

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



53. årgang - juni 2009 - VT nummer 396



## Dansk Veteranbil Klub

### Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

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

www.veteranbilklub.dk

Giro/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).

Redaktionelt 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.

### Annoncepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

Erhvervsretøjer, teknisk brevkasse og  
restaurering:  
P. E. Hansen  
Torsted Allé 25, 8700 Horsens  
e-mail: pehansen@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@c.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).  
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

### (Mødesteder og udstillinger Vest).

Erik From  
Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå  
Tlf. 74625361  
erik.from@veteranbilklub.dk

### (Kontakt til Veteranforsikringsklubben).

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

### (Mødesteder og udstillinger øst).

Ole Poulsen  
Bursøvej 33, 4930 Maribo  
Tlf. 54 70 03 58  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

### (Pressen).

Henning Thomsen  
Bogyden 14, 5610 Assens  
tlf. 64714799

### Suppleanter:

Ib Rasmussen, tlf. 20263220

## 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

### Midtjylland:

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

### Østjylland:

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  
phsportskar@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 Hejnsvej  
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 Egernsund  
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, moder, 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 Samsø  
Stefan Wolffbrandt, tlf. 86593300  
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@suf.kk.dk

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

## Vejledere

**Amerikanske biler - Efterkrigs & Ford Mustang**  
Peter Løvstrøm Sørensen  
Tlf. 7586 9510

**Austin Seven**  
Ole Troen  
Tlf. 75943494  
trolley@yahoo.dk

**Chevrolet 1929 til 1932**  
Jens Rasmussen  
Tlf. 86178002 - 24840013  
chevrolet@rasmussen.mail.dk

**FIAT - Efterkrigs**  
Kurt Krogh  
9868 1189 - kurtogjonna@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  
tteisen@yahoo.com

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

**SAAB**  
Claus Oppenheim  
cloppost@g.mail.com

**Tatra**  
Svend Carstensen  
3969 8115

**Toyota**  
Henning Holm  
9865 8011

## Revision

Henning Andersen  
Erwin Koster Kristensen.

## FIVA

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

## Klubregistre

### Mærkeregistre

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

**FIAT - Førkris**  
Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende

**Ford Junior**  
michael@deichmann.org  
www.fordyandemoderegister.dk

**Morris**  
Ole Nordlund  
4656 0229

**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

## Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum  
kl. 19-21 og alle tirsdage kl. 10-14 eller  
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.



Foto: Kurt Krogh

## Indhold

Stof til Veteran Tidende.....	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Klubaktiviteter .....	6
Fransk visit i Kværkeby .....	8
Fredericia messen.....	9
Egeskov sæsonåbning .....	9
På opdagelse i biblioteket .....	10
Svend Aage Engstrøm 100 år.....	12
Jerrycan.....	14
Fiats cabrioletmodeller.....	16
Stadig blå blod i årene .....	25
Fyn er fin og OK .....	26
Holte Havn .....	27
Lastbiltræf i Schwarzwald.....	28
Jørgen Bøgeholdt .....	31
Ny særudstilling i Nærum.....	32
Fra fotoalbummet.....	33
Autofokus.....	34
Konkurrencen.....	35
Invitationer .....	36
Køb salg .....	38
Efterlysning.....	40
Nye medlemmer.....	42



**NB - NB**

**Kontoret er lukket fra  
d. 22. juni til og med d. 28. juni**

## Stof til Veteran Tidende

VT modtager meget gerne stof fra medlemmerne. Den redaktionelle linje turde fremgå, hvis man har læst bare nogle af numrene. Altså fortrinsvis dansk stof, gerne noget der har med klublivet at gøre.

Men også stof fra udlandet, fx rejser, museumsbesøg osv., hvis det kan hænges op på dansk deltagelse.

Skriv (og fotografer) meget gerne om dit eget køretøj eller dine køretøjer, om glæder og kvaler, om løsning af problemer med istandsættelsen osv. Og ikke mindst om køretøjernes og eventuelt mærkets historie (i Danmark). Ofte vil redaktionen kunne supplere med materiale fra arkivet.

...  
Det praktiske: Vi tager imod håndskrevet, maskinskrevet og på pc. I det sidste tilfælde helst med manuskript i vedhæftet Word-fil. Glem alt om stavning og tegnsætning, det ordner redaktionens store kødmaskine.

Husk at bladet er landsdækkende, derfor aldrig kun fornavne. Selv om man kender personerne lokalt.

OG: Forsøg aldrig selv at lave opstillinger af tekst og billeder, og anbring ikke billeder inde i tekstfiler. Dem skal vi have for sig, gerne som jpeg. Aftal eventuelt i forvejen opløsning osv.

...  
Ovenstående praktiske retningslinjer gælder også for indbydelser, der normalt skal være i A5 på tværs, dog kan særligt vigtige løb få større plads. Indbydelser optages for alle DVK-arrangementer og efter et skøn for andre af interesse for medlemmerne.

...  
For fremtiden vil læserbreve og polemisk stof blive sendt videre til bestyrelsen. Særligt hvis det er noget den skal svare på. Som hovedregel må medlemmerne ordne meningsforskelle indbydes. De har sjældent interesse for den samlede medlemskare og har derfor ikke så tit krav på spalteplass der kunne bruges til noget som flere er interesseret i.

...  
Rubrikannoncer: Salg og tilbud er gratis for alle. Købes og søges er kun for medlemmer. Som hovedregel optages de gratis rubrikannoncer kun én gang, og kun fra ikke-kommercielle annoncører, altså ikke halv- eller helprofessionelle. Vi har et problem med at der kommer rubrikannoncer for eksempel fra medlemmer, der tydeligt nok indkøber biler i udlandet til videre salg, eller på anden måde har mere til salg end privatpersoner sædvanligt har. Problemet består i at tilbuddene ofte forekommer at være ret interessante for DVK's medlemmer.

Det er svært! Og bliver ikke nemmere af at redaktionen af rubrikannoncerne oftest foregår med lynets hast, lige før bladet går i trykken.





## Møder

### Juni

**Torsdag 11. Børkop.** Mødeaften kl. 19.

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

**Tirsdag 16. Kværkeby.** Aftenkøretur fra Kværkeby. Kl. 19.

**Torsdag 18. Esbjerg.** Intet møde fordi vi skal have køretøjet klart til turen den 20. juni.

**Torsdag 18. Spjald.** Klubmøde.

**Fredag 19. Amager.** Bagagerumsmarked og grillfest kl. 15.30

**Tirsdag 23. Klippinge.** Aflyst fordi mødestedsbestyreren er på højskole.

**Tirsdag 30. Egeskov.** Almindeligt klubmøde kl. 19.30.

### Juli

**Onsdag 1. Sæby.** Ferielukket.

**Tirsdag 7. Ristrup.** Grillaften kl. 18.30.

**Torsdag 9. Børkop.** Klubmøde kl. 19.

**Tirsdag 21. Kværkeby.** Intet møde - sommerferie.

**Tirsdag 28. Egeskov.** Intet møde. Sommerferie.

**Tirsdag 28. Klippinge.** Rundtur til Stevns' herligheder.

### August

**Onsdag 5. Sæby.** Krisemøde fordi de nuværende mødestedsledere ikke mere kan arrangere alle møder.

**Torsdag 13. Børkop.** Klubmøde kl. 19.

**Torsdag 13. Egersund.** Grillaften kl. 19.

**Torsdag 20. Esbjerg.** Intet møde fordi vi skal til virksomhedsbesøg om lørdagen.

**Lørdag 22. Esbjerg.** Virksomhedsbesøg i Stauning whiskydestilleri.

**Tirsdag 25. Egeskov.** Bagagerumsmarked kl. 19.

**Torsdag 27. .** Mødested Amager kører Harald Nyborg-løb på Amager.

### September

**Torsdag 10. Børkop.** Klubmøde kl. 19.30.

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

**Torsdag 24. Morris-møde.** Morrismøde kl. 19 i Grumløse pr. 4750 Lyngby.

### Oktober

**Torsdag 8. Børkop.** Mødeaften.

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

**Torsdag 29. Esbjerg.** Morris-møde kl. 19 hos Gunner Sørensen, Skovhusvænget 33, 4632 Bjæverskov.

### November

**Torsdag 5. Esbjerg.** Forhandleren af Castrol Classic Oils Roar Eriksen om smøreolier.

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

**Torsdag 26. Morris-møde.** Morris-møde kl. 19 hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, 3400 Hillerød.

### December

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

## Løb og arrangementer

### 2009

**Onsdag 10. Lundeberg aftentræf.** Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

**Fredag 12. Optakt til Englændertræf i Løgumkloster.**

**Fredag 12. -søndag 14. Spjald kalder til weekendtræf.** Indbydelse i VT 392.

**Lørdag 13. 8. Englændertræf i Løgumkloster.** Indbydelse i VT 392.

**Lørdag 13. Vitus Bering Løb.** Indbydelse i VT formentlig i marts.

**Søndag 14. Fransk biltræf i forbindelse med Gisselfeld Klassisk Motorshow.** I samarbejde mellem 9 danske klubber for franske bilmærker. Tilmelding til en af dem. Gratis for køretøjer, der er på plads senest kl. 9.45 og bliver der hele dagen.

**Søndag 14. Fyns Veteranbil Klubs stumpemarked.** Kl. 10 til 17 ved Europæisk Automobilmuseum, Fraugde-Kærbyvej 203, Fraugdekærby, 5220 Odense SØ. E20 afkørsel 48 400 meter. Ledige stande til 75 kr. for 4x5 meter, klargøring kl. 6 til 9. Tilmelding Per Mortensen, tlf. 22179665, ikke onsdage.

**Søndag 14. Gisselfeld. Klassisk motorshow.** Tilmelding på [www.gisselfeld-kloster.dk](http://www.gisselfeld-kloster.dk) under aktiviteter.

**Søndag 14. Morgan i Tivoli.** Se VT 394.

**Søndag 14. Odense Veteran Event. På Flakhaven kl. 10-15.**

**Onsdag 17. Aftentur i det fynske.** Kl. 18. Startsted Kværndrup Kirke. Sluttes Knarreborg Møllecamping. Info. Mette Svendsen, tlf. 62202758 - 21390685.

**Torsdag 18. Aftentur ved Storstrømmen.** Se VT 394.

**Fredag 19. Bagagerumsmarked og grillfest, Amager.**

Kl. 15.30. Grill 100 kr. Tilmelding senest 15. juni. Se Klubaktiviteter i VT.

**Lørdag 20. Midsommer-løb rundt om Ringkøbing Fjord.** Indbydelse i VT 394.

**Lørdag 20. Møn Rundt.** Motor Sports Klubben Gladsaxe, Møn. Som led i FDM DASU Classic turneringen. Info [www.dasu.dk](http://www.dasu.dk)

**Søndag 21. -lørdag 27. Højskoleophold - Veteranbilpassion på Europahøjskolen på Kalø.** Info Dorte Stadil 4583 8008 eller <http://www.europahojksolen.dk/korte-kurser.aspx>

**Torsdag 25. Harald Nyborg-løb.** Start Hillerød kl. 18-19.

**Torsdag 25. Rundvisning på flyvestation Skrydstrup.** Arr. mødested Egersund. Indbydelse i VT 396.

**Lørdag 27. Sydhavsrally.** Indbydelse i VT 395.

**Lørdag 27. Ålsbo Motorstævne.** Indbydelse i VT 392.

Løbsarrangement, stumpesalg, konkurrencer, spisning. Tilmelding nødvendig.

### Juli

**Lørdag 4. -søndag 5. Bornholm Rundt.** Indbydelse i VT 390. [www.bornholmsmotorveteraner.dk](http://www.bornholmsmotorveteraner.dk)

**Søndag 5. Karolinetæf.** Info. Bob Hansen, tlf 23236706.

**Mandag 6. Havnemik. Holte Havn. Kl. 19.** Vejlesøvej 22, KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

**Onsdag 8. Lundeberg aftentræf.** Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

**Torsdag 9. -søndag 12. DVK Sommertur til den svenske skærgård.** Indbydelse i VT 394.

**Søndag 12. Madpakketur i Nordsjælland.** Indbydelse i VT 394.

**Søndag 12. Odense Veteran Event. På Flakhaven. Kl. 10-15.**

**Onsdag 15. Aftentur i det fynske.** Mødes mellem kl. 17.30 og 18 på p-pladsen ved Karolines Cafeteria i Middelfart. Sluttes Nr. Kobbelvej 27, Fredericia. Info Anne Lise Gustafsson tlf. 62632051 - 22811954.





**Torsdag 16. Aftentur ved Storstrømmen.** Se VT 394.  
**Lørdag 18. Nellemann-løbet.** Indbydelse i VT 395.  
**Torsdag 23. -lørdag 25. Ringkøbingløbet.** 23/7 kl. 16.30 Classic Car Cruise fra Hotel Fjordgården. Kl. 19 parade på Torvet. 24/7 14.30-17.30 Skønhedskonkurrence på plænen foran Hotel Fjordgården. 25/7 Kl. 9-10.30 Enkelstart på veteranløb med præsentation fra rådhuset. 15.30.-17 Opvisning i Old Timer Expert Class på plænen foran Hotel Fjordgården. Tilmelding tlf. 97322342 info www.ringkobinglobet.com  
**Onsdag 29. Dragør Fort.** Musik og stor luksusbuffet. Se Klubaktiviteter i VT. Sidste frist for tilmelding 26. juli.  
**Torsdag 30. Harald Nyborg-løb.** Start Helsingør kl. 18-19.

#### August

**Lørdag 1. -søndag 2. COPENHAGEN HISTORIC GRAND PRIX** For mere information: <http://chgp.dk/> Classic Car Park billet fås ved at se [www.chgp.dk](http://www.chgp.dk) under fanen publikumsinfo. Tilmelding til Classic Car Park. Indtast som beskrevet og send. Man modtager derefter en mail med billet, som udskrives og medtages til de dage man har bestilt plads til.

**Lørdag 1. -søndag 2. Dansk Austin Klub sommertræf og gen.fors. på Austin Museet, Bøgehøjvej 15, 8305 Samsø.**  
**Lørdag 1. Old Timer-turen i Odder.** Indbydelse i VT maj.  
**Lørdag 1. STEVNSLØBET 2009 15 ÅRS JUBILÆUM** info: Hans Peter Nielsen telefon 4014 8037 5657 8093 (aften)  
**Søndag 2. Karolinetræf.** Info. Bob Hansen, tlf. 23236706.  
**Mandag 3. Havnemik. Holte Havn. Kl. 19.** Vejlesøvej 22. KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

**Torsdag 6. Passionistkøretur.** Kl. 16.30. Ingen tilmelding. Start Åsebakken, Høsterkøb, slut ved medlemsmødet i Nærum. Indbydelse i VT 396.

**Torsdag 6. -søndag 9. Styrkeprøven - i år på Bornholm.** For køretøjer før 1926. Indbydelse i VT 392. Info Ole Køhler, tlf. 40174004 ohk@privat.dk Tilmelding Ninette Ellingsen, Kastanievej 3, DK3730 Nexø styrkeproven09@gmail.com

**Lørdag 8. Ferritslev-løbet.** Indbydelse i VT 394.  
**Lørdag 8. Munkebjergløbet.** Indbydelse i VT 394. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 hans@geschwendtner.dk  
**Søndag 9. Munkebjerg Hill-climb.** Indbydelse i VT 394. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 hans@geschwendtner.dk  
**Søndag 9. Odense Veteran Event. På Flakhaven. Kl. 10 til 15.**

**Onsdag 12. Lundeberg aftentræf.** Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

**Lørdag 15. -søndag 16. Biler på Lerchenborg.** Indbydelse i VT 396.

**Onsdag 19. Aftentur i det fynske.** Mødes mellem kl. 17.30 og 18 ved Fjællebroen lystbådehavn. Sluttes Svendborgvej 18, Ollerup. Info Mette Svendsen, tlf. 62202758 - 21390685.

**Torsdag 20. Aftentur ved Storstrømmen.** Se VT 394.  
**Lørdag 22. Køretur på tværs af Sønderjylland.** Indbydelse i VT 394.

**Søndag 23. Skoda Klub Danmarks "Store Bilklubdag" på Krengerup gods.** Kl. 13 til 17. Ingen tilmelding, men Skoda-klubben hører gerne fra dig. [fyn@skodaklub-danmark.dk](mailto:fyn@skodaklub-danmark.dk) Se [www.skodaklub-danmark.dk](http://www.skodaklub-danmark.dk) Rabat på entre til Skoda-museet for alle medlemmer af bilklubber.

**Torsdag 27. Harald Nyborg-løb.** Start Amager kl. 18-19.  
**Lørdag 29. Pålidelighedsrally.** Sports Motor Klubben, Nordsjælland. Som led i FDM DASU Classic turneringen. Info [www.dasu.dk](http://www.dasu.dk)

#### September

**Lørdag 5. Race & Carday, Skærbæk. Kl. 9 til 15.** For klassiske og nyere sportsbiler. Gratis. Foredrag af Jason Watt. Info [www.m-s-s.dk](http://www.m-s-s.dk) Tilmelding nødvendig til anders.t.jensen@hydro.com

**Lørdag 5. Veteranlastbiltræf ved Jysk Automobilmuseum.** Indbydelse i VT 395.

**Lørdag 5. Veteranlastbiltræf.** [www.jyskautomobilmuseum.dk](http://www.jyskautomobilmuseum.dk) Tlf. 86875050

**Søndag 6. Fjordløbet.** Indbydelse i VT juni.

**Søndag 6. Karolinetræf.** Info. Bob Hansen, tlf 23236706.

**Mandag 7. Havnemik. Holte Havn. Kl. 19.** Vejlesøvej 22. KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

**Onsdag 9. Lundeberg aftentræf.** Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

**Lørdag 12. Bella Italia 2009** klauswb@webspeed.dk

**Søndag 13. Odense Veteran Event. På Flakhaven. Kl. 10 til 15.**

**Torsdag 17. Aftentur ved Storstrømmen.** Se VT 394.

**Lørdag 26. Pålidelighedsrally.** Randers Auto Sport, Kronjylland. Som led i FDM DASU Classic turneringen. Info [www.dasu.dk](http://www.dasu.dk)

#### Oktober

**Søndag 4. Karolinetræf.** Info. Bob Hansen, tlf. 23236706.

**Lørdag 17. -søndag 18. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Kl. 9-17.** Info tlf. 86416464 - 97221380 - [www.bilmesse-brugtmarked.dk](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk)

**Lørdag 24. Stjerneløbet.** Kolding Automobil Club, Øst- og Midtjylland. Finale i FDM DASU Classic turneringen. Info [www.dasu.dk](http://www.dasu.dk)

#### 2010

#### Juni

**Lørdag 19. Vintagebiltræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm.** Nærmere oplysning senere.

#### Juli

**Lørdag 31. Vintagebiltræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm.** Nærmere oplysning senere.

#### Udlandet

#### 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 Krogsæter [trygve.krogsaeter@arkitektbedriftene.no](mailto:trygve.krogsaeter@arkitektbedriftene.no)

#### August

**Mandag 10. -onsdag 12. Tidlige Porsche 911 til Nürnberg.** Info om grupperjse [thomasLJ@early911.dk](mailto:thomasLJ@early911.dk)

#### September

**Lørdag 5. -fredag 11. Moravia Rally, Tjecoslovakiet.** [www.veteran.ova.cz](http://www.veteran.ova.cz)



## 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.

Fredag den 19. juni kl. 15.30 bagagerumsmarked og kl. 17 grillfest. Gris med flûte og salat. Pris 100 kr. Tilmelding og forudbetaling senest 15. juni Nordea 0123 reg 8235603226.

Fredag den 17. juni: Bagagerumsmarked, Kirstinehøj 36D, 2770 Kastrup. Medbring campingbord eller lignende. Onsdag den 29. juli. Kom i gamle biler til Dragør Fort. Kl. 19 stor luksusbuffet og musik. Pris 100 kr. Tilmelding nødvendig senest 26. juli.

Torsdag (bemærk torsdag) den 27. august kl. 18-19 start på Harald Nyborg-løb hos Harald Nyborg, Kirstinehøj 60, 2770 Kastrup. Vi kører til et kendt sted hvor der kan købes brød og kaffe. Konkurrence med præmier.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, tlf. 40539401 kl. 18 til 19,

Thom Bang Pedersen, tlf. 28778543

## BØRKOP VANDMØLLE

11. juni kl. 19.00. Mødeaften.

9. juli kl. 19. Mødeaften.

13. august kl. 19. Mødeaften.

10. september kl. 19.30 (vintertid). Klubmøde.

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 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.

25. juni: Rundvisning på Flyvestation Skrydstrup - se særskilt indbydelse.

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 alléen til godskontoret og vores klublokaler. 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 30. juni kl. 19.30 almindeligt klubmøde.

Tirsdag den 28. juli sommerferie.

Tirsdag den 25. august kl. 19 bagagerumsmarked.

Hjemmeside for mødested Egeskov Fyn har adressen [www.dvk-egeskov.klubsider.dk](http://www.dvk-egeskov.klubsider.dk)

Venlig hilsen

Poul Henning Lauridsen, tlf. 65962428.

## ESBJERG

Klubmøde tredje torsdag hver måned.

Torsdag den 18. juni er mødet aflyst fordi vi skal gøre køretøjet klart til Midsommerløb rundt om Ringkøbing Fjord med start

lørdag den 20. juni kl. 9.30 fra Sædding Centret, 6710 Esbjerg V. Se mere i VT

394 side 37. Der står desværre Vestjyske Motorveteraner i indbydelsen, det rigtige navn er Vestjysk Motorveteran Klub.

Juli sommer ferie, intet møde.

Torsdag den 20. august aflyses mødet fordi der er virksomhedsbesøg lørdag den 22. august kl. 10 i Stauning whiskydestilleri. Vi mødes på Stauningvej 38 i Stauning pr. 6900 Skjern. Se mere på [www.stauningwhisky.dk](http://www.stauningwhisky.dk) Tilmelding nødvendig, helst på e-mail.

Torsdag den 5. november kl. 19.30. Mødet holdes sammen med og i Vestjysk Motorveteran Klubs mødelokale i Gjesing Fritidscenter, Gjesinglund Alle 2, 6715 Esbjerg N. Roar Eriksen, forhandler af Castrol Classic Oils, taler om smøreolier og vil gerne vide på forhånd hvilke køretøjer, deltagerne har, biler og motorcykler. Intet bliver registreret, han får bare en liste over køretøjerne, så han kan høste af sin utroligt store erfaring og fortælle nøjagtigt om både det ene og det andet maskineri. Meld til på min e-mail.

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.

Mødeaftenen i april var erstattet af bus-turen til Egeskovs sæsonåbning og som sædvanlig var det hyggeligt at mødes med fynboer og jyder. Som noget nyt var der en nybygget hal til udvidelse af Falck-museet, hvor der var travlhed med at fylde op med gamle Falck-køretøjer, som havde stået på Falck-stationer over hele landet.

Mødet tirsdag den 23. juni er aflyst fordi mødestedsbestyreren fik et høj-skoleophold på Kalø i 80-års fødselsdagsgave.

Mødet tirsdag den 28. juli bliver med rundtur til Stevns' seværdigheder, med hygge-kaffe i haven for alle medlemmer af DVK.

Med hilsen

Kai Wredstrøm





**MIDTSJÆLLAND -  
KVÆRKEBY**

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

Tirsdag den 16. juni. Aftenkøretur fra Kværkeby kl. 19.

Juli intet møde - sommerferie.

Erik Madsen, Roskilde, tlf. 46323825

Preben Boisen tlf. 40351585

**KØBENHAVN-  
NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

Møde den første torsdag i hver måned. DVK har udvidet åbningstiderne i Nærum med cafeaftener i biblioteket, hvor bøger og tidsskrifter nu er ordnet så meget at det fortjener at blive brugt meget mere. Derfor for fremtiden åbent 3. torsdag i hver måned kl. 19.30 til ca. 22.30 (dog minus 21. maj). Kaffe-maskinen bliver sat i gang og der vil være folk til stede som kender biblioteket og dets muligheder. En gang imellem vil der være et lille program med f. eks. film eller billeder.

Torsdag den 18. juni er cafeaften og kaffen er klar kl. 17.30.

Henrik Frobergs varme køkken er lukket juni til september. I de fire måneder står Henning Andersen for forplejningen.

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 7. juli, bemærk kl. 18.30: Grillaften. Kuvertpris ca. 125 kr. Tilmelding senest 29/6 til Lars Hoffbeck eller Jørn Gaardsvig. Sidstnævnte trækker sig dermed ud af mødestedets ledelse.

I øvrigt er vi indbudt til at udstille vores køretøjer i forbindelse med to kunstud-

stillinger ved Fussingø Slot 29.-30. august og 5.-6. september. Mere på [www.fussingoeslot.dk](http://www.fussingoeslot.dk) Vi omtaler begge arrangementer ved forårets klubmøder og forsøger evt. at lave en samordnet tilkendegivelse til arrangørerne.

Med venlig hilsen

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883 - 40192574 [susanneog.joern@email.dk](mailto:susanneog.joern@email.dk)

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

**VESTJYLLAND - SPJALD**

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

Mødedatoer: 13-14/6 weekendtræf, 18/6, juli ferie.

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.

Onsdag den 1. juli ferielukket. Hvis andre vil arrangere noget den dag skal jeg nok sørge for aftale med museet.

Onsdag den 5. august krisemøde. Da bøde Søren og jeg selv er kommet i en situation, der ikke giver det fornødne overskud til at drive mødestedet ser vi os nødsaget til at finde en anden løsning.

Indtil videre har været på tale at dele mødestedsledelsen op i 6-12 portioner, så man kun skulle varetage 1-2 møder om året. En anden mulighed har været at dele os op i to mindre enheder, en nordlig og en sydlig. Når man ikke er så mange er det nemmere at mødes hjemme hos nogen privat. Det vil måske også gøre det mere tiltrækkende at påtage sig hvervet at drive et mødested hvis det er tættere på hjemmet. Der er sikkert andre muligheder, men lad os få en snak om det.

Følg med på mødestedets hjemmeside: [www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm](http://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.

M. v. h.

Ove H. Iversen, tlf. 23950721

**HUSK OGSÅ**

Harald Nyborg-løb med start kl. 18-19.

Resterende datoer: 25. juni fra Hillerød, 30. juli fra Helsingør og 27. august på Amager. Kontakt eventuelt Flemming Pradelt [fp040365@hotmail.com](mailto:fp040365@hotmail.com)

Søndag den 14. juni holder Fyns Veteranbil Klub stumpemarked på Fraugde-Kærbyvej 203 kl. 10 til 17.

Odense Veteran Event (hvorfor på engelsk?) holdes på Flakhaven i Odense den 2. søndag i hver måned, det begyndte allerede i april og fortsætter klokken 11 til 15 - man kommer bare og viser sit indregistrerede køretøj frem. Har gerne madpakke osv. med. De resterende datoer er 14/6 - 12/7 - 9/8 og 13/9. Kontakt eventuelt Bent Andersen [bentandersen@plakaten.dk](mailto:bentandersen@plakaten.dk)

Ribe Classic på Hovedengen i Ribe hver tirsdag kl. 18 - 22 august måned med.

Også i år er der Classic Car Brunch i Custom House i København den sidste søndag i hver måned. Resterende datoer er: 26. juni, 27. juli, 30. august, 27. september. Yderligere oplysning på [www.customhouse.dk](http://www.customhouse.dk) og [www.chgp.dk](http://www.chgp.dk)

Men se i det hele taget i kalenderne, som vi af al magt forsøger at holde ajour.





Peugeot 404 1969, ejet af Søren Lund. Motoren i 404 hælder, for at give en lavere front.



## Fransk visit i Kværkeby

Til maj-mødet var Peugeot-entusiasterne inviteret til Kværkeby for at vise og fortælle om deres biler og forening. Formanden, Claus Linnedal, fortæller at foreningen Peugeot Classic DK har omkring 50 medlemmer fordelt over hele landet (stiftet i 1996), og at der sideløbende findes en Peugeot Sektion. Hvis man vil vide mere om Peugeot Classic DK kan man gå ind på deres hjemmeside: [drive.to/pcdk](http://drive.to/pcdk) (uden www, og @).

Tre værdige repræsentanter for mærket blev vist frem – 403'eren med debut i 1955 og produceret i over 1 million frem til 1967, den (stadig i dag) elegante 404, som kom i 1960, og ikke mindst den meget smukke 504 cabriolet, som blev introduceret i 1968. Alle med karrosseri designet af Battista Pininfarina.

Erik Madsen, Roskilde



Formanden Claus Linnedal og hans Peugeot 403 1962



Peugeot 504 V6 1977, ejet af Jan Christensen. V6-motoren i 504 cabriolet. Motoren blev også anvendt i Renault 30 og Volvo 164/264.







# Fredericia messen

Tekst og foto: Morten Alstrup



Et vue ud over den største af hallerne i Fredericia, hvor der som sædvanligt var masser af køretøjer og stumper til salg.



Dansk Veteranbil Klub var som sædvanlig repræsenteret på udstillingen med en stand, hvor man bl.a. kunne kikke nærmere på denne Sunbeam-motorcykel.



En interessant racerbil med en interessant historie. Denne URD C82-BMW brugte Jens Winther sr. i 1985 og 1986 i VM-serien for gruppe C, hvor den bl.a. fuldførte 24-timers løbet på Le Mans i 1986. Bilen står i samme stand, som da 1986-sæsonen sluttede, og den er nu til salg. Forhåbentlig får den lov til at blive på danske hænder.



Dansk Veteranbil Klubs energiske formand Dorte Stadil var naturligvis også at finde på klubbens stand, hvor hun agiterede for et medlemskab af foreningen.



Klassiske biler er naturligvis interessante i sig selv, men når man gider at peppe udstillingen op med tidstypiske rekvisitter som denne køleboks med smørrebrødsbakker, fuldendes det historiske billede.

# Egeskov sæsonåbning



**Tirsdag den 28. april startede Birthes bus fra Nærum præcis kl. 15.30 med opsamling i Køge, Ringsted og Korsør, så vi var fremme på Egeskov planmæssigt.**

Undervejs uddelte Dorte Stadil og Bent Friis gratis øl og vand. I år stod menuen på wienerschnitzel, som var helt super



lækker, var alle 100 deltagere enige om.

Rundgang på museet viste ikke de store ændringer, bortset fra en nybygget hal for at få plads til de forskellige typer af Falck-biler, som har stået på forskellige Falck-stationer.



Der blev arbejdet for fuld kraft da vi var der for at blive færdige til åbningen 1. maj.

Det blev sent, før vi trøtte nåede hjem. Så en stor tak til Dorte og Bent på alle de tilfredse deltageres vegne.

Kai Wredstrøm



## På opdagelse i biblioteket

# Titan Elektrokærre

Af Niels Jonassen

**Det er ikke spor nyt at bruge elektricitet til at drive motorkøretøjer**

### Københavnserindringer

Folk på over 50 som er vokset op i København og omegn husker klart de små elektriske gods- og bagagevogne som DSB brugte på S-togsstationerne. Manden i den blå kittel der stod foran og ved hjælp af to pedaler og to håndtag flintrede rundt på perronen på de fire massive hjul var genstand for de fleste drenges misundelse. Det så godt nok ud til at være sjovt.

Vognene med det flade lad så meget tunge og massive ud, men de kørte stærkt og kunne med høj hastighed sno sig rundt mellem bænke, lygtepæle og passagerer.

### Sværindustri

De elektriske køretøjer var bygget af Titan, en stor, gammel virksomhed der satte sit præg på Nørrebro i København og strakte sig over et meget stort areal mellem Tagensvej, Hermodsgade, Tingtangsgade (opkaldt efter fabrikken), Sigurdsgade og Rådmandsgade. Fabrikken var grundlagt i 1897 og var en af landets betydende jernindustrivirksomheder. Mange husker måske Titans elevatorer.

I 1965 blev Titan slået sammen med en anden, stor dansk industrivirksomhed, Thrige, til Thrige-Titan, som i dag hedder TT Electric og har frasolgt store dele af produktionen.

### Elektriske vogne

I DVK's bibliotek ligger der en brochure fra april 1941 med en oversigt over de elektriske ladvogne som Titan fremstillede under navnet Elektrokærren. En af typerne er de små vogne fra S-togsstationerne, men der var mange flere. Nogle var forsynet med kran, nogle havde kun tre hjul, nogle havde et lavt løftelad som kunne gå ind under paller, og nogle var små lastbiler som kunne

# Titan Elektrokærre

... Verdens bedste



Titan Elektrokærre til 2 Tons Last udført med Luftringe

Da TITAN Elektrokærren leveres i alle Udlørelsesformer, vil det altid være muligt i Samraad med TITANs Ingeniører at finde den Type Elektrokærre, der opfylder netop de Krav, der maatte stilles til Deres Transport.

## Titan Elektrokærre er i Danmark bl. a. leveret til:

Aarhus Kommnehospital  
Accumulator Fabrikken  
Arbejdernes Andels Boligforening  
Carlsberg Bryggerierne  
Dansk Industri Syndikat  
De Danske Spritfabriker  
De Danske Statsbaner  
Det forenede Dampskibs Selskab

De forenede Papirfabrikker  
Forbrændingsanstalten, Gentofte  
Frederiksberg Hospital  
Gentofte Amtssygehus  
Glud & Marstrands Fabrikker  
Københavns Mælkeforsyning  
Nordiske Kabel & Trædelebrøker  
Odense Eksportslagteri

Egmont H. Petersens kgl. Hof Bogtrykkeri  
Postvæsenet  
Ribe Jernstøberi  
Sadolin & Holmblad  
F. L. Smidth & Co.  
Stadsarkitektens Direktorat  
Bryggeriet Stjernen  
Tuborgs Bryggerier

... og paa Titans Fabrik paa Tagensvej udføres al Transport

med Titan Elektrokærre. Her kan de forevises til enhver Tid

TAGENSVEJ 86 <sup>A/S</sup> TITAN CENTRAL 6131

indregistreres. Fælles for dem alle var at de blev betjent af en fører som stod på to pedaler og holdt i to betjeningsgreb.

Brochuren fortæller at "Titan Elektrokærren er uundværlig til Transport i større Fabriker. Overalt i lukkede Rum i Fabriker, Lagre, paa Hospitaler etc., hvor benzindrevne Biler ikke kan anvendes paa Grund af Udstødningen..."

### Udbredte

DSB's brug af Elektrokærren på S-banenettet var almindelig kendt – naturligtvis fordi det foregik på et sted hvor mange mennesker kom dagligt.

Det fremgår imidlertid af brochuren at køretøjerne blev brugt mange andre steder. Der er en lang liste over kunder som Carlsberg og Tuborg, De Danske Spritfabrikker, Glud & Marstrand, Nordisk Kabel og Tråd og Sadolin & Holmblad.

Også Århus kommunehospital, Gentofte amtssygehus og Frederiksberg hospital brugte de elektriske køretøjer, ligesom DFDS og Postvæsenet.

### Er de væk?

Der må have eksisteret et ganske stort antal Elektrokærre. Blot en på hver S-togsstation vil give et pænt antal. Når





dertil lægges de 23 andre foretagender der anføres som kunder samt naturligvis Titan selv må det blive til noget. Hvor er de henne nu? Det kunne være interessant om nogen har bevaret blot et enkelt eksemplar. Ellers må vi nøjes med brochuren i DVK's bibliotek.

(Red.: Der findes ingen Elektrokærre på Danmarks Tekniske Museum. Helt tilbage i 1901 kørte der egentlige elektriske varebiler i København, senere havde postvæsenet et stort antal. Og under Anden Verdenskrig kørte der masser af tre- og firehjulede elektriske varebiler og lette lastvogne i flere ud-

mærkede danske fabrikater, og Thrige tilbød at ombygge varebiler til elektrisk drift. Dengang vidste man ikke at det var et problem! I England var elektriske mælkebiler og for eksempel stormagasinet Harrods' varebiler i menne-skealdre en selvfølge.)



TITAN 2104

Nordiske Kabel- & Trædfabrikker



# Svend Aage Engstrøm 100 år

**Jubilæer har vi mange af - men en 100-års fødselsdag er trods alt en sjældenhed. Det er hvad Svend Aage Engstrøm fyldte for nylig.**

Gennem alle tider et af Danmarks største motorsportskoryfæer. Over tusind løb har han kørt siden 1927, og sluttede med Skagen-løb på Nimbus Kakkellovnsrør med sidevogn. Utroligt mange af dem vandt han.

Som man næsten kan ane af navnet er Engstrøm af svensk afstamning på faderens side. Faderen var oprindelig glarmester, men blev hyrevognschauffør. Moderen var datter af arrestforvareren i Fåborg.

Svend Aage selv kom med besvær i mekanikerlære i Herlev da han var 14. Besværet bestod i at mester ikke havde råd til en drejebænk og derfor ikke kunne godkendes. Svend Aage fik stablet penge op til en drejebænk, så han kunne få sit svendebrev. Som cirka 20-årig blev Svend Aage selvstændig med køreskole og forhandling af AJS og Triumph motorcykler på Herlev Hovedgade.

Det første løb var et lille jordbaneløb i Køge, hvor nogle talentspejdere opfordrede ham til at deltage i et nordisk 1000 meterløb i Oslo. Der vandt han sin klasse!

Derpå fik han fast engagement på Roskildevejens dirttrack-bane, hvor der kørte dels den danske elite med Kaj Hansen, Morian Hansen, Balzer Hansen osv., dels engelske stjerner. Meget hurtigt efter kørte flere af danskerne i øvrigt på tyske og engelske baner, endog australske. Engstrøm foretrak dog at blive hjemme og i de skandinaviske lande. Da han var 21 ejede Engstrøm 6 motorcykler.

Allerede i 1931 kunne Engstrøm opregne en næsten endeløs række rekorder på baner i København, Odense, Vejle, Nykøbing F., Breslau og Hamborg. Listen fortsattes de næste år.

På Solvalla i Stockholm vandt han mesterskab i 1932, og hans »manager«, redaktør Kai Otting, gjorde opmærksom på at det var på en 500 cc cykel, hvor næsten alle andre kørte på 600-750 cc. Forøvrigt den samme Otting som efter besættelsen sammen med et par andre fik speedway i gang igen på Gentofte



Stadion, hvor han både var starter (det var inden gummistropperne og foregik med et flag) og speaker - speaker var han også ved de store løb på Charlottenlund Travbane, hvor Engstrøm i en alder af omkring 40 år vandt en af sine mest opsigtsvækkende sejre i det berømte Elektroløb (senere kaldt Toms Guldbarre-løb). Selv havde han ikke regnet med at have en chance over for tidens ny norske og svenske stjerner.

I det meste af sin karriere kørte Engstrøm dirttrack/speedway, men i 1932 forsøgte han sig med et bakk løb på en 1.200 ccm Harley-Davidson racermodel. Det gik rigtig galt, fordi han brugte teknikken fra dirttrack og det kostede ham et langvarigt hospitalsophold i Vejle, hvor overlæge Fjeldborg tog sig af ham.

Den samme overlæge blev forøvrigt under besættelsen offer for et af den modbydelige Peter-Gruppens (også kaldet Brøndum-Banden) planløse clearingmord. Men det er jo en anden historie.

Engstrøm var med da Danmarks Veteran Motorcykleklub blev stiftet i 1966 og blev bestyrelsens første kasserer. Allerede året før havde han kørt det første af de Skagen-løb, DMU genoplivede ved sit 50-års jubilæum, på et lånt Kakkellovnsrør, derefter fik han sit eget og kørte med i en række løb. Løbene blev som bekendt overtaget af DVM.

Det har været karakteristisk for Svend Aage Engstrøm at han aldrig gjorde stads af sig selv og han var virkelig en gentleman-kører. I sin tid har han da også 6 gange fået en særlig præmie for udvist konduite.

På den forretningsmæssige side var Engstrøm i tredverne salgsschef hos importøren af Indian og Rudge, Bendixen og Lindhardt. Efter krigen drev Svend Aage Engstrøm en årrække Nimbusværksted og VW-forhandling på Amager. Derefter var han en overgang hos Borch Christensen og endelig hjalp han i en meget høj alder en af sønnerne, Sven (Olof) Engstrøm, i hans forretning på Jagtvejen, hvor man endnu for ikke ret mange år siden kunne se ham nærmest småløbe rundt under sine gøremål, blandt andet med indregistrering af biler.

Den der vil vide mere vil have stort udbytte af Bent Just Olesens store artikel i aprilnummeret af Veteranen, Danmarks Veteran Motorcykleklubs medlemsblad. Skriver man svend aage engstrøm i sin browsers søgefelt kommer der op mod 15 punkter frem, dels om Engstrøm selv, dels om svingerfamilien Holbergs slægt og datteren Hanne redegør for sine egne og brødrenes efterkommere. Den anden bror hedder Svend Erik, men for at mindske forvirringen med tre gange Svend/Sven kaldes han Peter. Han arbejder med portautomatik.

Hanne Holberg fortæller på sin hjemmeside at Svend Aage Engstrøm endnu som 100-årig er i rimelig form.

Er man tilstrækkelig gammel - ja sandt at sige skal man være næsten lige så gammel som Svend Aage Engstrøm - kan man måske huske at banerne ikke havde egne højtaleranlæg, men at det var Holberg Radio, der rykkede ud. Det må jo have skabt en kontakt, der fik følger.

ocr





Flot fyr på et billede taget i fotografens atelier.



Nordisk banemester i 1933.



Fra træningen til Elektroløbet i 1934 sammen med nordmanden Rolf Lau.



Fin stil i broadside.

Rullende start på det berømte Elektrolløb i 1948 på Charlottenlund Travbane. Det er Engstrøm nr. 3 fra højre.

På inderbanen befandt dette blads redaktør sig - tilligemed min senere svigerfar, der var speaker. Desværre kendte vi endnu ikke hinanden.



Sejrherren med yngste søn.

Ved Skagensløbet i 1983 overraskede et pludseligt haglvejr og Engstrøm ofrede sit regnslag for at beskytte motoren på Røret årgang 1923.







## JERRYCAN

Den store, noget uhelderlige dunk - man ser den for sig spændt på en Jeep. Og alene navnet, det lyder da amerikansk.

Man kan forestille sig min forundring, da jeg sidste år stødte på et eksemplar i vores lokale losseplads' »Genbrugs« med tysk tekst presset op i pladen.

På billedet man ser hvordan. Der står:

Kraftstoff - 20 l

Feuergefährlich

1940

så er der et trekantet mærke, hvor der så vidt jeg kan se for rust står ABP.

Dernæst et indhugget nr. 620 og nederst Wehrmacht.

Måske står bogstaverne ABP for Ambi-Budd, karrosserifabrikken, der siden 1936 i stort tal havde arbejdet for værnemagten og fra 1940 blandt andet havde lavet VW Kübel- og Schwimmwagen. Men man ved også at Ambi-Budd lavede mængder af Wehrmachts-Einheitskanister, altså dunkene. Paradoksalt nok arbejdede virksomheden oprindelig efter amerikaneren Edward G. Budds patenter.

Til overflod blev vores fotoarkiv senere forøget med et godt billede fra besættelsestiden af en tysk militærlastbil med sådan en dunk spændt på. Bilen er fotograferet da den havde været i nærkontakt med en cyklist i Århus.

Men hvad var forklaringen?

Man søger undsætning hos Veteran Tidendes håndtegner og ekspert i mangt og meget Leif Gr. Thomsen, der fortæller at han selv har haft en jerrycan med tysk tekst, men har foræret den væk til en begejstret samler.

Leif oplyser at der har stået en god forklaring i en artikel af Svend Larsen i Dansk Militære Køretøjers Forenings medlemsblad nr. 10 1996. Ligeledes i en artikel i Windscreen, tidsskrift for Military Vehicle Trust. Man kan også finde flere sider om sagen hos Wikipedia på nettet. Forklaringerne er nogenlunde sammenfaldende, så vi prøver at flikke det sammen og forkorte lidt.

For det første er begyndelsen på nav-



net, jerry, jerri - eller gerry - et engelsk slangudtryk for tysker. Og fra Tyskland stammer dunken. Derfor rummer den i sin oprindelige form også 20 liter - det er ikke et gallon-mål. Historien vil at Hitler, eller snarere hans rådgivere, var klar over at benzinforsyningen ville være et problem for pansertropperne i en krigssituation. Der blev givet ordre til at konstruere en egnet dunk.

Den kom til at bestå af to sammensvejsede sider af jernplade, hver for sig forstærket med en presset profilering. Let var den ikke, i tom stand 20½ kilo, derfor fik den et tredobbelt håndtag foroven. Så kunne to mand bære fra hver sin side. Da der er et luftkammer i toppen formodedes den at kunne flyde, hvis den blev kastet ud fra en flyvemaskine, og med et rør fra påfyldningshullet til luftkammeret kunne indholdet strømme jævnt ud. Dækslet et som de fleste ved lukket med et spænde, der kan være svært nok at åbne, men den korte hals gjorde at en tragt ikke var

nødvendig. Med en pakning i dækslet var det tæt.

Dette »hemmelige våben« kom dog på amerikanske hænder allerede inden krigsudbruddet i 1939. Den amerikanske ingeniør Paul Pleiss planlagde en bilrejse til Indien sammen med en tysk kollega.

Det ville være et problem at medføre vand nok, og tyskeren fik tilegnet sig tre af de snedige dunke i Tempelhof lufthavnen i Berlin. De var forøvrigt foret med en form for plastic, så de også kunne bruges til vand.

Nu vil den noget fantasifulde historie at luftmarskal Göring lod et fly sende ud for at samle rejsens tyske deltager op og bringe ham hjem - hvorimod amerikaneren fortsatte og endte i Calcutta. Pleiss fortalte amerikanske militærpersoner om den glimrende dunk, men de troede ham ikke. Det lykkedes ham at få sendt bil og dunke hjem til USA, og det amerikanske forsvarsministerium fandt dem så meget bedre end hvad





man havde i forvejen, at de blev sat i produktion. Dog noget forenklet i konstruktionen, blandt andet blev foringen droppet.

Imidlertid viste nogle af de oprindelige konstruktionsdetaljer sig at være så gode at de så at sige blev genindført.

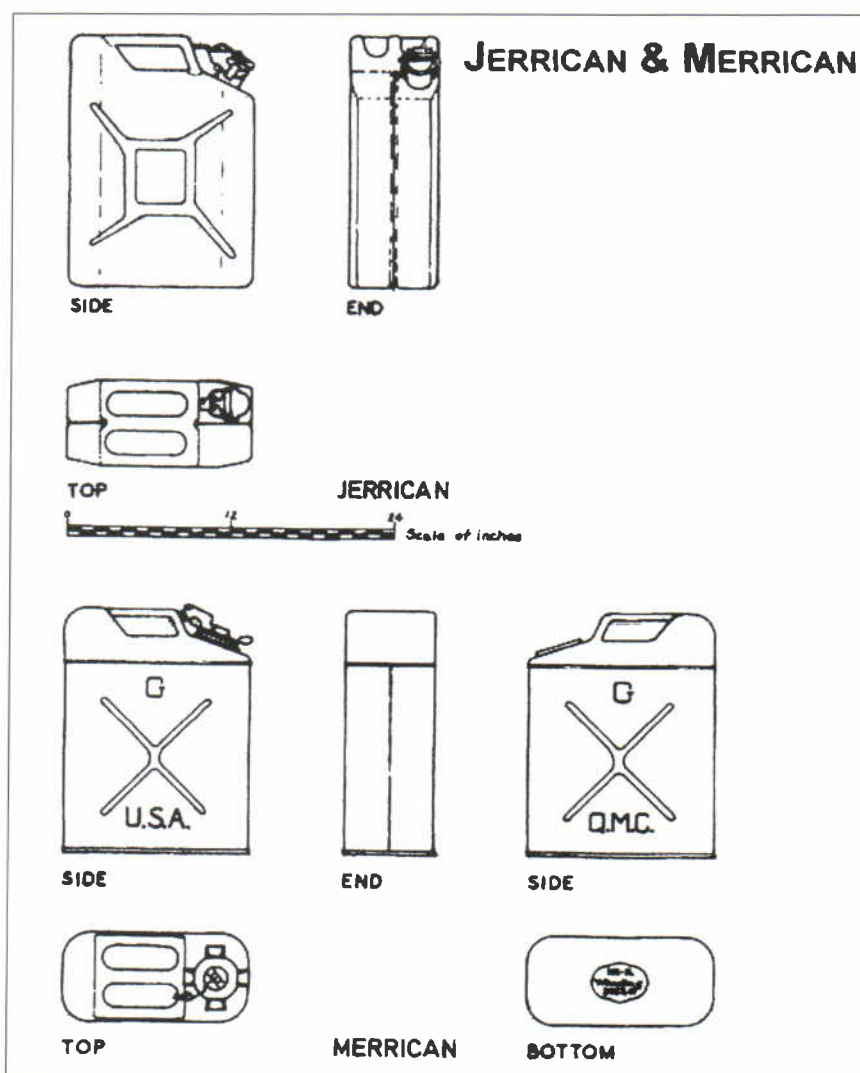
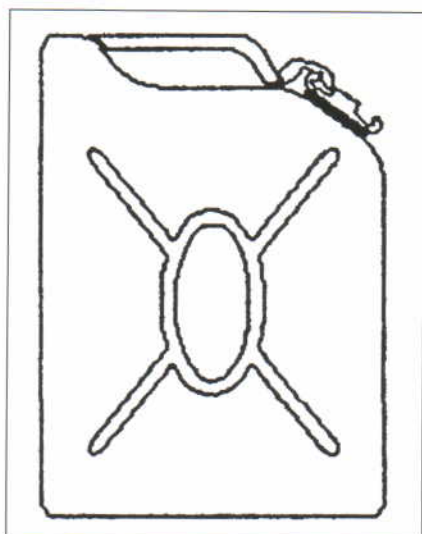
Og således blev jerrycan'en efterhånden anvendt af samtlige parter i Anden Verdenskrig, selv sovjetrusserne. Ikke mindst under ørkenkrigen i Afrika, hvor de gammeldags dunke med loddede samlinger ikke kunne holde til at benzinen svulmede op i varmen. Briterne så dem forøvrigt første gang under invasionsforsøget i Norge i 1940 og fandt dem også langt bedre end deres egne primitive blikdunke; de fik kontakt til Paul Pleiss, som senere kom til London og overlod briterne en af sine tre dunke.

Så vidt vides var det briterne som gav dunkene navnet jerrys - tyskere.

Inden briterne - temmelig langsommeligt - selv fik gang i produktionen, brugte de i stort tal dunke de havde erobret fra tyskerne. Senere var det til gengæld stort set briterne der levede dem til de allierede i det hele taget, og noget af produktionen blev flyttet til det nære Østen.

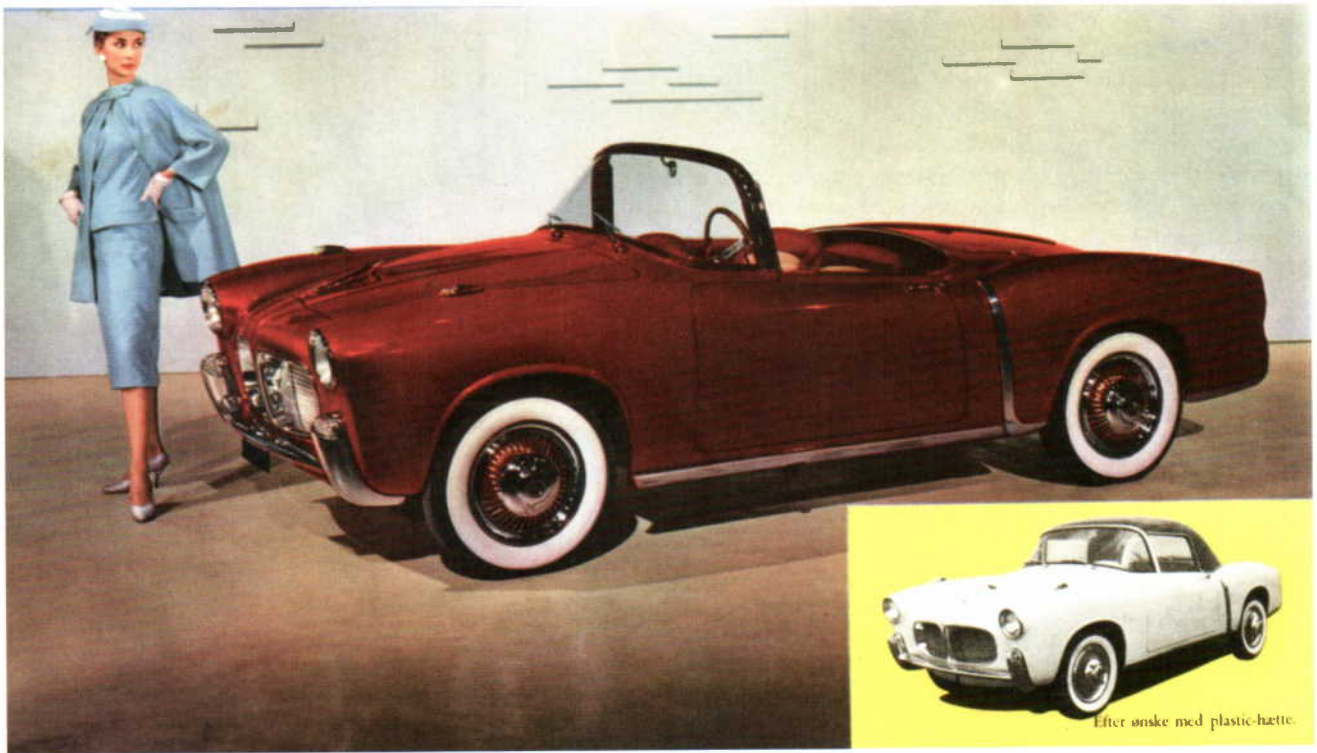
Og min dunk fra lossepladsen er altså et Wehrmachtspanner, og uanset navn og varianter (en blev kaldt Merrican) i konstruktion og størrelse blev der fremstillet hundredetusinder af dem, eller snarere millioner, og man kan såmænd den dag i dag købe dem splinterny i biludstørsforretninger. Sandsynligvis fremstillet i Fjernøsten.

oer





## Fiats cabrioletmodeller på 1100/1200 platform 1955-1966



(Billede 1) FIAT 1100 TV Trasformabile bliver præsenteret i Genève marts 1955. Al teknikken er identisk med FIAT 1100 TV. Dvs. motor med registerkarburator, ratgear, todelt kardanaxsel og de "store tromlebremser" med håndbremsen virkende på gearkassens udgangsaksel. Karrosseriet er monteret med smalle kofangere, som ikke går omkring hjørnerne, og små forlygtekranse. Der er monteret runde instrumenter på instrumentbrættet. I 1956 kommer FIAT 1100 TV Trasformabile 103E, med ganske få ændringer, især på motor.

Tekst og ny fotografier: Kurt Krogh

**Når man vil skrive artikler med teknisk indhold, og man vil sikre sig ikke at skrive "noget sludder", tager det lang tid. Derfor har denne artikel været undervejs i over et år.**

Som FIAT – efterkrigstids – vejleder har jeg selvfølgelig med stor interesse læst Steen Hansens udmærkede og flotte artikel i VT nr. 379 (januar 2008) om FIAT 1500 S 1960. Jeg har for øvrigt talt et par gange med ham, og forhåbentlig givet ham et par gode råd med på vejen. I hvert fald ser det ud til, at han har fået et rigtig flot eksemplar ud af det. FIAT 1500 S falder ind i rækken af cabrioletmodeller fra 1955 til 1966, som alle har tilfælles, at de er bygget på platformen fra FIAT 1100 /1200. Og som "kender" af netop disse modeller, falder jeg (selvfølgelig) over visse fejl i Steens artikel. Derfor har jeg besluttet mig for at skrive lidt om netop disse modeller. Jeg vil understrege, at alle

billeder og data i denne artikel udelukkende er hentet fra min egen samling af original FIAT litteratur, såsom salgsbrochurer, reparationsbøger, reservedelsbøger, instruktionsbøger og diverse bulletiner. En samling som i al beskedenhed er samlet over mere end 30 år og p.t. fylder ca. 20 reolmeter. Ydermere vil jeg understrege, at artiklen slet ikke er en tilbundsående gennemgang af de forskellige modeller. Artiklen er tænkt som et redskab til at kunne kende forskel på og identificere de forskellige modeller fra hinanden. Hvis nogen efter at have læst artiklen har kommentarer eller spørgsmål, er de selvfølgelig velkomne. Min mail-adresse står på side 2 i Veteran Tidende. Brochurebillederne er suppleret med ny fotografier af to biler.

FIAT 1100/1200 er et rigtig stort kapitel i FIATs historie. Modellen "FIAT 1100" fremtræder første gang i 1939, og er da i virkeligheden en let moderniseret udgave af FIAT 508 C (Red.: som igen var en videreførelse af 508 »Ba-

lilla«, der kom i 1932). I 1953 kommer "Nuova FIAT 1100" (på dansk "den nye FIAT 1100"), som på det tidspunkt er en helt ny konstruktion. Kun motoren er brugt fra den "gamle FIAT 1100". Nuova FIAT 1100 er ved sin fremkomst langt foran sine konkurrenter, især på det tekniske punkt. Fantastiske køreegenskaber i kraft af uafhængigt forhjulsophæng, krængningsstabilisator både for og bag og ikke mindst overdimensionerede bremses tromler fremstillet af aluminium med køleribber. Som en speciel detalje kan nævnes, at håndbremsen virker med et udvendigt bremsebånd på gearkassens udgangsaksel. Dertil 4-trins gearkasse og 12 volt elanlæg. Den nye FIAT 1100 kommer hurtig i flere udgaver, bl.a. FIAT 1100 TV (Turismo Veloce), som adskiller sig på flere punkter i forhold til "skrabemodellen". Motoren er med ændret topstykke, højere kompressionsforhold og dobbelt karburator vokset fra 36 hk til 50 hk. Ligeledes er der anvendt todelt kardanaxsel. I 1955





### FIAT 1200 GL Trasformabile

Bilen står i dag i Frederikshavn og er ejet af FIAT-forhandler Helge Andersen. Bilen er fra 1958 og blev solgt til advokat Poul Schlüter, der som bekendt senere blev landets statsminister. Poul Schlüter solgte bilen i 1961 til overbetjent Knud Christensen, som ejede bilen til 1992, da han afgik ved døden. Nu også desværre afdøde DVK-medlem Bent Thomsen fra Frederikshavn, som i en lang årrække var ansat hos FIAT-forhandler Helge Andersen, kendte bilen, idet Knud Christensen i perioder var udstationeret i Frederikshavn og flere gange benyttede Helge Andersens værksted. I oktober 1992 blev bilen i Veteran Tidende annonceret til salg for højeste bud. Bent Thomsen så annoncen, og henvendte sig til Helge Andersen, om ikke det var noget med en sådan bil. Den kunne jo være flot at have stående i udstillingsvinduet. Helge Andersen tog Bent med til København for at besigtige bilen, afgav et bud, og købte som højstbydende bilen. Bilen står i dag fuldstændig original, med de originale nummerplader, og har aldrig været skilt ad, kun vedligeholdt. Dog er motoren i 1984 blevet renoveret. Bilen har kun kørt godt 100.000 km. Helge Andersen tager den frem nogle gange hver sommer og kører nogle ture i omegnen. Bilen har siden 1992 kun kørt ganske få tusinde km. Billederne af bilen er taget uden for Helge Andersens forretning i Frederikshavn 1. maj 2009.



kommer en cabrioletudgave af FIAT 1100 TV, som hedder FIAT 1100 TV Trasformabile. Modellen er designet hos FIAT selv af Fabio Luigi Rapi, som efter en fortid hos bl.a. Isotta Fraschini i 1949 blev ansat hos FIAT. De senere cabrioletmodeller (1959 – 66) er alle designet af Pinin Farina.

Til hver karrosseritype har jeg fundet et billede, så man kan se nogle af de ydre forskelle. Den opmærksomme læser opdager hurtigt, at der er to med samme karrosseritype, nemlig 118SB. Forskellen på de to typer fremgår af teksten til hver model. Det er for øvrigt mystisk, hvorfor disse to typer har samme benævnelse. I FIATs originale bulletiner er modellen fra 1965 – 1966 benævnt som 118SS, mens den i diverse reservedelsbøger og reparationsbøger er benævnt som 118SB. Jeg har aldrig kunnet finde forklaringen, og hvis nogen kender den, hører jeg gerne nærmere. Ydermere har jeg fundet billeder af de forskellige motortyper, med dertil hørende tekst. Sidst men ikke mindst har jeg stillet diverse tekniske specifikationer op i et skema.







(Billede 2) I 1957 bliver modellen redesignet, hedder nu FIAT 1200 Trasformabile. Motoren er den samme som i FIAT 1200 Granluce (GL), og er ved at øge boringen 4 mm nu på 1221 cc. Ved at montere et nyt topdæksel på gearkassen er der nu bundgear i bilen. Udvendigt er kofangerne blevet bredere og går nu helt om karrosserihjørnerne. Forlygtekransene er blevet bredere. En speciel detalje er, at sæderne kan drejes 90° for at lette ind- og udstigning. Som den eneste i modelrækken er der på instrumentbrættet monteret båndspeedometer.



FIAT 1200 cabriolet

(Billede 3) FIAT 1200 Cabriolet bliver præsenteret i Genève forår 1959. Karrosseriet er nydesignet, hvorimod teknikken er den samme som på 1200 Trasformabile, dog er motoren peppet ganske lidt op. Modellen bliver fremstillet til 1963, men undervejs sker der nogle ændringer. I 1960 bliver håndbremsen ændret fra at virke på gearkassens udgangsaksel til at virke på baghjulene. I efteråret 1962 bliver sikringsdåsen flyttet fra kabinen til motorrum, der bliver monteret ur på instrumentbrættet, en handskerumsboks mellem sæderne, og en fodstøtte foran passagersædet.



(Billede 4) FIAT 1500 Cabriolet kommer sommeren 1959. De ydre forskelle på 1200 og 1500 Cabriolet er ganske få. Pyntelisten på det falske luftriindtag på fronthjelmen er blevet bredere, hullerne i frontgitteret er blevet større, og andre navkapsler med FIAT-emblem i midten. På bagklappen er der monteret et bredt forkromet løstegreb. På tekniksiden er der sket store forandringer. Bremserne er blevet større, og er de samme som på FIAT 1800 og 2100. Dog er håndbremsen på de første modeller stadig virkende på gearkassens udgangsaksel, og ændres senere til at virke på baghjulene. Hjulene er blevet større, 15" (med 5 møtrikker) i stedet for 14", for at give plads til de større bremser. Og ikke mindst har man anvendt en OSCA motor med 2 overliggende, kædetrukne knastaksler, og registorkarburator. Jeg vil senere i artiklen fortælle om OSCA-motoren. Instrumenterne er blevet større, og med kabeltrukket omdrejningstæller. I 1961 kommer modellen til at hedde FIAT 1500 S Cabriolet og modellen moderniseres på flere punkter. Oplukkelige trækruder i dørene og Nardi rat. Bremserne ændres fra tromlebremser til skivebremser på alle fire hjul. Store 3-stemplede Girling calibre både for og bag. For øvrigt de samme bremser som samtidig bliver anvendt på FIAT 1800 B og 2300. Mange tror at S står for OSCA motor, men det er altså ikke tilfældet.





(Billede 5) I efteråret 1962 kommer FIAT 1600 S Cabriolet. Forskellene fra 1500 S til 1600 S er ganske få. OSCA motoren er blevet boret 2 mm op, har fået 2 registerkarburatorer og har nu 100 hk. Vandpumpen er monteret med termostatstyret elektromagnetisk ventilator. Udvendig er modellen som 1500 S. Dog har den som den eneste model fået et ægte luftindtag på fronthjelmen. På instrumentbrættet er der monteret ur.



### FIAT 1600 S Cabriolet

Bilen er fra 1962 og er ejet af Ove Thomsen, som bor i Gl. Sole nær Vejle. Bilen er solgt fra en af FIAT-forhandler Borch Christensens forretninger i København til Christianshavns Ejendomsselskab. Via en mellemmand købte Ove bilen i 1975, hvor den kun havde kørt 35.000 km. Motoren var defekt i bilen, men som allerede dengang en særdeles erfaren motormand var dette et lille problem for Ove, og han fik hurtigt bilen ud at køre. Bilen har i dag kørt i alt 235.000 km. I tidernes morgen fik Ove specialfremstillet

hængertræk til bilen og han har flere gange kørt til Sydeuropa med campingvogn. Det er et spøjst syn, når man ser en lav sportsvogn med kalechen nede, og en campingvogn bagefter. Men der er ingen problemer. Bilen kan med sin 100 hk motor og 1025 kg egenvægt uden problemer køre med campingvogn. Desuden har bilen været brugt til utallige ferieture, især til Sydeuropa, hvad Oves fotomapper også vidner om. Bilen er en af de sjældne modeller, som kun blev produceret i få måneder, og kan kendes på det ægte luftindtag på motorhjelmen. Det

er usikkert, hvor mange eksemplarer af denne model der er produceret, formentlig kun nogle ganske få hundrede stk. Bilen er urestaureret og kun løbende vedligeholdt. Bl.a. har Ove fået bilen omlakeret, monteret ny kaleche, og haft motoren ude til et større eftersyn. Som erfaren motormand ved Ove selvfølgelig, at en FIAT/OSCA motor ikke er noget som hænger på træerne. Derfor er det vigtigt hele tiden at holde motoren up to date og undgå motorhavari. Billederne af bilen er taget uden for Aars Stumpemarked 2. maj 2009.





## Fiats cabrioletmodeller



(Billede 6) FIAT 1500 cabriolet bliver i 1963 ændret på rigtig mange punkter. I forhold til FIAT 1200 Cabriolet er karrosseriet ændret på fronten, som har fået et helt nyt design og fronthjelmen er glat uden pynteliste. Motoren er den samme stødstangsmotor som i FIAT 1500 sedan. Monteret med registerkarburator og termostattyret elektromagnetisk kølerventilator. 14" hjul og samme bremses som på FIAT 1300/1500, dvs. skivebremses på forhjulene og tromlebremses på baghjulene. Bremseskiverne har dog lidt større diameter på cabrioletmodellen. Fra 1964 er modellen forsynet med Girling hydraulisk bremseforstærker. Der er ur i instrumentbrættet og fra maj 1964 bliver der monteret kabeltrukket omdrejningstæller. Tændingskontakten har indbygget ratlås og er flyttet fra instrumentbrættet til under ratstammen.



(Billede 7) Også 1600 S bliver i 1963 ændret på mange punkter. Karrosseri det samme som på 1500 118H, dog monteret med 4 forlygter. På bagklappen det brede løftegreb, og oplukkelige trækruder i dørene. Motoren er nu med 2 dobbelte karburatorer. Bremses er forstærket med Girling hydraulisk bremseforstærker. På instrumentbrættet ur, kabeltrukket omdrejningstæller og tændingskontakt med ratlås under Nardi rattet.





(Billede 8) I 1965 kommer sidste model 1500 Cabriolet. Eneste ydre forskel er, at der nu anvendes et rundt FIAT-emblem i frontgitteret. Motoren har fået 3 hk mere ved ændringer i topstykket, og er den samme som i FIAT 1500 C. Dertil en helt nykonstrueret gearkasse med 5 gear. Samme gearkasse som senere bliver brugt i FIAT 124 Spider. Rattet er blevet mindre og har fået en anden hældning, da ratstammen er blevet leddelt, og tændings-/ratlås er flyttet op på venstre side af ratstammen.



(Billede 9) FIAT 1600 S Cabriolet får i 1965 ligeledes rundt emblem i frontgitteret, 5-trins gearkasse og leddelt ratstamme.

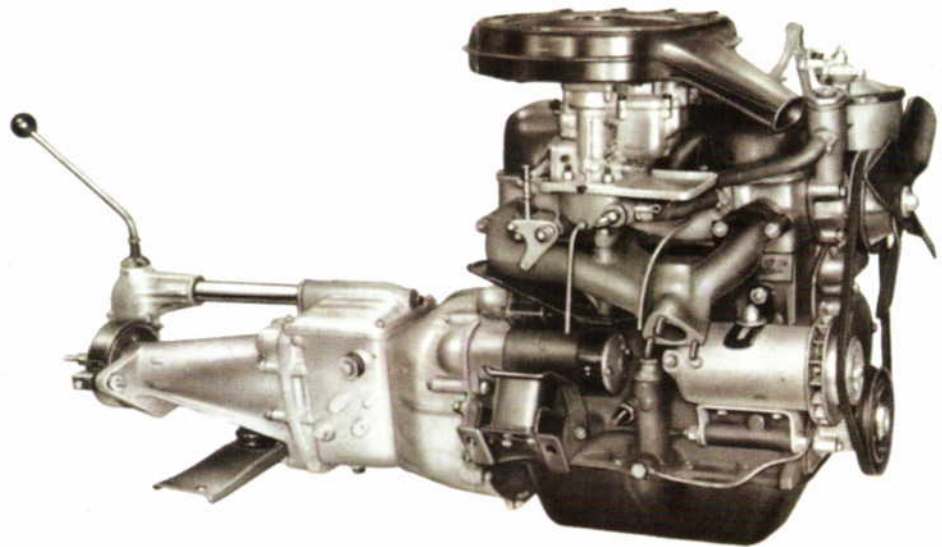


Alle efterkrigs FIAT-modeller har en karrosserikode og en motortypekode. Hvis man sætter denne artikels forskellige karrosserikoder årgangsbestemt op under hinanden, får man følgende rækkefølge:

Billede	Karrosseri-	Model	Årgang	Motortype	ccm	Boring x	Komp.	SAE hk /	Topfart
	type					slaglængde	forhold	omdr.	Km/t
1	103.115	FIAT 1100 TV Trasformabile	1955 - 1956	103.004	1089	68 X 75	7,6 : 1	50 / 5400	143
1	103E.115	FIAT 1100 TV Trasformabile	1956 - 1957	103E.004	1089	68 X 75	8,0 : 1	53 / 5400	145
2	103G.115	FIAT 1200 GL Trasformabile	1957 - 1959	103G.004	1221	72 x 75	8,0 : 1	55 / 5300	140
3	118G.100	FIAT 1200 Cabriolet	1959 - 1963	103G.004	1221	72 x 75	8,25 : 1	63 / 5300	145
4	118S.100	FIAT 1500 Cabriolet	1959 - 1960	118.000	1491	78 x 78	8,7 : 1	90 / 6000	170
4	118S.120	FIAT 1500 S Cabriolet	1961 - 1962	118.000	1491	78 x 78	8,7 : 1	90 / 6000	170
5	118SA	FIAT 1600 S Cabriolet	1962 - 1963	118A.000	1568	80 x 78	8,6 : 1	100 / 6000	175
6	118H	FIAT 1500 Cabriolet	1963 - 1965	115.005	1481	77 x 79,5	8,8 : 1	80 / 5200	160
7	118SB	FIAT 1600 S Cabriolet	1963 - 1966	118B.000	1568	80 x 78	8,6 : 1	100 / 6000	175
8	118K	FIAT 1500 Cabriolet	1965 - 1966	115C.005	1481	77 x 79,5	9,0 : 1	83 / 5400	160
9	118SB	FIAT 1600 S Cabriolet	1965 - 1966	118B.000	1568	80 x 78	8,6 : 1	100 / 6000	175

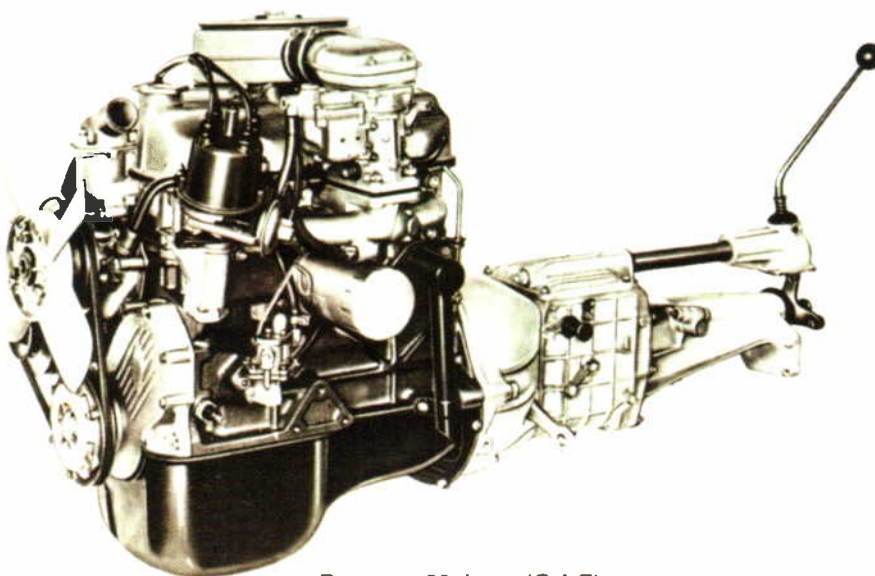


(Billede 10) FIAT 1100/1200 motoren stammer fra 1937 og blev første gang brugt i FIAT 508 C Balilla. FIAT 508 kom allerede i 1931 med en sideventilet motor på 995 ccm. I 1937 ændres modellen, deriblandt motoren, som bliver topventilet og øges til 1089 ccm. I 1953 kommer "Den ny FIAT 1100", hvor motoren genbruges. I 1957 bliver boringen øget 4 mm, og motoren er nu på 1.221 ccm. FIAT 1100/1200 motoren bliver med små ændringer undervejs brugt helt op i 70'erne, sidst i FIAT 1100 R. 1200 motoren bliver også brugt i en af FIATs traktorer, nemlig FIAT 211 RB, som er en eftertragtet model i dag. Ydermere bliver motoren brugt i FIATs varevognprogram, nemlig FIAT 1100 T og FIAT 238. Det skal heller ikke glemmes, at motoren anvendtes i Autobianchi Primula, alle Neckar Europa modellerne samt i forskellige Simca modeller. FIAT 1100/1200 motoren er en ganske traditionel konstruktion. Krumtap lejret i 3 hovedlejer, kædetrukket sideliggende knastaksel og lodret hængende topventiler. Dog skal nævnes, at der anvendes letmetaltopstykke. Billedet viser motor og gearkasse fra FIAT 1200 Cabriolet, hvor man ser topdækslet på gearkassen med bundgear og håndbremsen virkende på gearkassen udgangsaksel.



## Engine of the 1200 cabriolet

Power: 58 h.p. (SAE rating 63 h.p.).  
Cylinder capacity 1221 c. c.  
Compression ratio 8.25 : 1.  
Separate inlet ducts to each cylinder.



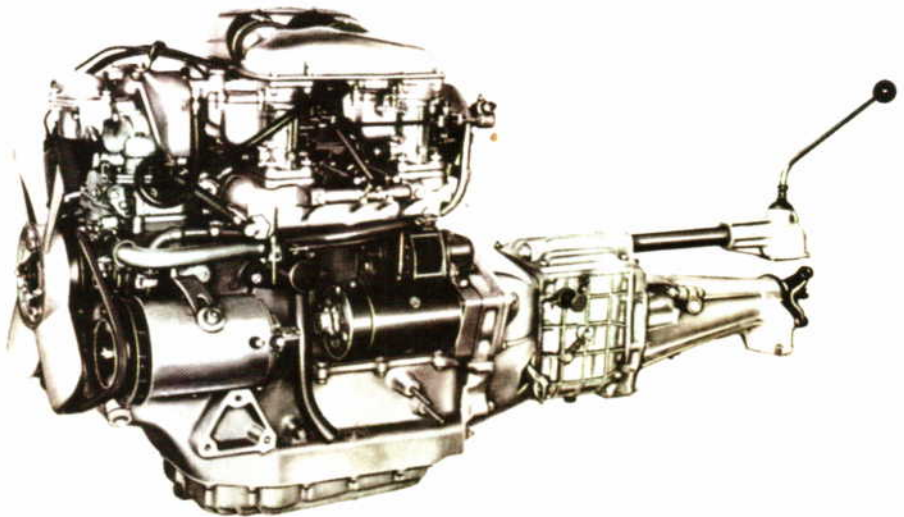
Power: 80 h.p. (SAE).  
Displacement 1481 c.c.  
Compression ratio 8.8 : 1.  
Separate inlet ducts to each cylinder.  
Two oil filters. Electromagnetic fan.  
Excessive water temperature indicator.  
Air cleaner with climatic control.

(Billede 11) Billedet viser motor og gearkasse fra FIAT 1500 Cabriolet 118H. FIAT 1500 motoren bliver udviklet af Aurelio Lampredi, som kommer fra Ferrari til FIAT i 1955. En af Lampredis første opgaver hos FIAT var at udvikle en motor til afløseren for FIAT 1900, nemlig FIAT 1800/2100, som blev præsenteret i 1959. Det blev en fornem 6-cylindret rækkemotor. I 1961 kommer FIAT 2300, hvor man øger både cylinderboring og slaglængde. Til FIAT 1300/1500, som også bliver præsenteret i 1961, har man også brug for en ny motor. Til det brug fremstilles en 4-cylindret udgave af FIAT 2300 motoren, og det er netop den motor, i 1500 ccm udgaven, som bliver brugt i FIAT 1500 Cabriolet 118H / 118K. FIAT 1500 motoren bliver også brugt i en af FIATs varevogne, FIAT 1100 T. Det skal også nævnes, at Polski FIAT (senere FSO) bruger samme motor helt op først i 90'erne. FIAT 1500 motoren er noget mere moderne end FIAT 1100/1200 motoren, og 80 hk ved 5200 omdr. var godt klaret i 1961, selv om motoren kun havde 3 hovedlejer. Hemmeligheden ligger i aluminiumstopstykket, som har "hemisfæriske forbrændingskamre". Ventilerne er skråtstillede i halvkugleformede forbrændingsrum og aktiveres fra en sideliggende, kædetrukket knastaksel via stødstænger og vippearme monteret på 2 vippearmsaksler. Indsugning og udstødning på hver sin side af topstykket. En fin konstruktion i 1959. Ydermere er motoren monteret med 2 oliefiltere, et centrifugalfilter i krumtapremskiven og et by-pass filter monteret på venstre side af motorblokken. På billedet ser man, at gearkassen er den samme som på FIAT 1200 Cabriolet, dog monteret med et koblingshus passende på 1500 motoren og uden kardanhåndbremse.





(Billede 12) Dette billede viser motor og gearkasse fra FIAT 1600 S Cabriolet 118SB. Denne motor har en meget spændende historie. Som skrevet under billede 4 er det en OSCA-motor. Måske ikke alle ved hvad en OSCA-motor er. For at klarlægge dette spoler vi filmen tilbage til før 2. verdenskrig. Brødrene Maserati solgte i 1938 deres fabrik til Orsi-familien. Der blev indgået en kontrakt, hvori stod, at Maserati brødrene ikke i 10 år derefter måtte starte en ny bilproduktion op. Brødrene var i disse år tilknyttet fabrikken som en slags konsulenter. I 1948, da de 10 år var gået, startede to af brødrene, Ernesto og Ettore Maserati, op med et nyt bilmærke som de kaldte OSCA, som er en forkortelse for "Officine Specializzate Costruzioni Automobili" eller på dansk "Specialfabrik for Automobilkonstruktion". Der blev fremstillet forskellige modeller på bl.a. 750 ccm og 1100 ccm. I 1954 anvendtes en 4-cylindret 1500 ccm motor med to overliggende, kædetrukne knastakler, V-hængte ventiler i halvkugleformede forbrændingsrum og 2 dobbelte Weber karburatorer. Motorens mål er kvadratiske 78 x 78 mm (1.491 cc) og yder med et kompressionsforhold på 9,5:1 125 hk ved et omdrejningsstal på 6300. Godt klaret for over 50 år siden. Af økonomiske og praktiske grunde brugte OSCA som så mange andre små Italienske bilproducenter mange FIAT komponenter i sine konstruktioner. For OSCAs vedkommende især undervognsdele. Dette samarbejde resulterer i, at FIAT indgår en aftale med OSCA om at bruge netop denne 1500 ccm motor i FIAT 1500 Cabriolet, som bliver præsenteret sommeren 1959. Motoren bliver dog produceret på FIAT fabrikken og ændret på flere punkter, så den passer bedre til "normalt brug". Bl.a. bliver topstykket ændret, så at indsugning og udstødning bytter plads. Motoren bliver stærk neddrolet og har i FIAT 1500 Cabriolet udgaven "kun" 90 SAE hk



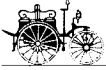
Leistung: 100 PS (SAE) - Hubraum 1568 ccm.  
 Verdichtungsverhältnis 8,6.  
 Getrenntes Ansaugrohr für jeden einzelnen Zylinder.  
 2 Doppelvergaser.  
 2 Kraftstoffpumpen.  
 Lüfter mit elektromagnetischer Antriebskupplung.  
 2 Ölfilter.  
 Luftfilter mit Vorrichtung für Sommer- oder Winterbetrieb.  
 Wassertemperatur-Warnvorrichtung.

ved 6000 omdr. I 1962 bliver motoren boret 2 mm op, og er nu på 1.568 ccm med 100 hk til følge. Når man sammenligner denne FIAT/OSCA motor med den oprindelige OSCA motor fra 1954, er man slet ikke i tvivl om, hvad der ligger til grund, nemlig en motor der er udviklet af brødrene Maserati. Gearkassen på billedet er stadig samme som på FIAT 1200 Cabriolet. Det er måske lidt tankevækkende, at den gearkasse

som bliver udviklet til "Den nye FIAT 1100" i 1953, som er på 36 hk, er den samme som bliver brugt i netop FIAT 1600 S cabriolet med næsten tre gange så stor ydelse. Imidlertid har jeg aldrig hørt om problemer med holdbarheden på disse gearkasser, så det må jo tyde på, at konstruktionen har været overdimensioneret i 1953.

De i artiklen omtalte modeller er alle blevet importeret af Nordisk FIAT A/S til Danmark. Om der er blevet solgt eksemplarer, og ligeledes hvor mange, af alle modellerne, skal jeg lade stå hen i det uvisse. Der findes i Danmark i dag en del af modellerne på nummerplader, hvoraf langt de fleste er FIAT 1200 Cabriolet (118G.100) og FIAT 1500 Cabriolet (118H), i og med det var de billigste og mest solgte modeller. Der er også senerehen importeret modeller

fra udlandet. Af hele modelrækken er der i dag 3 modeller jeg ikke har kendskab til i Danmark. Nemlig FIAT 1100 TV Trasformabile (103E.115), FIAT 1500 Cabriolet (118K) og FIAT 1600 Cabriolet (118SB 5 gear). Hvis nogle af disse modeller findes i Danmark, hører jeg selvfølgelig gerne nærmere. To af de lidt mere sjældne modeller i Danmark, begge på nummerplader, har jeg taget nogle billeder af:



Karrosertype	103.115	103E.115	103G.115	118G.100	118S.100	118S.120	118SA	118H	118SB	118K	118SB
Motor	103.004	103G.004	103G.004	103G.004	118.000	118.000	118A.000	115.005	118B.000	115C.005	118B.000
Karburatortype	R 36DCLD3	R 36DCLD3	R 36DIM7	R 36DIM7 el. 36DCD3	R 28/36DCL3	R 28/36DCLD3	R 28/36DCLD12 + 28/36DCLD13	R 28/36DCLD19 el. 28/36DCLD20	R 34DCS2 + 34DCS3	R 34DCHD4	R 34DCS2 + 34DCS4
Gearing i	1. 3,857	3,857	3,380	3,380	3,086	3,086	3,086	3,380	3,380	3,242	3,242
	2. 2,382	2,382	2,090	2,090	1,977	1,977	1,977	2,090	2,090	1,989	1,989
	3. 1,571	1,571	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,410	1,410
gearkasse	4. 1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	5.									0,864	0,864
R	3,857	3,857	3,386	3,386	3,086	3,086	3,086	3,380	3,380	3,340	3,340
Udveksling differentiale	10 / 43	10 / 43	10 / 43	10 / 43	10 / 43	10 / 43	10 / 43	10 / 39	10 / 43	10 / 41	9 / 40
Diameter kobling	M 184 / 127	M 184 / 127	M 184 / 127	M 184 / 127	H 216 / 152	H 216 / 152	H 216 / 152	M 200 / 142	H 216 / 152	M 200 / 142	H 216 / 152
Dæk / fælgstørrelse	5.20 / 14 X 3,5	5.20 / 14 X 3,5	5.20 / 14 X 3,5	5.20 / 14 X 3,5	155 / 15 X 4,5	155 / 15 X 4,5	155 / 15 X 4,5	145 / 14 X 3,5	155 / 15 X 4,5	145 / 14 X 3,5	155 / 15 X 4,5
Diameter bremses	For T 250	T 250	T 250	T 250	T 270	S 270	S 270	S 250	S 270	S 250	S 270
	Bag T 250	T 250	T 250	T 250	T 270	S 270	S 270	T 250	S 270	T 250	S 270
Håndbremse	G	G	G	G / B	G / B	B	B	B	B	B	B
Hjulafstand	2340	2340	2340	2340	2340	2340	2340	2340	2340	2340	2340
Sporvidde	For 1232	1232	1232	1232	1238	1238	1238	1232	1242	1232	1242
	Bag 1215	1215	1215	1215	1215	1215	1215	1230	1215	1230	1215
Længde	3820	3820	3877	4030	4030	4030	4030	4085	4085	4085	4085
Bredde	1470	1470	1470	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520	1520
Egenvægt kg.	820	820	930	920	990	990	1025	960	1035	965	1050

D = Dobbelkarburator  
 R = Registerkarburator  
 M = Mekanisk aktiveret kobling  
 H = Hydraulisk aktiveret kobling  
 T = Tromlebremser  
 S = Skivebremser  
 G = Håndbremse virkende på gearkasse  
 B = Håndbremse virkende på baghjul





## Stadig blå blod i årerne

Af Morten Alstrup

Der er mange, som fejlagtigt har den opfattelse, at historien om Kongelig Dansk Automobil Klub sluttede med klubbens konkurs i 1978. Det er faktisk ikke tilfældet. Jo, klubben gik ned og hjem (dette er nærmere omtalt i VT nummer 307 i 2002), men faktisk er der stadig rundt omkring i landet en lille gruppe klubber, som har blå blod i årerne.

Da Kongelig Dansk Automobil Klub ophørte med at eksistere, var der fortsat liv i en række af de sportsafdelinger, som i slutningen af halvtredserne havde set dagens lys. Disse havde været fuldgylde medlemmer af Dansk Automobilsports Union for så vidt angår den operative del, mens deres demokratiske indflydelse gik gennem KDAK's sportsudvalg, senere KDAK Sport Danmark. Ved KDAK-konkursen i 1978 var der seks tilbage, og de fik demokratisk indflydelse på samme måde som øvrige DAU-klubber. Siden er halvdelene dog bukket under. Omkring 1980 var det slut for Randers-klubben. I 2004 lukkede klubben i Århus, og så sent som 8. marts i år var det Tønder-klubben, som indstillede aktiviteterne.

Tilbage er der tre klubber med ægte aner, der kan føres helt tilbage til 1901, da moderklubben blev stiftet som Dansk Automobil Klub, og uden at fornærme klubberne i Nordjylland og København kommer man ikke udenom, at Kongelig Dansk Automobil Klub Sport Fyn er den mest aktive i trio.

Den fynske klub har flest medlemmer og har i årtier været arrangør af rallyer, som har talt med til Danmarksmesterskabet i disciplinen (og er det i øvrigt også i år). Med stiftelsesdagen 9. april 1959 har Kongelig Dansk Automobil Klub Sport Fyn i år kunnet fejre sit 50-års jubilæum - hvilket blev højtideligholdt ved en jubilæumsreception den 1. maj, hvor bl.a. DVK's næstformand Anne Lise Gustafsson kiggede forbi.

Receptionen bestod dog i andet end pindemadder og glas på stilke. Man kunne nemlig også præsentere en 76 sider lang jubilæumsbog om klubbens historie, der var forfattet af dens tidligere formand - og i øvrigt mangeårigt DVK-medlem - Ole W. Berg.

Bogen fortæller faktisk ikke kun den fynske klubs historie. Undertitlen er "En klub med 108 år gamle rødder", og det gennemarbejdede værk trækker også adskillige tråde helt tilbage til 1901. Naturligvis er det ikke hele KDAK's lange og brogede historie, der fortælles. Perioden frem til 1959 er selvfølgelig primært belyst med fokus på dels de sportslige aktiviteter, dels de aktiviteter, som førte til stiftelsen af den odenseanske sportsafdeling, der i slutningen af 1964 tog navneforandring til KDAK Sport Fyn.

I bogen har Ole W. Berg valgt ikke slavisk at opremse det ene resultat efter det andet eller kronologisk at fortælle om de mange løb, som klubben har arrangeret. I stedet er han gået på tværs af historien ved at omtale emner som klubbens generelle udvikling, klubblad og anden kommunikation,



Ved Kongelig Dansk Automobil Klub Sport Fyns 50 års jubilæum modtog DVK's næstformand Anne Lise Gustafssons et eksemplar af klubbens jubilæumsbog, der er skrevet af DVK-medlem Ole W. Berg (t.v.), mens klubbens nuværende formand Niels Erik Jørgensen ser til.

På 76 sider er ikke bare Kongelig Dansk Automobil Klub Sport Fyns historie beskrevet, men også vitale dele af den nu hedengangne moderklubs historie.



Ole W. Berg signerer Anne Lise Gustafssons eksemplarer sin jubilæumsbog.

dens vedtægter og bestyrelser (som faktisk viser, at forfatteren nu er blevet klogere end da han var formand) og så hele området med klubbens heraldik. Her spiller retten til brugen af ordet kongelig naturligvis en central rolle, og lige præcis på det område er Kongelig Dansk Automobil Klub Sport Fyns jubilæumsbog et godt bidrag til belysningen af den danske bilhistorie.

Jubilæumsbogen kan bestilles på hjemmesiden [www.kdak.dk](http://www.kdak.dk).



# Fyn er fin og OK!

Det var FIONIA LØBET lørdag/søndag den 9.-10. maj også. Morgenmad og start i Ringe hos firma P. E. Andreassen A/S. Første start gik kl. 10.00 – en Maxwell fra 1910, så var der ellers repræsentanter for diverse årgange op til halvfjerdsnerne.

Den 109 km lange rute gennem det dejlige fynske landskab med alle de levende hegn gik først til Vejle (ja, sådan en har de åbenbart også på Fyn), videre til Vester Hæsing. Frokostpause ved Fåborg Bilcenter, videre til Hårby, Knarreborg og Vissenbjerg – alle prøverne blev holdt ved Brugser og OK-tanke.

Festmiddag, præmieuddeling og dans foregik på Ledernes Konferencecenter i Odense, hvor vi også overnattede.

Søndag kl. 10.00 kørte vi samlet ind til Danmarks Jernbanemuseum.

Efter at havde set Jernbanemuseet var tiden inde til at tage afsked med Birte og Ole Andreassen, der sammen med hjælperne igen havde skabt et godt arrangement.

Fyn er fin og OK-tank  
Helene og Arne Pedersen



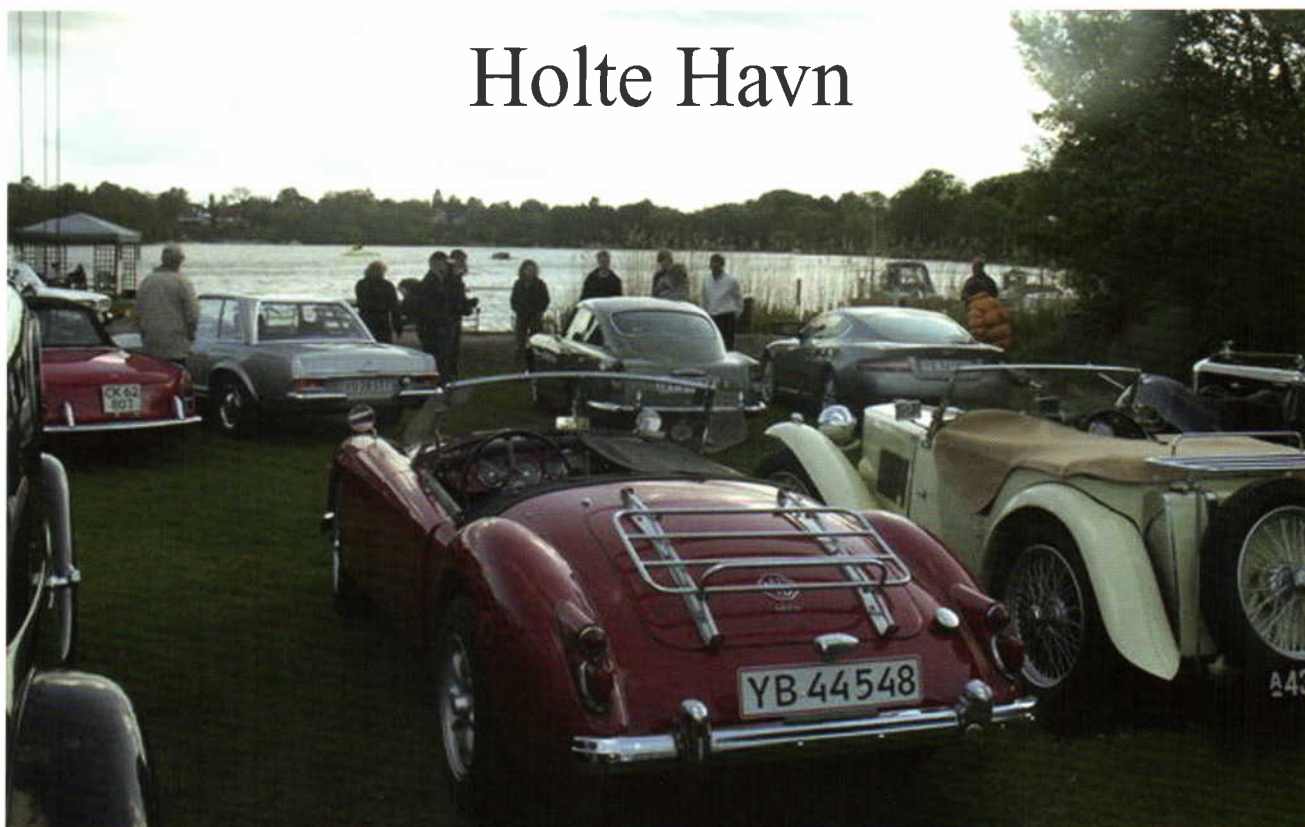
*Fra starten i Ringe. Start nr. 2, Kirsten og Karl Dresler i Brush 1911. Start nr. 3, Elin og Ole Frandsen i Ford T 1922.*

*Parkering for natten, Ledernes Konferencecenter, Odense. Start nr. 4, Grete og Olaf Hilmersen i Ford A 1930. Start nr. 5, Inge og Ole Jagd i Ford A 1930. Start nr. 6, Bente og Jørgen Knoblauch i Ford A 1930. Start nr. 12 Helene og Arne Pedersen, Willys Overland Jeep CJ – 3A 1951.*





# Holte Havn



## Årets første mandagstræf i Holte Havn, om aftenen 4. maj

Der stod en stiv kuling ind fra »havet« (Vejlesø). Alle frøs med andagt, alligevel var der mødt godt 30 biler. På billederne ses blandt andet de tre Thostrupper, en frysende Svend Draaby.

Dorte Stadil







# Lastbiltræf i Schwarzwald



Af Jesper Andersen

**I må komme ned til os i Schwarzwald næste år i april for der holder vi et træf for veteranlastbiler. Sådan sagde Dieter Stebner til mig da vi mødtes sidste år i august til perlerallyet i Helsingborg.**

Nu er det jo sin sag at tage en tur på cirka 2.800 kilometer med en veteranbil. Der skal lidt planlægning til, og når det er en stor 3-akslet Volvo NB86er der skal køres i, er der lige et par ting ekstra der skal tages højde for. Den kører cirka 4 km per liter diesel, det koster 3-4 gange mere at tage færgen, det går kun med 60-70 km/t og så skal der betales Maut (vejskat for lastbiler) i Tyskland. Men ved at spare lidt op skulle det nok kunne lade sig gøre?

Dieter Stebner ville prøve at kontakte myndighederne i Berlin for os, så vi kunne blive fri for at betale den tyske vejskat. Det lykkedes heldigvis at blive fritaget for vejskatten.

En dag modtog jeg en mail fra en der hedder Michael Faste. Jeg kende ham



*Afsted mod Schwarzwald.*

ikke, men han ville lige blot høre om vi skulle følges ad til træffet. Jeg aftalte med ham at vi ville komme ned til ham i Kassel og så følges ad derfra.

Men så slog den internationale finanskrise til og beløbet på min lønsedel blev mærkbart reduceret og om-sætningen i min kammerats forretning

blev halveret. Da vi nærmede os april måtte vi sande at det blev ikke i år vi kom til Schwarzwald, øv øv.

Jeg måtte ringe til Michael Faste og meddele at vi ikke kunne komme. Han foreslog at jeg kunne komme ned til ham i personbil og køre sammen med ham i hans lastbil.

Jeg mødtes med Michael Faste hos den vogndmand hvor hans lastbiler står. Han har nemlig 2 Volvoer, en F89 CH230 fra 1977 og en F1220 fra 1978. Det var meningen at vi skulle læsse F89'eren op på hans trailer og have den med ned til en der skulle køre med den til træffet. Men han havde fået en anden lastbil at køre i, og Michael foreslog så at jeg kunne tage F89'eren.

Fredag morgen var der så afgang fra Kassel. Der var kommet en i en Henschel HS16 som vi også skulle følges med.

Vi kørte ned over Marburg mod Frankfurt. Ved restestationen Wetterau kom der 3 til der skulle med. Og jeg fandt ud at vi undervejs skulle hente et par stykker mere. Til sidst var vi 11 lastbiler der fulgtes ad.



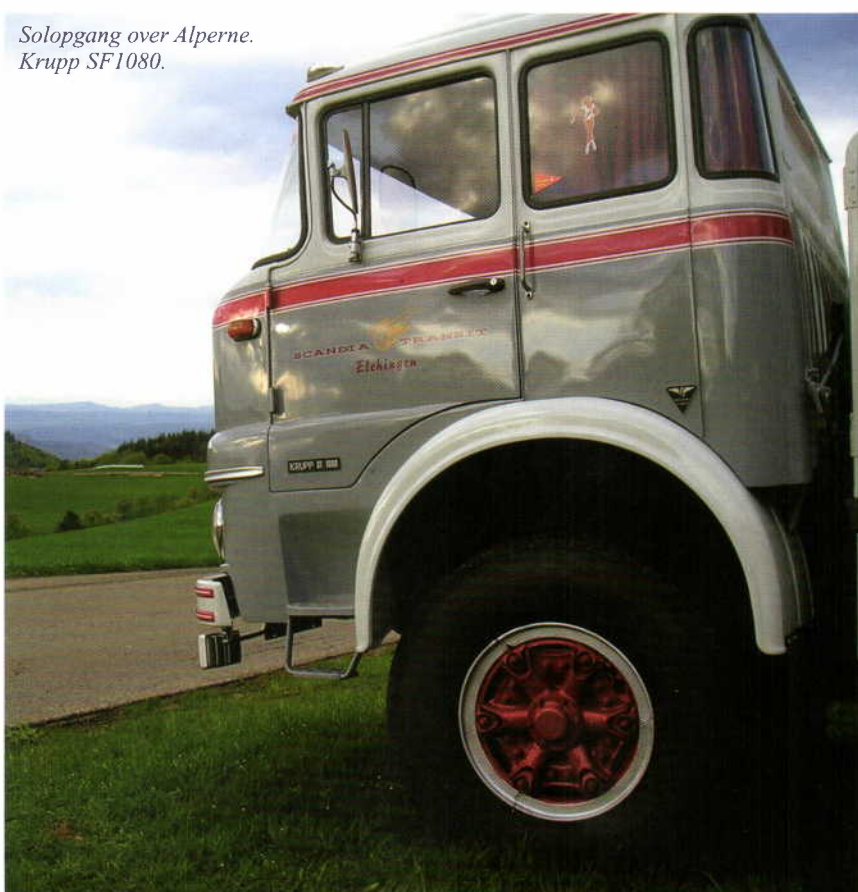


*Feldberg-passet på den gamle vej. 1233 meter over havet.*

Vi ankom til pladsen hvor træffet skulle være ved 18-tiden og der var allerede kommet en del andre lastbiler. Efter at have sparket lidt dæk og fået snakket en del med de andre gik vi ned på det lokale Gasthaus for at spise. Jeg havde taget nogle gamle kort med og det morer dem meget da jeg fortalte at når mine kammerater og jeg kører ture i de gamle lastbiler så kører vi selvfølgelig ad de gamle veje, og når vi er i Sverige kører vi i venstre side af vejen for det gjorde man jo dengang. Der var et Europa-kort fra 1955, et kort over de tyske motorveje fra 1951 og et turistkort over Schwarzwald/Bodensee fra engang i begyndelsen af 60'erne.

Lørdag morgen ankom de sidste og der var i alt 105 lastbiler og et par busser. Sidst på formiddagen skulle vi ud på en køretur. Der var simpelthen så skønt dernede, træerne var lige sprunget ud og solen skinnede fra en skyfri himmel. Pladsen vi holdt på ligger i 900 meters højde og på hele køreturen gik det op og ned ad små bjergveje. Det var hårdt arbejde, jeg skulle hele tiden styre, skifte gear og der skulle jo også

*Solopgang over Alperne.  
Krupp SF1080.*







Uden servostyring og retarder kommer man på hårdt arbejde i sådan en Kaelble.



Dieter og Georg planlægger allerede næste års træf.



Så er der startet op og de første er kørt.

lige tages nogle billeder i farten, så jeg havde nok at gøre. De laver ikke løbene som vi gør herhjemme med små opgaver undervejs. Det ville også være helt umuligt med så mange lastbiler på de små veje.

Lidt efter middag kom vi til en anden stor plads hvor man kunne få lidt at spise og sparke lidt mere dæk. Jeg mødte så mange søde og rare mennesker og de var alle forundret over at jeg havde taget den lange vej kun for at deltage i dette træf.

Efter middagsmaden skulle vi tilbage til pladsen hvor vi var startet fra. Stefan Klecha, som kørte i en Volvo N1220 bjærgningsbil, kunne ikke starte. Fordi når man parkerer ned ad bakke render dieselolien frem i tanken og trykket i sugerøret bliver for lille så den ikke kan suge ordentlig. Vi fik den udluftet og kom af sted ned til tankstationen i Schopfheim. På vej ned ad bjerget blev

han ved med at dytte og det viste sig at være en kortslutning i hornkontakten. Da vi kom tilbage til pladsen gik snakken igen og jeg havde taget et par mapper med billeder af gamle lastbiler med derned og de blev studeret på kryds og tværs. Der var hele tiden nogen der lige skulle se hvordan lastbilerne så ud i Danmark førhen, og pludselig opdagede jeg at de andre var gået ned på den lokale for at spise. De havde siddet og ventet i en time på mig, men jeg var jo faldet i snak.

Klokken blev hen ad 2 om natten inden vi kom i seng. Men det var en skøn aften, fuldstændigt stjerneklart, og der var hverken lyde eller noget lys, men fuldstændig ro og 10.000 stjerner på himmelen.

Søndag formiddag var det tid til at pakke sammen og vende næsen nordover. Bjærgningsbilen manglede strøm og ville ikke starte og hele turen hjem måtte vi ind og rode lidt med den for

at holde den kørende. Vi skulle have en Opel Blitz med hjem til Kassel på Michaels trailer, og de der kørte med den skulle med Michael og mig. Så jeg havde selskab på hjemturen. Et par af de andre havde fundet ud af at det med at køre ad "gammel vej" skulle prøves. Vi tog B317 til Freiburg og det var noget af en tur. Vi kom på over et pas i 1.233 meters højde, og nu havde jeg en til at tage billeder, så jeg kunne rigtig nyde turen og nøjes med at køre bilen.

Vi var kun 4 lastbiler der fulgtes hjem, og ved Wetterau drejede de to fra og Michael og jeg samt vores passagerer fortsatte alene mod Kassel. Vi var i Kassel ved 10-tiden om aftenen og skulle lige læsse Opelen af og sige pænt farvel inden jeg kunne komme i seng.

Mandag morgen kørte jeg så mod Danmark i min personbil efter en fantastisk weekend blandt en masse søde og rare mennesker, og hvor var der mange forskellige lastbilmærker. Her i Norden er det mest Scania og Volvo man ser til lastbilstræf. Men her var der Büssing, Henschel, Kaelble, Saurer og MAN, blot for at nævne nogen. Nu er der indkøbt en ny sparegris så vi til næste år kan være på forkant med udviklingen i den finansielle verden. For til Schwarzwald det vil jeg.

PS: En Volvo F89 CH230 er en speciel model bygget til det schweiziske marked. I Schweiz har man nogle veje hvor maksimalbredden på lastbiler er 2,30 m. Derfor blev der bygget nogle smalle modeller. Volvo F88 og F89 udgik af produktion i 1977 da Volvo F10 og F12 blev lanceret. Men CH230 modelerne var i produktion indtil 1979.





## Jørgen Bøgeholdt

**Et af vore medlemmer er ikke mere. Den 7. maj måtte Jørgen Bøgeholdt Jensen bukke under for den kræftsygdom, som i de seneste år havde plaget ham.**

Jeg ville egentlig også have skrevet præget ham, men jeg vil alligevel påstå, at kræften mere plagede ham end prægede ham. Jønne – som han blev kaldt blandt nære venner – var nemlig meget åben og afklaret omkring sin sygdom. Når man mødte ham, og den kridhvide manke endnu engang var blevet erstattet af små dun på hovedbunden, fik man ofte en munter kommentar om, at ”ja, nu ligner jeg også John Nielsen” med tydelig reference til en af de mange danske racerkørere, som han havde fulgt på tæt hold rundt omkring i verden.

Jørgen holdt humøret højt, indtil sygdommen i de sidste måneder for alvor tærede på ham. Det er nok også derfor, at det alligevel kom som et slag for mange af os, da vi fandt ud af, at hans dage var talte.

Jeg har altid oplevet Jørgen som en positiv person, lige fra vores første møde engang i Nyborg i slutningen af firserne og frem til vort sidste i november, hvor han – atter med dun på toppen – var til stede, da jeg præsenterede den seneste jubilæumsbog, som jeg havde skrevet for Dansk Automobil Sports Union. Netop i denne organisation havde Jørgen haft en særdeles aktiv rolle. I en række år var han ansat sekretær for et af sportsområderne, og han formåede på fremragende vis at adskille rollerne som embedsmanden, der skulle administrere nogle firkantede regler, og privatpersonen, som havde sine egne meninger om tingene.

Selv var Jørgen nærmest født ind i motorsporten. Hans far var Arnold Jensen, der i efterkrigsårene kørte på Amager Travbane og andre baner i Skandinavien med sin Nordisk Specialracer (Red.: og før den den sjældne 1932 2-dørs, 4-personers Ford V8), som Jørgen i øvrigt blandt flere andre ting bidrog med billeder af, da jeg i efteråret skrev min føljeton om racertransportere (og hvor det i den forbindelse også blev til flere underholdende og lærerige telefonsamtaler, hvor Jørgen fortalte om den tid, der var). Som Roskilde-knægt var han fast mand ved lægterne på Roskilde Ring, men selv om det primært var på det organisatoriske, fotografiske og rapporterende område, at han siden havde sin tætte berøring med sporten, blev det også til aktiv deltagelse i sporten.

I en periode kørte han således manøvreprøver i en Datsun 100A, men i de senere år var det på det personlige plan den historiske del af sporten, der trak. I 2006 fik han således – i en alder af 62 år – sin debut som bane-kører på Ring Djursland, hvor han var til start i en 29 år gammel Royale RP24 fra Formel Ford-klassen.

Desværre blev det begrænset, hvor meget Jørgen fik lov til at pleje sin interesse for de historiske biler i almindelighed og sin Lotus Elan i særdeleshed. Omstændighederne indhentede ham alt for tidligt. Som en racerkører, der ved det Le Mans, hvor han i mange år var fast journalist og fotograf, må udgå søndag formiddag. Selv om han skulle have kørt mange flere omgange og have oplevet det ternede flag forude.

Æret være Jørgen Bøgeholdt Jensens minde.

Morten Alstrup





## Ny særudstilling i Nærum

Søndag den 10. maj åbnedes den ny særudstilling på Sommers Automobil Museum. Med Sir William Lyons som tema.

Til stede var Lyons' barnebarn Michael Quinn, der er servicedirektør for London-forhandleren af Jaguar og medlem af bestyrelsen for Jaguar-museet i Coventry. Han deltager selv med Jaguar i internationale løb for historiske biler.

Udstillingen omfatter museets samling af biler af mærkerne Swallow, S.S. og Jaguar, suppleret med lånte køretøjer.

Blandt andet et par af de motorcykel-sidevogne, der var begyndelsen til det hele. Afdelingen for sidevogne blev solgt fra lige efter krigen, men forinden var der blandt andet blevet leveret mange tusinde til den britiske hær. Se i øvrigt artiklen i aprilnummeret af Veteran Tidende.

Foto: OER







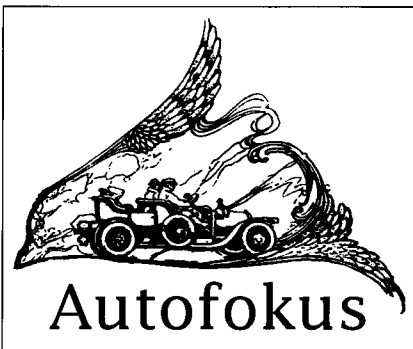
## Fra Fotoalbummet - eller BeringsBilBilleder 5

Kom maj du søde milde, gør skoven atter grøn. I vore dage sker det i april; men for 35 år siden var det i maj.

Her er vi på vej til starten på Nordsjællandsløbet den 25. maj 1974. Løbet var mange år derefter et fast indslag i løbskalenderen i sommerens sidste del. Men det begyndte som et forårsløb. Arrangørerne var Hanne og Niels Jonassen. Albumbilledet er taget i Tokkekøb Hegn eller Store Dyrehave på vej til start i Hillerød om formiddagen. Fugtigheden hænger endnu mellem træerne; men solen kom frem op ad dagen. Om et øjeblik overhaler vi en Citroën fra 1920'erne, der har samme ærinde som vi.  
pb



*Du, her står, at veteranbilklubbens medlemmer er meget velklædte!  
- Ja ja, i blå kan man komme overalt!*



### En 70-årig taler ud

Björn-Eric Lindh er en af Sveriges ypperste motorhistorikere, der har spillet på mange andre strenge. Han har i mange år været foregangsmand inden for den svenske veteranbilhobby, stiftet klubber og rigsforbund, engageret sig i internationale spørgsmål inden for området, været redaktør af bilhistoriske tidsskrifter, skrevet bøger om Scania, Saab og Volvo, som er oversat til otte sprog, sammen med sin kone har han drevet en motorhistorisk boghandel i Stockholm gennem mange år, arrangeret entusiastrejser, rallyer og forhandlinger med myndigheder og i øvrigt vundet et hill climb i Sydafrika i en Ford T.

I anledning af at have rundet 70 år og nu drosler ned på aktiviteterne udtaler han sig til det svenske Nostalgia (6/2009) om fremtidens trusler. Det drejer sig blandt andet om reservedele til de mere moderne biler, som bliver gamle og skal bevares, fordi der bliver færre og færre bilopbyggere, hvor man kan finde dele. Han er også bange for restriktioner, således at man ikke kan køre i byområder, hvis bilen fx ikke har katalysator eller bruger for meget benzin. "Selvfølgelig må vi alle påtage os vort ansvar for miljøet" siger han, "men det er også vigtigt at bevare funktionsdygtige repræsentanter for såvel bilens som øvrige samfærdselsmidlers udvikling."

### Halvtredserne for evigt?

Vi bliver 'hinsidan'. Classic Motor (5/2009) beskæftiger sig på lederplads med, om vores hobbyer nu også er de ting, vi beskæftigede os med som børn. Eftersom tiden går, bliver der stadig færre, som husker 1920'erne, 1930'erne og 1940'erne. Og hvad skal der ske med ting og sager fra 1950'erne og 1960'erne. Redaktøren selv husker af gode grunde intet fra 1950'erne. Folk i fyrrerne gør heller

ikke, men hvorfor er der så mange 18-årige, der har 'købt' hele 'pakken' med tøj, musik, køretøjer m.v. fra det forjættede årti. Hvad kan det bero på? spørger redaktøren, og svarer selv, at det handler om, at der dengang fandtes en mængde forskellige fabrikker, som fremstillede biler, motorcykler og knallerter.

I modsætning til i dag, hvor den samme bundplade stort set bruges til forskellige biler snart sagt over hele verden. I halvtredserne var engelsk bilindustri på vej op igen og i Vesttyskland fandtes et hav af små bil- og motorcykelfabrikker. Frankrig havde flere mindre mærker foruden de tre store: Citroën, Peugeot og Renault. Og FIAT havde endnu ikke opkøbt alle italienske bilmærker. Hjemme i Sverige var Volvo og Saab stadig svenskejede og man havde tohjulede som Husqvarna, Monark, NV, Rex, Svalan og Apollo. Så hvis man begynder at interessere sig for veterankøretøjer, er halvtredserne et udmærket sted at begynde. Masseproduktionen gør, at køretøjerne ikke er så eksklusive som de ældre, men der fandtes mange små firmaer, som gjorde antallet af varianter nærmest uendeligt. Der findes både biler og motorcykler, der stikker ud fra mængden, fra den tid. Køretøjer med karakter og særpræg. Samtidig var teknikken forholdsvis enkel. Materialerne var jern, gummi og træ. Bevares, plastik havde holdt sit indtog, men selv det kan man jo renovere.

Halvtredserne er også perioden efter et dystert fyrrerne med Anden Verdenskrig, rationeringer og generel mangel på alt. I halvtredserne begynder man at se fremad. Så halvtredserne kommer til at leve længe endnu, slutter Thomas Sjölund.

### Støtte til bilindustri

Dagbladet Information beskæftigede sig 15/5 med frygten for den spirende globale protektionisme, blandt andet i form af støtte til bilindustrien. Ifølge Verdensbanken har industrilandene i det sidste årstid statsstøttet deres bilindustri med 48 mia. dollars eller ca. 265 mia. kr. Den store synder er USA med over 20 mia. dollars til GM og Chrysler, men disse indgreb tjener kun til at forsinke reduktionen af overskudsproduktion og kan i værste fald føre til lukning af mere effektive bilfabrikker i udviklingslandene, hed det i en barsk kritik fra Verdensbanken.

### Volvo på vej til Kina?

Samme kilde mener at det kinesiske firma Geely Automobile Holdings bliver den nye ejer af Volvo personvogne. Siden krisens begyndelse har Ford solgt Aston Martin, Jaguar og Land Rover og har således kun Volvo tilbage i sin Premier Automotive Group. Ford købte Volvo i 1999 for \$ 6,45 mia. og nedskrev i januar 2008 værdien med en tredjedel efter en intern vurdering af mærkets fremtidsudsigter.

Til det kan vi tilføje, at Aston Martin gav overskud i 2008 for første gang i femten år og stiller op i Le Mans i 2009. Land Rover ser fortrøstningsfuldt på fremtiden i nyt indisk ejerskab. Det samme gør Jaguar, som stiller op i Le Mans i 2010 gennem Paul Gentilozzis Michigan-baserede Rocketsport. Nu mangler vi bare, at kineserne har krudt nok at proppe i Volvo, hvorefter Ford i en sikkert meget intern vurdering om mærkernes fremtidsudsigter kan se sig selv i spejlet og spørge hvad pokker, der egentlig gik galt. Dyrt må det have været.

### Puccini på hjul

Succes med operaer som La Bohème, Tosca, Madame Butterfly satte den italienske komponist Giacomo Puccini i stand til at blive en af motoriseringens mest ivrige pionerer. Fra 1901 til sin død i 1924 ejede og kørte han ifølge The Automobile (4/2009) fjorten forskellige biler:

- 1902 Clément 8 hk tonneau
- 1904 de Dion Bouton Populaire, 10/12 hk
- 1904 Fiat 60 hk
- 1905 Isotta Fraschini 14/22 hk
- 1905 La Buire double phaeton, 16 hk
- 1906 Sizaire et Naudin
- 1906 La Buire Landulet, 40 hk
- 1907 Isotta Fraschini Tipo 28, 35 hk
- 1908 de Dion Bouton
- 1910 Itala torpédo
- 1915 Fiat Tipo 3
- 1920 Fiat Tipo 501
- 1923 Lancia Trikappa torpédo
- 1924 Lancia Lambda

### Arbejdsløse bilforhandlere

GM har opsagt 1.124 fortrinsvis små og mellemstore forhandlere ifølge auto-news.com.

*Claus Frausing stillede skarpt på den automotive verden.*





# KONKURRENCEN

Denne gang er vi tilbage i september-oktober 1948, da der var en stort anlagt britisk udstilling herhjemme. Der var blandt andet udstillet biler i Odd Fellow Palæet i København og så vidt jeg husker større køretøjer, som lastbiler og (dobbeltdekket) busser, på Christiansborg Ridebane.



Vi skal have at vide hvilket bilmærke, man ser på billedet. Importøren er nummer to fra venstre i baggrunden, der ser på fotografen. Nummer fire, som tygger på sine briller, er såmænd daværende britisk handelsminister, senere premierminister, Harold Wilson. Kan nogen genkende flere personer? Sandsynligvis en britisk ambassadør og en handelsattaché.

Men altså bilmærket, og det er ikke det hvis navn står på væggen. Løsninger sendes direkte til redaktionen.

Bilen på konkurrencebilledet sidst var en Hotchkiss. Et særdeles velrenommeret fransk mærke med en lang historie, der desværre sluttede for mange år siden.

Fabrikken blev grundlagt i 1867 og lavede selvfølgelig dengang ikke biler, derimod kanoner, derfor de to korslagte kanonløb i bilernes kølermærke.

Amerikaneren Benjamin Berkeley Hotchkiss var udvandret til Frankrig, hvor navnet fik stumt H og tryk på sidste stavelse (der kom forøvrigt senere også et fransk dækmærke med det for franskmænd endnu mere u-udtalelige navn Hutchinson).

Chefen for fabrikken i Saint-Dénis uden for Paris var fra 1914 til 1950 britten Henry M. Ainsworth. Han havde under Første Verdenskrig åbnet en filial i Coventry, hvor der blev lavet Hotchkiss maskingeværer og fra 1920 motorer til Morris, der i 1923 overtog fabrikken i Coventry.

Fabrikationen af Hotchkiss biler begyndte så tidligt som i 1903. Herhjemme er bevaret en fin Hotchkiss fra tyverne hos Aage Louring på Jysk Automobil Museum.

Den eneste Hotchkiss i DVK's køretøjsliste er Hans Willadsens licensfremstillede Willys Jeep fra 1957. Det var også



noget af det sidste fabrikken lavede, inden bilproduktionen helt ophørte.

Herhjemme kørte i efterkrigsårene en del meget fikse, små Hotchkiss lastbiler, mærket var repræsenteret af firmaet Leon Jørgensen. De havde en karakteristisk, nuttet kølerhjelm, der ragede noget ud over forakslen. Derimod meget få personbiler; om Leon Jørgensen havde indført den på billedet er uvist. Redaktøren husker fra først i 1950'erne en enkelt i det københavnske gadebillede, den havde fået kølergitteret udskiftet med noget perforeret plade, formentlig efter en skade.

Bilen på billedet blev i Tulpen Rally 1951 kørt af ægteparret P. A. og fru I. M. Andersen - hvem var de? De deltog tilsyneladende også med Hotchkiss i et skandinavisk rally eller måske flere. I det hollandske Tulpen Rally blev de nr. 59.

Veteran Tidendes sportsredaktør Morten Alstrup vil, som han udtrykker det, med 98 procents sikkerhed lægge hovedet på blokken på at P. A. Andersen må have været den københavnske trælasthandler Preben Andersen, der tidligere i 1951 netop i en Hotchkiss havde været tilmeldt Rallye Monte Carlo sammen med en G. S. Binau-Larsen. Året før var de tilmeldt Monte Carlo i en Citroën, og han deltog i det hele taget i flere udenlandske rallyer med skiftende biler og codrivere. I 1952 var Preben Andersen tilmeldt Tulpen Rally i en Citroën sammen med Ewald Rasmussen.

Preben Andersen købte senere en Mercedes-Benz 300 SL »Mågevinge«, som han også kørte rally med. Han var også manden bag Scuderia Palan.

Der har været tale om den ene af de to Hotchkiss-typer, der fik et modelforløb parallelt med Citroëns mere udbredte Traction Avant fra midt i tredverne til

hen mod 1950. En 20 CV model 636 med en 6-cylindret, topventilet motor med 95 hk. Det var ganske meget dengang, den fik også en dobbeltkarburator. Den mindre var en 13 CV model, 4-cylindret på 2.3 liter.

De var ikke alene klassiske i deres formgivning, men også fremragende biler med en enestående sejrliste i Monte Carlo rallyer. Det blev i 1932 og 33 vundet af Vasselle i Hotchkiss, i 1934 af Gas og Trevoux, i 1939 af Trevoux og Lesurgue, som da delte førstepladsen med en Delahaye, i 1949 igen af Trevoux og Lesurgue og endelig i 1950 af Becquart og Secret.

Efter krigen forsøgte Hotchkiss sig sideløbende med at produktionen af førkrigsmodeller fortsatte med en avanceret og sikkert glimrende forhjulstrukket model, som var konstrueret af den gamle rotte Grégoire. Med en 2.2 liters boxermotor og aluminiumskarrosseri i en smart formgivning. Salget gik ikke, og det gjorde heller ikke forsøg med en ny sedanmodel ved navn Anjou og en Anthéor cabriolet. Ainsworth lod sig pensionere, familien Peugeot trak sine penge ud af Hotchkiss og i 1954 blev Hotchkiss sluttet sammen med de ligeledes skrantende i forvejen sammen-sluttede fabrikker Delage og Delahaye. Derefter skiftede ejerskabet flere gange. Som sagt bestod den sidste produktion af personbiler i licensfremstillede Willys Jeeps. Der blev lavet militærkøretøjer til 1967 og lastbiler til 71. Så var det slut. Ny regler for beskatning af stærke motorer havde forlængst taget livet af de sidste franske luksusmærker.

I bilhistorien vil Hotchkiss leve som navn på en bestemt konstruktion af bagtøjet.

Med pinsen er fristen for vores aflevering af juni-nummeret til trykker rykket frem, derfor må afsløringen af månedens vinder vente til næste gang.

Så er det på tide at vedgå at redaktøren igen sidste gang rodede noget rundt i kendsgerningerne, da jeg skrev at motoren i den mindre Chrysler-model sidst i tredverne var den samme som i Terraplane, al den stund at Terraplane jo hørte til hos Hudson.

oer



## PASSIONISTKØRETUR

**Torsdag den 6. august 2009 kl. 16.30**

Mødested: »Åsebakken«, p-pladsen på Høsterkøbvej vest for Høsterkøb (Krak 86, K6-7).

Ingen tilmelding.

Uformel og afslappet køretur på ca. 35 km for passionister og andet godtfolk.

Køreturen er optakt til klubmøde i Nærum og slutter dér med evt. spisning af medbragt mad eller købt, f.eks. pizza købt på Nærum Hovedgade.

Med venlig hilsen  
Arendse & Leif Fortmeier

## Thy løb 7.-8.-9. august

Vi mødes kun Ford T igen til løb på Thisted vandrehjem hos Tina og Bjarne, Kongemøllevej 8, Skinnerup. Det er ca. 4 til 5 km. nord for Thisted ad hovedvej 26 til Hanstholm. Vi mødes fredag den 7. inden kl. 18.30 til aftensmad på vandrehjemmet, senere kaffe og lagkage som Tina og Bjarne giver. Lørdag kl. 8.00 morgenmad, hvor vi smører vores frokost. Kl. 9.00 starter Thy turen som Jens og Harald har tilrettelagt. Kl. 18.30 er der festmiddag. (Bjarnes bøl) derefter hyggeligt samvær.

De som ikke bor på vandrehjemmet, men ønsker at spise med lørdag, husk tilmelding. Søndag 8.30 morgenmad, hvor madpakken smøres. Afgang 9.30 igen aftensmad 18.30 hos Tina og Bjarne.

Mandag 8.00 morgenmad, hvor madpakken smøres. Så går turen til Samsø, som Elin og Ole Frandsen står for. Overnatning pr. nat 400 kr. pr. par. Morgenbuffet 50,00 kr. Selvsmyrt madpakke 40,00 kr. 1 ret aftensmad, tag selv bord 70,00 kr. Bjarnes bøl 70,00 kr. Husk sengelinned-håndklæder.

De som ønsker at tage med på turene møder op henholdsvis kl. 9.00 og 9.30.  
Hilsen Jens og Harald.



## DANSK VETERANBIL KLUB Mødested Egersund - Bliv pilot for en aften



Torsdag den 25. juni har vi mulighed for at komme ind på flyvestation Skrydstrup og få en rundvisning omkring Fighter Wing og F-16 jagerfly.

Samlingssted Skrydstrup Kirke kl.19.00 hvorefter vi kører samlet i vores veteranbiler ind på flyvestationen. Der kan eventuelt laves en opsamling af biler i Åbenrå (Under Sejlet) med afgang til Skrydstrup kl.18.15.

Alle er velkomne.

Tilmelding senest den 22. juni til Erik From, Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå  
Tel.: +45 74 62 53 61 / +45 29 66 98 47 / e-mail.:erik.kef@webspeed.dk





# Ølstykke Veteranbil & Mc Klub

Inviterer til:



## Fjordløbet 2009

der køres fra Græstedgård i Ølstykke

### Søndag den 6. september

Løbet er på 96 km. og køres fortrinsvis på de små hyggelige veje i Nordsjælland og er åbent for alle køretøjer fra før 1974. - Køretøjet deltager gratis.



Undervejs er der indlagt poster med simple opgaver der skal løses.



På én af posterne vil der blive serveret en let frokost med drikkevarer.



Deltagergebyret er kr. 100,00 pr. person over 15 år og Kr. 20,00 for personer under 15 år.



**Tilmeld dig på: [www.vbmc.dk](http://www.vbmc.dk).**

Yderligere oplysninger på 4678 9146 / 4717 8826

Max. 80 køretøjer



**Biler**  
på Lerchenborg  
15. - 16. august 2009

#### Indbydelse

#### Biler på Lerchenborg søndag d. 16. august

Lerchenborg Slot og Dansk Veteranbil Klub indbyder til løb og biludstilling.

Åbent for alle biler og motorcykler over 35 år.

Kl. 0900 møde til morgenkaffe og basser.

Kl. 0930 førermøde derefter løb i omegnen af Lerchenborg slot.

Kl. 1200 - 1230 Ankomst tilbage på Lerchenborg med efterfølgende opstilling af

deltagende køretøjer foran slottet. Derpå frokost mod betaling.

Der er efter frokost gratis adgang til hele udstillingen og parken for deltagerne.

Afslutning kl. 1700 (arrangørerne ser helst at køretøjerne først kører hjemad kl. 1700)

Tilmelding:

Navn: .....

Adresse: .....

Køretøj: .....

Antal deltagere der ønsker at købe frokost: .....

Tilmelding senest 1/8 til:

Ole Poulsen, Bursøvej 33, 4930 Maribo tlf. 40 444 666

Mail: [ole.poulsen@veteranbilklub.dk](mailto:ole.poulsen@veteranbilklub.dk)

NB Ved hele arrangementet er det "kun" frokost man betaler.

Senest ugen før vil deltagerne modtage info om mødested og alt det praktiske.



## BILER SÆLGES

**Austin Healey 100/6 BN6 1959.** Åben klassiker, klar til den forestående sæson. Flot renoveret Big Healey. Ivory White med sort kabine. Meget velkørende med fantastisk lyd. Bilen er unikt original med 100 % matching numbers i. h. t. certifikat fra Motor Heritage Trust. Overdrive, mange nye dele, f. eks. tonneau mm. Billeder kan fremsendes. Lev. nysynet. Danmarks billigste AH? Pris 249.000 kr. Kun seriøse henvendelser. Evt. bytte med Porsche 911 coupe.  
Carsten Filtenborg, tlf. 30758958 fh@bolig.dk

**Volvo Amazon HGV 1966.** Hvid herregårdsmodel med B20 motor og elektrisk overdrive. Skal synes. Teknisk i orden, men rust skal laves. Gearkasse med overdrive nyrenoveret. nye ventiler mm. Pris 40.000 kr.  
Morten V. Petersen, 6893 Hemmet, tlf. 24422340 mvp@viumhus.dk

**Chevrolet Belair 1964.** Kongeblå. Meget velholdt, original i lakken, indtræk, tæpper og forkromning. Pris 245.000 kr.  
Poul Hedegaard, Slotsherrensvej 132 F, 2720 Vanløse, tlf. 38744060

**Dodge A108 Sportmaster 1970.** Aut. 225" R6 isoleret, benzinfyr, 2 sovepladser, km. r50.000. kr. 52.000. **Daimler Sovereign 1972.** Aut. Km. 125.000. Fuldt Webasto foldetag. Kr. 25.000 + afg. **Volvo 164 1970.** Aut. Synet 09/08, brugsstand, kr. 17.000. Indreg. på nr.plader.  
Hans Løkke, Svansbjergvej 2, 4681 Herfølge, tlf. 27215735 hansloekke@gmail.com

**Volvo 1800 ES 1973.** Rød med flot, hel læderkabine, import fra USA, har ikke kørt i 15 år. Opbevaret i tør hal. Minimal rust (batteribund, kant u. bagklap, panelspidser), flot krom. U. afgift, told og moms betalt. Pris kr. 35.000.  
Poul Christiansen, tlf. 48170081 - 27142905 poloja@post9.tele.dk

**Vauxhall Chevette 1980.** velholdt, skal synes. Pris kr. 8.000.  
Knud Jørgen Michelsen, tlf. 20842296 opstaldning@stenholt-ridecenter.dk

**Opel Commodore B Coupé 2,5 aut.** 1973. Dansk bil, meget lidt rust, mest lidt anløben i kanterne. Kører og skifter

fint, har stået 4 år i tør garage. Hel og komplet bil der er let at syne. Soltag. Indtrækkerlidtslidt, men komplet. Mange ekstra dele medfølger, blandt andet: GS-instrumentpanel, dashboard m. ur, 2,8 HC motor m. dobbeltkarburator og aut. gearkasse, 2 stk. 2,5 motorer med manuelle gearkasser, rustfri forskærme, GS-emblemer, 5 stk. 14" Opel Monza-alufælge, 4 stk. 14" "Diplomat" alufælge, bagtøj m. kardan, komplet servostyring, etc. Ring for nærmere aftale. Bilen står på Sjælland og kan køres på prøveplader. Pris kr. 15.000.  
Johan Krohn Carl, tlf. 26208039 ranchofever@hotmail.com

## BILER KØBES

Tilbud ønskes på **Volvo Amazon 1968** med automatgear.  
O. Byskov Hansen, Lemvigvej 108, 7620 Lemvig, tlf. 97889455

## DELE TIL BILER

Komplet forbro med hjulnav/bremsetromler og støddæmpere til **Opel Kadett 1968-73** med tværliggende bladfeder.  
Bent A. Thomsen, Sundkrogen 31, 6400 Sønderborg, tlf. 74486216

Købes: Til **VW Type 1** værktøjssæt i pose, Tekno bilaer, VW brochure, blomstervase, emaljeskilte, Kør Godt tidsskrift, hjulkapsler og aftrækker.  
Jan Martinsen, Thoresvej 15, Thurø, 5700 Svendborg, tlf. 24443592

**MB 300 "Adenauer"** dynamo, nr.pladelygter, forr. blink, div. eldele o.a. **Opel GT** renov. aut. gearkasse til 1900 motor + renov. køler m. olie køler. 1.500 kr.  
H. H. Mors, Goldschmidtsvej 21, 2000 F, tlf. 28286170

**Austin 10** motor, delvis adskilt, 1.000. Per Jensen, Parkvej 32, Dianalund, tlf. 57805710 rpj@live.dk

Dæk til bl. a. Ford T - 2 stk. nye **Dunlop Cord 30" x 3½"** med Chevron mønster.  
Tlf. 45814466 eller se dem på www.naturligstevis.dk

**Pontiac 1926-1945.** Nye og brugte motordele, tændingsdele, kardanled, knæled, lejer, pakninger, sæder, loftstof,

dør inderpap og meget mere. 4 stk. dæk med slanger 475/500-20".  
Poul Arne Christensen, tlf. 40272930 poularne@email.dk

**Volvo 1979, B 28E** motor komplet, ikke kørt i 4 år, kr.500.- B20A kørt 148000 km. med M40 gearkasse kr. 1500,-, renoveret B20E topstykke kr.1500,-. Mange brugte dele til 240/260 sælges billigt.  
Poul Christiansen, tlf. 48170081/27142905  
mail: poloja@post9.tele.dk

## MOTORCYKLER SÆLGES

**Peugeot 109 S 1934,** firtakter, pænt restaureret, køreklar - en flot gammel cykel - uden afgift. Pris kr. 17.900.  
**Terrot VM** fra 1935, 100 ccm, i helt original stand og køreklar - en sød lille cykel, der vil pynte i enhver samling. Pris 8.900.  
Kr. Korsgaard, tlf. 60899069

**Nimbus 1953** med Acab sidevogn og vindskærm. Meget pæn og velholdt. Pris kr. 62.000.  
Knud Jørgen Michelsen, tlf. 20842296 opstaldning@stenholt-ridecenter.dk

**Honda 550 Four K 1978,** mørkebrun, original stand, u. plader. Pris kr. 12.000.  
**Honda CB 650 1983,** med afgift, Metallic blå, velkørende, u. plader. Pris kr. 18.000.  
Christopher Clay, tlf. 21225544 clay2@pc.dk

## DIVERSE

**Opbevaringsplads,** ledige langtids/fierårs pladser i tør og frostfri garage tilbydes. OPris fra 1.800 kr pr år. Vinteropbevaring er også mulig.  
Poul Arne Christensen, tlf. 40272930 poularne@email.dk

Jeg søger oplysninger om **Horch 853A** sportscabriolet med karrosseri fra Gläser i Dresden. Indreg. med K 374. Har tilhørt Aage Bang (pelse), og jeg har set fotografi af den fra ca. 1949. Ved nogen hvad der er blevet af dette køretøj?  
Orla Wittrup, tlf. 44482177 owi@webspeed.dk





#### TIL SALG



#### BMW 2500 1975

Særdeles velholdt og restaureret. Beskrivelse overflødig. Den er gennemført flot. Synet april 2009. Flere billeder kan mailles.

Pris 105.000 kr.

Thomas F. Jensen, Strandgade 41, Helsingør, tlf. 42762906

#### TIL SALG



#### TRIUMPH TR3

En af de sidste "rene" TR3'er, totalt gennemrestaureret fra A til Z. Har 4 gange vundet concours d'élégance som den flotteste og mest originale Triumph i Danmark. Masser af ekstraudstyr. Priside 250.000 kr. Det er mindre end de 6 års restaurering har kostet uden medregnet arbejds løn. Dokumentation samt billedmateriale kan fremvises. Se evt. også forsidefoto i Veteran Tidende februar 2003.

Jørn Walsøe, tlf. 86174860 - 60727823

#### TIL SALG



#### MERCEDES 250 SL 1967

74.700 miles. Importeret fra Californien i 1999, sidst synet i 2007. Bilen er omlakeret i oprindelig farve i USA, men er ellers velholdt og i original stand. Ny udstødning. Hulrumsforsegling og en nænsom undervognsbehandling er foretaget i 2008. Følgende medfølger: Hardtop, vindafviser, originalt værktøj, brugermanual, brochurer og reparationshåndbog og nogle reservedele. Diverse bøger og klubblade fra den tyske Pagode-periode kan medfølge.

Pris kr. 265.000.

Jørn Gaardsvig, tlf. 86988883 susanneogjoern@email.dk

#### TIL SALG



#### PORSCHE 356 1966

Stand over middel, nylakeret, sportssæder. Importeret i 2007 fra Californien. Fremstår original. Km. ca. 100.000. Sidste syn 9/2007. Kr. 195.000.

Paw Kim Olsen, Engvej 43, 3330 Gørlose, tlf. 22285310 paw@gorlose-el.dk

#### TIL SALG



#### MORRIS MASCOT SPECIAL 1000 1979

I fin stand og kører godt. Radio og stofindtræk. Samme ejer i 23 år og løbende vedligehold. Helt original og er kun brugt som andenvogn lejlighedsvis. Speedo. 69.000 km. Sidste syn 6/2007. Forhandlingspris 39.000 kr.

Tlf. 20201047 tholm@stofanet.dk

#### TIL SALG



#### TRIUMPH TR3 1959

Fra USA. Rød. 0 km. Synet og toldsynet og klar til indregistrering. Et rigtig pænt eksemplar af en TR3. Alt i god stand. Førpris 148.000. Nu forhandlingspris 128.000 ekskl. afgift (kr. 7.295).

Tlf. 20201047 tholm@stofanet.dk

#### Opbevaring af biler m.m. i aflåst 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

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



## EFTERLYSNING

Denne Bugatti blev i 1955 købt af Erik Nielsen, som da boede i Paris. Den blev hjemført året efter og omtalt i en artikel i BT i november 1956. Erik Nielsen udførte en let renovering, hvor han fjernede den kølerkappe, som senere var blevet monteret. Bilen var i en årrække kendt i klubben, men blev omkring 1963 solgt til Sverige.

Jeg søger fotos af bilen i den udførelse som på ovenstående foto med kølerkappen, da jeg til dato kun har dette ene foto. Jeg har adskillige fotos af bilen med den genmonterede Bugatti køler, så det drejer sig altså om fotos fra før den tid.

Restaureringen nærmer sig sin afslutning og megen tid er gået med at spore både historien og at tilbageføre karrosseriet til den udførelse, som det fik ved omkarrosseringen ca. 1938.

Henrik Schou-Nielsen, tlf. 40110110 dc3@mail.dk

### Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen



**Reparation og salg af  
gl. autoradioer og tilbehør**

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk

Tlf. og fax 45 89 16 47

jf@vedbaekautoradio.dk

### P-PLADSER TIL VETERANBILER UDLEJES I BAGSVÆRD.

140 P-PLADSER (GARAGER)

50 MC-PLADSER

KAMERAOVERVÅGNING

AUTOVÆRKSTED

VENTILATION/UDLUFTNINGSANLÆG

ELEKTRISK KODEPORT

EL-UDTAG I BÅSE OG GARAGER

**INTRO-PRIS:**  
**KR. 500,- pr.md.**  
TIL ALLE MEDLEMMER AF  
DANSK VETERANBIL KLUB

KONTAKT: 35430806 / 28116635, LARS@TJ-GROUP.DK





## Veteranbiludstilling og Åben Have på Nebbegaard

Hver søndag kl.10 til 17 i sommerhalvåret.  
Fra juni til og med september holder vi åbent på  
Nebbegaard i Harløse ved Hillerød.

Viklit har en spændende samling af biler  
fra 1910'erne, 20'erne og 30'erne plus  
mange snurrepiberier i længerne.

Nye biler kommer hele tiden til -  
der importeres livligt fra bl.a. USA!

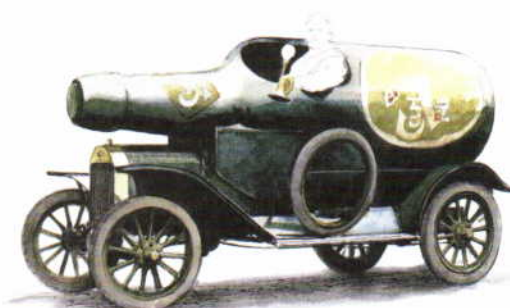
Haven er samtidig åben - en stor, stemningsfuld land-  
bohavede.

Her er en lille butik, hvor der bl.a. kan købes kaffe og  
kage, som kan indtages på gårdspladsen.

Velkommen på Nebbegaard  
entré 40 kr./ voksen, børn gratis.  
[www.nebegaard.com](http://www.nebegaard.com)

## Vel mødt i Holte Havn - et hyggeligt mødested!

( Vi serverer osse pilsner øl )



## HOLTE HAVN

Vejlesøvej 22 · 2840 Holte · Tlf 45 42 04 49



## SHIPPING.DK

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

Mere information findes på vores hjemmeside [www.shipping.dk](http://www.shipping.dk) under Oversø spedition, motor- & bådlogistik.

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





## Velkommen til nye medlemmer

Christina-Agnete	Blum	Christianshavn Torv 6, 5. th	1410 København K	2449 0449	Standard 8	1954
Thomas Friedrich	Jensen	Strandgade 41 B	3000 Helsingør	4276 2906	BMW 2500	1975
Sonny	Schouw	Slusevej 79	2300 København S	4083 0542	Chevrolet Camaro	1969
John	Andersen	Kongebakken 40 C, st. tv.	4000 Roskilde	4635 9307		
Henrik	Vestberg	Krageholmvej 7	4736 Karrebæksminde	2211 1191	Studebaker Silver Hawk	1959
Steen Højmark	Nielsen	Åhavevej 8	7200 Grindsted	5127 7546	Morris 1000	1967
Nina Rein	Dalsgaard	Bøssemagergade 34 A	3150 Hellebæk	2965 0824	Pontiac Firebird	1971
Jens Overgaard	Jensen	Tjele Møllevej 7, Vammen	8830 Tjele	2168 7718	Jaguar E-Type	1969
Martin Balch	Petersen	Slotsgade 25 B, 1. tv.	4800 Nykøbing F	5056 0970	Chevrolet Impala	1963
Per	Groth	Karen Blixens Vej 10	2960 Rungsted Kyst	4576 1977	Volvo 164	1970
Bo Millschou	Christensen	Gundesøllillevej 87	4000, Roskilde	46787892	Ford Thunderbird	1957
Kasper Våtevik	Sørensen	Transportvej 2	6900 Skjern	2896 9516	Fiat 500	1972
Yassin Adam	Bachiri	Heimdalsgade 45, 3.tv	2200 København N	2636 1660	Mercedes 220 D	1977
Christian Lau	Sorth	Gyldenstens Vænge 99	3600 Frederikssund	51282485	Porsche 924	1977
Brian Schou	Jørgensen	Høyersgade 18	9900 Frederikshavn	2423 5259	Chevrolet Belair	1958
Brian	Skaftø	Beatevej 8, 2. 3	2500 Valby	2329 2499	Austin 1100 Mk II	1971
Henrik	Olesen	Silkeborgvej 18	8653 Them	4088 5406		
Sune Højer	Jacobsen	Tvedvej 20	5700 Svendborg	2815 9294	Morris Marina	1973
Jan H.	Nielsen	c/o Postbox 449	3900 Nuuk, Grønland	002 9934 2300		
Jørgen Hobusch	Andersen	Vejlesøvej 55	2840 Holte	4542 3406	Morris 1000 Super	1969
Leif	Petersen	Brigadevej 19	6400 Sønderborg	7448 6834	Morgan Plus 8	1980
Leif Ole	Andersen	Ved Skoven 17	4300 Holbæk	3075 2603	Mercedes-Benz 280 SL	1971
Peter	Nielsen	Thistedvej 93	9400 Nørresundby	9817 0489		
Kimberby Sue	McCann	Linde Alle 11, 104, 1.sal	2720 Vanløse	2335 1035	FIAT 500	1968
Ras	Boesdal	Strandhusvej 15	8250 Egå	2348 5006	Pontiac Parisienne	1964
Henrik	Sund	Gl. Køge Landevej 257 B, 2 - 4	2650 Hvidovre	2671 7535	Honda CB	1977
Jacob Beckmann	Jensen	Højgårdshaven 4	3500 Værløse	4079 2350		
Villy Helge	Nielsen	Haslevej 12	6000 Kolding			
Hans	Nørgaard	Vadestedet 12	8680 Ry	5059 8689	Austin A30	1955
Jens-Peder	Nielsen	Pilegården 38,	5240 Odense NØ	4128 3833	Jaguar XJ6	1973
Jørgen	Tinggaard	Parcelvej 153	2830 Virum	4580 0197	Morris Minor	1966
Klaus	Andersen	Rise Bygade 24	6230 Røddekro	2141 7637	VW 113	1964
Ralf	Stolzenbach	Sandvadvej 22	5210 Odense NV	6594 2313		
Allan	Bech	Kongeåvej 124	6660 Lintrup	74855900		
Herluf	Holst	Klattrupvej 111	7000 Fredericia	7586 0262	VW 1303	1972
Jørgen	Simonsen	Lundevej 14	5580 Nørre Åby	6442 2278		
Annemette Dupont	Steffensen	Stensballe Strandvej 175	8700 Horsens	7565 7384	Renault 4 CV	1956
Poul	Sørensen	Hvorupgårdvej 1	9400 Nørresundby	4086 6442	Scania L50 Super	1972
Martin	Blædel	Vesterbrogade 198, 5. tv.	1800 Frederiksberg	2849 6912	Porsche 912	1067
Palle	Møldrup	Landevejen 6	5683 Haarby	5055 0228	MG Y	1949
Jan	Gram-Hansen	Skjoldenæsvej 119	4174 Jystrup Midtsj.	2390 7907		
Mikael Holmbech	Rasmussen	Havnegade 74	5900 Rudkøbing	6251 4246	MG Midget	1972
Poul Flemming	Kuld	Gyldenholm Allé 13	2820 Gentofte	3965 2886	BMW R 26	1956
Troels Leon Grønbæk	Jensen	Peder Hjorts Vej 6, 1. tv.	2500 Valby	2337 0937		
Finn Cornelius Øder	Madsen	Herninggade 11, 2. tv.	2100 København Ø	4010 2777	Ranault Caravelle	1966
Elisabeth & Alfred Thomsens Familiefond	c/o Rudolph Rahbeks Allé 32, 1. tv.	1801 Frederiksberg	4028 6231	Wanderer 5/15 PS	1924	
Bjarne	Brunsgaard	Petersmindevej 21	5000 Odense C	4082 5091	Roll-Royce	1932
Bjarne	Matzen	Elver Alle 6, st. tv.	3400 Hillerød	2696 2373	Chevrolet Camaro	1977
Niclas	Flagstad	Birkegade 25, 3. tv.	2200 København N	2289 1823	FIAT 500 L Acqua Marina	1973
Henning	Jensen	Nordvangen 17	7173 Vonge	7580 3465		
Lars	Lindskov	Skovvej 6	4040 Jyllinge	4673 1979		
Tommy	Toft	Heimdalsvej 13	6000 Kolding	2811 9015		
Merete	Frederiksen	Østergade 48	5492 Vissenbjerg	2330 1748		

5.940 DVK MEDLEMMER I ALT



## Kørejacker til sportsvognen

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

Kørehjelme kr. 350.-

NYHED:

Topgun - skindjakker m/pelsfor  
hos os kun kr. 1.200.-

## Birger Overgaard

Skovvej 18, 9560 Hadsund  
Tlf. 98 58 30 75

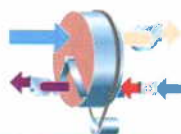
## Sorptionsaffugtning af garager



- ♦ 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,-



**www.veteranposten.dk**

## Announcekupon 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!**



**Rustreparation af  
veteranbiler  
Pladedele fremstilles**

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse

**www.veteransmeden.dk**



## 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 veterankallerter 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](http://www.e-forsikringer.dk)  
 – står for administration af aftalen, daglig service  
 og den øvrige indtegning. Se prislister

ETU Forsikring – [www.etuforsikring.dk](http://www.etuforsikring.dk)  
 – er forsikringsselskab i aftalen og håndterer  
 policer og skader.

De to beslægtede virksomheder er specialister i Privاتفorsikringer – 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



**OBS - OBS: Vedr. forsikring skal al henv. foregå til DVK**  
 Se tlf., mail og kontortid på side 2.

Al henvendelse:  
 Dansk Veteranbil Klub  
 Tlf. 45 56 56 10  
 Mail: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)