

VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



48. årgang - August 2004 - VT nummer 338

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3
2850 Nærum

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

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt
med omhyggelig kildeangivelse.
Oplag: 5500
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:
Ole Emil Riisager
Krogsholmgårdsvej 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 læserbrev
og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens
adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Profes-
sionelle annoncer skal leveres reprøklare.

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
Henning J. Mouritzen
E.W. Neesgaard
Hans Pedersen
Leif Gr. Thomsen

Lay-out, sats

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

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

Bestyrelsen

Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek og museer. Kontakt til medlemmer,
Veteran Tidendes redaktion og pressen.)

Claus Frausing
Højbuken 26, 2730 Herlev
tlf. 44 53 87 00
claus.frausing@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veterantforsikrings-
klubben og Motorhistorisk Samråd.)

Peter Løvstrøm Sørensen
Enghavevej 131, Gårslev, 7080 Børkop
tlf. 75 86 95 10
peter.sorensen@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Budget, bogføring, regnskab, organisationshåndbog og IT)

Henrik Thostrup
Birkevænget 16, 2880 Bagsværd
tlf. 44 44 56 19
henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol)
Erik Mieth (kommitteret)
Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk
tlf. 45 89 13 35
erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Udstillinger, klubartikler og jubileum)

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. 65 94 07 04
leif.andersen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)

Ole Poulsen
Pogemosevej 10, Radsted
4990 Sakskøbing,
tlf. 54 70 03 58
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Mødesteder og mødestedsansvarlige

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Claus Neble, 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

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321
Samme adresse

Vestjylland-Spjald

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

Sønderjylland:

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

Sydøstjylland

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

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Tlf. 4556 5600
Åbningstid søndage kl. 14-17.
Entre for voksne kr. 40. Børn kun i følge med voksne.
Museet betjenes i åbningstiden af frivillige kustoder fra Dansk Veteranbil
Klub. Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4656 5600.

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

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

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

Fyn
Leif Andersen - 65940704

Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark
Hans Pedersen, 8779 2266

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs
Peter Løvstrøm Sørensen
Se under bestyrelse

Ford V8
Birger Blakø
3294 9397

Ford T
Jon Friis Wandall
6390 7040

Jaguar (til 1972)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Bibliotek

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

IT og medlemsregister

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

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

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

Revision

Dorte Stadil
Svend Carstensen

FIVA

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

Klubregistre

Mærkeregistre

FIAT - Førkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189

Jaguar (William Lyons Era)
Claus Frausing
Se under bestyrelsen

Morris
Willibald Farbmacher
4914 5167

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)
Claus Neble
2253 5550

Renault
Kristen Korsgaard
8648 6968

Rover
Henning Helmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
3990 4240

Triangel
Uffe Mortensen
4920 2301

Volvo
Ole Callesen
7456 1611

Sektioner

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn
Fritz Knudsen
6613 6610

Køreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot
Claus Soome Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab
Svend Draaby
3871 3902



Forsiden: Fiat 503 Spider 1927
Foto: Hans Pedersen

Indhold

Din bil versus min bil.....	3
Møder, løb og arrangementer.....	4
Smånyt	5
Klubaktiviteter	6
Bornholm rundt.....	8
Englændertræf i Løgumkloster.....	10
Månedens køretøj.....	12
Gavnø	17
Vauxhall-Bedford Klub Danmark 10 år.....	18
Hanse Rallye i Lübeck	20
Copenhagen Historic Grand Prix	22
Boganmeldelse	27
Eigil Hindsgaul Madsen.....	28
Havnetræf.....	32
Fanø.....	34
Danmarksløbet	36
Velkommen til nye medlemmer	39
Konkurrencen.....	40
Forhåndenværende søm.....	41
Læserbrev.....	42
Veteran Tidende - kommer det lidt sent	42
Rallye Poznan.....	42
Invitationer	43
Køb/salg	45



Din bil versus min bil.

Klubben er som bekendt på god fod med Biblioteksskolen. En gruppe studerende ville i foråret lave et nyt brugergrænseflade-design til os. Det viste sig at være et forslag til en ny hjemmeside og til den ende ville de gerne interviewe et antal typiske brugere af siden. Medlemmer forstås, men typiske?

I statistisk forstand betyder typisk den type eller art, der er flest af i en population. En gruppe med et særpræg, et særligt karakteristikum. Havde Dansk Veteranbil Klub sådan en? Nej vel, men snarere flere.

Vi har for eksempel ham, der skruer, det vil sige ham der reparerer, istandsætter og har olie på fingrene og i håret. Vi har ham der kører, det vil sige deltager i ture og løb og hygger sig i det gode sociale lag. Vi har den historisk interesserede, det være sig i den tekniske, den økonomiske eller slet og ret i hans bils egen historie. Vi har den alment interesserede i emnet, som følger med i, hvad der rører sig på området. Nogle er passive, andre aktive. De fleste er der slet ikke. Men de føler vel et tilhørsforhold, et fællesskab omkring en interesse. Interesse? Er det interessen, der er vores særpræg, medlemmernes karakteristikum? Interessen for bilen? Abstrakt og konkret. Er det den, vi er sammen om? Vi interesserer os for forskellige biler og af forskellige årsager. Den ene årsag er lige så god som den anden og min bil er også lige så god som din.

Sådan opfatter ham med den 'almindelige' bil det ikke nødvendigvis.

Som nu ham, der stod på P-pladsen på toppen af Ballerup Centret forleden og så beundrende på min åbne Jaguar fra 50'erne.

Fin bil du har, sagde han.

Tak, sagde jeg og kvitterede med et lille nik. Interesserer du dig for gamle biler?

Jeg har en veteranbil, sagde han, men ikke så fin som din.

Nå, sagde jeg, hvad vil det sige?

Det er en Cortina fra '72, min morfars. Han døde sidste år.

'Ikke så fin som min' havde han sagt. Selvfølgelig er min Jaguar sportsvogn mere værd i kroner og øre end hans Ford Cortina.

Men ingen af os skulle jo sælge, så hvilken værdi taler vi egentlig om? Havde vi ikke netop de biler, fordi de var dejlige at eje og fordi vi havde personlige oplevelser forbundet med dem? Jeg har ikke min bil, fordi den er 'fin'. Jeg har den, fordi netop den bil engang var uopnåelig for mig. Den er opfyldelsen af en drengedrøm mange år senere. En venden tilbage til noget, man ikke nåede eller ikke magtede dengang, men som lå latent i en. Min nye 'ven' havde sin bil, fordi den havde tilhørt hans morfar og mormor og fordi han havde mange minder om dejlige bilture som barn med sine bedsteforældre. Hans bil havde altså affektionsværdi. Den værdi kan ingen tage fra ham uanset om min bil er 'finere'.

Jeg stak ham den lille folder om hvem vi er, hvad vi vil og hvordan. Tag nu godt imod ham, hvis han kommer engang. Hans bil er nemlig lige så værdifuld som din og det er bilerne vi samles om. Eller hvad?

Vi ses til jubilæumsfesten i Fredericia

Claus Frausing





Møder

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

Der er nogle grænsetilfælde – er det et løb eller en udflugt fra mødestedet? Se derfor hellere efter både i løbskalender og mødekalender.

August

- 17. Kværkeby. Klubaften.
- 19. Spjald. Køretur AFLYST. I stedet almindeligt klubmøde.
- 24. Klippinge. Besøg på lastvognsværksted. Se Klubaktiviteter.
- 28. Egeskov. Bison-safari, se indbydelse i VT 336.
- 28. Kværkeby. Høsttur – start kl. 9!
- 29. Vesterhede – kl. 10! Tur, se Klubaktiviteter.

September

- 7. Egeskov. Biblioteksaften.
- 5. Spjald. Madpakketur, se Klubaktiviteter.
- 9. Børkop. Besøg hos Møller & Jochumsen i Horsens.
- 11. Rødekro – Aktivitetscentret, se Klubaktiviteter.
- 16. Spjald. Klubmøde.
- 21. Kværkeby. Klubaften, besøg af NSU Klubben.
- 27. 18.30 Vesterhede udemøde hos Jørgen Elbæk, Stenderup. Se Klubaktiviteter.
- 28. Egeskov. Klubaften.

Oktober

- 9. Rødekro. Besøg hos Vojens Autoophug. Se Klubaktiviteter.
- 14. Børkop. Klubmøde. Bemærk kl. 19.30.
- 19. Kværkeby. Klubaften. Tur i Australien.
- 21. Spjald. Klubmøde om Castrol olie.
- 26. Egeskov. Klubaften.

November

- 11. Børkop. Klubmøde
- 16. Kværkeby. Klubaften. Besøg af skatteminister Hovmand.
- 18. Spjald. Klubmøde.
- 30. Egeskov. Julefrokost.

December

- 9. Rødekro. Julefrokost. Se Klubaktiviteter.
- 9. Børkop. Juleafslutning.
- 10. Spjald. Julefrokost, bemærk ændret dato.
- 14. Kværkeby. Bemærk dato. Julefrokost.

Løb

August

- 19. Havnemøde kl. 19-20 Ishøj. Se Klubaktiviteter Nærum.
- 19. Køretur til Marmorhuset i Tvis, mødested Spjald.
- 20.- 22. DVK jubilæumsfest i Fredericia. Se VT 333.
- 21.-22. Classic Car Meeting på Ring Djursland. Mærkeklubber udstiller, og prøvekører banen begge dage mellem kl. 12 og 13. Stumpemarked.
- 22. Fjordløbet. Indbydelse i VT 337.
- 26. Ikea-løb, start Vangede. Mødetid kl. 18-19.
- 28. Kværkeby, høsttur.
- 29. Rindsholm. Kl. 11 til 16. Se www.rindsholmkro.dk eller tlf. 86639044.
- 29. Svenstrup Løbet. Indbydelse i VT 334.

September

- 4. Lastbiltræf kl. 10 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.
- 4. Bank-løb. Start kl. 13 Jyske Bank, Nørregade 22, Haderslev. Bemærk tidspunkt.
- 4. Øresundsdysten. Start Helsingør kl. 10. Se indbydelse i dette nr.
- 5. DVK Vestjylland-Spjald, madpakketur. Se indbydelse i dette nr.
- 12. Karensminde ved Grindsted. Veteranstævne og dyrskue kl. 9.30-17. Alle former for motorkøretøjer og stationære motorer velkomne, gratis tilmelding og morgenkaffe, middagsmad, eftermiddagskaffe til én person pr. køretøj. Tilmelding Elna Sørensen tlf. 75322345, karensminde-venner.dk
- 18. Føtex-løbet. Start Odense. Indbydelse i dette nr.
- 25.-26. Bella Centret. Bilmesse og brugtmarked, biler og mc. Forenede Danske Amerikanerbilklubber holder 15-års jubilæumsudstilling. www.bilmesse-brugtmarked.dk og www.fda-biler.dk

Oktober

- 3. Tåstrup Swap-meet, stumpemarked.
- 16.-17. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked kl. 9-17. Tlf. 97221380 og www.bilmesse-brugtmarked.dk

November

- 13. Herning Stumpemarked kl. 8 til 16.

2005

Juni

- 5. Brønshøjløb, 10-års jubilæum.



UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

August

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

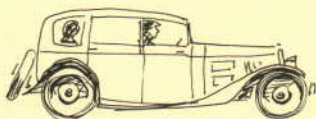
Oktober

6.-10. FIVA World Rally 2004 Athens, arr. den græske veteranbilklub. Program og tilmeldingsblanket på hjemmesiden www.fivawrathens.gr

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

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

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



JYSKE SOMMERAFTENER

Siden midten af maj har en lille flok medlemmer med den succes vejret har tilladt arrangeret hyggeaften hver tirsdag ved Kalø Slotsruin. Den ligger på Mols, tæt ved Rønde.

Uden nogen tilmelding og ganske uforpligtende mødes man ved 19-tiden og det bliver man ved med indtil 1. oktober – og til næste år fra 15. april. Det ser ud til at være en rigtig god ide, hver uge kommer der ny og ikke tidligere sete medlemmer og køretøjer.

NYT FRA MhS

Motorhistorisk Samråd har udsendt sit nyhedsbrev nr. 3/2004, som vi desværre ikke når at bearbejde til dette nummer af VT.

Men man kan læse det på www.motorhistorisk.dk - og emnerne er: Plenarmøde i eSafety Forum. Klassiske amerikanske biler og motorcykler diskrimineres i afgiftsmyldeket. Motorcykelkørsel i "sluttet optog" /kolonnekørsel. Venstrehængt sidevogn på motorcykler. Motorhistorisk Samråds arrangementsforsikring. Samlernummerplader. Med veterankøretøjet på motorvej. Prioriteringsliste og aktivitetsoversigt.

VOLVO-KONTAKT

Der findes som mange ved både en klub for ejere af Volvo personbiler i bredere almindelighed, Dansk Volvo PV Klub, og en specielt for ejere af Amazon. En nybegt ejer af PV 544, David Voravong, er begyndt at restaurere den, men er uerfaren og har derfor oprettet et forum for at få kontakt med ligestillede, eller snarere mere erfarne. Man kan få kontakten på www.voravong.dk/forum

David understreger at det er 100% privat og gratis, og det vil det blive ved med.

MILD GAVEREGN

Nok rummer DVK's bibliotek mange gode sager, men vi er altid glade for tilføjelser og takker de gode givere. I de sidste måneder er der fx kommet en meget stor portion af tyske og schweiziske motortidsskrifter fra de tidlige efterkrigsår fra Martin Lund, med løfte om mere, fra Ole Sommer store mængder Jaguar- og Daimler-litteratur med mere, fra Peter Donsig Pedersen diverse reparationsbøger og en del fotografier fra hans tid som redaktør af MG klubbens blad. Fra John Douglas Petersen DVK's tidlige årsberetninger, som i dag er sjældne, og to bøger af Mike Hawthorn.

Det er også værd at nævne at DVK inden for de sidste år har fået overladt gode ting fra to af dem der har været medlem længst, nemlig en betydelig samling modelbiler fra Hans Jørgen Beier og flere kasser arkivalier fra Ib Wiboe Hansen. Begge er også tidligere bestyrelsesmedlemmer.





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.

Lørdag den 28. august Bison-Safari. Se indbydelse i VT 336.

Tirsdag den 28. september kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag den 26. oktober kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag den 30. november kl. 19.00 (bemærk tidspunkt) julefrokost.

December: Ingen klubaften i julemåneden.

På Egeskov genoptog Finn Vangsgaard i januar biblioteksaftenerne på forsøgsbasis. Der har været 3 til 6 medlemmer pr. aften. Vi holder nu pause til 1. tirsdag i september og håber på lidt større tilslutning derefter.

Venlig hilsen
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Husk bankløbene, se løbskalenderen. Rødekro Aktivitets Center har bedt om vi ville hjælpe med et arrangement lørdag den 11. september kl. 13.00. Det har jeg lovet at vi ville, og lad mig sige det straks at det er meget vigtigt at vi kommer og hjælper dem med det, da de har været særdeles aktive i personkredsen omkring det Center for at vi kunne få "vores" klubhus. Vi skal påregne at kunne køre en lille tur med nogle ældre, men mobile mennesker fra plejehjemmet, svigt mig ikke i den sag, men mød op ved klubhuset kl. 13 lørdag den 11. september, jeg regner med jer.

Vi nupper lige en udendørs mere inden vi går i vinterhi i klubhuset. Den sidste udetur i 2004 går til Vojens Autoophug,

6500 Vojens. Det er en slags udflugt om I vil, Egon Madsen (chefen i firmaet) har inviteret os til at se et moderne autoophug, han vil blandt andet skyde en airback af, så vi kan se, og ikke mindst høre, når det sker. Efter demonstrationen er firmaet vært ved et mindre traktement. Ovennævnte tur starter fra klubhuset i Rødekro lørdag den 9. oktober. Så vi er jo tilbage i den gamle gænge.

Torsdag den 9. december har vi så vores julefrokost, det kommer jo nok til at ligne det sædvanlige med lidt mad, lidt pjat, lidt spil mm. Prisen kender vi ikke endnu, men vi skal nok passe på pengene, så frygt ikke. Men der bliver et andet lille problem, her er tale om FØRST TIL MØLLE osv., vi kan kun være 45 mennesker i rummet, og det gælder altså, der kan ikke komme flere til bordet, så nr. 46 får et problem.

Når frokosten er forbi er der gået et år, og vi må se om andre evt. tager over i 2005. Tak for året!

Med venlig hilsen
Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf. 74415420.

ØSTJYLLAND - RISTRUP

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

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt. 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 sommerklubmøde tirsdag den 22. juni faldt på samme dag som Danmark og Sverige mødtes i EM fodboldlandskamp, så et fremmøde på 10 var flot, incl. de to som kom helt fra Ålsgårde fordi de havde læst i Veteran Tidende om en rundtur til Stevns' seværdigheder med afslutningshygge i Klippinge. De to blev glædeligt overrasket og kommer gerne igen, selv om der langt fra Ålsgårde til Klippinge.

Vores klubmøde tirsdag den 24. august bliver et udemøde, vi skal besøge Henrik Hansens arbejdsplads Nyscan i Køge. Det er et stort lastvognsværksted på Skandinavisk Transportcenter. Vi mødes kl. 18.45 ved Statoil tanken som ligger ved afkørsel 32 på Køge Bugt motorvejen, men ring til mig på 56578205 senest 23. august, så vi ved hvor mange der kommer

Hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 17. august Klubaften – mød i gamle biler.

Tirsdag den 21. september Klubaften. Vi får besøg af NSU-klubben, som fortæller og viser film om NSU biler og motorcykler.

Tirsdag den 19. oktober Klubaften. Hans W. Holm vil fortælle og vise lysbilleder fra en rejse gennem Australien, hvor han også arbejdede. Han kørte i en Vauxball.

Tirsdag den 16. november Klubaften. Vi får besøg af skatteminister Svend Erik Hovmand, som fortæller om regeringens syn på veteranbiler og beskattningen af dem.

Tirsdag den 14. december, bemærk 2. tirsdag i måneden og kl. 18.30. Julefrokost med julehygge som tidligere år.

NB: Husk den årlige høsttur 28. august fra Steffensgård med små prøver, køretur og andet sjovt for hele familien. Vi starter kl. 9.00.

Venlig hilsen
Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

I sommerhalvåret mødes vi kl. 19.00. 9. september. Vi mødes på havnepladsen i Vejle kl. 19.00 og kører straks mod Horsens, hvor vi besøger Møller & Jochumsen på Vejlevej. Hans Schmidt Rasmussen er aftenens vært.

14. oktober: Går vi over til vintertid og



mødes kl. 19.30. Denne aften forventer jeg at vi er på Vandmøllen.

11. november Klubmøde.

9. december: Juleafslutning på Vandmøllen.

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.

Juni-mødet var hos Martin Andersen i Ådum. Martin har omkring 20 flotte Buick'er, den ældste fra 1908, og fire er fra før 1920. Han har historiske nummerplader på næsten halvdelen. Der var mødt godt 20 veteranbiler hos Martin, og vi havde et par gode timer. 25 mand var med til kaffe på Vestergård, deraf to fra den vestjyske afdeling i Spjald, Ejner Kragelund og tidligere mødestedsleder Finn Ristoft Nygård. De var så rundt og så værksted og lager.

Mødet i august bliver søndag den 29. fra kl. 10. Vi mødes på Strandvejen, retning mod Henne, ca. 5 km fra Henne Strand, ved Fidde Bro (min Citroën står i vejkanten). Medbring selv kød mm. til grill. Vi kan lave kaffe derude. Tilmelding nødvendig.

27. september kl. 18.30 mødes vi ved Shell Service Korskroen og kører samlet til Jørgen Elbæk, Stenderup. Hvis der er tid og lyst stopper vi ved en hal fyldt med reservedele. Tilmelding nødvendig til Hans Sørensen, tlf. 75132852 senest 23. september. Venlig hilsen Ove H. Iversen

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Torsdag den 17. juni havde klubben i Spjald knallert- og biltur til Anders Borg, som har en større samling hestevogne. På turen deltog 5 knallerter, 5 biler og 1 motorcykel. På vejen derud nåede knallertkørerne at blive godt våde. Efter et par timers kiggen på de ca. 20 meget fint restaurerede hestevogne var det meget godt at få en kop varm kaffe. Vi siger mange tak til Anders Borg.



Hilsen Anton Sørensen, der også sørger for billederne.

Torsdag 19. august køretur AFLYST – møde i Spjald i stedet.

Søndag den 5. september Madpakketur i det vestjyske – se særskilt indbydelse.

Torsdag 16. september klubmøde.

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

Torsdag 18. november klubmøde.

Fredag 10. december julefrokost. Bemærk ændret dato.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30.

Der er ingen særlige programmer ved møderne i Nærum i maj til september, men kom i gammel bil – og gør opmærksom på hvis du er ny og kommer første gang, så du kan blive budt velkommen.

....

Igen i år er der Ikea aftenløb, se løbskalenderen. 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.

...

Torsdag den 19. august kl. 19-20 Traditionen tro afsluttes sæsonens havnetræf på Ishøj Havn hos vort medlem Søren "Shipman" Jensen, Søhesten 7, hvor vi plejer at hygge os og der vil være kaffe og småkager eller øl og vand. Venlig hilsen Claus Neble og Kim Polte.

... SPIS I KLUBBEN: I Café l'Été serverer "Store Claus" fra kl. 19 "dagens ret", sandwich, gode vine, kolde øl og vand, friskmalet kaffe, kage mm.

Dagens ret i september: Estragon-kylning med råstegte kartofler.



Fra Spjalds knallert- og biltur til Anders Borg.



Klippinge



Kaj Christensens Mercedes-Benz 220S 1957 cabriolet.



Aksel Jensens Mercedes-Benz 170S 1949 cabriolet.



Drømmen om en veteranbil – Lars Legårds urestaurerede Ford A 1930, ombygget til ladvogn.



Aksel Marchers nyrestaurerede Jaguar XK 150 1958.

BORNHOLM RUNDT

Hvert år er Bornholm Rundt et af de største tilløbsstykker og øens natur og de gode arrangører må dele æren for det.

Som altid var der 3.-4. juli deltagere fra "ovre" og fra nabolandene og rigtig mange motorcykler, omtrent halvdelen af de sammenlagt 83 køretøjer.

Alt er relativt, særlig i sommer, men vejret var meget godt med en del solskin. Om lørdagen var der orienteringsløb og spising og dans i Nexø-Hallen, med præmieuddeling. Mod sædvane var Poul Jørss steget af motorcyklen og kom i Ford A og blev nr. 2 efter Rasmus Brandt i Austin-Healey Sprite.

Søndag var der fremvisning af køretøjerne og fællestur, der endte ved Hammershus, hvor der traditionen tro blev serveret røget sild med tilbehør.

Ligeledes helt efter traditionen er billederne fra vores trofaste rapportører Kirsten Jørgensen og Henning Jensen.



Fastboende på Bornholm, som ganske mange af de øvrige deltagere: Jesper Jensens Talbo Lago Baby Sport 1937.



Harly Kristensens Chevrolet 1938.



Det er slet ikke til at vælge mellem alle de dejlige motorcykler – her Ib Gudbergens 1932 BSA 1.000 cc og Ingemar Thulins Monark 500 Sport 1930.



Et geled af Ford A: Ole Jagds '30 coupe, Niels Rudi Pedersens '31 Standard roadster og Harry Larsens 1931 roadster.



Hans E. Jensens Citroën B10 1925.



Richard Andersens Chevrolet 1930 touring.



Jørgen Bakkas MG TF 1954.



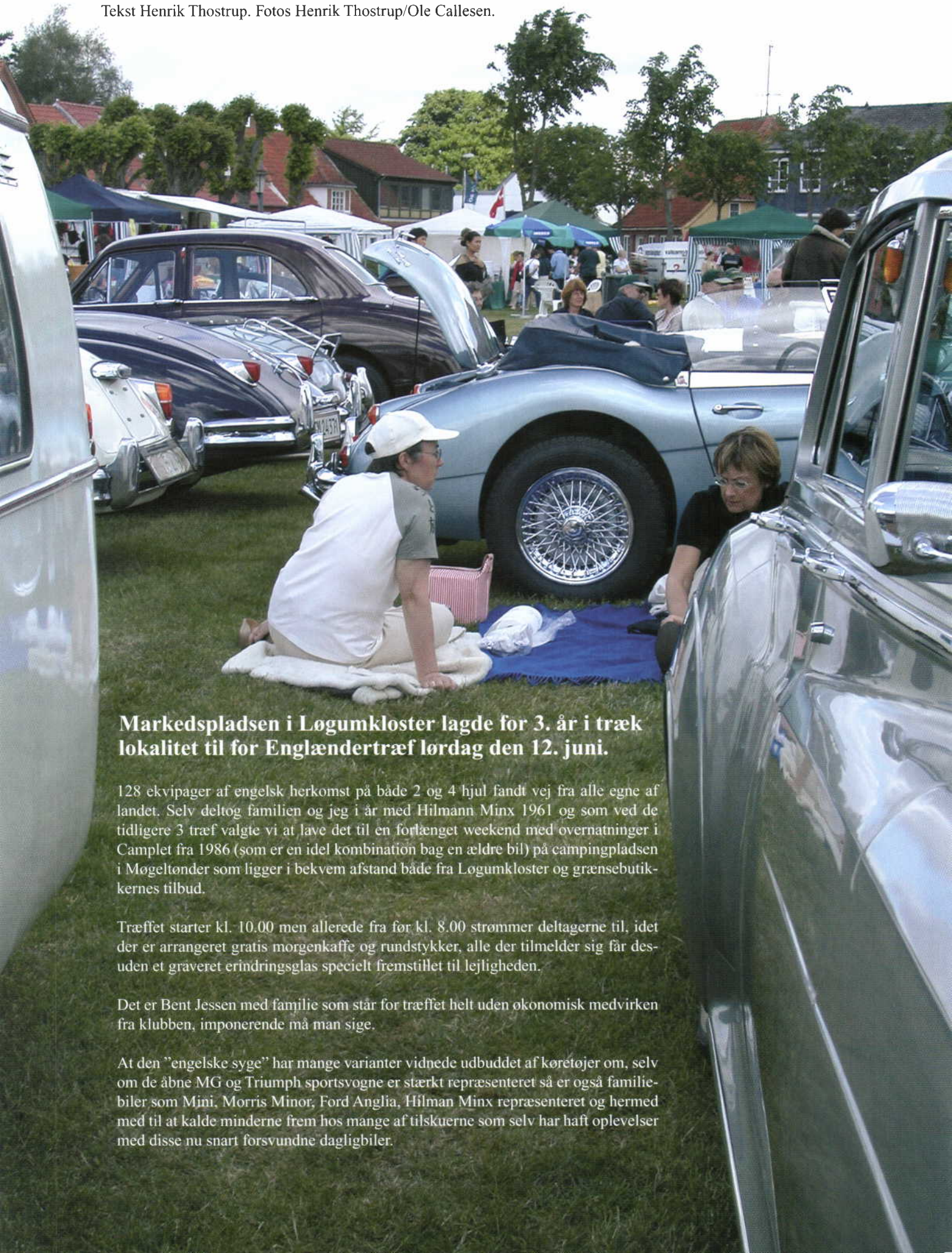
Om søndagen var alle Nimbusserne samlet på række.



Bornholmerne lægger utrolig megen fantasi og energi i de indlagte prøver – her blot nogle få.

ENGLÆNDERTRÆF I LØGUMKLOSTER

Tekst Henrik Thostrup. Fotos Henrik Thostrup/Ole Callesen.



Markedspladsen i Løgumkloster lagde for 3. år i træk lokalitet til for Englændertræf lørdag den 12. juni.

128 ekvipager af engelsk herkomst på både 2 og 4 hjul fandt vej fra alle egne af landet. Selv deltog familien og jeg i år med Hilmann Minx 1961 og som ved de tidligere 3 træf valgte vi at lave det til en forlænget weekend med overnatninger i Camplet fra 1986 (som er en idel kombination bag en ældre bil) på campingpladsen i Møgeltønder som ligger i bekvem afstand både fra Løgumkloster og grænsebutikernes tilbud.

Træffet starter kl. 10.00 men allerede fra før kl. 8.00 strømmer deltagerne til, idet der er arrangeret gratis morgenkaffe og rundstykker, alle der tilmelder sig får desuden et graveret erindringsglas specielt fremstillet til lejligheden.

Det er Bent Jessen med familie som står for træffet helt uden økonomisk medvirken fra klubben, imponerende må man sige.

At den ”engelske syge” har mange varianter vidnede udbuddet af køretøjer om, selv om de åbne MG og Triumph sportsvogne er stærkt repræsenteret så er også familie-biler som Mini, Morris Minor, Ford Anglia, Hilman Minx repræsenteret og hermed med til at kalde minderne frem hos mange af tilskuerne som selv har haft oplevelser med disse nu snart forsvundne dagligbiler.



3 x Triumph. Øverst BSA Lightning.



MG Magnette midt 60'erne på originale skilte og endda med autmatgear.

Singer Le Mans 1934

Hvem husker ikke Morris Marina og Austin 1100 fra 60'erne og begyndelsen af 70'erne, af over 50.000 solgte er kun et fåtal tilbage og derfor en glæde at se et velbevaret eksemplar, det samme kan man jo også sige om Ford-modellerne, Vauxhalls biler som vi desværre ikke så nogen af, for ikke at tale om de mange varianter fra BMC-koncernen i øvrigt, eller hvad med Rootes-bilerne, husket af mange men nu sjældent set i klubregi.

Med nu en halv sommer, hvor millimeter nedbør har været på manges læber, måtte vejret siges at arte sig fra den pæne side, kun en enkelt kortvarig byge betød at der skulle slås nogle kalecher op og trækkes i regntøj.

Herfra skal lyde en tak til Bent og hans hjælpere og selvfølgelig har familien her allerede booket den 11. juni 2005 til næste års Englændertræf i Løgumkloster.



Triumph Stag.

Mini, Morris Minor, Austin A50 - 1954, Ford Anglia.



Austin A 40 Somerset primo 50'erne, nys færdigrestaureret.



Rover, formentlig lige efter krigen, i baggrunden MKP Petit campingvogn.

Fiat 503 Spider 1927

Tekst og foto: Hans Pedersen

Fiat er en af de mange bilfabrikker, der allerede har fejret sin 100-års fødselsdag. Det hele tog sin begyndelse i 1899, da fire unge mænd mødtes på en cafe i Torino i Italien. Som så mange andre var de meget optaget af den begyndende automobilindustri. De fire mænd var Giovanni Agnelli, Cesare Goria Gatti, Emanuele di Bricherasio og greve Roberto Biscaretti de Ruffia. De drøftede biler til langt ud på natten og enedes om at de selv ville fremstille biler. Den kommende bilfabrik skulle jo have et navn, og det blev Fabbrica Italiana Automobili Torino, forkortet til det kendte FIAT, som blev registreret allerede i 1906.





Nu havde man i det mindste et navn til en bil, men en bil havde man absolut ikke. Giovanni Agnelli havde mange gode forbindelser, bl.a. til en mand ved navn Giovanni-Battista Ceirano der havde et lille værksted og allerede havde fremstillet en prototype af en lille bil.

Bilen var ude at køre så tidligt som i 1899, og den bar det engelsk-klingende navn Welleyes og var konstrueret af Faccioli. Også Agnelli havde bemærket det lille køretøj, og det nystartede F.I.A.T. (som det blev skrevet dengang) købte simpelt hen Ceiranos lille værksted inklusive prototypen af bilen. Medarbejderne fulgte også med, og blandt disse var den senere bilproducent Vincenzo Lancia, der forlod F.I.A.T. i november 1906 og grundlagde sin egen virksomhed. Agnelli ændrede lidt på bilen, og den blev så præsenteret som den første Fiat.

Prototypen havde Ceirano oprindelig forsynet med en 2-cyl. 3,5 hk hækmotor på 697 ccm og med remtræk. Agnelli kasserede remtrækket og forsynede bilen med kæde-træk. Der blev monteret et karrosseri med to modstillede bænkesæder fra karrosserimageren Alessio. Bilen havde ikke et rat men var stangstyret.

Begyndelsen var svær, og man havde også underskud. Der blev kun solgt 8 biler fra den første serie. Da bilen i 1900 fik lidt mere motorkraft blev der solgt 24 stk. Den var også forbedret med et rigtigt rat og et baggear, som de første ikke havde.

Fabrikken kopierede utroligt meget i begyndelsen, og fabrikkens første konstruktør, Aristide Faccioli, forlod firmaet i protest mod at blive sat til at plagiere andres konstruktioner. Han blev erstattet af Giovanni Enrico, der var civilingeniør og som havde haft ansvaret for bl.a. det elektriske lys på Torino-udstillingen tilbage i 1883.

Man kopierede i stor stil Mercedes, som blev anset for den mest avancerede bilfabrik. Et engelsk tidsskrift gik så vidt som til at skrive, at Fiats biler var italienske versioner af Mercedes.

Fiat deltog aktivt i motorsport, og listen over løb man deltog i er lang, og mange løb blev vundet.

Mange forbinder Fiat med mindre bi-

ler, og det er vel også det de i dag er mest kendt for. Men i tidens løb er der blevet fremstillet store Fiat modeller, såvel med 4-cyl. motorer som med 6-, 8- og 12-cyl. motorer. En skøn lille Fiat mange kan huske er Fiat 500 fra perioden 1936 – 1948, den der blev kaldt "Mariehønen". En fin lille coupe med en sideventilet motor på 569 ccm. Den blev fremstillet i 122.016 eksemplarer. Blev afløst en model med topventilet motor, og lidt senere blev den moderniseret en smule med bl.a. en ny frontgrill.

En anden meget berømt efterkrigsmodel er Fiat 1100, den første Fiat der blev solgt i mere end 1 mill. eksemplarer. Den nedstammede i lige linje fra den oprindelig sideventilede 508 Balilla, som kom i 1932.

Går vi op i nyere tid husker mange også de populære Fiat 500 Nuovo, 600, 850, alle med hækmotor.

Når man sådan kigger på Fiats historie, så er det interessant at støde på andre særdeles berømte italienske navne. Lancia er allerede nævnt, og som mange allerede ved, ja da blev Lancia overtaget af Fiat i oktober 1969.

Vincenzo Lancia var allerede død af et hjertetilfælde i februar 1937.

Enzo Ferrari interesserede sig også for biler, og i vinteren 1918-19 havde han søgt arbejde hos Fiat, men fik ikke jobbet.

Ferrari grundlægger sin egen berømte fabrik i 1940, og har fremstillet mange, mange berømte sports- og racerbiler. Også her kommer Fiat ind i billedet, eftersom de overtager kontrollen af Ferrari i 1969.

Også Simca har meget at gøre med Fiat, thi i 1924 sendte Giovanni Agnelli fra Fiat den unge Teodore Enrico Pigozzi (1898-1964) til Frankrig, hvor han skulle købe jernskrot til Fiat. Han nøjedes dog ikke med at købe jernskrot, han slog sig ned i Frankrig og blev derfor i 1926 generalrepræsentant for Fiat i Frankrig. I 1932 begyndte han at producere Fiat Balilla i nogle hangarer. Det var en ren samlefabrik, idet alle komponenter kom udefra. Indtil udgangen af 1934 blev der samlet ca. 29.000 biler.

På det tidspunkt køber han den tidligere Donnet fabrik i Nanterre og opretter sit nye firma, Société Industrielle de

Mécanique et Carrosserie Automobile – forkortet til SIMCA.

Simca køber andre virksomheder op, bl.a. fransk Ford og Talbot. Den 1. juli 1970 overtog Chrysler Simca, og det nye navn var nu Chrysler France. I 1978 køber Peugeot Chrysler France samt Chrysler UK (England) og Simca navnet forsvinder helt i 1981. Simca, der i realiteten var en fransk Fiat.

Et andet berømt fransk navn støder vi også på i forbindelse med Simca, nemlig tuningseksperter Gordini. Han havde haft nogle biler under behandling, og samarbejdet med Simca varede indtil 1951, da Gordini blev selvstændig, dog med nær forbindelse til Renault. Også tuningseksperter Abarth arbejdede for Simca, og hans firma Abarth & Co. blev overtaget af Fiat i 1971. Vi er mange der husker de små rappe Fiat Abarth 600 fra de danske racerbaner i 1960'erne.

Det var også i 1951 den første Simca Aronde kom på markedet, og med den blev Simca teknisk selvstændig, selv om modellen var tæt beslægtet med Fiat 1100.

Men tilbage til Fiat. De første år var produktionen meget lille. I 1901 blev der solgt 73 biler, i 1903 134 biler og først i 1906 var solgt på mere end 1000 biler. Det var mere end f.eks. konkurrenterne Isotta Fraschini og Itala, men småting i forhold til f.eks. Ford Motor Company. I 1912 fremstillede Fiat således ca. 3.000 biler, hvor Ford fremstillede over 170.000 Ford T. Europas dengang førende bilfabrikker fremstillede tilsammen kun 20% af Fords årlige produktion.

Første verdenskrig kom Fiat til hjælp. Fiats 2,8 liters Tipo 2B model blev valgt som stabsvogn til hæren, og der blev fremstillet over 10.000 stk. i årene 1912-1920. Fiat var under krigen også beskæftiget med at fremstille ambulancer, lastbiler og flyvemaskiner. Der var gang i hjulene, og Fiat kom økonomisk meget flot ud af krigen. Det gav Fiat den nødvendige økonomi til at bygge Europas mest moderne bilfabrik.

Fabriksanlægget i Lingotto i Torino blev færdigt i 1922. Fabrikken var på 5 etager, og speciel derved at der på taget blev bygget egen testbane med en længde på ca. 1600 meter og en bredde på 40 meter. Banen var anlagt med



stærkt hældende kurver, således at meget store hastigheder kunne opnås. Ved indvielsen af fabrikken beskæftigede Fiat mere end 60.000 mennesker. Fra den ny fabrik kom bl.a. den populære Fiat 501. Den blev fra 1919 til et par måneder ind i 1926 fremstillet i 67.710 eksemplarer og blev som sagt meget populær. Herhjemme var en hel del i brug endnu efter Anden Verdenskrig. 1927 var det sidste produktionsår for den kortlevede Fiat 503, der med de tilsvarende større modeller 507 og 512 i begyndelsen af 1926 afløste de mekanisk identiske 501, 505 og 510, som alle på det tidspunkt allerede var meget antikverede. Desværre havde Fiat for at kunne sænke priserne forringet materialevalget mærkbart fra og med årgang 1925, og satte dermed noget af den goodwill over styr som mærket havde fået opbygget med modellerne 501, 505 og 510 da konceptet var nyt. I begyndelsen af tyverne spøger kæmpebilen 520 (ikke at forveksle med den senere 520) Super-Fiat med en topventilet V12 motor på omtrent 7 liter, der blev næppe lavet mere end 5 eksemplarer, og ingen vides at være bevaret. Derimod var 519, 1922 til 1927, med en topventilet 6-cylindret motor på 4.766 cc, en ganske populær prestige-vogn, herhjemme anvendt af blandt andre Christian X, Kronprins Frederik og tømmerhandler Harald Simonsen – far til den berygtede ”minister” Erna Hamilton Hermansen. Fiat lavede også adskillige sportsversioner af alle modeller og en hel del særlige racerkonstruktioner. Med nykonstruktionen 509 i 1925 – knap en liter, overliggende knastaksel - forsøgte Fiat at erobre markedet for små biler, men modellen slog ikke rigtigt an og blev måske også lanceret før den var færdigudviklet. Så også 509 blev kortlivet, selv om Fiat forsøgte at forbedre den med 509A. Herefter slog Fiat helt om til amerikansk-prægede, gumpetunge modeller som 520, med en masse afledninger (521, 522, 524 m.fl.) efterhånden, i 1929, også den mindre 514, der nok var tænkt som den virkelige afløser for 501 og 503, men heller ikke den blev nogen succes. Endelig kom der gang i det igen med 508 Ballilla, der var stamfaderen til 1100, om end først med en sideventilet motor.



Fiat 508 Balilla (navnet betyder ”den lille modige”) lignede faktisk en Chevrolet fra 1930, dog meget mindre. Balilla var også den første Fiat-bil, som blev sat i serieproduktion udenfor Italien. Det skete under forskellige navne. I Frankrig stod Simca for produktionen, i Tyskland var det NSU, i Tjekkeslovakiet var det Walter og i Polen Polski-Fiat.

Og nu nærmer vi os månedens køretøj Fiat 503 Spider, der har mange ligheder med Fiat 501. Chassiset har en lidt større sporvidde og akselafstand, og motoren har en smule mere kompression og et højere omdrejningstal. Fiat 503 blev fremstillet i 1926-1927 og man nåede at fremstille ca. 42.000 stk. i denne relativt korte periode. Fiat 501 var i produktion i tre gange så lang tid, og nåede som nævnt kun 67.710 stk. Hele familien 501 har speederen mellem bremse- og koblingspedal og er højrestyrede biler med såvel gearstang (kanalgear) som håndbremse til højre, op ad væggen, og føreren skal derfor ind fra venstre side. Nogle sene serier af 505 og 510 kunne vist nok fås med gearstangen i midten, men 509 var den første Fiat som var født venstrestyret. Til sidst på året 1924 havde alle modellerne smalle, højtryks vulstdæk, for 501 var det i størrelsen 760x90, derefter blev det ballondæk i 730x130, og samme størrelse har 503. I det ydre ses tydeligt forskel på årgangene 1926 og 1927, den første har samme type forlygter som 501, den anden som 520. Månedens køretøj var i sin tid ejet af for længst afdøde DVK-medlem Niels Lystrup. Han havde skilt bilen ad, og var så småt begyndt på at renovere den. Pga. tiltagende sygdom solgte han i 1983 sine veteranbiler, og denne Fiat 503 Spider blev solgt til Nils Kjærgård i Birkerød. Den blev renoveret færdig i løbet af ca. 3 år, og Nils Kjærgård har formentligt brugt ca. 3800 timer på den krævende opgave. I Danmark er der i dag ikke engang en håndfuld 503'ere tilbage, så den er mere sjælden end 501'eren.

Bilen har altid været i Danmark, og af papirerne kan følgende ejere nævnes:

Fra ny indreg. med nummerplade A 8291 i Københavns Amts Nordre Birk.



Den 15.5.1951 i Roskilde med nr. A 944

Den 3.8.1951 i København med nr. K 13.759

Den 26.4.1954 på Frederiksberg med nr. A 3034

Den 25.6.1954 i København med nr. K 86.119, og her ved vi at ejeren var bådfører Brandt, Århusgade på Østerbro.

Bilen bliver synet og godkendt den 28.11.1957 til toldassistent Knud Warrer, Flensborggade 11, København Ø, der får den registreret den 28.12.1957. Måske var Knud Warrer den sidste egentlige bruger af bilen.

Nuværende ejer er Fiat forhandler Willy Nielsen i Bedsted, Thy, der købte bilen på en auktion i Holstebro. Den var jo som ny ved købet, så Willy har ikke behøvet at gøre noget som helst ved bilen, der i dag står side om side med nye Fiat modeller i udstillingen, og således

viser publikum de sidste ca. 80 års udvikling inden for bilproduktion.

Da vi besøgte Willy stod den gamle Fiat ved siden af en helt ny Fiat Multipla, og kontrasten var enorm.

Fiat har bestemt været særdeles aktive siden det hele begyndte i 1899.





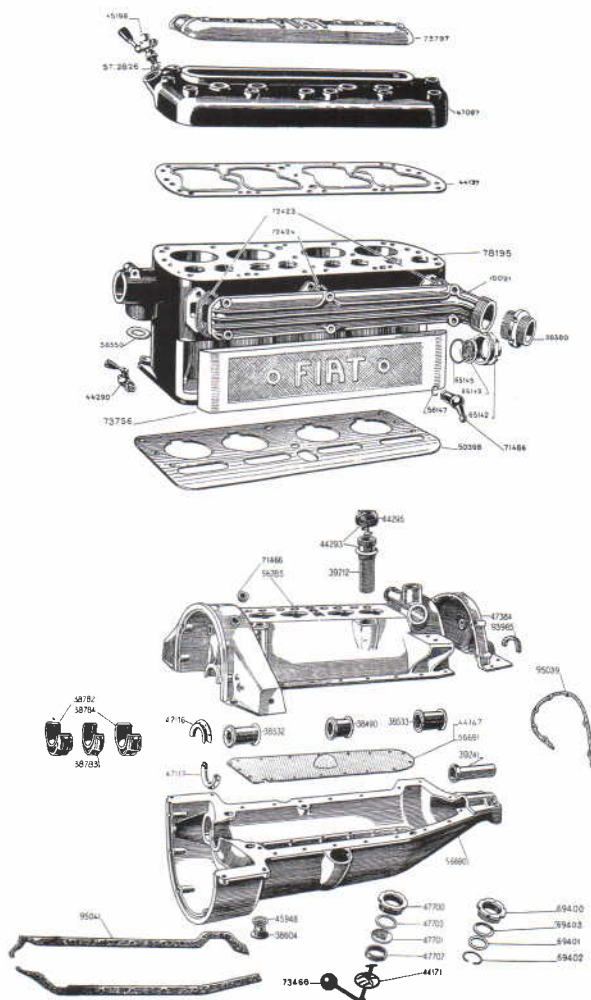
Tekniske specifikationer:

Længde	3750 mm	4555 mm
Bredde:	1620 mm	1765 mm
Højde:	1600 mm	1396 mm
Akselafstand;	2750 mm	2700 mm
Sporvidde:	1400 mm	1500 mm
Egenvægt:	1.050 kg	1325 kg

Til sammenligning: Peugeot 406

Motor:	4-cyl.vandkølet, sideventilet. Krumtaphus med 3 punkts motorophæng, bundkar, gearkassehus og ventilator fremstillet i en kvalitetslegering af aluminium. Vandpumpe, karburator, oliepumpe m.m. fremstillet af metal, og der blev ikke sparet på kobber, messing og bronze.	
Slagvolumen:	1.460 ccm	
Boring:	65 mm	
Slaglængde:	110 mm	
Ydelse:	27 hk ved 3000 omdr./min.	
Tophastighed:	75 km/t	
Gearkasse:	kanalgear, 4 frem og 1 bak	
Kobling:	mangepladet halvvd kobling	
Transmission;	baghjulstræk	
Bremser:	mekaniske 4-hjulsbremser. Separate bremsebakker bagtil for henholdsvis fod- og håndbremse	
El-anlæg	12 volt med højspændings magnettænding	
Hjul:	stållaterhjul, type Sankey, med 730 x 130 vulstdæk	
Produktionsantal:	42.421 stk. af alle typer 503	
Pris i 1927:	ca. kr. 6.200,- mere end 2,5 gange så meget som en tilsvarende Ford T, men blot et par år før havde en åben Fiat 501 kostet 10.000 kr. - 4 gange så meget som en Ford T.	
Importør:	De Forenede Automobilfabrikker (Triangel) som i 26 overtog importen fra Skandinavisk Automobil- og Transport Co.	

Som det ses af prisen var Fiat en ret dyr bilen i 1926-1927, hvorfor der også kun blev solgt 265 Fiat biler her i Danmark i 1926.



Den karakteristiske motor, som gik i arv fra Fiat 501 til 503. Blok, topstykke og udstødningsmanifold er jern, alt andet aluminium, også detaljer som den fikske afdækning af tændrørsledningerne og dækslet med fingerskruer til ventilerne. Læg mærke til oliemåleren, et lille vindue i bundkarret med viser, aktiveret af en flyder. På de første ca. 4 årgange var manifolden faststøbt, derefter påboltet som her. De tidligste 501 havde en elektromagnetisk, automatisk choker i et hul bagest i klokken (husk på at den blev lanceret i 1919). Derefter blev der bare sat et net i hullet, men luften blev altså stadig delvis trukket ind den vej og dermed opvarmet.



VT siger tak til Willy Nielsen for præsentationen af den flotte Fiat 503.



GAVNØ

Kai Wredstrøm
var på Gavnø 20. juni
og tog billeder.





Vauxhall-Bedford Klub Danmark 10 år

En beretning om en klubs opståen og stiltfærdige succes

Af Henning J. Mouritzen.

Vauxhall-Bedford Klub Danmark fejrer 20/8 10-års jubilæum og vi lader i den anledning formand Rigo Larsen, Ugerløse, fortælle:

Ved indførelsen af skrotpræmie i 1989 kom der mange biler frem i dagens lys, også flere Vauxhall, disse havde ofte været hensat i årevis og derfor var det nødvendigt at noget blev gjort før det var for sent. Jeg arbejdede på Storebælts-færgerne og under samtaler med kolleger fik jeg den ide, at der burde oprettes en klub for disse vogne, jeg havde ikke prøvet sådan noget før og begyndte med at sætte sedler under viskieren på de få biler der stadig var i drift, desuden fandt jeg på at sætte en lille annonce i FDM's blad "MOTOR"; FDM var beredvillig og mange læste jo denne lille uanseelige annonce, for telefonen kimede jævnt hen i tiden der fulgte, dette var 1990. Efterhånden var der samlet henvendelser fra 47 interesserede og i 1991 skrev jeg til dem alle og måtte bede om en slags forhåndskontingent på 50 kroner for at sætte det hele i gang. Flere var villige til at gøre noget for sagen, bl.a. Peter Christensen, Silkeborg og Willy Andersen, Ådum, der begge påtog sig flere opgaver med at få sat tingene på hjul så at sige.

Den stiftende generalforsamling foregik 20/8 1994 i et sommerhus ved Knivkær Strand på Storebæltskysten, tilstede var 4 personer som blev til en 4-mands bestyrelse og sådan har det kørt flere år frem. Vi har altid lagt vægt på at såvel Vauxhall som Bedford er velkomne, uanset om den er bygget på samme bånd!

Rigo Larsen har i tidens løb samlet dele fra vel 20-25 PA, dvs. Velox og Cresta og disse dele kommer nu medlemmerne til gode.

Ret kort tid efter starten var vi pludselig omkring 100 medlemmer og nu er



Vauxhall Light Six ASY 1934 tilhørende John Mullen, England. 1.782cc topventilet seks.



Vauxhall Light Six cabriolet DX 1937 tilhørende Brian Davey, England. Bilen er en af kun to overlevende på verdensplan.

vi ca. 240 medlemmer. Vi holdt det første træf ved Fjelsted nær Vejle i 1996. medlemsskaren er jævnt fordelt i landet, dog med hovedvægten på Jylland og tildels Fyn, men også Sverige, Finland, Holland, England, Grønland og Australien er repræsenteret i medlemsskaren. Den norske klub gik langsomt i opløsning og deres medlemmer er for manges vedkommende nu medlemmer hos os.

Vi har altid bestræbt os for at have en afslappet og uformel omgangstone ved vore træf og i det hele taget os imellem, det skyldes måske, at vores vogne ikke

har særlig høj status i manges bevidsthed, men vi mener dog at der også skal bevares vogne som den jævne mand har haft.

Hos vore medlemmer er der ca. 60-70 stk. Bedford lastbiler og der er ca. 150-200 stk. Vauxhall i mange modeller, hvert år får vi ca. 8-10 nye medlemmer og ofte tror vi at nu kan der ikke være flere vogne vi ikke kender til og alligevel dukker der pludselig førkrigsvogne op som vi ikke kendte.

Redaktør og spindoktor Freddy Lausen forsætter:

I jubilæumsåret, havde vi 13. juni udstilling i Tivoli som den kun 3. veteranbilklub i Danmark, kun Bentley og Ferrari har udstillet før. Vi har også fået en sponsoraftale med DFDS hvor vi får rabatter på færgebilletten til England for vore medlemmer.

Efter at vi har fået en ordentlig hjemmeside er interessen stigende og flere henvendelser fra andre interesserede, som vi ellers ikke kunne have nået, er resulteret i et medlemskab, vi er stærkt interesseret i kontakt med andre Englænderklubber for fælles arrangementer, eller andre bilklubber i øvrigt, alt sammen noget der er muligt på grund af vores stadige kontakt med presse og andre parter.

6. internationale Vauxhall –Bedford træf i Egerup ved Skælskør 11. -13. juni.

Træffet var utrolig succes, ikke mindre end 72 køretøjer kom fra de ovennævnte lande og et bredt udvalg af køretøjer i enhver alder mødte op. Særligt glædeligt var det at se vor britiske nabo-klub Vauxhall–Bedford –Opel Association møde med flere meget sjældne førkrigsvogne, det var for manges vedkommende den første gang de var uden for England og alle udtalte at de følte sig hjemme, nød Danmark og den venlige stemning der herskede overalt hvor de kom frem, flere vil meget gerne komme på ferie her igen. Sekretær Berry Harvey fortæller at det nu medfører, at V-B-O association nu vil deltage i flere europæiske træf. Bl.a. køres til 7. træf i Holland 5.-7. maj 2005 og igen i Sverige i 2006, alt sammen noget nyt og spontant opstået af disse kontakter.

Udstilling i Tivoli 13. juni.

Vore Britiske kolleger har i flere år udstillet deres vogne i Vauxhall Gardens, London, og vi syntes det kunne være morsomt, om vi kunne gøre noget tilsvarende; Tivoli var meget positivt overfor tanken, så en aftale kom i stand.

I Tivoli deltog 31 biler, mange fra England, der har de en tradition for at mødes i Vauxhall Gardens til udstilling, men at de skulle til Tivoli havde de dog aldrig tænkt sig. En lang kortege kørte fra Sydsjælland direkte til Tivoli, der er almindeligvis ca. 20.000 mennesker i Tivoli og redaktør Freddy Laursen talte med ikke mindre end 12 nationaliteter, bl.a. de traditionelle japanere, flere ringede via mobiltelefon til andre der stod udenfor og bad dem komme ind på Plænen. En anden klub havde træf andetsteds også de mødte op til dette arrangement.

Se i øvrigt hjemmesiden vauxhall-bedford-klub.dk der giver meget information om klubbens virke.

Skulle du have lyst til nærmere information og evt. medlemskab, der kun koster 175,- kr./år, så kontakt gerne Freddy Laursen tlf. 87 26 00 72 eller send en mail på: postmaster@vauxhall-bedford-klub.dk. Vores hjemmeside er: www.vauxhall-bedford-klub.dk

Vi ønsker et venskabeligt tillykke med jubilæet og håber på mange gode år for Vauxhall-Bedford Klub Danmark.



Vauxhall Victor F 1961 tilhørende Leif Nørgaard. Vognen blev trukket frem sidste år efter årtiers opbevaring, undervogn gennemgået og monteret med nye dæk, synet og godkendt uden anmærkning, hele synspersonalet i Viborg stod i en ring om vognen.



Bedford lastbil tilhørende Michael Petersen, Fuglebjerg - lige trukket ud fra skoven... Bedford'en var meget populær engang blandt små vognmænd overalt i landet.



Bedford lastbil 1934 tilhørende Michael Petersen, Fuglebjerg. Med danskbygget førerhus (Oscar Madsen?)



Bedford J bus stadig i drift hos en ungdomsskole på Midt-sjælland.



Vauxhall Wyvern korrekt restaureret og til salg, pris ukendt.



HANSE RALLYE I LÜBECK

Marquetten ved Østersøkysten. Bemærk Lis i tyvertøj.

AF LIS OG GERT HANSEN

På foranledning af den lokale Landesgruppe OSTSEE af Deutscher Automobil-Veteranen Club og i samarbejde med Norsk Veteranvogn Klubb blev der inviteret til det første Hanse Rallye i de tre dage 27. til 31. maj for biler ældre end 1930. Indkvartering på Hotel Scandinavia i Lübeck i de fineste rammer. 52 ekvipager blev fremvist under total norsk dominans, idet 35 af veteranbilerne kom fra Norge. 11 kom fra Tyskland og 6 fra Danmark.

Det var en samling usædvanlig flotte og gamle biler. 14 var fra før 1914 og den ældste var en Cadillac 1904, ført af den norske formand Trygve Krogsæter. Han var den norske organisator og blev ved afskedsmiddagen hædret med en gyselig mega-pokal. Denne gamle Cadillac lod sig tydeligt identificere på motorlyden. Med kun én cylinder lød

den som en gammel fiskerbåd. Den fulgte godt med de første dage, men udgik på tredjedagen med tændingsproblemer. Den ældste danske bil blev ført af Martin Andersen fra Tarm. En fuldstændig original Buick 25 fra 1913. Lakken var original og motoren var aldrig hovedrepareret. Den kørte som en drøm de to første dage, men fik åndenød ved magneten på tredjedagen.

Af helt ekstraordinære veteraner kan nævnes en Bugatti type 23 torpedo fra 1925, en Packard 1928 roadster, en Graham Paige 822 1929, 2 stk. Pierce Arrow, hvoraf en club sedan fra 1930, ført af Hans Peter Nielsen fra Danmark. En kæmpe Maybach Zeppelin 1932 med 12 cylindre (det med før 1930 blev åbenbart ikke taget bogstaveligt. Red.) De øvrige danske deltagere var Claus Erik Neble i åben Morris Minor 1934, Jørgen Sjøntoft i en perfekt Austin Seven 1935. Den led i begyndelsen af strømmangel, men kom på benene senere i løbet. Mogens Nyman i Ford A

1929 roadster førte sikkert de første dage, men røg så ind i fordeleproblemer. Dem klarede en natlig reparation, men Mogens mødte til morgenmaden ved den fornemme Mercedes-Benz-forhandler både for sent og med olie op til håndleddene. Undertegnede med frue kørte fra Gråsten til Lübeck i vor Buick Marquette 1929. Den gik som en drøm de tre løbsdage, men på hjemvejen løb svømmeren over og der kom snavs i dyserne, således at de 200 km hjem foregik med chokeren fuldt udtrukket.

Ruterne var planlagt med vægt på naturen og de sædvanlige konkurrencer var nedprioriteret. Første dag kørtes ca. 100 km over Warnemünde gennem Mecklenborg (det tidligere DDR) til Wismar med udstilling af yndighederne på torvet og indtagelse af frokost i "Der alte Swede". Tyskerne mødte talrigt op og det er tydeligt at de har stor kærlighed til de gamle biler.

Anden dag var der udstilling af bilerne



Vores Buick Marquette på torvet i Wismar.

på det skønne torv i Lübeck. Borgmesteren viste rundt på det gamle, smukke rådhus og der var frokost i rådhuskælderen. Om eftermiddagen kørtes op til en badeby ved kysten, Timmendorfer Strand, hvor der var en veritabel kød-rand omkring bilerne. Vejret var fint alle dage til glæde for dem med åbne biler.

Tredjedagen spiste vi morgenmad hos Daimler-Chrysler i Lübeck og efterfølgende kørtes til Eutin med opstilling på torvet. Ny borgmester med pæne ord, champagne og bespisning. Eutin er smukt og historisk interessant. Vi blev vist rundt af en guide. Om aftenen stor afskedsfest med levende musik og dans. Der var gaver og pokaler til alle. Fra dansk side holdt Claus Neble en formfuldendt tale som Birgit Nyman oversatte til skoletysk så smukt at preusserne sad med fugtige øjne.

Tak til arrangørerne for et godt løb, tak til alle danske meddeltagere for deres gode humør.



Den 12-cylindrede Maybach. Bemærk damen med den tidstypiske hovedbeklædning.



Jørgen Sjøntofti med sin Austin på torvet i Lübeck.



Claus, Poul og Jørgen på torvet i Eutin, med den lille Austin.



Copenhagen Historic Grand Prix i Fælledparken i København

TEKST: HANS PEDERSEN

FOTO: BJARKE ØRSTED, HANS PEDERSEN

Løbet blev holdt på afspærrede veje ved Fælledparken i København – Nørre Alle, Øster Alle og Borgmester Jensens Alle. Banens længde er 970 meter, altså en meget kort bane, der stiller store krav til såvel fører som bil.

Det er femte gang man afvikler løbet i København, og det er Historisk Automobil Sports Forening, der står bag løbet. Jeg havde gået med den opfattelse at klassisk race var et opvisningsløb for gamle køretøjer, et løb hvor man måske nok kunne træde lidt hårdt på speederen, men hvor man også passede gevaldigt på ikke at gøre noget overilet. Undgå buler og skrammer og skåne mekanikken lidt.

I weekenden 30. og 31. juli måtte jeg revidere min opfattelse. Der var absolut ikke tale om opvisningsløb, nej – her blev kørt race med speederen i bund. Fælledparken var som forvandlet på denne herlige sommerweekend, hvor sol og varme endelig var kommet til Danmark. Normalt er der fred og ro i

Fælledparken, men i denne weekend var fuglekvidder skiftet ud med brølende motorer og hvinende bildæk. Der var spænding i luften, og der var mange klassiske biler parkeret på asfalten.

Det mest nærliggende var at begynde dagen i depotet, hvor alle de herlige biler stod parkeret. Og hvilket syn. Her sitrede luften af stor aktivitet. Der blev skruet i motorerne, der blev pudset og poleret, og ind i mellem hyggede folk sig.

Jeg mødte vort medlem Alex Thomsen, der ejer og kører en Porsche 911 S fra 1970. En flot hvid Porsche med en 6-cyl. motor på 2.247 cc. Stort set som den Sven Engstrøm kørte race i dengang i 1970'erne. Alex og hans mekaniker havde dog et problem med bilen – den manglede ca. 15 hk i forhold til tidligere, og de skulle gerne findes inden bilen skulle til start.

En lille fransk Amilcar fra 1923 var også til stede. Dens svenske ejer Glenn



Porsche 911 S GT 1970



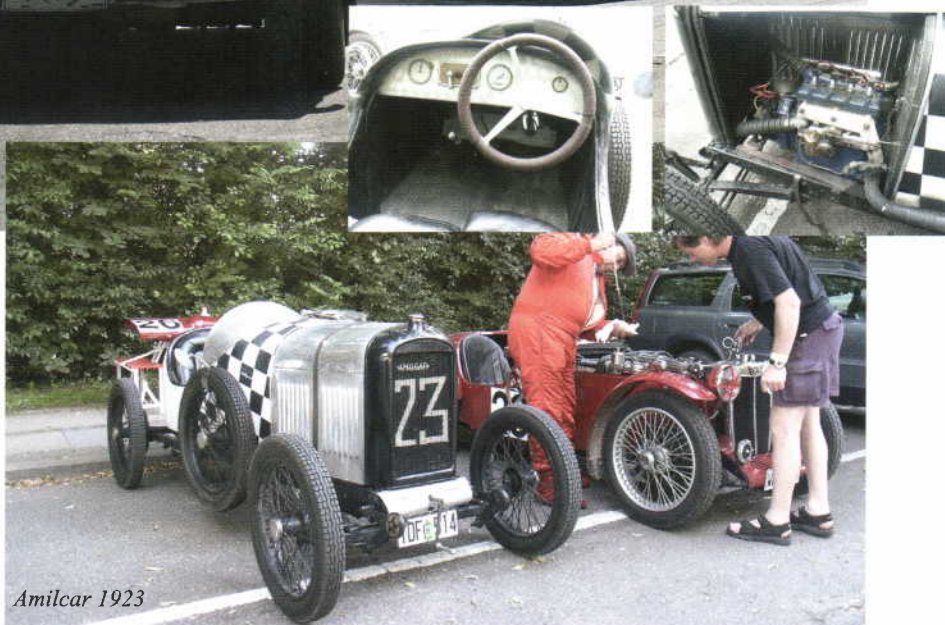
Ford Falcon forrest.

Billqvist havde ejet bilen i 3 år. Bilen havde han købt i Belgien.

Glenn åbnede motorhjelmen så jeg kunne se den lille 4-cyl. motor på 1.000 cc. Motoren fyldte ikke meget, noget af det mindste jeg har set. Den ydede da også kun 25 hk og tophastigheden var 90 km/t.

En stor kontrast til den lille franske Amilcar var den brutale Ford Falcon fra 1964. Monteret med en stor V8 motor på 4.700 cc, og jeg skal love for at der var hestekræfter til rådighed. Motorens brøl var sød musik i ørerne, og senere da bilen var ude på banen blev der virkelig kørt race. Bilen blev kastet rundt i svingene og forsvandt som en raket ned ad langsiden. Det var tydeligt, at føreren havde sit at se til med at holde den store bil på den korte bane. Faktisk var der 2 Ford Falcon på banen, og de fulgte da også pænt hinanden.

De små populære hækmotorvogne var der naturligvis også. Jeg gør holdt ved en flot hvid Fiat Abarth fra 1971. Motoren er på 1.000 cc og yder 75 hk. Tophastigheden er 180 km/t, og på kun 9 sek. går den lille Fiat Abarth til de 100 km/t. Den rappe Fiat Abarth tilhører vort medlem Peter Grau, der også oplyser, at



Amilcar 1923



Fra venstre: Sunbeam Imp 1969, Fiat Abarth 1000 1971, NSU 1200 TT 1970.



Sunbeam Imp 1969



Citroën B11 Legère 1946



Renault Alpine 1970

der ikke er de store problemer med at køre race i Abarth'en. Motoren snurrer uden problemer, og gearkassen ligeså. Gearkassen er en ganske almindelig som på en ordinær Fiat 600.

Ved siden af holder der en lille Sunbeam Imp fra 1969. Motoren er på 1.000 cc og yder 110 hk, og når speederen er i bund står omdrejningstælleren på 9200 omdr./min. Denne Sunbeam Imp har den originale Sunbeam motor. Ejeren fortæller, at mange dengang monterede en Ford Escort motor i deres Imp. Det var forholdsvis let at gøre.

Naturligvis skal jeg også lige kigge på den flotte NSU 1200 TT fra 1970. Den har en motor på 1.289 cc, og den løber let 170 km/t.

Den gule Citroën B11 Legère fra 1946 er en flittig deltager ved klassiske løb, og bilen tilhører vort medlem Fritz Hansen, som jeg også traf på Ring Djursland i pinsen. Han fortalte mig, at den gamle Citroën kunne klemmes op på ca. 130 km/t på langsiden. Ganske flot klaret.





Lotus Cortina

En anden interessant bil er den blå Renault Alpine fra 1970. Karrosseriet er fremstillet i glasfiber, og motoren stammer fra en Renault 16TS med diverse ændringer. I Alpinen er motoren placeret bagi. Bilen er god for godt 200 km/t.

En åben racerbil af mærket Jaguar Special årgang 1952 er også en fryd for øjet. Monteret med en 6-cyl. motor type C på 3.500 ccm. Kun ét sæde hvor føreren sidder bag et kæmpe rat og hiver den fine gamle bil rundt i svingene. Bilen er en rigtig gammeldags racerbil med fritliggende hjul, og man føler sig virkelig hensat til de gode gamle dage.

En anden åben bil må jeg også lige kigge nærmere på. Det er en "hjemmebygget" Fiat/Opel Special. Chassis fra Fiat 508 årgang 1938 og monteret med en 6-cyl. Opel Kapitän motor på 2.500 ccm. Forsynet med 3 Solex karburatorer, ydelse

Jaguar Special 1952



Fiat/Opel Special





110 hk og en tophastighed på 180 km/t. (Vognen blev bygget og kørt af Svend-Eiler Kronsberg i Odense til Nordisk Specialvognsklasse og Jesper Hermann har forvandlet den fra vrug. Den har været beskrevet i Bilhistorisk Tidsskrift 122/1995. Red.)

Der var naturligvis mange andre flotte og interessante biler på banen, og lørdag eftermiddag kom der yderligere ca. 15 klassiske biler ind på banen. Ejerne havde aftalt med Rigshospitalet at køre en tur til Fælledparken med kræftramte børn. Turen havde været en stor oplevelse, ikke kun for børnene, men også for bilernes ejere.

Jeg mødte bl.a. et par af vore medlemmer, der også havde kørt med børnene. Det var Birger Blakøe i sin "nye" 2 dørs Ford V8 årgang 1933, helt original overalt. Kim Larsen fra Helsingør var kørende i en flot åben Buick fra 1950'erne.

En herlig dag i Fælledparken var forbi, og på vej hjem sad jeg og filosoferede lidt over vor hobby. Nogle køretøjer kan man se på de mange museer, endnu flere kan man se i brug som hobbybiler og endelig er der nogle man kan se i fuld "krigsmaling" parat til klassisk race. Mangfoldigheden er absolut til stede og hvor er det i grunden dejligt . . .



Har man fået lyst til at se mere klassisk race og gamle køretøjer i det hele taget, så sæt et kryds i kalenderen den 21. og 22. august.

Denne weekend er der Klassisk Car Meeting på Ring Djursland. Foruden race vil der være udstillet gamle biler, og der vil være udendørs stumpemarked.





Bog anmeldelse

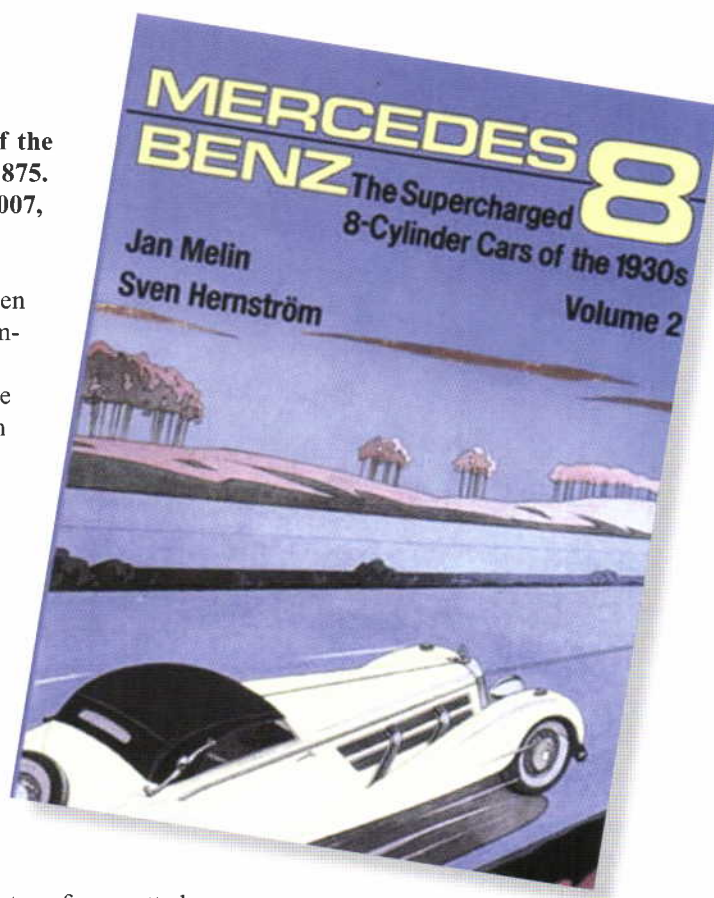
Mercedes-Benz, The Supercharged 8-Cylinder Cars of the 1930s, Volume 2, 272 sider i stort format, ca. 750 ill. SEK 875. (For bind 1 og 2: SEK 1.595.) Margie Bookshop, Box 19007, S-104 32 Stockholm. www.margie.se

I 1985 udgav de to svenske bilentusiaster Jan Melin og Sven Hernström første bind af et stort anlagt bogværk om de kompressorladede 8-cylindrede Mercedes-modeller.

Første bind koncentrerer sig om biler med fabrikkens egne karrosserier, og indeholdt en stor mængde billeder fra tiden da bilerne var nye.

Det nye andet bind samler sig om biler med specialkarrosserier. Dels gengives mængder af samtidige fabriksfotos og tekniske tegninger, og dels har Jan Melin rejst verden rundt og fotograferet de biler der har overlevet. Endvidere findes der et stort antal billeder fra samtiden af bilerne enten i brug eller som deltagere i concours.

Resultatet er en meget smuk bog med et væld af oplysninger om disse imponerende biler i både fortid og nutid samlet og skrevet af to forfattere der selv har restaureret og kørt i biler af denne type og som desuden kender historien til bunds. Bogen giver sandsynligvis sin læser et bedre indblik i de kompressorladede 8-cylindrede Mercedes-bilers teknik og konstruktion end nogen anden bog. Det er en dyr bog, men der er stof til mange timers fordybelse i gamle, atmosfæremættede fotos eller fascinerende tekniske tegninger. Vil man vide noget om denne side af Daimler-Benz' bilproduktion er man godt hjulpet med dette værk.



nj

Apropos formandens leder i VT nr. 337.

- »Your Chairman please!«





Eigil Hindsgaul Madsen

Af Poul Suhr

Som omtalt i Veteran Tidende nr. 336 blev et nyt bilmuseum åbnet den 11. maj, nemlig "Strib Automobilmuseum". Manden bag denne imponerede samling af spændende køretøjer er automobilforhandler Eigil Hindsgaul Madsen, men hvem er han egentlig? Det satte jeg mig for at finde ud af og vi havde for nylig en god snak hvor han fortalte sin spændende historie.

Da jeg fik invitationen til åbningsreceptionen undrede jeg mig lidt over at det skulle foregå på en tirsdag, men der var en god forklaring på det, idet Eigil Hindsgaul Madsen havde valgt at åbne sit museum på sin 70-års fødselsdag. Han blev altså født den 11. maj 1934 og havde sin barndom i landsbyen Ørslev, der ligger lidt syd for Ejby på Fyn, hvor

hans forældre drev en forpagtergård. Mellempnavnet Hindsgaul stammer fra godset Hindsgaul ved Middelfart, hvor hans farfar havde tilknytning.

Kun 8 år gammel mistede han sin far. Selv om hans mor drev gården videre med en bestyrer måtte han naturligvis i drengearene deltage i arbejdet på gården. Efter endt skolegang som 13-årig sagde

hans mor at enten skulle han være karl på gården eller finde sig en læreplads. Landbruget interesserede ham ikke, han interesserede sig mere for mekanik og ville derfor gerne i mekanikerlære. Det havde hans onkel hørt og han spurgte sin mekaniker i byen Sandager om de ikke skulle bruge en lærling. Det skulle de, og i maj 1948 skrev Hindsgaul, sammen med sin mor, under på en lærekontrakt. Han skulle begynde som arbejdsdreng i et halvt år inden den egentlig læretid kunne indledes. I læretiden boede han hjemme hos sin mor og cyklede de ni km hver vej mellem hjem og lærested, lønnen var kr. 15.- pr. uge, kost og logi fik han hjemme, arbejdstiden var fra kl. 7.00 til kl. 17.00, også om lørdagen.

Lærestedet var oprindeligt smedeværksted der var begyndt at reparere biler og havde fået benzinstander, i begyndelsen var den med håndpumpe. Den første periode af læretiden var meget streng med ondskabsfulde svende der udnyttede læredrengene, han var da også flere gange ved at opgive, men blev der for ikke at skuffe sin mor. Efterhånden som tiden gik blev forholdene også bedre, der kom ny lærling som så måtte tage det ubehagelige arbejde, der også omfattede tømning af toiletspand.

Der kom nye, dygtige svende på værkstedet og Hindsgaul fik flere og flere betroede opgaver. Værkstedet kunne hovedreparere en motor pr. uge, det var hovedsagelig Ford A eller Chevrolet motorer.

Der skete i de år en rivende udvikling og værkstedet fik større og større opgaver bl. a. rutebilreparationer, hvor Hindsgaul specielt husker en REO fra 1938, men også en Scania Vabis der havde problemer med et rulleleje i gearkassen, det løste de ved at fremstille et bronzeleje og så var der aldrig problemer mere, og rutebilejeren sagde spøgefuldt: "I er åbenbart klogere end ingeniørerne over hos Scania Vabis". Behovet for traktorer til gårdene voksede og det



Lærestedet i Sandager, med benzinpumpen til venstre i billedet.



lykkedes værkstedet af få forhandling, først af mærket Case og senere Ferguson traktorer, hvilket betød at værkstedet blev udvidet til at kunne tage større opgaver.

Eigil Hindsgavl Madsen fik en meget alsidig uddannelse; bl. a. var han også med til at lave centralvarmeinstallationer i boliger. Han blev udlært mekaniker i maj 1954 og fortsatte som svend på lærestedet indtil han blev indkaldt til militæret i efteråret 1954.

Hindsgaul blev indkaldt til Hærens Tekniske Korps, som det hed dengang, i Vordingborg og derefter uddannet til korporal på Bådsmandsstrædes kaserne i København, det der nu er Christiania. Efter uddannelsen aftjente han sidste del af sin tjeneste som garagemester på Randers Kaserne. Medens han arbejdede på kaseren opstod ønsket om at blive selvstændig mekaniker, men der skulde tjenes nogle penge først. Efter hjemsendelsen fik han arbejde hos Opel i Assens, der dog kun varede i et halvt år. I mellemtiden havde han truffet sin kone Bente, der kom fra Ejby, hendes far drev gartneri og vidste at bygningerne fra det nedlagte elværk i Ejby var til salg for kr. 10.000.-. Takket være svigerfaderens kaution blev bygningerne købt og Hindsgaul kunne begynde at indrette værksted. Han havde ingen penge men kunne låne kr. 1200.- af sin mormor, for dem købte han en stor værkstedsdonkraft, en ventilsliber og et ventilfræsesæt. En kammerat hjalp til med at grave ud til reparationsgrav. Under udgravningen fandt de en del kobbertråd fra elværkets tid, det blev solgt for nogle hundrede kroner og kunne dække indkøb af lidt værktøj. Olieselskabet Castrol stillede et smøreapparat til rådighed som kunne betales over oliesalget. Bordet hvor de gamle eltavler havde været monteret blev brugt som filebænk, den står der i øvrigt stadig i det nuværende moderne værksted. Fra elværkets tid var der installeret en jernstativ med en "løbekat", og den kunne bruges til at hejse en motor ud af en bil når der var behov for det.

Værkstedet blev åbnet den 1. februar 1957, der blev indrykket en lille annonce; Hindsgaul havde imidlertid ingen telefon men kunne benytte telefonen hos svigerfaderen, der så kørte frem og tilbage med beskeder. Hindsgaul fik

E. Hindsgaul Madsen i sin første bil, en DKW cabriolet fra 1937.



den gode ide at tilbyde nat- og weekendservice og allierede sig med en benzintank ved hovedvejen mellem Odense og Middelfart, hvilket gav gode kunder og gjorde værkstedet kendt udenfor Ejby.

I sin læretid havde Hindsgaul fået smag for at handle, idet han opkøbte gamle motorcykler, gjorde dem i stand og solgte dem med fortjeneste. Han byggede i øvrigt dengang en knallert sammen med en kammerat der var i smedelære i nabobyen, men det blev ingen succes. Derimod havde han restaureret en herlig 500 ccm Triumph motorcykel fra 1930 som var klar til hans 18-års fødselsdag, og inden han var udlært havde han egen bil, en DKW fra 1937 med et specielt cabrioletkarrosseri. Han begyndte derfor hurtigt at interessere sig for handel med biler i sit nyetablerede værksted og den første bil der blev handlet var en Ford A personvogn fra 1930.

Hurtigt blev Eigil Hindsgaul Madsen opmærksom på interessen for de såkaldte kombivogne, altså stationcars der fik blændede sideruder og kunne indregistreres på sort/gule eller gule nummerplader så der kun skulle betales halv afgift. Han tog derfor til Tyskland og fik en aftale med et firma dernede som kunne levere Opel Rekord biler. Firmaet leverede bilerne mod sikkerhed fra banken og fik betaling når bilerne var solgt, så det fungerede som en kassekredit. Inden bilerne kunne sælges blev de på værkstedet i Ejby ændret med blændede sideruder mm., og derefter toldbehandlet i Middelfart. Hindsgaul havde fået kontakt med en frøsælger fra Odense der i sin fritid skaffede kontakter med købere og salget gik strygende, der var undertiden op til seks biler på lager og udstillet ved værkstedet.

Bare 2 år efter sin start søgte Hindsgaul om at få Renault-forhandling og der kom en repræsentant fra importøren for at se på forholdene og der blev indgået en aftale, så fra 1959 var han autoriseret

Renault-forhandler. Det var Renault 4 CV og enkelte varevogne der blev solgt. I det første år gik handlen lidt langsomt og der blev kun solgt 7 biler. Det var importøren ikke helt tilfreds med, men allerede året efter blev der solgt 30 biler og i 1961 var salget oppe på 60 biler. Efter Renault 4 CV kom Renault 4 og dem var der ikke meget salg i. Derfor søgte han om at blive Fiat-forhandler i stedet og fik forhandlingen fra marts 1962. Det var især Fiat 500 og 600 der var populære på det tidspunkt, allerede på det første år blev der solgt 80 nye Fiat biler og i 1964 var salget oppe på 128 biler. Samtidig med salget blev værksted og serviceforhold udbygget og flere medarbejdere ansat, fra 1962 blev der ansat en værkfører således at Hindsgaul selv kunne hellige sig bilhandlen. I 1966 overtog han Fiat-forhandling i Bogense og i 1970 i Middelfart og i 1974 også i Fåborg. I 1967 købte han en nabogrund til værkstedet i Ejby hvor der også var et beboelseshus. Huset blev renoveret og der blev bygget et moderne bilhus i forbindelse med det gamle værksted. Det var dengang en nyskabelse og der kom interesserede langvejs fra for at studere denne nye form for bilsalg.

På det tidspunkt var Hindsgaul den største Fiat-forhandler uden for København, og i 1976 var han den forhandler der solgte flest Fiat biler, det var især Fiat 127 der nu var populær, og han fik af importøren en rejse for to personer til Brasilien, sammen med sin kone fik han således en velfortjent ferie. Året efter fik firmaet prisen for bedste værksted og service, denne gang en rejse til Mexico som en af hans betroede medarbejder fik fornøjelsen af at deltage i.



E. Hindsgaul Madsen ved sin første veteranbil, en Fiat 509 touring fra 1925.

Som følge af stigende registreringsafgift faldt bilsalget og firmaerne i Bogense og Fåborg blev frasolgt. Fiat-forhandlingen er ophørt og i stedet har firmaet i Ejby nu Skoda-forhandling og Middelfartfirmaet Mitsubishi.

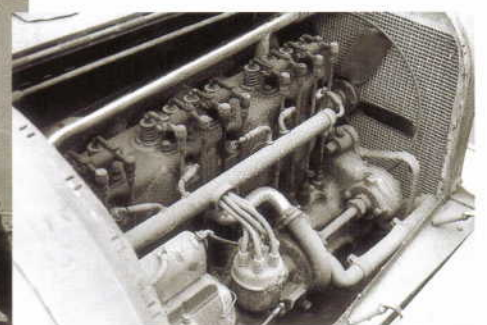
Veteranbilinteressen kom ind i billedet i 1965, på det tidspunkt ville Eigil Hindsgaul Madsen have et blikfang i bilstillingen og det skulle være en Fiat veteranbil. Han fandt en Fiat 509 touring fra 1925, som i dag står i hans nye museum, stadig med det originale læderindtræk. Interessen voksede og i bilhandlen indgik der ofte en gammel bil eller motorcykel, således en sjælden 2-cyl. Zündapp motorcykel fra 1952 som nu også står på museet. Han blev i 1969 meldt ind i Dansk Veteranbil Klub i forbindelse med deltagelse i sit første veteranbilløb, der gik fra Gartnernes Salgsforening i Odense til Egeskov. Samlingen af herlige gamle køretøjer er støt vokset gennem årene til 45 spændende biler og 22 fine gamle motorcykler, med undtagelse af én, nemlig Harley Davidsons 100 års jubilæumsmodel. Der kan skrives interessante historier om mange af samlingens køretøjer, jeg vil blot her fremhæve en enkelt, nemlig en Buick touring fra 1916, som blev købt urestaureret af en farmer i Minnesota, USA. Bilen blev færdigrestaureret i 1983 og deltog i veteranbilløbet "Assens-løbet" samme år. Det interessante var at den tidligere amerikanske ejers søn var inviteret og deltog i løbet.

Første tur i den nyrestaurerede Buick D 25, med den tidligere ejers søn Bill O. Larsson fra Minnesota, USA som passager, bemærk at han holder det amerikanske flag i hånden.



Bente og Eigil Hindsgaul Madsen har fire sønner, den ældste er ingeniør og bor i USA, hvor han driver et firma indenfor

Udpakningen i København af Buick D 25 1916.



Hindsgaul Madsen ved sin Renault 1909 ved afhentningen fra Schackenborg i 1992. Vognen blev købt af Otto Didrik Lensgreve Schack til Schackenborg i Hamborg som ny (Schackenborg lå før genforeningen i Tyskland). Hans Schack sendte i 1952 vognen til København i den forfængelige tro at KDAK eller senere DVK ville bekoste dens restaurering. Den stod i lang tid oplagret henholdsvis på en Falck-station og i det gamle elektricitetsværk i Skovshoved, inden den gik tilbage til Schackenborg. Før Hans Schack overlod Schackenborg til Prins Joachim og bosatte sig i Frankrig solgte han vognen til Hindsgaul. Hvad der kunne gøres i penge kom ellers på auktion i Århus. Læs mere detaljeret i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 113.



Hindsgaul Madsen ved den samme Renault ved åbningen af museet den 11. maj 2004.



medicinbranchen, han har hjulpet med at finde flere af samlingens klenodier. De andre tre er alle beskæftiget i bilbranchen. Den ene har startet eget firma i Assens med Toyota-forhandling, den anden har overtaget firmaet i Middelfart, og den tredje har netop overtaget firmaet i Ejby.

Således kan Eigil Hindsgaul Madsen se tilbage på spændende år i bilbranchen og sammen med sin kone nyde sit otium i Strib, hvor de nu har boet i en del år.

Hindsgaul Madsen mellem sine tre Rolls-Royce biler, forrest type Twenty 1928, bagest Phantom I 1928 og snuden af en Silver Ghost 1924.



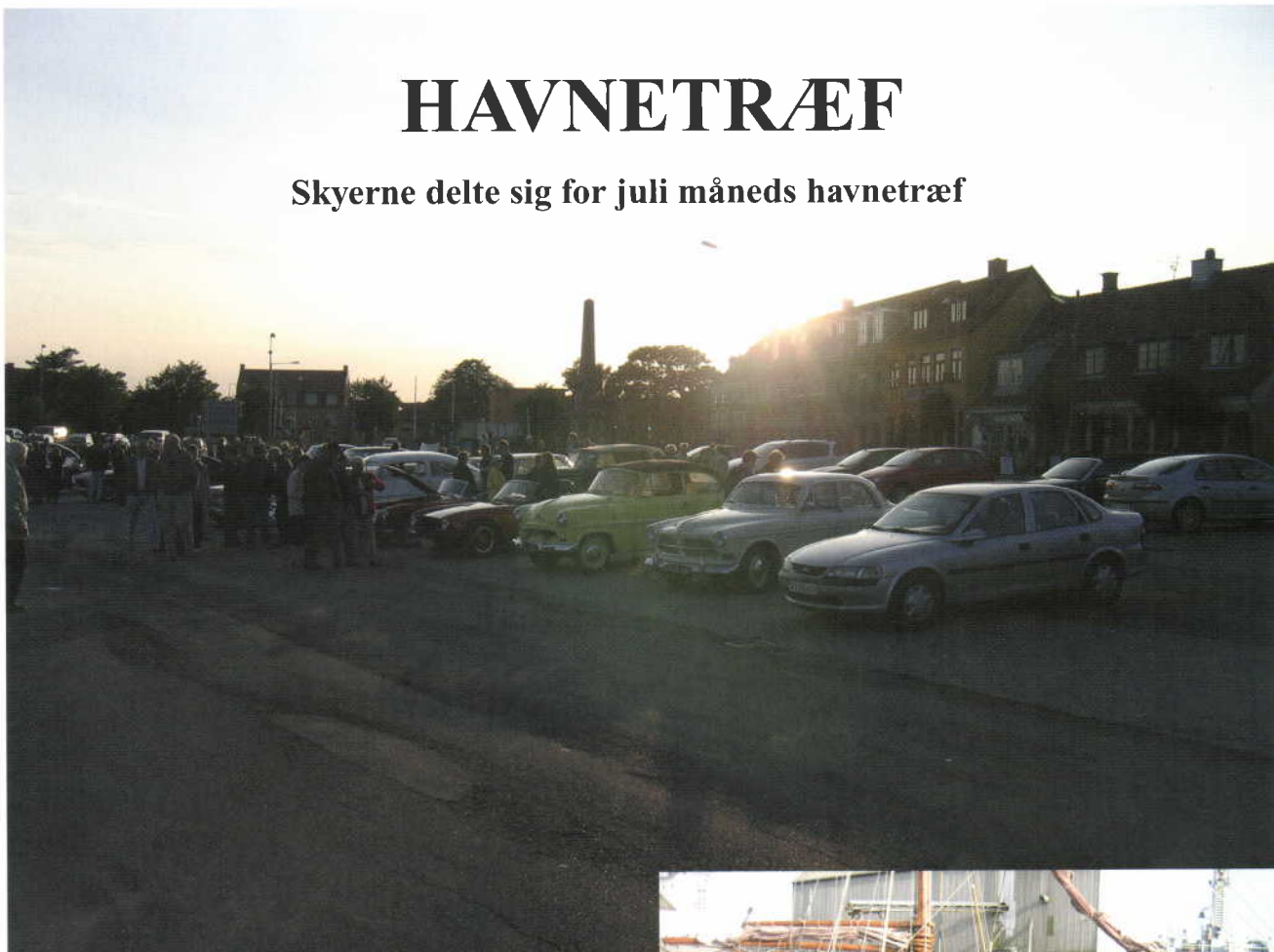
Til veteranbilløb i en Cadillac Custom touring 1926.





HAVNETRÆF

Skyerne delte sig for juli måneds havnetræf



**Sommeren 2004 vil formentlig være en af dem som be-
styrker opfattelsen af Sommer = Dansk regntid, forment-
lig med rette.**

Men til juli måneds havnetræf i Køge præcis midt inde i
sommeren blev en undtagelse og det var formentlig medvir-
kende til en meget stort og varieret fremmøde.

Omkring 70 ekvipager fyldte godt på havnepladsen, hvor til-
kørslen ikke helt er som i tidligere tider og måske heller ikke
logisk efter de seneste omlægninger der gør at adgangen
sker fra Nordhavns siden, så det blev til lidt sightseeing.

Havnetræffene er efterhånden ligesom Ikea's aftenløb blevet
en institution i hovedstadsområdet klubliv, begge fortjener
flere lokale varianter som de sønderjyske bankløb, det er af-
slappende og uforpligtende da man bare kan møde op til et
par hyggelige timer i selskab med ligesindede.

Årets sidste havnetræf er den 19. august 19:00 – 20:00 i Is-
høj havn, hvor klubmedlem Søren Jensen i sit firma er vært
med kaffen.

Tekst og fotos: Henrik Thostrup



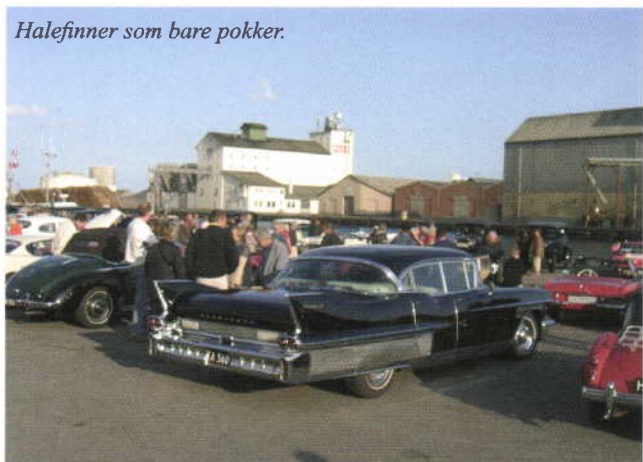
Ford A roadster 1929 helt uden dikkedarer,



*Austin A40 Somerset, med lige optimistisk nok opbankede
bagfjedre.*



Halefinner som bare pokker.



Ford A Tudor 1930.



Lowligh Morris Minor.



Vauxhall primo 60'erne.



Ford V81937, ejer Anders Carlsen, ældre restaurering, hjemtaget fra Sverige.



FANØ

Peter Bering deltog i stævnet på Fanø og fotograferede. Og som det fremgår var det et broget skue, arrangørerne har den erklærede holdning at alt er tilladt.

Som man måske har læst i dagspressen skete der et sammenstød, som heldigvis mest forvoldte materiel skade. Strøjer Hansen lånte sin kopi-Alfa Romeo Monza ud til en der åbenbart glemte pedalernes rækkefølge og vognen blev slået vind og skæv ved mødet med en Ford T.



Henrik Jacobsen nåede i ugen op til stævnet at få skruet sin Citroën 11 1935 sammen.



1923/?? Vauxhall 30/98 Special.



Hans Holtmanns MG TC, en MG TA og Per Nielsens Stanley.

Motorcyklerne udgjorde næsten den mest autentiske genoplivning af de gamle Fanø-løb. Her fra venstre Erling Holms Harley-Davidson 1923 racer, Lizette Melstrup Holms 1926 H-D 1.000 cc, endnu en H-D fra Holms stald, Svend Nissen på 1928 Norton M18 og Torben R. Andersen, 1922 Sunbeam A7. Bagved skimtes Kim Keldsøes Ford V8 hotrod med Offenhauser topstykke og 170 hk og svenskeren Glenn Bilqvists 1923 Amilcar CS.





Mon ikke det var ældste deltager – Birger Arp-Hansens Ford N 1906.



Briten David Biggins' 1913/18 Vauxhall Special Viper med Hispano Suiza V8 flyvemaskinemotor på 11.778 cc. Ingen forhjulsbremser.

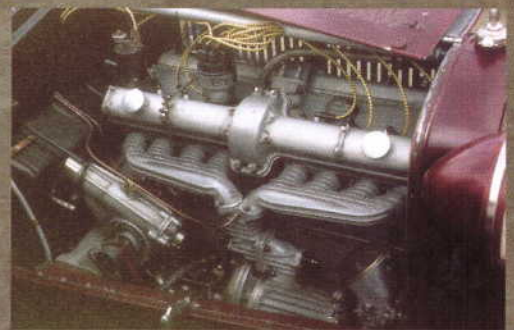


Salmonson motor. Hvordan kan én stødstang aktivere både indsugnings- og udblæsningsventil?



Per Nielsens 1919 Stanley dampbil havde alderen – men var nok alligevel en af de mest usandsynlige deltagere.

1924 Henderson K de Luxe. 4-cylindret på 1.300 cc. Johs. Holst-Pedersen.



Strojer Hansens kopi-Alfa Romeo Monza for sammenstødet - og dens maskineri.





DANMARKSLØBET

Af Enevold Vestergaard og Børge Borre

I dagene 11.-16. maj kørtes Danmarksløbet igen med Harald Nyborg som sponsor, og denne gang i anledning af firmaets 100-års jubilæum.

Der deltog ca. 60 veteranbiler, ældst en svensk Chevrolet 1928 sportscabriolet, yngst en Rolls-Royce Silver Shadow 1971 og imellem dem et felt af sjældne og velplejede veteranbiler.



Valø Slot.

Løbet startede i Hillerød og havde mål i Nyborg, og imellem de to steder ventede et væld af oplevelser.

Mange deltagere valgte at overnatte på hotel i Hillerød og aftenen blev brugt til at genopfriske gamle venskaber og studere biler.

11. maj om morgenen linede vi op på Harald Nyborgs parkeringsplads. Løb-sledelsen bød velkommen, rutebog blev udleveret og vi var klar til 1. etape. Den skulle føre os til Køge ad snørklede veje. En rute på ca. 155 km. Starten langs Frederiksborg Slot og Slotssø var velvalgt og havde lokket mange tilskuere til. Tak til Nordea, som bød på en pakke med forfriskninger.

Nu gik turen til Sommers Automobil Museum i Nærum, og blandt andet af hensyn til den øvrige trafik var det nu slut med kortegekørsel.

Ole Sommer bød velkommen og berettede engageret om samlingens tilblivelse. Vi bemærkede med særlig interesse de selvkonstruerede vogne, som Joker.

Frokosten blev indtaget i restauranten på Charlottenlund Travbane. Eftermiddagen bød på en fin tur ad små veje mod Køge. Undervejs var indlagt besøg på den velholdte herregård Risbyholm. Kort før Køge samledes vi igen på en af Harald Nyborgs parkeringspladser og kørte i kortege til Køge Torv. Mange lagde vejen forbi for at få et kig eller en sludder om bilerne.

Vi stiftede her bekendtskab med den uundværlige VW Samba bus, der be-



tjente os med forfriskninger under hele løbet Overnatning på Hotel Hvide Hus og ved middagen underholdning af en skotsk entertainer, Angus Rollo, der forstod at sætte liv i kludene på både engelsk og dansk.

2. etape gik fra Køge til Fuglsøcentret i Mols Bjerge. En distance på ca. 205 km. Første mål var Jystrup Bilmuseum, og ruten dertil var lagt omkring Vallø Slot, som ifølge gamle fundatser er bolig for adelige frøkener (Fraviges dog nu. Red.) Ad snævre veje gennem Vallø skovene, som normalt ikke er åbne for trafik. Jystrup Bilmuseum, skabt af Niels Roest, rummer en lang række sjældne biler og en kæmpesamling af modelbiler. Roest deltog selv i løbet i Chrysler 1931 roadster.

Frokostpausen var lagt som en del af et besøg i andelslandsbyen Nyvang. Nu var det tid at finde mod Odden for at nå hurtigfærgeren til Ebeltoft. Desværre måtte et par biler efterlades pga. pladsmangel. Et par timer senere var vi dog samlede på Fuglsøcentret. Igen en fin middag med uddeling af præmier til kørere, som i dagens løb havde gjort sig heldigt/uheldigt bemærket. Aftens underholdning stod vi selv for. Det gik nemlig ud på at lære square-dance, og til sidst lykkedes det nogenlunde. Fint indslag.

På tredjedagen, som skulle føre os til Viborg, lagde vi ud på smukkeste måde. I åben bil gennem Mols Bjerge – så kan Danmark ikke tage sig bedre ud.

Færgeturen Voer-Møllerup over Randers Fjord var en sjov oplevelse. Det gode skib Ragna rummede 4-5 biler pr. tur, overfartstid omkring 5 minutter. Vel ovre passede det fint med pause og opsamling hos Harald Nyborg i Randers.

Efter frokost på Fladbro Kro igen ad omhyggeligt udvalgte småveje til Viborg. Først besøg hos Peter Larsens Kaffe v/ Kaj Bertelsen, hvis unikke samling af Ferrari'er blev studeret og beundret. Kaj B. deltog selv i løbet i Ferrari Biondetti 1951. Videre til Golf Hotel kørte vi i kortege ind gennem Viborgs centrum; med politiskorte, tvangsregulerede lyskryds og venlig forståelse var det en oplevelse. Mange steder lå røde løbere på kørebanen, og



Paradekørsel i Viborgs gågade.



Jensen var med på turen.



Alle deltageres gode fe: Dorte Stadil.



Vinder af løbets fotokonkurrence.



Artiklens forfatter i MG TD 1950.

vi syntes vel det var lige flot nok – indtil vi fik at vide at det var til ære for næste dags celebre brudepar – kronprinsparret.

Efter middagen på Golf Salonen underholdt en sand virtuos, violinisten Anker Buch, med et repertoire fra klassiske værker til ”syng-med”-numre.

Fredag den 14. skulle 197 km kørsel føre os frem til Kolding. Vi nød det dejlige landskab gennem Hald Ege, Dollerup Bakker og Steen Steensen Blichers hjemegn med mulighed for besøg på E Bindstouw, som nu er museum. Videre syd om Silkeborg til Julsø, hvor der foruden frokost var mulighed for en

sejltur på søen. Vejen til restauranten er meget stejl, og løbsledelsen sørgede for at kun de bedst motoriserede biler kørte helt ned. Mange tog til fods den korte tur til Himmelbjerget, der med sit tårn er historisk interessant. Næste stop var Bindeballe Købmandsgård, der er indrettet og drives som for 100 år siden. Her blev handlet både spegesild, bjesk og bolcher. Herfra til Hotel Kolding Fjord, hvor de mange royalt interesserede kunne følge ”århundredets bryllup”.

Løbets sidste etape, til Nyborg, ca. 145 km, gik via den gamle Lillebæltsbro mod Sydfyn, hvor første stop var bil-

museet Strøjer Samlingen i Vedstårup ved Assens. Her ventede en overraskelse os, der ikke før havde set denne samling, der ejes af Jørgen Strøjer Hansen, som også er ejer af teglværket ved siden af bilmuseet. Ejeren fortalte, jordnært men medrivende, om samlingens opbygning gennem to generationer. Foruden en lang række unikke veteranbiler med hver sin historie findes bilikoner som Frederik d. 9's Bentley fra 1952 og en Humber cabriolet, der blev anvendt under besøg i København af Churchill og Montgomery.

Herefter samledes vi hos Harald Nyborg i Odense, hvor rigtigt mange besøgte os for at få et nostalgisk gensyn med ungdommens drømmebiler. Brassbandet Ramsing Street Paraders underholdt med kendte, gamle jazzmelodier, mens vi indtog frokosten.

Løbets sidste stykke gik via Kerteminde til hotellerne i Nyborg. Som turens højdepunkt sluttede vi med en festlig gallamiddag på Hesselet. Efter middagen dans til Hans Aspøcks fortræffelige ensemble. Næste morgen skiltes vi i alle retninger mod hjemstavnen.

Hjemkommet var det så tid til at reflektere over de mange oplevelser, turen havde givet. Og sige tak til dem som havde brugt utallige timer på forberedelse og gennemførelse. Her tænker vi først på løbsledelsen: Dorte Stadil, Allan Krogh og Kurt Skov. Alene en perfekt, detaljeret rutebog er et kæmpearbejde, som kræver et hav af kontakter og aftaler. Men alt klappede og eventuelle småproblemer undervejs blev klarret med et smil. Helt specielt fortjener løbsledelsen tak for de mange muligheder for at opleve seværdigheder undervejs. De var fint beskrevet og der var tid. Også en stor tak til Kurt Daell for den måde hans store interesse for veteranbiler her manifesterede sig.

Til slut: Vejret var stort set med os. Kun en enkelt gang måtte vi have kalechen op. Ikke at det kun regnede en gang, men vi ville jo nødigt have ord for at være skrøbelige. Besætningen på start nr. 21 siger, sammen med vor trofaste MG TD, tusind tak for denne gang.

Velkommen til nye medlemmer



ForNavn	EfterNavn	Adresse1	Adresse2	PostNr	TelefonNr	Mærke
Christian	Thostrup	Nyhavn 43 A		1051 København K	4092 1500	Chevrolet
Ernst	Kallesøe	Frejasvej 9		8230 Åbyhøj	8615 3440	Volvo
Flemming	Haahr	Kildekrogen 6		6710 Esbjerg V	7511 5686	Triumph
Erling	Reksten	Kinavej 30, 1.		2300 København S	3255 0041	Ford
Ove Junior	Søkilde	Oldhøjvej 3		3670 Veksø	4026 4444	Chevrolet
Henning Nykær	Jørgensen	Dalvejen 6		3600 Frederikssund	4731 2868	Morris
Selda	Koca	Kongensgade 104		3550 Slangerup		
Hans	Andersen	Krogholmgårdsvej 35		2950 Vedbæk	4589 4532	BMW
Knud	Larsen	Kirkebjerg 29		4572 Nr. Asmindrup	5932 4516	
Christian Staubo	Hansen	Nygårdterrasserne 234 A		3520 Farum	2830 7850	Plymouth
Svend	Kristiansen	Søtoften 16		5970 Ærøskøbing	6252 1668	Ford
Irena	Kristensen	Lynghøjvej 93, 2.		2100 København Ø	3920 8989	Porsche
Kim	Frandsen	Riberlundvej 17	Sindbjerg	7100 Vejle	7564 2564	Ford
Thomas	Leer-Jacobsen	Duevej 112, 4. tv.		2000 Frederiksberg	3956 2040	
Simon Rune	Vestertjele	Løgstørgade 35, 4. th.		2100 København Ø	2622 0440	
Jacob	Sundborg	Mosestien 6		3320 Skævinge	4828 4528	Triumph
Jan Torleif	Pedersen	Holcks Plads 14		2700 Brønshøj	3828 2809	Ford
Jens	Sørensen	Ballegårdsvej 20	Bastrup	6580 Vamdrup	7558 2363	SAAB
Allan	Madsen	Helstrupvej 55	Gødstrup	7400 Herning	4079 2463	Chevrolet
Michael	Andersen	Henrik Steffensvej 5, 2. tv.		1866 Frederiksberg C	3322 6005	Triumph
Henrik	Terslev-Pedersen	Vadvej 7		3670 Veksø	4676 9242	Ford
Heidi	Hjort	Lindevangshusene 24, 1. tv.		2630 Tåstrup	4030 2614	Ford
Mikael & Anne-Kathrine Petersen		Lammefjordsvej 12		4520 Svininge	5926 6122	Hillman
Nis	Mætze	Bovrup Storegade 18	Bovrup	6200 Aabenraa	7468 0031	Morris
Lars	Hansen	Enighedsvej 41		5000 Odense C	6619 2922	Mercedes-Benz
Michael Friis	Madsen	Sommervej 10		5250 Odense SV	6612 7710	Opel
Jesper	Skyum	Wildersgade 37, 1.		1408 København K.	2274 7373	Citroën
Finn	Spannov	Bøjdenvej 26	Egeskov	5772 Kværndrup	6227 1171	Mercedes-Benz
Carsten Bjørn	Nielsen	Harreshøjvej 26		3080 Tikøb	4975 9109	Land Rover
Martin	Jensen	Fangelvej 10		5672 Broby	2190 0232	Ford
Arne	Jacobsen	Søvænget 6		4621 Gadstrup	4619 0071	
Svend	Søborg	Markvangen 7		8260 Viby J	4054 9055	Lotus
René	Bunch	Jernbanegade 20		6270 Tønder	7472 0075	Büssing
Michael Coty	Johnson	Vestavej 4		4040 Jyllinge	4676 1304	Triumph
Nils	Pii	Ordrup Jagtvej 28, 1. th.		2920 Charlottenlund		Daimler-Benz
Bo Allan	Hegner	Højlandsvej 46		3500 Værløse	4447 6303	Volvo
Mogens	Harboe	Peblinge Dosserring 24, 4. tv.		2200 København N.	3539 9595	Porsche
Alfred Nyholt	Jensen	Bøgebanken 47		4681 Herfølge	5627 6219	MG
Christian	Thyrring	Månebakken 12		4400 Kalundborg	5929 0812	Mercedes-Benz
Tina C.	Jørgensen	Linnésgade 35, 4. tv.		1361 København K.	2673 2702	Morris
Kenn Christian	Prinds	Hørvænget 9		6040 Egtved	7555 4572	Lotus
Johan	Ricard	Ole Jørgensens Gade 4, 3. th.		2200 København N	2086 9846	Opel
Kenneth	Lanzky	Ådalsvej 3		3300 Frederiksværk	2273 4282	Ford
Kjeld	Jensen	Peder Rimmingsgade 97		9850 Hirtshals	2441 0248	Mercedes-Benz
Thorsten	Jacobsen	Anchersvej 4		2930 Klampenborg	3963 3098	Mercedes-Benz
Knud Aage	Gerstenberg	Frydendalsvej 16		1809 Frederiksberg C	3324 5956	Ariel
Steen	Velling	Virumvej 101		2830 Virum	4585 5458	Ford
Kenneth	Christensen	Knuthenborgvej 18		2500 Valby		
Peter	Werner	Plougmandsvang 57		3210 Vejby	2084 4500	Dodge
Jesper	Jensen	Ingridsvej 120	Lind	7400 Herning	2440 2440	Austin-Healey
Charlotte	Mougaard	Rødkløvervej 4, 1. tv.		8200 Århus N	8610 6330	Mercedes-Benz
Erik	Hoffmann-Petersen	Viggo Rothes Vej 25		2920 Charlottenlund	3962 9300	Buick
Jakob	Højrup	Nordhøjvej 10		4640 Faxe		
Mogens Dam	Jørgensen	Nørreskov Bakke 21		8600 Silkeborg	8682 0500	
Tage E.	Thomsen	Storegade 25	Krogager	7200 Grindsted	7533 9502	Triumph
Kaj Stilling	Jeppesen	Alfevej 5	Hostrupskov	6200 Aabenraa	7461 3691	Mercedes-Benz
Claus Randløv	Hansen	Hastrupvej 1		4622 Havdrup	2463 7594	Jaguar
Søren	Larsen c/o Lafucu	Industribuen 15		2635 Ishøj	2146 8466	Morris
Lars	Larsson	Grundtvigsvej 6D, st. th.		1864 Frederiksberg C	3024 4496	Chevrolet
James Douglas	Petersen	Emil Pipers Vej 29, st. tv.		2800 Lyngby		
Søren	Østergaard	Strandvejen 309 B		2920 Charlottenlund	4015 1084	Triumph
Hans Henrik	Heilmann	Stenvænget 1, str. 1B	Strib	5500 Middelfart	6440 1942	Morris
Gunnar	Minds	Kronhøjtevej 14		8270 Højbjerg	8626 0175	
Ulrik	Merrild	Skovdallundvej 12	Rugballe	7300 Jelling	7585 3884	Citroën
Carsten	Raun	Rybergsvej 26	Sønderby	5631 Ebberup	6474 1830	Mercedes-Benz
Hanne Mette	Zöllner	Hvidørevej 53		2930 Klampenborg	2047 7492	FIAT
Benny	Larsen	Ll. Rorbækvej 18		3600 Frederikssund	4717 7308	Ford
Cecilie M.	Elsass	Strandvejen 110, 5. tv.		2900 Hellerup	2298 3283	VW
Leif	Isaksen	Gadevænget 4	Hundelev	9480 Løkken	9899 9185	Triumph
Bo	Thingvad	Gammel Køgealandevej 126, st. tv.		2500 Valby		
Tom	Heimark	Trønninge By 11		4420 Regstrup	5926 4579	Chevrolet
Lars Peter	Lynge	Niels Juels Gade 9, 3. th.		8200 Århus N	2670 3503	Volvo
Niels Agner	Jensen	Spættevej 11		2970 Hørsholm	44557 1896	Lambretta
Sven	Raagaard	Anlæggets Alle 2		3060 Espergærde	4913 4003	Jaguar
Nizar Najef	El-Sayed	Parkvej 27, st. th.		7100 Vejle	7572 1364	BMW
Carsten	Hoffmann	Juni Alle 37		2730 Herlev	4084 1516	Lincoln
Mads Dyreberg	Haldrup	Nørregade 16, 1.		8000 Århus C	4063 7844	VW
Klavs Nørup	Hansen	Mårslet Byvej 16		8320 Mårslet	8629 6566	Jeep
Ole	Troen	Dalagervej 2-4		7000 Fredericia	7594 3494	Austin
Gert Arild	Malmros	Nøkkerosevej 12		8240 Risskov	8617 6823	Jaguar
Leo Grøddi	Jørgensen	Stenbrobakken 4		3220 Tisvildeleje		Mercedes-Benz
Mikkel	Boel	Wejenbrødvej 38		2980 Kokkedal		
Søren	Møbius	Lønborgvej 16		2650 Hvidovre	3648 1699	Ford
Christian Juel	Seldorf	Undinevej 25		3660 Stenløse	2262 0265	Mercedes-Benz
Niels Enghave	Larsen	Ingrids Allé 6		5250 Odense SV	6613 0365	Porsche
Anders Jesper	Elmvang	Bogensevej 61, 2. tv.		4700 Næstved	5577 7031	Harley Davidson
Ernst Høj	Andersen	Danhaven 10		2500 Valby	3646 9814	Nimbus
Hanne & Jørgen	Hansen	Engbovej 15		2610 Rødovre	3641 3827	Buick
Kristian Harly	Hansen	Rorupvej 4		4320 Lejre	2141 8723	Mercedes-Benz
Martin	Særkjær	Karupvej 32	Fårbæk	7470 Karup		Opel
Ulrik	Dalsgaard	Horsensvej 38		8900 Randers	8642 7322	Rover
Winnie	Hansen	Måre Byvej 13		5853 Ørbæk	6598 1391	VW



Konkurrencen



Der er ikke noget mere velsignet for den gamle redaktør end gode reaktioner på Veteran Tidende, og ikke mindst på vores konkurrencebilleder.

Som nu følgende brev fra Claus Geitner-Andersen:

”Mit bedste bud på den majestætiske bil er, at det er en Pierce-Arrow og at den er fra begyndelsen af 1930’erne. Det er vel den manglende bueskytte på kølerkappen, du sigter til i din beskrivelse? (nej, det er de fritstående lygter, til forskel fra de normalt indbyggede i forskærmene. Red.)

Hvis jeg har ret, kan jeg fortælle en historie om netop den bil.

Min morfar, Lorenz Lindberg, købte bilen fra by. Min mor, Helen Geitner-Andersen, fik kørekort i 1931 som 18-årig, og hun har kørt i bilen så længe den var i min morfars eje.

Jeg husker hun fortalte at det var usædvanligt, at en lyshåret ung pige kørte rundt i Københavns gader, og navnlig i en stor og tung amerikansk luksusbil. Hun fortalte også, at den var svær at få ind gennem porten i ejendommen i Gothersgade, hvor familien boede.

Min mormor og morfar drev restauranten La Reine på Søtorvet og om sommeren også pensionatet Ørenæs i Skotterup – det der i dag er Beredskabsstyrelsens kursus ejendom. Min oldefar opførte i sin tid ejendommen. Han var oprindeligt svensk skomager!

Jeg har kun set min morfar få gange og har ikke nogen viden om, hvornår han skilte sig af med det imponerende køretøj, og har derfor også meget begrænset kendskab til bilens efter-

følgende historie.

Jeg har set et glimt af den på Strandvejen i Rungsted – det har måske været i slutningen af 1950’erne? Den kørte på det tidspunkt som lillebil.

Min mor døde for et halvt år siden som 90-år og har alle dage været begejstret for biler. Hørte hun nogen anfægte min interesse for biler, kom det tørt: - Han er arveligt belastet.

Min søster har opgaven med at gennemgå billederne fra min mor, og jeg er sikker på at der er billeder af morfars bil. Giv mig en melding, hvis kopier af Pierce-Arrow’en har interesse (jatak. Red.)

Det har nok heller ikke været en ren tilfældighed at min mor fandt sammen med en anglofil, bilglad mand. Min far døde allerede i 1964 og efterlod 3 MG’er. En Magnette ZA 1953, en MGA Mk II 1962 og perlen, ”Morten”, en MG TA 1939. Mine forældre købte Morten efter deres forlovelse i 1939 og i 1965 realiserede jeg aftalen med min far om at jeg måtte købe bilen – når jeg blev værdig til det – for de samme kr. 7.000, som de havde betalt kontant hos Vilh. Nellemann på Vodroffsvej. 7.600 kr. står der i min prisliste pr. 1. januar 1939. (Læs om bilen i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 76. Red.)

Når jeg er i nærheden af Århus besøger jeg Poul og Knud Pedersen og naturligvis Morten, som de har sat i en imponerende stand og vedligeholdt siden jeg solgte bilen til dem i 1988.

Efter en periode hvor jeg har svigtet MG og andre engelske bilmærker er jeg tilbage med en Marcos Spyder V8, en Mini Marcos og en Rover SD1 Vitesse som hverdagsbil. De kan ses på www.sitecenter.dk/clausgeitner ”

Så vidt Claus Geitner-Andersen. Det er rigtigt at vognen gik som lillebil i Hørsholm-Rungsted, da Jens Nielsen fotogra-



ferede den. Den blev købt af DVK's stifter, O.T. Neel, men senere gennem en mellemhandler solgt til udlandet, vist nok Sverige.

Alle på nær to har svaret rigtigt på Pierce-Arrow 1930-31, det er ikke til at se forskel på de årgange, men det mærkelige er som sagt at lygterne er fritstående. Skønt mærket, et af de tre store P'er, på det tidspunkt var den amerikanske præsidents foretrukne, var lygterne for usædvanlige til en del af kunderne. De andre store P'er var Packard og Peerless, Packard overlevede længst, men alle tre mærker er for længst gået heden.

Og nu må man have mig undskyldt at nostalgien og københavneriet løber af med den gamle redaktør, for i den anden af tvillingeejendommene på Søtorvet for byenden af Dronning Louises Bro ved Søerne i København boede min mormor, og jeg tilbragte en stor del af min tidlige barndom med at sidde i vinduet og spise Ruga eller KB knækbrød med dåseleverpostej og kigge over på Irmas høne, der lagde neonæg på Dosseringen. Mormor havde adresse Vendersgade 28 2. sal, ganske tilsvarende Lindbergs i Gothersgade, med vin-

duer og altan godt og vel halvvejen om til Frederiksborggade, og inde i gården holdt mormors Packard 1929 limousine – der muligvis også endte som lillebil i Rungsted.

I stueetagen mellem Vendersgade og Frederiksborggade var der bilforretning – først Adler-forhandling helt tilbage fra begyndelsen af 1900-tallet, senere Plymouth og vist Renault. Endnu senere supermarked, så auktionsfirma. Tilsvarende i det lange, smalle lokale mellem Frederiksborggade og Gothersgade lå altså La Reine. I nyere tid har der været hårde hvidevarer! Som skik var i den tids etableringer var der levende musik i La Reine, i hvert fald i vintersæsonen, og kapelmesteren hed Francesco Recchia. I sommersæsonen styrede han det store og meget moderne orkester i cirkusbygningen – jeg husker det så tydeligt helt fra 1938.

Ja, snøft-snøft, men det var nu tider. Vi må videre, og ved lodtrækning er vinderen af junis konkurrence Max Elm.

Denne gang beder vi kun om én ting – fabrikat og modelbetegnelse for den mørke bil til venstre i billedet.

Svar direkte til redaktøren, se side 2.

oer

FORHÅNDENVÆRENDE SØM

Heldigvis er der mange af DVK's medlemmer, der hjælper redaktionen af Veteran Tidende med stof til bladet. Og man tør vel sige at redaktionens faste medlemmer gør hvad de kan.

Desværre kan det alligevel ske at dækningen af nogle løb og arrangementer kikser. Så har vi desværre oplevet at en løbsarrangør offentligt har brokket sig over manglende omtale i VT. Det kunne jo være at det løbs arrangør havde glemt at fortælle VT om arrangementet – og at hverken arrangør eller deltagere gad sende os omtale eller fotografier bagefter.

Det var faktisk tilfældet for nylig. Trods manglende underretning om arrangementet (som ikke var DVK's) havde jeg fået nys om det og rykkede ud for at fotografere. Helt tilfældigt opstod der en situation så jeg blev forhindret i at tage billeder.

Men det er småtarveligt at brokke sig i et andet blad, når man burde gribe i egen barm. Eller i det mindste henvende sig til mig selv.

Vi forsøger at planlægge, men da alt arbejde med Veteran Tidende på nær den professionelle opsætning, reproarbejdet og trykningen er ulønnet fritidsarbejde kan man sige at det bliver til efter de forhåndenværende søms princip. Og ærlig talt, som regel går det da meget godt.

Det siger sig selv at det kan knibe med at identificere alle køretøjer på billeder fra arrangementer hvor man ikke har skullet melde sig til, så der ingen deltagerliste findes. Men det er for fjollet, som det var tilfældet med et løb vi bragte billeder fra i sidste blad, at vi først får deltagerlisten en

måned senere – når bladet er gået i trykken. Og så var den ikke engang korrekt.

Som alle kan se bringer vi groft sagt alle indbydelser som vi mener kan have interesse for medlemmerne – uanset om det er DVK's egne arrangementer. Jeg kan kun huske i år at have afvist en enkelt indbydelse, det var fra en klub jeg aldrig havde hørt om, og hvis navn antydede at den direkte modarbejdede vores klubs formål. Da jeg spurgte, fik jeg aldrig noget svar.

Altså: Vi modtager meget gerne alt stof, som kan have interesse for læserne, herunder omtaler af løb og andre arrangementer, og ikke mindst aktiviteterne på mødestederne. Men rent praktisk: Husk at det gerne skal være interessant for flere end dem der selv har deltaget og i forvejen ved hvad der foregik. Ikke så meget tak-for-kaffe, hellere noget om køretøjerne, eventuelle ny ideer osv. Og ikke kun fornævne på folk. Og endelig: Forsøg ikke selv at sætte tekst og billeder op, så går det i kage for os.

Tekst modtager vi håndskrevet, maskinskrevet eller med e-mail, og i så fald skal det være som vedhæftet Word. Eventuelt også "gammeldags" disketter. Fotografier som aftryk eller på CD-Rom – men spørg helst Ole Callesen i hvilken opløsning det skal være og den slags. Husk også at give besked om hvad og hvem man ser på fotografierne.

Blæs på stavfejl, kommaer osv. – det hele går gennem den store kødhakkemaskine hos redaktøren. Som takker på forhånd.

God eftersommer, Ole Emil Riisager



Læserbrev

Hellere højrovet end middelmådig

Vi danskere er så bange for at stikke næsen frem, bange for at rage for højt op, bange for at bygge monumenter.

På det jævne på det jævne dyrker vi ligemageriet med en ekspertise, der sikrer os hvile i evig middelmådighed.

Hvis denne holdning havde præget vores formand så havde vi siddet i Nivå endnu. Og ikke én kunne høre, hvad sidemanden sagde, hvis der blot var 20 mennesker i lokalet. Vi havde ikke plads til landets eneste bilhistoriske bibliotek, og vi var en usynlig plet i det forningslandskab, som handler om biler.

Claus Frausing har sammen med bestyrelsen gjort en stor indsats for at DVK kunne få lokaliteter, vi kunne være bekendt, og det er i høj grad lykkedes i Sommers Automobil Museum. Dyrt, ja måske, men kvalitet koster penge, ligesom vort medlemsblad, der også er blevet flot og præsentabelt.

I fremtiden vil vore nye lokaliteter lægge rammer til mange af vores aktiviteter, og derved forhåbentlig tiltrække mange nye medlemmer. Alle, der ser museet, skal naturligvis have en folder om DVK og opfordring til medlemskab. Der ligger et betydeligt uudnyttet potentiale her.

Vores formand, Claus Frausing har en betydelig andel i at Dansk Veteranbil Klub er løftet ud af middelmådigheden. - Tak for det.

Og skulle vi så ikke holde op med alt det personfnidder, og hygge os med vores biler.

Claus Hancke

VETERAN TIDENDE – kommer det lidt sent?

Som det vil være de fleste bekendt har regeringen ophævet den portolempelse som før kom blandt andet medlemsblade og kulturelle tidsskrifter til gode.

Det betød umiddelbart en barsk forøgelse af omkostningerne ved udsendelsen af Veteran Tidende.

Og netop i et år hvor pga. jubilæet DVK har en del ekstra udgifter.

Regeringen fik visse skrupler og oprettede en mindre pulje, som vi søgte om andel i. Men som en af de få ansøgere fik vi afslag, med en mere eller mindre uforståelig begrundelse.

Vi undersøgte forskellige andre distributionsfirmaer og -former, men de var ikke tilfredsstillende.

Imidlertid opdagede Ole Callesen at vores trykkeri havde fået en rabataftale med postvæsenet, som også vi nu nyder godt af. Det hænger sammen med at trykkeriet laver mange tidsskrifter, tilsammen med et stort oplag.

Betingelsen er at vi afleverer Veteran Tidende til trykkeriet på ganske bestemte datoer. Formentlig pga. andre blades ferier falder datoen i august lidt senere på måneden end den plejer. Men der er så mange penge at spare at vi har ment ikke at kunne se bort fra det.

Det er så forklaringen på at bladet nu i august kommer lidt hen på måneden.

Vi må hellere sige det mere generelt: Regn ikke med at Veteran Tidende kommer til helt bestemte terminer, og det bør indsendere af især annoncer, mødeprogrammer og indbydelser have i tankerne.

Årsagen er dels at den redaktionelle side af bladet laves af ulønnet, frivillig arbejdskraft, men nu også at vi gerne vil vride det bedst mulige ud af trykkeriets rabatordning.

Lad altså være med at spille kontorets tid med at rykke for bladet i utide.

oer

Rallye Poznan

I Polen er der til Rallye Poznan tradition for at deltagerne forfølger en varmluftballon, og den deltager der først finder ballonen er vinderen. Det lyder let, men er det ikke, for så snart man kommer ind i bebygget område eller i skovområder, bliver det meget svært. Der er derfor hver gang biler, der ender i "mudder til livet". På billedet ser vi en BMW 327/28, der fik en grim skæbne og ingen præmie.
Ib Jensen





Lastbiltræf på Jysk Automobilmuseum i Gjern Lørdag den 4. september kl. 10-16

Dansk Vintage Motor Club har i en længere årrække afholdt veteranlastbiltræf for gamle lastbiler, busser, varevogne, motorcykler med sidevogne og lignende. De første år var det ved Galten, men i de seneste fire år har klubben afholdt det i et samarbejde med Jysk Automobilmuseum i Gjern.

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

Træffet er åbent fra 10.00 til 16.00 og alle er velkomne.

Nærmere oplysninger kan fås ved Aage Lourcing tlf 86 87 50 50, Otto Lehm tlf 86 43 18 01 og Jørgen Kjær tlf 86 98 31 77.

HALLO HALLO

DVK Vestjylland-Spjald arrangerer Madpakketur i det vestjyske. Alle med køretøjer der er over 25 år er velkomne.

Bemærk ny dato søndag d. 5. september

Vi mødes ved mødestedet Vestjylland på adressen Holstebrovej 17, Spjald til morgenkaffe kl. 10 og starter kl. ca. 11 på turen i det vestjyske med flere ophold hvor den medbragte mad spises på et passende sted. Turen slutter ca. kl. 15.

Pris pr. deltager kr. 30.-, børn under 12 år gratis.

**Tilmelding senest 1. september til
Henning Knudsen, tlf. 97381264 eller
Kristian Nørgård, tlf. 97166252**

Føtex-løbet 2004

lørdag den 18. september

Vi mødes kl. 8.30 på parkeringspladsen bag Føtex på Middelfartvej i Odense

Turen starter kl. 10.00, hvor det jo ganske som det plejer går over stok og sten, gennem flot natur, forbi slotte osv..

Vi gør holdt et køønt sted, hvor vi får slukket tørsten, inden det går videre mod Føtex Svendborg, hvor middagsmaden står og venter os. Klokkeren er nu ca. 13.30.

Når maverne er fyldte går det igen ud i den kønne fynske natur...

Hjemtur ca. kl. 17.00.

Som altid...husk benzin på køretøjet...- og det store smil!
Alt andet er gratis!

Max. 50 stk. køretøjer fra før 1970. Motorcykler også meget velkommen.
Tag familien med og lad os få en dejlig dag.

Tilmelding senest 7. sept. til Robert Lindvig, tlf. 65 93 41 93



Invitation
Øresundsdysten
Helsingør – Roskilde – Harløse
Lørdag d. 4. september

Køretur og classic picnic for køretøjer før 1940.

- Kl. 10.00. Mødested: Havnekajen v. Kronborg, Helsingør.
Kl. 10.30 Start på køretur igennem Nordsjællands fine natur via Fredensborg til Roskilde.
kl. 13.00. Vikingskibsmuseet, Roskilde.
Roskilledag med Vikingemarked og søsætning af en flot kopi af Vikingekrigsskibet
”Skuldelev II” kl. 14.00.

Medbragt mad kan indtages her. Ellers er der rigelig mulighed for at indkøbe et klassisk vikingemåltid i de mange boder.

- Kl. 16.30 Køreturen fortsætter til Nebbegaard ved Harløse.
Kl. 17.00. Nebbegaard, Kirsten og Viklits nye domicil.
Her vil Viklit stå for en rundvisning og et hyggeligt grillarrangement.

Mød blot op med dit køretøj fra før 1940 og deltag i den gratis tur.
Deltagelse i Kirsten og Viklits spising koster kr. 100 pr. person, og fordrer bindende tilmelding senest 30. august. Betaling på dagen. Drikkevarer medbringes eller købes separat.

Med venlig hilsen
Køreselskabet.

.....
Tilmelding

Køretur og Classic Picnic - Gratis
Kirsten og Viklits grill arrangement. Pris kr. 100 pr. pers. Bindende tilmelding senest 30. august til Viklit Graae Jørgensen. Betaling på dagen.

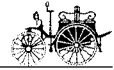
Navn:Tel:

Mail/fax:

Adresse:

Køretøj:Årgang:

Til: Viklit Graae Jørgensen, Nebbegaardsvej 2A, Harløse, 3400 Hillerød
Tel: 45 42 52 68. Mobil: 21 27 45 01. Mail: viklit@worldonline.dk



BILER SÆLGES.

MG A 1600 roadster 1960, original og utrolig velholdt. Old English White. 4 nye trådhjul. Dansk bil, sorte nummerplader. Pris kr. 120.000.
John, tlf. 20819363

Sunbeam Hunter 1725 1969 kun kørt 58.000, hvoraf 5.000 på renoveret motor. 2 ejere. Så vidt vides den eneste tilbage i Danmark. Karrosseri renoveret 1999 og er uden rust. Gl. blok samt ekstra kofangere, ny kølergrill m.m. medfølger. Synet okt. 2003, kører fint, men p.t. læk i bremsecyl. Sælges for kr. 6.000.
Jørgen Bachmann tlf. 21807325. (Dragør)

Jaguar XJ6 3.4 Series III Sovereign 1983. Km 155.000. 2 ejere. Karrosseri renoveret professionelt i 1998 og vognen fremtræder flot i bordeaux metallic og lyst brunt læderinteriør. Synet i marts 2004, sælges nu for kr. 65.000.
Jørgen Bachmann tlf. 21807325. (Dragør)

Alfa Romeo 2000 Spider 1976. Hvid, californisk, flot i lakken, totalt rustfri, fab. nye Weber karburatorer, renoverede calibre synet nov 2002, u/afg kr. 43.000. opl. afgift kr 46.000.
Carsten Høgh, tlf. 44486834

Ford Cortina Mk I 1966. Lysegrøn med sorte plader og dansk historie. Skal synes. Fin original stand, lidt bremsearbejde på påregnes. Billeder kan mailes. Pris kr. 27.000.
Jens Petersen, tlf. 26204077

Austin Cambridge A60 aut. 1964, Danmarks smukkeste Austin Cambridge til salg grundet personlige forhold. Ny gearkasse, rustfri udstødning, kører perfekt, dejlig bil, den rigtige liebhaverbil for den seriøse samler, engelsk bil da det var bedst, skøn og smuk bil også for den kræsne kone. Pris kr. min. 65.000.
Bent Jørgensen, tlf. 35356074

Morgan+8 Rover SD1 V8-motor, 5 trins gearkasse, venstrestyret, sort alu-karosseri, rustfri udstødning, totalt restaureret 1989, kørt 65.000 km. sælges for 325.000 kr.
Jens Peter Jensen, 45421442

Fiat 1100 1961, Hvid, enejeers, 4-dørs, 64.000 km. Fuld historie. Bilen er utrolig flot overalt, skal ses og prøves. Leveres nysynet og indreg. Pris kr. 35.000.
Steffen Nielsen, tlf. 20471660

Fiat 128 3P 1,3 1978, rød enejeers, 78.000 km. Fremtræder overalt i perfekt stand, leveres nysynet og indreg. En bil der skal ses og prøves. Pris kr. 40.000.
Steffen Nielsen, tlf. 20471660

Chevrolet Thriftmaster Stepsider 1949 pickup. Meget velholdt, ingen rust, hovedrep. 6-cyl. motor. 6 år til syn. Står flot.
Jørgen Vangsgaard, tlf. 38861146, aften 38111246

Pontiac 1935 4-dørs sedan (reservhjul i forskærmene) i fin urestaureret stand, mørkegrøn, 8-cyl. motor i god stand. Oprindeligt kørt som direktionvogn i København,

derefter udstillet på Ålholm i 30 år, hvorfra nuværende ejer købte den. Synet og indr. på det originale nummer. Pris kr. 120.000.
Henv. (på ejerens vegne) Mogens Otto, tlf. 38748495.

Jaguar Mk II 3,4 1962, mørkeblå, nysynet, fin stand, manuel over-drive. 4 nye trådhjul + dæk. 4 ekstra trådhjul mdfig. Pris kr. 200.000.
Tom Wikborg, tlf. 45882644

Ford V8 1939 model 22. 4-dørs, sort, pæn og velholdt. Ekstra fortoj, bagtøj, gearkasse, motor m.m. Afmeldt 18-9-03. Prisinde 75.000.
Tlf. 39677615 - 40891715

Bedford OB 1951, 28-prs. bus. Ørum P. karrosseri. Undervogn renoveret. Chassis, bremses, styrtøj og motor. Pladearbejde og indvendig aptering mangler. Løvrigt komplet. Pris kr. 50.000.
Svend Draaby, tlf. 38713902

Ford Cortina 1600GT 1968, 10.250 dkr.
Ford Cortina 1500 automatic 1965, 5.750 dkr.
Ford Escort 1300 MkII 1975, motor dårlig, 4.100 dkr. Besigtigelse 1½ time fra Malmø, tel.00464444302.

DELE TIL BILER SÆLGES.

Chevrolet 1932, gearkasse med pedaler, stålegerhjul + andre småting.
John Boe Kristensen, tlf. 98521528

Buick 1929, motor (standard), ukomplet: 2000 kr.
Rolf Clausen, tlf. 56266773

3-kuls dynamo af ukendt fabrikat. Et aluminiumsskilt på dynamoen er mærket med: GBM 460 (6 eller 8) -C-1 S 00158. På det påbyggede tilbagestrømsrelæ står der LJ1/70/6. Det må betyde 6 volt og 70 Watt. Den må kunne bruges til noget. Hvem kan?
Tlf 75528378 eller 40404578

Til **NSU 110, 1200** 1 sæt nye baghjulsbremsebakker, kr. 150. **VW Transporter** type 2 1965-70 1 sæt nye forreste bremsebakker, kr. 150. Til **VW Transporter** type 72-74 1 sæt nye bagerste bremsebakker, kr. 150. Til **Vauxhall Viva HA** 1 ny forkofanger kr. 300. 1 sæt nye bremsebakker, kr. 150. Til **Vauxhall Victor 1800-2300 + VX 4/90** 1 sæt nye bagerste bremsebakker, kr. 150. Til **Datsun 1000** 2 dørpaneler à kr. 125. 1 sæt nye bagbremsebakker, kr 150. Til **Fiat 600** 1964-69. 1 sæt nye for- og baghjulsbremsebakker, kr. 150.
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119

MGB karrosseridele h+v udvendig dørplade, h+v indv. panel, h+v bagskærm til liste. Samlet kr. 2500. **Opel 2** nye fælge 3½x16 5-huls. Dørpaneler til **Opel Rekord C/Commodore A/Manta B/Ascona B**. Forskærm **Mercedes 280/350/450 SL+SLC (W107)** kr. 1000. pr sæt.
Tlf. 40148037

1 stk original kølerfigur (stor fugl) til **Ford A** 1929-30.31, meget velbevaret kr. 1.200. 1 stk. FDM klubemble til frontgrill fra 1958, som nyt kr. 600. 1 stk. DK skilt m. hvid bund og sort skrift kr. 200.
Ib Kær Pedersen, tlf. 64422556

Overland reservedele. Diverse reservedele til Willys Overland touring 71 årg. 1924.
Irma Smet, tlf. 75865974 - 25327709

Austin Healey 3000. Højre og venstre forskærm samt højre bagskærm. Skærmene er fra AH-Spares og har aldrig været anvendt.
Jens Vode-Nielsen, tlf. 20243954

Borgward Isabella 1957. Ur/klocka i bästa skick, finns 20 km fra Malmö. Pris kun 800 kr. (Staffanstorps).
Palmqvist, tlf. 0046-46252694

DELE TIL BILER KØBES

Buick Skylark 1964. Købes: Blinklyskontakt (kontakten i ratstammen, som slår fra når rattet drejes).
Mogens Camre, tlf. 44492007

Ford A 1929, Tudor karrosseri til Ford A 1929 købes. God stand. Evt. incl. interiør.
Carl-Chr. Danielsen, tlf. 86396458

Abarth dele købes, stand underordnet, alt har interesse.
Peter Lund, tlf: 20469403,
mail: plh@videone.dk

Steyr-Puch 500, 650T & TR, 1957-75 dele købes, stand underordnet, alt har interesse.
Peter Lund, tlf: 20 46 94 03,
mail: plh@videone.dk

Kileremsskive til krumtap på **MG VA** 1937-39 købes. Samme kileremsskive blev brugt på Wolsley 12/48 og Morris 12. Og sikkert andre. d. krumtap = 35 mm., d. remsskive = 110 mm, længde = 50 mm.
Henrik Houmøller, tlf 98561989
helrik@mail.dk.

Købes: Oval kalechebagrade eller bare rammen. Snapsehaner til bil. Sunde koblingsplader og alle andre dele til **FIAT 501** og **505**. Kølerfigur til **FIAT** med ørnevinger og stort motometer med viser. **Marelli** 4-cylindret magnet, gammel type med rødbrunt dæksel med runde kanter.
O.E. Riisager, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Ford A 31, bagsædevindskærm (3-fløjet) til phaeton/touring købes..
Torben Aggerbeck, tlf. 29460598

AUTOMOBILIA

Skandinavisk Motor Journal årg. 56-70, i alt 111 stk. - huller og dubletter, sælges kun samlet: 1500 kr.
Rolf Clausen, tlf. 56266773

Bilhistorisk Tidsskrift fra september 1965 til nr. 123 i 1996 sælges samlet - fine eksemplarer. Pris: Højeste bud over kr. 1.200.
mail: ulla@seemann.ms
tlf. 5581 6159.

General Motors Servicehæfter 1957 - 1962 I alt 66 stk. omhandlende bl.a. Opel Olympia 53-57-P Opel Kapitän 54-57-P Opel Rekord model P1 Opel Rekord model P2 + Coupe Opel Rekord Caravan P Opel Kadett 1962 Vauxhall PA, Velox, Cresta Opel Kapitän P 58 & 59 Vauxhall & Bedford benzinmotorer 1946-1958. Nye Opel motorer Chevrolet



Corvair m. hækmotor Chevrolet Bel Air 1957, samt ny model 1958 og info om andre USA flydere op til 1962 Chevy II Vauxhall 6-cyl. PA Vauxhall F (Victor) 1957, samt serie 2 1959 - Serie 4 1961 Indstillingstabel GM 1957. Her kan man læse alt fra bagtøj-sindstilling til indsugningsventil styr. Der medfølger 3 stk org. General Motors Ringbind. Leger du med gamle GM! veteraner var det måske noget for dig, giv et bud på dem alle. Synd de bare ligge på hylden, hvis det kan interessere nogle.
mail: pedersen@mail.nu
B. Pedersen, tlf. 51823244

Instruktions/reparationshåndbog til **Morris 8** årg. 1939 og 1946. Instruktions/reparationshåndbog til **Chevrolet** årg. 1929-1936. Diverse **Ford** servicebulletiner årg. 1948-1950.
Ring og forhør. Tlf. 61713707

Købes: Instruktionsbog og reservedelskatalog til **FIAT 505**, evt. **507**.
O.E. Riisager, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
ole.emil.riisager@veteranbilkklub.dk

MC-DELE

SCO. Diverse effekter til SCO 3 gear knaltert. Pris kr. 1500.
Rolf Clausen, tlf. 56266773

Victoria KR 26N 1954 - En hel og to halve motorcykler, tilsammen et godt projekt. Pris kr. 7000.
Rolf Clausen, tlf. 56266773

Corbin speedometer købes - god pris gives.
Tlf. 40148037

DIVERSE

Brini Go-kart dansk byggede fra 60'erne købes, stand underordnet, alt har interesse.
Peter Lund, tlf: 20469403,
mail: plh@videone.dk

Bukh 2-cyl. traktor, helst i god stand købes.
Tlf. 40148037

Brenderup autotrailer med boggie-aksel og 10" hjul. Totalvægt 1100 kg. Last 725 kg. Spil og opkørselsramper. Skal ikke synes, sidst synet maj 03. Velegnet til mindre veteranbil/klassisk racer. Pris kr. 6.800.
John Jørgensen DVK Fyn,
tlf. 66181212

Nash Ambassador 1949 information til historisk korrekt restaurering, alt har interesse, billeder, historie mv. Bilen har kørt i Hundested (Lynghøjvej) og på Nørrebro (Frederiksborgvej) fra 1953 - ca. 1983 og har tilhørt Axel Karl Fuglsang Jensen.
Peter Lund, tlf: 20469403,
mail: plh@videone.dk

28-årig lære- og fingernem **ABSOLUT** ny-begynder med veludviklet humor og teknisk snilde er interesseret i at bytte sin gratis arbejdskraft mod at lære fra en erfaren og gerne smilende restauratør/entusiast. Engelske eller amerikanske mærker og garage

indenfor cykelafstand foretrækkes, men næsten alt har interesse.
Nikolaj Falko, tlf. 26856876

Brenderup trailer årgang 1958, gl. rund emalje nummerplade, sandblæst og lakeret, ny træbund, mangler kun nye stålsider. Kr. 3500. Veteran campingvogn årgang 1973, lille model, pæn og velholdt, kr. 7500,00.
Hans Pedersen, 29848282

Alu-hæveporte mrk. Nassau. 1 stk. med ruder. Åbning h: 3,20 - b: 4,38 - med el uden dør. 1 stk åbning h: 3,02 b: 4,77 m. dør. 1 stk. branddør BS60 dobbelt med perfekt karm, h: 2,10 b: 1,80.
Tlf. 40148037

Vinteropbevaring af din bil, indendørs eller udendørs, afpriser mellem 500 (udendørs) og 1500 (aflåst indendørs) for et halvår.
Ringsted.
Niels Nielsen, tlf. 57611611
nnservice@mail.dk. www.nnservice.dk.

TIL SALG**Opel Olympia 1950**

Reservedelsbil sælges, med motor minus topstykke og med gearkasse (gearkassen virker) og andre gode dele. Pris kr. 4.500.
Gertrude Halkjær
lbagmh@get2net.dk

TIL SALG**Standard Flying 12 1936**

Vi har haft den i familien siden 1966 og det er på tide at andre tager over. 1608 cc/44hk. 112 km/t. Månedens Køretøj i VT 312. Originalt grønt læderindtræk, monteret med helt ny dæk, delvis ny lakering., Vognen er bygget sept. 1936, chassissnr. 4539 af 10.000 stk. bygget. Landets eneste og den eneste kendte registreret på verdensplan i Standard Motor Clubs register. Export Special, venstrestyret mm. Pris kr. 55.000.
Henning Mouritzen, tlf. 48210755

September 2004 udkommer det ny Klassisk Bil & MC

2 sektioner, flere sider og nye artikelserier

Vi har ikke ændret på noget af alt det, som har gjort Klassisk Bil & MC til Danmarks mest læste indenfor klassiske køretøjer med mere end 20.000 læsere hver måned. Men vi har gennemført en stor analyse for at finde ud af, hvor tilfredse vore læsere er og hvordan vi kan gøre dem endnu mere tilfredse.

og MC-litteratur (værkstedshåndbøger m.v.).

NY SERIE: KØRETØJER SKAL KØRES

Artikler der hjælper med at holde Dem og Deres køretøj i form Værksted- og servicetip fra professionelle

NY SERIE: FOLK, DER GØR EN FOR- SKEL

Artikler om den enestående restaurering, det utrættelige klubarbejde, ildsjælene i vores hobby.

SKRIV MÅNEDENS LÆSERBREV OG FÅ EN VINGAVE

Vær med fra starten. Begynd gerne med at skrive til os om os. Rís, ros, forslag, ønsker. Alle der har noget på hjerte er velkomne. Og breve med konkrete spørgsmål vil vi søge at besvare efter bedste evne. Eller med specialisters hjælp, hvis det skulle blive nødvendigt. Redaktionen kærer hver måned det bedste læserbrev og bedømmer det ene og alene ud fra, hvor interessant vi mener brevet er for alle de andre læsere.

NY SERIE: KOM MED BAG ANNONCEN

Artikler, der beskriver køretøjet, der er sal til salg.

NYHED: BILER OG MC PÅ AUKTION HVER MÅNED

Den første bilauktion præsenteres i efteråret. Og herefter går det slag i slag i tæt samarbejde med en helt ny funktion på vores hjemmeside

NYE OG FLERE MULIGHEDER FOR GRATIS ANNONCER

Blandt de nye rubrikker kan nævnes Personlige kontakannoncer. For eksempel: Haves MG. Soges kørekammerat (M/K). Haves renoveringsprojekt. Soges arbejdskammerat. Andre muligheder kan være interesse for Modelhobby, Bil-

**Få efterårets fire udgaver
+ hele 2005 for kr. 445.-**

Ring: 54 76 31 40

E-mail: kontakt@klassisk-bil.dk

TIL SALG**VW 1302 1971**

Skal synes. Originale sorte nr. pl. Turkis metallic. Original farve. Med oliefyrt. Pris kr. 10.000.
Henrik Bartram, tlf. 86871097



Klassisk bil & mc messe og kæmpe marked Bella Centret 25.-26. september

Stort stumpe- og brugtmarked.
Virksomhedsstande. Klubstande.
Arbejdende værksted Drive-in bio.
FDA's 15 års jubilæumsudstilling.
Over 100 klassiske køretøjer sælges.
Specialudstillinger

Arrangør: A. P. Nielsen, Randers.
Ring allerede nu og bestil plads:
86 41 64 64/40 27 64 64 - e-mail:
a.p.nielsen@mail.tele.dk
16.-17. oktober Bilmesse i Fredericia.

MB MOTOR

TRIMNING OG JUSTERINGER
PÅ RULLEFELT UDFØRES

YDELSESTEST, ØKONOMITEST,
FEJLSØGNING, DATALOGNING.

RESERVEDELE LEVERES

SPECIALE
AMERIKANSKE OG ENGELSKE
KØRETØJER

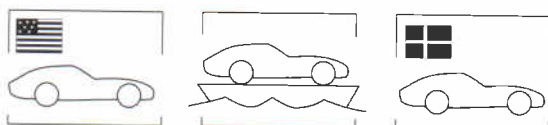
RING FOR YDERLIGERE INFO

MB MOTOR

Larsensvej 10B, 3230 Græsted
Tlf. 48 39 16 93 - Fax 48 39 16 96
www.mbmotor.dk

DVK-medlemmer ydes 15% rabat
på reparationer
Ikke på reservedele

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

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

Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen

*Reparation og salg af gl. autoradioer
og tilbehør*

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk
tlf. og fax 45 89 16 47
joergen.frandsen@mail.dk

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2004



Veteranbiler 1900 - 1969

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

Klassiske biler 1970 - 1979

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

Veteranmotorcykler 1900 - 1969

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

Klassiske motorcykler 1970 - 1979

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

Brugsveteranbiler til og med 1979

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

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

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



Veteran
Forsikringsklubben

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

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)

Fax 49 14 11 14

E-mail: dvk@vip.cybercity.dk