

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub

53. årgang - januar 2009 - VT nummer 391

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-to 10-13)
Telefax: 4556 5611 (hele døgnnet)
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253
Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med
omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager
Krogsholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk
(Forlang kvittering).

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

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

Announcepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

Indbydelser til DVK's løb og arrangementer
optages gratis. Indbydelser til andre løb
og arrangementer, hvor vore veterankor-
retøjer aktivt kan deltage, er i begrænset
omfang gratis.

Erhvervsrådgivere, teknisk brevkasse og
restaurering:
P.E. Hansen
Torsted Allé 25, 8700 Horsens
e-mail: phansen@mail.tele.dk
Fax: 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse

I redaktionen desuden:

Morten Alstrup
Peter Bering
Svend Carstensen
Peter F. Lykkeberg
Erik Nielsen
Leif Gr. Thomsen

Layout, sats:

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

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Bestyrelsen

Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer).

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 45 83 80 08
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Løb og arrangementer).

Anne Lise Gustafsson
Karlsbjergvej 32, 5672 Broby
Tlf. 62 63 20 51
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Veteran Tidende og pressen).

Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge
Tlf. 39 90 42 40
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol, MhS, museer).

Erik Mieth
Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk
Tlf. 45 89 13 35
erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikrings-
klubben).

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

(Registre, sektioner, klub i klubben).

Torben Olesen
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
Tlf. 66 17 42 49 - 40 17 42 49
torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, øst).

Ole Poulsen
Tlf. 54 70 03 58
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Amager Landevej 246
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.
kaic@c.dk

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Dorte Stadil
Se under formand

Midtsjælland:

"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

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

Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4270 Høng
Johnny B. Rasmussen
20745709

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Poul Henning Lauridsen
Flittig Lises Vej 2, 5250 Odense SV
65962428 - 26644238
phsports@car@yahoo.dk

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003
Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161
Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 8698 8883

Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721
Samme adresse

Vestjylland-Spjald

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

Esbjerg

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

Sønderjylland:

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

Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop
Poul-Erik Jakobsen, 27231433
Tranevej 109, 8721 Daugård.
jakobsen@skjerna.dk

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

København og Nordsjælland
Claus E. Neble -2253 5550

Øvrige Sjælland,
Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 5470 0358

Fyn & Jylland
John Andersen - 7593 1785

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub
Bøgeshøjvej 15, 8305 Samso
Stefan Wolffbrandt, tlf. 48593300
www.danskaustinklub.dk

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53
www.fordv8.dk

Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Ford T Klubben Danmark
Claus Olesen, tlf. 59507155
claus@clo.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Jesper Jespersen, tlf. 45891965
jesper.jespersen@sufk.dk

Jensen-Klubben

Jesper Troels Jensen, tlf. 2367 2000
jtjensen@mac.com
www.jensen-klubben.dk

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs & Ford Mustang
Peter Lovstrom Sorensen
Tlf. 7586 9510

Austin Seven

Ole Troen
Tlf. 75943494
troline@yahoo.dk

Chevrolet 1929 til 1932

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

FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh
9868 1189 - kurtgjonna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Ford T

Claus Olesen
5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz

Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 40942520
teisen@yahoo.com

Singer

Bent Friis, tlf. 61352211
bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB

Claus Oppenheim
cloppest@g.mail.com

Tatra

Svend Carstensen
3969 8115

Toyota

Henning Holm
9865 8011

Klubregistre

Mærkeregistre

Austin Seven

Jørgen Frode Bakka
Tlf. 4576 1224
www.austinseven.dk
mail@austinseven.dk

FIAT - Førkrigs

Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

Ford Junior

michael@deichmann.org
www.fordyoungmodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund
Torben Valerius
3956 0710
www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche

Paul Watson, tlf. 27285725
paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard
8648 6968

Rover

Henning Helmer
4919 2700

Singer

Kaj Dyring Larsen
3990 4240

Studebaker

Gorm Albrechtsen,
97223630/40447505
post@gorma.dk

Triangel

Uffe Mortensen
4920 2301

Volvo

Ole Callesen
7456 1611

VW - Luftkølede

Robert Hagen
Tlf. 3251 7624
Robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis
Peter Bering,
5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson
6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab Vest

Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot

Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Niels Jonassen
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk
Tlf. 49191129
aurelia@webspeed.dk

Bibliotek

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

Sommers Automobil Museum

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



Med Traction Avant til Sardinien.
Læs artiklen side 14.

Indhold

Godt nytår	3
Aktivitetsskalendar	4
Ny forsikringsaftale	5
Flaskekøler	5
Klubaktiviteter	6
Julefrokost	8
DASU 60 år	9
Autofokus	10
Søgelys	11
Fra bibliotekets gemmer	11
Køb af køretøj i USA	12
Alle veje fører til Rom	14
Porsches museum	22
MhS	22
En ny klub fødes	23
Flotte kalendere	23
Museum i Bretagne	24
Læserbrev	28
Læserbrev	29
Knud Arhøj	29
Fejl.fakta	29
Konkurrencen	30
Nye medlemmer	31
Invitationer	32
Boganmeldelse	34
Køb/salg	36



Rigtigt godt nytår til jer alle

Det er med stor glæde at vi ser tilbage på 2008 som har bragt os sammen mange gange ved forskellige lejligheder. Vi har igen haft mange fine og veltilrettelagte løb og stumpemarkeder, der er holdt møder 244 gange rundt om i landet, og 12 numre af Veteran Tidende er det også blevet til, alt med frivillig arbejdskraft, en stor tak til alle jer. Det kan efterhånden være svært for mødestedslederne at finde på nye tiltag, så hvis du har gode ideer til foredragsholdere, filmafterner eller virksomhedsbesøg, så giv din mødestedsleder en hjælpende hånd, jeg ved det vil være kærkomment over hele landet.

Kontoret vil igen være bemandet alle ugens 5 arbejdsdage fra 10 til 13, da vi har været så heldige at få ansat endnu en sød og dygtig pige, nemlig Lillian Ryelund, hvis hovedansvar er økonomien.

Som det kan læses andetsteds i bladet har vi fået en ny forsikringssamarbejdspartner, nemlig E-forsikringer, det er et samarbejde vi glæder os til, og i den forbindelse vil vi prøve at få arbejdsgangen til at glide noget nemmere end tidligere. Der vil sikkert komme begyndervanskeligheder, men det tager vi når eller hvis de kommer. Der er mange køretøjer i handel og det er svært at være ekspert i dem alle, derfor kunne vi godt tænke os et ekspertpanel som kunne spørges til råds om priser og originalitet. Det skal være folk, på tværs af alle klubber, der kan være med til at rådgive og vejlede hvis f.eks. vores to piger på kontoret er i tvivl. Det er tanken at de billeder vi modtager sendes videre til vurdering pr. mail, så vi på den måde kan spare tid og er sikker på at vurderingspriserne er rigtige og originaliteten ok.

Sidder du med en specialviden og har lyst til at indgå i dette vurderingspanel, så kontakt mig venligst.

I 2009 kan Mødestedet på Fyn fejre 25-års jubilæum, Kai Wredstrøm som er mødestedsleder i Klippinge, fylder 80 år, begge dele skal selvfølgelig fejres. DVK er igen i år vært ved årets "Styrkeprøven". Løbet bliver afviklet på Bornholm, hvor Ole Køhlert og hans lille stab er i fuld gang med tilrettelægningen. Vi vil også være at finde på diverse stumpemarkeder, således at medlemmerne kan få et lille pusterum og en god snak og en kop kaffe.

Busturene til Årets Emil og åbningen af Egeskov er efterhånden blevet en tradition, som vi selvfølgelig også vil afholde i 2009. Er der lyst eller behov for flere ture, er det blot at sige til. Der er allerede kommet en del invitationer til løb rundt om i landet, så det er bare med at få gjort køretøjerne klar, så de kan komme på vejen til foråret. God arbejdslyst og på gensyn.

Ny vejleder

Det er dejligt at modtage en mail fra en der gerne vil hjælpe andre. Jens Rasmussen har siden 1997 været medlem af DVK, og hans store interesse og kendskab ligger inden for Chevrolet, især modellerne fra 1929 til 1932. Hans egen Chevrolet Sports Roadster 1930 har han totalrestaureret fra bunden. Jens har adresser på leverandører af reservedele, har reservedels- og reparationshåndbøger, adgang til et Chevrolet-forum i USA som har 7357 brugere med tekniske spørgsmål. Alle er velkomne til at bruge hans hjemmeside www.sitecenter.dk/chev1930/hjemmeside/ ringe eller sende en mail, hvis de har brug for lidt hjælp.



Lillian Ryelund



Jens Rasmussen

Dorte Stadil



Møder

Januar

Torsdag 15. Esbjerg. Bag(h)julsbespisning.

Tirsdag 20. Kværkeby. Ole Poulsen tegner og fortæller. Kl. 19.

Mandag 26. Vesterhede. Steen Gillelund om weekendtræf på Vilhelmsborg. Husk også selv film og billeder.

Tirsdag 27. Egeskov. Film fra Roskilde Ring kl. 19.30.

Tirsdag 27. Klippinge. "Baghjulekomsammen". Overtegnet.

Onsdag 28. Amager. Klubmøde kl. 19.

Onsdag 28. Egeskov. Virksomhedsbesøg hos Folmer autosalidelmager. Se VT januar (forkert dato i decembernummeret).

Torsdag 29. Morris-møde. Morrismøde kl. 19 hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, 3000 Roskilde.

Februar

Tirsdag 3. Ristrup. Poul Suhr fortæller og viser billeder fra besøg på et bilmuseum i Bretagne.

Torsdag 12. Børkop. Besøg af Nic Christiansen.

Torsdag 12. Egersund. Bil- og lakpleje. Kl. 19.30. Besøg af prof. autolakerer.

Tirsdag 17. Kværkeby. Preben Boisens fødselsdag med lagkage osv. Kl. 19.

Søndag 22. Klippinge. 80-års fødselsdagsreception for Kai Wredstrøm i Strøby forsamlingshus kl. 12.

Tirsdag 24. Egeskov. Film fra Roskilde Ring kl. 19.30.

Tirsdag 24. Klippinge. Fødselsdag, mødestedslederen fylder rundt.

Onsdag 25. Amager. Klubmøde kl. 19.

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

Marts

Torsdag 12. Børkop. Klubmøde kl. 19.30.

Torsdag 12. Egersund. Filmaften kl. 19.30. Tema Goodwood.

Lørdag 21. . DVK's generalforsamling.

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

Tirsdag 31. Egeskov. Bagagerumsmarked kl. 18.30.

April

Torsdag 16. Børkop. Klubmøde kl. 19.30 - rykket pga. påsken.

Torsdag 16. Egersund. Sæsonens arrangementer lokalt. Kl. 19.30, bemærk ændret dato pga. påsken.

Tirsdag 28. Egeskov. Museumsåbning på Egeskov kl. 19. Nærmere senere.

Tirsdag 28. Klippinge. Erik Mieth om de tidsautentiske nummerplader. Kl. 19.

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

Maj

Torsdag 14. Egersund. Biblioteks- og bagagerumsaften. Kl. 19.30.

Juni

Torsdag 11. Egersund. Tur rundt om Broagerland. Kl. 19.30.

August

Torsdag 13. Egersund. Grillaften kl. 19.

September

Torsdag 10. Egersund. Vinterklargøring af bilen. Kl. 19.30.

Oktober

Torsdag 8. Egersund. Evt. filmaften. Kl. 19.30.

November

Torsdag 12. Egersund. Året der gik i lyd og billeder. Kl. 19.30

December

Torsdag 10. Egersund. Julefrokost med pakkeleg. Kl. 18.30.

Løb og arrangementer

Februar

Lørdag 14. -søndag 15. Stumpe- og veteranbilmarked i Odense Kongrescenter. Se annonce i VT december.

April

Lørdag 4. -søndag 5. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked.

Kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - www.bilmesse-brugtmarked.dk

Lørdag 25. Stumpe- og kræmmermarked kl. 10-15 hos Ove Iversen, Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig. Oplysning om stadeplads tlf. 75339321 - 23950721.

Maj

Lørdag 9. -søndag 10. Fionialøb. Info Ole Andreassen tlf. 65978595.

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

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

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

Lørdag 30. Nivåløb - start kl. 9. Willibald Farbmacher, tlf. 23339957 willibald@mail.dk

Juni

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

Fredag 12. Optakt til Englændertræf i Løgumkloster.

Lørdag 13. 8. Englændertræf i Løgumkloster.

Juli

Lørdag 4. -søndag 5. Bornholm Rundt. Indbydelse i VT 390. www.bornholms-motor-veteraner.dk

August

Lørdag 15. -søndag 16. Biler på Lerchenborg.

September

Lørdag 5. Veteranlastbiltræf. www.jyskautomobilmuseum.dk Tlf. 86875050

Oktober

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

Udlandet

Maj

Søndag 24. 16. Tjolöholm Classic Motor. www.tjolo-holm-classicmotor.se

Juni

Lørdag 13. -søndag 14. Tøff-tøff-løpp for alle biler og mc til og med 1905 og en- og 2-cylindrede biler til og med 1914 i Moss-Fredrikstad, Norge. Trygve

Ny forsikringsaftale

Godt nytår til alle jer i Dansk Veteranbil Klub.

Samtidig med at vi begynder på et nyt år, træder aftalen med et nyt forsikringsselskab i kraft. Efter mange år med først AI og senest Runa. Som bekendt opsagde Runa aftalen med Veteranforsikringsklubben i juni.

Efter måneders søgen og forhandlinger havde DVK et oplæg klart, som blev forelagt de øvrige klubber under VFK.

E-forsikringer blev den nye samarbejdspartner om forsikring. Et selskab der bl. a. er specialist i bilforsikringer. Der er indgået en fornuftig aftale med selskabet for vore klubber, så tilslut jer

den. Hvis vi skal være stærke over for forsikringsverdenen, er det sammenholdet der skaber styrken. Der i dag flere selskaber som også tilbyder veteranforsikringer efter at de fandt ud af det kunne være lukrativt. Men der vil man stå alene.

Ved at slutte op om dette er vi også mange der slutter op om dig. Ved at sikre at der indtegnes til den rigtige værdi, og hvis du skulle være uheldig, står du heller ikke alene. Det er jo bl. a. det du kan bruge klubberne til, et sammenhold.

Du har mulighed for at lade dine forsikringer på dit veterankøretøj blive

overflyttet til det nye selskab, hvor der også er en aftale om rabat hvis du har mere en ét køretøj forsikret.

Endnu et Godt Nytår, med ønske om endnu en god veteransæson.

Bestyrelsen
Jørgen Lauritsen

For flere praktiske oplysninger se annoncen i dette og følgende numre af Veteran Tidende, og ikke mindst den mere udførlige omtale af forsikringsordningen på DVK's og de øvrige tilknyttede klubbers hjemmesider.

Flaskekøler

Jens Rasmussens flaskekøler i sidste blad har fremkaldt et par reaktioner, og det viser sig at den blev patenteret så sent som i 1932.

Troels Maaløe har på nettet fundet patentet til en Drikkekøler til Anbringelse på Automobile - se vedstående - og ansøgningen blev indsendt i juni 1930 af en arkitekt Anthon Julius Bendix - Jens Rasmussen mener ikke han kan være blevet millionær på det, da trinbrætterne jo var på det sidste.

Patentnummeret passer med det i Jens Rasmussens eksemplar, men han noterer sig visse forskelligheder. Posen mangler, låget er ændret og den oprindelige isolation var foreslået med kork.

Danmarks Tekniske Museum har også en drikkekøler "til syv Flasker af det danske Standardmaal", og Lars Legaard skriver at han sidste år var med til at klargøre museets Ford T Centerdoor til udstillingen "Forderne Tider - fra bil til bilisme". Den har haft køleren fra den blev restaureret for omkring 50 år siden, men den stammer egentlig fra museets patentsamling. Med to bevarede Drikkekølere må den altså have været i produktion.

DTM's har ikke posen, men lukketøjet er med en lille bladfjeder. Lars husker også at køleren engang i tresserne blev vist i en quiz i fjernsynet med Otto Leisner, hvor holdene skulle gætte underlige ting. Blandt de medvirkende var Hans W. Petersen og Povl Sabroe (Den Gyldenblonde).

Et af forslagene var "kasse til opbevaring af indfangede sommerfugle". Den ligner faktisk det nu glemte begreb en botanisk kasse.

oer

Fig. 1

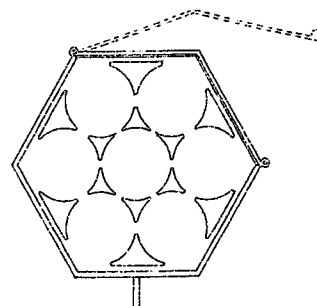


Fig. 2

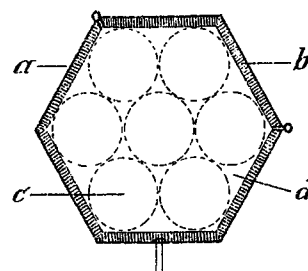
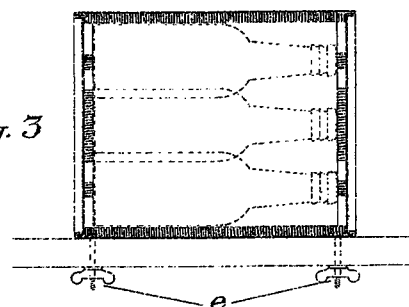


Fig. 3





AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19, såfremt ikke andet er meddelt. Mødested: Fa. Walbom, Amager Landevej 246. Der kan købes øl og vand til høkerpriser.

Onsdag den 28. januar: Klubmøde kl. 19.

Onsdag den 25. februar: Klubmøde kl. 19.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

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

BØRKOP VANDMØLLE

Velkommen til et nyt år. Til jer som ikke allerede gør det, prøv noget nyt i år - kom til klubmøde på Vandmøllen.

12. februar kl. 19.30: Besøg af Nic. Christiansen fra Kolding. Anders Andersen har arrangeret og skriver: Danmarks bilkonger fortæller. Selv om han nok ikke bryder sig om, af folk kalder ham Danmarks bilkonger, har han sat sit præg på den danske bilbranche i en grad, der retfærdiggør betegnelsen. Nic. Christiansen har trukket sig tilbage, men sin energi og evne til at fænge har han i behold.

Nic. Christiansen og hans selskaber har i årenes løb importeret så mange bilmærker, at han ikke på stående fod kan nævne tallet. Men det drejer sig om mindst tyve. BMW og Honda har i mange år været hovedhjørnestenen i koncernen. I de senere år har Hyundai fået voksende betydning. I mange år importerede Nic. Christiansen også de østtyske Trabant og Wartburg, den sovjetiske Lada og ikke mindst den tjekkiske Skoda. Berlinmurens fald i 1989 betød enden på de østtyske biler i Danmark, og Skoda blev repræsenteret af Skandinavisk Motor Compagni da VW-fabrikkerne overtog Skoda.

Om det og om hvordan en østtysk grænsevagt slap overordentlig dårligt fra at forsøge at beslaglægge det armbandsur, Nic. Christiansen havde fået som gave af direktøren for Wartburg, kan du høre fra ham selv, når han besøger Vandmøllen.

12. marts kl. 19.30 klubmøde.

16. april kl. 19.30 klubmøde - rykket pga. påsken!

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 12. marts. Bil- og lakpleje. Vi prøver at få en prof. Autolakerer.

Torsdag den 16. april (bemærk dato, flyttet pga. påsken). Sæsonens arrangementer lokalt. Forslag til ture og løb udbedes. Havnetræf 2009! hvordan og hvor ofte?

Torsdag den 14. maj. Biblioteks- og bagagerumsaften. Har du gamle bøger og anden litteratur, du ønsker at afsætte til andre klubmedlemmer, så har du muligheden denne aften.

Torsdag den 11. juni samles vi i klubhuset og kører en tur rundt på Broagerland. Medbring egen kaffe og kage. Vi påtænker at gøre holdt i Vemminglund og der indtage vores medbragte kaffe og kage.

Torsdag den 13. august kl. 19. Grillaften. Medbring drikkevarer og grillmad til egen brug. Vi tænder grillen og sørger for salat og brød.

Torsdag den 10. september. Vinterklarering af bilen.

Torsdag den 8. oktober almindeligt samvær. Evt. filmaften med årets arrangementer.

Torsdag den 12. november. Året der gik i lyd og billeder.

Torsdag den 10. december kl. 18.30 julefrokost med pakkeleg. Medbring pakke til værdi højst 20 kr. per person. Tilmelding senest 29. november. Forventet kuvertpris kr. 125. Tilmelding til en af nedenstående.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – 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 afregnes for kaffe, brød og eventuelt vand.

Tirsdag den 27. januar kl. 19.30 filmaften. Film fra Roskilde Ring.

Onsdag den 28. januar (der stod fejlagtigt den 8. sidst) besøg hos autosadelmager Folmer, Tolderlundsvej 101, 5100 Odense. Der vil være rig mulighed for at få indblik i hvad en traditionel sadelmager arbejder med. Gulvmåtter, indtræk, himmel og meget andet. Peter er vært med en kop kaffe.

Tilmelding senest 26. januar til Anne Lise Gustafsson på tlf. 62632051 - 22811954.

Tirsdag den 24. februar kl. 19.30 filmaften. Film fra Roskilde Ring.

Tirsdag den 31. marts kl. 18.30 bagagerumsmarked.

Tirsdag den 28. april kl. 19.00 museumsåbning på Egeskov. Nærmere orientering følger.

Yderligere bliver der en tur til Strøjers museum i april. Der kommer nærmere orientering og pris.

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 15. januar kl. 19 bag(h)julsbespisning. 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.

På novembermødet fortalte Hans Peter Nielsen om turen til USA's veteranbiparader, der som næsten alt i USA er kæmpestore, så det virkelig var et besøg værd. De fik da også noget med hjem, også en masse billeder, så det blev et godt møde.

Vores bagjulekomsammen tirsdag den 27. januar er for længst overtegnet, da der kun er plads til 20 deltagere.

Februarmødet tirsdag den 24. kl. 19. Det er åbenbart en ny trend at når mødestedsledere i DVK har fødselsdag er der kaffe med lagkage på programmet. Så i Klippinge bliver der 4 lagkager med 20 lys i hver.

Der er dog reception, åbent hus, allerede søndag den 22. februar kl. 12 til 16, hvor alle medlemmer er velkomne. Den 24. marts kl. 19 bliver i veteranbilsforsikringens tegn. Henrik Thostrup kommer. Mere i næste blad.

På mødet tirsdag den 28. april kl. 19 bliver emnet nummerplader, hvor MhS' kontaktmænd Erik Mieth kommer. Også mere om det senere.

Hilsen med et godt veteranbiltyår
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 20. januar kl. 19 kommer Ole Poulsen og fortæller løst og fast om en masse spændende oplevelser, blandt andet om hans tid på Færøerne, om klassisk race m.m., det hele understøttet af film og billeder.

Tirsdag den 17. februar kl. 19 fejrer vi som sædvanlig Preben Boisens fødselsdag med lagkage og alt hvad der hører til.

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

KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møde den første torsdag i hver måned. Der er igen varmt og koldt køkken på mødeaftenerne. I februar er menuen bøf stroganoff med kartoffelmos. Tilmelding senest mandagen før på e-mail h.froberg@get2net.dk Man kan også få en sandwich.

Venlig hilsen Dorte Stadil

ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Tirsdag den 3. februar kl. 19.30: Poul Suhr fortæller og viser billeder fra besøg på det bilmuseum i Bretagne, der er omtalt i dette nummer af VT.

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.

Om julefrokosten se andetsteds i bladet.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

VESTSJÆLLAND - SÆBY

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

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

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.

Den 1. december var en pæn forsamling til vores 10. julefrokost. Der blev serveret to slags sild med æg, røget laks med dressing, røget ørred med æggestand, varm leverpostej med bacon og champignon, frikadeller med rødkål, ananas med hønse Salat, risalamande og ostanretning.

Senere havde vi pakkespil. Vi lavede en ændring af reglerne i år, at vi kun måtte stjæle fra dem der havde mere end én pakke. Næsten alle fik en pakke.

Til møde mandag den 26. januar kommer Steen Gillelund og fortæller om et weekendtræf 23.-24. maj på Vilhelmsborg ved Lemvig. Husk selv film og billeder.

M. v. h. og godt nytår

Ove H. Iversen, tlf. 23950721



Spjald

Der var julefrokost i Spjald fredag den 5. december. 36 personer var mødt op med godt humør, så der var lagt op til en hyggelig aften. Henning Knudsen bød velkommen og den enorme frokost gik i gang. Først 7 forskelligt i fisk. For at samle lidt appetit igen holdt vi lidt pause og sang "For længst engang i Bethlehem.". Hvorefter vi gik i lag med 5 forskellige lune retter. Ja vi hængte vældigt i, men det var altså fuldstændig umuligt at smage det hele. Vi sang igen en "rationaliserings-forkortelsesmodel af julens sange." Men der var jo mere på menuen, så vi begyndte vores obligatoriske pakkeleg. Det gav da også en del motion, både til benene og til lattermusklerne. Spisningen fortsatte med risalamande med 2 mandler i. De heldige vindere var Søren Sørensen og undertegnede. Lystig pause igen, så var der ostebord med kiks og kaffe. Aftenen sluttede med kaffe og småkager. Tak for en helt igennem vellykket aften, og godt nytår til alle.

Hilsen Kitty og Anton Sørensen



Egeskov

Tirsdag den 25. november blev der holdt en særdeles god og fornøjelig julefrokost på Egeskov Slot, i restaurant Rigborg. Der var mødt omkring 100 klubmedlemmer med fruer. Som noget nyt var vi i år bænket ved runde borde, så vi bedre kunne komme i kontakt med hinanden. Poul Henning Lauridsen og team havde sørget for at bestille maden, så var det op til os selv at komme med det gode humør. Der blev snakket meget og humøret var højt.

Julefrokosten bestod af en øl og en snaps, 3 slags sild, røget laks, lun leverpostej m/bacon, rødbeder og surt, de lune retter bestod af grønlankål med skinke, ribbenssteg med kartofler, og som dessert oste og kiks, afsluttende med kaffe og småkager.

Og som sædvanlig blev der solgt amerikansk lotteri med en masse præmier. Der var også som sædvanlig nogle der var særdeles heldige og løb med mange præmier, men der skal ikke nævnes navne her.

Erik Lindhardtzen
webmaster



Kværkeby

Årets julefrokost blev det hele store tilbudsstykke. 99 glade og forventningsfulde DVKere havde meldt sig til (7 afbud). Så der blev virkelig "voldsom trængsel og alarm" ved indgangen. Efter at alle havde fået betalt og forsynet sig med diverse drikkevarer, blev døren endelig åbnet ind til de flot pyntede borde og den helt traditionelle julemad.

Traditionen tro var der også i år et underholdningselement på programmet. Vi har set og hørt meget forskelligt i årenes løb, men denne gang var Preben gået helt andre veje. Det har knebet lidt med at få fuld kraft på julesangene de tidligere år, så det skulle der rådes bod på i år. Derfor var kgl. operasanger Ole Allermann med Knud Rasmussen ved klaveret kaldt til hjælp. De var dog ikke kun inviteret for at hjælpe os med at synge julesalmer. Vi blev præsenteret for en perlerække af både kendte og ikke så kendte sange og salmer. Ole Allermann viste sig også at være en vittig og morsom fortæller af små anekdoter, som han underholdt med mellem de mange sange. Forsamlingen kvitterede da også for underholdningen med stående applaus.

Endnu en aften i gode venners lag var til ende og her fra Kværkeby vil vi give godt nytår til alle DVK-medlemmer i Danmark (også til dem vi ikke kender personligt).

Erik Madsen



Musik og sang, Knud Rasmussen (tv) og Ole Allermann.



Dansk Automobil Sports Union er fyldt 60 år

DASU fejrede sit 60-års jubilæum ved en velbesøgt reception i Idrættens Hus tirsdag den 25. november. Unionen strutter af sundhed med stadig medlemstilgang, med mange bemærkelsesværdige resultater på motorbanerne og ikke mindst en god økonomi med penge på kistebunden, hvad vel ikke er at kimse af i disse krisetider.

DASU's præsident, Carl Christian Hansen, bød velkommen, præsenterede dagens program og bortset fra sin omtale af unionens fremgang over hele linien fremhævede han i særlig grad det miljøbevidste og samfundsnyttige arbejde unionen udfører, hvilket har skabt bred opbakning hos politikere, myndigheder og i offentligheden. Ikke mindst var han stolt over at unionen nu er medlem af Rådet for Større Færdelssikkerhed og anså unionen med mottoet *Fart med fornøft* som en ansvarlig medspiller om trafiksikkerhed. Det skal siges at seancen også var et pressemøde, så måske derfor den udprægede politiske korrekthed i præsidentens mund. Men det forekommer efterhånden påfaldende, at man ustandselig skal bevise sin såkaldte bæredygtighed for overhovedet at få lov at gennemføre sit i øvrigt legitime formål.

Dansk Automobil Sports Union benyttede lejligheden til at afsløre Dansk Metal som hovedsponsor for den organiserede bilsport i Danmark. Det er et treårigt samarbejde, der betyder at Dansk Metal og DASU samarbejder om flere øremærkede projekter samt generel økonomisk støtte til DASUs elitearbejde, hvor de indplacerede købere fremtidig vil bære et nyt fælles bomærke.

Næstformand for Dansk Metal Ole Ibsen fortalte ved jubilæet, at forbundet glæder sig meget til samarbejdet. Han håbede at samarbejdet med

Årets Bilsportsmand signerer jubilæumsbogen for Arne Jørgensen, kendt - også af Tom Kristensen - som Årets Emil. Som Arne sagde til Tom: Du havde sgu ikke haft nogen Audi at køre Le Mans i hvis der ikke havde været en Skafte Jørgensen.

Til højre: Tom Kristensens Le Mans-trofæer for første gang samlet.



Prins Joachim overrækker Tom Kristensen prisen som Årets Bilsportsmand 2008 foran en tætpakket sal i Idrættens Hus.

DASU vil inspirere flere unge til at vælge en metaluddannelse, og navne som speedwayverdensmester Nicki Pedersen og det unge rallytalent Niki Bjerg har begge vist, hvor langt man kan nå ved at kombinere en metaluddannelse og motorsport.

Den økonomiske ramme for sponsoratet er 1,8 mio. kr over den treårige periode. Beløbet køber nok ikke et sæde i Formel 1, hvis landet ellers havde talentet, men anvendt bredt bliver det vel også lettere at forklare Metals medlemmer, hvad deres fagforeningskontingent går til, som en deltager spidst bemærkede. DASUs 60-års jubilæumsbog blev præsenteret og forfatteren, motorsportshistorikeren Morten Alstrup, fortalte om sit arbejde med projektet. Bogen er anmeldt andetsteds i bladet.

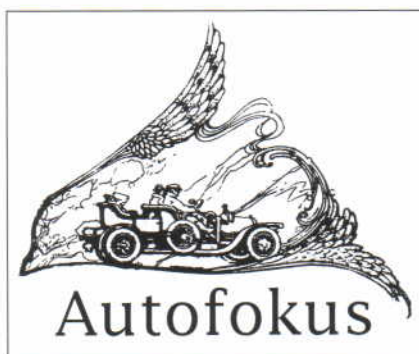
Der var lejlighed til at stifte bekendtskab med DASUs nye formand Bent Mikkelsen, der nok er bedst kendt som direktør for De Danske Bilimportører, men tidligere var en habil rallykører og således barn af den organiserede bilsport.

Endelig kåredes Årets Bilsportskører 2008. Det blev Le Mans-legenden Tom Kristensen. Udnævnelsen foretages af DASUs bestyrelse, og prisen blev overrakt af HKH Prins Joachim. I C.C. Hansens motivering hed det blandt andet at Tom Kristensen fik prisen fordi han havde vundet Le Mans i år.

Det har prismodtageren som bekendt gjort mange gange før, men gennem sin takketale, hvor den ellers meget velformulerede Tom Kristensen brugte manuskript, gik det op for tilhørerne, at han, og ikke uden klump i halsen, anså netop sejren på Le Mans i år som sin største. Han havde nemlig også vundet over sig selv efter det voldsomme uheld på Hockenheim-banen på trods af at være dømt ude. Prisen bestod af et sølvfad samt en check på kr. 20.000, som han sporenstregs donerede til Red Barnet, hvorimod fadet skulle med hjem til samlingen.

Claus Frausing





Lagonda vender tilbage

I år fejrer Aston Martin hundredåret for første væddeløbssejr for sin staldkammerat Lagonda med præsentation af en "concept car" for at indvarsle mærkets genkomst. I 1909 satte Bert Hammond sig nemlig bag rattet i Lagondas væddeløbsversion af den nye 16/18 hp model med Coventry-Simplex motor. (ikke Climax, det er først 50 år senere, red.) Bilen kørte første gang på Brooklands, hvor den vandt. Ford solgte Aston Martin sidste år til et konsortium under ledelse af Prodrives formand David Richards. Aston Martin giver overskud for første gang i femten år og formanden anser tiden for moden til at genskabe Lagonda. Det har været forsøgt før at udvide firmaets produkt-sortiment, og med samme begrundelse. (*The Automobile, november 2008*)

Jaguar vender tilbage

Til 24 Heures du Mans. Jaguars nye indiske ejere, (som åbenbart har mere føling med mærkets særlige karakter end Ford havde, red), tager efter al sandsynlighed mærket tilbage til "the place we belong" som et højtstående direktionsmedlem har udtrykt det. Ejeren Ratan Tata er kendt for sine motorsportsambitioner for sit nye firma og hælder mest til LMP1 prototypeprogrammet på et endnu ikke afsløret tidspunkt. (*Motor-Sport oktober 2008*)

Ubesungne helte

Vi kender alle de biler som Ford T, Folkevognen, Citroën Traction Avant, Mini m.fl., ikoner i motoriseringens historie for enten teknologiske eller industrielle resultater. Men dyk engang ned bag ved disse kendte design eller konstruktioner. Der findes et hav af ikke-anpriste, ofte beskedne biler, der helt utroligt har skabt historie. Colin Chapman blev f.eks. inspireret af tværstiverne i en

Goggomobil-racer og brugte konstruktionen i baghjulsophængningen i Lotus 12, en Formel 2 racer. Ford Model Y fra 1932, en teknologisk set banal bil, sideventilet, bladfjedre for og bag, mekaniske bremses og kun 8 heste (britiske skatteheste, 21 bremsehestekræfter), reddede Ford i England fra økonomisk ruin efter at man indførte bilbeskatning efter skattehestekræfter (Red.: der var forskellige formler for dem i mange lande, også Danmark) og derved gjorde T og A modellerne usælgelige. Den banebrydende forhjulstrukne DKW blev forfar til hele fire konstruktionsretninger. Den lille tværstillede, tocyndrede, totaktsmotor blev udgangspunktet for Trabant. Den i 1940 ellers dødfødte trecylindrede blev drivline i IFA F9, som udviklede sig til Wartburg. I Vesttyskland blev 3=6 til DKW F102. Efter at Daimler Benz havde købt Auto Union lagde man en firetaktsmotor i, og da modellen var klar, var Auto Union i mellemtiden blevet solgt til VW som lancerede '65 Audi, der siden har dannet skole for Audis mellemklassebiler. Da Svenska Aeroplan AB gik ind i bilbranchen sigtede man efter førkrigs-DKW markedet og svenskerne gav deres aerodynamiske model forhjulstræk og en tværstillet totakter. Prototypen fik DKW motor. Så man kan sige at uden DKW ville der ikke have været en SAAB (og vel heller ikke en overlevende AUDI, red). (*Classic & Sports Car, januar 09.*)

Veteranbiler er vitaminer for økonomien – nok engang

Mille Miglia havde sin stjernestund i perioden 1927 til 1957. Det var den ægte vare, varmblodet italiensk og farligt. Landevejssløbet er siden genopstået som turløb og dygtigt organiseret siden 1977, bl.a. som turistattraktion. Det er som bekendt kun biler, der tidligere har kørt den ægte vare eller en bil magen til, der kan deltage. Alle vi andre kan ganske vist også køre med i vore gamle biler, men det er uden for nummer. Formentlig til stor gene for deltagerne. Nu skaber arrangørerne "Mille Miglia Community", hvor de heldige, der har en bil, som tidligere har kørt Mille Miglia, det ægte eller efterligningen, kan være med. Medlemskabet koster 1000 euro og giver (mod tillægsbetaling, red.) ret til adgang til forskellige

aktiviteter. Første gang mødes alle de nye medlemmer i Brescia weekenden før det egentlige Mille Miglia 2009 skydes af. Det er planen, at alle bilerne skal stilles op i en kæmpe mosaik, som danner Mille Miglias vartegn. (*Motor Klassik 12/2008*). Selvom ideen er set før er det uden tvivl herligt at få lov at vise sin bil og sikkert også sig selv frem i det selskab. Et entusiastisk publikum vil strømme til dette rullende museum og såvel hoteller og restauranter som det øvrige handelsliv i Brescia og omegn må gotte sig, fordi de mange nye gæster naturligvis bliver i byen hele ugen og tager det egentlige løb med, når man nu alligevel er der. I forretningsverdenen kaldes det oplevelsesøkonomi og i udlandet har man åbenbart bedre forståelse for det end danskerne, i hvert fald når historiske biler skal spille hovedrollen.

Stirred not shaken

Vi bliver lidt i oplevelsesøkonomien, for gamle biler i aktion på pittoreske herregårde synes at være en omsiggribende cocktail. Goodwood Revival Meeting i England er almindelig anerkendt som det absolut bedste motorhistoriske arrangement overhovedet, et forrygende totalteater og sidste år med 128.000 betalende tilskuere. I andre lande gøres ihærdige forsøg på at få økonomi i at lave tilsvarende oplevelser eller bare noget, der ligner, bl.a. i Tyskland. Schloss Dyck's Classic Days 2008, det tredje arrangement af slagsen, var atter ramme om et ambitiøst program over en weekend med en heftigt opreklameret hastighedskonkurrence (hvor tilskuersikkerheden desværre ikke slog til, red.) og en spektakulær concours d'élégance. De klassiske dage holdes i maleriske omgivelser med en berømt tysk borg med traditionelle tårne som baggrund. Stort opbud af eksotiske motorkøretøjer. Mercedes Benz var hovedsponsor og leverede både en original W196 1955 og en nutidig F1 McLaren team car, der som bekendt anvender Mercedes motorer. Pinligt for den prestigefyldte Stuttgart sponsor var det at Mercedes DTM racerkøreren Bernd Schneider «måtte afbryde sin demonstration» af F1'eren, som det hensynsfuldt anføres. (*The Automobile, november 2008*).



Nyt nyttigt samlerobjekt

De mange prestigefyldte gammelbilarangementer som Goodwood Revival og Le Mans Classic har gjort at flere og flere racertransportere bliver kaldt til live igen for at blive brugt til deres oprindelige formål. Det er fantastisk at entusiaster som Dick Skipworth med sin 1959 Ecurie Ecosse Commer og John Shirley og Don Orosio med deres 1956 Bartoletti Fiat har både passionen og pengene til at restaurere disse berømte biler til fordums storhed. De sterile containere, som i vore dage trans-

porterer racervogne frem til banerne, mangler den glamour som de tidligere tiders mere eller mindre åbne transportere besad. Selv Ferrari og Maserati transporterede dengang deres nyeste grand prix og Le Mans maskineri over lange stræk, udsat for naturens elementer (og forbipasserendes beundring, må man formode, red.) (*Classic & Sports Car, december 2008*)

Olieprisernes kollaps

Det eneste gode ved finanskrisen er olieprisernes kollaps. I begyndelsen af

juli, for bare fem måneder siden, kostede en tønde olie \$140. I begyndelsen af december kun \$45. Amerikanerne forbruger femten millioner tønder råolie om dagen. Besparelsen på \$ 95 pr. tønde bliver til \$ 500 milliarder om året, hvilket svarer til femten økonomiske redningsplaner (bailouts) for bilindustrien. (*TIME December 22, 2008*)

Claus Frausing stillede skarpt på den automotive verden.

SØGELYS

Flere har fundet ud af at indretningen til venstre på førerhuset af den uheldige Triangel lastbil nederst på side 9 i sidste blad er et søgelys, der i mismod har vendt blikket nedad.

Der har også været forslag om en køleindretning til læskedrikke, men vi holder på spotlights. Det mener også Torben Aggerbeck, der har sendt et billede af en han har købt på ebay og sat på sin Ford T 1914. Den ser ud til at være ganske samme type. De kunne have et spejl på bagsiden, så de samtidig fungerede som sidespejl.

På den gamle Triangel har lygten kunnet drejes med en arm ud gennem vinduet. Typen på sneploven havde et inderbords håndtag.



Fra bibliotekets gemmer

Niels Jonassen

DVK's bibliotek gemmer på mangt og meget. De fleste besøgende ser de lange rækker af tidsskrifter eller de uendeligt mange værkstedsbøger. Når man har sin faste gang i biblioteket og sit faste arbejde med at ordne og registrere finder man imidlertid mange stykker papir som er svære at placere, de hører hverken hjemme her eller der. Men de fortæller ofte en god historie.

I en stor stak meget blandet gods lå der et uanseligt stykke papir med overskriften "Benzin -?" Det har ingen dato, men det er udsendt af "Simo" Maskinfabrik. Det fortæller sandsynligvis en historie om bilismens historie i den korte periode fra Anden Verdenskrigs udbrud i september 1939 indtil Danmarks besættelse d. 9. april 1940. I den periode var benzinen stærkt rationeret, så der var megen mening i at opfinde metoder og teknikker der kunne spare brændstof.

Vi vil lade teksten tale for sig selv.

Benzin - ?

Til Ejere af Ford V-8!

Paa Grund af Benzinrestriktionerne og den store Prisforhøjelse paa Benzinen har vi eksperimenteret med Omdannelse af den store V-8 Motor, saaledes at den kun arbejder paa de 4 Cylindre.

Det er nu lykkedes os at finde en tilfredsstillende Metode, og vi har ved Forsøg konstateret, at Benzinbesparelsen ved almindelig Kørsel vil ligge omkring en Trediedel.

Forandring til 4-cylindret koster Kr. 65.--, og naar Motoren atter skal arbejde som 8-cylindret, vil Forandringen til nuværende Dagspris koste Kr. 95.--.

For at give Dem Lejlighed til at prøve at køre en Ford V-8, der er omdannet til 4-cylindret, tilbyder vi Dem en Prøvetur i vor Demonstrationsvogn, saaledes at De ved selv at køre Vognen kan overbevise Dem om, hvoreledes Motoren arbejder efter en saadan Ændring.

Vi beder Dem paa Ctr. 2604, Lokal 8, aftale Tid for en Demonstration, saaledes at De kan undgaa unødigt Ventetid.

Med Højtæelse

„SIMO„
MASKINFABRIK
v/ L. S. JENSEN & CO.



Køb af køretøj i USA

Tekst og foto: Torben Aggerbeck

Da jeg i 2008 har været med til at hjemtage 4 veteranbiler fra USA - købt på internettet, vil jeg hermed videregive mine erfaringer med denne øvelse - en slags forbrugerinformation.

Det har været ret attraktivt at købe i USA på det sidste, dollar har jo været lav. Men der er en del man skal tage højde for i en sådan handel, hvilket fremgår af nedenstående.

Man kan købe køretøj fra et firma, hvilket er ret sikkert, men også den dyreste måde. Prøv blot at Google: antique cars for sale, så kommer der adskillige muligheder frem.

En anden mulighed er at reflektere på en af mærkeklubbernes medlemsannoncer på deres hjemmesider.

Den ene bil jeg købte var fra en sådan annonce. Men da det jo gælder om at have tillid til sælger, vil jeg ikke anbefale denne mulighed. Da jeg fik bilen hjem, viste det sig nemlig at sælger havde udskiftet dele på bilen med ringere dele end det der fremgik af de fremsendte fotos, og da jeg forelagde det for sælger, fik jeg overhovedet ingen svar, selv efter flere e-mails!

Det sikreste og sikkert også den billigste måde at købe køretøj i USA er efter min mening på auktion på internetfirmaet ebay - det vender vi tilbage til.

For det er jo ikke nok at købe bilen i USA, den skal også hjem. Her er igen flere muligheder. Der er adskillige firmaer worldwide som frygtelig gerne vil hjælpe med det, specielt amerikanske firmaer, som annoncerer med dør til dør transport. Men da det jo er rart at have med et transportfirma at gøre, som man kan kommunikere med på dansk og som kender forholdene der og herhjemme, er et sådan foretagende absolut at foretrække. Der findes flere som har specialiseret sig i transport af køretøjer netop fra USA. Jeg valgte det germanske firma Schumacher, som har en dansk filial i Ring på Fyn. På dets hjemmeside står alt hvad det tager sig af og hvad du skal betale, også til vort elskede SKAT.



Nu tilbage til ebay: Her handles der private (og firmaer) imellem med alt - jeg siger alt! Men da det jo er veteranbiler der er det vigtigste i denne verden, så skal man ind i rubrikken Cars and Trucks. Her skal man så indsnævre sine ønsker for ikke at få alle USA's biler op. Vælg det mærke som har interesse, og produceres det stadig, så vælg de årgange man ønsker. Vælges f.eks. Ford model T, kommer der typisk ca. 60 emner op, men desværre er 2/3 af disse ombyggede biler (læs: ødelagte), det der kaldes hot rods eller rat rods, så det må man finde sig i. Ud for hvert emne er der et lille foto og en kort beskrivelse af køretøjet, desuden hvor længe auktionen løber endnu og det aktuelle bud, hvis der er noget. Nogle udbydere (typisk firmaer) skriver også muligheden for at købe emnet direkte (buy it now price) - de bliver sjældent solgt. Nogle sætter mindsteprisen for højt (reserve) - de bliver heller ikke solgt.

Ved at klikke på emnet kommer en hel side op med en nærmere beskrivelse og flere fotos af køretøjet.

Her skal man være opmærksom på følgende: Vil sælger sælge worldwide? Hvordan vil han/hun have betalingen? Hvor befinder køretøjet sig? Det sidste er ret væsentligt, idet indenlands transport i USA er dyrt, specielt hvis man vil have transport i lukket lastvogn. F.eks. måtte jeg betale 1.305 USD for transport fra Wisconsin til Schumachers terminal i NY, næsten det samme som søtransporten (1.500 USD). Så hvis man kan finde et køretøj nær ved trans-

portfirmaets terminaler, i dette tilfælde i New York, Los Angeles og i Florida, sparer man penge.

Man skal også sikre sig at der foreligger en registreringsattest (Title). Findes den ikke er det næsten umuligt at få køretøjet ud af landet! Der skal stå *Clear* ud for Title!

En god ting er det også at kigge efter fotos af maskineriet, her ser man tydeligst restaureringsgraden.

For øvrigt vil jeg stærkt anbefale kun at købe gode og gerne restaurerede køretøjer, idet prisforskellen mellem urestaureret og restaureret ikke er så stor at det kan betale sig, specielt ikke når man ikke selv kan gennemgå emnet. Det koster jo i dag nemt mere end 100.000 kr. at restaurere f. eks. en Ford A, som man kan købe alt til nyt.

For at kunne byde på ebay skal man være registreret med egen kode, det er der en fin beskrivelse af. I det hele taget er ebay særdeles udbygget, hvilket man lærer hen ad vejen. Det bedste er sikkerheden. Alle sælgere og købere skal efter en handel give feedback af hinanden. Disse feedbacks kan man så checke på alle som opererer på ebay. Har en sælger f.eks. beskrevet en vare bedre end den i virkeligheden er, vil køber bemærke det i feedback - en sådan sælger er stort set færdig på ebay - ingen vil handle med vedkommende. Ligeledes giver sælger feedback f.eks. om købers betaling.

Hvordan byder man så på ebay? På en bil bydes der typisk minimum 100 USD



over, men da man jo ikke gider sidde hele dagen og især natten og byde (det er nat hos os når amerikanerne byder) så kan man lige så godt byde det maksimumbeløb man har tænkt med det samme. Ebay byder så automatisk 100 USD over så længe dit bud er det højeste. Hvis du bliver overbudt, får du en e-mail så du har mulighed for at byde højere. Man betaler altså ikke mere end 100 USD over det næsthøjeste bud.

Vinder man får man også besked pr e-mail.

Inden (og mens) man byder har man mulighed for at spørge sælger om alt vedrørende køretøjet og f.eks. betalingsformen. Det er vigtigt at vide om sælger vil acceptere hele beløbet betalt via overførsel (tager normalt 4-5 hverdage). Ofte ønsker sælger nemlig et depositum betalt kort tid efter auktionens slut. Og det er for besværligt at overføre penge flere gange.

Alle spørgsmål til sælger skal gå gennem ebay (speciel rubrik) for sikkerhedens skyld. Jeg kom til at anvende en e-mailadresse som stod separat i beskrivelsen. En hacker tilbød mig at købe køretøjet langt billigere end det aktuelle bud samt gratis transport til Danmark, hvis jeg betalte flux til ham. Ebay opdagede det og advarede imod direkte e-mails.

Lad os så sige at du har vundet en auktion på ebay. Så skal du have overført hele beløbet til sælgers konto. Der er intet salær til ebay! Det sikreste er at aftale det med din bank - den har sikkert en formular som du skal udfylde med sælgers bankkonto som du må bede ham om, samtidig ønskes sikkert også en såkaldt Swiftkode som sælgers bank kan oplyse. Denne metode er sikker (ifølge Schumacher og sikkert også din bank). Den det er jo mange penge som pludselig skal flyve over Atlanten - men bare rolig.

Nu har du så købt et køretøj som står et eller andet sted i USA - så kommer næste skridt i øvelsen. Dyret skal jo gerne hjem i egen stald. Her kommer transportfirmaet ind i billedet. I mit tilfælde Schumacher.

Du meddeler det at du gerne vil have det til at transportere køretøjet til Danmark. De beder om oplysninger såsom købspris, sælgers adresse og e-mail. Du får så en ordrebekræftelse med det du hen ad vejen skal betale:

- Forsikring (kasko) 3 % af købsprisen. selvrisko 1.000 USD.

- US transport (normalt i åben carrier, lukket er noget dyrere).

- Søfragt (typisk 1.500 - 1.800 USD) i 40 fods container til 2 biler (20 fods til din alene er dyrere).

- Dansk havneafgift: 2.580 kr.

Dertil kommer 5 % moms af hele beløbet, også transport, til SKAT for en veteran.

Du skal så selvfølgelig regne med udgifter til at få køretøjet synsklart, og toldsyn (600 kr. hos PAVA syn, 800 kr. hos Applus).

Så er der desværre herhjemme noget som hedder registreringsafgift. Den er heldigvis ikke så høj for biler over 35 år. SKAT beregner ud fra 40 % af den afgiftspligtige pris dengang bilen var ny (find selv dokumentation for prisen, ellers gør SKAT det). Af de 40 % betales 105 % procent for et originalt eksemplar op til en grænse, som ændret for 2009 er på 79.000 kroner. Af prisen over 79.000 betales 180 % (næppe relevant for ret mange).

For øvrigt mener jeg at jeg har betalt alt for meget for en Packard 1927, så jeg har klaget min nød, det kan man jo, - foreløbigt svar: ekspeditionstid 10 mdr.!

Og så skal du selvfølgelig have historiske plader til 2.450 kr. Det tager tid, så bestil i god tid - jeg har ventet i over 4 mdr. på plader til min 1913 Ford T! (Red.: Men pas også på den anden vej, pladerne ligger kun hos SKAT et bestemt stykke tid, er bilen ikke klar til registrering inden fristen destrueres pladerne og man skal købe et nyt sæt). For en købspris på 100.000 kr. skal man typisk regne med et tillæg på ca. 25.000 kr. før bilen er hjemme og på plader.

Schumacher beder så sælger sende registreringsattesten samt en Bill of sale til sin adresse i USA til brug for fortoldning, samtidig bestiller Schumacher den transportform du ønsker til selskabets nærmeste terminal. Det kan tage sin tid, for de kører ikke kun efter din bil - der samles op rundt omkring i de nærmeste stater. Når bilen er kommet til terminalen kan den også godt stå et stykke tid inden de finder en anden bil at proppe i 40 fods containeren. Fra mit køb af en bil i Ohio til den kom

ud at sejle gik der 2 måneder. Derefter var den i Danmark 3 uger efter.

En fidus: Da veteranbiler i USA kan synes med kun den ene baglygte de som regel er født med, gælder det om at finde en tilsvarende, så den også kan synes her i landet. Spørg sælger om han har én liggende (sammen med måske nogle reservedele) ellers kan du købe en på ebay. Til Ford T udbydes der konstant over 600 reservedelsemner på ebay). Reservedele som du køber i USA kan med fordel sendes enten til sælger eller til Schumachers terminal, med besked om at lægge det i den bil du har købt, så sparer man transport til Danmark og sikkert også told. Da man ikke kan give en privatperson sit kreditkortnummer, og at sende en bankcheck tager for lang tid, er der en bedre mulighed, nemlig at betale pr. Paypal. Det er et sikkert betalingssystem for mindre beløb, som man kan tilslutte sig også på ebay. Det koster lidt gebyr, men man opgiver ikke sit kreditkortnummer til sælger. Men spørg sælger først om han accepterer Paypal.

Køretøjet sejles til Bremerhafen i Tyskland, hvor det bliver omladet til et mindre skib som for langt de flestes tilfælde går til København. Men der er risiko for at det lander i Århus. Det kan Schumacher oplyse om. I København leveres containeren til et firma på Avedøre Holme i Hvidovre, hvor man selv kan hente køretøjet. Tro nu ikke at du selv kan køre drømmebilen hjem på prøveplader. Selv om den er toprestaureret, kan der nemt være et eller andet som alligevel ikke fungerer. Jeg var ude for at min Packard var umulig at starte da jeg fik den hjem. Sælger kunne så oplyse at benzinen i USA er af så ringe kvalitet at den gummierer efter et stykke tid og derfor tilstopper alle filtre!

Hvis der er nogen af de ærede medlemmer som har fået blod på tanden efter denne lektie, er I velkomne til at stille spørgsmål til undertegnede, helst pr. e-mail.

Ebay: www.ebay.com

Schumacher: www.schumachercargo.eu

Torben Aggerbeck:

t.aggerbeck@gmail.com

Artiklen er med tilladelse lånt af Bornholms Motor-Veteraners medlemsblad og med hjælp fra Henrik Thostrup moderniseret med den afgiftsgrænse, der gælder pr. 1. januar 2009.

Alle veje fører til Rom ... og tilbage igen...



Af Peter Juel Jeppesen

Dette er en rejsekildring fra en fantastisk tur til Italien og et eksempel på hvad man med stor glæde kan bruge sin gamle bil til i 2008.

I Traction Avant Danmark, mærkeklub for de forhjulstrukne Citroëner produceret 1934 til 57, har vi en formand,

som er italiener. Eugenio Lai kommer fra Sardinien - den store ø som ligger lige syd for Korsika og vest for støvlelandet.

Vi, der kender Eugenio godt, har gået og spøgt med at på et tidspunkt skulle vi ned og se hvor "han kommer fra". Turen derned skulle selvfølgelig foregå i bil - i Citroën 11 - så det var udelukkende et spørgsmål om at finde en god

anledning. Den kom i 2004 ved afslutningen af det 13. ICCCR i Interlaken i Schweiz (internationalt Citroën-træf som afholdes hvert fjerde år), hvor det blev bekendtgjort at det 14. ICCCR i 2008 ville være henlagt til Rom.

Alle var fra starten tændt på idéen om samtidig at tage til Sardinien, og Eugenio drøftede sagen med forældrene, som bor i regionalhovedstaden Sassari. De har desuden et dejligt sommerhus ved nordkysten og tanken var at vi måske kunne låne dette hus. Forældrene var med på idéen og dermed var omridset af en rejse sydpå i 2008 lagt.

Vinteren 07-08 planlægges turen. Den kommer til at omfatte fem Citroëner med "indhold" dvs. 12-15 personer, unge og lidt ældre. Det 14. ICCCR var berammet til den 15.-17. august så på det tidspunkt måtte vi altså "ramme" Rom - selv om alle jo ved at august er ferieperiode i Italien og tilmed er meget varm.

Afstanden fra København til Rom er





Den charmerende, men smalle vej til sommerhuset.

ca. 2200 km, hvilket ikke umiddelbart lyder vanvittig interessant i 70 år gammel bil midt i ferisesæsonen. Turen blev derfor delt i etaper ved hjælp af DB's Autozug, Hamborg-Lörrach og færger fra fastlandet til Sardinien. Siden hen mødtes vi faktisk i Rom med yderligere et Citroënhold med 4 biler fra Jylland, som også gjorde turen med DB, men fra Hamborg helt til Verona. Begge løsninger kan anbefales. Prisen til Lörrach ligger på ca. 4.700 kr. t/retur og på ca. 6.700 kr. til Verona. Den udgift går selvfølgelig ikke op med dét der bruges til benzin og overnatninger hvis der køres, men autotoget er nemt og hurtigt og kører om natten.

I baggrunden den tidligere bornholmerbåd Jens Kofoed, som nu sejler til Sardinien. På vogndækket blev hver en cm² udnyttet.



Vi fulgtes ikke alle ad, men kørte fra Löhrach ad forskellige ruter sydover igennem Schweiz og over Alperne til Norditalien. Færgeren til Porto Torres på Sardinien afgår fra Genova.

Mit hold på tre Citroëner kørte mod sydvest ind i Frankrig til Annecy og Grenoble for at tage "Route Napoléon" (RN 65) ned til Nice. Det er en fantastisk flot vej med mange interessante småbyer og viewpoint langs kanten af alperne.

Den kan varmt anbefales i gammel bil - men den er ikke hurtig.

Vi var derfor tæt på at komme for sent til færgeren, og de sidste 196 km fra Nice til Genova skulle tilbagelægges på lidt over 2 timer. Det lykkedes, og vi ankom til den uhyggeligt store og glohede færgeterminal i Genova en augustaften kl. 21.50.

Der herskede totalt anarki i terminalen, idet de fleste færgeruter lægger ud kl. 22. Hele Norditalien skal af sted og alle



Fra en aftenur til Chiesa di Bonaria i 800 meters højde med en fantastisk udsigt over et bjergområde som nu tjener til energiindvinding med opstilling af (danske) vindmøller:



italienerne har på det tidspunkt forladt kolonnerne og kører rundt mod færgerne - uanset om de har fået lov eller ej. Det skaber stor forvirring og sved på panden, især hos os nordeuropæere, som jo er skolet i køkultur.

Men vi var heldige og fandt færgen,

selv om vi kunne være blevet afvist. Faktisk blev vi reddet af det omtalte anarki, som betød at alt og alle var i bevægelse mod det skib de skulle med. Ingen stoppede os og vi kunne efter hurtig billettering kører direkte ombord på vores færg - som viser sig at være en tidligere Bornholmerbåd, nemlig Jens Kofoed.

Temperaturen i terminalen var ca. 40° og bilernes lå på omkring de 100° under ombordkørslen. Sejlturen var derfor afslappende ovenpå den hektiske køretur fra Nice og vi nød vores kabytter med vandudsigt og ikke mindst brusebadet.

Næste morgen blev vi hentet på kajen af Eugenio, som var taget i forvejen, og der var stil over karavanen med fem



Fra øens centrale distrikter, hvor vi bl.a. besøgte flere af de forhistoriske »nuraghe-formationer« som formodentlig har været boliger og forsvarsværker på samme tid.



Citroën 11 (heraf fire cabrioletter), som den morgen kørte langs strandvejen til sommerhuset ved Marina di Sorso. Der tog Eugenio's forældre imod med morgenmad og en fantastisk gæstfrihed, som rakte langt ud over hvad man kan forestille sig.

Jeg ved ikke rigtigt hvordan jeg havde forestillet mig stedet - et hus med en dejlig stor grusplads til at parkere gamle biler på. Det viste sig at huset lå kun 15 m fra vandet - for enden af en ret smal, stejl og blind tilkørselsvej. Ved huset

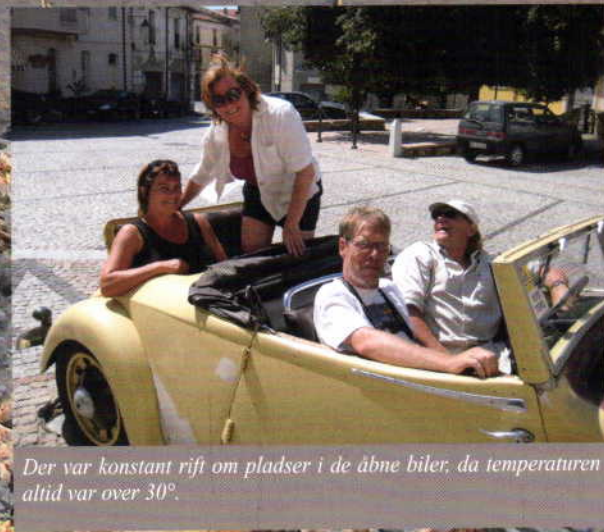
findes en stærkt hældende betonplade på ca. 8 x 10 m - med lidt sidearealer. Og der skulle vi alle parkere. Eugenio havde på forhånd regnet det hele ud og der kunne lige præcis knibes fem gamle Citroëner ind omkring huset.

På den anden side ligger Middelhavet, hvor de dejligste bølger slår ind på en strand med rullesten. Vandet var 27° og luften ca. 32°, så straks efter "skråparkering" var alle i bølgerne - og der blev vi i stort omfang i den tid vi var på Sardinien - i hvert fald morgen og aften.

De gamle biler blev i de følgende 10 dage brugt flittigt til ture rundt om på øen. Det gjaldt dels daglige indkøbsture til Sorso og Sennori. Men også udflugter langs kysten og op i bjergene. Takket være vores stedkendte guider besøgte vi derfor mange seværdigheder - deriblandt lokale restauranter på land og i by. Det betød bl.a. at vi alle virkelig fik øjnene op for det italienske og især det sardiske køkkens fortræffeligheder.



Vores faste guider, brødrene Eugenio og Adriano ved storebrors B11 cabriolet 1937. Bilen blev købt ud af Strøjer Hansens bilsamling på Fyn - og re restaureret.



Der var konstant rift om pladser i de åbne biler, da temperaturen altid var over 30°.



Sardinien er på størrelse med Jylland og er ret bjergrig, hvilket betød at vi ikke kunne nå at se hele øen. Men Eugenio havde planlagt flere flotte ture, hvor vi kom helt ind til midt på øen og besøgte spændende landsbyer, smalsporede jernbaner, historiske og forhistoriske lokaliteter.

Midt i måneden skulle vi videre til fastlandet - denne gang med færgen fra Olbia til Civitavecchia, hvorfra turen gik til byen Sorano ca. 120 km nord for Rom. Der havde vi nemlig den glæde at kunne bo kvit og frit hos bekendte som ejer et stort hus. Det var ikke dårligt.

Sorano, som er en meget interessant bjergby, ligger ca. 100 km nord for Valletunga motorbanen, som var rammen om det 14. ICCCR - det store Citroën-træf. Det betød, at de turdeltagere som ikke ligefrem brændte for at komme til biltræf - kunne "blive hjemme". En god kombination som gav alle deltagere gode oplevelser i de tre træfdage.

Valletungabanen er fra 1959 og blev bygget som en oval Grand Prixbane på 1,8 km. Den er siden da udbygget til den nuværende længde på 4,0 km. Det er en international bane, anvendt til formel 1 grand prix og superbike race. På banearealet var der stumpemarked og parkering af de gamle Citroënbiler. Der var desuden opbygget et særligt Citroën-museum i de tilknyttede »ra-

Øverst: Der gøres holdt ved stationen i Bortigali. Vi ventede, men der kom nu ikke noget tog... Sporvidden, ja den skulle egentlig have været 1000 mm, men da sardenerne regnede sporvidden mellem skinnehovedernes midte og ikke mellem indersiderne, blev den faktiske sporvidde kun 950 mm!

Til venstre: Et stenskred havde lukket en regionalvej - så vi tager en pause, mens cyklisten fortsatte...

U145 tilhører Eva og Hans Henrik Sørensen fra Ålborg. De importerede bilen, en B11 Normale cab., for 10 år siden fra Frankrig i restaureret stand.

Henrik Jacobsen med sin 34 11AL cabriolet kravler op fra byen som ligger i en slugt. Sorano er en ganske interessant by. Alle huse er oprindelig opført i de karakteristiske tuf-sten - et vulkansk materiale - og der er skrappe bestemmelser om hvordan de skal sættes i stand. Alle ydervægge skal bestå af tuf, og alle skal have teglsten i form af munke og nonner på taget. Det giver byen en helt speciel farve og atmosfære, som skal opleves.



cerstalde« og et stort fælles dinér-arrangement og Concours d'Élégance for Citroënbiler.

Det er ikke nogen dårlig idé at afvikle et stort træf med ca. 2500 biler på en motorbane. Dels kan bilerne uden problemer parkeres »typevis« langs banen og dels kan man køre bekvemt til og fra.

Der sker dog hurtigt det at mange deltagere giver sig til at cirkulere rundt på banen med større eller mindre fart, hvilket betyder at man skal se sig godt for som fodgænger. Årsagen til »kørieriet« var sikkert også de betydelige dagtemperaturer på 30- 35° som betød, at en køretur gav lidt vind i håret. Sidegevinsten, når man har vænnet sig lidt til trafikken, er at man får set bilerne køre, hvilket jo er den rigtige måde at opleve gamle biler på. Ind imellem blev det dog arrangørerne lidt for meget, og højtalervogne og Vespascotere med megafoner blev kørt rundt på banen for at få de glade citronister til at holde lidt igen..

Det samlede antal biler over de tre dage var som sagt ca. 2.500. Udvalget af biler på et italiensk træf er selvfølgelig anderledes end dem vi plejer at deltage i i Frankrig. 2 CV og især ID/DS modellerne var i overtal - 522 2 CV'er og 678 ID/DS. Der var »kun« 334 tractioner, hvoraf de 8 dog var fra Danmark. Dertil kom 55 HY, 51 GS/GSA, 153 CX og 5 Panhard. Der var desværre kun 10 ældre modeller fra før 34. De mellemnye og nyere Citroëner

Øverst: Vallelunga-banen kunne nemt rumme de ca. 2.500 deltagere.

Her et par traction arrières (baghjulstræk), en B11, og en HY med campingindretning.



En italiensk deltager med en af de berømte 2 CV Sahara. Den har firehjulstræk - via en motor i hver ende af vognen.



Nederst de tre originale danske B11 cabrioletter (der var flere uoriginale).





Paven kørte i 30'erne i denne C6 ved særlige lejligheder. Den er ganske forgyldt.

Også en C6, ikke pavens, men med et køleremblem, der fortæller at Citroën havde en samlefabrik i Milano.



XM, SM, Dyane, Xantia, Mehari etc. udgjorde ca. 450, mens helt nye modeller var ca. 185.

Der var ikke særlig mange italienske Citroën 11 (ca. 20), hvilket viser at den aldrig opnåede den samme popularitet i Italien som i f.eks. Frankrig, Holland og Danmark. Det er der flere forklaringer på - én af de naturlige er vel, at den var en ret dyr bil både før og efter 2. verdenskrig. Desuden fik Citroënen især efter 2. verdenskrig hård konkurrence fra Fiat og Lancia, der mht. til pris og motorkraft let kunne matche den. Størrelsen har man så måttet gå lidt på kompromis med. Nå, men nu hvor man har prøvet at hive en bred Citroën 11 rundt på bjergveje og i småbyer i Italien kan man jo godt se at en lille Lancia Appia eller en Fiat 508C måske var et bytte værd.

Citroënmuseet var helliget en række



rigtig flotte D-modeller og Ami'er samt et par ældre, baghjulstrukne modeller fra den tid hvor Citroen havde en samlefabrik i Milano. Den ene af de ældre var pavens C6 fra 1930, hvor alt det forkromede fremtræder forgyldt. En underlig mørkebrun vogn fyldt med brokade og rokokko.

Et stort internationalt træf er en god anledning til at dyrke de kontakter som man i tidens løb har opbygget. Her kommer de allesammen (næsten) og det er hyggeligt at mødes med svenske, franske, tyske, engelske og hollandske Citroënfolk og få en kold øl i skyggen. Efter træffet deltes gruppen af danske deltagere i flere mindre grupper. Jyderne havde planlagt et par dage i Rom inden turen mod nord til Verona. For os (min kone og mig) gik rejsen til endnu en by i den romerske campagne - nemlig Olevano Romano sydøst for Rom, hvor vi havde endnu en dejlig uge. Senere gik det op igennem Italien og bød på flere nye oplevelser ved besøg ved de klassiske mål som Siena, Firenze, Lucca m.fl.. Desuden blev der for nogle af deltagerne tid til Arezzo, San Gimignano, Piacenza og Como ved søerne af samme navn - inden det gik over Alperne til Schweiz.

Erfaringen er at når man rejser med en 70 år gammel bil som Citroën 11, er en blanding mellem at køre på mo-

Et af de særegne campaniler i byen Lucca med oliventræer på toppen - symbol på de særlige oplevelser som turen gav.



torvej og at køre på hovedlandeveje og mindre veje en nødvendighed. Bilerne klarer rimeligt nemt de 90-100 km/t, hvilket sikrer at man kommer "tættere til målet" i et passende tempo, men motorvejskørsel er lidt kedelig og indebærer en risiko for at blive fanget bag lastbiler og i køer. Og kø-kørsel er ikke godt for de gamle, som efter "motorvej" har et stort varmeoverskud der skal skaffes bort.

Hele vores rejse t/retur (de 5 biler fra København/Ålborg) løb op i ca. 22.000

km, svarende til ca. 4.400 km pr. bil. Disse kilometer blev på de fem biler tilbagelagt med ganske få problemer; en dynamo som stod af (reserve fandtes), et hul i et udstødningsrør (svejset gratis hos en landsbysmed), et batteri som ikke kunne tåle varmen og et knækket koblingskabel (som blev klaret med en stykke stålwire).

Benzinregnskabet ser for mit eget vedkommende ud til at give et pænt gennemsnit på 9,5 - 10 km/l.



Min B11 cab. 1938 venter på ombordkørsel i Lörrach på tilbagevejen.



Nu åbner Porsches museum

Af Morten Alstrup

I forsommeren 2007 bragte vi her i Veteran Tidende en gennemgang af en række udvalgte europæiske bil-museer, som det var værd at besøge.

Et af de museer, som vi dengang ikke omtalte, var Porsche-fabrikkens eget museum, og det var der en god grund til. På daværende tidspunkt var man ved at pakke sin aktuelle samling sammen fra dens daværende placering, idet man forberedte flytningen til et helt nyt Porsche Museum.

Men nu er ventetiden omme. Dette nye Porsche Museum åbner nemlig i slutningen af januar. Onsdag den 28. januar bliver det formelt indviet, og den 31. januar kan almindelige dødelige – mod otte euro – besigtige de legendariske sydtyske sportsvogne på alle ugens dage med undtagelse af mandag.

Det 5.500 kvadratmeter store museum kommer til at rumme godt 80 forskellige køretøjer med relation til Porsche – og der vil løbende ske en udskiftning blandt køretøjerne, så det kan betale sig at aflægge en genvisit.

Men det nye Porsche Museum kommer til at rumme mere end det. I lokalerne tæt ved firmaets hovedkvarter i Stuttgart-forstaden Zuffenhausen vil man også finde en restaurant og Porsches historiske arkiv, ligesom der naturligvis også er en shop. Og den vil ikke blot sælger moderne souvenir, men vil også indeholde en antikvariatafdeling.



Motorhistorisk Samråd



Vi har desværre ikke haft kapacitet til at bearbejde hhv. seneste nyhedsbrev fra Motorhistorisk Samråd og beretningen fra årsmødet.

Men må foreløbig henvise til MhS' hjemmeside.

Vi kommer igen med en bearbejdelse i februarbladet.

Meget kort kan det dog siges at afgiftsnedsættelsen for køretøjer, der er 35 år eller mere, ikke er afhængig af køretøjets originalitet, men udelukkende af dets alder.

Derimod kan et køretøj, der for eksempel i 1935 kom ud af fabrikken som sedan, men som for få år siden blev til en topersoners sportsvogn, først indregistreres som veterankøretøj 35 år efter ombygningen.

oer



En ny klub fødes

Hvad er det for nu for noget? Tænker mange måske. Tja, det er en ny Vauxhall-Bedford klub i Danmark,

som endnu er i sin spæde start og vi bag projektet håber da, at klubben har sin berettigelse her i Danmark. Vi håber at kunne gøre træffene lidt sjovere, nyhedsbrevene og information til medlemmerne lidt bedre. Det bygger vi på, at vi har en hel del erfaring bag os og en del nyskabende ideer med os.

Hvem er vi så? Vi er Kim Sørvin, Sjælland, som er tidligere redaktør og næstformand i en anden Vauxhall klub, og Ernst Pedersen, Jylland, som er forhenværende formand i samme klub. Ernst blev afsat som formand i sommer på generalforsamlingen, og Kim valgte at gå fra begge sine

poster pga. uoverensstemmelser med en del af bestyrelsen. Derfor besluttede de to at oprette deres egen klub og tilføre klubben deres egne værdier og lade klubben gennemgående være oprettet af beundring af og kærlighed til Vauxhaller og Bedforder.

Som noget nyt er der mange informationer at hente for medlemmerne på klubbens hjemmeside, som er fuldt ud opdateret og bliver det stort set hver dag. Men det helt nye er, at der bliver udsendt nyhedsbreve via mail hele sommerperioden og to gange i vinterhalvåret, og selvfølgelig bliver det sendt ud på papir til de medlemmer, der ikke har pc'er og dermed ingen mail. Det gøres for at holde medlemskontingentet på et minimum og dermed udgifterne nede. Kontingentet er kr. 160 pr medlem, men der er rabat, hvis to under samme tag er medlem, så er kontingentet kr. 240 om året.

Til slut vil vi sige velkommen til vores nuværende medlemmer og til fremtidige og til alle der har interesse for de gamle biler, kom lige rundt om os. Kig forbi hjemmesiden www.vauxhall-bedfords-venner-klub2.dk. Måske er det noget for dig, men du er noget for os.

Godt nytår.

Stifterne af den nye klub

Kim Sørvin og Ernst Pedersen



Flotte kalendere

Sidste år lavede VT's tekniske redaktør Ole Callesen, som også er en af vores flittigste og bedste fotografer, en flot kalender for 2008 med billeder fra ræsset i Fælledparken.

Nu har han gentaget kunststykket med en kalender for 2009, og VT's anmelder synes resultatet er endnu finere. Ole har desuden lavet en særlig kalender med Austin Healey, hvor billederne bl.a. stammer fra det store stævne i det forgangne år i Sverige. Også den er lækker. Kalenderne folder sig ud for hver måned med et fotografi i A4 (format som Veteran Tidende) og selve kalenderdelen i samme størrelse. Der er i oven i købet slået hul til ophængning og oplysninger om de enkelte køretøjer.

Mellem os sagt dækker prisen på 100 kroner pr. kalender kun Oles omkostninger, og hvis man bestiller dem hos ham på telefon 74561611 oc.allen@c.dk kommer der kun en smule porto oveni, endda forholdsvis mindre hvis man køber begge kalendere.

oer



COPENHAGEN HISTORIC GRAND PRIX

2009
Fotograf Ole Callesen ©

COPENHAGEN HISTORIC GRAND PRIX
www.cgp.dk

MANDAG	TIRSDAG	ONSDAG	TORSDAG	FREDAG	LØRDAG	SØNDAG
27	28	29	30	31	1	2
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26

JULI 2009



Trehjulet Léon Bollée 1896, Delahaye 1949 og en Delage fra tyverne.

Manoir de l'Automobile

UN MUSEE EN BRETAGNE . ILLE-ET-VILAINE .

Tekst og foto: Poul Suhr

I sommeren 2008 var vi på en bilferie i Frankrig; målet med turen var at opleve invasionskysten i Normandiet og se nogle af de mange historiske minder som findes der. Da vi var i området i en uges tid besluttede vi også at tage en tur ind i Bretagne og valgte at køre til hovedbyen Rennes.

Da vi undersøgte hvad der var af seværdigheder på den egn, fandt vi en lille folder der omtalte et bilmuseum i en lille der hedder Lohéac. Den ligger ca. 30 km sydvest for Rennes.

Det måtte vi naturligvis besøge og fik en spændende oplevelse.

Museet er relativt nyt og rummer mere end 400 køretøjer og dækker et areal på 14.000 m². Det stod færdigt i 1993 og er stiftet af en person ved navn Michel Hommel. Han har skabt sin formue ved forlagsvirksomhed og udgiver en række franske bilmagasiner. Han købte sin første bil som 18-årig i 1961, det var en Renault type NN årgang 1925 som han stadig ejer og som står på museet. Den blev begyndelsen til den enorme samling han har i dag.

Hommel blev tidligt fascineret af rallysporten og begyndte som aktiv deltager som 23-årig. Hans første bilmagasin handlede da også om automobilsport og fik navnet Échappement, der betyder udstødning. Bladet udgives stadig, nu 40 år senere, i et oplag på mere end 100.000 eksemplarer.



Hele museumskomplekset med racerbanen i baggrunden. Dette billede er fra en brochure.



Encylindrede De Dion Bouton, til venstre fra 1906, til højre 1899.

I begyndelsen af firserne havde Hommel opbygget en omfattende samling af spændende og sjældne køretøjer, og han søgte efter et passende sted hvor han kunne opbevare sin samling samlet.

Under sin deltagelse i et rally i nærheden af byen Lohéac faldt han for byens charme og fandt en meget forfalden gammel herregård, som han købte.

I samarbejde med byen blev avlsbygningerne revet ned og nye opført i den gamle byggestil. Det er baggrunden for museets navn Le Manoir de l'Automobile, der betyder Bilherregården. Det er ikke meget overdrevet når man påstår at det er Frankrigs smukkeste bilmuseum.

Samlingen er meget alsidig, fra meget gamle køretøjer til udtjente formel 1

racere. Udstillingsbygningen er opdelt i sektioner der er bundet sammen med spændende udstillinger af gamle håndværksmiljøer som byen har bidraget med. I en underetage er der opstillet

20 udtjente formel 1 racere i to rækker, og i den ene ende af lokalet er der en enorm storskærm, som uafbrudt viser optagelser fra løb, racerne har deltaget i.

Blå er Frankrigs væddeløbsfarve, ikke kun for Bugatti. Her en Aries - der står noget på skiltet om Le Mans 1927.





Renault 6 CV, hhv. 1924 og 1923. Den røde er Michel Hommels første bil. Der står NN på skiltene, det er forkert, bilerne er type KJ. Derefter Salmson og Citroën.

Langs væggene er der opsat montrer med billeder og regalier fra dem der har kørt bilerne. I en anden sektion er udstillet mere end 2.500 modelkøretøjer, arrangeret i livagtige miljøer.

Vores billeder viser et repræsentativt udvalg af de mange spændende køretøjer der er udstillet (Red.: Hvis man søger på museets navn kan man finde en omfattende hjemmeside, blandt andet med en del videostumper).

Det kan også nævnes at Hommel udviklede og byggede en sportsvogn, der fik navnet Berlinette og blev fremstillet i mere end 50 eksemplarer. Ved siden af museet er der i øvrigt foruden en sø en racerbane for sportsvogne. Skulle nogen komme på de kanter kan jeg varmt anbefale at besøge museet.

Billedtekster: Redaktøren.



Halvanden liters Tracta 1933 - forhjulstrukket!



De virkelig masseproducerede: Den to-cylindrede Renault og Ford T, hhv. årgang 1907 og 1914.

Der er selvfølgelig også Rolls-Royce og store amerikanere. Forrest 12-cylindret Packard, derefter Lafayette.



Det utrolige opbud af formel-racere - og så er der endda flere racere rundt omkring i udstillingen.





Læserbrev

Om kopier mm....

I VT nr. 386 giver Peter Larsen en udmærket gennemgang af hvad der rører sig inden for bilhobbyen.

Forklaringen på glæden ved at eje en kopibil er at de originale er for få, har dårlige køreegenskaber og er for kostbare. Jeg er sikker på at disse iagttagelser er korrekte.

Kommentaren om at det er beskæmmende og Torneroseagtigt at der er medlemmer der finder det passende at DVK er det "rette forum til at bekæmpe kopibiler", falder mig noget for brystet da jeg stod bag forslaget om at DVK gør mere ud af at registrere klubbens køretøjer.

Jeg har aldrig udtalt mig negativt om kopibiler, hot rods eller lignende. Jeg er blot fortaler for at man dokumenterer og registrerer sit køretøj på godt og ondt.

Her læner jeg mig op af klubbens vedtægter:

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

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

§ 3.1.6 Medvirken ved etablering, vedligeholdelse og administration af et centralt register for motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk betydning.

Med vægt på: "...motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk betydning...", "... som er dateret i fremstillingsåret." og "centralt register".

Vil man noget andet eller mere, bør man stille ændringsforslag til vedtægterne.

Jeg har stor forståelse for ombyggede biler, med en baggrund som formand for Roskilde Amerikaner Bil Club i en periode på lidt over 10 år har jeg et stort kendskab og forståelse for denne del af bil hobbyen.

Dengang var amerikanske biler ikke specielt velkomne i DVK. Det ændrede sig stort set fra dag til dag, da Roskilde Amerikaner Bil Club blev optaget i Motorhistorisk Samråd.

Da jeg bevægede mig ind i veteranbilkredsene havde jeg en forunderlig oplevelse. I amerikanerbilkredse er man stolte og fortæller om de ændringer men har lavet på sit køretøj. I veteranbilkredse foregår nøjagtigt det samme, men man taler helst ikke om det...

Vedtægterne beskæftiger sig med 'Historie'. Min opfattelse af bilhistorie strækker sig fra det øjeblik et køretøj bliver udtænkt på tegnebrættet og til det er hugget op og solgt som gammelt jern. For at begrænse omfanget af bilhobbyen og for at få politikerne i tale har man internationalt valgt at koncentrere sig om køretøjer der er mere end 30 år gamle.

Som sådan er en Auburn kopi fra 1971 acceptabel da den opfylder alderskriteriet. En hot rod bygget i 1967 opfylder alderskriteriet. Autounions genskabte racerbiler opfylder ikke alderskriteriet før de har 30 år på bagen. Denne opfattelse er i overensstemmelse med FIVAs, vores internationale overbygning, definitioner og klarificering.

Folk må bygge hvad de vil... bare de dokumenterer hvad de har bygget. En dag bliver de køretøjer gamle nok til at opfylde alderskriteriet. Uden dokumentation er den historiske værdi lille. Ingen tvivl, et køretøj med en dokumenteret historie er mere interessant og oppebærer oftest en højere handelspris.

Mange tror fejlagtigt at jeg kun accepterer originale køretøjer – Det er forkert. Jeg taler kun om at klassificere køretøjer efter FIVAs regler: De taler i korte træk om standardkøretøjer, køretøjer der er modificeret i bilens normale levetid, køretøjer der er modificeret efter køretøjets normale levetid, samt reproduktioner. Dernæst bliver køretøjerne opdelt efter stand: Fremtræder de originalt, med almindeligt slid og vedligeholdelse, er de restaurerede, eller er de sammenbragt af flere køretøjer. Reglerne er i øjeblikket under revision - et arbejde jeg deltager aktivt i som sekretær i FIVAs tekniske komite.

For mig er kopibiler mm. også en del af historien og der er vide grænser for hvad der kan accepteres, også efter FIVAs regler – Altså hvis det er dokumenteret og dateret i fremstillingsåret.

Hvorfor bør man arbejde med de historiske aspekter: 1) For at sikre historien for vores efterkommere. 2) For at sikre at vores klubmedlemmer ikke kommer til at købe et køretøj der ikke er hvad det giver sig ud for. 3) For at sikre retten til fortsat at kunne køre i vores historiske køretøjer – Alle de privilegier vi har opnået er knyttet tæt sammen med bevarelse af historien.

Til dem der finder opgaven uoverkommelig, kan jeg kun nævne at der ikke var mange der troede på at der kunne stables et museumssamarbejde på benene i Nærum og at DVK's bibliotek ville komme til at fungere. Det er med stor glæde at jeg i dag kan konstatere at klubbens medlemmer har taget opgaverne til sig og at man løser disse opgaver med stor entusiasme. Begynder vi et arbejde med dokumentation af vores køretøjer, er jeg således overbevist om at der også vil være medlemmer, som er villige til at løfte denne opgave.

Peter Løvstrøm Sørensen



Læserbrev

Hvad er et HISTORISK KØRETØJ?

BMW formulerer en definition således:

Efter vor mening kan man kun betegne et køretøj som HISTORISK, der fremtræder i den byggeform som fabrikken gav køretøjet.

Dette kan til en hver tid kontrolleres ved hjælp af køretøjets chassisnummer.

Med venlig hilsen IB JENSEN

KNUD ARHØJ

Et af klubbens ældste medlemmer, Knud Arhøj, døde den 24. december, juleaftensdag.

Knud Arhøj blev 90 år. Han var fra 1982 til 1990 medlem af DVK's bestyrelse, hvor han det meste af perioden var næstformand.

Arhøj var i mange år en aktiv løbsarrangør og arrangerede blandt andet DVK's 25-års jubilæumsløb i 1979.

Han var Månedens Profil i Veteran Tidende nr. 274 i 1999.

Knud Arhøj var kendt som en bestemt personlighed og vil af mange blive husket for sine undertiden ret markante holdninger.

Poul Suhr

fejl.fakta

Lars Johansen i Kværndrup har nogle bemærkninger til fotografierne af flyvemaskiner i artiklen fra Goodwood.

Lars skriver at øverst på side 21 er flyene fra venstre Spitfire, Mustang P-51D, Vought Corsair F4U-1 og længst til højre måske Curtis P-40 Warhawk.

Det fly nedenunder til højre som er benævnt Spitfire MK IX er ifølge Lars Johansen ligeledes en Vought Corsair F4U-1.

...

Peter Hass skriver om Chevrolet 1928 at den ikke havde bagtøj som den første 6-cylindrede model i 1929, men det der kom i 1930-31, og efter at have rådført sig med vores ny Chevrolet-vejleder Jens Rasmussen, at det må være 1930, fordi kardanrøret i 1931 er to tommer længere. I 1932 var kardanrøret for kort, fordi der var kommet friløb bag på gearkassen. Akselafstanden var i 1928-29-30 107" og i 1931 109".

Peter Hass tilføjer, at når han engang har været med til at sætte et 1931 bagtøj på en årgang 1928 må forklaringen være at det blev anbragt ca. 5 cm længere bagude end fjedrene. Ejler Knudsen i Århus mener at der var en bilinspektør i Vejle, som ikke ville godkende ændringen fordi der så ikke var originale bremsere på.

Peter husker at der omkring 1960 jævnlige kørte en årgang 1928 med vist nok firecifret nummer på tyver-plader ad Grøndalsparkvej i Københavns NV-kvarter. Og Lars Legård fortæller at da hans far og han så på en ejendom med beboelse og værksted på Skolevej i Holte i 1978-79 stod i garagen formentlig netop den meget velbevarede firedørs sedan, redaktøren huskede fra sidst i tresserne. Ejeren var netop død.

Desværre var huset for dyrt, skriver Lars og tilføjer - man skulle alligevel have købt det.

...

Leif Gr. Thomsen undrer sig over at der ikke i billedteksten står noget om den militære Chevrolet lastbil på billedet øverst på side 24. Det gør der sådan set, for den hører til Gunnar Falks flåde af køretøjer til studenterkørsel og lignende. Men Leif ejer selv en slægtning til den og kan fortælle at det er en firehjulstrukken 3-tons canadisk C6OL General Service Lorry med cab no. 13 årgang 1942 eller 43. Farven er godt tilpasset årgangen, for den kan meget vel have befundet sig i Nordafrika. Den må stamme fra Civilforsvaret, så den har måske deltaget i Ungarns-ekspeditionen i 1956, som Leif tidligere har skrevet om i VT. CF forsynede dem med søgelys på taget, prosseklo i forreste stødfanger og Notek mørklægningslampe sammesteds. Den er åbenbart forsynet med en ikke-original køler, tilføjer Leif Thomsen.

Redaktøren husker at skovvæsenet i Dyrehaven nord for København havde i hvert fald én sådan canadisk Chevrolet i brug en del år efter krigen, og at en aflægger af Cirkus Benneweis, Korona, lige efter krigen udelukkende benyttede sig af denne til formålet sikkert hensigtsmæssige lastbil - malet orange og blå.

...

Længere tilbage, i novemberbladet, var der byttet om på billedteksterne foroven og forneden på side 17, gør Stig Klarke Olesen opmærksom på. Han skriver at Zodiac'en er en Mk III.



KONKURRENCEN



Bilen på Peer Lauritzens bildele i decemberbladets konkurrence var en Lea-Francis 14 fra cirka 1946. 4-dørs sedan (på engelsk saloon). I betragtning af at mærket var repræsenteret herhjemme dengang og at der i vores ny medlems- og vognliste forekommer tre eksemplarer

plus en åben sportsvogn fra de årgange regnede jeg ikke med at opgaven var så svær.

Det skrev også en enkelt deltager at den ikke var, men andre syntes noget andet, og der var meget få besvarelser. Endda et par forkerte.

Første til at besvare var som altid Anders Clausager - det hænger dels sammen med hans store viden og megen litteratur, men også med at bladet åbenbart når hurtigere ud i England end herhjemme.

Anders har straks slået op i Barrie Prices bog om mærket og læst at fabrikken i bilbyen Coventry leverede den første efterkrigsmodel til København 23. januar 1946.

Importøren var bilfirmaet Union, som da havde et lille udstillingslokale på adressen Sjøleboderne 2 - gaden går mellem Gothersgade og Vognmagergade, og i samme blok havde mod Gothersgade Hans Lystrup sin City-afdeling med især Opel og mod Vognmagergade Brdr. Friis-Hansen med Renault.

Union forhandlede på det tidspunkt foruden Lea-Francis et andet britisk mærke, nemlig Alvis, og den amerikanske liliputbil Crosley. Man kunne have formodet - men det kommer vi tilbage til - at der kun blev solgt et par stykker af hver af briterne og lidt flere Crosley, der kunne fås både som sedan og station wagon, plus en smart roadster, hvis form næsten foregreb Austin Healey Sprite, dog uden frøøjne. Af Crosley sportsvognen kom der næppe nogen hertil.

Union var et firma, der havde sin storhedstid i tyverne som importør af Packard og Graham-Paige. F.O.V. Jørgensen hed indehaveren. Hvad det foretog sig i tredverne har jeg ikke føling med, men da havde Skandinavisk Motor Compagni overtaget Packard og Graham-Paige var forsvundet.

Lea-Francis går dog meget længere tilbage, firmaet blev stiftet som cykelfabrik i 1895 af Richard Henry Lea og Graham Ingoldsby Francis. Den første bil kom i 1903. Dog kun i et par eksemplarer, hvorimod der fra 1911 var mere gang i produktionen af nogle med tiden ganske velrenommerede motorcykler. I 1919 blev produktionen af biler genoptaget ved hjælp af konfektionsdele fra underleverandører.

I 1928 kom den ganske særprægede sportsvogn Hyper, med en usædvanlig skråtliggende køler. I nogle år havde Lea-Francis et vist sportsligt ry, især da en kvart million tilskuere havde set en Hyper vinde Ulster TT.

Mærket synes at have været forhandlet herhjemme også sidst i tyverne. Lige efter krigen kørte som brugsvogn en touring i Ordrup, nordlig forstad til København. Den boede i boligkomplekset Jagtparken, på nordsiden af Charlottenlund Travbane. Vi har haft en lignende, men topersoners med

klap, i medlemseje for en del år siden. Hvad er der blevet af de to biler?

Flere gange var virksomheden i økonomisk uføre, og i flere perioder lå produktionen helt stille. Over midten af tredverne gik det helt galt, men firmaet blev rekonstrueret og sendte i 1937-38 en ny 12 hp model på markedet, konstrueret af den tidligere ingeniør hos Riley Hugh Rose. Motoren havde også mange lighedspunkter med Rileys, med to højtliggende knastaksler og korte stødstænger, der gennem vippearmene aktiverede topventiler i 90 graders V-form i halvkugleformede forbrændingskamre.

Motoren var på halvanden liter og blev i efterkrigstidens 14 hp model forstørret til 1.767 cc. Chassis og karrosseri var konventionelle. Efter krigen blev mange leveret som estate, dvs. station cars, for at spare den britiske omsætningsafgift, der var på en tredjedel af bilernes engrospris. Igen gik det galt, skriver Anders, da afgiften i 1948 blev forhøjet til to tredjedele for biler med en pris af fabrik på 1.000 pund og derover. Lea-Francis kunne ikke konkurrere med Riley, end-sige med Jaguar. For øvrigt kom en vis "Lofty" den navnkundige Norman Dewis, til Jaguar netop fra Lea-Francis.

Fra 1947 til 1951 blev der lavet 500 til 700 biler om året. Der kom nogle forbedringer, i 1948 uafhængig forhjulsophængning og hydrauliske bremses, i 1949 en større motor på 2.496 cc sammen med et lidt mislykket moderniseret karrosseri. Og en topersoners sportsvogn.

De sidste krampetrækninger bestod i en ganske afskyelig sportsvogn lavet i tre eksemplarer af Ford Zephyr dele i 1958. Der var også nogle tilløb så sent som i 1990'erne.

Barrie Price, forfatteren af bogen om Lea-Francis, overtog nogle af resterne og siges at være i stand til at levere reservedele.

Det anslås at der i alt blev fremstillet cirka 10.000 biler med navnet Lea-Francis.

Se hos Wikipedia nogle ganske karakteristiske billeder af modellerne gennem tiderne. Eller på mærkeklubbens hjemmeside <http://www.lfoc.org/> - der er også mange billeder.

I den nys udkomne medlems- og vognliste står tre ejere af Lea-Francis 1946. Bilerne er alle med dansk fortid. Per Staunskjær fra Gilleleje har efter flere års trakasserier med et vist firma i Berlin solgt sin dernede - uden at han har fået sine penge. Staunskjær genkender ikke konkurrencebilen er hans, som var en med dansk fortid, restaureret af Tom Burup. Det passer også med at det er den eneste tofarvede, de andre to er sorte. Lygtestangen synes i øvrigt ikke at være original.

Gorm Bang Olsen på Amager har en, som han har fået at vide er den første af i alt 23 (!), som kom til landet. Så vidt han husker har han oplysningen fra den engelske mærkeklub, som han har været medlem af.

Gorms eksemplar synes at være stykket sammen af dele fra før og efter krigen, idet noget af aluminiumskarrosseriet hviler på træskelet og andre dele på aluminiumspanter. Fabrikken har fået erfaring med aluminium ved sin deltagelse under krigen i fremstillingen af Lancaster bombefly.



Endelig har Flemming Schelde i Vejen både en lukket 14 og et eksemplar af den åbne sportsvogn fra 1950. Den er en nyere import. Hvor de to andre saloon'er er årgang 1946 er Scheldes 1948. Han købte den på auktion på Ålholm, første ejer var en ingeniør hos Hellesens batterifabrik i København.

Både Gorm Bang Olsen og Flemming Schelde har dårlige erfaringer med aluminiumspest, der har vist sig umulig at bekæmpe varigt.

Endelig skal det nævnes at Nils Weitemeyer skriver at han for mange år siden så en Lea-Francis på en huggerplads i Skanderborg.

Mellem indsenderne af rigtige svar er der trukket lod, og vinder er Peer Ørnbøll.

I jule-nytårstravlheden har der ikke været stunder til at finde på en ny konkurrence, men vi kommer igen i februar. oer



I marts 1976 fotograferede Hans Bo Jacobsen Tom Burups L-F under forsøget på at bekæmpe aluminiumspest.

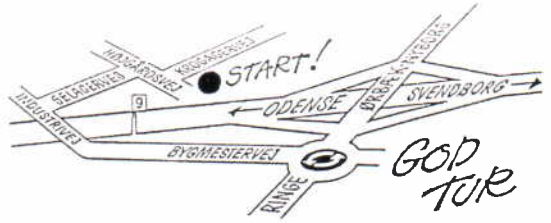


Velkommen til nye medlemmer

Erling	Nielsen	Klejs Skovvej 8	7130 Juelsminde	7568 5344	Ford A	1931
Erik	Møller	Mølløvænget 6	3000 Helsingør	2091 2120		
Tommy	Balle	Kragelundvej 16	7830 Struer	9746 4340	Citroën 2 CV	1971
Kim Kjølby	Bachmann	Slotsherrensvej 47	2720 Vanløse	2071 1170	Mercedes-Benz 350 SL	1972
Tommy	Blæsbjerg	Floraparken 50	4690 Haslev	5116 8994	Pontiac Firebird	1970
Trygve	Andersen	Kastrupvej 202	2770 Kastrup	2042 5697	Ford Anglia	1955
Flemming	Hansen	Bullerupvej 39 B, Seden	5240 Odense NØ	4074 7427	Ford Thunderbird	1962
Karen og Tom	Brusgaard	J. P. Smiths Vej 6	4500 Nykøbing Sj.	5993 2909	Mercedes-Benz 220 S	1961
Thorkild F.	Jensen	Utoftvej 10	7190 Billund	7650 0767	Chevrolet Camaro	1982
Jan Beer	Hansen	Svends Alle 10	4400 Kalundborg	3075 6209	Ford Mustang	1969
Casper	Dreymann	Krogtoften 9	5220 Odense SØ	2672 2400	Fiat Spider	1970
Jørgen	Henriksen	Tårnvej 75, 2. th.	2610 Rødovre	4054 1925	BMW 732 i	1983
Ib Feldt	Sørensen	Christian M. Østergårdsvej 1 G, 3. tv.	8700 Horsens	2282 3899	Ford Anglia 1,2	1957
Janich	Hansen	Gjerdesager 18	3540 Lyngø	2670 6629	Chevrolet Camaro	1968
Erik	Hansen	Sarpsborgvej 148	7600 Struer	9785 1926	BMW R 60/Z	1964
Jens Chr.	Hansen	Sports Alle 10	7480 Vildbjerg	9713 2370	Opel	1954
Kaj	Jakobsen	Lucernemarken 4	7600 Struer	9786 1524	Ford Eifel	1935
Marinus	Larsen	Søndergade 52	6920 Videbæk	9717 3003	Mercedes-Benz 200 D	1967
Leif	Nielsen	Jørgen Kroghsvej 46	7430 Ikast	9715 4176	Chrysler 79	1927
Uffe	Olesen	Tranevej 39	7480 Vildbjerg	9713 2254	Fiat	1960
Sonja	Thagaard	Ravnsbjergvej 10	7400 Herning	2654 4634		
Jonas Bæch	Sørensen	Lergravsvej 5	4300 Holbæk	2240 7008	Audi 100 5E	1982
Shaker	Al-Roubai	Kisumparken 103, 1. tv.	2660 Brøndby Strand	6050 4611		
Ketil Thor	Rasmussen	Mosevængen 1	4773 Stensved	2114 0394		
Durdane	Göbekoglu	Finlandsvej 95, 2. th.	7100 Vejle	4132 9301	Triumph Spitfire	1977
Ole	Bach	Skovstedmark 5	7700 Thisted	9796 0073	Buick Skylak	1964
Lars Keld	Leveau	Skovvej 86, Buresø	3550 Slangerup	4060 7099	Mercedes-Benz	1955
Søren Boel	Olesen	Struervej 12 B, st.	7500 Holstebro	2533 9354	Jaguar MK 2	1965
Poul Verner	Nielsen	Rørmosevej 90	3200 Helsingør	4879 5195	Saab 96	1973
Steen	Børgesen	Jørgenshvilevej 16	3250 Gilleleje	4971 7026	Porsche 912	1968



FIONIA LØBET 2009



MAJ 2009						
U	M	T	O	T	F	L
18				1	2	3
19	4	5	6	7	8	9
20	11	12	13	14	15	16
21	18	19	20	21	22	23
22	25	26	27	28	29	30
31						

LØRDAG

9

MAJ

Europadag

JUNI 2009						
U	M	T	O	T	F	L
23	1	2	3	4	5	6
24	8	9	10	11	12	13
25	15	16	17	18	19	20
26	22	23	24	25	26	27
27	29	30				

2009-05-09 19. uge

APRIL 2009						
U	M	T	O	T	F	L
14		1	2	3	4	5
15	6	7	8	9	10	11
16	13	14	15	16	17	18
17	20	21	22	23	24	25
18	27	28	29	30		

SØNDAG

10

MAJ

MAJ 2009						
U	M	T	O	T	F	L
18				1	2	3
19	4	5	6	7	8	9
20	11	12	13	14	15	16
21	18	19	20	21	22	23
22	25	26	27	28	29	30
31						

2009-05-10 19. uge

Deltagelse - husk max 50 køretøjer før 1974

- 09:00 Morgenmad hos P.E.Andreassen A/S Kroagervej 3, Ringe
- 10:00 Start første vogn
- 10:30 Konkurrence ved Daglig Brugsen - OK Vejlegårdsvej 6, Vejle
- 11:00 Konkurrence ved Daglig Brugsen - OK Birkevej 77, Vester Hæsinge
- 12:00 Frokost ved Faaborg Bilcenter A/S Telemarken 2, Faaborg
- 13:30 Konkurrence ved Super Brugsen - OK Algade 41, Haarby
- 14:30 Konkurrence ved Super Brugsen - OK Skolevej 2, Knarreborg
- 15:30 Konkurrence ved Super Brugsen - OK Østergade 11, Vissenbjerg
- 16:00 Ankomst til Ledernes Conference Center Rugårdsvej 590, Odense V
- 18:30 Festmiddag, præmieuddeling, musik og dans til kl. 01:00

- 08:00 Morgenbuffet og afregning med Ledernes Koference Center
- 10:00 Start på samlet kørsel til Danmarks Jernbanemuseum, Dannebrogsgade 24 Odense C
- 12:00 Farvel og tak for denne gang med et på gensyn til Fionia løb 2011 Løbsledelsen

NB. Benyt tilmeldingskuponen (-evt. kopi)
**-en weekend for to
 pr. køretøj kr. 1900,-
 (kun excl. drikkevarer)**



Tilmelding er gyldig ved betaling og sendes senest d. 1. marts til Ole Andreassen, Allesøvej 15. 5270 Odense N - tlf. 65978595

Navn _____

Weekend for to kr. 1900.- _____

Adresse _____

Børn (0 - 12 år) kr. 775.- _____

Postnr. / By _____

Køretøj _____

Check vedlagt - ialt kr. _____

Type / Årgang _____

Regnr. 0828 konto 0001542540 - ialt kr. _____





Havnetræf i Sønderjylland 2009

**For alle typer veterankøretøjer
Man kommer bare, der er ingen tilmeldingspligt.
Tag kaffe med og lad os få en hyggelig snak.
Alle er velkomne. Også mærkeklubber.**

Tirsdag den 12. maj kl. 19.00 mødes vi i Haderslev ved "Havnegrillen".
Tirsdag den 2. juni kl. 19.00 mødes vi i Åbenrå ved "Under Sejlet".
Tirsdag den 23. juni kl. 19.00 mødes vi i Sønderborg foran "Slottet".
Tirsdag den 14. juli kl. 19.00 mødes vi i Haderslev ved "Havnegrillen".
Tirsdag den 4. august kl. 19.00 mødes vi i Åbenrå ved "Under Sejlet".
Tirsdag den 25. august kl. 18.30 mødes vi i Sønderborg foran "Slottet".

Vi vil den 25. august køre en tur rundt på Broagerland,
hvor vi finder et sted at indtage vores medbragte kaffe m.v.

Vi glæder os til at se rigtig mange entusiaster møde frem

Med venlig hilsen
Kjeld Holm-Nielsen tlf. 74 48 59 59
Erik From tlf. 74 62 53 61

Kongeågrænseløb

lørdag den 9. maj

Så er tiden kommet, hvor der igen arrangeres Kongeågrænseløb for veteranbiler fra før 2. verdenskrig, ligesom det skete i 2005 og 2007. Dato er fastsat til lørdag den 9. maj 2009. Det er sidste etape, der skal gennemføres. Kørslen vil foregå fra Foldingbro, langs Kongeåen ud til Vesterhavet, langs Vesterhavet til den gamle Kongeågrænse fra 1864 til 1920. Herfra kører vi langs med den gamle grænse syd om Ribe og frem til startstedet.

Løbet arrangeres af Kongeåmuseet og Vamdrup Ford A-Klub i samarbejde med DVK. Alle modeller veteranbiler fra før 2. verdenskrig kan deltage.

I næste nummer af bladet vil der komme nærmere program for løbet, herunder tilmelding. Reserver datoen.

Venlig hilsen
Torkild Hoff Andersen



De ti gyldne år

Ti år og ti tendenser der har præget Dansk Automobil Sports Union

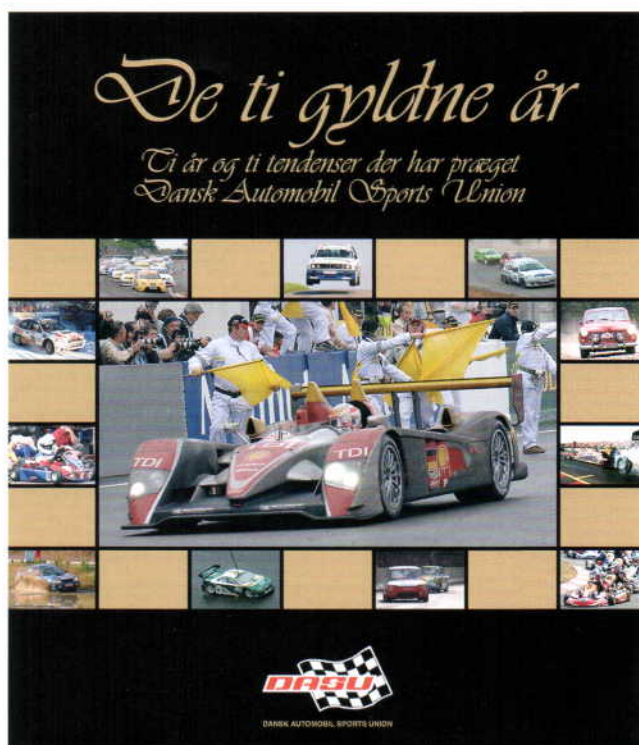
Af Claus Frausing

DASU udgav et fyldigt og informativt udstyrsnummer i forbindelse med unionens halvtredsårs jubilæum i 1998, glimrende stykket sammen af motorsportshistorikeren Morten Alstrup, som vil være kendt fra disse spalter i samme kapacitet. Man kunne undres over at DASU allerede ti år efter fandt anledning til at hylde sig selv igen. Men efter at have gennemgået og ad hoc læst i De ti gyldne år bliver ens første anstødsvækkelse bragt grundigt til skamme.

Aldrig har dansk motorsport nemlig høstet så mange triumfer som i netop det forgange tiår. Først og fremmest anført af Tom Kristensens otte sejre i 24 Heures du Mans, som formentlig aldrig vil blive slået, hvad fagfolk i øvrigt også sagde om Jacky Ickx i sin tid. I 2000 vandt Henrik Lundgaard og Jens Christian Anker FIA verdensmesterskabet i rally. I karting har danske køreere gentagne gange stået på podiet. I 2007 blev Martin Lissau verdensmester i Model Car Racing og den omsiggribende historiske bilsport skabte motorsportens fremmeste udstillingsvindue i hjertet af København med Copenhagen Historic Grand Prix i Fælledparken.

Så jo, perioden fortjente en helt ny bog. De seneste ti år har bragt nogle af de bedste resultater og vel også største udfordringer i DASU's historie. Det er netop den periode Morten Alstrup har sat fokus på i bogen.

De ti gyldne år indeholder dels en række artikler om Tom Kristensen og alle knægtene, der har blandet sig i verdenseliten, om den tidligere så udskældte bilsport, som nu har vist sig som aktiv samarbejdspartner for såvel myndigheder som samfund, om kampen for at få tilstrækkelige bilsportsanlæg, om det rullende bilsportsmuseum, publikumsmæssigt godt hjulpet på vej af 'Motorprinsen', om registreringsafgiften, der var tæt på at køre rallysporten i graven, om den organisatoriske tilpasning i Dansk Automobil Sports Union og om hvordan bilsporten har skabt en følgeindustri med mange fuldtidsansatte i det danske samfund. Bilsport er ikke længere bare en fritidshobby.



Forfatteren skriver glimrende, sproget flyder bare og hans viden om dansk motorsport er bevisliggjort adskillige gange og er vel efterhånden legendarisk. Hans dokumentation virker pålidelig. De emner denne anmelder personligt har været involveret i er i hvert fald uden faktiske fejl og vel tilpas omtalt i den store sammenhæng, selvom ens personlige forfængelighed begribeligvis ikke er indfriet. Et af kapitlerne i bogen omhandler en kronologisk og detaljeret gennemgang af periodens væsentlige resultater og begivenheder og udgør således også et egentligt opslagsværk.

Morten Alstrup:

De ti gyldne år.

Ti år og ti tendenser der har præget Dansk Automobil Sports Union

160 sider

kr. 249 i boghandelen

ISBN 978-87-991090-3-6

Dansk Automobil Sports Union, 2008

Brøndby

Morris-udstillingen forlænges

Sommers Automobil Museum har forlænget udstillingen i anledning af Morris Mini/1000's 50-års jubilæum. Den skulle være sluttet midt i januar, men kommer nu til at vare til midt i marts, med søndag den 15. marts som sidste åbningsdag.



RAF's MOSQUITO FLYANGREB PÅ SHELLHUSET 21. MARTS 1945, FOREDRAG v. Derek Carter



Det sker:

TORSDAG 26. FEBRUAR

En foredragsaften i Dansk Veteranbil Klubs lokaler, Nærum Hovedgade 3. 1. sal i Sommers Automobil Museum.

Foredraget er på dansk og ledsages af nogle sjældne filmoptagelser. Derek Carter er født i London i 1951 og har interesseret sig for emnet siden 1970. Foredraget er baseret på et omfattende arkivmateriale og effekter og udsagn fra ca. 600 øjenvidner. Der er desuden personlige beretninger fra 27 af de 68 deltagende besætningsmedlemmer.

Derek Carter er medstifter af "Komiteen for RAF SHELL HOUSE MEMORIAL", stiftet i 1994. Komiteens formål var opførelsen af et mindemærke for de i RAF tjenestegørende besætningsmedlemmer der omkom ved angrebet den 21. marts 1945. Mindesmærket kan nu ses på Shellhuset.

Derek Carter har en meget stor viden om konstruktion, motorer, bygning og flyvning med MOSQUITO.

På aftenen vil der derfor også blive lagt vægt på denne del. Der vil selvfølgelig kunne stilles spørgsmål og suppleres med yderligere detaljer om emnet.

Prisen for spisning og foredrag er:

DVK-medlem kr. 150,00
Ikke-medlem kr. 200,00

Der kan købes øl, vand, vin, kaffe og kage i Mosquito wingbar.

Aftenen indledes med spisning kl. 18.15 med 3 stk. uspecificeret smørrebrød (inkluderet i prisen).

Foredraget begynder kl. 19.00 med indlagte pauser, slut ca. kl. 22.30.
Tilmelding på mail, kimpolte@hotmail.com senest mandag den 21.02.09.
Husk du/I er først tilmeldt når du har modtaget bekræftelse og indbetalt på bankkontonr.4460 44600 20069.



BILER SÆLGES

Chevrolet Corvette Stingray 1969 smallblock 350 hk. Pæn, velholdt og i god stand, synet nov. 2007. Pris 219.000 kr. Volvo PV 444 1955. Pæn, velholdt og i god stand. Pris 20.000 kr. Ole Andreassen Odense. Tlf. 65978595.

Ford Mustang 1965. Rød. Løbende vedligehold, alt mekanisk i tip-top stand. Ny dobbelt udstødning og topstykker. Motor V8 automatic. Bilen er i flot stand. Leveres indregistreret, kr. 165.000. Tlf. 40581531.

Opel Commodore A 1971 coupe. Sort, røde sæder, servostyring, sorte originale plader. Næste syn 2011. Bilen er velholdt ude som inde. Motor kører godt, bremses ok. Kan ses efter aftale. Pris 52.000. **Opel Kapitän** 19576. Uden plader. Helt original bil, lettere adskilt. Al krom og lister er der, original 6 v. radio. Motor sidder ikke fast. Grøn. Nogen rust i inderskærme. Godt projekt at begynde med. Har stået inde altid. Kan ses efter aftale. Pris 12.000. Tlf. 60480422.

Morris 14 1939, 6-cyl. sedan i god stand, stået inde i 35 år. **Ford T** 1926 komplet og velkørende, original over alt. **Opel 1.8** 1931. Skal restaureres men ellers komplet og original. En ejer, ølhandler i Odense. **Ford 10** 1936. Komplet men skal restaureres. Billig, 15.000. **Adler Triumph Junior** 1938. Fuldstændig original og komplet. Har stået inde i 35 år i tør garage, men skal restaureres. **DKW** 1937 cabriocoach. Komplet, men skal restaureres. **Overland Whippet** 1927, 2-dørs sedan. Skal totalrestaureres. **Studebaker Erskine** 1927, 2-dørs sedan med trægerhjul. Original bil. Skal restaureres. (5500), tlf. 64401127 - 40584612.

Klassisk bil, **Golf I** 1980, 4-dørs med originalt soltag og original lak og indtræk. Skal synes - lidt rustarbejde skal påregnes. Torkild Hoff Andersen, tlf. 75582519 torkild-hoff@mail.tele.dk

Chevrolet 1948 6 tons lastbil. Bilen har kørt ved Falck (dok. foreligger). Den er to-talt adskilt og der er mange dele med bla. a. 6stk. motor, 4 stk. gearkasser og 2 stk. bagtøj. Sælges på grund af tidmangel.. Pris kr. 15.000. Lars Knudsen, tlf. 40420172 lars@familie.tele.dk

Land Rover SII 1965. Tidligere Falck slagnetender, på org. sorte plader. Komplet reservedels LR medfølger, samt yderligere motor, gearkasse mm. Sælges grundet manglende tid og plads. Pris kr. 35.000. Claus B. Nielsen, tlf. 48250151 cbn@dsrc.dk

BILER KØBES

Ford Zephyr Mk II, kun velholdt har interesse. Tlf. 28455017.

DELE TIL BILER SÆLGES
Fabriksny hardtop til **FIAT 124 Sport Spider**.
Tlf. 64401127 - 40584612.

DELE TIL BILER KØBES

Grydelægshjul købes. Helt glat type som dem på Mathis i VT oktober. Med vulstfælge til dæk størrelse 700x80 eller 715x125. Enkeltvis eller helt sæt. Jeg er også køber til magnet og alle andre dele til Renault KJ og NN, alias 6 CV, eventuelt hel reservebil. Er desuden køber til et boldhorn med lige tragt. Evt. bytte med snoet horn. O. E. Riisager, tlf. 45891148 - 22303666 ole.emil.riisager@tdcadsl.dk

Opel Kadett C 1976, komplet sæt sæder, specielt venstre ryglæn (modellen hvor det er ryglænet der vippes). Meget gerne brunt, men ellers er det jo sædernes stand der er det vigtigste. Poul Buhl, tlf. 96756060 p.j.buhl@gmail.com

Til **Essex Super Six** 1929, 2 stk. forhjul-lejer Timken nr. 2554 MM og 2520 MM 4 stk. støddæmpere, 1 stk. olietryksmåler, 1 stk. termometer. Simon Thorbek, tlf. 39671794 st@dshk.dk

MOTORCYKLER SÆLGES

BMW R26 250 cc. Synet og indregistreret på plader. Pæn og velholdt. Sort. Sælges på grund af flytning. Pris 32.000 kr. Gert Strøm Sørensen, Sofievej 17, 9900 Frederikshavn, tlf. 98425109 vona@webspeed.dk

MOTORCYKLER KØBES

Nimbus Kakkellovnsrør, må være restaureret. Evt. anden gl. motorcykel. Tlf. 64401127 - 40584612.

DIVERSE

2-cylindret **motor til Cyclonette** trehjuler, med luftkølede cylindre og stort svinghjul. Motoren er påbygget et marine reversgear mrk. Jernholm - København. Begge ting er i original stand og noget rustne, men for eksempel kølerribberne er komplette og uden mangler. Har været anvendt som

bådmotor i Smålandshavet. Henstår i et fiskerskur på havnen på Bomø og kan købes for rimelige penge. Tlf. 45813274.

Efterlysning: Er der medlemmer der kan bidrage med oplysninger og historien om en **Steyr Type 55 1939**, som Alfred Bruus solgte til Fuglsbjerg, der efter nogen tid solgte den videre til ukendt køber. På det tidspunkt var bilen lyseblå og forsynet med større bagrude i plexiglas og to sideruder i samme materiale. Den havde stel- og motornummer LV 3196. Kun ganske få eksemplarer kom til landet. Bent Mackeprang havde en som ung, se billedet på forsiden af Bilhistorisk Tidsskrift nr. 111/1992. Ib Jensen ibbente@idhoejby.dk

Dürkopp reklameskilt, 45 x 55 cm i fejlfri stand. Blå farve med hvid skrift. Fra 1950'erne. Kr. 1.800. Se det på www.naturligstevs.dk Tlf. 45814466.

Søges: Emblem som viser **Sct. Christopheris**, de vejfarendes skytshelgen. God pris gives gerne. Ove Byskov Hansen, Lemvigvej 108, 7620 Lemvig, tlf. 97889455.

Opbevaring af biler, motorcykler samt campingvogne under gode og tørre forhold på Vestsjællands Bilmuseum 4270 Høng. Tlf. 28455017 - 40181147

AUTOMOBILIA

Brochurer købes om **Renault 6 CV**, alias modellerne KJ og NN. Eventuelt lån til kopiering. O. E. Riisager, tlf. 45891148 - 20303666 ole.emil.riisager@tdcadsl.dk

Ford A instruktionsbog på engelsk i perfekt stand gives væk.. Ole Holst, Rødovre, olh@langvad.dk

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



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.

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

Antikvitethandlere er også meget velkomne.

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**

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



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

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

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

TIL SALG



RENAULT 15 TS 1972
01.06.1972. Km: 137.000. 102 hk.
1565 ccm. Synet 18-11-2006. Pæn og
meget velholdt. Den eneste indreg. Af
denne årgang. Kr. 49.900.
renaultole@mail.com tlf. 29650788.

PBS tilmelding

Inden opkrævningen for 2009 bliver sendt ud, vil det være en god ide at tilmelde sig Betalings Service, det vil lette arbejdet på kontoret samtidig med at I er sikre på ikke at gå glip af bladet eller blive opsagt af forsikringen, fordi I ikke er medlem af en veteranbilklub, hvis betalingen udebliver. Tilmeldingen kan ske ved at udfylde blanketten på bagsiden og sende den til kontoret, så ordner vi resten, eller ved at gå ind på vores hjemmeside www.veteranbilklub.dk, trykke på PBS logoet og der udfylde skemaet.
Dorte Stadil



Tilmelding til Betalingservice

Dansk Veteranbil Klub

Navn	<input type="text"/>
Adresse	<input type="text"/>
Postnr. By	<input type="text"/>
Land	<input type="text" value="Danmark"/>
CPR-nr.	<input type="text"/>
Reg.nr.	<input type="text"/>
Konto nr.	<input type="text"/>
DVK medlemsnr.	<input type="text"/>
PBS-nr.	<input type="text" value="02212536"/>
Deb. grp.nr.	<input type="text" value="00001"/>

Sendes til egen bank, eller til
Dansk Veteranbil Klub, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum



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

Munters
- specialister i affugtning
Tlf.: 4495 3355 • www.munters.dk



dansk
Nyt klassisk magasin

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

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

VeteranPosten
- fås i alle førende kiosker
- eller tegn et abonnement
VeteranPosten
Søvejen 1 • 6500 Vojens
Telefon 76 40 00 14

www.veteranposten.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

**DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!**



Ny forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben fra 1. januar 2009

E-forsikringer og ETU Forsikring afløser Runa i en god og bred aftale – med prisgaranti. Du kan forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter og -campingvogne.

Indtegning sker via os, som er medlem af Veteranbil Forsikringsklubben. Du kan desuden få tilbud på andre private forsikringer, endda med prisgaranti.

E-forsikringer – www.e-forsikringer.dk
 – står for administration af aftalen, daglig service
 og den øvrige indtegning. Se prislister

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

De to beslægtede virksomheder er specialister i Privatforsikringer – specielt bilforsikring – og er i dag Danmarks hurtigst voksende aktør på området.

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler:

Veteranbil årg. 1948	Værdi Kr. 135.000	Selvrisiko Kr. 1.200 – ansvar/kasko	Årlig præmie Kr. 954 inkl. vejhjælp
Vintage bil årg. 1973	Værdi Kr. 210.000	Selvrisiko Kr. 1.200 – ansvar / kasko	Årlig præmie Kr. 1.300 inkl. vejhjælp
Klassisk bil årg. 1982	Værdi Kr. 260.000	Selvrisiko Kr. 3.000 – ansvar / kasko	Årlig præmie Kr. 3.225 inkl. vejhjælp

Bemærk: 25 % rabat på alle køretøjer, hvis mere end 1 køretøj.




Udgiveradresseret
 maskinel magasinpost
 ID nr. 42123

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