer.

For på bedste måde at gøre biblioteket tilgængeligt for alle medlemmerne - ja for hele verden, har vi logeret os ind i Det Kongelige Biblioteks edb-system. Det betyder at efterhånden som materialet bliver registreret, kan alle fra deres hjem eller det lokale bibliotek se hvad der står på hylderne i Dansk Veteranbil Klubs bibliotek. Det er ikke længere et aktiv der er pakket ned i kasser et stedovre i København, nu er det tilgængeligt hjemme i folks egne stuer.

Klubben vokser stadig og bestyrelsen håber naturligvis at de mange tiltag gør det mere attraktivt at være medlem, med deraf yderligere medlemstilgang.

Er klubben så ved at vokse sig for stor? Det er der måske nogle der mener. Bestyrelsen er opmærksom på problemet, men vi finder at de nuværende rammer for klubaktiviteter både tilgodeser stordriftsfordelene og det tættere sammenhold i mindre enheder.

Til daglig er klublivet centreret omkring mødestederne. For at give dem et løft holdt vi i efteråret et mødestedslederseminar, hvor bestyrelsen og mødestedslederne udvekslede erfaringer og gode ideer. Samtidigt introducerede vi et uvidet selvstyre med et fast budget, som

de enkelte mødesteder uden bestyrelsens indblanding selv disponerer over.

I februar holdt vi et seminar for erfarne og fremtidige løbsarrangører. Der blev udvekslet erfaringer og givet gode råd, samt opfordret til at der både bliver holdt løb for bredden og for snævre interesseområder. Bestyrelsen har foreslået flere tilskudsordninger. Ingen af dem er reelt faldet i god jord. På seminaret blev tilskudsreglerne diskuteret, og vi håber at der kan findes et holdbart kompromis til glæde for de fleste.

Dette tiltag for at give nye arrangører blod på tanden for at komme i gang. Samtidigt skulle det gerne medvirke til at klubbens mange fine og traditionsrige løb får et løft.

En klar definering af hvordan der kan etableres registre, sektioner og klubber i klubben er yderligere et tiltag for at fremme mindre og mere specialiserede enheder på tværs af klubben.

Alle aktiviteterne bliver bundet sammen af Veteran Tidende, redigeret af den ærefulde redaktør Ole Emil Riisager, der sammen med sin trofaste stab af skribenter, godt hjulpet af Ole Callesen, har sørget for endnu en formidabel årgang med masser af spændende artikler om vores samlingspunkt, de teknisk og historisk interessante køretøjer.

Stordriftsfordelene kommer til deres ret gennem mindre stykpriser på forsendelse og trykning af Veteran Tidende, medlemslister mm. Et eksempel på det er, at når regeringen fjerner portostøtten til udsendelse af foreningsblade, så rammes DVK kun halvt så hårdt pr. medlem som foreninger med mindre end 3000 medlemmer. Portostigningen er dog stadig et alvorligt problem; med 5000 medlemmer skal der findes mere end kr. 200.000 i budgettet.

Samtidig muliggør det at man i fællesskab kan løfte større opgaver, såsom etablering af Dansk Veteranbil Klubs motorhistoriske bibliotek i Nærum.

*Fortsættes næste side*



Peter Løvstrøm Sørensen er trådt ind i FIVA's tekniske komite som repræsentant for Motorhistorisk Samråd. Det skal ses som det første skridt på vejen til dannelsen af en Dansk Teknisk Komite til fremme for bevarelsen af det enkelte køretøjs historie som vi anser for vigtig.

Af de udsendte stamkort til opdatering af oplysninger i medlemsdatabasen fremgår at vi har udvidet rubrikkerne bl.a. med bilens stelnummer. Dette for at kunne følge køretøjet og registrere dets historie uafhængigt af ejerskifte mm.

Der er stadig en jævn tilgang af nye forsikringer under Veteran Forsikrings Klubben, men bestyrelsen savner at de gamle medlemmer overflytter deres forsikringer. Det er vejen til en vedvarende og favorabel forsikringsordning.

Selvom der stadig er en række løse ender så er status for bestyrelsens arbejde i det store hele positiv. Dermed ikke sagt at der ikke er skår i glæden.

Gennem vort arbejde har vi tilstræbt at læne os op ad traditionerne og søge samarbejde med flere af klubbens mangeårige aktive medlemmer. Desværre er det ikke altid faldet i god jord.

Konstruktiv kritik og samarbejde er meget velkomment. Fra Claude Teisen Simony og Poul Suhrs side har samarbejdet eller mangel på samme været så tidskrævende og belastende for bestyrelsesarbejdet, at vi har måttet sige nej til at fortsætte det, i det ellers fremragende initiativ: et Førkrigskøreselskab. Vi beklager at vi har følt det magtpåliggende at drage denne konklusion.

De mange store opgaver præger naturligt bestyrelsesarbejdet. Undervejs kan der i stressede situationer blive sagt og gjort ting der måske ikke er lige heldige. Vi er heller ikke fejlfrie, og håber således at medlemmerne, i lyset af de opnåede resultater bærer over med os.

Kaj Dyring Larsen har besluttet at træde ud af bestyrelsen da han har et anderledes syn på bestyrelsesarbejdet end resten af bestyrelsen. Bestyrelsen beklager, at den med kort varsel ikke har været i stand til at præsentere en ny kandidat.

Når det er sagt ser jeg frem til et spændende år, hvor klubbens 50 år vil blive fejret ved udgivelse af en jubilæumsbog, indvielse af vore nye lokaler i Nærum den 1. maj med start fra blandt andet Rådhuspladsen i København, Copenhagen Classic Autojumble på Klampenborg Væddeløbsbane, hvor temaet i år er Dansk Veteranbil Klubs 50-års jubilæum og ikke mindst det store jubilæumsarrangement i Frederica den 20.-22. august.

På bestyrelsen vegne

Peter Løvstrøm Sørensen  
Formand

## Uddybende bemærkninger til regnskabet for 2003

Regnskabet for 2003 er stillet op efter samme model som forrige og tidligere år, dog er der foretaget enkelte justeringer således at det fremstår endnu mere oplysende.

På indtægtssiden er den væsentlige forskel at indtægterne af obligationer er faldet markant mens bankrenterne er steget, det hænger sammen med at der også i 2003 har været en meget stor udtrækning (dette skyldes ændrede låneformer på markedet, med lånekonvertering til følge), i overensstemmelse med tidligere generalforsamlingsbeslutninger er der ikke foretaget geninvestering i værdipapirer.

Veteran Tidende er som hidtil den største enkeltpost på regnskabet og udgør omtrent 40% af klubbens udgifter.

På mødestedsfronten adskiller regnskabet sig ved at vi fra foråret igen har betalt husleje for at benytte lokalerne på Nivågaard.

Mødeomkostningerne dækker som det fremgår af note 18 dels generalforsamlingen, dels bestyrelsens mødeaktivitet og ikke mindst den kørselsgodtgørelse der skal til for at bringe bestyrelsen sammen ca. hver 6. uge. Der er i 2003 holdt et seminar for mødestedslederne, også her tæller kørselsgodtgørelserne.

Også i 2003 har klubben købt EDB-assistance ude i byen, denne gang for at implementere en løsning således at kontingentopkrævningen foregår via PBS og betalings-service (husk at melde dig til) og at registreringen af betalte kontingenter kan ske ved nogle få tastetryk fremfor tidligere hvor det var mellem 1 og 1½ måneds fast arbejde for vores administrator.

Primært i forbindelse med udarbejdelsen af forslag til nye love er der købt juridisk bistand.

En ny udgift er udgiften til PBS for at opkræve kontingentet, udgiften modsvares i at der ikke længere er klubben som frankerer udsendelserne af indbetalingskort.

Regnskabet udviser et overskud på 227.650 kr. hvoraf bestyrelsen dels indstiller at der hensættes 125.000 kr. til 50-års jubilæet i 2004, samt 100.000 kr. til udgivelse af medlems- og køretøjsliste i 2004 (som forudsat i budget for 2003).

Regnskabet bringes uden revisorpåtegning, idet vinterferie og arbejdspress desværre forhindrer at revisionen er tilendebragt inden Veteran Tidendes deadline.

P.b.v.  
Henrik Thostrup, kasserer

# Resultatoppgørelse 1. januar - 31. december 2003

	Note	2003	2002
		2.061.453,97	1.200.250,75
Gaver og klubregalier		3.343,00	1.720,00
Renteindtægter bank/giro		27.642,61	12.384,57
Renteindtægter obligationer		17.647,20	48.713,81
Lejeindtægter - lokaler Nivå		29.500,00	12.000,00
Annoncer i Veteran Tiden		33.850,00	7.726,00
Veteranforsikring		184.823,06	205.410,00
		<b>2.358.259,84</b>	<b>2.116.800,24</b>
Garantidrag	1	918.858,01	925.766,31
Medlemskontingenter	2	0	159.784,91
<b>Kommunale kostnader</b>			
Løbsomkostninger	3	102.783,62	85.029,50
Bibliotek	4	103.197,84	47.160,94
<b>Andre kostnader</b>			
	5	51.712,41	10.685,57
	6	17.715,00	0
	7	13.504,56	8.639,46
	8	9.971,31	12.993,29
	9	13.587,98	11.964,20
Klubsted Rød	10	12.955,25	8.554,49
Klubsted Rød	11	6.589,42	10.010,55
Klubsted Rød	12	20.318,55	15.608,12
Klubsted Rød	13	8.750,00	10.050,00
	14	10.120,00	2.925,00
		21.991,35	
	15	19.320,65	54.000,00
MHS komitegen		38.197,50	0
Swift	16	15.620,10	0
MH camping	17	7.864,70	0
Hjertekostnader		129.034,92	0
		47.748,56	80.000,00
Post og tele		0	0
Revisor		0	0
Juridisk bistand		0	0
Porto		28.379,74	0
PBS - komitegen		28.819,61	0
Hjerteneide		8.554,74	0
Frisør		8.898,75	0
Skatteale		0	0
Sjakk		0	0
Spill		0	0
Utgifter		0	0
Utgitt		<b>2.130.609,51</b>	
Resultat før verdiposter		<b>227.650,33</b>	
Hensatt utvalgte medlemmer		-125.000,00	
Hensatt utvalgte og foretaksliste		-100.000,00	
		<b>2.650,33</b>	<b>-49.449,67</b>



### Balance 31. december 2003

#### Aktiver

	Note	2003	2002
Kasse .....		924,34	828,24
AL Bank .....		379.333,87	252.911,42
BG Bank .....		33.680,66	120.175,31
AL aftaleindskud .....		1.270.454,40	753.636,99
Debitor Steffen Frölich .....	20	2.526,00	2.526,00
Deposita .....	21	36.721,50	18.496,50
Forudbetalte regninger .....		8.567,00	0
Swift .....		1,00	1,00
MKP .....		1,00	1,00
Værdipapirer .....	22	198.821,64	538.127,65
<b>Aktiver i alt .....</b>		<b>1.931.031,41</b>	<b>1.686.704,11</b>

#### Passiver

Egenkapital primo .....		1.469.000,65	1.539.372,53
Kursbevægelse obligationer .....	22	-7.738,81	13.608,45
Kursbevægelse aktier .....	23	23.020,33	-34.532,97
Overført resultat .....		2.650,33	-49.449,36
Køretøjer indsat m. værdi .....		0	2,00
Egenkapital ultimo .....		1.486.932,50	1.469.000,65
Hensættelser .....	24	430.007,96	205.653,51
Diverse kreditorer .....		0	0
MHS .....		0	0
Skyldig A-skat og AM-bidrag .....		13.420,00	11.379,00
Skyldig ATP .....		670,95	670,95
Forudbetalt kontingent .....		0	0
<b>Passiver i alt .....</b>		<b>1.931.031,41</b>	<b>1.686.704,11</b>

### Således har klubben anvendt årets indtægter

		Procent	Andel af kontingent
1 ..... Veterantidende .....	918.858,01	39%	161,70
2 ..... Klubrelaterede omkostninger .....	205.981,46	9%	36,25
3 ..... Medlemsrelaterede omkostninger .....	187.215,83	8%	32,95
4 ..... Indirekte medlemsomkostninger .....	81.002,95	3%	14,25
5 ..... Hensat til Medlems- og køretøjsliste .....	100.000,00	4%	17,60
6 ..... Hensat til 50-års jubilæum .....	125.000,00	5%	22,00
7 ..... Mødeomkostninger .....	129.034,92	5%	22,71
8 ..... Administrationsomkostninger .....	302.037,75	13%	53,15
9 ..... Løn, personaleomkostninger .....	306.485,59	13%	53,93
10 ..... Årets resultat .....	2.650,33	0%	0,47
	<b>2.358.266,84</b>	<b>100%</b>	<b>415,00</b>

Som det fremgår udgør udgifterne til medlemsrelaterede aktiviteter 2/3 af udgifterne, mens 1/3 af klubbens udgifter er til klubbens administration.



<b><u>1 Veteran Tidende</u></b>		<b><u>11 Klubsted Børkop</u></b>		<b><u>20 Debitor</u></b>	
Trykning	714.487,50	Mødeomkostninger	5.389,42	Udestående vedrører betaling for 3 annoncer i	
Porto	173.726,94	Telefongodtgørelse	<u>1.200,00</u>	Veteran Tidende nr. 300, 301 og 302, indrykket af	
Redaktionsomkostninger	20.678,65		<b>6.589,42</b>	klubbens <u>daværende kasserer Steffen Frølich for</u>	
Kørselsgodtgørelser	7.638,76	<b><u>12 Klubsted Ristrup</u></b>		<u>produktet Fuel Star</u> . Trods gentagne forsøg, og fak-	
Andre omkostninger (bogpræmier)	<u>2.326,16</u>	Lokaleomkostninger	13.000,00	turering til den pris som annoncøren hævder aftalt	
	<b>918.858,01</b>	Mødeomkostninger	6.118,55	men ikke kan dokumentere, er det ikke lykkedes	
<b><u>2 Medlems- og køretøjsliste</u></b>		Telefongodtgørelse	<u>1.200,00</u>	at inddrive udeståendet. Annoncør mener at flere	
Der er ikke udgivet Medlems og køretøjsliste i			<b>20.318,55</b>	medlemmers kritiske omtale af produktet i Veteran	
2003, men der er budgetteret med en hensættelse		<b><u>13 Klubsted Spjald</u></b>		Tidende gør den ene af annoncerne værdiløs, og at	
på 100.000		Lokaleomkostninger	7.200,00	han dermed berettiget til en gratis omtagning.	
<b><u>3 Løbsomkostninger</u></b>		Mødeomkostninger	<u>1.550,00</u>		
Arrangementer Sjælland og Øer	32.403,12		<b>8.750,00</b>	<b><u>21 Huslejedepositum Nivå</u></b>	36.721,50
Arrangementer Fyn	6.149,00	<b><u>14 Klubsted Vesterhede</u></b>		Depositum er sat op da vi igen overtog hele leje-	
Arrangementer Jylland	15.866,50	Lokaleomkostninger	6.000,00	målet	
Styrkeprøven 2003	15.405,50	Mødeomkostninger	2.920,00	<b><u>22 Værdipapirer</u></b>	
Jubilæum 2004	13.312,00	Telefongodtgørelser	<u>1.200,00</u>	Likvider har i årets løb været anbragt på aftale-	
Rallyplader	<u>19.647,50</u>		<b>10.120,00</b>	indskud som der er fulgt løbende op på, derfor det	
	<b>102.783,62</b>	<b><u>15 Udstillinger</u></b>		forbedrede rentefkast.	
<b><u>4 Bibliotek</u></b>		Materiel	9.242,75	<b>Obligationer:</b>	
Lokaleudgifter	47.748,36	Diæter	3.263,40	7% DLR 43. S. A. 2029	37.903,95
Blade	2.146,73	Kørsel	<u>6.814,50</u>	7% DLR 43. S. A. 2032	45.081,33
Bogkøb	239,00		<b>19.320,65</b>	<b>Investeringsforeningsbeviser:</b>	
Administration	4.001,25	<b><u>16 Swift</u></b>		170 stk. Carnagie Worldwide/	
Bibliotekssystemer	<u>49.062,50</u>	Vægtafgift og forsikring	1.624,50	Globale aktier	52.664,30
	<b>103.197,84</b>	Benzin og olie	501,46	491 stk. Carnagie Worldwide/	
<b><u>5 Klubsted Nivå</u></b>		Autotransport	6.474,14	Danske aktier	<u>63.172,06</u>
Lokaleomkostninger	35.955,31	Løbsdeltagelse, transport og			<b>198.821,64</b>
Mødeomkostninger	14.257,10	rejseomkostninger	<u>7.020,00</u>	<b><u>23 Kursbevægelser obligationer</u></b>	
Telefongodtgørelse	<u>1.500,00</u>		<b>15.620,10</b>	Kursværdi 31/12-02	445.311,62
	<b>51.712,41</b>	<b>Regulering af hensættelser:</b>		Udtrukket i 2003	<u>-354.587,53</u>
<b><u>6 Klubsted Nærum</u></b>		Hensat til reparation primo	5.653,51		90.724,09
Inventar	17.715,00	Reparation i 2003	<u>-645,55</u>	Kursværdi 31/12-03	82.985,28
		Hensat til reparation ultimo	<b>5.007,96</b>	Kurstab	-7.738,81
<b><u>7 Klubsted Kværkeby</u></b>		<b><u>17 MKP campingvogn</u></b>		<b><u>24 Kursbevægelse investeringsfondsbeviser</u></b>	
Lokaleomkostninger	6.000,00	Vægtafgift	272,00	Kursværdi 31/12-03	115.836,36
Mødeomkostninger	6.304,56	Kørselsgodtgørelse	7.092,70	Kursværdi 31/12-02	<u>92.816,03</u>
Telefongodtgørelse	<u>1.200,00</u>	Garage	<u>500,00</u>	Kursgevinst	23.020,33
	<b>13.504,56</b>		<b>7.864,70</b>	<b><u>25 Hensættelser</u></b>	
<b><u>8 Klubsted Klippinge</u></b>		<b><u>18 Mødeomkostninger</u></b>		Hensat til reparation af Swift	
Lokaleomkostninger	6.000,00	Generalforsamling	34.462,65	(rest af 20.000 kr. hensat i 1995)	5.007,96
Mødeomkostninger	2.771,31	Bestyrelsesmøder	21.337,01	Hensat til bygningsfond	
Telefongodtgørelse	<u>1.200,00</u>	Transport ved bestyrelsesmøder	40.203,04	(hensat i 1994)	50.000,00
	<b>9.971,31</b>	Tlf. og kontorgodtgørelse bestyrelse	19.163,75	Hensat til 50-års jubilæum	
<b><u>9 Klubsted Egeskov</u></b>		Andre møder	<u>13.868,47</u>	(hensat i 2000)	150.000,00
Lokaleomkostninger	2.029,95		<b>129.034,92</b>	Hensat til 50-års jubilæum	
Mødeomkostninger	3.971,85	<b><u>19 Andre kontor og</u></b>		(hensat i 2003)	125.000,00
Andre omkostninger	6.386,18	<b>administrationsomkostninger</b>		Hensat til Medlems- og køretøjsliste	
Telefongodtgørelse	<u>1.200,00</u>	Fotokopi	4.419,40	(hensat 2003)	<u>100.000,00</u>
	<b>13.587,98</b>	EDB-udstyr/programmer	7.437,50		<b>430.007,96</b>
<b><u>10 Klubsted Rødekro</u></b>		Kontorartikler	4.304,98		
Lokaleomkostninger	4.600,00	Køkkenartikler	2.647,35		
Mødeomkostninger	7.155,25	Tryksager	7.724,05		
Telefongodtgørelse	<u>1.200,00</u>	Gebyrer	2.483,43		
	<b>12.955,25</b>	Repræsentation og gaver	3.990,50		
		Kørselsgodtgørelser	12.446,12		
		Diverse	<u>50,00</u>		
			<b>45.503,33</b>		



## Budget 2004 og 2005.

I forbindelse med vedtægtsændringerne på generalforsamlingen 2003 blev det vedtaget at budget for indeværende og kommende år skal fremlægges på generalforsamlingerne således at der er mulighed for at diskutere hvorledes klubbens indtægter skal anvendes.

Klubbens detaljerede kontoplan fylder 6 A4 sider og der er afsat budget på hver enkelt konto, men ligesom der ved regnskabsafleggelsen sker en sammenstilling i hovedgrupper, fremlægges budgettet også i hovedgrupper, således at diskussionen på generalforsamlingen kan koncentreres til en egentlig handlingsplan for hvad er det er vi vil med DVK og de økonomiske konsekvenser heraf.

Klubbens største udgift er udgiften til fremstilling og udsendelse af Veteran Tidende, derefter kommer udgiften til bibliotek, mødesteder og arrangementer. Knap 1/3 af klubbens udgifter går til lønninger og personale (vores administrator på kontoret).

Budgettet for 2004 er præget af en række ekstraordinære udgifter.

Det er klubbens 50-års jubilæumsår, heldigvis har det været muligt i tidligere år at sætte til side til dette, således at en del af klubbens formue er øremærket til formålet, men ud over det er der budgetteret med 75.000 kr i 2004.

Til at implementere "projekt bibliotek", har bestyrelsen for en 6-måneders periode ansat den ene af de studerende, nu bibliotekar. Dette sker i overestemmelse med de positive tilkendegivelser på sidste års generalforsamling, der udfoldes i øvrigt store anstrængelser med at få tilskud til at løfte opgaven med at etablere og drive Danmarks eneste egentlige motorhistoriske bibliotek.

Desværre betød vedtagelsen af finansloven for 2004 at portostøtten til klubblade mm. som DVK og mange andre har nydt godt af falder bort 1. marts 2004. Det betyder at portoen fra at have kostet omkring 3 kr pr blad pr gang stiger til omkring 6,50 kr, eller en ekstra udgift på over 200.000 kr årligt.

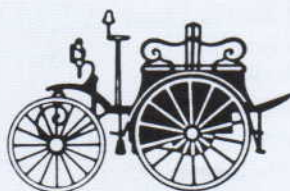
Budgettet for 2004 udviser et stort underskud (647.600 kr). Af dette udgør brug af hensættelser til jubilæum og medlems- og køretøjsliste 325.000 kr, ekstraordinær udgift til bibliotekar 130.000 kr, det resterende underskud på 192.600 kr er således mindre end den portostigning som var ukendt ved sidste års kontingentfastsættelse på generalforsamlingen.

Der er i budgettet for 2004 forudsat et medlemstal på 5000 betalende medlemmer.

Budgettet for 2005 følger samme opsætning som for 2004, men året byder ikke på ekstraordinære udgifter som i 2004. Hvor der forventes udgifts- og indtægtsudsving er de indarbejdet i budgetposterne, udgiftsposterne er herefter fremskrevet med 5 %, det er ALENE denne fremskivning som giver et mindre underskud på (25.000 kr) på budgettet. Der er forudsat et medlemstal på 5200 betalende medlemmer og et kontingent på 495,- kr.

Bestyrelsen indstiller således til generalforsamlingen at kontingentet for 2005 fastsættes til 495,- kr.

Pbv  
Henrik Thostrup  
Kasserer.





## Budget 2004

	Indtægter	Udgifter
Kontingent (5000 medl. à 455)	2.275.000,00	
Salg af klubregalier	5.000,00	
Renteindtægter	40.000,00	
Lejeindtægter - lokaler	20.000,00	
Annoncer Veteran Tidende	60.000,00	
Veteran Forsikringsklubben	200.000,00	
<b>Indtægter i alt:</b>	<b>2.600.000,00</b>	
Veteran Tidende inkl. udsendelse		1.210.000,00
Medlemsliste (heraf hensat 100.000)		235.000,00
Bibliotek		325.000,00
Husleje mødesteder		102.800,00
Telefongodtgørelse - mødesteder		9.600,00
Aktiviteter - mødesteder		54.200,00
Arrangementer - Sjælland og Øer		50.000,00
Arrangementer - Fyn		25.000,00
Arrangementer - Jylland		50.000,00
Jubilæum (heraf hensat 225.000)		300.000,00
Rallyplader		20.000,00
Andre møder		20.000,00
Udstillinger		30.000,00
Motorhistorisk Samråd		42.500,00
Hjemmeside		25.000,00
Repræsentation - gaver		7.500,00
Swift		15.000,00
MKP		5.000,00
Generalforsamling		25.000,00
Bestyrelsesmøder		20.000,00
Transportgodtgørelse (bm)		50.000,00
Telefon og kontorgodtgørelse		16.000,00
Administration		320.000,00
Personale		290.000,00
<b>Udgifter i alt</b>	<b>2.600.000,00</b>	<b>3.247.600,00</b>
<b>Resultat</b>	<b>-647.600,00</b>	
Heraf hensat til jubilæum	225.000,00	
Heraf hensat til medlemsliste	100.000,00	
Bibliotekarløn 6 md.	130.000,00	
	<b>-192.600,00</b>	

## Budget 2005

	Indtægter	Udgifter
Kontingent (5200 medl. à 495)	2.574.000,00	
Salg af klubregalier	5.000,00	
Renteindtægter	40.000,00	
Lejeindtægter - lokaler	20.000,00	
Annoncer Veteran Tidende	100.000,00	
Veteran Forsikringsklubben	220.000,00	
<b>Indtægter i alt :</b>	<b>2.959.000,00</b>	
Veteran Tidende inkl. udsendelse		1.300.000,00
Medlemsliste - hensættelse		125.000,00
Bibliotek		200.000,00
Husleje mødesteder		102.800,00
Telefongodtgørelse - mødesteder		9.600,00
Aktiviteter - mødesteder		60.000,00
Arrangementer - Sjælland og Øer		50.000,00
Arrangementer - Fyn		25.000,00
Arrangementer - Jylland		50.000,00
Rallyplader		20.000,00
Andre møder		20.000,00
Udstillinger		30.000,00
Motorhistorisk Samråd		42.500,00
Hjemmeside		30.000,00
Repræsentation - gaver		7.500,00
Swift		15.000,00
MKP		5.000,00
Generalforsamling		25.000,00
Bestyrelsesmøder		20.000,00
Transportgodtgørelse (bm)		55.000,00
Telefon og kontorgodtgørelse		16.000,00
Administration		335.000,00
Personale		298.500,00
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.841.900,00</b>
Generel fremskrivning 5%		142.095,00
	<b>2.959.000,00</b>	<b>2.983.995,00</b>
<b>Resultat</b>	<b>-24.995,00</b>	

## Bestyrelsen mangler sekretær

Med Kaj Dyring Larsens udtræden af bestyrelsen mangler bestyrelsen et medlem der kan varetage opgaven som dens sekretær.

Du skal være god til skriftligt arbejde og til at holde styr på de mange sager vi beskæftiger os med. Specielt skal du være villig til at skrive referater til klubbens protokol, samt til Veteran Tidende.

Med de gældende valgeregler kan vi ikke tilbyde en egentlig bestyrelsespost. Du vil således indgå aktivt i bestyrelsesarbejdet uden stemmeret, med mulighed for valg på generalforsamlingen i 2005.

Du vil blive lyttet til på lige fod med andre. I øvrigt stemmer vi aldrig, vi taler os til rette.

Aflønning: Som for resten af bestyrelsen – Glæden ved arbejdet.

På bestyrelsens vegne

Peter Løvstrøm Sørensen, formand

# CLASSIC MARATHON

21-26. SEPT. 2003 - Paris to Pamplona »The Bull Run«



...  
Artiklen har tidligere været trykt  
i Healey Nyt og gengives her med  
tilladelse af forfatteren, der også er  
medlem af DVK.







## AF VERNER GREBART

**Alt er efterspændt og justeret, vores navne samt rally-plader og dørreklamer er klistret på Healey'en, alle ekstra reservedele er omhyggeligt udvalgt og pakket godt sammen i bagagerummet sammen med 4 liter ekstra olie og 15 liter ekstra benzin. Det er fredag formiddag d. 19. sept. Og alt er ved at være klart til start på et uforglemmeligt rally: Classic Marathon, som jeg lige siden jeg så videoen fra samme løb i 1989-udgaven har sagt til mig selv, at det løb ville jeg også køre engang – og det er så nu!**

Classic Marathon kørtes første gang i 1988 med start fra Tower Bridge i London og mål i Cortina i Dolomitterne og blev således starten på en ny æra i motorsporten: Classic Rally, hvor det ikke som i de tidligere rallyer som regel var første bil i mål også var vinderen, hvor hastighederne ofte var meget høje over meget lange strækninger og kun meget lidt søvn eller slet ingen over ofte mange døgn – for mange uheld skete og for mange blev slået ihjel og til sidst, ca. midt i tresserne, da trafikken blev mere

intens – blev helt forbudt næsten overalt og blev så kun kørt, som vi kender de moderne rallyer i dag med mange tidskørsler på lukkede områder.

I historiske internationale rallyer i dag køres meget tit på de samme veje som blev brugt i 50'erne og 60'erne, men i dag er gennemsnitshastigheden ikke over 50 km i timen på almindelig vej. Der er indlagt rutekontroller og tidskontroller, hvor man skal ankomme indenfor minuttet, og sekund-etaper, hvor man skal holde en given gennemsnits-hastighed, der godt kan variere 3-4 gange på en etape indenfor sekundet.

Dette kræver en meget nøjagtig speedometer/km-tæller samt justeret triptæller, stopur, evt. 2 og en køretidstabel. Claus Hansen fra Haslev, der er 2.-kører (navigator) i løbet, har inden starten tegnet ruten ind på 13 forskellige kort fra 1:100.000 til 1:400.000 str., der dækker hele løbet. Ved siden af får vi udleveret rutebøger med beskrivelse af ruten og tider, der skal overholdes.

Dette Classic Marathon er lidt halv rundt, det er 15. gang, det køres! Mange kendte

rally-navne har tidligere deltaget i løbet: Timo Makinen, Poul Easter, Paddy Hopkirk, Roger Clark, Stirling Moss (2 x 3.pladser, 1 7.plads – alle i MGB). Han deltog i 1991 i sin egen Austin Healey 3000 BJ7 (resultatet her kender jeg ikke). Af andre af rally-historiens store navne, som også har deltaget, kan nævnes: Rosemary Smith, Anne Hall, Tony Mason, Willy Cave og Colin Francis.

Ved at køre tanken tom har jeg konstateret, at vi kan køre 440 km på en tankfuld (8 km pr. liter), benzinuret er nemlig for unøjagtigt, står kun på ¾ fuld ved helt fuld! – så det var lidt pinligt, da vi på motorvejen mellem Hamborg og Bremen løb tør for væske (vi havde jo kun kørt ca. 400 km), men nok lidt hurtigere end da jeg testede den hjemme på de små sjællandske veje. Vi holdt i den sædvanlige motorvejskø (i 3. overhalingsbane), da motoren stoppede og IKKE kunne startes igen.

Det var den tunge vej – op med bagklappen, frem med 10 liter-dunken og den store tragt. Samtidig begyndte de at køre i bane 1., 2. og bane 3 foran os. Hvem har prøvet at stå i 3. overhalingsbane på en tysk motorvej og fylde benzin på?





– det er ikke spor sjovt (før bagefter). Vi fik også hornet af flere bilister og fingeren!

Vi tog en overnatning i Gyhum nær Bremen og kørte lørdag til maskinkontrollen i Luxemburg, hvor vi skulle være mellem kl. 14 og 16.

### **Dag 1 Luxemburg-Evry**

Der er 90 biler til start, ca. 1/3 fra Luxemburg, 2/3 starter fra London. Vi kører sammen i Folembray i Frankrig og kører den 1. test på Folembray racerbanen.

Det foregår på denne måde: 1. testomgang for at lære banen lidt at kende, så en omgang på tid og så 3 omgange, som skal køres på nøjagtig samme tid hver gang. Vi sætter 3 sekunder til på denne test.

Nogle syntes, det var så spændende, at de kom til at køre en ekstra omgang, det kostede en straf på 4 minutter!

Vi starter rimeligt ud den 1. dag og kører kun 1 regularity (sekund-etape) inden målet i Evry i udkanten af Paris. Her får vi 14 sekunder, da kontrollen var på

en sidevej, som vi drøede lige forbi og måtte bakke tilbage! Det rækker til en placering som no. 31, men vi er kun 17 sekunder fra 1. pladsen.

### **Dag 2 Evry-Vichy**

Denne mandag bliver en travl dag med hele 3 regularities og 2 gange test på Lurcy-Levis racerbanen, foruden alle rutekontrollerne.

På vejen ud til den 1. regularity (sekund-etape) ca. 60 km fra Evry opdager jeg, at speedometernålen står på O. Vores bange anelser bliver bekræftet, da vi når frem til La Neuville-S.Essonne, hvor starten skal foregå. Vort speedometerkabel er knækket – vi har 14 minutter til start og beslutter at vi godt kan nå at skifte det. Frem med værktøj og nyt speedometerkabel, der er lavet lidt længere end det gamle for direkte montering i gearboxen. Jeg har hjemmefra lavet et tilpas stort hul i glasfiber kardanboxen, så jeg hurtigt kan skruer det gamle kabel fri ad denne vej sammen med vinkeldrevet, det nye kabel direkte i gearboxen og op til speedometret, sædebunden i igen, tæppet på plads og en

hurtig prøvekørsel (speedometernålen står stadig urokkeligt fast på O!).

Der blev sagt nogle hurtige, unævnelige ord og værktøj m.m. smidt i bagagerummet og vi startede på dagens første test helt uden speedometer/km.tæller og triptæller, der er altafgørende for et godt resultat.

Vores triptæller i dette løb er i øvrigt en Aifab-Gemini med 3-tællerværker, 1 med 100 meter-tæller og 2 med 10-meter tæller, produceret i Bagsværd/Danmark fra marts 1968 og bl.a. fabriksmonteret i Renault Alpine Rally bilerne dengang. Den kørte indtil nu meget nøjagtigt og upåklageligt. Uden triptæller går det slet ikke. Vi misser i dag 3 rutekontroller (det koster 5 minutter pr. stk.!) Det er svært at måle om vi skal dreje ned ad den ene eller den anden vej, når de ligger med få hundrede meters mellemrum ind i skove m.m. På de 3 sekund-etaper sætter vi 1,19 min. til, hvilket er 1 min. for meget i forhold til vores normale standard.

På Lurcy-Levis racerbanen - der ofte bruges til high-speed testning af McLaren kører vi 2 tests med et par timers





mellemrum (ud at køre sekund-etape ind imellem), dog ikke med samme hastigheder, vi kører den 2. test i modsat retning på banen i forhold til den første. På langsiden må hastigheden ikke komme under 80 km for at ramme det nøjagtige sekund uden at få straf – på samtlige 6 omgange får vi 12 sekunder straf.

Hvis vi havde været medlem af IF ONLY klubben (i baren om aftenen) havde speedometer/triptæller virket, havde vi ikke fået 3 x 5 minutter på rutekontrollerne (i Liège-Rome-Liège mistede vi IKKE en eneste rutekontrol). Vi havde IKKE fået 1 minut for meget på sekund-etaperne, vi ville så i alt i dag få 31 strafsekunder sammen med de 17 fra i går, i alt 48 – hvilket rækker til 7.-pladsen generelt, MEN vi får 16,20 minutter og er nu nr. 66 (så det er på med vanten)!

Ved aftensmaden bliver vi tilbudt et nyt speedo-kabel af Stuart Tait – der havde hørt om vore problemer og selv kørte løbet i sin MGC, der dog brød sammen allerede inden færgen i Dover. Han vendte tilbage og hentede sin store

4-hjuls-trækker og kører nu løbet som turist sammen med sin 2.-kører, da han jo havde betalt for deltagelse, og havde denne mulighed. Al bagage sammen med reservedele blev medbragt, så det var vores held, vi fik en aftale i stand med løbets legendariske mekaniker Peter Banham (som bl.a. var mekaniker i Around the World in 80 Days i 2000 og er kendt for at kunne få alt ud at køre). Han ville i løbet af natten montere kablet, igen sammen med vinkeldrive T-stykket, da kablet er kort. Ved morgenbordet fortalte han, at det nu igen var OK.

### Dag 3 Vichy-Carcassonne

Det virker ikke en s...! Hans stjerne hos mig daler en smule, jeg har set videoen og læst bogen fra Around the World in 80 Days og set ham banke Claude Picasos – søn af Pablo - factory prepared Mercedes 230 SL totalt sammenbukkede bil – efter en tur i grøften – in the middle of nowhere – på dag 57 ud, så den kørte igen næste dag og endte som winner i sin klasse, men et sk... speedometerkabel kunne han IKKE klare!

Sorry, godt ord igen. Bag vores speedometer er monteret en speedo converter for at speedometer og km-tæller skal være 100% nøjagtig, den var gået i 3 stykker og har forårsaget 2 knækkede speedo-kabler og et knækket vinkel-drive også – så mulighederne for korrekt aflæsning af instrumenterne er nu opbrugt og vi må køre også de næste 4 dage uden!

Vi kører nu sydpå ud af Vichy ned over de meget smukke Livradois bakker med mange smukke slotte på toppene og med klart vejr og udsigt til Mont du Forez i øst og det smukke vulkanbjerg Monts d'Or i vestlig retning. Det begynder så småt at regne og kalechen må op, regnen vælter ned, da vi når frem til Issoire racerbanen, hvor vi skal ind for at køre en test på den 2,5 km lange bane.

Vi har efterhånden lært at køre på stopurene og at søge efter punkter på banen – så også på denne bane sætter vi kun 5 sek. til – på 3 omgange!

Vi fortsætter sydover ad ensomme bakker med mange får. Det er her, den kendte Cantal ost fremstilles af meget isolerede bjergbønder. Vejene er nu me-





get smalle og for enden af de Cheyladedalen starter vi en ny sekundetape »Puy Mary« over Col de Serre, Col d'Eylac, Col de Peyrol og Col de Perthus, et meget smukt vulkanområde med de meget smukke efterårsfarver. På denne regularity skifter gennemsnitshastigheden hele 5 gange – ved tidskontrollen får vi 47 sek. for sent, men meget godt ramt uden km/triptæller!

Vi kører gennem store kastanjeskove igennem Gorge de la Clamoux over The Black Mountains og er nu i Languedoc-området

Vi kører i alt 4 regularities i dag. Der er 8 tidskontroller, vi mister desværre igen 2 stk. rutekontroller = 10 min.. det har været en lang vej fra Vichy, 562 km på mange små og smalle veje. Inden vi når frem til vores hotel er der planlagt fællesspisning på restaurant La Salvaza i Carcassone lufthavn, vi er først fremme efter kl. 21, men der kom da mange smil frem i konkurrenterne og vores ansigter efterhånden som vinen gled ned.

Vi har beholdt vor placering som nr. 66.

#### **Dag 4 CARCASSONNE–ZARAGOZA**

Carcassonnes gamle bydel helt omringet af høje bymure og tårne er vel nok verdens mest velbevarede middelalderby – helt Disney-agtig. Vi starter nu igen med stoftaget nede i strålende solskinsvejr og dejlig varmt. Vi nærmer os jo også Pyrenæerne! Vi nærmer os hastigt Tour de France-land, hvor vi kører over det ene Col efter det andet – hvor Col de Portet d'Aspet og Col de Monte er blandt de mere populære, videre over Col de Peguerre, Col de la Crouzette og Col de la Core – frem til en meget speciel regularity: »Sierra de Ballbreaker«. Vi forstod godt bagefter, hvorfor den blev kaldt det. Det var IKKE grusveje – nej – det var store skærver og på et tidspunkt måtte vi ud af bilen for at fylde huller i vejen op med sten, så vi også kunne få lyd-potten med over!

Vi kommer snart frem til Los Monegros – en af Europas sidste store ørkener! med helt unikke klippeformationer, som man ellers kun ser i gamle western-film. Mange spaghetti-westerns bliver da også optaget her.

Inden vi også i dag når meget sent frem til vores 5-stjernede Hotel Palafox i Zaragoza, skal vi køre regularity i Sierra de Alcubierre, hvor der er en mængde grusveje, som kun er opført på militærkort! De har fundet de BEDSTE til os med masser af store mudderhuller!

Vi kører i dag 546 km, 5 sek. etaper og 9 tidskontroller. Flere biler udgår i dag, vi sætter 3 min. 7 sek. Til og er nu nr. 59 – vi er på vej frem!

#### **Dag 5 ZARAGOZA-PAMPLONA**

Vi kommer rimelig let ud af Zaragoza, og efter ca. 30 km passerer vi en absolut enorm vindmøllepark, der strækker sig ud gennem landskabet til begge sider. Jeg opgiver at tælle dem, da jeg er meget generet af en flue, jeg har fået i det ene øje.

Ved første stop på en større benzintank kan vi se, at det ikke er alle bilerne, der har undveget de største mudderhuller i aften – man kan næsten ikke se, hvilken farve de har under mudderet.

Vi passerer store flotte bjergsøer i »Parque National e la Detiesa« og kører ad smalle veje gennem flotte lim-





stensbjerge. På en af sekundetaperne på vej op ad de meget, meget smalle veje møder vi en RIGTIG KODRIVER på vej NED med sine 12-15 køer – ja, der er IKKE plads til, at de kan gå udenom, så de prøver næsten at gå hen over bilen – men efter LANG tid lykkedes det alligevel. Kodriveren havde en helt forkert farve i ansigtet – vi var jo ikke den første rally-bil, han havde mødt den dag!

Et amerikansk team: Marantz/Beckman i en kæmpe stor blå Plymouth Barracuda havde en tilsvarende oplevelse i dag, men denne gang var det heste, de havde mødt – og da de prøvede at »møve« sig udenom, blev det for meget for en af hestene, der sparkede bagud, hvilket resulterede i en enorm stor bule i hans ene bagskærm.

Vi kører nu på de sidste dråber benzin og håber snart at møde en tankstation. De ligger meget spredt i denne egn af Spanien. Vi har ikke mødt en eneste siden i morges.

Endelig når vi frem til en, 6-7 andre rally-biler holder der også. Da vi når frem, får vi den kedelige meddelelse: LUKKET – vi har heldigvis 2 dunke

ekstra med ca. 15 liter, som vi påfylder. Der er kun få km frem til starten på sidste regularity.

Vi kører i dag 400 km, 4 sekund-etaper, 1 manøvreprøve og 6 tidskontroller. Vi sætter 3 min. 19 sek. til og er nu nr. 53 – fremgang IGEN – og vi nåede en tank inden vi løb tør.

Da vi kom frem til Hotel Iruna Park i Pamplona fandt jeg hurtigt den store, flotte 4-hjuls-trukne ambulance/lægebil på parkeringspladsen, så løbets læge måtte være i nærheden. Det var han også, han var ved at hjælpe en Porsche-ejer med et brækket sidespejl. Jeg forklarede ham mit problem med fluen i øjet, og straks gik vi til lægebilen. Bagklappen blev lagt ned, den skulle jeg sidde på. Imens iførte han sig rene gummihandsker, stak en finger i øjet på mig og drejede rundt! Og der var fluen – thank you very much! Jeg fik et par små flasker saltvand til at dryppe øjet med – næste dag var øjet ok igen.

#### Dag 6 PAMPLONA-PAMPLONA

Ja, der er her, panikken breder sig en gang om året - i juli måned, når de dum-

dristige løber ned ad gaden i den gamle bydel med tonstunge tyre med strittende horn i hælene – hver sin fornøjelse!

Så vil jeg hellere ud at køre med de skøre!

Der er finale i dag. Vi kører nordpå mod den franske grænse. Mange skilte er med masser af »X« »K« og »Z«. Det er fordi vi nu er i Baskerland med deres særlige sprog – euskera.

Vi passerer igen meget smukke bjergsøer og landsbyer og kører ind i Nive dalen langs den fransk/spanske grænse, ca. 8/10 km gennem dalen når vi den lille bitte landsby Esterencuby. Her breder panikken sig hos rallykørerne, der er 3-4 muligheder ud af byen og alle kører frem og tilbage – også vi. Efter første forsøg prøver vi en MEGET stejl bakke op – efter ca. 1 km er vejen LUKKET. Vi er 4-5 biler efter hinanden, der nu må bakke ned, da det er umuligt på den meget smalle sti at vende vognen. Vi er efterhånden i tidnød for at nå den næste tidskontrol 23 km fremme, så jeg har aldrig bakket så hurtigt – og så ud ad vores første vej, der VAR den rigtige!

Vi kører nu utroligt stærkt for at nå





tidskontrollen. Der er ingen trafik her på de 1,5 meter brede stier – jo – der var postbilen – vi kom med meget besvær forbi hinanden uden skrammer, og vi nåede tidskontrollen.

Det er meget stejle veje, vi kører på nu. Der er en del tåge ind imellem, men et utroligt, enestående smukt landskab – når tågen letter!

Vi skal til højre her, siger Claus – nej, det kan ikke være rigtigt, siger jeg. Det er ikke en vej – men det er rigtigt nok – igen en jord-skærvevej fra militærkortene, en rigtig lang en – og ganske rigtigt, der er rutekontrollen. Så den var god nok.

Vi er efterhånden blevet rigtig gode til at køre efter omdrejningstælleren, stopur og km-sten, når der er nogle, så de sidste 3 dage har vi IKKE mistet nogen rutekontroller.

Vi kører i dag 4 sekundetaper og der er 8 tidskontroller samt et par rutekontroller. Vi sætter i alt 12 min. 34 sek. til og rykker 8 placeringer frem på denne sidste, meget svære dag, så vi slutter som vort startnummer på bilen som No. 45. Ud af 27 team à 3 biler blev vi No. 9. Vi kørte sammen med en MG Magnette og en Austin Healey 3000 Lenham med 4 cykelskærme! På de ujævne veje havde Lenhamen kun forskærme på efter dag 2, og i mål var der slet ingen – alle var raslet af.

#### De 5 første i mål

1. Touw/Roetgerink, Porsche 356C – Holland

2. Goedegebuur/Berkhoff, Jaguar MK II – Holland
3. Wignall/Savage, Sunbeam Tiger – England
4. Ebus/van der Zalm, Mercedes 300 SL – Holland
5. Rings/Rings, Porsche 356C – England

Nr. 1 Touw vandt også løbet i 1999 sammen med Berkhof og blev nr. 3 i 2000 og nr. 4 i 2002, også sammen med Roetgerink. Løbets nr. 4 Ebus/Zalm vandt løbet sidste år.

Ebus/Berkhof vandt også Tulpen Rallyet 2002, løbets nr. 5 Rings/Rings er ham, der stod for det store Austin Healey 50-rs jubilæums-træf i Workfield Park i England sidste år, hvor mange af os var ovre. Vi mindes tit en dejlig oplevelse! Rings kører normalt i Healey – siger han. Datteren Catriona Rings er åbenbart et naturligt som navigator. Hun er lige vendt hjem fra en 3. plads i Liège-Rom-Liège samt en anden topplacering i et World Cup rally – med forskellige kørere.

Gallamiddag og præmiefesten starter først kl. 21. Det er sent, da vi skal op kl. 5 næste morgen for at køre

HELE vejen hjem. Der er IKKE mulighed for biltog, det er for sent på sæsonen. Men det glemmer vi hurtigt, da vi får særdeles godt selskab i vore nydelige borddamer. Claus har Anita Williams fra USA og jeg har Catriona Rings til bords – det var utrolig hyggeligt, men kl. 1,30 bliver vi nødt til at forlade selskabet for at få 3 timers søvn inden starten på hjemturen.

Kl. 5,30 er vi on the road – i mørke og silende regnvejr! Vejret bliver bedre, ingen regn op ad formiddagen. Vi har planlagt at stoppe i Reims for overnatning.

Da vi når Reims i god tid beslutter vi os for at køre videre til Verdun, men midt imellem stopper bilen i en overhaling – ja – på motorvejen. Ind til siden – vi prøver først at hælde benzin på – intet resultat. Sikringen til benzinpumpen er også OK, der er også strøm til pumpen, så det kan KUN være BENZINPUMPEN.

Jeg har hjemmefra fjernet møtrikkerne under det skålformede sæde, så jeg kan skifte pumpen oppefra ved blot at løfte sædet op! Værktøj og straps er i æsken med den nye benzinpumpe (FACET), så vi skifter den på et kvarter – strøm til – yes – den pumper. Af sted igen, overnatning i et meget hyggeligt familiehotel med hyggelig familierestaurant lige ved siden af.

Pumpen virkede igen, da jeg satte strøm til ved hjemkomsten. Der har nok kun været lidt skidt i den efter hårde godt 1000 km på 1 dag!

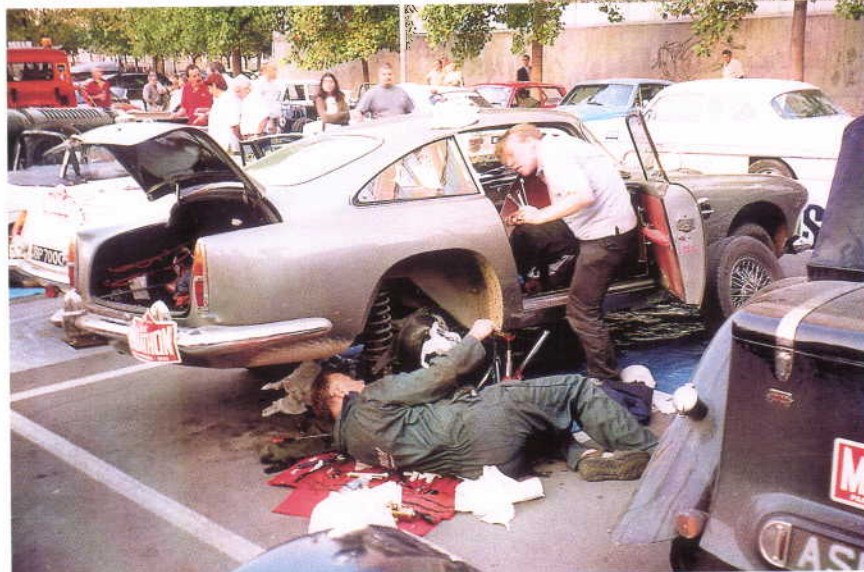
Vi kom godt hjem igen søndag eftermiddag efter – ja - vi har ikke haft nogen km-tæller, men efter omkring 6.500 km kørsel på 1 uge. Godt gået af en 40 år gammel Austin Healey!

Jeg har efterfølgende talt med Jeremy





Dickson (direktør for Classic Rallye Association) og uofficielt fået ud af ham, at løbet slutter i Norge næste år, så vi har ikke så lang vej hjem – MÅSKE prøver vi næste år igen for at se, hvor langt vi kan nå frem i classemnetet, nu hvor vi kender løbet bedre – og med speedometer/km tæller og triptæller, der VIRKER!



# Hudson Eight De Luxe cabriolet 1938 (model 84)



TEKST OG FOTO: HANS PEDERSEN







**Vi kan ikke komme uden om det, der skete mange interessante ting i USA for ca. 100 år siden. En meget stor bilindustri voksede op, i snesevis af bilmærker så dengang dagens lys. Nogle var fremme i kort tid, nogle var fremme i nogle årtier medens nogle få stadig eksisterer nu 100 år senere.**

Hudson klarede nogle årtier, helt nøjagtigt fra 1909 og frem til den 25. juni 1957, da den sidste Hudson forlod samlebåndet.

Eventyret om Hudson begyndte den 24. februar 1909, et skønt år hvor bilens tidsalder næsten lige var begyndt, og hvor der i USA kun kørte ca. 200.000 biler, og netop Hudson skulle komme til at spille en stor rolle. Firmaet Hudson Motor Car Co. blev grundlagt med en indskudskapital på \$100.000. Manden, der lagde alle disse penge på bordet,

var Joseph L. Hudson, der bl.a. ejede nogle særdeles store varehuse, der ligeledes bar hans navn. Disse varehuse eksisterer den dag i dag under navnet Dayton-Hudson.

Den første markedsføring af Hudson bilerne kunne ses i det amerikanske ugeblad Saturday Evening Post den 19. juni 1909, og den 8. juli samme år forlod den første Hudson fabrikken.

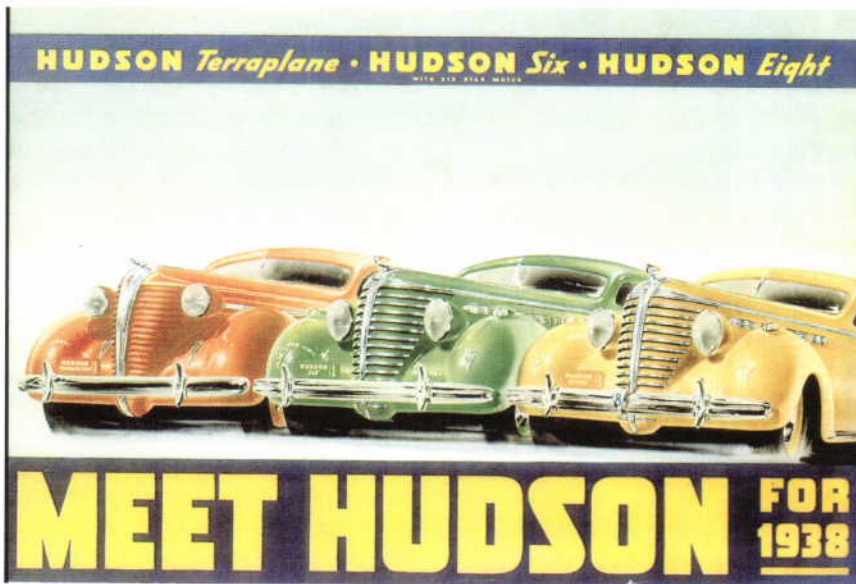
Hudson havde indrettet sig i en fabrik, der tidligere havde været anvendt af Aerocar Motor Car Co. i Detroit, Michigan, et af de bilmærker der kun eksisterede i 3 år.

Den første Hudson var en ganske almindelig 2-sædet roadster med en 4-cyl. motor der ydede 20 hk. Prisen i USA var 900 dollars, kun ca. 50 dollars mere end man måtte betale for en Ford T. Som hos mange andre tidlige bilfabrikker købte også Hudson komponenter

udefra, f.eks. motorer, gearkasser m.m. Men snart ændrede dette sig, så Hudson selv fremstillede samtlige dele, herunder motorer og karrosserier. Allerede i 1910 introducerede Hudson en af sine opfindelser, som fabrikken fik patent på, nemlig en tredobbelt forseglede olie-udligningskobling, hvor koblingspladerne glider sammen via en oliefilm. Koblingen blev brugt frem til 1952 på næsten alle Hudsons biler.

Hudson fabrikken havde særdeles travlt det første leveår, idet man fremstillede 4000 biler. Dette antal var ganske flot i en bilfabriks første årsproduktion, men der var også kompetente folk bag udviklingen og produktionen af Hudson. Mændene bag Hudson var bl.a. Roy D. Chapin og Howard E. Coffin, begge med stor erfaring i bilproduktion, idet de tidligere havde været ansat hos Olds Motor Works og Chalmers-Detroit, sidstnævnte





(Right) 1938 HUDSON Eight Coupe ... The Last of Custom Series  
4-Passenger Coupe or 5-Passenger Coupe ... Rear Baggage Compartment  
121 HORSEPOWER ... 122-1/2 INCH WHEELBASE  
Standard Automatic Shift Transmission, an optional extra

(Above) 1938 HUDSON Eight Convertible Berlingham ... The Last Series  
For 8 Passengers ... Rear Baggage Compartment  
22 HORSEPOWER ... 122-1/2 INCH WHEELBASE  
Standard Automatic Shift Transmission, an optional extra



(Below) 1938 HUDSON Eight Sedan ... Custom Series (as illustrated) or The Last Series  
For 6 Passengers ... Available with Trunk or Baggage Compartment  
121 HORSEPOWER ... 122-1/2 INCH WHEELBASE  
Standard Automatic Shift Transmission, an optional extra

(Above) 1938 HUDSON Eight Convertible Coupe ... The Last Series  
For 8 Passengers ... Rear Baggage Compartment  
22 HORSEPOWER ... 122-1/2 INCH WHEELBASE  
Standard Automatic Shift Transmission, an optional extra



bil var i mere end 10 år en af de mest populære biler i USA. Det var altså folk med stor erfaring i bilproduktion, der nu stod i spidsen for Hudson.

Økonomi havde Roy D. Chapin også forstand på, idet han i 1932 faktisk blev handelsminister for præsident Hoover, men kun i kort tid, da Roosevelt jo blev ny præsident året efter, og Chapin vendte tilbage til Hudson. Nå, men det er jo en anden historie, og vi vender tilbage til emnet.

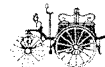
Folkene omkring Hudson indså hurtigt, at fabrikken snart ville være for lille, og man projekterede en helt ny fabrik, ligeledes i Detroit. Den ny fabrik stod færdig i juli 1912, og der udvikledes den første Hudson Six, der blev præsenteret som model 1913. Den var konstrueret af Howard Coffin, og blev begyndelsen til at Hudson blev kendt og berømt. Allerede i 1915 kunne fabrikken kalde sig verdens største fabrik for 6-cyl. biler.

Den første Hudson Six var en stor bil med en 6,8 liters motor og en akselafstand på 3226 mm. I 1914 kom også den mindre 6-40 model med 4,7 liters motor og en lidt mindre akselafstand på 3124 mm. Begge biler havde i lighed med de sidste 4-cyl. biler fra 1913 elektrisk startmotor som standardudstyr. Samtidig var de forsynet med elektrisk lys samt elektrisk ur og horn.

Hudsons salgstal voksede fra ca. 5.700 biler i 1912 til knap 26.000 biler i 1916, så enhver kan se at det gik virkelig stærkt. Året 1916 var også tidspunktet, hvor den helt nye Hudson Super Six blev præsenteret. Den var konstrueret af Stephen Fekete, og var forsynet med en helt ny 6-cyl. motor med L-topstykke og afbalanceret krumtapaksel. Denne, samt det nye topstykke, bevirkede en øget effekt fra 6-40 modellens 48 hk til nu 76 hk. Det gjorde Hudson Super Six til en af de hurtigste biler i USA, og efterfølgende involverede Hudson sig også i motorsport med stor succes.

Hudson præsenterede i 1918 en ny lille 4-cyl. billig model under navnet Essex, og Hudson Super Six fortsatte i produktion som den eneste Hudson frem til 1929. Essex modellen fik en 6-cyl. motor i 1924 og blev solgt frem til 1932, hvor den blev afløst af Terraplane, et navn der igen glider ud allerede i 1938.

De sidste 3 år var Super Six motoren monteret med et topstykke med ind-



sugning over udstødningsventilerne, en finesse der var hentet fra den lille Essex model.

Super Six motoren var stadig på 4,7 liter, men effekten var nu øget til 92 hk. Hudsons karrosserier blev hovedsageligt fremstillet hos Briggs eller Fisher, men fra 1922 var der også sedan- og brougham-vogne fra Biddle & Smart i det faste modelprogram. I 1926 rådede Hudson selv over en karrosserifabrik, som herefter overtog produktionen til samtlige Hudson modeller.

I 1920'erne gik det rigtig stærkt hos Hudson. I 1920 fremstillede man 22.268 biler, men allerede i 1925 var antallet oppe på ca. 110.000 biler. Lægger man Essex produktionen til blev det totale antal i 1925 knap 270.000 biler, og dette antal betød at Hudson var det tredjestørste bilmærke efter Ford og Chevrolet. I perioden frem til ca. 1930 lå Hudson næsten konstant på tredjepladsen i USA, stadig kun overgået af Ford og Chevrolet. Bilerne nåede også til Europa og så langt væk som Australien. I England blev en samlefabrik taget i brug i 1926 i London-forstaden Chiswick. Her blev Hudson chassiser monteret med engelske karrosserier fra Coachcraft, Ranalah & Windower og Tickford. I vort naboland Sverige blev der i ca. 3 år i slutningen af 1930'erne samlet Hudson biler hos Autoropa Bilfabrikken AB i Malmø, et selskab ejet af det danske importfirma Bohnstedt-Petersen A/S i København.

På den svenske bilfabrik arbejdede der ca. 150 personer, og dagproduktionen var 4 biler. Gik det godt samlede man 8 biler om dagen. Man nåede at samle ca. 2000 Hudson biler i Malmø inden krigen satte en stopper for produktionen. Ved krigen begyndelse havde man stadig omkring 300 biler på lager, og disse blev skyndsomt gemt af vejen. Efter krigen afslutning kom de frem i dagens lys, og blev forvandlet til årgang 1945. Autoropa mistede efter krigen agenturet for Hudson i Sverige pga. at ejeren Bohnstedt-Petersen A/S i København blev sortlistet af de allierede. Firmaet blev anklaget for at have samarbejdet med tyskerne.

I 1937/38 var det stadig Skandinavisk Motor Co., der havde importen af Hudson i Danmark, men Bohnstedt-Petersen havde agenturet for hele Sverige. Da både Skandinavisk Motor Co. og

Bohnstedt-Petersen repræsenterer nogle af Chrysler koncernens biler, sker der det mærkelige, at Axel Semler fra SMC indleder et samarbejde med Bohnstedt-Petersen. Aftalen betyder, at Bohnstedt-Petersens samlefabrik i Sundkrogsvej i København samler nogle Dodge og Fargo biler for SMC, og ikke nok med det, den samler også Hudson biler for SMC.

Hudson indstiller produktionen af den solide Super Six motor i 1930, og den erstattes af en 8-cyl. rækkemotor med mindre slagvolumen. Den fik navnet Great Eight, men var jo faktisk en Super Six motor med to ekstra cylindre. Den ny motor var på 3,5 liter og ydede 80 hk, d.v.s. 12 hk mindre end den gamle 6-cyl. motor. Herefter går det stærkt med en 6-cyl. Hudson 112 på 83 hk, en 6-cyl. Hudson Terraplane på 96 hk, en Hudson Six på 107 hk, og endelig en Hudson Eight på 122 hk. Efter en opblomstring efter 2. verdenskrig nærmede slutningen sig for Hudson, thi den sidste rigtige Hudson blev fremstillet i oktober 1954, hvorefter fabrikken blev lukket, og det blev til en sammenslutning af Nash og Hudson. Det nye selskab fik navnet American Motors Corporation, også kendt som AMC. Der blev efterfølgende stadig fremstillet Hudson biler, men de havde Nash karrosserier og blev da også fremstillet på Nash fabrikken i Kenosha i Wisconsin. Motorerne kunne stamme fra Hudson Jet (3,5 liter) fra Hudson Hornet (5,0 liter) eller den 5,2 liter V8 motor leveret fra bilfabrikken Packard. En interessant sammenblanding, en Hudson af navn, med et Nash karrosseri og monteret med en V8 motor fra Packard, som Nash havde indledt et samarbejde med.

Disse modeller var i produktion i 1956, men i 1957 var der kun Hudson Hornet V8 tilbage. I 1956 blev der solgt ca. 22.500 biler og i 1957 dalede tallet til godt 4000 biler. Den allersidste bil med navnet Hudson forlod Nash fabrikken den 25. juni 1957. Herefter forsvandt også Nash navnet, og de tidligere Hudson og Nash blev nu solgt som Rambler. En fantastisk tid var nu definitivt forbi, og de flotte og unikke Hudson biler kunne så blot gå over i historien.

Under 2. verdenskrig fremstillede Hudson fabrikken komponenter til fly, motorer til landgangsfartøjer og skibs-

kanoner, og først i august 1945 kom der igen gang i bilproduktionen.

Dette er ikke hele historien om Hudson, skulle den skrives blev det en hel bog, men vi har forsøgt at give et tidsbillede af den spændende epoke fra begyndelsen i 1909 og til slutningen i 1957. Fabrikken måtte igennem 2 verdenskrige og en enkelt depression, så der var brug for alle talenter for at manøvrere igennem disse årtier. Det var flot klarer af Hudson, thi når vi tænker på andre store mærker som Cord, ja så eksisterede dette mærke kun fra 1929 til 1937, og andre store mærker ligeså.

Men hvordan var det så med Hudson i Danmark?

Ja, her skal vi tilbage til sommeren 1914, hvor seniorchefen i det københavnske firma Semler & Matthiassen, grosserer E. S. Semler, rejste til USA for at besøge slægt og venner. Han overdrog ledelsen til sin søn og kompagnon, grosserer Johannes Semler, og sejlede med et af Det Forenede Dampskibsselskabs skibe til New York for derfra at begynde sin ferie.

Inden afrejsen til USA aftalte han med sin gode ven, grosserer Robert Jakobsen fra firmaet Smith & Co. A/S i Odense, at han skulle undersøge mulighederne for at få et agentur for et amerikansk automobil. Hvis det lykkedes, var de to herrer enige om, at agenturet skulle overtages af deres respektive virksomheder i fællesskab. Det var meningen, at en eventuel automobilforretning skulle drives som et appendix til de allerede bestående cykelvirksomheder. Ingen havde på det tidspunkt forestillet sig, at det skulle blive noget virkelig stort.

I USA kom grosserer Semler i forbindelse med Hudson Motor Car Co. i Detroit, og det lykkedes at få agenturet for Hudson bilerne i Danmark. Der var blot lige en enkelt betingelse. Grosserer Semler skulle afgive en ordre her og nu på 2 biler, det ene eksemplar til Semler og Matthiassen og det andet til Smith & Co.

Selv om der var krig nåede bilerne i 1915 til Danmark, og man solgte 80 Hudson biler det første år. I 1916 fik man også agenturet for Dodge bilerne i Danmark samt agenturet for de kendte Firestone dæk.

Der var nu så megen aktivitet vedrørende biler og dæk, at man oprettede en ny virksomhed den 2. januar 1917,



og navnet blev Skandinavisk Motor Co. A/S, med afdeling i København og i Odense. I dag kendt som importør af VW, Porsche og Audi, men hele eventyret begyndte altså med Hudson.

Firmaet Smith & Co. i Odense blev kendt for bl.a. sine SCO cykler og SCO knallerter.

Hudson bilerne kom færdige hjem fra USA, dog kom mange åbne biler i 1920'erne og 1930'erne hjem og fik et dansk bygget karrosseri fra Dansk Karrosseri-Fabrik, Asnæs eller Højer. Som regel havde disse dørene hængslet bagtil, hvorimod den amerikanske model havde retvendte døre, altså hængslet fortil.

Men sidst i 1930'erne kan visse Hudson biler være samlet i Danmark eller i Sverige, dette kan ikke helt udelukkes.

Mange blev også bygget specielt her i Danmark, det kunne være ambulancer, lillebiler, varevogne og lign.

Og nu – kære læser – er tiden inde til at forlade de gode gamle dage, der har ført os rundt i Hudsons interessante historie. Vi springer frem til nutiden, marts 2004. Meget er sket siden Hudson Motor Car Co. blev stiftet, så det er med stor spænding jeg har sat kursen mod Fredericia, hvor Arno Andersen har sin prægtige Hudson Eight cabriolet årgang

1938. Der står den i sin flotte og solide garage, og endnu en gang mærker jeg historiens fantastiske sus gennem kroppen. Indtil dette øjeblik har jeg blot læst og læst og atter læst alt hvad jeg kunne finde om Hudson. Arno Andersen har forsynet mig med bøger, udklip, fotos og meget andet. I nogle dage har jeg levet i en Hudson verden, vurderet hvordan alle disse informationer kunne koges ned til 2-3 sider i Veteran Tidende. Men nu står jeg altså i Fredericia og rører ved den gamle Hudson, som det hele jo egentlig drejer sig om. Arno starter bilen, og den køres ud i solen. Jeg går som sædvanlig lidt rundt om køretøjet for lige at tjekke de rigtige vinkler til fotografering. Normalt har mange biler en vinkel, der er pænere end en anden. En bil kan være pæn forfra, men mindre pæn bagfra. Denne Hudson kan jeg fotografere fra alle vinkler, den er elegant hele vejen rundt.

Gitte og Arno Andersen har haft bilen i 4 år, den blev købt i 1999, blev teknisk renoveret overalt, og var køreklar og synet i år 2000.

Bilen blev indregistreret første gang den 25. juni 1938, måske til en speciallæge i Odense, Arno prøver i øjeblikket at finde ud af hvem præcis ejeren var, og hvilket registreringsnummer bilen havde. Bilen kan været leveret af den danske importør Skandinavisk Motor Co. A/S i Odense, men det vides ikke med sikkerhed.

Den næste ejer har formentlig været Aage Fast i Odense, men en ting lig-



ger helt fast, bilen blev afmeldt i 1970, og ingen så mere til den i lang tid. Den dukker op på Mobilia Museum i Billund og hører til Bohnstedt-Petersen samlingen. Museet i Billund lukkede efter et par sæsoner, og hele bilsamlingen blev solgt samlet. Køberen sælger en del af køretøjerne, bl.a. denne Hudson sælges til Arno Andersen.

Karrosseriet var i fin stand, men alt det tekniske skulle have den helt store tur, herunder motor, styretøj, bremses m.v. Der blev også monteret et helt nyt ledningsnet.

Vi formoder, at bilen på et tidspunkt efter 1970 er blevet renoveret i karrosseriet, så bilen kunne udstilles på museum.

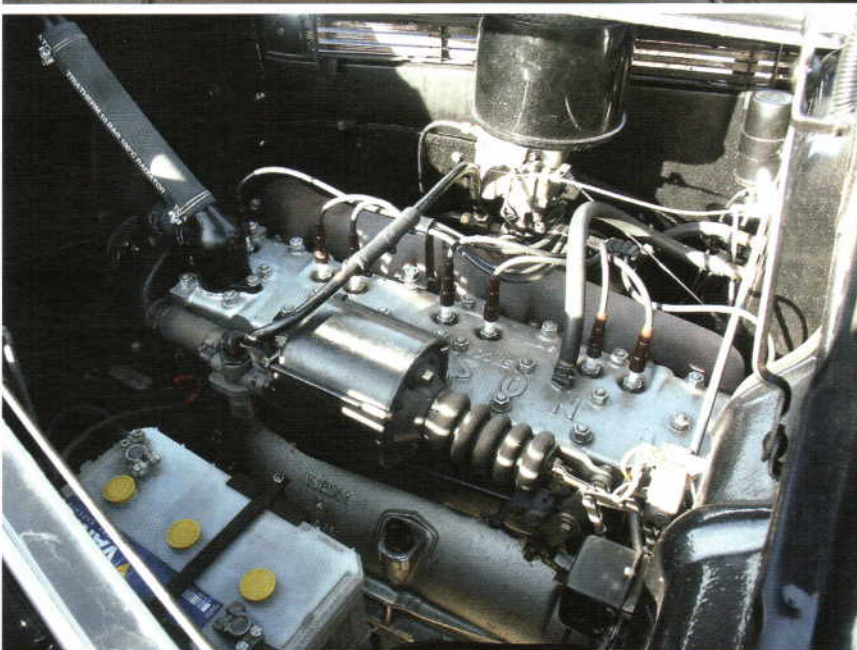
På et tidspunkt bemærker Arno at hans nyindkøbte Hudson tilsyneladende er monteret med nogle uoriginale kofangere. Da han efterhånden får fremskaffet nogle gamle salgsbrochurer om bilen er det tydeligt at se, at bilen har helt andre kofangere monteret. Salgsbrochuren viser en ganske almindelig kofanger, men Arnos bil har en slags dobbelt kofanger, så noget må være galt.

Det viser sig senere at dette ikke er tilfældet, idet alle Hudson biler af samme model som Arnos har disse dobbelte kofangere. Det må altså være et dansk fænomen, men så må man spørge, hvem der har monteret disse. Har importøren måske blot skiftet dem ud?

Som det fremgår af vore fotos har bilen et bagsæde, men når kalechen slås ned, da fylder den hele bagsædet, hvorfor sædet ikke kan benyttes. Derimod forsvinder kalechen helt ned, hvilket giver bilen et flot design. Kalechen er særdeles let at betjene, det tager under et halvt minut at slå den op og ned.

En anden flot finesse er ryglænene på forsædet. Skal man ind på bagsædet vipper ryglænet på normal måde, men samtidig med at ryglænet vipper frem, da drejer sædet ind mod bilens midte og letter adgangen til bagsædet betydeligt.

Bag rattet bemærker man det elektriske gear til højre lige under rattet. Det fylder ikke ret meget, og her kan man med fingerspidserne skifte gear uden brug af kobling. Den normale gearstang kan også benyttes sammen med koblingen, der er altså frit valg. Gearstangen i vognbunden har gevind og kan let afmonteres, så man kan sidde 3 personer på forsædet. Som ekstraudstyr kunne man



bl.a. få monteret en speciel anordning på bremsesystemet, så man kunne holde på en stejl bakke og starte igen uden at bilen lige løb lidt tilbage. Sideruderne er også specielle. Ventilationsruden kan ruller ned som den almindelige rude, eller man kan vælge at dreje håndtaget den anden vej, hvorved ventilationsruden kan åbnes på klem som på almindelige biler. Af vore fotos fremgår det, at reservehjulet er placeret i bagagerummet, hvilket er helt originalt. Man kunne bestille bilen med reservehjulet placeret i højre forskærm.

I 1938 var der 4 grundmodeller af Hudson, den billigste var Hudson 112 (en forkortet og mere økonomisk udgave af Terraplane), Hudson Terraplane, Hudson Six, og den dyreste var månedens køretøj Hudson Eight. De kunne så leveres i forskellige udførelser som sedan, coupe og cabriolet.

Tak til Gitte og Arno Andersen der så velvilligt fik deres Hudson ud af vinterhiet, så vi kunne fortælle dens historie.



## Tekniske specifikationer

Til sammenligning Peugeot 406

Længde	5023 mm	4555 mm
Bredde	1829 mm	1765 mm
Højde	1650 (kaleche oppe)	1396 mm
Akselafstand	3100 mm	2700 mm
Sporvidde for/bag	1422 / 1511 mm	1500 / 1500 mm
Egenvægt	1450 kg	1325 kg
Motor	8-cyl række motor, sideventiler, vandkølet, boring 76,2 mm, slaglængde 114,3 mm	
Slagvolumen	4200 ccm	
Ydelse	122 hk	
Tophastighed	160 km/t	
Gearkasse	3 gear frem, 1 baggear, bundgear. Også elektrisk gearskift placeret på ratstammen, betjenes uden brug af kobling	
Transmission	Baghjulstræk	
Bremser	Tromlebremser, duo-hydrauliske	
Elektrisk system	6 volt	
Dækstørrelse	16 x 650	
Pris i 1938	kr. 20.500	

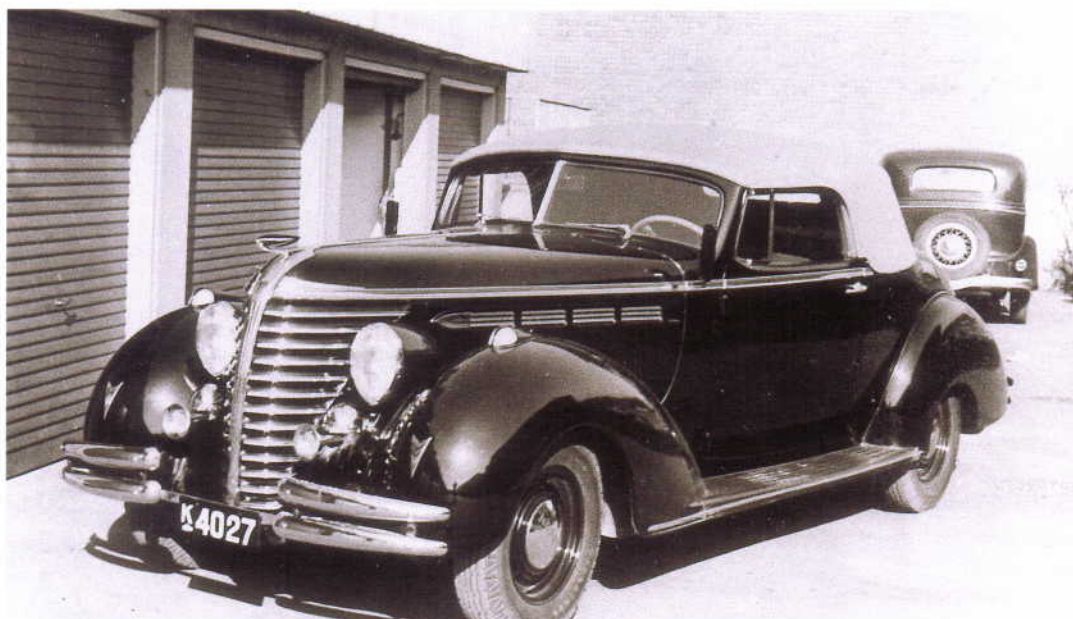
Til sammenligning kunne en Ford V8 cabriolet købes for kr. 8.105, en 2-dørs Ford Eifel sedan kostede kr. 4.830.

Der fandtes andre modeller af Hudson Eight i 1938, bl.a. en coupe til 3 personer, en Victoria Coupe, Brougham, Touring Brougham, Convertible Brougham, 4-dørs sedan, Country Club Sedan (forlænget 4 dørs sedan) Månedens køretøj benævnes på amerikansk: Convertible Coupe.

I Danmark findes i dag kun ganske få Hudson biler, så de må betegnes som sjældne.

I USA er der en Hudson klub med ca. 5000 medlemmer, og med lige så mange biler, dog langt de fleste med 6-cyl. motorer.





I vores arkiv fandt vi dels B 20492, altså vores aktuelle vogn, dels en Hudson med vantepladen K 4027 i to forskellige skikkelser, dels mørk med lys kaleche, dels lys med mørk kaleche.

Det ser grangiveligt ud til at være samme vogn på alle tre billeder, selv om den altså har andre farver på det ene og lidt forskelligt udstyr. Med viden om første registreringsdato og chassis- og motornummer kunne vi sikkert have fundet vognen i toldvæsenets protokol og måske både have fået det bekræftet og navn på første ejer – men det tillod tiden ikke.





## KONKURRENCEN

Konkurrencebilledet stammer fra en fransksproget tryksag, billedteksten fortæller at i Københavns indre by er gaderne så snævre at bilerne må tage fortovet til hjælp. Man må da håbe at det i det mindste er en ensrettet gade. Som det fremgår er billedet fra efter at vantepladerne blev umoderne og man til gengæld også fik de gule plader. De to biler nærmest kameraet er for nemme, så vi skal have at vide hvad det er for en eksotisk varevogn længst til venstre i billedet. Pas på, der er i hvert fald tre amerikanske fabrikater, som ligner hinanden på det tidspunkt vognen er fra – men kun det ene er det rigtige. Mærket er svar nok til at deltage i lodtrækningen. Men man har da lov til at brillere med årgang – og med fx hvad det er for en lastbil helt tilbage i billedet.

Vi bad kun om navnet på den *personvognsmodel*, som varevognen i sidste nummer stammede fra, men mange er blevet inspireret til langt mere omfattende besvarelser, og det er kun glimrende. Det rigtige svar er Renault Juvaquatre.

Renault er et af verdens absolut ældste bilfabrikater, og det har været karakteristisk for det gennem alle årene at det leverede modeller i næsten alle størrelser. Juvaquatre var i en årrække Renaults mindste model. En konventionelt opbygget model, der blev præsenteret allerede et par år før krigen og fortsatte efter krigen.

Ved sin fremkomst var Juvaquatre meget moderne i sin ydre formgivning, men samtidig også snydt ud af bogstaveligt taget næsen på Opel Olympia, med forlygterne så at sige i rørformede gevækster på motorhjelm.

Olympia blev præsenteret i Hitlers olympiske jubelår 1936, deraf selvfølgelig navnet. Og nu tyr vi vil Renault-specialisten frem for nogen. Henrik Stenholt, der fortæller at der findes flere fotografier hvor man ser at Hitler på biludstillingen i Berlin i 1936 beundrer Opel Olympia – og på afstand betragter en anden herre også modellen – nemlig Louis Renault. Året efter lancerede Renault Juvaquatre.

Og i 1938 kom varevognsudgaven, som fortsatte i produktion til 1960 med næsten uændret karrosseri, men med ændret mekanik.

Varevognene hed Fourgonnette. Om AGZ 1 Juvaquatre Fourgonnette blev indført før krigen af mærkets daværende importør, Bohnsted-Petersen, står hen i det uvisse, men er næppe sandsynligt. Det samme gælder det lille antal AHG 1 som blev fremstillet under krigen. Sammenlagt blev det mindre end 2.500 stk.



Efter krigen kom der anderledes gang i produktionen. Type AHG 2, senere R1080, løb op i næsten 100.000 eksemplarer, en »break«, dvs. stationcar, indbefattet, og den blev også udbredt herhjemme. Importen var overtaget af Brdr. Friis-Hansen, som allerede i 1950 havde solgt over tusind. Mellem de store aftagere var vaskeriet Sortehvidt i København og Kolding Dampvask.

Fra februar 1953 hed modellen R2100 Juvaquatre Fourgonnette/Break. Som nu havde fået den samme topventilede motor der blev anvendt i 4CV. Godt 32.600 blev fremstillet – Brdr. Friis-Hansen solgte den stadig, men ikke så mange som før.

Fra februar 1956 til marts 1960 hed modellen R2101 Dauphinoise Fourgonnette/Break. Godt 52.000 fremstillet. Renaults sidste forsøg på at holde liv i førkrigsmodellen. Nu med motor og forlygter fra Dauphine, rat fra 4CV, nyt køleremblem, Dauphine-lignende hjul – og navn. Herhjemme blev de fleste ved med at kalde den AHG. Meget få blev solgt.

Hvilken af disse varianter er det så på billedet? Igen forlader vi os på Henrik Stenholt, som mener at kunne indkredse bilen til før 1955. I så fald AHG 2/R1080 med 4CV motor. Begge havde afviservinger, men efter det ny, danske krav er bilen på billedet forsynes med de »klassiske« Ermax afviserblink, monteret helt oppe i tagrunden. Billedet er altså taget i 1959.

Vinder af en bog er ved lodtrækning Jens Petersen, Ulkær. Husk at besvarelser skal sendes direkte til redaktøren, med post, fax eller e-mail. Se side 2. Telefon modtages IKKE.





## Boganmeldelse

Niels Kryger

### **BILEN I 40'erne og 50'erne** 128 sider, illustreret, 299 kr

**Nyt Nordisk Forlag**  
**Arnold Busck**

Næppe har Niels Krygers bog »Bilen i 30'erne« nået at samle støv på boghylden, før fortsættelsen »Bilen i 40'erne og 50'erne« foreligger. På sin vis er der en vis parallelitet til indgangen på de to perioder, krakket i Wall Street den Sorte Tirsdag i oktober 1929, og Nazitysklands overfald på Polen 1. september 1939, og dermed begyndelsen til anden verdenskrig. Begge begivenheder medførte store ændringer i bilfabrikernes produktion, i USA faldt bilsalget, og mange fabrikker lukkede i 30'erne, i Europa ophørte produktionen af personbiler i 1940, kun Tatra fortsatte uændret gennem krigens femårsperiode. I Amerika stoppede samlebåndene i 1942, da USA gik ind i verdenskrigen efter japanernes overfald på flådehavnen Pearl Harbor på Hawaii. Hos begge stridende parter omstillede bilfabrikkerne til militærkøretøjer, skibs- og flymotorer, ja Ford producerede endog flyvemaskiner. Kryger får også fortalt, at den senere bilfabrikant Henry J. Kaiser under krigen lavede Liberty skibe på samlebånd, et hver fjerde dag. Det var dampskibe med lasteevne på 10.000 tons, der fragtede materiel til Fjernøsten, England og Sovjetunionen.

Med disse samfundsomvæltninger til 1940'erne omtaler forfatteren de restriktioner og forbud, der gjorde sig gældende i Danmark; 4. september 1939 blev al privat bilkørsel forbudt, opklodsningen begyndte, benzin var blevet en mangelvare. En gammel opfindelse, gasgeneratoren, blev trukket frem af glemselen, benzin blev kun tildelt i små mængder til redningskøretøjer, læger m.v. Med generatoren kunne man uddrive brændbar gas af bøgetræ og andre brændsler, så drivmiddel fandtes i de danske skove. Dæk derimod kom fra udlandet, og det blev efterhånden en større mangelvare end generatorbrænde.

Når man som forfatteren er »en model fra midttredverne« opleves læsningen om problemer med generatordrift, de første dollargrin, de små tyske biler som Lloyd, BMW, Isetta og mange andre som genkendelsen glæde. Man husker dem som nye, ikke fra forhandlernes udstillingslokaler, for alt kom i drift så såre det kom hjem, men fra bybilledet. Mange troede ved fredsslutningen i 1945 at nu ville det være muligt at købe en ny bil, men sådan gik det ikke. USA var i stand

## **BILEN I 40'ERNE OG 50'ERNE**



Niels Kryger

Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck

til hurtigt at omstille til civil produktion, de tyske fabrikker var sønderbombet, og blev i øvrigt skildt af det jerntæppe, der delte landet i øst og vest. Således blev BMW til EMW og DKW til IFA i øst. I England og Frankrig tog det også tid inden man kunne eksportere biler. Og fælles for alle bilproducenterne var at det var 1939-modeller, der blev fremstillet, enkelte lettere modificerede.

Bilhistorie er ikke alene et spørgsmål om beskrivelse af mekanik og design, men også at kæde det omgivende samfunds stade sammen med bilens historie. Det gjorde Kryger flot i sin bog om 1930'ernes biler, og det fortsætter i »Bilen i 40'erne og 50'erne«.

Mærkebilledet er ændret radikalt siden 1950'erne, nogle fabrikker stod ikke distancen. Borte er Borgward, Nash, Studebaker, DKW og Willys plus de mange engelske som omtales i bogen. Mange nye fra Fjernøsten er kommet til, men de tilhører en fremtidig beskrivelse.

Man fornemmer Niels Krygers faglige uddannelse som arkitekt gennem hele denne læseværdige bog. Den gode arkitekt tegner ikke bare et smart hus, han tager stilling til funktion, form, materialer, slidstyrke, værktøjers formåen og modeluner, også når han skriver om biler. Netop denne brede pensel har forfatteren i hånden, når han maler et billede at to årtiers bilhistorie.

P. E. Hansen



## DISSE MINDER

Af Hans Sørensen

**Her er en lille historie om en Opel Super Six: Veteran Tidende januar 2004 nr. 331 indeholdt en artikel fra brdr. Schelde i Vejen om alle deres gode gamle Opel biler, og på side 15 står Flemming ved en Opel Super Six 1938; lige netop denne vogn kalder minder frem. Sådan cirka i 1960/61 da var jeg 15-16 år tilhørte denne bil købmand Jessen, Englandsgade 15 i Esbjerg.**

Når jeg skulle i skole gik jeg forbi købmandsforretningen og så tit denne Opel stå i garagen. På samme tidspunkt havde min bror et autoværksted i Borgergade, lige rundt om hjørnet fra hvor Jessen boede, og der kom Opel'en og blev repareret når det var nødvendigt. Det var sådan at der ikke var andre end Jessen der måtte køre i bilen, så når bilen var færdig skulle jeg gå over og få fat i Jessen. Bilen blev ikke meget brugt, mest til at køre fru Jessen ned til Fanøfærgeren om søndagen når de skulle i sommerhus på Fanø. Fruen blev kørt til færgen og Jessen kørte så tilbage, satte bilen i garage og cyklede selv ned til færgen. På et tidspunkt skulle deres søn Freddy læse i Ålborg og skulle så køre i den gamle Opel derop, men det kunne den ikke holde til, så den jog et ben ud af siden (leje slidt og plejlstang knækkede) den var jo ikke vant til at køre så lange ture. Så Opel'en stod meget lang tid i garagen. En dag spurgte jeg så Jessen om hvad der skulle ske med den gamle Opel, det vidste han ikke rigtig for motoren var jo defekt og den kunne derfor ikke bruges mere. Efter en kort tid fandt jeg ud af at en Opel Kapitän 1952 stod hos en bilhandler og derfra kunne motoren tages og sættes i Opel'en, Jessen og jeg blev så enige om at jeg købte Kaptajnen og fik motoren flyttet over og når så Jessen ikke ville have Sixen mere var den min, det var jo en god aftale for en dreng på kun 16 år, så havde jeg jo en bil når jeg engang fik kørekort. Men den kørte godt i lang tid, jeg så jo til bilen mange gange og da jeg selv flyt-

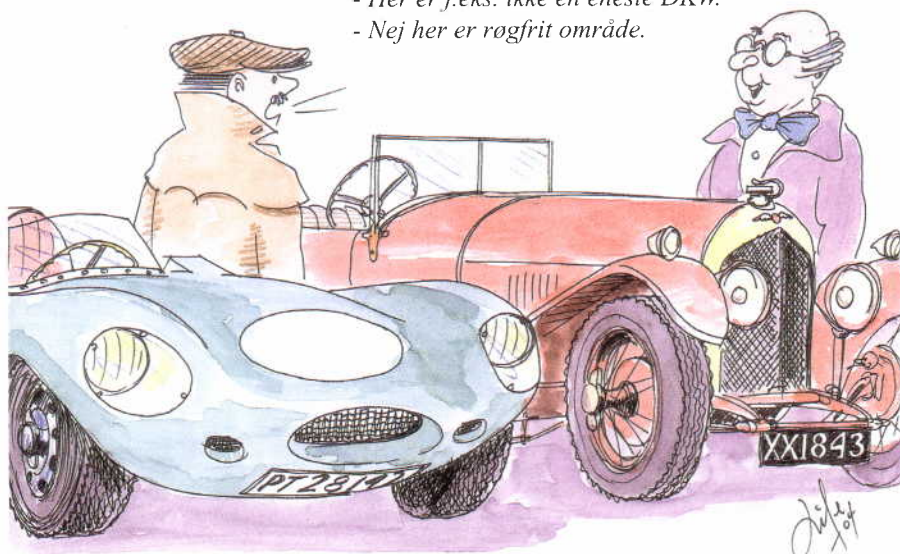


tede i Englandsgade 37 i 1969 var min kone og jeg henne og se på den, den stod fint i garagen med tæpper og sække over sig. Men så i 1971/72 skete der det at en forhandler solgte Jessen en ny Fiat 1100 og fik så den gamle Super Six i bytte; Jessen havde glemt vores gamle aftale. Jeg prøvede om jeg kunne købe den hos forhandleren, men den var allerede solgt videre til en maskinhandler i Spandet og han mente den var meget værd, og egentlig ikke til salg, så nu var det jo bare at følge bilens videre færd. Den blev så solgt til Jimmy Gadgård i Holsted, der havde den stående en tid, så solgte han den til brdr. Schelde i Vejen.

Der har den fået et godt hjem, så jeg kan godt forstå at han kigger så kærligt på netop denne vogn, for når jeg siger at det sådan set er min bil griner vi lidt over det, for det er det jo ikke, og jeg kan jo altid tage hen til brdr. Schelde og kigge på bilen og nyde at de passer så godt på den, og håbe at de må få mange gode ture i den. Det var min historie om den gamle Opel Super Six fra Englandsgade 15.

Hilsen Hans Sørensen, Esbjerg, medl. 713

- Her er f.eks. ikke en eneste DKW.  
- Nej her er røgfrit område.





### Motorhistorisk Samråd vil indføre ekstra afgifter på veterankøretøjer

Det er med forbløffelse, at man i sidste udgave af VeteranTidende, kan læse, at Motorhistorisk Samråd (MhS) nu forhandler med Told & Skat om, at veterankøretøjer nu oveni i, at der skal betales registreringsafgift ved import, nu også skal betales en ekstra afgift til MhS i form af et FIVA-pas.

Ikke kun er det en ekstra økonomisk barriere for indførslen af et veterankøretøj, det øger også besværet. Nu skal man således ikke alene have al bøvel med at få vurderet og afgiftsberettiget sin importerede veteran hos T&S, men også have vurderet sin bil hos MhS for, at få udstedt et FIVA-pas. Et dokument som langt de fleste veteranejere intet har at bruge til. Det er kun de færreste, der deltager i de eksklusive og kostbare FIVArallies, hvor til et sådant kræves. Derudover har man absolut intet, at bruge et FIVA-pas til. Det kan således ikke overdrages til andre ved salg, og slet ikke eksporteres til andre FIVA lande.

Derudover er der ingen garanti for at FIVA-passet er retvisende. Der er utallige eksempler på, at FIVA-pas er direkte fejlagtige, bl.a. fordi reglerne og kategorierne i FIVA-passet er helt misvisende i forhold til realiteterne for stand og originalitet for langt de fleste veterankøretøjer. Med andre ord, hvad er original og hvad er ikke original? Dybest set er FIVA-passet helt ubrugeligt til ret meget andet, end dokument for deltagelse i førnævnte eksklusive rallies, til i titusindvis af kroner i startgebyrer.

Danmark er det eneste land i EU, der overhovedet opretholder opkrævning af registreringsafgifter på veteranbiler. Tilmed er aldersgrænsen i Danmark på 35 år den højeste i EU. De øvrige EU-lande er godt i gang med, at harmonisere på dette område og har sat aldersgrænsen ved 25 år, hvorefter registreringsafgiften helt bortfalder.

Ifølge EU's regler, kan et medlemsland have så høje registreringsafgifter de måtte ønske, men et land må ikke pålægge importerede køretøjer fra andre medlemslande en registreringsafgift, der højere end den restafgift, der er indeholdt i et tilsvarende køretøj, der allerede er registreret i landet. Det står i EØF-traktatens artikel 90 (handelshindringer) og er yderligere fastslået i den såkaldte Gomes-dom fra 2001, hvor den portugisiske stat tabte en sådan sag ved EU mod en privat borger.

Den danske registreringsafgiftslov giver mulighed for, at få tilbagebetalt restafgiften (-15 %) ved udførsel af biler. Undtaget herfra er, netop ja, biler over 35 år. Veteranbiler indeholder altså, ifølge loven, ikke nogen restafgift, idet man i betragtningerne til loven antager, at den for længst er 'afskrevet' på så gamle køretøjer. Det er derfor en klar overtrædelse af EU's regler, når T&S fortsat overhovedet opkræver registreringsafgifter på veteranbiler.

Derfor er det er komplet uforståeligt, at MhS nu, tilmed på eget initiativ, bærer brændstof

til Told & Skat til yderligere afgiftsforhøjelser og bureaukrati. At T&S overhovedet overvejer, at inddrage en tvivlsom besigtigelse, af en såkaldt ekspert fra en privat interesseorganisation, om hvorvidt et 35 år gammelt køretøj har den rigtige karburator monteret og derfor er kvalificeret til at blive afgiftsberettiget efter 40 % -reglen og på den måde blander en privat tredjemand ind i offentlig, fiskal forvaltning, forekommer endnu mere forbløffende. Den eneste forklaring er vel, at Told & Skat formentlig her øjner en mulighed for, at få undtaget en masse veteranbiler, fra 40 % -reglen og på den måde få opkrævet et endnu større provenu til statskassen. MhS har således, med stor behændighed, peget på et område, hvor T&S kan hente flere penge på veteranbiler.

Personligt har jeg, i frustration over manglende indsats fra MhS, haft en dialog med Skatteministeriet og Vurderingsmyndigheden om afgifter på veteranbiler. Det er mere end vanskeligt, at få T&S til opgive selv den mindste indtægtskilde, selvom en fast stykafgift på veteranbiler, formentlig kunne give samme provenu til statskassen. Det er lykkedes mig, at få gjort medlem af Europaparlamentet, Mogens Camre, interesseret i sagen, og han vil nu rejse skriftlig forespørgsel til Kommissionen om lovligheden af Danmarks behandling af veteranbiler. Så meget desto mere frustrerende er det, at kunne konstatere, at MhS med deres manglende indsats og ikke mindst indsigt, nu er i færd med, at score endnu et klokkeklart selvmål, til skade for os veteranbilfolk. Som interesseorganisation for veteranbilentusiaster, bør MhS vel arbejde for mindre afgifter og bureaukrati og ikke det modsatte. Jeg synes MhS skylder en forklaring.

Jan Paustian

**Motorhistorisk Samråd vil indføre ekstra afgifter på veterankøretøjer** står der som overskrift på et indlæg, der er underskrevet af Jan Paustian.

Jeg kan berolige Hr. Jan Paustian – og for den sags skyld også Hr. Claude Teisen-Simony fra ABC-Design, hvis computer af uransagelige årsager står som arnested for det Word-dokument, som Hr. Jan Paustian her fremsendt!

**Jeg kan berolige dem og andre med, at det naturligvis ikke forholder sig således.**

I VT nummer 331 – side 28 – skriver Ole Emil Riisager i sit resumé fra det af MhS udsendte nyhedsbrev følgende. Told- og Skattestyrelsen stiller sig positivt til brug af FIVA-pas til afgiftsbestemmelse. Alle brugte køretøjer skal besigtiges af en vurderingsmand, der ikke altid har forstand på det. Og hvorfor? Afgiften ved indførsel har alligevel ikke noget at gøre med denne

vurdering, men er en vis procent af nyprisen. Men for de vogne der er bedømt af FIVA, og hvor eventuel uoriginalitet er påpeget, kunne anvendelsen af et FIVA-pas være velegnet. Det gælder altså bare ikke endnu. Ovennævnte har VT's agtværdige redacteur skrevet på baggrund af følgende, som var at læse i MhS's nyhedsbrev nr. 1, 2004.

### Vurdering af 35 år gamle importerede køretøjer.

MhS har i brev af 24. september 2003 til Told og Skattestyrelsen foreslået, at såfremt et importeret køretøj, der er mere end 35 år gammelt, har et FIVA Pas – udstedt i Danmark eller i et andet EU-land – bør dette være tilstrækkelig dokumentation til vurderingsmyndighederne af, at køretøjet er et originalt køretøj, som dermed er berettiget til at få beregnet afgift efter den såkaldte »40 % regel«.

Den 10. december har MhS modtaget svarbrev hvoraf det fremgår, at emnet har været drøftet på et nyligt afholdt landsmøde for vurderingsmyndighederne. Konklusionen fra dette møde er følgende.

*Vurderingsmyndighederne finder forslaget interessant, men mener ikke, at et FIVA Pas umiddelbart kan stå alene. Dette synspunkt skal også ses på den baggrund, at en FIVA Pas-ordning i givet fald skulle være et tilbud, som det er frivilligt, om man vil benytte sig af. Vurderingsmyndighederne vil derfor i et eller andet omfang fortsat skulle besigtige sådanne køretøjer.*

*Det er på denne baggrund styrelsens opfattelse, at vi indtil videre stiller en implementering af ordningen i bero.*

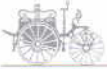
*Det kan oplyses, at styrelsen er opmærksom på ressourceforbruget på vurderingsområdet, idet der er iværksat et analysearbejde med henblik på forenklinger og ressourcebesparelser ved motorekspeditioner m.v., og at Deres forslag også vil indgå i det videre arbejde og overvejelser herom.*

Så indtil videre er der ingen muligheder i den retning – men måske kan vort forslag alligevel være medvirkende til at der kommer en forenkling til glæde for alle parter – vi får se. **Citat slut.**

Det fremgår med al ønsket tydelighed af både MhS's nyhedsbrev og af OER's resumé, at vort forslag til Told og Skattestyrelsen i givet fald skulle være baseret på frivillighed, og det fremgår også klart af svarbrevet fra Told og Skattestyrelsen, at det er således man har opfattet vor henvendelse.

**Derfor, kære venner – påstanden i Jan Paustians artikel har absolut intet med virkeligheden at gøre, hvilket enhver der er i stand til at læse dansk kan overbevise sig om ved at læse ovenstående.**

Svend Aage Tholstrup  
Motorhistorisk Samråd



## Læserbrev

VT nummer 332 februar 2004 har jeg lige modtaget. På side 3 har næstformanden et helsides tillykkeindlæg. Et tillykke med de halvtreds – trods alt. Vi er over fem tusinde medlemmer, står der. Men det er jo kun få af disse medlemmer som forstår, er jeg sikker på, hvad Claus Frausing skriver. Det er i spalte 2, hvor det rigtigt begynder. Det afsnit som begynder med:

»Også indenfor de vante områder er... osv.« Bestyrelsen udsættes for ufine angreb. Personligt nid. Åbenlyse skævheder. Når fjenden uhindret kunne vælge våben og således sætte sin egen – i øvrigt fordækte dagsorden. Fejt er vist udtrykket der dækker.

Hvad er det alt sammen dog for noget? Hvad drejer det sig om? Hvorfor skrive alt dette uden at fortælle os hvad der ligger bag. De 4.975 (ca.) medlemmer som læser dette siger sikkert: »Hvad i alverden foregår der«. »Hvad mon det er for en klub vi der er kommet med i«.

Lad mig da så på alle disse medlemmers vegne, og på mine egne vegne i øvrigt, spørge Claus Frausing. Der må jo være en grund til at du skriver dette. Kom venligst med et uddybende indlæg i næste nummer af Veteran Tidende. Må vi høre hvem fjenden er. Må vi høre om de våben der er valgt. Om de ufine angreb.

Claus Frausing, du har selv valgt at løfte sløret. Kom nu frem med det hele! Lad os få hele sandheden. Det skylder du dine tropper, for at blive i din terminologi?

Jeg vil slutte som du gør: Tillykke med de halvtreds – -- trods alt.

Medlem nr. 4676 Hans Holtman

## Svar til Hans Holtman:

Det er forhåbentlig en grov overdrivelse at kun få af Dansk Veteranbil Klubs medlemmer forstår, hvad jeg skriver. Men hvis det er tilfældet, kan det måske skyldes at bestyrelsen for en gang skyld ikke fik forelagt teksten inden offentliggørelsen i Veteran Tidende. Kun formanden fik den »Til orientering«. Det gælder forresten også svaret her.

Bestyrelsen forsøgte sidste år gennem udarbejdelse af retningslinier for en række forhold, bl. a. »Regler for tilskud til løb og arrangementer«, at dæmme op for de *åbenlyse skævheder*, der herskede ved at de, der råbte højest fik mest ud af det. Ikke om arrangementet var »pengene værd« set fra klubbens synspunkt eller at pengene måske gjorde bedre gavn et andet sted. Sikke en ballade vi fik ud af at tage fra de rige...

Bestyrelsen udsættes med jævne mellemrum for sager med *fordækte dagsordener*. Det er samme personkreds, hver gang, bare ikke udadtil. Som nu for eksempel i forslag til generalforsamlingsbeslutning indgivet af Dorte Stadil, Per Nielsen, Peter Juel-Jepesen, Bo Bonfils, Erwin Koster Kristensen, og Lars Legaard om »at fremme åbenheden i Dansk Veteranbil Klub, således at de mange tusinde medlemmer kan orientere sig om klubbens ledelse«. Ikke et øje er tørt, vel? Jeg har af ærligt hjerte spurgt en af underskriverne, hvad det var for information vedkommende savnede. Det viste sig til min undren at den pågældende ikke selv savnede information, men det var mere af hensyn til medlemmerne ude omkring.

Ved at klikke på »Egenskaber« på den mail underskriverne har indsendt, vil man kunne se, hvilken pc e-mailen er skrevet på og sendt fra. Det er ingen af underskrivernes. Det er samme metode, der afslørede at statsministerens nytårstale oprindelig var skrevet i Dansk Arbejdsgiverforening.

Et medlem fra Jyllinge foreslår i en e-mail at Motorhistorisk Samråd skal gøre et eller andet ved afgiftsberegningerne på gamle biler. MhS er ikke os, bevares, men det interessante er at e-mailen også her har samme »Egenskaber« som i tilfældet ovenfor.

Om pc'ens ejermand også er hjernen bag de *ufine angreb* er det man kalder et godt spørgsmål. Det kan jeg ikke svare objektivt på - endnu.

Det er ikke mit ærinde at beskæftige mig med indholdet af de stillede forslag. Kun at afsenderen ikke selv vil lægge navn til sine ytringer, som alene har til formål at genere bestyrelsen i dens arbejde. Det er *fejdt* og ved grænsen til det uanstændige.

Det var vist svar nok. Jeg behøver vel heller ikke at sætte navn på. Det står i enhver pc, der har de omhandlede e-mail liggende i maskinen.

Claus Frausing



### Intet tilskud til Morris Registret

I sidste nummer af Veteran Tidende kunne man meget overraskende læse, at bestyrelsen havde afvist at yde tilskud til Morris Registret, som uden sammenligning har klubbens allerstærkeste mærkeaktivitet. Ikke alene holder Morris-folkene spændende møder hver måned, de er dertil meget aktive foregangsmænd med hensyn til at benytte deres kulturklenodier – læs veteranbiler – ved adskillige årlige køreture og hvert år oven i købet en særlig udenlandstur. Der er en stabil kerne på en snes stykker, men derudover mange flere der bakker op og viser interesse .

Som følge af den store og varierede aktivitet kan det slås fast, at der er tale om en sektion snarere end et register, idet et register som navnet antyder står for en fortegnelse, i det her tilfælde over historiske Morris'er. I DVK's regler for sektioner er en sektion defineret således : »En sektion er en interessegruppe orienteret omkring et bestemt teknisk-historisk emne (her: historiske Morris) eller en bestemt anvendelse af et motorkøretøj (her: køre- og udenlandsture)«.

Situationen svarer til Historisk Sports Sektion (HSS) som i mange år var en særdeles aktiv sektion i DVK med cirka 80 medlemmer. I frustration over ikke at få et årligt tilskud fra DVK meldte man sektionen ud af klubben og startede en selvstændig klub: Historisk Motor Sport – Danmark. Den har i dag over 350 medlemmer. Tilskuddet man ønskede var 10.000 kr. hvilket var ca. 30 % af det kontingent som medlemmer indbragte klubben. Havde man bevaret sektionen som en del af DVK's aktiviteter ville de 350 medlemmer i år 2004 have indbragt klubben over 160.000 kr. i kontingent.

Har klubben virkelig råd til gang på gang at afvise de aktive medlemmer med fare for at de helt vender klubben ryggen og starter selvstændige klubber. Hvad er DVK egentlig værd uden de aktive medlemmer, det er vel dem der er ryggraden.

Bestyrelsen skal efter min mening opruste og prioritere al form for aktivitet der kan gøre klubben til en dejlig legeplads for medlemmerne og deres dejlige historiske køretøjer.

Med venlig hilsen  
Torben Valerius  
Medlem nr. 120

### Svar fra bestyrelsen

Med hensyn til Historisk Sports Sektion der blev til Historisk Motor Sport, så var baggrunden at der var bekymringer omkring det hensigtsmæssige i at blande motorsport sammen med Dansk Veteranbil Klubs aktiviteter, samtidig med at man i Historisk Motor Sport ønskede at arrangere løb der økonomisk kunne komme til at belaste DVK i en uheldig grad.

Regnestykket om tabt kontingent i den sammenhæng holder ikke, da der i udpræget grad er tale om dobbelte medlemskaber.

Der skal ikke herske nogen tvivl om at DVK's bestyrelse gerne ser en styrkelse af klubbens sektioner, registre og klubber i klubben (se også bestyrelsens beretning). Derfor har vi også udarbejdet et klart regelsæt for etablering og drift af disse. Vi er til enhver tid parate til at diskutere indholdet og forbedre det.

Det er korrekt at bestyrelsen afslog Morris Registerets ansøgning om et huslejevederlag på kr. 3.000, til dækning af husleje i forbindelse med vinterens garagemøder 2003/2004.

Baggrunden for beslutningen er, at sektioner i DVK som udgangspunkt hviler i sig selv uden tilskud fra DVK. Bestyrelsen ønsker ikke at ændre denne praksis og generelt indføre huslejetilskud, og slet ikke når der ikke har været rettet henvendelse til DVK's bestyrelse om en eventuel anvendelse af vore egne klublokaler

Vi er meget åbne over for at tage en snak med Morris Registeret om hvordan vi skaber de bedste rammer for registerets virke.

På bestyrelsens vegne

Peter Løvstrøm Sørensen  
Formand



## Englændertræf i Løgumkloster



**Lørdag den 12. juni 2004**

får vi byen til at ose af engelsk charme fra gamle engelske køretøjer.  
Alle er velkomne hvad enten det er med bil eller motorcykel.  
Arrangementet foregår på markedspladsen, hvor der vil blive serveret gratis kaffe og rundstykker fra kl. 8.00.  
Herefter vil der blive officielt åbnet kl. 10.00.

Vi håber på at kunne trylle lidt engelsk kultur og hyggelig samvær frem.  
Maxdeltagere 120 derfor gælder først til mølle princip.

Tilmelding senest den 6. juni 2004  
ved Bent Jessen, tlf. 74 74 44 83, Løgumkloster.

## Lillebæltsturen

**Lørdag d. 5-6-2004 (grundlovsdag)**

**Kom og være med til en afslappet madpakke-tur,  
i den vestfynske natur.**

**Mødested:**  
Middelfart dækcenter,  
Odensevej 79, Middelfart. Kl. 9.30

Hvor der er kaffe og rundstykker. Derefter kører vi ad små veje langs Lillebælt, med ophold undervejs. Vi slutter af i det grønne, hvor den medbragte madpakke indtages. Vi kører med den ældste bil forrest, så alle kan være med. Turen er ca. 70 km. Lang.

Der afregnes ved ankomst: bil + fører 30,- Eftf. Pers. 20,- børn u/10 år 10,-  
(max. 50 køretøjer)

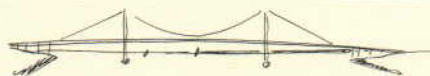
Tilmelding senest den 16 maj til Anne Lise Gustafsson 6263-2051 el. 2281-1954





## Zonen

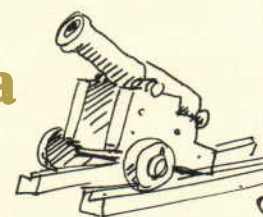
Ved indvielsen af Zone-redningsstationen på Danmarks Tekniske Museum kørte en kortege af korpsets biler gennem Helsingør.



## Velkommen til



## Dansk Veteranbil Klubs 50-års jubilæum i Fredericia den 20.-22. august 2004



Alle er velkomne.  
DVK-medlemmer og ikke-DVK-medlemmer  
bare I tager jeres gamle bil og gode humør med,  
så skal det nok blive en kanon fest.

Husk tilmelding på skemaet næste side





## Tilmelding til Dansk Veteranbil Klubs 50 års jubilæum i Fredericia 20.-22. august 2004



(kopi kan udskrives fra DVKs hjemmeside: [www.veteranbil.dk](http://www.veteranbil.dk))



Børn u/12 år  
(sæt X)

1. Efternavn (kontaktperson)		Fornavn	
2. Efternavn		Fornavn	
3. Efternavn		Fornavn	
4. Efternavn		Fornavn	
5. Efternavn		Fornavn	
Adresse			
Postnr. og by			
Tlf.nr.		Mobiltlf.	
Medlemsnr.		Email	
Bil/mc (sæt 0)	Årgang:	Mærke:	Model:

*Brug venligst blokbogstaver! Tilmeldingen er bindende!*

### a. Bespisning

#### Fredag den 20/8

	antal voksne	pris voksne	antal børn	pris børn	I alt kr.
Middag i Idrætscentrets cafeteria		90,-		50,-	
Grill i Madsby Legepark – egen mad!		0,-		0,-	0,-

#### Lørdag den 21/8

	antal voksne	pris voksne	antal børn	pris børn	I alt kr.
Festmiddag i Idrætscentret		350,-		175,-	

#### Søndag den 22/8

	antal voksne	pris voksne	antal børn	pris børn	I alt kr.
Morgenmad i Idrætscentret		50,-		25,-	
Frokost i Idrætscentrets cafeteria		80,-		40,-	

### b. Jeg/vi ønsker at deltage i følgende aktiviteter:

#### Fredag den 20/8

	antal pers.	pris pr. pers.	I alt kr.
<input type="checkbox"/> sejltur på Lillebælt inkl. middag		340,-	
<input type="checkbox"/> Voldvandring med guide		25,-	





Lørdag den 21/8	antal voksne	pris voksne	antal børn	pris børn	I alt kr.
Rute 1: Trelde Næs-Østerstrand-Fredericia Centrum		145,-		95,-	
Rute 2: Skærbæk (ældste biler)		145,-		95,-	
Rute 3: Kolding		145,-		95,-	
Rute 4: Vejle		145,-		95,-	
Rute 5: "Gør-det-selv" (uden forplejning!)		95,-		70,-	

Pris for deltagelse i ruterne 1-4 inkluderer morgenmad, frokostpakke samt én øl/vand!  
Vi forbeholder os ret til at omgruppere efter behov.

Jeg/vi ønsker at køre på hold med medlem nr. \_\_\_\_\_

Søndag den 22/8	antal voksne	pris voksne	antal børn	pris børn	I alt kr.
Strøjers Veteranbilmuseum inkl. kaffe m/brød		40,-		20,-	

### c. Overnatning

Jeg/vi ønsker at benytte følgende overnatningsmulighed:

- Camping i eget telt/campingvogn på boldbanerne bag Idrætscentret  
\_\_\_\_\_ personer à kr. 40,- pr. nat I alt kr. \_\_\_\_\_
- Madras i Idrætscentret \_\_\_\_\_ personer à kr. 50,- pr. nat I alt kr. \_\_\_\_\_

Hotel	enk.vær.		dob.vær.		3-sengsvær.		4-sengsvær.	
	antal	pris pr. vær.	antal	pris pr. vær.	antal	pris pr. vær.	antal	pris pr. vær.
Hotel Kronprinds Frederik		878,-		878,-		1028,-		1178,-
Comwell Middelfart		995,-		1245,-				
Hejse Kro		645,-		795,-		945,-		1095,-
Fredericia Sømandshjem		560,-		695,-		830,-		965,-
Postgården u/bad		340,-		450,-				
Postgården m/bad (standard)		540,-		580,-		680,-		780,-
Postgården m/bad (luksus)		630,-		630,-				

- Jeg/vi ønsker ikke at bestille overnatning

Værelser fordeles efter først-til-mølle princippet. Hvis det ønskede hotel er udsolgt, forbeholder vi os ret til at tildele et alternativt hotelværelse.

ankomst den \_\_\_\_\_ afrejse den \_\_\_\_\_ -

dato \_\_\_\_\_ underskrift \_\_\_\_\_

**Tilmeldingen sendes senest den 14. maj 2004 til:**

Fredericia Turistbureau & KongresService

mrk. »JUBI«

Danmarksgade 2A, 7000 Fredericia

tlf. 7592 1377 – fax. 7593 0377

(kun skriftlig tilmelding)



# Indbydelse til Indvielse 1. maj 2004

Dansk Veteranbil Klub indvier jubilæumsåret med et stort publikumsvenligt opbud af veteranbiler som ad forskellige ruter i det storkøbenhavnske område kører til Nærum nord for København.

Dansk Veteranbil Klub indvier samtidig det ny Sommers Automobil Museum, klubbens nye sekretariat og københavnsafdeling samt det nye bibliotek, Danmarks største motorhistoriske samling. Alt sammen i den nye imponerende museums- og udstillingsbygning på Nærum Hovedgade 3.

Vi har fået tilladelse til at udstille vore biler 1. maj 2004 i tiden 10.00 til 14:00 på Rådhuspladsen, på Axeltorv (over for Tivolis hovedindgang), på Højbro Plads og på Christiansborg Slotsplads, med en samlet kapacitet 215 biler. Resten op til de 300, der maksimalt kan parkeres ved vore lokaler i Nærum med supplerende anvendelse af naboernes parkeringspladser, starter fra steder uden for City i samråd med Politiet og Københavns Kommune. Såfremt tilmeldingerne overstiger 300 biler vil vi udvælge således at de udstillede biler tilsammen afspejler bredden i den danske veteranbilpark. Man kan dog tilmelde sig i alternative biler for større chance for deltagelse.

Vi trykker en lille brochure om Dansk Veteranbil Klub til udlevering blandt publikum sammen med Guldkarameller fra Toms. Det er meningen at vi skal fortælle interesserede om vore biler og vores interesse.

Senest 24. april modtager alle rettidige og godkendte deltagere **adgangskort til arrangementet** med angivelse af startsted, forslag til kørerute, P-bevis til Nærum, samt for medlemmer af Dansk Veteranbil Klub, fortæringskuponer til en sandwich e.l. og en fadøl/vand, samt særlige betingelser for deltagelse, som en konsekvens af både Børnehjælpsdag og 1. maj optog. Byen er fyldt af mennesker. **Modtager man ikke noget adgangskort, vil man desværre ikke kunne deltage og vil blive afvist af vagterne.**

Arrangementet er gratis og er åbent for alle med adgangskort – også ikke-medlemmer. Bilen skal være mindst 25 år gammel, indregistreret eller forsynet med løse prøveskilte for køretøjer til og med årgang 1959 og kun hvis disse er godkendt af myndighederne hertil og at denne personlige tilladelse medbringes. Kørsel med faste prøveskilte er ikke tilladt. Færdselsloven er i øvrigt gældende for arrangement, bortset fra udstillingen af bilerne på de godkendte pladser. Man færdes således helt på eget ansvar. Som følge af de mange aktiviteter i byen får vi ingen særlig politiassistance.

Bestyrelsen

## Tilmeldingskupon.

**Sidste frist er 1. april 2004 kl. 12:00.**

Navn: \_\_\_\_\_ DVK Medlem nr. \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_ Post nr. \_\_\_\_\_ By \_\_\_\_\_

Antal personer i køretøj: \_\_\_\_\_

Køretøj (Alternativer i prioriteret rækkefølge):

Alt. 1: Mærke \_\_\_\_\_ Model \_\_\_\_\_ Årgang \_\_\_\_\_ Indreg.nr. \_\_\_\_\_

Alt. 2: Mærke \_\_\_\_\_ Model \_\_\_\_\_ Årgang \_\_\_\_\_ Indreg.nr. \_\_\_\_\_

Alt. 3: Mærke \_\_\_\_\_ Model \_\_\_\_\_ Årgang \_\_\_\_\_ Indreg.nr. \_\_\_\_\_

Regler for anvendelse af prøveskilte vil blive håndhævet af vagterne, se regler ovenfor.

Vil du påtage dig under stedlig vejledning af en af klubbens egne parkeringsvagter at hjælpe til med at få bilerne til og fra udstillingspladsen, hvor du selv udstiller? Hvis ja, svar venligst på nedenstående spørgsmål:

Telefon (fastnet).....(Hjemme). Telefon Mobil.....(Medbringes den 1. maj)

e-mail.....

Kuponen sendes til: Dansk Veteranbil Klub, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.



## AALSBO MOTOR STÆVNE 2004.

<b>Tidspunkt</b>	Lørdag den 26. juni 2004
<b>Deltagelse</b>	Gamle knallerter, scootere, motorcykler og biler, kom og vis dit køretøj frem. Mange motorglade mennesker mødes denne dag, og nye venskaber indledes.
<b>Mødested</b>	Aalsbo Lystfiskersø, Store Landevej 125, Fjelsted, 5560 Aarup.
<b>Program</b>	09.00 – 14.00 Ankomst, registrering, pladsanvisning. Gratis kaffe m. et rundstykke indtil kl.10. Bagklapsalg af stumper, præsentation af køretøjer. 14.00 – 17.00 Løbsarrangement med diverse konkurrencer. Alle deltagere skal være i mål senest kl. 17.00 17.30 – 18.30 Præmieuddeling. 19.00 – 24.00 Hyggeligt samvær (medbragt mad). Det er muligt, at bestille grillmenu, som skal betales sammen med tilmelding.
<b>Pladsgebyr</b>	Kr. 50.00 for knallerter. Kr. 70,00 for scootere og motorcykler. Kr. 90,00 for veteranbiler og klassiske biler.
<b>Camping</b>	Der vil være mulighed for at campere med medbragt telt eller campingvogn i de dejlige omgivelser ved fiskesøen. Pris for overnatning er til fiskesøens sædvanlige billige priser.
<b>Tilmelding</b>	Max. 75 køretøjer kan deltage og tilmelding/betaling skal være os i hænde senest mandag den 14. JUNI 2004.

### Tilmelding til AALSBO MOTOR STÆVNE lørdag den 26. juni 2004:

Navn: \_\_\_\_\_ Knallert \_\_\_\_\_ kr. 50.00 sæt kryds

Adresse: \_\_\_\_\_ Motorcykel \_\_\_\_\_ kr. 70.00 sæt kryds

Postnr./By \_\_\_\_\_ Bil \_\_\_\_\_ kr. 90.00 sæt kryds

Telefon \_\_\_\_\_ Køretøj / Type : \_\_\_\_\_ Årgang: \_\_\_\_\_

Ønsker du at campere, sæt venligst kryds: telt ( ) campingvogn ( )

Grill menu kr. 150,00 pr. person uden drikkevarer. Antal personer : \_\_\_\_\_

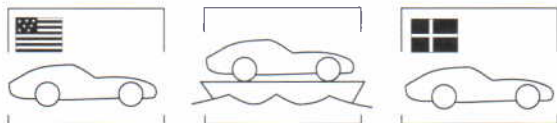
Man er selvfølgelig meget velkommen til selv at medbringe madkurv eller egen grill.

Tilmelding er kun gyldig ved betaling af pladsgebyr (og evt. grillmenu), check vedlægges og sendes senest mandag den 14. juni 2004 til: Jørgen Henriksen Toftevej 13 5591 Gelsted.

Venlig hilsen »STUMPERNE« på Fyn Oplysninger: 64791994 Henning Larsen



## 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



### Perfekt til alle aktiviteter.

Lygte med 3 hvide lysdioder, m. clips + pandebånd.

Pris kr. 120,- excl. moms. (forbehold for ændringer).

**GroundCom.**

Martin Jensen, Fredericia, tlf. 4031 4003

### Knaphuls-mærker købes



God pris gives for mærker vedrørende motor. Bil, mc, benzin, dæk, klubber, løb m.m. Enkelte mærker eller hele samlinger.

Seriøs samler gennem 30 år. Per Faxe, tlf. aften 49 75 03 39.

Mobil 40 15 25 72. E-mail post@faxelud.dk

## EKSKLUSIV SAMLER- OG KURIOSADAG PÅ KØBENHAVNS GALOPBANE I KLAMPENBORG

Indendørs i opvarmet glastribune - udendørs salg af hele køretøjer

**Søndag den 21. marts kl. 08.00 til 17.00**

**Entre kr. 20,-, fri parkering**



**RING NU FOR  
RESERVATION  
AF STADE  
SKRIFTIG TIL-  
MELDING  
ELLER PR TLF.:  
3966 0329  
2253 5550  
3962 6465**

Ønsker Du/I at købe/sælge automobilia - motorlitteratur - ure - kronometre - PH lamper - gl. kameraer - modeltog - legetøj - modelbiler - gl. plakater - litografier - kobberstik - frimærker - postkort - emaljeskilte - knaphulsmærker - uniformer - ordener - medaljer - pins - musikinstrumenter - dukker - dukkehuse - radioer - grammofoner - lakplader - postkort - biografprogrammer eller andre samlerobjekter.

**Vi gør opmærksom på at loppemarkedeffekter er udelukket. Forbehold for ændringer**

Classic Team, Selma Lagerlöfs Allé 17 - 2860 Søborg



## BILER SÆLGES

**Alfa Romeo 1300 Spider Junior 1973.** Fremstår pæn og velholdt. Lædersæder, nyere kaleche, nye tæpper, org, hardtop, org. 4« alufølge, mange dele medfølg. Sælges nysynet og klargjort for 68.000 eller afhentet for 60.000.

Morten Nordskov, tlf. 21664998

**Rover P4 1951. Rover 75 Cyclop. 1955 Rover 75** med 1958 forskærme, 3 liters motor. 1953 **Rover 90.** Der er ingen dansk registreringsattest. **P4** chassisramme, gearkasse, motor. Ovennævnte biler står i Struer. 1953 **Rover 75.** Der er ingen dansk registreringsattest. Står i Grindsted. Andre reservedele til **P3** og **P4** haves. Bilerne skal istandsættes eller kan indgå som dele til andre bilrenoveringer. Kontakt med bud. Bernhard Graakjær, tlf. 97850435, Povl Graakjær, tlf. 75322446. povelgraakjaer@mail.tele.dk

**Plymouth PF 1934.** Velholdt og velkørende veteranbil i pæn stand. Grøn/sort m. original reservehjulskasse. Indregistreret med original handskeplade B8002. Historie medfølger. Omtalt i Veteran Tidende nr. 140 august 1987. Bud modtages. Pris kr. 48.000. Rudolf Frimodt Pedersen, tlf. 75895313.

**Renault Dauphine Ondine 1962.** (Udstyrsmodel). Fin, sjov bil, køreklar til dine ønsketure! Lysbrun-metallic. Århus plader: XA.35.964. Kørt: 97.000 km. Reservedels- & reparationshåndbog medflg. Sælges pga. andre projekter. Pris 16.000 kr. Lars Heiselberg Jensen Tlf. 40153594

**Opel Rekord D coupe (Berlina Model) 1973.** 1½ ejer fra ny. Flot stand, nyere renovering & lakering, nye skærme, døre, hjelme osv. Nul rust. Nyt ledningsnet, ny polstring af sæder. Nye dæk, sorte nr. plader. Mange reservedele medflg. F.eks. ekstra kofangere. Ombytningsmotor 40.000 km. (sjældent bil). Kører fantastisk. Pris kr. 55.000 eller bud! Lars Heiselberg Jensen, tlf. 40153594.

**Triumph Spitfire 1500** årg.77. Samme ejer i 19 år. Velholdt og velkørende. Lavt km. Rød med sort kaleche. Leveres nysynet. kr. 72.000. Jacob Leerhøj, tlf. 39292969.

**Chevrolet roadster 1928.** Meget sjældent bil - den med svigermorsæde - rimelig stand, men skal synes ved ejerskifte. Pris kr. 98.500. Teddy Jensen, tlf. 75667355

**Fiat Venezia 1400 1957.** Pæn og velholdt bil på plader, men skal synes ved ejerskifte. Pris kr. 49.500.

**Wolsley 300 1964,** Rimelig stand, bilen er afmeldt for ca. 2 år siden - nem at syne. Pris kr. 37.500.

**Bentley 1950.** Virkelig en flot bil. Godkendt til limousinekørsel, leveres synet i købers navn. Pris kr. 230.000. Teddy Jensen, tlf. 75667355

**Ford Mercury cab. V8 1966,** Særdeles velholdt eksemplar, automatgear, PB, PS ingen rust. Indtræk, instrumentering og kaleche er som nyt. Perfekt krom. Flere nye dele, bl.a. benzintank, dæk og bremses. Meget ærlig vogn. Detaljebilleder kan mailles. Mørkrød. Klar til syn. + afg. ca. 22.400. Pris kr. 149.000.

Torben Toft, tlf. 44649515. toft.fotografi@get2net.dk.

**Willys Jeep CJ3A 1952.** Armygrøn, overgear, friløbsnav, fin stand motor og karrosseri. Synet dec. 2000 (næste syn 2008). Pris kr. 45.000. Peter Hjort, tlf. 75574499.

**Jaguar MK VIII 1957,** kompl. bil, har ikke kørt i 20 år. Rusten i karros., chassisramme rustfri. Motor tårner fint. Godt projekt eller reservedelsbil. Evt. bytte med dansk XJ6 i samme prislag. Pris kr. 30.000. Martin Suurballe, tlf. 20297117.

**Mercedes 450SL C 1973,** rød, 263.000 km, synet juni 2003, næsten nye dæk (3.000 km.), ny generator og viskersystem. Højre forvange lidt tæret. Pris kr. 150.000. Poul G. Olsen, tlf. 48241920.

**MGB 1977.** Har kørt 20 år i USA + ca. 5 år i Tyskland, motor renoveret, trådhjul. Bilen trænger til en kærlig hånd. Prisen er uden afgift. Kr. 35.000. Andreas Linnet, tlf. 74469850.

**Triumph Spitfire Mk3 1969.** Nye originale sæder, nye bundmætter, renoveret gearkasse, GT-6 bagtøj (327) alle bøsninger skiftet, ny bagfjeder, alle kardankryds skiftet, 5 stk. org. nymalede fælg med nye dæk og 4 meget flotte org. navkapsler, nye dob. karburatorer, sportsudstødning + meget mere nyt. En meget velkørende rød sportsvogn. Pris kr. 69.000. Andreas Linnet, tlf. 74469850.

**Fiat 1100 103D 1960.** Velholdt bil med alle originale dokumenter. Har kørt 76.000 km. Sælges meget billigt pga. pladsmangel. Pris kr. 25.000. Steen Hansen, tlf. 55700623.

**Alfa Romeo Spider 2000** cabriolet, hvid, årg.76, kørt i Californien, meget flot, totalt rustfri, istandsat med fab. nye Weber karburatorer og renoverede bremses, synet nov 2002, u/afg kr. 48.000. Carsten Høgh, tlf. 44486834

**BMW 1602 1973,** hvid m/blåt indtræk. 95.000 km, pæn og velholdt. Sælges pga. pladsmangel. Pris kr. 18.500. Jeroen Duys, tlf. 20204801

**Ford Thames Trader,** ladbil med ruf, en ejer, 120.000 km, lev. nysynet, kr. 28.500.

**Ford Zephyr,** 4. cyl. motor, hvid, en ejer, 140.000 km, lev. nysynet, kr. 39.500. Hans Pedersen, tlf. 87792266.

**Lincoln Premiere 1957 cab.,** altid dansk. Skal totalrestaureres. Medfølger ny cab. i hvid med cylinder, slanger og pumpe. Kan blive en rigtig lækker fullsider. Er født lyserød med trefarvet læderindtræk. Kr. 120.000.

**Pontiac Silverstreak 4-dørs fastback,** importeret fra Canada og derfor næsten rustfri. Skal dog have 2 ny paneler, der medfølger. Der er købt stumper for en mindre formue, bl.a. nyt indtræk, gummilister, kromlister, bremses og styretøjsdele, ny WW dæk osv. Samt en del ekstraudstyr, bl.a. gangstercap, fenderskirt, søgerlygte + en masse mere. Kr. 70.000 uden afgift. Rolf Lodberg, tlf. 20261957/48188427.

**VW 113 de luxe 1200 1959.** Farve paprikarød, nyere loft, bund og indtræk. Pris 35.000.

**VW 113 de luxe 1200 1964.** Cremehvid. 184.000 km. Pris 30.000. Ulrich Thiesen, 62515560.

**Plymouth PB 1932 4-dørs 7-personers.** God komplet bil. Skal restaureres.

**Volvo 444 A 1947.** Ældre restaurering af rustfri bil. Kører fint. Tlf. 40148037.

**Willys Overland Six 97 1931.** Med reservedelsbil. Vagn Nielsen, tlf. 97468898.

**Plymouth 1930 4-dørs i god stand.** Mørkeblå med sort foroven. 4-cyl. Træger. Kr. 75.000. Henning Nørgaard, tlf. 98963072.

**Rover 2200TC 1975.** Måske en af Danmarks flotteste og bedst kørende. Mørkegrøn, sort læderindtr. og valnød. bilen er monteret med trådhjul som er sjældent for denne model. Sorte nr. pl. Har aldrig vinterkørt, ingen rust. Mange reservedele kan medfølge. Leveres nysynet kr. 58.000. Bjarne Andersen. Tlf. 86350465 - 21123299.

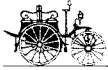
**Renault 16TS** afhentning kr. 1.500. Tlf. 65361383 - 20622616.

**Ford A 2-dørs sedan 1930.** Ca. 5 år til syn. Fin bil. Er indreg. Prisé kr. 63.000.

**Ford A 4-dørs sedan 1930.** Ca. 5 år til syn. Beige med sorte skærme. Fin stand. Er indreg. Prisé kr. 83.000. Aage Hansen, tlf. 75565170 - 40965170.

**VW 113 1956.** Veteranregistreret. d. 15/8-03. 8 år til næste syn. Renoveret fra A-Z. Ingen rust. Blåmetal. Prisé kr. 50.000. Tlf. 60924720 - 24211813.

**Fiat Balilla 508** nyrestaureret og nylakeret. Bent Mark, tlf. 57804172.



**Ford A** 1929 2-dørs, urestaureret men komplet. **Opel P4** 1933 lidt adskilt men komplet og original. **Standard 9** 1934 2-dørs. Fin lille original bil med skindindtræk, let at restaurere. **Opel Kadett** 1937, 2 ejere fra ny, urestaureret, har stået tørt og ikke kørt i 35 år. **Fiat 1500** 1938, 4-dørs sedan, 6-cyl., eneste i DK, urestaureret men helt original. Hindsgaul Madsen, tlf. 64401127-40584612.

**Austin A50 Cambridge** 1955. Urestaureret komplet bil. Pris kr. 12.500 eller højeste bud. Ring og hør nærmere. Tlf. 66181269 - 21474523

#### BILER BYTTES

**Opel Kadett** 1938 km. 135.000, orig. stand, fuld dansk historie, 6½ år til syn, ønskes byttet med **VW 113 de luxe**, **Morris 1000 Super** eller **BMW mc 250 cc**. M. Therkelsen, tlf. 75640951 efter 18.

#### DELE TIL BILER SÆLGES

**Volvo Amazon** 1969, B20 motor, gearkasse, bagtøj og 6 stk. navkapsler. 250.000 km. kr. 500. Jørgen Lindgreen, tlf. 46496031.

**Volvo 142**. Renoveret gearkasse, sælges billigt efter oprydning. Rich. Martensen, tlf. 74672858.

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

**Diagonaldæk** 1976, 4 stk diagonaldæk + 1 til reservehjulet str. 8x14, m. hvide sider, ca. 6 mm mønster. Meget pæne og hele, ingen revner. Har tidl. siddet på Oldsmobile 88 1960. Sælges samlet. Kr. 500. Torben Toft, tlf. 44649515 - 40119515.

Flyttesalg: **Ford A** dele: 1 fortøj komplet, 1 bagtøj komplet, 2 baghjulsbremser komplet, 2 motorer, delvis komplette, 1 koblingshus m. kobling, samlet kr. 2000. **MB 280 (W108)** dele; bagkofanger komplet meget fin, 5 hjulkapsler, 1 topstykke, 2 nye bagfjedre, samlet kr 3000. **Volvo Amazon** dele: M40 gearkasse, 2 hovedcylindre nye, 1 vandpumpe ny, 1 kugleforbindelse ny, div. nye dele, samlet kr 600. Torben Aggerbeck, tlf. 39627147.

**Wind Wings** til åben bil, incl. nye glas med mønster. Fabriksnyt topstykke til **Chevrolet** 1928. Venstre forskærm i god stand til **Chevrolet** 1927-28. Topstykker til **Pontiac** 1926-32 (2-delt). Baglygter, forlygter, trompethorn til **Chevrolet** 1931-33. Tlf. 40148037.

**Renault 4CV** dele. Div. mek. dele. prise fra kr. 50. Tlf. 65361383 - 20622616.

Til **Simca 1301**: 1501 diverse dele både udstødnings- og pladedele m.m. Prise fra kr. 50. Ring for info. Til **Ford Corsair**: bagpanel u. kofanger kr. 125. 1 baglygteglas kr. 150. Til **VW type I**: 2 varmekasser brugte, men i fin stand, stk. 200 eller 350 samlet. Til **Alvis Speed Twenty**: bremsetromler, ankerpl., udst.-manifold m.m. bud ønskes. Til **Volvo 164 B30A**: 1 manifold ind/ud kr. 200. Til **Ford Anglia 105E**: 1 komplet instrumenthus, glas har en revne og 1- og 2-tallet i 120 er væltet, kr. 150. 1 luftfilterhus kr. 150. 1 ventildæksel m. lang studs kr. 75. 2 linser til forblink kr. 25 pr. stk. Til **Ford Cortina mkI**: 1 fin forbro 600. 1 sæt forhjulsbremse belægning, små bremser kr. 75. 1 inderforhjulsløje kr. 50. Til **Citroën GS**: 2 nye Cibie forlygter á kr. 250. 1 venstre dørpanel kr. 125. Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

**Austin Healey 3000** h+v forskærm samt h bagskærm fra AH-Spares. Har aldrig været monteret. Jens Nielsen, tlf. 20243954 - 62218648.

Swapmeet: Efter at have samlet biler og reservedele igennem mere end 50 år, sælger **Børge Kå** ud af samlingen lørdag den 13. marts kl. 9.00-16.00 på adressen Enghaven 2, Udsholt by, 3230 Græsted. Tlf. 48716610.

2 lygter til **Citroën II Traction** + 2 til **AC4** eller **6** + speedometerdele + amperemeter. Køler til **Kløverblad** + originalt horn til **AC6 Six** mærket. Tlf. 32534285.

Til **Fiat 508** 1 stk. toppakning (kobber/asbest nos). Carl Danielsen, tlf. 98373897.

Dele til **Rekord, Olympia, Kapitän, Admiral**. Tlf. 22948839

**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

#### KØBES

**Ford Nyt** 1932 og ældre (Ford T & A) købes. 97 141483. post@poul-hedegaard.dk

**Mercedes W108 280SE** 1970. Jeg mangler 2 horn til min bil. Kun originale. Christian Vollmers, tlf. 40207462.

**Corbin speedometer**, gerne komplet med kabel og drev, god pris gives. Tlf. 40148037.

**Wolseley** serie 3 18/85 1938-46. Alt har interesse. Egon S. Jensen, tlf. 47177113.

**Opel Blitz** dele eller hel bil. Stenplade til **Admiral/Kapitän** 1964-68. Tlf. 22948839

#### Mc

**Ariel Square Four** 1955. Virkelig flot mc restaureret hos Mors Bikes. Skal synes ved ejerskifte. Pris kr. 94.500. Teddy Jensen, tlf. 75667355.

**AJS MS16, 350 ccm**, 1957, flot istandsat med mange nye dele, danske plader, synet jan. 04. Kr. 24.000. Carsten Høgh, tlf. 44486834.

Motor til **AJS** 1931 500cc sideventilet Købes: **BMW** fra 50'erne. 2-cyl. Må være i fin stand. Hindsgaul Madsen, tlf. 64401127 - 40584612.

**Nimbus** 1955 med varesidevogn. Vagn Nielsen, tlf. 97468898.

**NSU Konsul** 1953, mange gode dele haves. Købes: Til **Triumph** 500 cc ca. 1935 benzintank, kobling, forkædekaske m.m. Egon S. Jensen, tlf. 47177113.

Købes: Veteran motorcykel, gerne amerikansk, samt løse dele, alt til **Henderson**. Carl Danielsen, tlf. 98373897.

#### AUTOMOBILIA KØBES:

**FMD's MOTOR** : 1929 nr. 21,24,25. 1931 nr. 8,9. 1932 nr. 27. »Bosch Nyheder«: 1937 nr. 1,2,3 (dubletter haves). »Kør Godt«, tidskrift for **Folkevognskørere**, alle nr. fra 1955 til 1964. Originalt reservedelskatalog til **VW Type 1** fra 1960 - 1961 og 1964. Original reparationshåndbog til **VW Type 1** udgave 1951- 1952 og udgave 1965 bind 2. Anders Thue Andersen, tlf. 45818501 mail : zwitter.anders@mail.dk

Farvekort og opskrifter til engelsk **Ford Anglia** 1953-67 og engelsk **Sunbeam Alpine** 1960-66. Kjeld Munkbøl, tlf. 54705290

#### AUTOMOBILIA SÆLGES:

Originalt reservedelskatalog til **VW Type 2** (bus / kassevogn) fra 1968. Original reparationsbog til **VW 25 HK** industrimotor fra 1953 (svensk tekst). Tekniske meddelelser til **VW Type 1** fra 1960'erne. Bogen »Vær Deres egen Mekaniker« af Harry Jensen fra 1955. Salgsbrochurer til **VW Golf, Passat, Polo, Derby** fra 1970'erne. Fire FDM hæfter omhandlende reparationer, dæk og hjul, ustbeskyttelse, lak og lakpleje fra 1960'erne. Bogen »Biler



fra 1885 til nu« (1957) af Paul Høyrup og Bent Mackeprang. Lille hæfte med arbejdspriser til **VW Type 1** og **Type 2** fra august 1957. »**Bosch Nyheder**« nr. 12 - 13 fra 1941 og nr. 14 fra 1942. »Das Buch« bog om **Folkevognsfabrikken** og den arbejdere 1938 - 1988 på tysk. Gl. numre af Veteran Tidende fra 1983 - 1996.

Anders Thue Andersen, tlf. 45818501  
mail: zwitter.anders@mail.dk

Manualer, reservedelskataloger **Volvo Amazon**, **MB diesel**, **Opel Kadett C+D**, **Rekord E**, **Ascona B**, **Manta B**, **BMC**. Teknisk **Chevrolet** supplement 1929-36. **Populær Mekanik** blandet fra 1950-70 + 100 andre bil- og motorsportsblade fra 1960-85. 50 lastbilbrochurer, 50 personbilbrochurer. Instruktionsbøger **Opel Rekord P1 + A**, **Peugeot 403-504**, **Daf 33**, **Ford Taunus 17M-20M**, **Transit 12M**, **Vauxhall 4**. **Ford last D-model**, **VW 1+2+3** m. flere.  
Tlf. 32534284.

Instruktionsbøger til bl.a. **Riley Elf**, **Wolseley 300**, **Opel P1, P2**, **Rekord A+C**, **Kadett A+B**, **VW Type 2**. Kr. 75. stk.  
Leif Hansen, 55996119.

7 stk. modelbiler fra Franklin Mint. Bl.a. **Zeppelin**, **Mercedes**, **VW**.  
Tlf. 22948839

**DIVERSE**

**Shell** benzinstander 1953 med glasglobe m. lys renoveret til topstand indv. og udv. Ny gummislange, galvaniseret og siden sprøjteleret af automaler. Indbygget barskab, orig.tælleværk. Meget anvendelig til f.eks. udstillinger. Fine detaljebilleder kan mailes. Kr. 14.500.  
Torben Toft, tlf. 44649515.  
toft.fotografi.@get2net.dk

**Opio 600L** 1968 veterancampingvogn. "Ægget". På nr. pl. Egenvægt 550 kg. Renoveret gulv, ruder, tagluge m.m. God funktionel, varme, vand lys, køleskab, gasblus, 12 v og 240 v, toilet. Fortelt, nye hynder og betræk samt gardiner. Originale instruktionsbøger. Kr. 15.000.  
Claus Greve, tlf. 29272444 - 48180928.

**Garage** ønskes til leje til veteranbil i Holstebro eller nærmeste omegn.  
Eigil Visby-Jensen, tlf. 97985469 efter 18.



**Til salg**

Et stykke dansk automobilhistorie sælges. Ca. 1947 Chevrolet roadster med sviger-morklap, bygget på et ½-tonns chassis, så vidt vides af automekaniker Svend Asbjørn i Silkeborg og Arne Svendsen, som skal have kørt løb med den. En rigtig sjov bil, der bør bevares, og bestemt ikke et håbløst objekt. Desværre er papirerne bortkommet.  
Pris. kr. 55.000.  
Rolf Lodberg, tlf. 20261957/48188427



**Til salg**

**OPEL 1.8 ltr. 6-cyl. 4-dørs sedan  
årgang 1931**

Bilen er velholdt og har aldrig været restaureret, men har fået omlakeret skærme og fælge. Har originalt plysbetræk som fremtræder som nyt. Ydelse 32 HK ved 3200 o/m Bilen er køreklar, indregistreret, har instruktionsbog og salgsbrochure.  
Pris kr. 135.000

Niels Petersen Automobiler  
Holsted Park 12, 4700 Næstved  
tlf: 55 72 07 02  
Henvendelse til Claus Petersen



**Til salg**

**Cadillac coupé de ville 1955**

Velbevaret original bil. Sjældent fund, god lak og krom. Kun kørt 88000 miles.  
Pris kr. 120.000 uden afgift.

Ernst Pedersen  
tlf. 66 16 44 25 - 25 30 01 26



**Castrol  
Classic  
Oil**

Traditionelle lavtrensende mineralske motor- og gearolier – afstemt til klassiske biler og motorcykler  
XL 20w/50 • XL 30 • XXL 40 • GP 50



**Castrol  
Valvemaster  
Plus**

Kombinerer blyerstatning med oktanbooster – hæver oktantallet i Grøn 95 benzin til ca. 98 oktan. Testet og anbefalet af Federation of British Historic Vehicle Clubs



**Klassiske  
Castrol  
gearolier**

Gear- og transmissionsolier i den rette viskositet – og med den rette additivering. Straight gearoils til de ældste køretøjer frem til 60'erne – og Hypoid gearoils, der ikke skader komponenter i "rødgods"  
Straight gearoil : ST 90 • D 140 • SP 250  
Hypoid gearoil : EP 80w • EP 90 • EP 140

**Hvad skal din bil eller MC anvende ?**

Tjek instruktionsbogen – eller ring til os. Vi har smøretabeller helt tilbage til 20'erne – også til dit køretøj

**Dansk distributør for Castrol Classic Oils Ltd**

Castrol Classic Oils Ltd, der holder gang i produktion og forsyning af klassiske Castrol produkter, repræsenteres i Danmark af Vantage

Kontakt os direkte – eller find nærmeste forhandler på:

**WWW.VANTAGE.DK**

– hvor du også kan læse mere om alle produkterne

**VANTAGE**

V/ HENNING HJORTH & ROAR ERIKSEN  
TLF. 62 56 22 40  
E-MAIL: CASTROL@VANTAGE.DK

**Afsender:**  
Dansk Veteranbil Klub  
Nærum Hovedgade 3  
2850 Nærum

»Returneres ved varig adresseændring«

**Magasinpost B**



02838 ARC  
DORTE STADIL  
RYVEJ 31  
2830 VIRUM

4825 000  
2830 0 7/11

## Et godt tilbud til DVKs medlemmer



**Redningsabonnement**  
• kr. 174 årligt  
• intet oprettelsesgebyr  
• ingen selvrisiko

Er du medlem af DVK og har du dit veterankøretøj forsikret i RUNA, kan du tegne Falckabonnement til kun kr. 174 om året. DVK har i samarbejde med RUNA Forsikring indgået en aftale med FALCK om redningsabonnement til veteranbiler, veteranmotorcykler og klassiske biler.

- ◆ Abonnementet dækker i perioden 1. april til 10. oktober.
- ◆ Intet oprettelsesgebyr og ingen selvrisiko ved assistance.

Som medlem af DVK kan du tegne alle dine øvrige private forsikringer i RUNA.

- ◆ Ring på RUNAs selvbetjeningstelefon: **33 32 22 00** - åben døgnet rundt.
- ◆ Besøg os på [www.runa.dk](http://www.runa.dk) - og få mere at vide om RUNA og RUNAs forsikringer.  
Du har også mulighed for selv at foretage præmieberegninger.

Ønsker du at blive kontaktet af din lokale tegningskonsulent, så indsend kuponen (gerne som fotokopi) - porto er betalt.

Konsulenten kan rådgive dig, så du får netop den forsikringsdækning du og din husstand har behov for.

RUNA FORSIKRING A/S · Farvergade 17 · 1463 København K · TLF. 33 32 22 00 · FAX 33 15 77 55 · [www.runa.dk](http://www.runa.dk)

### Kun for medlemmer af DVK

- Jeg ønsker at tegne Falckabonnement på mit veterankøretøj.

Reg.nr. \_\_\_\_\_ Reg.nr. \_\_\_\_\_ Reg.nr. \_\_\_\_\_

- Jeg vil gerne kontaktes af min lokale tegningskonsulent for gennemgang af mine forsikringer.
- Jeg er allerede medlem af RUNA.

Stilling: \_\_\_\_\_

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_

Tlf. privat: \_\_\_\_\_ Tlf. arbejde: \_\_\_\_\_

Sendes  
ufrankeret.  
Modtageren  
betaler portoen.



RUNA FORSIKRING A/S

Farvergade 17  
+++ 0857 +++  
1045 København K