

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



52. årgang - oktober 2008 - VT nummer 388



*FORSIDEN
Kaj Bachs lille Mathis.
Foto Peer Lauritzen.
Se artiklen inde i bladet.*

Indhold

Redaktionen	3
Bantam	3
Aktivitetsskalendar	4
Austinmuseum	5
Klubaktiviteter	6
Peer Lauritzen	8
Enggården	18
Golden Days	18
Aftentur i det fynske	19
Efterårsløbet	20
Rockere i Kværkeby	20
Fynsk Kardanløb	21
Sommertur på Sydfyn	21
Madpakketur	22
Minors 60-års jubilæum	23
Roskilde torsdag aften	23
Classic Le Mans	24
Postautomobilet gennem 100 år	26
Afslutning ved Storstrømmen	28
Forderne Tider på DTM	29
Strøjer samlingen	30
Øresundsdysten	32
Konkurrencen	36
Den sidste sommerdag	37
Læserbreve	38
Porsche	39
Nye medlemmer	40
Køb/salg	44



Redaktionen

For flere år siden ønskede Egon W. Neesgaard at udtræde af Veteran Tidendes redaktionsstab.

Det fik han ikke lov til! Jeg ville ikke undvære ham.

Nu har han imidlertid gentaget sit ønske, og jeg kan ikke mere nægte ham det. Nees har været med i bladarbejdet i så mange år at jeg ikke har styr på det, og især som uddannet fotograf bidraget med billedreportager, men også med portrætartikler.

Det er ingen hemmelighed at Nees er en ældre herre, men heldigvis er han i fuld vigør og stadig optaget af gammelbilsagen, selv om han for nogle år siden afhændede sin gamle FIAT og nu synes at hans MGC GT er for voldsom og for nylig har annonceret den til salg.

De ældre medlemmer vil huske at Nees også har været aktiv i bestyrelsesarbejdet og i sin tid trådte ind som fungerende formand, da John Jørgensen blev syg.

Til gengæld har to tidligere medlemmer af bladredaktionen indvilget i at genindtræde. De er for så vidt aldrig ophørt med at bidrage til bladene, det står mig ikke ganske klart, hvorfor de forsvandt fra kolofonen.

Det er også to veteraner i DVK, nemlig Peter Bering og Peter F. Lykkeberg. Bering vil især være kendt af læserne for sine fotografier, men har også skrevet betydningsfulde historiske artikler. Lykkeberg har også fotograferet og desuden skrevet tekniske artikler. I nogen tid har han desuden været en uforlignelig korrekturlæser, og har fundet tyrkfejl selv den gamle redaktør havde overset. Eller begået. Lykkeberg kan ikke fordrage at blive kaldt ekspert i det ene eller det andet, jeg vil forsigtigvis hævde at man skal lede meget længe for at finde nogen med lige så stor indsigt i motorkøretøjers mekanik, herunder endog metallurgi, man kan måske også tillade sig at nævne at han især har beskæftiget sig med Ford T, MG og FIAT 501. Desuden er han på forbløffende vis i stand til på sin store drejebænk at fremstille dele.

De to gange Peter har med deres faglige baggrund som arkitekt og bygningskonstruktør en særlig føling med bilernes æstetik, men de er også begge i besiddelse af en meget stor viden om motorkøretøjernes historie.

Fælles for alle tre herrer er at de aldrig - i en vis modsætning til redaktøren - har været bange for at bruge deres gamle biler (og motorcykler).

O. E. Riisager

Bantam

Den årvågne Leif Gr. Thomsen gør opmærksom på at der i bogen om Bohnstedt Petersen »75 år til lands og i luften« findes dokumentation for at der har været Bantam i Danmark. Den lille amerikanske bil, der grundede sig på Austin Seven.

På side 51 er der et billede af en topersoners åben Bantam, og teksten fortæller at den fik Aase Bohnstedt Petersen i morgengave.





Møder

Oktober

Torsdag 9. Børkop. Klubmøde kl. 19.30.

Torsdag 9. Egersund. Klubaften.

Torsdag 16. Esbjerg. MN Motorrenovering kl. 19.

Mandag 20. Vesterhede. Demonstration af syn af gammel bil på Q8 tanken. Derefter kaffe hos Vestergård. Se VT oktober.

Tirsdag 21. Kværkeby. En medarbejder fra SKAT foretæller om afgiftsregler.

Tirsdag 21. Kværkeby. Klubmøde - nærmere senere.

Tirsdag 28. Egeskov. Klubmøde flyttet til Starup Teglværk, Strøgers samling.

Tirsdag 28. Klippinge. Gunner Sørensen om sit lange liv med tohjule.

Onsdag 29. Amager. Klubmøde kl. 19.

Torsdag 30. Morris-møde. Morrismøde kl. 19 hos Rimmy Tschernia, Krogagervej 39, 2405 Brøndby.

November

Tirsdag 4. Ristrup. Klubmødet kl. 19 holdes på Silkeborg Tekniske Skole. Særligt om lakering. Se VT oktober.

Onsdag 5. Sæby. Besøg hos Jens Damsgaard. Se VT 387.

Torsdag 6. Nærum. Tre fotografer om at fotografere gamle biler. Om ny spise muligheder se VT oktober.

Lørdag 8. Nærum. Årsfest med overrækkelse af Årets Emil. Bustur se VT 387.

Torsdag 13. Børkop. Klubmøde kl. 19.30.

Torsdag 13. Egersund. Tilbageblik på årets arrangementer.

Tirsdag 18. Kværkeby. Klubaften med opsamling på den forgangne sæson og forslag til nyt.

Tirsdag 25. Egeskov. Julefrokost kl. 19.00.

Onsdag 26. Amager. Julebuffet. Se Klubaktiviteter i VT. Tilmelding senest 18/11.

Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde kl. 19 hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, 4000 Roskilde.

December

Tirsdag 2. Ristrup. Julefrokost kl. 18.30. Tilmelding nødvendig.

Onsdag 3. Sæby. Gløgg. Nu i forsamlingshuset.

Torsdag 11. Børkop. Juleafslutning.

Torsdag 11. Egersund. Julefrokost kl. 18.30. Pakkeleg, medbring en pakke af værdi ca. 20 kr.

Tirsdag 16. Kværkeby. Julefrokost. Mere senere.

2009

Januar

Onsdag 7. Sæby. Film.

Torsdag 29. Morris-møde. Morrismøde kl. 19 hos Bent Riff, Elmevej 23, 4000 Roskilde.

Februar

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

Marts

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

April

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

Løb og arrangementer

Oktober

Lørdag 11. Veteranaften i Egeris, sæsonafslutning, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.

Lørdag 18. -søndag 19. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - www.bilmesse-brugtmarked.dk

Tirsdag 21. Havnetræf i Sønderborg kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.

Søndag 26. Afslutningsløbet. Se indbydelse i VT okt. Start kl. 10 fra Vikingeskibsmuseet på Roskilde Havn. Tilmelding til frokost på claus.neble@privat.dk

November

Lørdag 1. Herning stumpemarked. Kl. 8-16. Info. Svend Aage Mortensen, tlf. 97151603.

Lørdag 8. DVK fødselsdag med overrækkelse af Årets Emil. Bus til Nærum fra vest for vandene.

2009

April

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

Juni

Fredag 12. Optakt til Englændertræf i Løgumkloster.

Lørdag 13. 8. Englændertræf i Løgumkloster.

Oktober

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



Austinmuseum

Hvad gør man, når man har et kæmpe maskinhus, en forfærdelig masse energi og et rimeligt antal Austin'er? Man kunne åbne et Austin Museum!

I forbindelse med stiftelsen af Dansk Austin Klub på Samsø den 26. juli blev Deres ærbødige og frue på øen et par fantastiske dage ekstra og kan fortælle, at ovenstående er netop hvad Stefan Wolffbrandt og Ann Nørgaard i Lange-mark på Samsø besluttede sig for.

Det er gjort ved, at Stefan inden i det store maskinhus har bygget en gedigen trelænget bygning i træ. Med flotte trægulve så Austin'erne nu står i de bedste omgivelser. I enden af den ene længe er der indrettet café, hvor primært Ann opkræver den beskedne entré på 40 gode danske kroner og optræder i køkkenet. Her frembringes der nogle klart anbefalelsesværdige små menuer, hvortil der fx kan købes kolde økologiske drikkevarer. Og der sælges lidt Austin-relaterede souvenirs, bl. a. en T-shirt med broderet Austin-mærke.

Senere er maskinhuset solgt og skal nu i efteråret tages ned – så for fremtiden må de nye længer finde sig i at stå ude i vind og vejr.

At Stefan for længe siden begyndte at lege med Austin er måske tilfældigt, derimod er det ikke tilfældigt at han og Ann nu vil vise netop Austin'erne frem. Thi dels vil de vise Austins efterkrigshistorie, men et mål med museet er også at vise nogle af de biler, som

ikke var dem som grever og grossererere kørte i. Derimod nogle af dem som den største del af befolkningen – middelklassen – havde midler til at købe. En enkelt undtagelse i samlingen er en Healey Frog-Eye fra 1959. Var den ikke for de lidt velhavende unge fløse(?) - dog flot er den.

Et andet mål er at lade nogle af køretøjerne vise, hvordan en 30-50 år gammel Austin ser ud, når den "bare" har stået, men ikke er restaureret. Målene nås.

Endnu et par krav er der. Bilerne på museet skal helst have en kendt historie. Og de skal helst kunne starte, så har Stefan og Ann fået foræret eller købt endnu en Austin, bliver der lagt noget energi i at få dyret startet op, dersom det ikke uden videre spinder rundt. Det er lykkedes på et par enkelte nær.

Udover biler og fritgående motorer er der en del værkstedshåndbøger til gennemsyn og anden Austin kuriosia.

Til skræk og advarsel har Stefan og Ann også fået og i al sin rustikke fremtræden opstillet en ægte A35 Hønsesus model – som Stefan sagde om slige tilfælde: Få gjort noget ved dem eller forær dem væk, før det går så galt. Enkelte høns er i tidens løb måske endda kommet til skade ved at falde ud igennem bunden.



Austin Somerset.

Efter vores for korte ophold på Samsø (som det med skam at melde er rigtig rigtig mange år siden blev besøgt sidst) kan en tur til øen foreslås og da må en tur til Austin Museet og dets gæstfrie og entusiastiske værtspar varmt anbefales. Kommer du på de rigtige dage, kan du tillige opleve at enten Stefan eller Ann optræder med guitar og sang i deres café. Uden for øen kan Ann Nørgaard også opleves ved mange musik og drama arrangementer – i nogle tilfælde sammen med børn og tilhørende forældre.

På billederne ses Austin A40 Somerset 1953, A35 Countryman 1965, A40 Futura årgang 1961 (Den hed egentlig Farina, idet den er tegnet hos Pininfarina, men importøren mente, at det i Danmark associerede for meget til sukker), Allegro 1978. Sidstnævnte og Countryman'en ses fra tid til anden i fri dressur på Samsøs veje.

Austin Allegro.

Austin A40 Futura kom i to versioner, med stor bagklap og som her med almindeligt bagagerum.





AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19, såfremt ikke andet er meddelt. Husk NYT mødested: Fa. Walbom, Amager Landevej 246. Der kan købes øl og vand til høkerpriser. Onsdag den 29. oktober: Klubmøde. Onsdag den 26. november kl. 19. Stor julebuffet med velkomstdrink og kaffe for medlemmer med damer på Kastrup Strandpark nr. 1, 2770 Kastrup. Pris 150 kr. Tilmelding og betaling på mødet i oktober eller Nordea reg. nr. 0123 konto nr. 8235603226. Husk navn ved indbetalingen.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

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

BØRKOP VANDMØLLE

13. november kl. 19.30: Mødeaften.

11. december kl. 18.30 eller 19: Juleafslutning. Hvor er endnu ikke aftalt, se i november VT.

Med venlig hilsen

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

SØNDERJYLLAND - EGERNSUND

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Torsdag den 13. november klubaften med tilbageblik på årets arrangementer.

Torsdag den 11. december julefrokost kl. 18.30. Pakkeleg, medbringe en pakke til værdi ca. 20 kroner. Kuvertpris kr. 125, hvoraf forventet egenbetaling kr. ca. 75.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

FYN EGESKOV



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

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

Tirsdag den 28. oktober. Ændret fra Strøjers museum til filmaften på Egeskov.

Tirsdag den 14. november er sidste frist for tilmelding til julefrokost.

Tirsdag den 25. november kl. 19 julefrokost i Jomfru Rigborg. Tilmelding og betaling på møder i september og oktober eller senest 15. nov.

December juleferie – intet møde.

NYT: Der oprettet egen hjemmeside for mødested Egeskov Fyn med adressen www.dvk-egeskov.klubsider.dk

Venlig hilsen

Poul Henning Lauridsen, tlf. 65962428 og Arne Olesen, tlf. 60840537.

ESBJERG

Klubmøde tredje torsdag hver måned.

Torsdag den 16. oktober kl. 19 hos MN Motorrenovering, Enghavevej 4, 6800 Varde. Der er plads til 30-35 mennesker. Tilmelding til undertegnede.

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

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Vores augustmøde med en af Dronningens chauffører, Søren Sørensen, blev meget oplysende og interessant. Han mødte i fuld uniform, som når han kørte

med en hoffets 28 biler. Dertil kommer Kronprisens vognpark og alle de fælles køretøjer. Al kørsel er omhyggeligt tilrettelagt til mindste detalje. Det blev et supergodt møde.

Tirsdag den 28. oktober kl. 19 kommer motorcyklisten Gunner Sørensen og fortæller om sit lange liv med de tohjulede. Særligt den tur, som alle motorcykelfans skal opleve mindst én gang i sit liv.

Hilsen

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

21. oktober kommer en medarbejder fra SKAT og fortæller om afgiftssystemet.

18. november almindelig klubaften med kammeratligt samvær, hvor vi også samler op på den forgangne sæson. Vi vil også høre om der er forslag og ideer til kommende arrangementer.

Tirsdag den 16. december julefrokost. Om tilmelding og priser senere.

Erik Madsen, Roskilde, tlf. 46323825
Preben Boisen tlf. 40351585

KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møde den første torsdag i hver måned.

Torsdag den 6. november kl. 19.30. Besøg af tre fotografer fra Herlev Fotoklub, Michael Rønsdorf, Palle Damm og Orla Hermansen, der i sommer tog billeder til Autojumble på Klampenborg galopbane.

Lørdag den 8. november: Årsfest med overrækkelse af Årets Emil - se indbydelse i VT 387. Bus fra Jylland osv.

Der vil igen være varm mad i Nærum. Henrik Froberg har tilbudt at betjene medlemmerne med varm eller kold mad, kaffe og anden drikkelse. Henrik laver en klubmenu til kr. 100 bestående af en varm ret, spis hvad du kan, en øl eller vand, kaffe eller te og et stk. kage.

November: Braiseret svineskank med agurkesalat, sovs og kartofler.



December: Glaseret skinke med grønlangkål og sukkerbrunede kartofler.

Det bliver også muligt at stille sulten med en sandwichbolle eller nøjes med kaffe.

I sommermånederne, hvor vi er mest udenfor, har Henning Andersen lovet at stå for forplejningen. Tak til de to herrer.

Dorte Stadil.

Venlig hilsen Claus Neble

ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Tirsdag den 4. november kl. 19. Klubmødet holdes på Silkeborg Tekniske Skole, Kejlstrupvej 87-89, Silkeborg. Rundvisning i skolens værksteder ved autolakerer-uddannelsen og en repræsentant for firmaet Baden-Jensen fortæller om autolakker og metoder. Evt. spørgsmål vedr. parkering og samkørsel, kontakt Jørn Gaardsvig.

Tirsdag den 2. december kl. 18.30 julefrokost. Tilmelding til Lars Hoffbeck eller Jørn Gaardsvig.

Med venlig hilsen

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883 - 40192574

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

VESTSJÆLLAND - SÆBY

Der er åbent fra kl. 19 i mødestedet hver den 1. onsdag i måneden. I sommer-sæsonen i Vestsjællands Bilmuseum, i vinterhalvåret i forsamlingshuset.

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

5. november: Besøg hos Jens Damsgaard, Skoleloddan 1 i Bjerger, 4480 St. Fuglede. Han er lige gået ind i sit 70. år, og hans værksted er stadig åbent tre dage om ugen, og det er ikke kun hans egne 10 ofte brugte veteraner, der turnerer gennem værkstedet. Der bliver desuden et mini-stumpemarked med Jens Damsgaards egne ting og hvad andre kommer med. Kaffe og kage.

3. december. Tredje gang er gløggens gang. Det er i Sæby Forsamlingshus kl. 19. Hustruer og elskerinder, mænd og samboende børn og børnebørn er velkomne.

7. januar. Året åbner med filmaften fra DVK's bibliotek. Reklamerne og filmen ruller kl. 20, men kom lidt før hvis du skal fortælle andre hvad du fik i julegave.

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

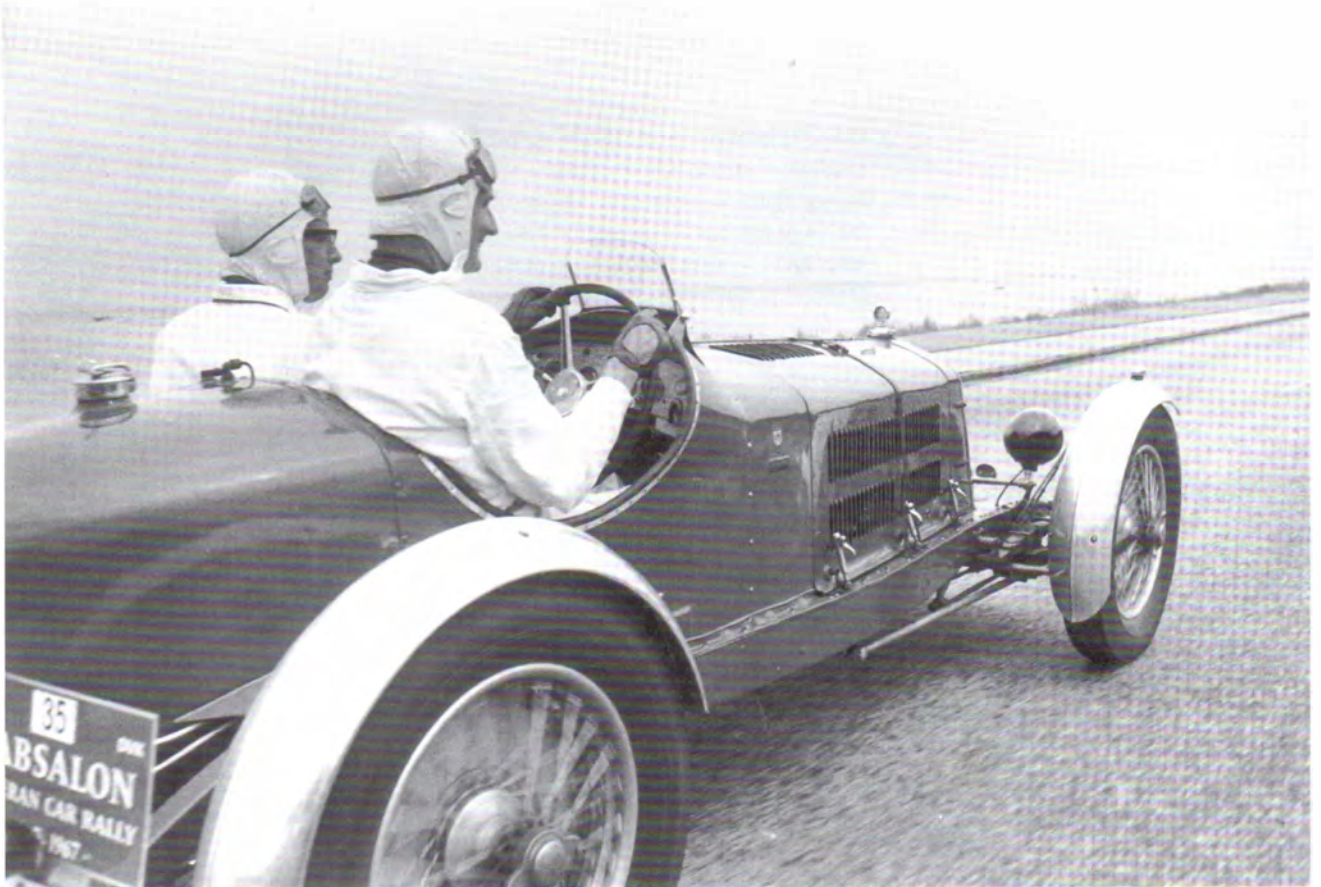
Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Til mødet i september sammen med mødested Børkop ved og i Veteranhotellet i Jelling var der mange biler og vi blev budt indenfor. Der var et par Mustanger, nogle Morgan og Triumph og en masse MG, men ingen franske, tyske eller italienske, det savnede vi.

20. oktober møde ved Q8 tanken, hvor der bliver foretaget syn af en gammel bil. Synsmanden vil gennemgå en bil og fortælle hvad man ser mest efter. Ca. 1½ time. Derefter kører vi i samlet flok ud til Vestergård og får kaffe. Synsmanden vil forhåbentlig tage med og svare på evt. spørgsmål. Tilmelding nødvendig.

M. v. h.

Ove H. Iversen, tlf. 23950721



Frøjds Alfa Romeo Monza i fart - i dobbelt forstænd. Peer Lauritzen var selv kørende, da han skød billedet ud ad vinduet i sin bil.

PEER LAURITZEN

Af O. E. Riisager

En lørdag i august 1967 tog Peer Lauritzen opstilling, balancerende på en kilometersten på Strandvejen ved Nivåbugten, midtvejs mellem København og Helsingør.

Der ville deltagerne i det stort anlagte Absalon veteranbilløb komme forbi, og dem ville han fotografere med sin Leica III F fra ca. 1950, forsynet med et 9 cm Elmar objektiv. Det mest velegnede til formålet.

Peer Lauritzen ville nemlig tage bilerne i fart - hvad dengang var ganske uset herhjemme. For, som han siger den dag i dag, biler skal tages i fart, på vejen.

Fra Nivå kørte Peer Lauritzen ind til byen og tog flere billeder.

Resultatet var ovenud vellykket og udmøntede sig i en serie i Berlingske Tidende, hvor billeder af de enkelte bi-

ler over et stykke tid blev bragt i stor opsætning og med tekster af journalisten Paul Chantelou. Efterhånden blev billederne fra Absalon-rallyet suppleret med fotografier taget ved andre lejligheder.

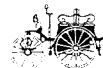
Billederne vakte trods det med vore dages øjne grove avistryk berettiget opsigt blandt den tids gammelbilfolk. Mange klippede dem ud og arkiverede dem - det har vi kunnet se når de i tidens løb er blevet overladt til DVK's bibliotek.

Peer Lauritzen, født 1922 og stadig i fin form, er egentlig af jernbanefamilie. En oldefar anlagde baner i Jylland, farfaderen var togfører hos DSB, faderen og en morbror begge stationsforstandere og en god ven siden barndommen lokomotivfører. Peer Lauritzen har været med i Nordsjællands Veterantog og har både tegnet og fotograferet til flere jernbaneblade.

Men han blev fra barnsben smittet med

glæden ved biler, og er desuden anden-generations Leica-entusiast og dygtig mørkekammermand. Han benyttede sig også af tidens mest populære kamera blandt pressefotografer, Rolleiflex. Og senere af en Nikon med 20 cm linse og et Mamiya.

Som sagt stammede bilglæden fra drengeårene. Som gæst i hjemmet i Roskilde kom i sin flotte, blå Buick touring 1927 med dåselygter onklen Aksel Dahlerup, stjernereporter i Statsradiofonien, der blandt andet lavede reportager fra begivenheder som indvielsen af Storstrømsbroen og Lillebæltsbroen, stående på taget af den mindeværdige Bedford »mahognivogn«. Han blev senere især kendt som radioens ekspert i det kongelige stof og sluttelig radiodirektør. Hans interessante erindringer, blandt andet om hvordan han var tvunget til i begyndelsen af besættelsen at tage til Tyskland for at rapportere om



nazismens fortræffeligheder - hvilket han behændigt undgik - kan læses i hans bog fra 1968 »Radio-Eventyr.«

At få lov at sidde ved rattet i den blå Buick og indsnuse duften! Også en møster kørte bil - med stor cigar. Barn-domshjemmet var nær ved kasernen, hvor der holdtes møder med omegnens bønder, der kom i deres biler, som Peer Lauritzen lærte at kende på lyden.

Egentlig var Peer Lauritzen ikke fotograf, men kom som uddannet reklame- og illustrationstegner til Berlingske Tidende i 1953. Han blev medlem af husets fotoklub og lærte værdien af både et godt negativ og mørkekammerarbejdet med forstørrelsesapparatet. Lærdommen som tegner om motiv og komposition kom ham til gode.

En redaktionschef fik nys om hans billeder fra Absalon-rallyet og foreslog serien i avisen, og Peer Lauritzen lavede selv layoutet.

Benzinselskabet BP (senere Q8) engagerede nogle år senere Peer Lauritzen til at dække det endnu større anlagte BP-løb tværs over Danmark. Hvordan det gik fortæller vi om i et senere afsnit.

Bilhistorisk Tidsskrift, som jeg allerede dengang havde været redaktør af i flere år, fik lov til at bringe en del af Peer Lauritzens billeder fra løbet. Hvordan kontakten opstod står mig i dag ikke klart, men Peers velvilje hang måske en lille smule sammen med at han på Berlingeren havde kendt min svigerfar, den da for længst afdøde motorsportsmand og -journalist Kai Otting.

Vi mødtes sjældent, men i de følgende år fik vi jævnligt tilsendt mange glimrende billeder af Peer Lauritzen til fri afbenyttelse. Jeg returnerede pligtskyldigst billederne bagefter.

For et par år siden rendte jeg på Peer i Hørsholm Midtpunkt og fik da et løfte om at DVK måtte overtage hans samlede produktion. Det løfte blev i år bragt til opfyldelse, og for det er vi Peer Lauritzen stor tak skyldig.

Med en del af billederne fra Absalonløbet tager vi nu låget af skatkisten, og jeg kan forudskikke, at vi senere vil kunne bringe aldrig før offentliggjorte farvebilleder. Det er muligt at et enkelt billede ikke netop er fra Absalon-rallyet, men så er det i hvert fald i dette nummer kun biler som deltog i det. I

følgende blade vil der være billeder fra mange andre lejligheder.

Selve løbet

1. Absalon Rally - sådan var det ambitiøst benævnt, men der kom aldrig flere. Det var arrangeret som led i festligholdelsen af hvad man dengang troede var Københavns 800-års jubilæum. I nyeste tid er man blevet klar over at byen er temmelig meget ældre.

Mogens Bessermann-Nielsen, skrev i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 13, september 1967, den reportage, vi her plukker i:

Deltagerne i dette vort første rally af internationalt format må have fået en fornemmelse af, hvordan det er at blive hyldet af »en tusindtallig skare«. Ingen havde i hvert fald ventet at de gamle biler kunne samle en lignende interesse i befolkningen. Alene på Fredensborg Slotsplads, hvor løbet startede, var det til sidst umuligt at spytte for folk. Mange veteranbilejere fik travlt med at tørre fedtede barnefinger af en nypoleret lak, og langs hele ruten var der til stadighed ivrigt vinkende mennesker.

De må have haft en engleagtig tålmodighed, for der var næsten 2 timer mellem første og sidste start.

Efter morgenmad på Store Kro var der mulighed for en times tid at beundre hinandens biler. Blandt mange endnu ikke eller sjældent sete danske biler sås en del svenske deltagere, de fleste fra Sydsverige, der noteredes dog en Ford T fra Stockholm, og et par norske deltagere.

Ruten var godt lagt og let at finde. Med en angivet gennemsnitshastighed på 30 km/t havde man rigelig tid til at nyde det nordsjællandske landskab, der i det om end ikke på hele turen veloplagede vejr viste sig fra sin bedste side. På posterne fik man chancen for at koste sin kone ud til afstempling af tidskortene. En nordmand suste dog vinkende gennem ruten uden stop.

1. etape sluttede på Kronborg med en let anretning, serveret af medarrangøren Kongelig Dansk Automobil Klub. Derefter fortsattes ad Strandvejen til

København. De der kender Strandvejen kan udmærket forestille sig hvad 50 biler med 30 km/t forvoldte af propper, men København havde henstillet at ruten gik den vej.

Løbet sluttede med en veltilrettelagt manøvreprøve på Bellahøj, der kun havde den fejl (som arrangørerne indrømmede), at de store biler ikke havde en ærlig chance.

Dagen efter, søndag, serverede Københavns kommune frokost på Hotel Imperial (Red.: Hvor KDAK dengang havde til huse). Adskillige taler blev holdt og overborgmester Urban Hansen overrakte præmier, skænket af kommunen. Kaj Bach havde som sædvanlig pensionatsarmene fremme og ragede et par til sig.

Bessermann bemærkede at man måtte håbe, løbet blev en årligt tilbagevendende begivenhed. Det blev det altså ikke, selv om Urban Hansen bifaldt tanken. Endvidere at for de udenlandske deltagere og andre langvejs fra var der afsat for lidt tid til snak med danske ligesindede.

Det var glædeligt at konstatere, med hvilken ro og orden, løbet blev afviklet, skriver Bessermann, og en stor del af æren for det måtte tilskrives Københavns Færdselspoliti, der både udviste en positiv indstilling og deltog aktivt i afviklingen.

I nogle afsluttende bemærkninger nævner den ene af de to arrangører fra DVK's side, Bent Hoffmann, at det havde været kritiseret at DVK's løbsudvalg ikke dyrkede samarbejde med fagfolk fra KDAK.

Det var nu sket, med et virkelig lærerigt og fornøjende samarbejde for Bent og Flemming Sørensen med d'herrer Preben Nielsen og Torben Arp fra KDAK Sport.



Alfa Romeo 8C 2300 »Monza« 1931.

Absalon-rallyets mest opsigtsvækkende deltager var svenskeren K. E. Frøjds Alfa Romeo. En ægte racer, tidligere havde den tilhørt racerkøreren Widen-green. Konstrueret af Vittorio Jano og med så mange sejre i grand prix'er, Le Mans, Targa Florio og Mille Miglia at det næsten ikke lader sig remse op, ført af navne som Nuvolari, Campari, Borzacchini, Caracciola, Etancelin og Sommer.

Ganske få kom i landevejstrim med skærme, lygter og reservehjul.

I grove træk var motor og en del andet genbrug af Alfa Romeos standardmodel. Motoren er 8-cylindret på række, blok og top af aluminium, boring 65 mm, slaglængde 88 mm, cylindervolumen 2.336 cc. Kompression 6.5:1. To overliggende knastaksler, drevet af kæder via et kædehjul midtvejs på motoren. En enkelt Memini karburator og en Lobe kompressor. I den oprindelige udgave med en højeste ydelse på 165 hk ved 5.400 omdrejninger. 4 gear og tørfladekobling. Mekaniske bremses, dubleret af håndbremse på alle fire hjul.

Stive aksler med halvelliptiske fjedre, friktionsstøddæmpere, bagtil dobbelte. Dækstørrelse 5.5x19.

Længde 384 mm, akselafstand 265 mm, egenvægt 920 kg, 130 liter benzintank. Tophastighed 210 km/t, senere endnu mere.

Produktion i 1931 6 stk. Året efter var motorstørrelsen forøget til 2.552 cc, med 178 hk, og der blev fremstillet 4 stk.

Herhjemme har Svend Hauberg også en rigtig Monza plus det meste af en kopi, han selv har lavet - se Veteran Tidende 339, september 2004), og på Strøjer Hansens museum i Vedstårup står en engelsk fremstillet kopi (selv om Alfa-klubbens hjemmeside hævder at den er ægte).

Frøjd har ikke mere sin Monza, og da han i oktober sidste år sammen med sin søn besøgte Hauberg i Skodsborg var det i en 1750 Gran Sport. Se Veteran Tidende 378, december 2007. Og om Haubergs Gran Sport kan man læse meget i Peter Berings artikel i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 96, 1988.

Frøjds Alfa Monza var med i Absalon-rallyet, men sandheden i ære afslører et

nøje studium af rallypladerne at billedet herover er fra et Ferry Road Run.

Mathis P 5CV ca. 1921. Et af mellemkrigsårenes absolut største danske sportsnavne var cykelrytteren Willy Falck Hansen (1906-1978), kaldet »Spejderen«. Olympisk guld-, sølv- og bronzevinder og vinder af verdensmesterskaber i sprint, først for amatører, derefter for professionelle. Siden seksdagesrytter og endelig sportsansvarlig for seksdagesløbene i Forum i København. Han blev gift med en platinblond skønhedsdronning, og de fik cirka 1932 sønnen Ole. Han var en af 6 Ole'r i min klasse på Skovshoved Skole.

Efter underskolen havde jeg ingen kontakt med ham - men det var ham der som ganske ung tog til Paris hvor han købte den lille Mathis og kørte med den et par år, inden han styrede den hjem til Danmark. Hans mor var med fra Paris, men i Bruxelles havde hun fået nok og stod af.

Ole blev reklametegner og boede i mange år i Tisvildeleje, indtil en tidlig død.



Ole Falck Hansen beholdt ikke bilen så længe, den slog en plejlstang ud gennem siden og skulle have været hugget op. Men i 1957 så det fremtrædende DVK-medlem Kaj Bach, tandlæge i Frederiksværk, den holde hos en mekaniker i Hillerød og købte den. Bach tog land og rige rundt for at finde stumper, fik nyfremstillet skærme og bilen blev håndmalet i Græsted. Nogen hurtigløber er den bestemt ikke, og den kanter sig om hjørner, for ligesom den endnu klejnere Peugeot Quadrilette har den ikke noget differentiale.

Bach deltog i mangt et løb med den og vandt mange præmier. Bach sagde at hastigheden bestemte den selv, for eksempel kørte han en morgen fra Frederiksværk klokken 4.30 og var i Oslo næste dags aften kl. 19.30. Men køreegenskaberne var gode, bortset fra at den skulle ned i laveste gear for at komme rundt om skarpe hjørner.

Motoren er kun på 760 ccm. Motordele er af aluminium på nær selve blokken af støbejern, der er med fast top og en messingprop for hver to ventiler, tændrøret sidder mit i proppen; olien

bringes til cirkulation af svinghjulet, som på en Ford T. Også stemplerne er af aluminium. Fodbremsen virker på det venstre baghjul, håndbremsen på det højre, men for så vidt bremses de hver for sig på begge hjul fordi der jo ikke er noget differentiale.

Karosseriet ligner med sin spidse bagende et trekløver, men der er kun to sæder, det venstre skubbet lidt bagud for førerpladsen pga. den snævre plads. Bilen har kun dør i venstre side, den er højrestyret og har som så mange andre dengang speederen mellem bremse og kobling. Der er ingen regulering af tænding og tomgang fra førerpladsen og der er ikke andre instrumenter end et amperemeter, der er tiltrængt fordi dynamoen sidder sådan at der nemt trænger olie ind på kommutatoren.

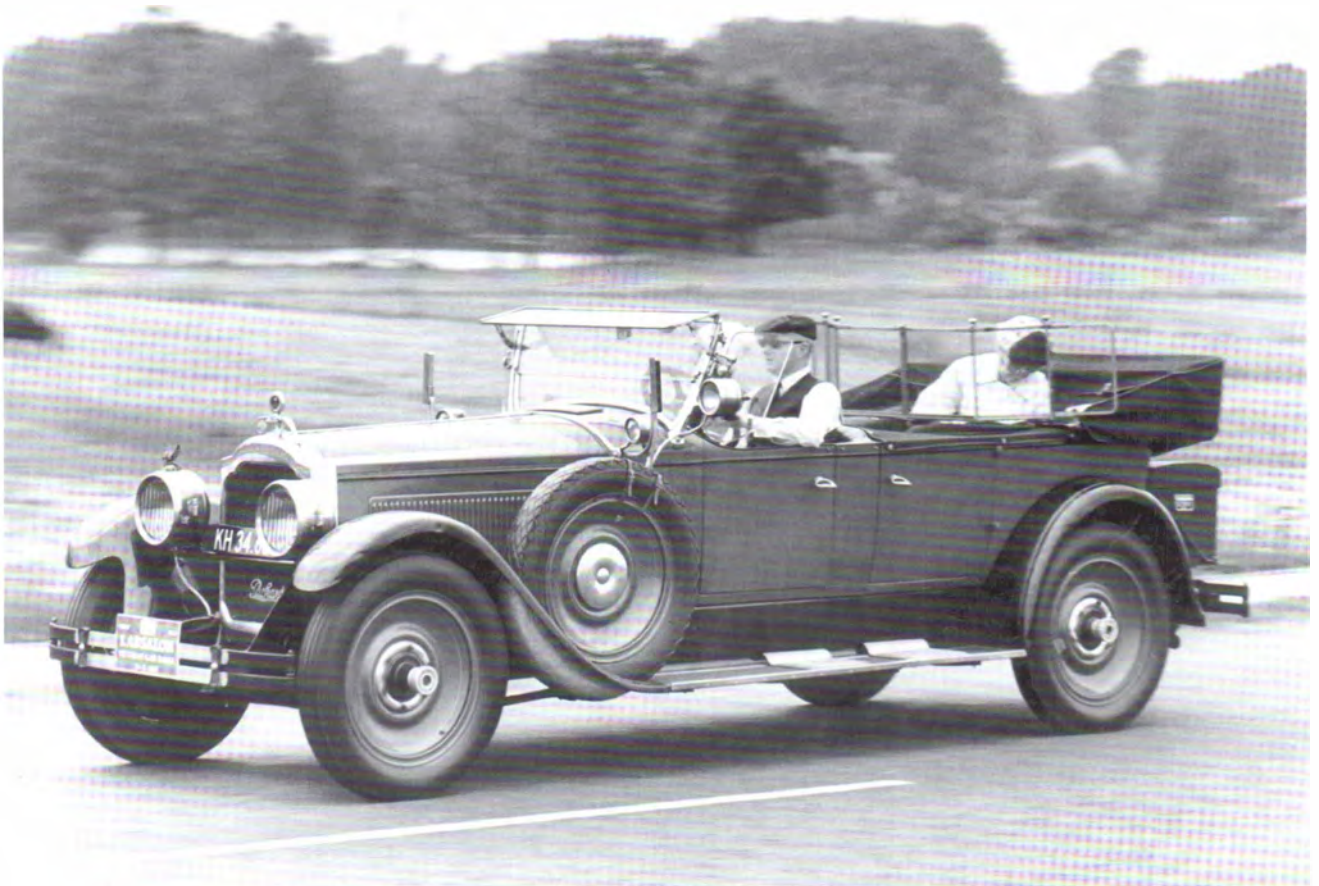
Fabrikken i Strasbourg fremstillede dog flere større modeller og deltog en tid kraftigt i motorsport. Omkring 1930 indgik den i et samarbejde med Ford under navnet Matford, senere blev det til de franske Ford-modeller; efter krigen forsøgte man forgæves at genoplive selve navnet Mathis med en ganske smart trehjuler. Om Mathis 1910-1954

læs Jesper Hermanns artikel i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 52, efterår 1977.

Bach havde for øvrigt også en gammel Wanderer motorcykel og avancerede til FIAT 503, ja Rolls-Royce og Bentley Continental. Sammen med Børge Kå stiftede han det kortlivede Pedershvile bilmuseum i Nordsjælland. Nu er det mange år siden han gik bort, og den lille Mathis formodes at tilbringe sin alderdom i Norge.

Packard »Big Eight« 1924. Irene og Georg Christiansen hører til DVK's tidligste og gennem alle årene mest aktive medlemmer. De har en imponerende beholdning af køretøjer, fra Nimbus Kakkellovnsrør til Rolls-Royce. Der er også to stk. åben Packard, af årgangene 1924 og 1930.

De deltog i Absalon-rallyet med den 7-personers touring fra 1924, Packards første Straight Eight, der i 1923 afløste den lige så berømte Twin-Six (altså V12). Chassis nr. 205372 er fremstillet i april 1924 og serien hedder 143. Tallet angiver akselafstand i inches på Packards



længste chassis. Med en boring på 86 mm og en slaglængde på 127 mm rummer cylindrene 5.875 cc, og ved 3.000 omdrejninger yder motoren 84 hk. Så meget at fabrikken året efter forhøjede gearingen betydeligt, hvad der gav en tophast af op mod 115 km/t. Den sideventilede 8-cylindrede motor kom til at overleve Packards senere 6- og 12-cylindrede.

Som den første Packard har Straight Eight 4-hjulsbremses - tromlebremses på forhjulene og båndbremses på baghjulene. De fungerede til synsassistenternes undren med fuldstændig ensartede udslag på det dengang helt ny apparatur, da Georg Christiansen fik bilen godkendt påskelørdag 1962.

Bilens første registreringsdato i Danmark er 6. juni 1927 under A 8695, til generaldirektør (grøntkonserver) Isaac Wulff Heyman. Adressen er Villa Springforbi på Øresunds-Rivieraen mellem Tårnbæk og Skodsborg. Da Heyman to år før meldte sig ind i Kongelig Dansk Automobil Klub opgav han adressen 253 Broadway, New York. Vognen forekommer ikke i

Packard-importøren Isidor Heimanns (bemærk navneligheden) lister. I. W. Heyman har med andre ord selv bragt den med hjem, måske flere år før, og kan i begyndelsen have kørt på amerikanske nummerplader. Efter sigende havde han også en Cadillac med.

Næste ejer er muremester Holger Thiel, Gasværksvej i København. Under K 16.125. Han har den til 1959. Da blev den annonceret til salg, blandt andet i Berlinske Tidende. Thiel havde overladt det til en renovationsarbejder Hansen at sælge den, den stod da ned-sunket til chassiset i nærheden af Mozart Plads, men ellers i forbavsende god stand. Et filmselskab bød 500 kroner, men gennem et andet DVK-medlem fik Georg Christiansen den for 1.500.

Nogen egentlig restaurering var ikke nødvendig. Den grønne farve fremstår i dag som helt autentisk, med en smuk patina, men siges at være blevet frisket op i 1946. Det sorte har GC selv lappet på. Fjedrene blev rettet op, motoren justeret og efter tre års puslen og nogle hektiske døgn kørte Georg Christiansen

den til syn. En brugtbilhandler i geledet erklærede, at den aldrig gik igennem med bagreflekserne anbragt så lavt, men GC havde været så snedig at sætte dem på nogle lange beslag, som nemt kunne drejes. Med det resultat at synsmanden spurgte, hvorfor de sad så fjollet.

Et problem på det tidspunkt var gummiet, størrelse 33 x 5. Dunlop havde to dæk. Gennem en bekendt fik GC nys om at der var to til i fjernsynets rekvisitafdeling - og tv var til at tale med. Der skulle bare være uændret antal. CG købte to sutter for 10 kr. stykket.

Stort set har den gået pålideligt i de mange år siden. Længste tur var i 1973 gennem Østtyskland til Berlin (en ret ubehagelig oplevelse).

I begyndelsen af 1979 var der dog kvaler. Motoren ville godt starte og gå i tomgang, men ikke trække. FDM's prøvestation i Lyngby konstaterede at der var byttet om på plus og minus. Den var opstået ved indbygningen af en sikkerhedsafbryder.

Af finesser kan nævnes en kompressor, indbygget i gearkassen, som ved hjælp



af slanger med manometer kan pumpe hjulene op. Der er ingen sikringer i det elektriske anlæg, men en summer. Under en parkering på Rådhuspladsen i København tog en pilfinger ledningen af en positionslygte. Summeren trådte omgående i funktion.

Nogen let dame at danse med er den store bil ikke. Ved meget forsigtig kørsel kan den klare 5 km på en liter, og på slyngtet vej kan træret give vabler.

Læs også om familien Christiansens specielle forhold til Hupmobile i Bilhistorisk Tidsskrift 10, første serie, november 1958, nr. 59, sommer 1979 og nr. 84 1985..

Johanna. Som nævnt i sidste blad var der højest én kendt Messing-Ford i Danmark dengang. Det er noget anderledes nu. Så meget mere vakte det opsigt at vores allerede da mangeårige skånske medlem Manfred Almkvist fra Skurup bestemt ikke var bleg for at køre langt. Meget langt.

Almkvist deltog i Absalon-rallyet med

sin 1914 touring. I Bilhistorisk Tidsskrift serie 2 nr. 7 fra 1966 beskrev han en tur med Johanna fra Trelleborg til San Remo og retur til Skurup. Han var nødt til at køre så langt fordi han i Falsterbo-rallyet i 1964 havde vundet 225 liter benzin som skulle bruges i Italien. Fra Almkvist anskaffede Johanna i 1952 og til 64 havde hun kørt 50.000 km, stadig med det oprindelige elektriske anlæg og uden at være boret. I 63 fik stemplerne ny ringe, ellers behøvedes kun et omhyggeligt eftersyn, tilkørt var hun.

Som sprogkyndig havde Almkvist en veteranbegejstret teknolog med. Største problem var at bilen skulle slæbe en stor vægt af campingudstyr og reservedele og at kørsel i storbyer og bjerge ville belaste bagaksel og andre kritiske dele. Generator kunne ikke medbringes, så man skulle spare på strømmen i de to batterier.

I Antwerpen begyndte en forkeret lyd i kardanen, men med forsigtighed nåede Johanna Rivieraen, hvor bagakslen blev skilt ad. Kardanrøret og en sidestiver var brækket. Med besvær blev det

svejset, men det knækkede to gange til og Almkvist måtte telegrafere hjem efter reservedele, som var en hel uge undervejs.

Almkvist beskriver sine mange oplevelser, kæmpe uvejr i Italien og deltagelse i et fornemt rally. Syd for Rom ringede han på hos Malmøboen Anita Ekberg, men hun var ikke hjemme.

Napoli var ikke noget rart bekendtskab, pilfingre hagede sig fast i bilen, og et sted måtte Almkvist tværstanna. Der kom stygge lyde, det var lørdag og ikke noget godt sted at begynde at skulle noget ad. Om torsdagen skulle han være i Milano til rally. Foirsigtigt lirkede Almkvist bilen ud på autostradaen og fortsatte sådan 800 km, mens det lød som en skærveknuser. Mandag middag tog et Ford-værksted i Milano sig af skaden. Kardanrøret var igen knækket, men tandhjulene havde det ikke værre end at rallyet med besvær ville kunne klares. Værkstedet ville ikke lade Almkvist være med til at reparere; han ville godt selv have elektrosvæjset.

Efter reparationen skulle teknologen snart være hjemme, men det gik stry-



gende, til tider med omtrent 60 km/t, og de 1.650 km fra San Remo til Travemünde blev tilbagelagt på fire dage. Ventilatorremmen blev skiftet et par gange. Der er hverken vandpumpe eller termometer på en Ford T, men når en dråbe trængte op ved kølerproppens gevind var enten remmen gået eller vandet af anden grund kogende. Systemet var tæt nok, efterfyldning mellem tankningerne var ikke påkrævet.

Hele turen blev på 6.450 km, benzinforbruget var trods by- og bjergkørsel 10 km/l.

Manfred Almkvist var en samlernatur og skabte et bil- og andetmuseum hjemme i Skurup. Nu er han for længe siden borte.

Lancia Lambda. Valdemar Smedberg er en svensk gammel ven af Danmark, og med familie deltog han i Absalonrallyet i den dejligt uspolerede, langbenede Lancia Lambda.

Lancia'en over alle er som bekendt en sensationel konstruktion, der blev præsenteret på bilsalonen i Paris i 1922. Med et selv bærende karrosseri, fremstillet i presset stålplade, forhjulene uafhængigt ophængt med lange, lodrette skruefjedre og en 4-cylindret motor på 2.119 cc i et snævert V.

Ingen af konstruktionerne var helt ukendte, men de havde aldrig før været samlet i én bilmodel, der tilmed blev fremstillet i større serier.

Det snævre V var i mange år Lancias særkende, også for motorer på op til 8 cylindre.

Vi har i årenes løb haft flere større artikler i Bilhistorisk Tidsskrift og Veteran Tidende om Lancia, senest af Niels Jonassen i VT 366, december 2006. Men se også Lancia i Danmark i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 73 og 74 1983.

Lambdaen gik i arv til Smedbergs søn, men ejes nu af den tidligere formand for den svenske Lancia klub Herbert Nilsson.

Til højre:

Erik Koux deltog i sin veltjente **Bugatti Type 37**. Han har den endnu, men den har skiftet farve og fået aluminiumshjul.

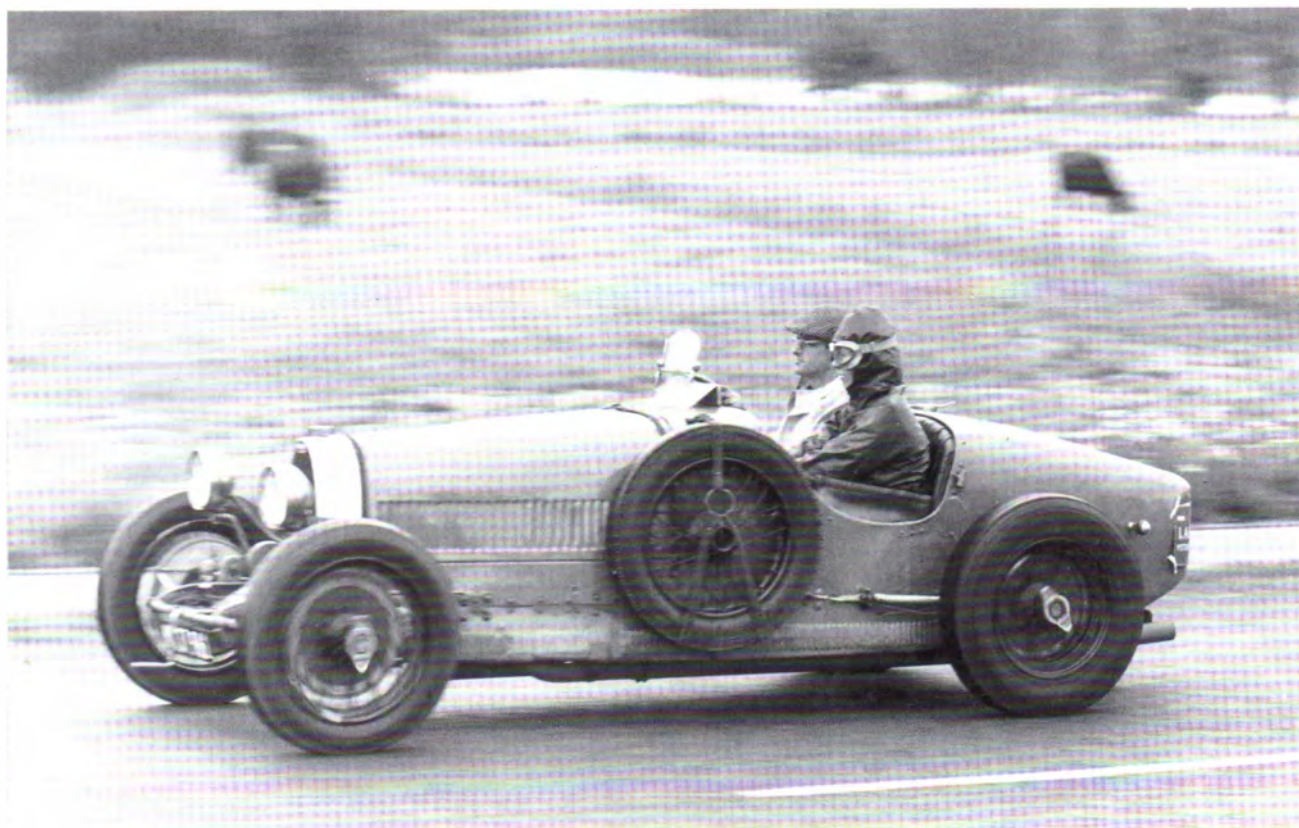
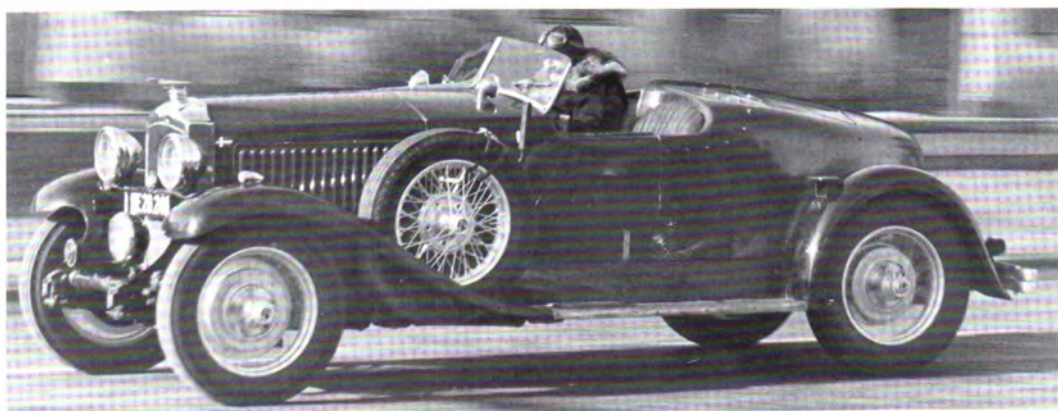


Desværre har vi ikke fundet en deltagerliste fra Absalon-rallyet. Vi vil gerne låne en til kopiering. Så vi fægter os lidt frem. Der er en svag mulighed for at nogle af billederne ikke lige præcis er fra Absalon-rallyet, men gode og af Peer Lauritzen er de i hvert fald.

Opel 8/20 PS 1912. Familien Madsens fine Opel var ældste danske deltager. Her med mellemste generation ved rattet (i højre side). I dag kører tredje generation, Niels Madsen, stadig bilen, og man kan læse alt om den i Veteran Tidende 346, april 2005.



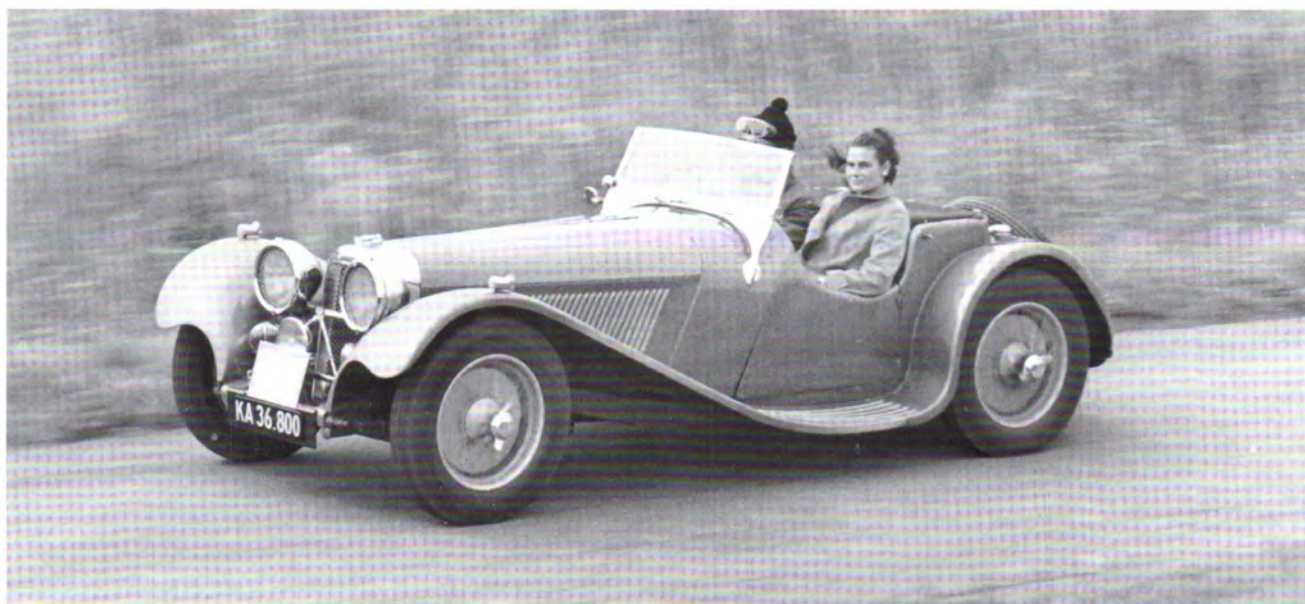
Medarrangør Flemming Sørensen kørte ruten i sin brugsbil, den sjældne **Vauxhall T80 Hurlingham 1931.** Ejers i dag af Kirten Utke og Viklit Graae Jørgensen.





Der var 3-4 FIAT 501 med. Som den eneste kørte Inge-lise og Kjeld Schouboes 1924 touring på de korrekte 760x90 vulsthjul. De har den stadig. Den har Peer Lauritzen des-værre ikke fotograferet. Alle de andre var moderniseret med lave hjul og blank køler, for de åbne også med sænket vindspejl og kaleche og forkert bemaling, begge med dørhåndtag, de ikke skulle have, den ene havde end-og fået fordøren slået om. Den lukkede 1924 (som heller ikke skulle have fritlagt træværk) og den åbne 1922 ejedes af bil-firmaer. Den åbne ensfarvede 1923 af Henning O. Johansen, der i 5 år havde den som brugs-bil. Sidstnævnte er i dag gjort original, er renoveret mekanisk og har fået sit op-rindelige nummer, K 611, tilbage. Den mangler kun malin-gen. Alle tre ejes af O. E. Riisager. Om FIAT 501 læs Bilhistorisk Tids-skrift nr. 15 og 41-42.





Jaguar SS 100 1937. Også Ole Sommers SS 100 var med i Absalon-rallyet.

Oryx 1914. Det tyske mærke Oryx var ret udbredt i alle de skandinaviske lande, også herhjemme, hvor en enkelt undervogn overlevede. Det var tanken at rekonstruere hele vognen, se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 10, december 1966, men så vidt vides endte projektet i Tyskland. Eksemplaret her blev kørt i Absalon-rallyet af svenskeren Wallerius, tredje generation i en familie som havde haft bilen fra ny.



Buick 1926.

Bengt Karlsson fra Malmö län havde det skånske flag på skærmen af sin Buick 1926 - gult kors på rød grund.





Enggård



Det vækker altid glæde, måske gamle minder og er en afbrydelse i en måske træls hverdag når folk med veterankøretøjer besøger et plejehjem eller en institution for handicappede og tilbyder en køretur. Som her på plejehjemmet Enggård ved Bylderup Bov en gang i august.

Golden Days



Til de københavnske Golden Days' veteranbilindslag en søndag på Frederiksberg var der bebudet deltagelse af en 2-hjulet Morgan.

Da Mogens Christensen kom med sin årgang 1935 havde den heldigvis alle tre hjul i behold. Den vandt publikum-afstemningen.

De to andre røde køretøjer er Poul Thomsens Ford 1911 og Peder Larsen med en Indian 1922, der tidligere tilhørte »Røver-Aksel« W. Hansen.



Aftentur i det fynske 20. august



Det var en god aftentur der var tilrettelagt af Mette og Alfred Svendsen. Der var mødt 17 veteranbiler og en enkelt motorcykel med sidevogn op ved Lundeborg Lystbådehavn, og det til trods for at vejrudsigten ikke var den bedste, der var lovet regnbyger.

Der var rimeligt godt vejr kl. 17.30 - 18, hvor vi kørte ud på en ca. 30 km tur langs den fynske sydøstkyst ad de små og snoede veje, en enkelt gang kørte vi endog på grusvej, mod Christiansminde.

Da vi ankom til engen ved Christiansminde var det også sket med det gode vejr, regnen styrtede ned, heldigvis var der mulighed for at vi kunne sidde i tørvejr og nyde den medbragte mad.

De to billeder er fra engen ved Christiansminde, det ene fra Lundeborg havn. Se flere fotos på: <http://dvk-egeskov.klubsider.dk>

Erik Lindhardtzen





Efterårsløbet

Søndag den 7. september mødtes vi på Restaurant Kystens Perle ved Bygholm Sø i Horsens, hvor der ventede os et dejligt morgenbord. Vi var 58 personer i 27 biler og en mc, alle i højt humør, hvilket det flotte efterårsvejr var med til at frembringe. Vi startede i højt solskin ud på ruten hvor vi skulle gøre vores første ophold ved Rosenvold, som er beliggende ved Vejle Fjord. Deltagerne fik en lille forfriskning og vi havde inviteret campinggæsterne fra Rosenvold Camping til at aflægge os et besøg og bedt dem stemme på netop det køretøj som de syntes var deres favorit. Indehaveren af Rosenvold Camping havde udsat en præmie til den campinggæst som havde afgivet sin stemme og stod selv for udleveringen af præmien. Vi fortsatte nu ad små hyggelige veje til Juelsminde, hvor deltagerne skulle spise frokost på Restaurant På Havnen. Her opholdt vi os et par timer og fik samtidig tid til at se på de flotte lystfartøjer og opleve det travle liv på havnen. Vi satte nu kursen tilbage til Restaurant Kystens Perle og her afsluttede vi turen med et stort kaffebord



og fik samtidig udleveret alle vore fine sponsorpræmier. Der skal lyde en stor tak til deltagerne og ikke mindst sponsorerne fra arrangøren:

Jens Høstrup

Rockere i Kværkeby

Da jeg ankom til Kværkebys septembermøde og kørte forbi gårdspladsen, fik jeg et glimt af nogle mere eller mindre kronragede personer med rygmærker og et line-up af store motorcykler. Det viste sig at være helt almindelige mennesker med en stor interesse for Harley-Davidson motorcykler. Deres sorte jakker havde ganske vist rygmærker, men de viste kun deres tilhørsforhold: Harley-Davidson Holbæk (HDH).

Jeg skal ikke gøre mig særlig klog på motorcykler, men imponerende det er de med al deres krom og tekniske detaljer.

En hyggelig og lidt anderledes aften i Kværkeby.

Erik Madsen





Fynsk Kardanløb

Vi mødtes lørdag d. 23. august fra klokken 09.30 Sandvadvej 22, 5210 Odensen NV med rundvisning i virksomheden Kardancentret (www.kardancenter.dk), som var vært med morgenkaffe.

Kl. 10.30 kørte vi ud i det skønne landskab.

Kl. 12.00 frokost i det grønne (medbragt mad).

Efter frokosten fortsatte turen til Mini Safari ved Ditlevs Bisonfarm. (www.ditlevsdal.dk)

Poul Henning og Jonna Lauridsen havde planlagt en tur for de 32 veteranbiler, der var mødt frem i det regnvåde vejr, men alle tog det med godt humør. Efter rundvisning og morgenkaffe kørte vi ud på en ca. 85 km lang tur i det nordfynske landskab, gennem den ene regnbyge efter den anden; på et tidspunkt styrtede regnen ned så vi næsten ikke kunne se hvor vi kørte. Ved 12-tiden ankom vi til Fuglsbækgård, hvor vi heldigvis havde fået lov til være i den store maskinhal, så vi kunne nyde frokosten i tørvejr, mens regnen styrtede ned



Her sidder vi i tørvejr og nyder frokosten, mens regnen styrter ned udenfor!

udenfor. Nå, vi fik da lejlighed til at se på omgivelserne da regnen stilledes af. Efter frokosten kørte vi videre til Gyldensten Skulpturpark, med et kort ophold, der var heldigvis tørvejr, derfra videre til Ditlevdals Bisonfarm, hvor vi kunne smage på bisonkød og hygge os resten af dagen.

Der var deltagende veteranbiler fordelt således:

7 førkrigs, 2 fra 40'erne, 9 fra 50'erne, 13 fra 60'erne og 1 fra 70'erne. Den ældste deltagende veteran var Ole Frandsens Ford T fra 1922 og den yngste var Pia Olsen i VW coupe fra 1970. Bilerne er fotograferet ved Fuglsbækgård.

Alt i alt en god, men lang køretur.

Erik Lindhardtzen

Se flere fotos på: <http://dvk-egeskov.klubsider.dk>

Sommertur på Sydfyn

Vester Skerninge Kro lukkede i sommers, så start- og slutstedet blev flyttet til Hundstrup Kro, og det blev det absolut ikke ringere af. Et overdådigt morgenbord og det sammen gjaldt den lækre flæskesteg, vi fik serveret, da vi vendte hjem efter en smuk tur i det sydfynske, forbi Brændegårdsøen, Brahetrolleborg Slot, Arreskov Sø og Slot, Trente Mølle, der står i området ved Svanningebakker, Åstrup Mølle og til sidst forbi Nakkebølle.

Vejrprofeterne havde ellers lovet masser af regn den 6. september, da Sommertur på Sydfyn for køretøjer før 1945 skulle afvikles, men det blev vi heldigvis forskånet for. De 15 køretøjer, et fra Sjælland, et fra Sønderjylland og resten fra Fyn som deltog, kørte i det smukkeste vejr på hele turen, der var ca. 80 km lang. De fik brugt både bremserne og gearene i det kuperede terræn.

Kaj Ottoson, Brønshøj, der havde tilmeldt sig arrangementet, var kørt til Fyn nogle dage forinden for at besøge datteren som bor i Nr. Broby, så Kaj kontaktede mig, og vi aftalte at følges til Hundstrup Kro. Men om morgenen ringede Kaj at hans BMW ikke ville starte, så min mand Jørgen kørte af sted med startkabler og fik bilen i gang og kun de første par gange efter stop måtte bilen have et skub. Ellers gennemførte alle køretøjer turen uden problemer, det var kun arrangøren der måtte lade bilen (Plymouth 1931) stå de sidst 5 km, hvor den gik død og ikke ville starte igen.

Kajs batteri var faldet sammen og han måtte anskaffe sig et nyt inden turen gik videre til Esbjerg.

Tak til Mette og Alfred for en meget fin tur.

Nicklas, Jørgen og Anne Lise Gustafsson





Madpakketur

Ketty og Anton Sørensens madpakketur gik i år den 6. september til Ørnhøj og Abildå.

Vi startede med morgenkaffen i Videbæk hos Ketty og Anton, hvor 42 biler og 83 mennesker var mødt op fra nær og fjern, rigtig godt fremmøde. Efter kaffen og lidt »sparken dæk«, kørte vi i dejligt vejr over Laugesens Have, forbi Omme Kirke, Skråstrup og endte i Ørnhøj, hvor vi så Christian Kofoed og fru Jyttes selvbyggede halmhus, et rigtigt spændende hus, som ligger på en 1 tdr. land stor naturgrund. Hvor var det flot. Christian Kofoed fortalte om tankerne før byggeriet og forløbet under byggeriet. Alle byggematerialer består af muslingeskaller, træ, halm, og er lerklinet uden på halmen både indvendig og udvendig, samt et flot stråtag, som han efter 3 dages læretid hos en tækemand selv havde lagt, med et flot resultat. I sandhed et par som med flid og hænderne skruet rigtigt på har skabt et dejligt hjem både inde og ude.

Så satte vi kursen mod Abildå Brunskulsleje, hvor madpakkerne blev tømt. Herefter levedegjorde en flok gæve Abildåboere lejerne, vi fik et godt indblik i hvordan, og hvor hårdt, det har været at arbejde sådan et sted. Bl. a. hvordan de med håndkraft har fået kullene nede fra kulgraven op ved at kaste det fra skovl til skovl, for til sidst at ende på solden ovenfor graven. Der var en som levende fortalte om livet i kullene, men også at de havde det sjovt ind imellem. Vi så også de gamle gravemaskiner Trine og Sara i aktion. Brunskulsgravning sluttede for Abildås vedkommende i 1956.

Tilbage i Videbæk diskede Ketty op med det helt store »sønderjyske« kagebord, helt fantastisk og meget lækkert. Der blev holdt en konkurrence om hvem der kunne slå flest point med 3 store skumgummiterninger, der var flotte præmier, sponsorerede af TDC Erhverv, til de 4 bedste.

Tak til Ketty og Anton for et hyggeligt og spændende 5-års jubilæumsløb i jeres regi, hvor selv vejrguderne viste deres gode side, trods melding om andet. På deltageres vegne,
hilsen Stinne og Henning Knudsen





Minors 60-års jubilæum fejres hos Sommer

Morris Minor, jordemobil, den engelske folkevogn – kært barn har mange navne, og når den kære fylder 60 år, skal det markeres. For Minoren sker det med en særudstilling på Sommer's Automobil Museum fra midten af oktober og 3 måneder frem.

Mange mennesker kalder den ganske vist ikke for Minor, men for Morris 1000. Men den betegnelse fik den først et godt stykke inde i karrieren. Det vil man få at vide på udstillingen.

Og hvis nogen skulle synes, at en særudstilling om én enkelt bilmodel vil blive tynd kop te, vil de blive belært om noget andet! Morris-Klubben, der stiller med køretøjerne og ekspertisen til udstillingen, kunne mageligt have gjort udstillingen endnu større, for så mange typer, versioner, specialmodeller og karrosserier er der. For ikke at tale om alle de spændende historier, der er at fortælle, herunder også en ganske speciel dansk vinkel – men kom selv og se!

Udstillingen åbner søndag den 12. oktober kl. 14:00 og løber til lige efter nytår.



Den oprindelige Minor havde forlygterne siddende meget lavt.



Estate-versionen var populær herhjemme, men man skulle pleje bindingsværket.



Issigonis blev sur da lygterne blev flyttet op, formentlig efter et amerikansk forlangende

Se på <http://www.123hjemmeside.dk:80/sommers/>, som Morris-klubben har oprettet, og hvor der er en masse billeder med relation til netop udstillingen. Bl.a. et med en grøn Minor foran museets hovedindgang.

Roskilde torsdag aften



Thom Bang Pedersen fortæller at hver torsdag aften i sæsonen samles bilfolk med meget forskellig baggrund helt uden klubrelationer ved havnen i Roskilde. Alle er velkomne, bare det foregår i god ro og orden. Så der er mulighed for at møde mange forskellige mennesker og biler i hyggelige omgivelser.





Classic Le Mans

- set fra en anden side

Jeg havde gennem Marcos klubben i England i december sidste år modtaget en invitation til udstilling og opvisning (kørsel) ved Classic Le Mans i 2008. I januar prøvede jeg at booke et hotelværelse i Le Mans – håbløst, det nærmeste var ca. 150 km. væk. Jeg ringede til Roger – en af vores engelske venner fra Minimarcos klubben, han syntes at det ville være sjovt, hvis vi kom og tilbød at overtage det hotelværelse han havde bestilt for meget. Han tilbød også at sørge for tilmelding og lægge pengene ud til vi mødtes (modig mand).

Vi startede fra Brønshøj onsdag formiddag og skulle køre ca. 900 km. til et hotel i Holland. Vi kørte over Fyn og ned gennem Jylland uden problemer, i Nordtyskland startede det "sjove" – det regner altid i Nordtyskland (i hvert fald når jeg er der), og det første vi opdagede var at den nye gummiliste og forruden ikke passede godt sammen, vandet løb ind på instrumentbrættet og Marlis brugte mange papirservietter for at fjerne vandet. Hver gang vi tankede (20-25.l.) stjal vi alle de papirservietter vi kunne finde, senere kom min siderude i tanke om at det var bedre at være åben end lukket. Vi fik den lukket igen

og holdt på plads med gaffatape. Da vi var næsten ude af Tyskland forlod venstre viskerblad bilen – så måtte vi finde en rasteplass, hvor jeg afmonterede venstre viskerarm og flyttede den højre over i min side; Marlis behøvede jo ikke nogen, hun havde travlt med at skifte papirservietter. Vi kom til hotellet uden yderlige problemer.

Næste formiddag fortsatte vi mod Paris, den første tank vi kom ind på havde

viskerblade (også små). Vores GPS syntes at vi skulle se alle de parisiske motorveje, vi kørte meget langsomt omkring Paris, det varede næsten tre timer før vi kom på motorvejen til Le Mans, og så var der lige den krølle, at betalingsveje er noget rod, når sideruden er tapet fast, men vi kom da til hotellet og blev modtaget af vores engelske venner.

Fredag formiddag blev vi enige om at køre til banen, inden der kom for mange. Allerede da vi kørte forbi hovedindgangen kunne vi se, at der var andre end os, der holdt vi også i kø, men vi kom da ind og fandt vores plads. Der var ca. 50 store Marcos'er og 10 små – foruden næsten 6000 andre biler til udstilling. Resten af fredagen gik med at snakke med nye og gamle venner – og se på biler, masser af biler.

Lørdag formiddag skulle vi køre opvisning på banen, to omgange efter en pacebil – vi skulle jo køre pænt, det stod der på tilmeldingen. En af vores venner mente at vores helligste opgave var at køre forbi den der pacebil. Vi



kom ud på banen lidt før pitindkørslen og så kørte vi alt hvad vi kunne. I svinget ud på Mulsanne kom jeg forbi en Jaguar E – han så noget sur ud, vi kørte godt 160 km/t og E typen kom nærmere og smilet blev større da han kom op på siden af os, smilet blev dog nærmest afløst af panik, da den første chikane kom farende imod os, manden i E typen bremsede voldsomt, jeg flyttede foden fra speederen og susede gennem chikanen; jeg sendte en venlig tanke til ham der havde lavet en firehjulsudmåling på vores Minimarcos et par dage før vi kørte hjemmefra. Vi så ikke mere til Jaguaren, men opdagede nogle andre vi ikke havde set før og kom tæt nok til at se at det var biler af mærket Hommel, en lille fabrik i Normandiet. Da vi havde set dem bagfra, kørte vi forbi dem i Porsche-svingene, anden omgang var der ikke mange overhalinger så vi kørte bare, det var herligt. Jeg så aldrig den pacebil men fik senere at vide at det var en stor Audi, muligvis en R8. Resten af lørdagen var vi igen rundt og se på biler.

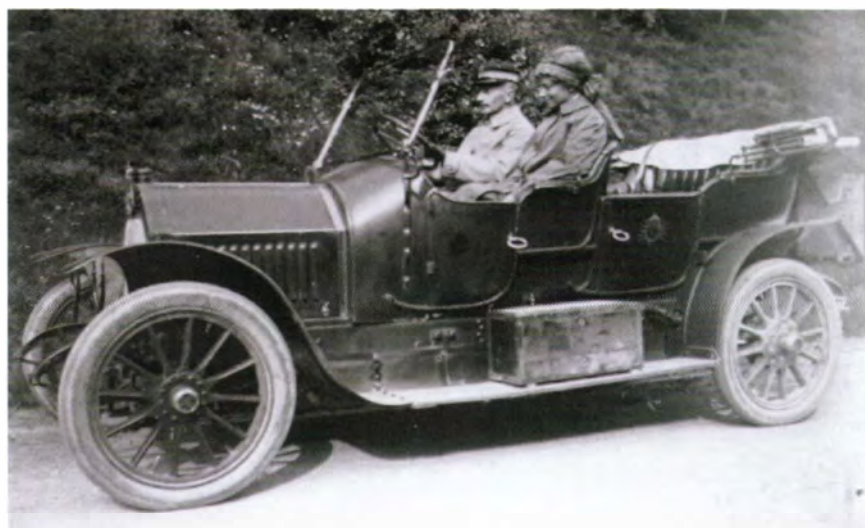
Søndag fik vi endelig set noget af det vi også kom for - race. Det er en pragtfuld følelse at se, høre og lugte alle de gamle biler og det blev ikke dårligere af at der var to Minimarcos til start.

Mandag kørte vi til Caen i Normandiet og et andet historisk indslag: Pegasus Bridge og et museum.

Tirsdag formiddag satte vi kursen hjemad; det tog lang tid at komme ud af Frankrig, gennem Belgien, Holland og ind i Tyskland, så der ville jeg have lagt nogle km. bag os. Det gik fint, benzin, kaffe og videre, pludselig var der ikke langt til Hamborg og så er vi jo næsten hjemme, så vi fortsatte og var hjemme kl. fire om morgenen efter en hjemtur på ca. 1.500 km.

Se dét var en tur til Classic Le Mans
Bent & Marlis Larsen





Den første: Berliet ca. 1910. Købt for 6.300 kr - solgt til en tørmester for 6.500!



En blandt mange Ford T.



Morris Commercial T2 1932.

Postautomobilet

At beskrive Postvæsenets køretøjer i 100 år er en stor opgave, det har da også kostet 412 sider i A4 format med et stort antal billeder. Der er mindst to på hver side, ofte flere, så uden optælling af illustrationerne kommer vi nok op på over tusind i antal, alle med udførlig tekst.

Forfatteren tager udgangspunkt i 1800-tallet med beskrivelse af transporten af postforsendelser med hestevogn og jernbane. Dermed når han frem til 1908, da etaten lejer et automobil, en Berliet, som man er tilfreds med. I 1909 anskaffer man yderligere to biler, man er nu motoriseret, selv om køretøjerne ofte er ude af drift på grund af reparationer. For Postvæsenet med korte køreafstande er det oplagt at interesse sig for elbiler, så i 1911 indkøbes 11 elbiler af mærket Hansa-Lloyd, senere endnu flere elektriske Gideon. Offentlige væsener ønskede dengang at købe dansk når det var muligt, således tilgodeses Thrige og Nimbus Kakkelovnsrør, senere Triangel og Nimbus Humlebien. De første fyrre år indkøbte etaten chassiser som danske karrosserifabrikker påbyggede karrosserier efter postvæsenet detaljerede anvisninger, interessant at studere disse beskrivelser.

De to verdenskrige skabte problemer med automobildriften, mangelen på driftsmiddel og gummi var udtalt, i mindre omfang i 1914-18, for da have man færre biler. I 1940 måtte mange biler påmonteres gasgenerator, der blev placeret i en udkæring i varekassen. På nogle få biler udtog man motoren og ændrede trækraften til en enspænder hest, som postbudet styrede fra førersædet, nu var rat og vindspejl borte.

Det danske vintervejr har naturligvis ofte vanskeliggjort postudbringningen. Vi erindres om postens vej gennem snedriverne, landposten til fods eller trækkende sin cykel, endda til hest eller kørende i kane. I regn og slud skal posten ud - sådan sagde man engang. Allerede tidligt i motoriseringen samarbejdede etaten med nogle private rutebilejere med landruter, det betød at deres rutebiler var postførende. Nogle



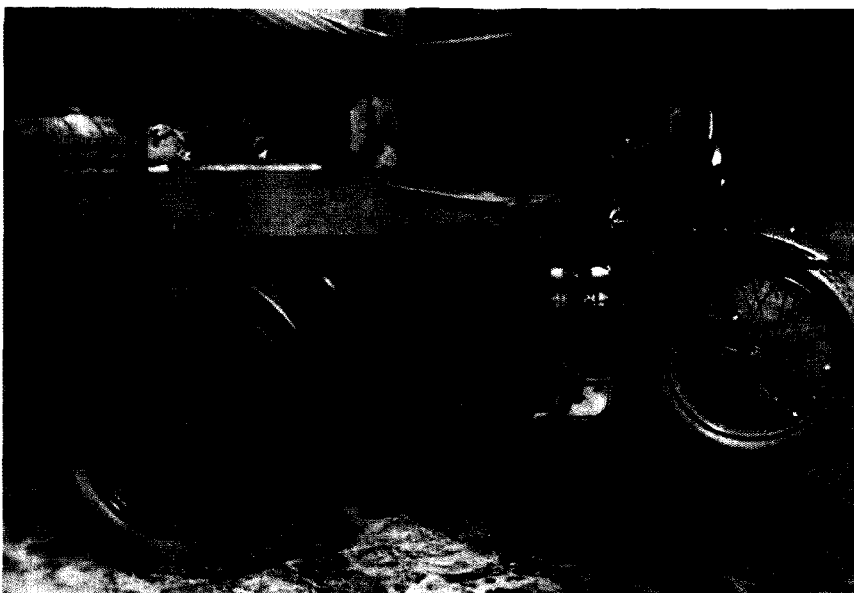
gennem 100 år

biler var endda udstyret med postkasser, således at Maren i Kæret kunne stoppe rutebilen og poste sit brev. Verden er i sandhed forandret, når man tænker på nutidens kommunikation. Efter 1945 står Postvæsenet med en nedslidt vognpark, der sker da også en forholdsvis hurtig udskiftning til nye biler, nu ofte med de standardkarosserier der tilbydes, karrosserifabrikernes gode kunde finder andre løsninger.

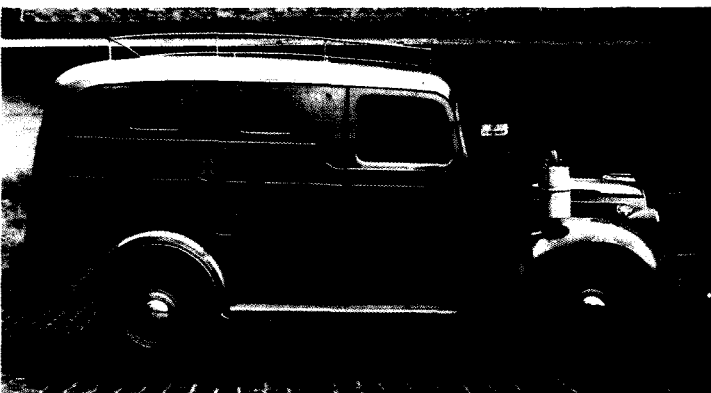
Et dansk tiltag for at designe en bil til Postvæsenet, Danbilen, er det nærmeste vi kommer etatsens ønske om dansk køb. Bilen var baseret på Opel komponenter, den var udstyret med et førersæde midtfor så landposten let kunne komme ud til højre eller venstre. 533 biler blev fremstillet 1982-90. En for høj pris afgjorde dens skæbne. Fra primært at være ejere af forholdsvis lette varebiler, hvem husker ikke Renault 4 og Bedford med skydedøre, køres posten nu mellem de større byer med store lastbiler enten med sætevoan eller påhængsvoan, vi møder dem på de store veje ved nattetide. Bogen rummer stof til mange timers læsning og nærstudier af det enorme billedgalleri, det er dansk kulturhistorie, det er transporthistorie. Mange postbiler er fotograferet med chaufføren ved siden, dermed får vi et indblik i uniformeringens ændring gennem årene. Megen ros til Nils Bloch for at gennemføre projektet postbiler i hundrede år, det der tager timer at sætte på papir, er læst på få minutter, godt der er nogle der vil berige os med kvalificeret erhvervshistorie. P. E. Hansen

PS - Red.: Nils Bloch har benyttet sig af DVK som konsulent og har tidligere fortrinsvis skrevet bøger om jernbaner, for eksempel i Portugal og i Hedehusene! Han har flere lovende bogprojekter, også vedrørende motorkøretøjer.

Nils Bloch: Postautomobilet gennem 100 år. Forlaget Blochvognen, Stentofte 31, 4550 Mariager. Kr. 395. I boghandelen eller direkte fra forlaget.



Nimbus 1936 med sidevoan bygget af væsenets eget værksted.



Ford 1939 med B-motor og svidkoksgenerator, der blev anskaffet i 1944 for 3.000 kr.

Undervoan hollandsk DAF med 2-cylindret motor og elastikgear. Opbygning fra KVAB i Kalmar: 1966.



Den jubilæumsaktuelle Morris 1000 blev anvendt fra 1961. Den her er fra 67, og der står Mille (tusind) for-neden på bagdøren.



Afslutning ved Storstrømmen



Fra venstre Verner Petersens Volvo P1800, Søren Ole Christensens Citroen 11B Légère 1947, Keld Nielsens Volvo Amazon B16 1959, Preben Nielsens Volvo Amazon B16 1958 og Erik Madsens Volvo Amazon 122S 1962.



Blandt Steffen Jørgensens egne klenodier er denne BMW 329 cabriolet fra 1937.



Forrest Chrysler Airstream 1935. Tilhører Jan Lund-Jørgensen.,

Nu havde vi så længe hørt og læst om "Aftenture ved Storstrømmen", at vi tog os sammen og drog af sted. Vi er en lille samling VOLVO-ejere – også kaldet "Marbjerggruppen", alle medlemmer af DVK med tilknytning til mødested Kværkeby og med interesse i alle slags "gamle" biler.

Da vi allesammen i dag er pensionister, kunne vi pakke madkurven og få en hel dag ud af det. Vi startede fra Havdrup ved Roskilde over middag og kørte mod Vordingborg med en kaffepause ved Præstø Fjord. Videre ned til Kalvehave og vi ankom så på parkeringspladsen ved Gåsetårnet som de allerførste. Det varede dog ikke særligt længe før det myldrede med dejlige veteran- og klassiske biler af enhver art.

Efter at have været rundt og "sparket dæk" og hilst på både kendte og nye navne fik vi udleveret "kørebog" med turbeskrivelse, og så var det ellers af sted. Kørebogen fortjener den helt specielle ros, at ud over nøjagtigheden var der tilføjet beskrivelser af og oplysninger om nogle af de seværdigheder m.m. vi kom forbi - super.

Turen bragte os ud på små veje og målet for hele turen på ca. 44 km var hjemme hos løbets arrangør Steffen Jørgensen. Her var der dækket op med kaffe, kage, øl og vand, og der var samtidig lejlighed til at bese Steffens samling af fortrinsvis BMW'er samt fruens smykkeværksted.

Som afslutning blev der sagt tak for denne sæson og lagt op til om der var stemning for at fortsætte til næste år – klapsalverne må betragtes som et klart ja. Der blev herefter uddelt en "fidis-præmie" til Jørgen Jensen og frue, som havde deltaget i samtlige "Aftenture ved Storstrømmen".

Stor ros herfra til Steffen Jørgensen for et perfekt arrangement.

Hjemme igen kl. 22.00.

Erik Madsen

Roskilde

PS: Marbjerg er en lille landsby mellem Hedehusene og Roskilde



Forderne Tider på DTM

Daværende trafik- undskyld transportminister Carina Christensen fik uden begrundelse udskudt åbningen af den ny særudstilling på Danmarks Tekniske Museum en dag.

Det kunne man så bagefter regne ud skyldtes at hun skulle underskrive traktaten om Fehmern-broen.

Da dagen oprandt kom hun ikke - måske fordi statsministeren var ved at afsløre for hende, at hun nu skulle være kulturminister!

Vi fik en god erstatning, den amerikanske ambassadør, der ankom med lille datter. Denne usædvanlige mand, der cykler Danmark igennem på tværs og ikke lader sig påvirke af sin boligs dystre fortid. Ejendommen Rydhave i Skovshoved var i sin tid også en vis Werner Bests embedsbolig. Jeg har i perioder boet vis-a-vis Rydhave, men aldrig set en bil derfra. Måske fordi ind- og udkørsel foregik på bagsiden af ejendommen, til Øresundshøj. Derimod kom der en dag en let ladvogn med to røde heste med lyse bringeseler og to tyske soldater på bukken flintrende op ad Skovshovedvej. Tyskerne fandt aldrig rigtigt ud af at hestekøretøjer hørte Første Verdenskrig til.

Hvad der havde været af fine køretøjer længere tilbage kan man læse om i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 97 1989. Da ejedes Rydhave af korngrosserer Hansen, og han havde, som flere op

ad Strandvejen, og også oppe på Ordrupvej og i Nærum, stor åben Daimler fra før Første Verdenskrig. Lidt senere desuden en Locomobile (ikke nogen dampvogn, men et amerikansk luksusfabrikat) limousine. Og i 1929 blev Daimleren afløst af et af trækplastrene på udstillingen i Forum, en kæmpe stor, baby-lyseblå Cadillac touring med flødefarvede felter foroven på dørene.

Hvad Hansen fra sit ophøjede stude (terrænet stiger kraftigt) måske ikke ænsede, var at det andet af nævnte Forum-udstillings trækplastre, en ikke mindre imponerende Packard limousine, erhvervedes af genboen mod Sundet. Jeg ved det fordi jeg blev transporteret hjem fra fødeklinikken med den 16. november 1932.

For resten havde Kaffe-Petersen på Skovshovedvejs andet hjørne Rolls-Roycer på stribe, finest en 1916 Ghost, trods krigstid fremstillet efter hans detaljerede ønsker. Se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 100 1990. Som blev fulgt af en nyere R-R og en Auburn. Se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 106 1991.

Og hvor ved vi så det fra? Fra de fine herrers chauffører og deres efterkommere, der nemlig passede på fotografierne. Herskaberne uddøde som oftest.

Og hvordan fandt vi så chaufførerne m.v.? Jo, blandt andet ved hjælp af det materiale fra Kongelige Dansk Automobil Klub, der i dag befinder sig i DVK's arkiver.

Således har redaktøren endnu en gang bevist at han ikke modstår fristelsen til at køre ud ad tangenten!

Tilbage til DTM. Efter ord af museumschef Jens Breinegaard holdt ambassadøren en munter åbningstale om sit eget forhold til især Ford-biler; han var et godt bytte for ministeren.

Udstillingen er lavet af museets personale under ledelse af souschefen, Louise Karlskov Skyggebjerg, der besidder den grundighed, der er kendetegnet for den gode historiker. I anledning af Ford T's 100-års jubilæum er der lagt særlig vægt på den model, men der er også meget, meget andet. Gamle benzinstandere, et helt lille værksted, en gammel trafikfilm, som er lånt på Politimuseet, og ikke mindst store og små fotografier - de stammer så godt som alle fra DVK's arkiv. Det gør også en del af materialet til en morsom bog for børn (voksne kan udmærket kigge med), Fra hest til motor - da bilen forandrede Danmark. Den fås for en billig penge.

Louise Skyggebjerg har både i sin åbningstale og i bogen kvitteret for det gode samarbejde med DVK, og vi havde foruden fornøjelsen det kontante udbytte at DTM lagde en pæn klump af vores fotografier på cd'er.

Udstillingen varer til og med februar næste år. Læs mere på www.tekniskmuseum.dk



Blandt de morsomme indslag er Onkel Færdselsfyr fra Harald H. Lund og Arne Ungermans dejlige børnebog.



Åbningens hovedpersoner: Louise Skyggebjerg, Jens Breinegaard, ambassadør James P. Cain med datter og Tin Lizzie.

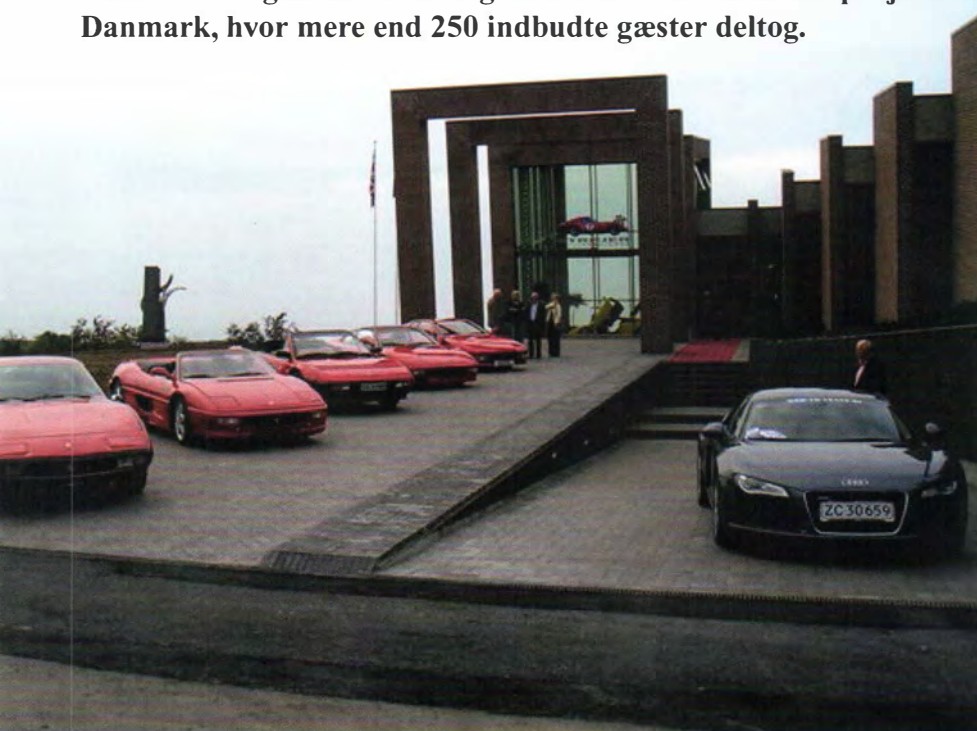


Strøjer Samlingen



- i nye rammer

Fredag den 5. september blev en ny og imponerende museumsbygning ved Vedstårup Teglværk indviet. Indvielsen blev markeret med et velgørenhedsarrangement til fordel for Børneprojekt Danmark, hvor mere end 250 indbudte gæster deltog.



På en afspærret strækning omkring teglværket var det muligt at købe sig en tur i nogle af museets køretøjer ført af racerkørerne Tom Kristensen, Kris Nissen og Casper Elgaard samt stunkøreren Erik W. Petersen. Der var rift om sæderne i den time der blev kørt ture, og de indkørte penge gik ubeskåret til Børneprojekt Danmark.

Udover at give deltagerne en uforglemmelig køretur blev der demonstreret fremragende køreteknik af de nævnte kørere. Som afslutning på køreturene gav Erik W. Petersen opvisning i kørefærdigheder i en tunet Chevrolet Corvette.

Under hele kørearrangementet var der udskænkning af forfriskninger og underholdning med sang og musik af duoen Sko og Torp.

Dagen blev afsluttet med en festmiddag arrangeret i det nye museum blandt de udstillede køretøjer. Under middagen blev den Audi racer som Tom Kristensen vandt med i det sidste Le Mans løb præsenteret. Bilen er, til Tom Kristensens store overraskelse og glæde,

udlånt til museet i anledning af indvielsen.

Den nye museumsbygning er ikke kun en bygning der rummer den mange smukke køretøjer, den er meget utraditionel og spændende i sin udformning, nærmest en skulptur, man behøver ikke mere at tage til Pisa for at opleve det skæve tårn, idet hele indgangspartiet med søjler og sidevægge hælder fremad, og når det samtidigt går opad mod indgangen får man ved ankomsten en speciel følelse af svimlende forventning. Denne forventning bliver til fulde indfriet når man træder ind i lokalet. Udover at rumme de mange spændende køretøjer er der lagt vægt på at rummet samtidig kan anvendes til præsentation af kunst og kultur. Desuden er der indrettet et åbent lokale i udstillingen, der kan tilbydes til firmaer, foreninger eller private, der ønsker at holde endags konferencer eller møder i spændende omgivelser. Lokalet er udstyret med alt moderne audio-visuelt udstyr. For at understrege de kunstneriske muligheder har billedhuggeren Kent Holm udformet en meterhøj skulptur som han har kaldt ” Det indre univers”, og er rejst på plænen ved museet.

Med den nye bygning er det samlede udstillingsareal nu på mere end 2000 m², og bilsamlingen består nu af 65 meget smukke og sjældne køretøjer, der alle har en historie. I forbindelse med museumsindvielsen blev samlingen udvidet med en Lagonda V12 Le Mans racer fra 1937.

I fremtiden vil museets åbningstider blive udvidet, hvilket vil blive oplyst på museets hjemmeside www.vedstaastrup.dk. Et besøg på Strøjer samlingen vil give den besøgende en spændende teknisk kulturhistorisk oplevelse.

For museets ejer Jørgen Strøjer Hansen har 2008 været et jubelår, udover at have kunnet fejre indvielsen af det nye museum har han også fejret 60-års fødselsdag og sølvbryllup.

Poul Suhr



Fra venstre Tom Kristensen, Casper Elgaard, en konferencier i udklædning og Kris Nissen.



Lagonda raceren. (Red. Lagonda stillede med to biler til Le Mans 1939; de blev nr. 3 og 4 efter en Bugatti og en Delage. Denne er en af cirka 30 kopier, fremstillet ved hjælp af Lagondas V12-motor og andre originale dele.)



Det ny mødelokale.



Claude Teisen Simony var en af initiativtagerne til Øresundsdysten - i dag er arbejdet overdraget til andre. Her er Claude og fru Vibeke i deres dejlige Riley. Den var ellers til fruens store fortrydelse blevet sat til salg i foråret, men nu er den vist taget til nåde igen.

Øresundsdysten 2008

Dette traditionsrige arrangement løb igen i år af stablen den sidste weekend i august - i år for sjette gang. For dem der ikke husker hvad traditionen går ud på kan vi lige repetere: Det danske Førkrigsselskab og det svenske ditto samles denne weekend til uformelle køreture på begge sider af Sundet. Vi starter skiftevis i Danmark og slutter i Sverige - og omvendt. Der er desuden mulighed for overnatning med fælles middag i det land der startes i. Det hele er meget uforpligtende og man kan deltage i det omfang man har lyst til - blot man kommer i eller på et førkrigskøretøj.

Vi havde i år rekordtilslutning - nok ikke mindst på grund af det fantastiske sensommervejr vi var begünstiget med i denne weekend. I år startede vi i Danmark på den sædvanlige tur i Nordsjælland med frokost på Fyrkroen i Gilleleje og kaffe hos Viklit og Kirsten på Nebbegård. Middagen var i år på LO skolen i Helsingør, hvor lidt over 40 personer deltog og lidt færre overnattede.

HH ferries havde som sædvanligt sponsoreret billig overfart til Sverige og på færgen med afgang kl. 9.30 fyldte særdeles forskellige førkrigsmærker og -modeller det meste af et færgedæk.

I Sverige var der lagt en rigtig fin tur fra Helsingborg mod nord forbi Sofiero langs Sundet, gennem

små landsbyer, op mod Kullen. Kaffen blev serveret på havnepromenaden i Vikens Hamn og frokosten fik vi i Ängelholms Hembygdspark. Svenskerne gør hvert år meget ud af at finde nye veje og spændende steder at besøge undervejs og er iøvrigt meget entusiastiske både med arrangementet og med tidstypisk påklædning i tilknytning til bilerne.

Den uformelle form har den ulempe at der ikke findes en deltagerliste. Det gør det svært for fotografen at sætte navne på deltagere og bilmodeller - så her en lille opfordring til næste års arrangører - Læg en deltagerliste frem, som man kan skrive sig på ved ankomsten! Det gør det meget lettere at bringe lidt her i Veteran Tidende, hvis vi får navne, bilmodel og årgang - og hvis også e-mailadressen kommer med er chancen større for, at man får indbydelsen i god tid til næste år.

Vi kunne dog finde frem til nogle af deltagererne, som der her er et udpluk af. I alt så vi vel på de to dage 40-50 forskellige førkrigskøretøjer - og meget apropos, også nogle replikaer - rigtigt flot. Håber vi ses til næste år!

(Red. Karsten Wikkelsø nævner replikaer. Der er tale om "opgraderinger" af sportsvogne.)

Tekst og foto: Karsten Wikkelsø



Peter Høigaard Rasmussen er et af vores meget tidlige medlemmer. Hans Ford A 1929 phaeton stammer fra Uruguay og blev restaureret af Ford forhandleren Kureer i Køge som reklamebil. Læg mærke til at den er højrestyret.



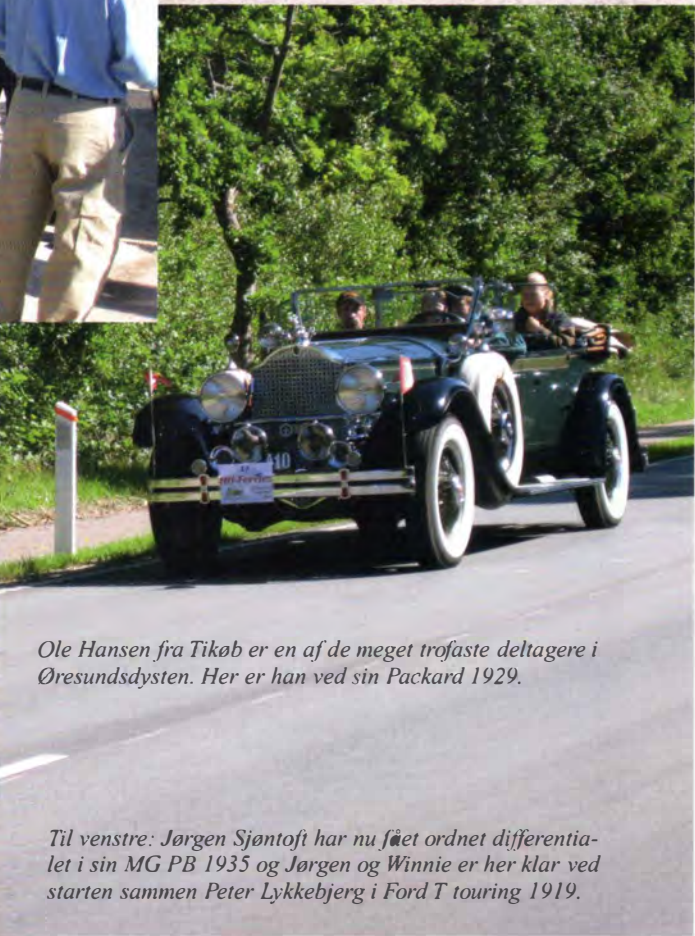
Sven Strömberg arrangerede den svenske del af turen. Her runder han et af de skarpe hårnålesving i sin Messing-Ford.



Til venstre: Anita og Åke Lindell kom i år i en nyerehvervet Lincoln 1926 med den smukkeste patina. Så den skal vel forblive sådan? spurgte vi Anita, men - "neii" siger Anita - "den får bli' fin, rigtig fin."



Ole Hansen fra Tikøb er en af de meget trofaste deltagere i Øresundsdysten. Her er han ved sin Packard 1929.



Til venstre: Jørgen Sjøntoft har nu fået ordnet differentiallet i sin MG PB 1935 og Jørgen og Winnie er her klar ved starten sammen Peter Lykkebjerg i Ford T touring 1919.



Det var lidt af et studie i sig selv at kigge på kolerfigurer. Mange er fabrikkernes "autoriserede", mens andre er mere individuelt valgt udsmykning.



Det var igen i år Forå T i Danmark og som her Hupmobile i Sverige for Anders og Ingalil Larson.



Niels Andersen's smukke Ballot 1925 vækker altid beundring. Niels manglede sædet i svigermorklappen, men det lykkedes ham at finde et originalt Ballotsæde i Frankrig - det er nu på plads og monteret. Svigermor var dog ikke installeret den dag.



Vi har løbende fulgt nyhederne om renoveringen af motoren i Kai Ottosons BMW 327 1938. Desværre udviklede det sig på et tidspunkt til noget af en lidelsehistorie - men nu går motoren rigtigt godt.



Peter Bering har haft den store Alvis Speed 25 1937 i Polen for at blive restaureret. Vi havde længe glædet os til at se resultatet af polakkernes anstrengelser - og blev ikke skuffede.



Svend Algren har fået sin MG K3 ordnet efter en påkørsel på Torrebæltbroen sidste år. Det er bare en helt utrolig oplevelse at høre denne bil når kompressoren går i gang!



Lennart Poggenborg har også fået renoveret motoren i sin Morris 12 1938 og den går rigtigt fint, får Kjeld Nielsen og Jørgen Sjøntoft her at vide.



Normalt er Peter Bering bag ved kameraet - og det er han sådan set også her, hvor han har fået et par næsten ens Alvis Speed 25 DHC 1937'ere på kornet - det er hans egen med karrosseri fra Offord & Son og Lise og Karsten Wikkelsøs med karrosseri fra Charlesworth.



Kjeld og Hanne Nielsen hentede sidste år denne Morris Cowley "Bullnose" 1924 i England for at komplettere deres samling af Morris. Desværre har de været rigtig uheldige med de historiske nummerplader, som det jo nu er Skat, der står for. Pladerne som Morris'en har på hører til perioden 1918-21. Fejlen bliver dog rettet og Kjeld siger at han trods alt har fået en pæn behandling af Skat - og det er der da vist ikke så mange der ka'!



KONKURRENCEN



Konkurrencebilledet er fra åbningen af særudstillingen på Danmarks Tekniske Museum. Læs om den andetsteds i bladet.

Spørgsmålet drejer sig om de fire benzinstandere i baggrunden af billedet. Der er fra venstre mod højre en rød, en orange, en blå og igen en rød.

Vi er nødt til at hjælpe lidt. De to røde er fra samme selskab, den til venstre er med det gamle, danske navn, der i daglig tale var forkortet til fire forbogstaver. Vi skal have de fire bogstaver, men hvis man kan hele navnet, som gik tilbage til før 1900, gør det da ikke noget. Den røde til højre er fra da samme selskab havde skiftet navn til et tostavellesord, der i virkeligheden er lydskrift af forbogstaverne på to ord på engelsk.

Den orange og den blå giver vi ikke anden hjælp til end at de yngre husker den blå som grøn - med gult. Men den var altså først, og i mange år, blå.

Ingen af selskaberne hedder det samme i dag, hvis de overhovedet eksisterer.

Sidste gang var der ingen konkurrence, men vi kom til at snyde for navnene på de to vindere fra VT 385 og VT 386.

Vinderen af konkurrencen om billedet af Armstrong Siddeley er Hans Eilif Nielsen. Der var usædvanligt mange besvarelser, nogle af dem ganske vist lidt skæve.

Og vinderen af konkurrencen om billedet af den forklædte Ford T er Lars Legaard. Det var usædvanligt få løsninger.

Vinderne bedes selv henvende sig til kontoret for at aftale præmien.

oer



Den sidste sommerdag ifølge kalenderen

Ja, sol og varme var der da mødested Børkop havde arrangeret madpakketur til Ådum (Vestjylland). Der var lavet aftale med Martin Andersen (bedre kendt som Buick Martin) om at han ville vise sin store samling frem. Der blev startet fra havnen i Vejle, med stop i Sønder Omme for opsamling; vi var 22 personer fordelt i 12 køretøjer.

Ved ankomst til Ådum ved frokosttid kom Martin kørende i en åben Buick, han var i gang med at restaurere. Det vil sige, der var ikke sat interiører i endnu, så det foregik siddende på et reservehjul, som nok mange har prøvet.

Martin åbnede sine porte for os så vi kunne se alle hans herligheder, der blev vist frem, fortalt om de forskellige Buick'er, stationære motorer, spille- og flippermaskiner. Efter en kort gennemgang blev der hold en pause, hvor vi i solen kunne nyde de medbragte madder.

Derefter fik vi den helt stor demonstration af herlighederne, der blev startet forskellige biler, samtidig blev der også fortalt om dem, som Martin siger: Jeg har ikke noget der ikke kan fungere (starte).

Og de der kun kender lyden af europæiske motorer blev noget overraskede over, hvor lydløst og langsomt sådanne Buick motorer kunne spinde. Til sidst startede Martin også sin store Grenaa skibsmotor, en fantastisk stor sag. Efter nogle herlige timer sammen med Martin sagde vi tak for den fantastiske dag.

Vi valgte en anden rute at køre hjem, vi kørte ad små veje via Ølgod, Grindsted og Billund, hvor Bent FASTERHOLDT viste hvad der var gang i for tiden. Derefter blev der sagt tak for en herlig dag, og man kørte hver til sit.

Jørgen Lauritsen

Henning Larsen, Hjerup, der deltog fra Fyn i sin Ford A 1928, havde købt den hos Martin Andersen for 30 år siden, så Henning mente bilen skulle en tur til Ådum igen (et af Martins første restaureringsprojekter).

Tak til Martin Andersen og frue, for at I ville afse nogle timer, så de fra mødested Børkop og os 3 køretøjer fra Fyn kunne se den flotte samling.

PS. Det skal lige kommenteres, at hos Bent FASTERHOLDT er det Jørgen Lauritsen der er ved at lægge sidste hånd på en meget flot restaureret Chevrolet coupe fra 1933 eller er det 34, med kyndig hjælp fra Bent FASTERHOLDT.

Anne Lise Gustafsson





Læserbreve

Jeg har netop siddet og læst indlægget af Peter Larsen om replikaer m.v.

Jeg synes, der er rigtig mange gode ting i indlægget, specielt holdningen om, at man skal acceptere hinanden og andres valg af bil. De, der er til helt originale biler; dem, der er til replikaer, og dem, der er til hot rods, burde da trods alt kunne tale sammen og være sammen uden, at man går og ser skævt til hinanden. Vi har jo sådan set den sammen lidelse: "Gamle biler"!

Jeg kan kun tale for mig selv, og jeg synes, at hot rods er noget af det mest fantastiske, men jeg kan da også godt se charmen i en original veteran eller klassisk bil. Jeg mener, at der skal være plads til os alle – især i en klub som DVK.

Jeg kan fortælle en sjov lille historie:

For 5 år siden var jeg ved at lave noget arbejde på et hot rod-projekt i min forretning, da døren gik op og en ny kunde kom ind. Jeg sagde "lige et øjeblik", idet jeg skulle svejse det sidste på plads.

Da jeg var færdig og kiggede op, blev jeg nærmest overfaldet af kunden, der udrød, hvad fanden jeg lavede, og det var et stykke historie og bla, bla, bla.... Det kom til en lille diskussion, som sluttede lidt kedeligt. Kunden ville købe en kølerslange til sin Ford A, men stemningen var ikke rigtig god. Han fik sin vare og gik fnysende ud af døren med en bemærkning, som jeg ikke vil gentage. Der gik lang tid, og ca. 2 år senere var jeg ved at lægge sidste hånd på noget af mit eget en eftermiddag – ja! en hot rod – hvor den selvsamme mand kom ind ad døren. Jeg nåede lige at bemærke til min kone, at nu kommer den kværu....! Han tog retning mod mit klenodie og udrød "hold kæft hvor er den flot" og for at gøre en lang

historie kort, blev det til 2½ times hyggelige snak med kunden om, hvordan dit og dat var blevet gjort. Det blev faktisk ret sjovt og hyggeligt, og denne gang var der god stemning over kaffen. Jeg fik da også sagt på en humoristisk måde, at vi har den samme interesse, så hvorfor ikke respektere hinanden?

Der gik en tid, hvor vi sjovt nok stødte ind i hinanden, ja endda kom til at køre efter hinanden (Ford A original og Ford A hot rod). Det giver faktisk meget sjov ude omkring, når der kommer sådan et par trillende hen ad landevejen.

Vi har gjort det i min butik, at vi har arrangeret "meets" for både originale og klassiske biler og sidst men ikke mindst hot rods. Det er min opfattelse, at det er godt, at vi har gjort det. Det giver et godt sammenhold og vi kan være sammen og hygge os en hel dag uden at hakke på hinanden.

Mit forhold til ovennævnte kunde har udviklet sig til et venskab omkring vores interesse, selvom jeg er rodder og min kunde er helt "original" – vi har det sørme sjovt og hyggeligt sammen.

Vi har netop holdt et "meet" igen for vores kunder, herunder "originalen" fra min lille historie, hvor der er danske og svenske hot rods og originale veteranbiler, og det fungerer bare super. Ingen af os vil undvære det, vi har sammen, og det tror jeg mange kunne lære noget af.

Jeg har medsendt nogle billeder fra vores "meet" fra august i år. Her kan I se, at vi hygger os sammen med hinanden og vores biler.

Mikael Breiding



Velsignet, - langt om længe, - at nogen tog bladet fra munden: 1000 tak Peter Larsen! Dit indlæg i VeteranTidende, august 2008 side 50 om: Replikaer, kopier, forfalskninger og søjlehellighed kan ikke udtrykkes hverken skarpere eller mere pædagogisk - Alle, - Jensen på nær naturligvis, må kunne være med. Essensen er jo som du påpeger glæden og fornøjelsen ved legen i en mer og mer topstyret og overvåget statskontrolleret dagligdag for langt de fleste af os. Leg, skæg og ballade for satan og ikke denne fims af halvvalt nyreligiøs frelsthed som vi via medierne lider mer end rigeligt af til daglig.

Venlig hilsen
Bo Bonfils



Roskilde Lufthavn, 3. september 2008

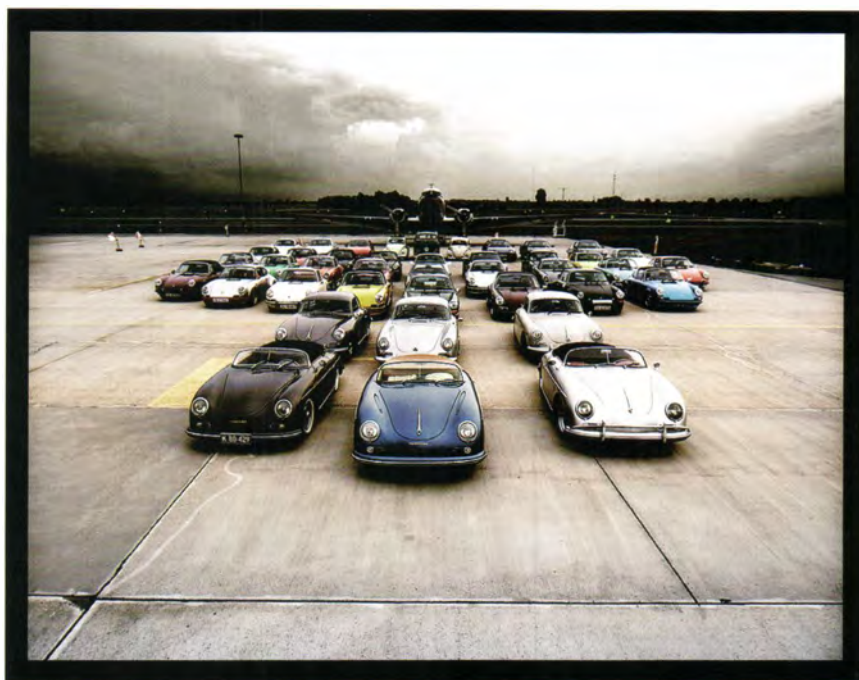
Hvad har Ferdinand Porsche og et DC3 fly med hinanden at gøre?

Da Ferdinand Porsche i 50'erne designede og konstruerede den ultimative ur-Porsche, Porsche 356, som senere udvikledes til alle tiders stilikon i Porsche 911, gik han nok i sit stille sind og drømte om, at Porschen en dag ville blive den ekstreme succes som den blev.

Men han havde nok ikke i sin vildeste fantasi drømt om, endstige forestillet sig, hvad disse biler kunne gøre ved voksne og normalt velfungerende mænd. For hvad i alverden får intelligente mænd i alle aldre til i største alvor at kontakte en lufthavn i Danmark og spørge en forståeligt nok lettere forvirret lufthavnsmedarbejder, om en gruppe ejere af klassiske Porscher måtte komme forbi en aften, køre ud på landingsbanen og blive fotograferet sammen med den gamle DC3 maskine, der står derude?

Det kan kun besvares ved at surfe rundt på internetforummet for klassiske Porsche-ejere, www.early911.dk, som rummer over 300 brugere, der diskuterer alskens ting, primært omkring 911'eren, som for de uindviede nærmer sig det ekstremt nørdede niveau, til tider nærmest helt autistiske plan. For hvem kan ellers bruge flere siders spalteplass på at diskutere de korrekte sidespejle til en 73'er eller den originale donkraft til en 69'er? Denne lidenskab betyder dog også, at en nybegynder udi klassiske Porscher til enhver tid kan hente råd og vejledning fra eksperter, der uden tøven øser ud af deres viden. En sådan lidenskab forklarer hermed også hvorfor et sådant arrangement virker fornuftigt og som det naturligeste må blive en realitet med deltagere fra førnævnte "early911" samt fra Porsche Classic Club Danmark (tidl. Porsche 356 klubben) og fra Porsche 944 klubben.

Kl. 19 på en halvkold septembraften mødtes derfor omkring 45 klassiske Porscher, lige fra en Porsche Speedster årgang 1956, hen over 912'ere og 911'ere fra 60'erne og 70'erne, en enkelt 914, samt en lille håndfuld 944/928. For at fuldende arrangementets herligt



skøre natur var der også en "original" servicevogn med, nemlig et gammelt Folkevognsrugbrød med slickdæk på taget og "Porsche Rennendienst" logoet sirligt malet på siden af bilen.

Det kræver et pænt logistisk arbejde at få 45 biler ind på et lufthavnsområde, men det lykkedes med kyndig hjælp fra lufthavnspersonalet samt en særligt vidende Porsche-ejer med kælenavnet Professoren.

Alle bilerne parkeredes herefter i relevante grupper i vifteform foran den gamle DC3 maskine med servicevognen bagerst, 911'erne i midten og 356'erne forrest. Lufthavnen indvilgede derefter i at køre en til lejligheden frembragt brandbil hen foran den store gruppe Porscher, så der kunne tages luftbilleder fra brandbilens tag.

Efter gruppebilledet besluttedes det at gennemføre lidenskabens (mange vil kalde det lidt latterligt) ved at gruppere bilerne og fotograferer dem foran de små Cessna fly, der holder derude. Til sidst kørte alle 45 Porscher enkeltvis hen foran DC3'eren, så et eksklusivt billede kunne tages til fotoalbummet og hæderspladsen på væggen i hjemmet.

Efter omtrent to timers fotografering samledes alle på den nærliggende parkeringsplads for at sparke dæk og be-

undre de mange fotomodeller en sidste gang, inden de fleste med et ekstremt stort drenagemil på læben kørte hjem til deres med sikkerhed hovedrystende samlever, mens en gruppe særligt nørdede ejere - for at gøre aftenen helt perfekt - kørte på den "hyggelige" Q8 tank i Roskilde og fik en kop kaffe til at absorbere aftenens begivenheder.

Her blev det i øvrigt aftalt at lave et lignede arrangement til næste gang, for succesens måtte gentages; derom ingen tvivl.

Hvad har Ferdinand Porsche så med et DC3 fly at gøre? Svaret er: ingenting! Men lidenskabens for de gamle Porscher forklarer alting og kan retfærdiggøre alting, selv et fotobesøg for 45 Porscher i Roskilde Lufthavn.

Paul Wilson

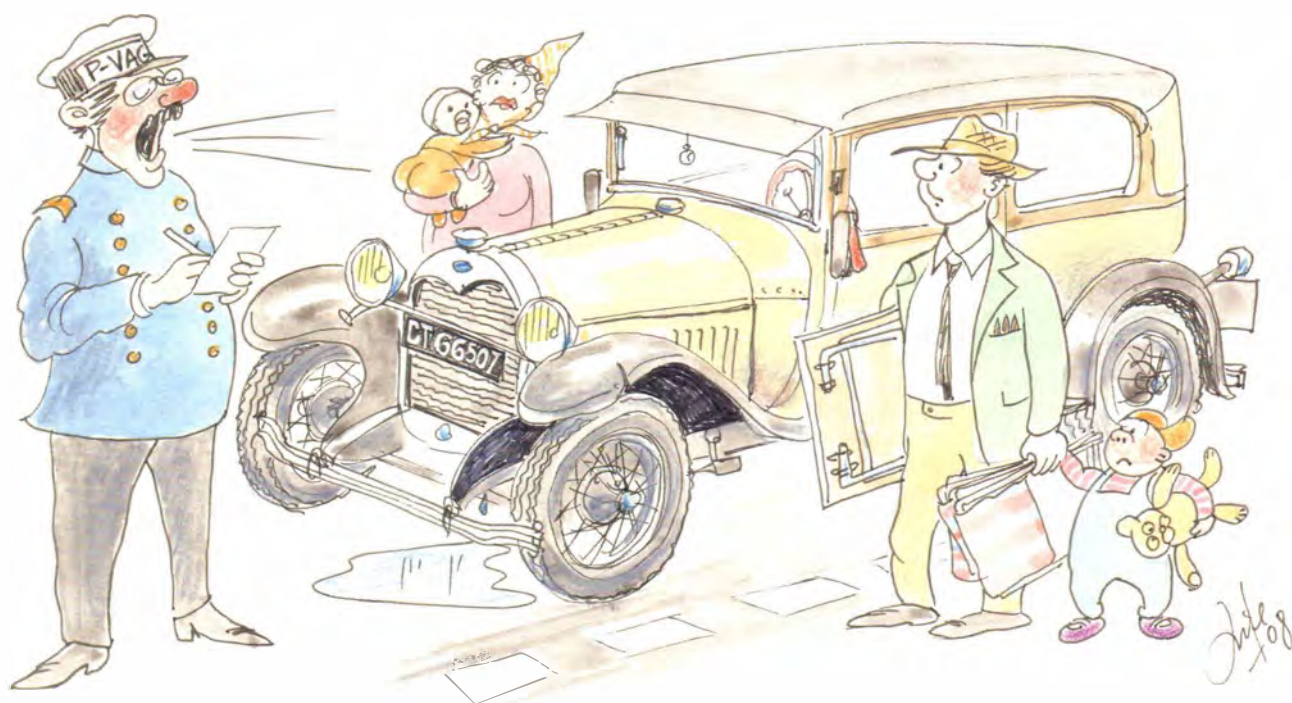
Foto: Paul Wilson og Helene Hasen (rawformat.dk)



Velkommen til nye medlemmer

Ole Friis	Madsen	Ternebakkevej 87	8700 Horsens	7564 1083	Volvo Amazon 121	1967
Mads	Conradsen	Roskildevej 152, dør 6	2500 Valby	3011 9852		
Peter	Knudsen	Granbakken 6 A	3460 Birkerød	4581 4383	Chevrolet Impala	1962
Torben	Madsen	Bemsigvej 25	7200 Grindsted	5126 1960	Ford Mustang	1966
Tove	Jonstrup	Tanghavevej 38	5883 Oure	2462 4731		0
Ronni	Mørk	Vibekevej 28	5250 Odense SV		MGA	1959
Arne	Andersen	Bejstrupvej 205	9690 Fjerritslev	4072 5422	Bentley S 2	1960
Frank C	Jensen	Prins Haralds Alle 116	5250 Odense SV	6617 5258		
Thomas	Bork	Vesterkærvej 18	4600 Køge	5666 1157		
Poul B.	Jakobsen	Mågevej 11	7000 Fredericia	7624 0470	Citroën B11	1952
Per Benny	Larsen	Nordbyvej 22	2720 Vanløse	2945 8683	Volvo 142 GL	1972
Jette	Johansen	Lille Jullerupvej 26	5471 Sønderød	6484 1038	Jaguar Mk VII	1954
Per	Spaniel	Jespervej 157	3400 Hillerød	4824 3246	VW 1302	1971
Lanab A/S, Att.: Michael Thygesen		Svendborgvej 83	5260 Odense S	6335 1010	Fiat 500 D	1963
Bent	Knudsen	Voulundgårdvej 22	7400 Herning	9718 8050	Ford Mustang	1967
Karl B	Nielsen	Bjergbygade 17	4200 Slagelse	5783 2092	Mercedes-Benz 350 SL	1972
Finn	Frederiksen	Mandøvej 5	4060 Kirkesåby	2142 2185	Mercedes-Benz 220 SB	1965
Martin	Vad	Ternevej 19	8990 Fårup	2826 1051		
Buddika	Halvorsen	Ingolfs Allé 19	2300 København S	2293 2293	Volvo 444	1958
Michael	Damborg	Grønkervej 20	7660 Bækmarksbro	6169 9127		
Bent	Olesen	Dyssevej 13	4180 Sorø	5780 7318	MG B	1067
Rasmus	Petersen	Søndervej 20	8350 Hundslund	6089 9036		
Kim	Schultz	Finsensvej 46 A, 3. th.	2000 Frederikseberg	4043 4556	Mercedes-Benz	1963
Cecilie	Sarp	Grønjords Kollegiet 4720	2300 København S	2143 2030	Porsche 911 E	1969
Carsten	Moestrup	Keidamsvej 62	4760 Vordingborg	5534 6632	Triumph Spitfire	1968
Peder	Mikkelsen	Pejrupvej 30	5560 Årup	6447 2604		
Jens Friis	Østergaard	Berberishaven 15	3450 Allerød	4817 1322	Morris 8 E	1939
Carsten	Jørgensen	Ørebjergvej 48, Gundsømagle	4000 Roskilde	4678 9535		
Simon	Brink	Bredgade 35	7250 Hejnsvig	2042 4976	Chevrolet Camaro	1968
John Nysøe	Rasmussen	Hovedgaden 53	4654 Fakse Ladeplads	3054 3669		
Allan Ralph	Nielsen	Falkevænget 8, Kulhuse	3630 Jægerspris	2025 0706	Buick Elektra 225	1976
Lars	Thuesen	Remmerslundvej 22	8722 Hedensted	7589 0872		
Peter	Hollmann	Vejlevej 82	7300 Jelling	4076 2233	Dodge D 203 L	1964

- At deres vogn står og pisser territoriet af betyder ikke nødvendigvis, at denne p-plads er ledig en anden gang!





**6.-8. FEBRUAR 2009
MESSE BREMEN**

Årets fornemste begivenhed i Tyskland
for klassiske biler og motorcykler

Højdepunkter: Historisk Motorsport - „British Racing Green“
„Engelske motorcykler“ - Bilmesse & Stumpemarket



www.classicmotorshow.de

Info +49 (0)180 555 837 42 · Åbningstider: Daglig kl. 9 - kl.18



Vinteropbevaring Veteranbiler



Vinteropbevaring af din veteranbil i Odsherred

Vi har lavet vinterplads til 25 biler under sikre og gode forhold.

Pris for perioden oktober - april er 625,- inkl. moms.
pr. 1/2 meter bil.

Kontakt:

Hans Møller Olsen
Almegårdsalle 3
4573 Højby Sj.

Telf. 59305932
Veteranbiler@almegaard.dk



SHIPPING.DK

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

Mere information findes på vores hjemmeside www.shipping.dk under Oversø spedition, motor- & bådlogistik.

Her findes du også mulighed for at bede om priser med mere, ellers giv Michael eller Thomas et ring på 5665 0006





Daytona er den ældste eksisterende forretning i Danmark med klassiske biler som speciale, og vi har i snart 25 år været førende i Scandinavien.

Vil du KØBE eller SÆLGE, eller sælge på kommissionsbasis, så kontakt Palle Murmann, (DVK-medlem siden 1964) for at drøfte mulighederne.

Vi har det bedste netværk og Danmark's bedste beliggenhed, hvor din bil BLIVER SET.

Se mere på www.daytona.dk, Ring 40 43 24 02 eller skriv til daytona@daytona.dk

Daytona

- The Leading Classic Car Dealer in Scandinavia -

Daytona - Strandvejen 34 DK-2900 Hellerup



Fyns største indendørs
**GENBRUGSMESSE
& STUMPEMARKED**

Lørdag og søndag d. 14. og 15. februar 2009
i Odense Congres Center

Genbrugsmessen og stumpemarkedet gennemføres for 8. gang af Fyens Stiftstidende i samarbejde med Lionsclubberne Sct. Albani og Svanen og markedsføres markant i alle vore medier.

På genbrugsmessen er vi som ordet siger kun interesseret i at have genbrugsting med.

Antikvitethandlere er også meget velkomne.

På stumpemarkedet er det alt der bruges til biler, motorcykler m.v. samt veteranbiler/motorcykler.

Stande på 3x3 m koster kr. 650,- for begge dage.

For spørgsmål og bestilling af stande tlf. 28 56 71 82 eller mail blj@oncable.dk



Fyens Stiftstidende



LÆBORG AUTOHANDEL Kan nu tilbyde VINTEROPBEVARING



af Deres veteranbil under perfekte forhold i opvarmet hal med alarm. Evt. med overdækning af bilen samt komplet vinterkonservering og forårsklargøring med opstart af veteranbilen.

Transport fra hele landet kan arrangeres. Kontakt os for yderligere oplysninger på tlf. 40515400
www.laeborg-autohandel.dk



BILMESSE & Brugtmarked

For 46. gang den 18. - 19. oktober 2008
kl. 9-17 i Fredericia Messecenter

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 18. - 19. oktober 2008.

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

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

Entré: Voksne 80,- / Børn til og med 13 år gratis iflg. m. voksne.



Velkommen igen
4. - 5. april. 2009

Peder Fuglsbjerg

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

Peder Nielsen

Højsletvej 35 . 8900 Randers
Tlf. 40 27 64 64 eller
Solvej 40 88 64 64

www.bilmesse-brugtmarked.dk



**Rustreparation af
veteranbiler
Pladedele fremstilles**

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

NYT I DANMARK:

*Specialbutik for tilbehør
til klassiske biler!*



*Tilbehør til
klassiske biler*

Se mere på

www.classictrim.dk

- Vælg Vintage shop



Renovering af oldtimerbiler i Polen
Alle former for arbejde udføres

Rustarbejde
Mekanisk arbejde
Lakering
Kabine
(Læder, indvendig beklædning, tæpper)
Transport
Forsikring af bilen, mens den er i Polen
Prisoverslag
Fuld billeddokumentation
Dansk kvalitetscheck

Tlf. 39691020 - Mobil 20840465
www.Autoclassic.dk

MB MOTOR

TRIMNING OG JUSTERINGER
PÅ RULLEFELT UDFØRES

YDELSESTEST, ØKONOMITEST,
FEJLSØGNING, DATALOGNING.

RESERVEDELE LEVERES

REPARATION AF ALLE
BILMÆRKER

SPECIALOPGAVER UDFØRES



BILER SÆLGES

Ford Popular 1954. Totaltrenovert. Motor, starter, dynamo er renovert i England, 4 nye dæk og slanger mm. Dybsort med rødt indtræk. Holder syn til 2011. Pris 50.000 kr.
Jan Nielsen, tlf. 40952805 fabricius-nielsen@stofanet.dk

Mercedes 180 1956, Mercedes 180 1958 og Buick Eight 1936. Alle tre biler har været indreg. i Danmark. Sælges pga. pladsmangel. Bud modtages.
Steen Hansen, tlf. 22306161 efter kl. 16

Taunus 12M Tournier 1954. Delvis restaureret. Ilagt 1.5 l topventilet 1955 motor. Kun kørt 25.000 km efter renovert. Kr. 5.000. Se den gamle motor under dele.
Bjørn Hansen, Bredholtvej 62, 2650 Hvidovre, tlf. 30212745 b.hansen@mil.dk

Austin Maxi 1750 med synsfrit træk. Synet maj 07 uden anmærkninger. Mange ekstra dele. 20.000 eller bud.
Carsten Hansen, Odensevej 21, 4700 Næstved, tlf. 55732037

Morris Minor 1956 todørs med todelt forrude. Original maling og sorte plader. Kr. 39.900. **Ford A 1929** roadster. Meget velholdt, på sorte plader. Kr. 189.900, evt. bytte.
H.K. Knudsen, tlf. 97381264 hknudsen@events.dk

MGB 1969. USA Midtvest. Bilen er i rigtig god mekanisk stand og en stor del af renovertingsarbejdet er udført, bl.a. er rustarbejdet lavet. Bilen har trådhjul og lakken er flammere. Skal have ny kaleche og forrude. Der medfølger nyt komplet måttesæt. Fortoldet og moms betalt. Uden afgift, der andrager ca. 7.500 kr. Pris 48.000.
(2610) Tlf. 36702666 - 40151456 poul.arberg@webspeed.dk

Austin Healey BN6 1957. En sjælden perle af de første store Healey. Motor, fortøj, bremses, interiør nyrenovert. Skal ses og prøves. Pris kr. 296.000.
Jaguar E 1970 roadster. En god bil fra USA. Ingen rust. Nyt interiør + US udstødning. Bilen kører og sælges uden afgift for kr. 260.000. **MGB 1971.** God stand og nyt interiør. U. afgift kr. 69.900. **Jaguar E 1960** coupe. Dansk reg. God brugbar bil med bananmanifold + rustfri udstødning. God lak.

Farve racing green. Kr. 260.000. Nyere personbil kan indgå i handelen.
Ernest Kristensen, Langagervej 1B, 7120 Vejle Ø, tlf. 76410051 - 40182003

VW 1300 Type 1 1967. Veteransynet 29-2-2008. Totalt adskilt og gennemgribende restaureret i 1979/80. Sandblæst og metaliseret. Ny 1600 motor. Nyt el (12 volt). Alle tænkeligt mulige sliddele udskiftet. Har siden kun været brugt som hobbybil når det var solskinsvejr. Har fået enkelte rustpletter, men er stadig i særdeles god stand. Kører og virker upåklageligt. Den er desværre ikke helt original. Og jeg har ikke de ombyttede dele mere (sæder, hjul, lygter, rat m.m.). Min datter skulle overtage den - men vil hellere have pengene den kan indbringe. Se billeder på www.biltilsalg.dk. Pris kr. 35.000.

Niels Berg, tlf. 40180800 klausberg@privat.dk

Volvo 744 GL 2,3 1985. Velholdt. Samme ejer siden 1988. Har ikke kørt om vinteren i hele denne periode (stået i garage hver vinter). Kun kørt 146.000 km. Pæn og velkørende. Rustfri. Sidst synet juni 2007. Kan evt. leveres nysynet. Metalblå. B230K motor. Servo., 5-gear. Stor og rummelig. God til lange ture, da den kører med meget lave omdrejninger. Billeder kan evt. mailes. Pris kr. 29.000.
Niels Berg, 2720 Vanløse, tlf. 61714890 elseberg@mail.dk

Morris Ten 1948. Flot og velholdt vogn, starter hver gang. Motor og gearkasse mm. i perfekt stand. Uden afgift, evt. nysynet mod merpris. Pris kr. 55.000. **Ford Anglia 106E 1964.** Perfekt stand, ingen rust, nok en af de flotteste i DK. Pris kr. 55.000.
Morten Petersen, tlf. 24656228 mp4@ofir.dk

Morris 1936 cabriolet. Synet og indreg. på sorte plader. Meget fin. Pris kr. 89.500.
Henrik Svendsen, tlf. 75881826 rav-auto@mail.dk

Lotus Elan 1970. Meget original og uspoleret, fuld historie, kun kørt 20.000 miles. Naturligvis ældre lak, perfekt kabine, originale centermonterede stålfælge, komplet nye undervogn, justerbare SPAX dæmpere. Kører som den var ny. **Lotus Super Seven SII 1964.** Flot bil, totalt renovert i England i 1985. Pris kr. 175.000. **MGA MKII**

1962. Totalt renovert, perfekt bil, flot dybsort med nye krom og kromtrådhjul. Ny kabine, sort læder med rød piping. Skal ses og nydes. Også til salg **MGA 1956.** Rød, perfekt bil, står som ny kr. 215.000. Foto mailes gerne. Pris kr. 219.000.

Ebbe Nielsen, tlf. 20268910 retrocc@mail.dk

MGB 1966. Benzin, rød, registreret første gang 5/1966. Sidste syn: 5/2006. Servicebog udfyldt: Nej. Lædersæder, sportssæder, hjul monteret: alu 15" sommerhjul, ekstra hjul: alu 14" sommerhjul. Nye fjedre + støddæmpere renovert gearkasse, nye tæpper, nymalet. Gamle dele følger med, sksl ikke til syn ved ejerskifte. Pris kr. 145.000.
Jens Peder Nielsen, tlf. 45853255 dorthejensnielsen@msn.com

Cadillac Fleetwood 1971, ambulance/rustvogn (m&m) konverteret til 7-pers. limo-st.car. V8 7,7 ltr -aut. God stand, meget stor & velkørende sjov bil, nem at syne, sælges uden afgift. Pris kr. 65.000.
lasse nykær jørgensen, tlf. 30450869

Ford F100 390 FE panel truck 1955 med man kasse 9 t om m. sper., skivebremses, kit servo (Toyota). Mange nye dele medfølger. U/afg. kr. 70.000.
nolle, 20985451 nolle29@webspeed.dk

Ford Fiesta 1980. Grøn 2-dørs med synsfrit træk Er synet august 2008 "uden bemærkninger", er særdeles bevaringsværdi. Pris kr. 8.000.
Knud Erik Rasmussen, tlf. 54705025 kerl29@anarki.dk

BILER KØBES

Mercedes 190 SL 1955-1963, skal være velholdt. Pris kr. 300.000.
Peter Lund, tlf. 41504386 peterlund@lund.mail.dk

DELE TIL BILER SÆLGES

Fejlkøb. 5 stk. **Borrani** fælge 15«x16«, nye med Dunlop 205x70. 200 km kørt. Passer til Jaguar + Aston Martin. Kr. 24.500.
Ernest Kristensen, Langagervej 1B, 7120 Vejle Ø, tlf. 40182003



Ford Y fortøj, bagtøj, motor som er reoveret, styrehus, 5 nye dæk 450x17, komplet træværk. **Ford A** dynamo, starter, karburator, manifold.
Henning Larsen, Hjortegyden 5, 5560 Årup, tlf. 40726343

Chevrolet 1929-32 3-trins usynkron. gearkasse kr. 950. 2 stk. pæne forkromede forlygter GMC Twilight kr. 1.200. Til **Citroën 5HP** 1925 pænt kronhjul til bagtøj, kr. 250.
J. Herforth, tlf. 39651855

Til **Ford Taunus 12M** 1954 1.2 l sideventilet motor + gearkasse, kun kørt 30.000 km efter hovedreovering. Kr. 3.000.
Bjørn Hansen, Bredholtvej 62, 2650 Hvidovre, tlf. 30212745 b.hansen@mil.dk

Til **Opel Rekord** 1956 frontgitter, kr. 300. Til **Opel Rekord** 1957 frontgitter, rigtig flot, kr. 500. Til **Opel Rekord A + B Caravan** 2 nye Girling bagstøddæmpere, kr. 500. Til **Opel Kadett C + Ascona & Manta** fine brugte stjernefølge, begge modeller, kr. 400 pr. stk. Til **Kadett A + B** 12« stålfølge m. gode dæk, pr. stk. kr. 150. Til **Opel Kadett C** karrosseridele, døre, front, bagklapper, bagpanel og kølergitter, alt i fremragende stand. Priser fra kr. 400. Til **Simca 1000** ny højre forskærm kr. 400. Til **Simca 13/1501** forrr. udst.rør kr. 150. Til **Renault 4** rørkofanger kr. 200. Til **VW Golf I** 2 nye for og 2 nye bagstøddæmpere kr. 350 pr. par. **VW Golf II** 1 par fine brugte baglygter. kr. 300 pr. stk. Til **Volvo 544** meget fin forklap, olivengrøn, pæn med små huller og lille hulafstand i hængsler, kr. 500. Til **Volvo 142** 2 nye Monroe bagstøddæmpere kr. 300 sml. 2 bag oplukkelige sideruder kr. 200. Til **Volvo 240** 2 nye Monroe bagstøddæmpere kr. 300 sml. Til **Renault 12** 2 nye bagfjedre kr. 350. Til **Renault 8** fin brugt forklap kr. 500. Kan lev. over alt på Sjælland, Lolland-Falster og Møn.
Thorleif Tofte Hansen, Mønvej 49, Ammendrup, 4720 Præstø, tlf. 55996119

Til **Fiat 124 Sport Spider** 1966-85 original Pininfarina hardtop. Mangler en pynteliste, ellers god stand. Pris: 3.500 eller bud.
Jens Møller Nicolaisen, tlf. 20462798 jmn@traction.dk

Baby autostol til to-punkts-seler, mærke **Storchmühle** i meget god stand: lovligt transport af de helt små i en gl. bil!
Nils Macheel, tlf. 40785580 nils.macheel@pon-cat.com

DELE TIL BILER SØGES

Til **FIAT 850 Sport Spider** købes sideruder. Ikke de små trekantede, men de store som kan rulles ned.
Lars Ellegaard, tlf. 29457465 laj2001@tiscali.dk

Triumph Spitfire 1969. Jeg søger 2 sæder.
Ole Mathiesen tlf. 40681765 , tlf. 40681765 ole-mathiesen@mail.dk

Hella 4004 GT 1979.
Claus Jensen, tlf. 59511064 mg@glad.dk

MOTORCYKLER SÆLGES

Nimbus 1939 med håndgear. Adskilt og grundmalet. Komplet. Motor ikke adskilt. Pris 30.000 kr.
Knud Christensen, tlf. 40187819

DKW 125 1955. Meget flot reoveret og særdeles velkørende. Sort nummerplade. Syn 2007, nye dæk mm.. Pris kr. 12.000.
Morten Petersen, tlf. 24656228 mp4@ofir.dk

Triumph Bonneville T120 1961. Den står flot og istandsat for 3 år siden, har kørt under 500 km efter reoveringen. Sælges grundet manglende tid. Starter og kører godt. Står i original stand og farve. Alle efterrep. efter reoveringen er foretaget af Brdr. Kyhn. Jeg fremsender gerne billeder pr mail. Kom med et bud, kun seriøse henvendelser. Pris kr. ?
Kristian Kjær Moe, tlf. 27588815 Kristiankm@forum.dk

DELE TIL MOTORCYKLER

Købes: Benzinhane til **Diesella** knal-lert.
Ole Rehn, Ldbyvej 30, 4700 Næstrved, tlf. 20737872

DIVERSE

Opbevaring af biler og mc'er i ren, tør og aflåst hal. Aftalen kan laves for et helt år eller månedsvis. Hallen er beliggende på Køge-kanten.
Jens P. Munk, tlf. 40153080

MKP Petit campingvogn. Helt original, med dør bagi og fortelt. Kr. 28.500.
H.K. Knudsen, tlf. 97381264 hkknudsen@events.dk

Austin stofemblem, originalt, 8x12 cm, kr. 50 pr. stk.
Henning Jensen, Syvhøjevej 178, 5260 Odense S, tlf. 665958538

Bell & Howell 16 mm fremviser, 10 volt med omformer.
Jørgen G. Mortensen, Lundemarken 17, 4000 Roskilde, tlf. 40854235

? ? Hej, jeg har trukket en gammel bil op af min sø. Jeg vil skyde på at den har ligget der siden 2. verdenskrig. Jeg har ingen ide om hvad det er for en bil og den er tydeligt mærket af at have ligget så længe i vandet. Måske er der alligevel nogen der har interesse i den. Jeg skal ikke have noget for den, bare I selv slæber den væk. Den befinder sig i Odsherred. Pris kr. 0.
Sune, tlf. 61466146 jeggir@gmail.com

Suzuki RE5 Wankel 1975, Jeg er på jagt efter materiale på dansk om Suzuki RE5 Wankel, det være sig mc-blade, motorblade, manualer, brochurer eller lignende, så har du noget du vil sælge eller som bare fylder for meget på dine hylder så ring eller send mig en mail. Udenlandske blade og brochurer har selvfølgelig også interesse. Komplet RE5 og reservedele samt andet RE5 relateret har også interesse..
Tonny Larsen, tlf. 59597728 tonny@re5.dk

AUTOMOBILIA

Instruktionsbøger til **Harley-Davidson, Indian, Henderson, SuperX, Cleveland** og **Nimbus**. Rimelige priser.
Poul Jørss, Storegade 4B, 3790 Nexø, tlf. 32585377



TIL SALG



VW KARMANN 1968 CABRIOLET

Fra Californien. Pæn i lak og krom. God mekanisk stand. Nye dæk. Kun lidt rust i bunden ved bagsædet. Velkørende bil, der er nem at klargøre. Fortoldet og moms betalt. Uden afgift, der andrager ca. 6.500 kr. Pris 50.000 kr.

(2610) Tlf. 36702666 - 401514565
poul.arberg@webspeed.dk

TIL SALG



MGB 1966

Fra USA Midtvest. Registreret 1. gang 1967, men produceret i 1966 og har det gamle instrumentbord af stål. Renoveret for nogle år siden og er i god mekanisk stand. Pæn i lak og krom. Trænger til ny kaleche, indtræk og lidt rustarbejde i bunden. Fortoldet og moms betalt. Uden afgift, der andrager ca. 7.350 kr. Pris kr. 60.000.

(2610) Tlf. 36702666 - poul.arberg@webspeed.dk

TIL SALG



LAGONDA 1953 STOREBROR TIL ASTON MARTIN

Renoveret for 1 million kroner. Rød med champagne luksus læderkabine og mohair 3 positions kaleche. Røde måtter i samme kvalitet, også i det store bagegerum.

Uhørt for tiden: Tandstangsstyring, dobbelte overliggende knastaksler, alle 4 hjul uafhængigt ophængt, torsionsfjedre bag og de Dion bagtøj. 4 indbyggede hydraulisk donkrafte. Store hydrauliske bremses. Motor 6-cylindret 2.6 liter fremstillet af W.O. Bentley (senere brugt til Aston Martin DB 1/2) monteret med 2 SU karburatorer og yder 115 hk. Topfart 100 miles. Karrosseriet fremstillet af Tickford i aluminium, lav vægt, ca. 1.475 kg. Fremstillet i ca. 50 stk. Se www.classivcardriver.com. Pris kr. 450.000. Otto Krogh, tlf. 59186500 - 26716500

TIL SALG



PORSCHE 911 CARRERA 3.0 1976

Galvaniseret. Synet 23.05.07. Km 128.000, motor 40.000. Lædersæder org. alufælge, soltag mm.

Pris 210.000 kr.

Knud Poulsen
Ved Fyret 15, Strib, 5500 Middelfart
Tlf. 64401133 lillaknud@stribnet.dk

TIL SALG



FIAT 124 2000 SPIDER 1979 PININFARINA CABRIOLET

Fra Californien. Kører rigtig godt. 5 gear, blyfri, totalt rustfri, motor efterset, dobb. Pava undervognsbehandlet 1/10 2008, flot kongeblå, meget flot i lakken, sæder i cremefarvet læder, kabinen cremefarvet med lille bagsæde kaleche cremefarvet, er i rigtig god stand, et par år gammel, cremefarvet kalecheovertræk, radio med cd, nye fælge og næsten nye dæk.

Lev. synet med plader, kør hjem. Skulle koste 170.000, men er i bud til 159.000 (efterårspris).
Tlf. 21642233

TIL SALG



PORSCHE 356 SPEEDSTER REPLICA

Fantastisk flot og velholdt. Nysynet og på danske plader. Næsten som ny over alt. Pålidelig og billig i drift. Køreglæde for alle pengene. En rigtig dæmetrold. Pris kr. 214.000.

Christian Johnstad-Møller
Tlf. 31666102 cjm@flex-control.dk

Motorbøger & Modelbiler

Velkommen i Danmarks største
forretning med Modelbiler & Motorbøger

SamlerBørsen

Rødovrevej 210 2610 Rødovre

Telefon 33 25 40 22

Åben hverdage 12-17.30 - Tirsdag lukket - Lørdag 10-12

www.samlerboersen.dk



Kørejakker til sportsvognen

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

Vi fører også kørehjelme, briller og halskraver

Birger Overgaard Skind & Tøj

Skovvej 18, 9560 Hadsund
Tlf. 98 58 30 75

Sorptionsaffugtning af garager



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



Tlf. 4495 3355 • www.munters.dk



dansk
Nyt klassisk magasin

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

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

60 år

Corgi - 50 år med hund som varemærke

VeteranPosten
- fås i alle førende kiosker
- eller tegn et abonnement

VeteranPosten
Søvejen 1 • 6500 Vejens
Telefon 76 40 00 14

www.veteranposten.dk

Annonekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst: _____

Biler _____

Dele til biler _____

Mc _____

Dele til mc _____

Automobilia mv. _____

Diverse _____

Medl. nr. og navn _____

Adresse _____

Tlf. og e-mail: _____

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



DANMARK

PP

2830 VIRUM
RYVEJ 31
DORTE STADIL
4825
2830 0 103/16 3009 772

Udgiveradresseret
maskinel magasinpost
ID nr. 42123

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

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2008

Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	556 kr.
100.000 kr.	791 kr.
150.000 kr.	920 kr.
200.000 kr.	1.002 kr.
250.000 kr.	1.201 kr.
300.000 kr.	1.329 kr.

Vintage biler årgang 1951 - 1973

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	617 kr.
100.000 kr.	879 kr.
150.000 kr.	1.022 kr.
200.000 kr.	1.113 kr.
250.000 kr.	1.334 kr.
300.000 kr.	1.477 kr.

Klassiske biler årgang 1974 - 1983

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
25.000 kr.	1.637 kr.
50.000 kr.	2.087 kr.
100.000 kr.	2.359 kr.
150.000 kr.	2.788 kr.
200.000 kr.	3.204 kr.
250.000 kr.	4.686 kr.
300.000 kr.	4.194 kr.



Veteran
Forsikringsklubben

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum
Tlf. 4556 5610 (10 - 13) - Fax 4556 5611
E-mail: kontor@veteranbilklub.dk

Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1973

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	529 kr.
100.000 kr.	720 kr.
150.000 kr.	1.005 kr.

Klassiske motorcykler årgang 1974 - 1983

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
25.000 kr.	1.276 kr.
50.000 kr.	1.562 kr.
75.000 kr.	2.133 kr.

Vinterkørsel

* I perioden 15. marts til 15. november er der normal dækning for ansvars- og kaskoskader. I perioden 16. november til 14. marts er dækningen begrænset til skader som følge af brand, tyveri, hærværk og nedstyrtende genstande. Hvis du ønsker at køre om vinteren, bliver det lidt dyrere. Se mere på Runas hjemmeside - www.runa.dk - eller rekvirer en brochure.

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

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