

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



53. årgang - september 2009 - VT nummer 399

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 redaktørens adresse. For konkurrencesvar dog inden månedens udgang.

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

Annoncerpriser:

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 veterankøretøjer aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

Erhvervskøretøjer, 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@e.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 Veterantforsikringsklubben).

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

Suppleant:

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

Midtsjælland:

"Steffensgård"

Kværkebyvej 79, Kværkeby,

4100 Ringsted

Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040

samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205

Samme adresse

Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4270 Høng

Johnny B. Rasmussen

20745709

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup

Poul Henning Lauridsen

Flittig Lises Vej 2, 5250 Odense SV

65962428 - 26644238

phsportscar@yahoo.dk

Nordjylland-Brønderslev:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370

krænh@hotmail.com

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Robert Vestergård, tlf. 8622 4003

Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 8698 8883

Midtjylland-Vesterhede

Refsløjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig

Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721

Samme adresse

Vestjylland-Sjælland

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:

Skolevænet 12, 6200 Åbenrå

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 74485959

holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 74625361

erik.kef@webspeed.dk

Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop

Poul-Erik Jakobsen, 27231433

Tranevej 109, 8721 Daugård.

jakobsen@skjerna.dk

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

København og Nordsjælland

Claus E. Nebel - 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

jtjensen@mac.com

www.jensen-klubben.dk

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs & Ford Mustang

Peter Lovstrøm Sørensen

Tlf. 7586 9510

Austin Seven

Ole Troen

Tlf. 75943494

troline@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@gmail.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 - Førkrigs

Ole Emil Riisager

Se under Veteran Tidende

Ford Junior

michael@dcichmann.org

www.fordjandcmmodelregister.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 - luftkolode

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 klubafstener 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



Fra familien Frausings
ekspedition til øerne i
Nordatlanten.
Foto: Tubben Frausing.

Indhold

Status for nummerplader.....	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Klubaktiviteter	6
En rem.....	8
Autofokus.....	17
Ford T tur til Himmelbjerget	22
Munkebjegløbet	23
Munkebjerg hill-climb	24
Klubaften i DVK Nærum.....	26
CHGP 2009.....	28
Sommertur til Sverige.....	32
Dragør Fort.....	34
Vesterhedetur.....	35
Barskt, smukt og storslået.....	36
VSCC fylder 75 år	40
Konkurrencen.....	44
Aftenture	46
Invitationer.....	47
Nye medlemmer.....	50
Køb salg	52



Status for ” Historisk Korrekte Nummerplader ”.



Det er nu ca. 1½ år siden opgaven med udstedelse af nummerplader overgik fra politiet til SKAT, og det gælder også for de Historisk Korrekte Nummerplader.

Det er dog stadig Motorhistorisk Samråd (MhS) der i praksis forestår tildeling af numre og sikring af de rigtige nummerpladetyper. Da SKAT overtog opgaven var man forpligtet til at udbyde fabrikationen af nummerpladerne i et EU-udbud, og opgaven blev vundet af en ny leverandør.

Når en sådan opgave skifter hænder vil der uundgåeligt opstå enkelte fejl, og i starten var der også længere ekspeditionstid, men ved meget velvillig indsats fra de involverede parter er der nu gennemsnitlig den samme leveringstid som tidligere nemlig 6 – 8 uger fra bestillingsdatoen.

En ting der har medvirket til at tingene kom til at fungere hurtigt, var at personalet på Centralregisteret for Motorkøretøjer heldigvis fulgte med over til SKAT, så ekspertisen var til stede fra starten.

En praktisk oplysning er, at man ikke behøver at afvente at køretøjet er blevet synet og godkendt før man bestiller Historisk Korrekte Nummerplader. De kan ordres i god tid og kan henligge hos SKAT i maksimalt 6 måneder, hvorefter de destrueres. De kan selvfølgelig først udleveres til ejeren når køretøjet er godkendt.

Man kan altså sikre sig, at man kan komme ud at køre ved at ordre pladerne i god tid.

Der har også været enkelte tilfælde af nummerplader med fejl, men de er hurtigt blevet rettet når MhS er blevet gjort opmærksomme på det, og både SKAT og fabrikanten har været hurtige til at få fejlene rettet. Alt i alt er der et udmærket samarbejde imellem de involverede parter, og nu venter vi så bare på at få lov til at udstede to-bogstavs nummerpladerne der var gældende fra 1958 til 1976. Det sker forhåbentligt pr. 1. april 2011, men der foreligger ikke noget endeligt tilsagn.

Er der spørgsmål er man altid velkommen til at kontakte undertegnede.

Erik Mieth
MhS

På Tomas Fjaldals billede en fejlproduceret nummerplade – den er skiftet.



Møder

Torsdag 10. Børkop. Klubmøde kl. 19.30. Hans Jørn Hermansen fra Scandic Oil om bl. a. smøreolier og batterier.

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

Tirsdag 15. Kværkeby. Besøg af mærkeklub.

Onsdag 16. Egeskov. Aftentur i det fynske. Se Klubakt. i VT.

Torsdag 17. Nærum. Cafeaften.

Søndag 20. Nærum. Bagagerumsmarked kl. 9 til 14. Indbyd. i VT 399.

Tirsdag 22. Klippinge. Hans Peter Nielsen om at køre Styrkeprøven.

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

Lørdag 26. Egersund. Åbent hus i ny klublokaler i Åbenrå. Indbyd. i VT 399.

Onsdag 30. Amager. Klubmøde kl. 19.

Oktober

Torsdag 1. Nærum. Vinterklargøring og opbevaring. Roar Eriksen fra Castrol.

Onsdag 7. Sæby. Besøg i mødested Kværkeby. Se Klubakt. i VT.

Torsdag 8. Børkop. Mødeaften.

Torsdag 8. Egersund. Åbenrå. Møde. Vinterklargøring.

Torsdag 15. Nærum. Cafeaften. Palle Murmann om Stirling Moss i M-B 300 SLR til Mille Miglia 1955. Tilmelding nødvendig.

Tirsdag 20. Kværkeby. Klubaften kl. 19.

Tirsdag 27. Klippinge. Bent Friis om Morgan 100 år og stævne i England.

Onsdag 28. Amager. Besøg i dækfirma. Se Klubakt. i VT.

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

November

Onsdag 4. Sæby. Besøg hos Jørgen Christensen i Halkevad. Se Klubakt. i VT.

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

Torsdag 5. Nærum. Peter Bering om Mille Miglia.

Torsdag 12. Børkop. Klubmøde kl. 19.30.

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

Tirsdag 17. Kværkeby. Klubaften kl. 19.

Torsdag 19. Nærum. Cafeaften.

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

December

Onsdag 2. Sæby. Gløgg og ævleskiver. Se Klubakt. i VT.

Torsdag 10. Børkop. Julekalas. Se Klubakt. i VT.

Torsdag 10. Egersund. Åbenrå. Julefrokost. Se Klubaktiviteter.

Tirsdag 15. Kværkeby. Julefrokost kl. 18.

2010

Januar

Onsdag 6. Sæby. Nytårstaffel i Svinninge. Se Klubakt. i VT.

Løb og arrangementer

August

Torsdag 27. Harald Nyborg-løb. Start Amager kl. 18-19.

Fredag 28. -søndag 30. Automania - Silkeborg. Automania - Silkeborg Automobilfestival. Se festivalens program på <http://www.automania.dk>

Lørdag 29. Pålidelighedsrally. Sports Motor Klubben, Nordsjælland. Som led i FDM DASU Classic turneringen. Info www.dasu.dk

September

Lørdag 5. Fyns Kardan Løb. Indbydelse i VT 397.

Lørdag 5. Madpakketur fra Videbæk. Start hos Ketty og Anton Sørensen kl. 9. Maks. 40 køretøjer. Tilmelding senest 25. august på tlf. 97171902 - 20460000 eller ketty@goggomobiler.dk

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 Tilmelding nødvendig til anders.t.jensen@hydro.com

Lørdag 5. Race and Carday i Skærbæk.

Lørdag 5. Sensommertur, Videbæk. Indbyd. VT 398.

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

Søndag 6. Fjordløbet. Indbydelse i VT juni.

Søndag 6. Jens Høstrups efterårsløb. Horsens. Indbyd. VT 398.

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

Mandag 7. Havnemik. FLYTTET til p-pladsen ved restaurant Jægerhuset, Dronninggårds Alle 126, 2840 Holte. Kl. 19 til 21. Ingen tilmelding. Medbring selv evt. forplejning. Arendse og Leif Fortmeier.

Onsdag 9. Lundeborg aftentræf. Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

Torsdag 10. Torsdagstræf for veteranbiler og mc Kontaktperson: Jørgen Kaas Schmidt tlf. 2062 9435 eller jp@schmidt.dk

Torsdag 10. Torsdagstræf, Vandel Gl. Flyveplads. Indbyd. VT 398.

Lørdag 12. Bella Italia 2009 klauswb@webspeed.dk

Søndag 13. Museumsgården Karensminde veteran- og pløjedag kl. 9 til 16. Se Husk også i VT 398.

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

Onsdag 16. Aftentur i det fynske. Se Klubaktiviteter Egeskov i VT.

Torsdag 17. Aftentur ved Storstrømmen. Se VT 394.

Lørdag 19. -lørdag 26. Færøerne, veteranur rundt på "Færeøerne" Info: Dorte Stadil, dorte@stadil.net - 4583 8008 Erik Fey, hj-rejs@mail.dk - 9895 8090

Søndag 20. Bagagerumsmarked i Nærum kl. 09.00-14.00 Ingen tilmelding - yderligere info Hr. Mortensen 4063 1465

Søndag 20. Bagagerumsmarked i Nærum kl. 9 til 14. Indbydelse i VT 399.

Lørdag 26. Pålidelighedsrally. Randers Auto Sport, Kronjylland. Som led i FDM DASU Classic turneringen. Info www.dasu.dk

Lørdag 26. Åbent hus i ny klublokaler i Åbenrå. Kl. 11-15. Indbyd. i VT 399.

Oktober

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



FEJL, FAKTA mm.

Vi skrev fejlagtigt at Kai Wredstrøm havde fået sit højskoleophold som fødselsdagsgave af DVK. Det rigtige er at det var en gave fra en kreds af klubkammerater.

....

Kontrakten er nu skrevet om opførelsen af Danmarks Vej- og Bromuseum i Nyvang ved Holbæk. Museet har i en indkøringsperiode fungeret under interimistiske forhold. Det sorterer under Transportministeriet og fortæller om danske veje og broer i fortid, nutid og fremtid.

Læs om byggeprojektet på <http://www.vejogbro.dk/sw132779.asp>

....

Vil den der sendte redaktionen et stykke med en anden forklaring på den lille lanterne på Rolls-Roycen på Galopbanen venligst sende den igen. Den er blevet borte, og vi vil gerne trykke den.

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

Lørdag 24. Stjerneløbet. Kolding Automobil Club, Øst- og Midtjylland. Finale i FDM DASU Classic turneringen. Info www.dasu.dk

Lørdag 31. Herning stumpemarked. Ann. VT 398.

2010

Juni

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

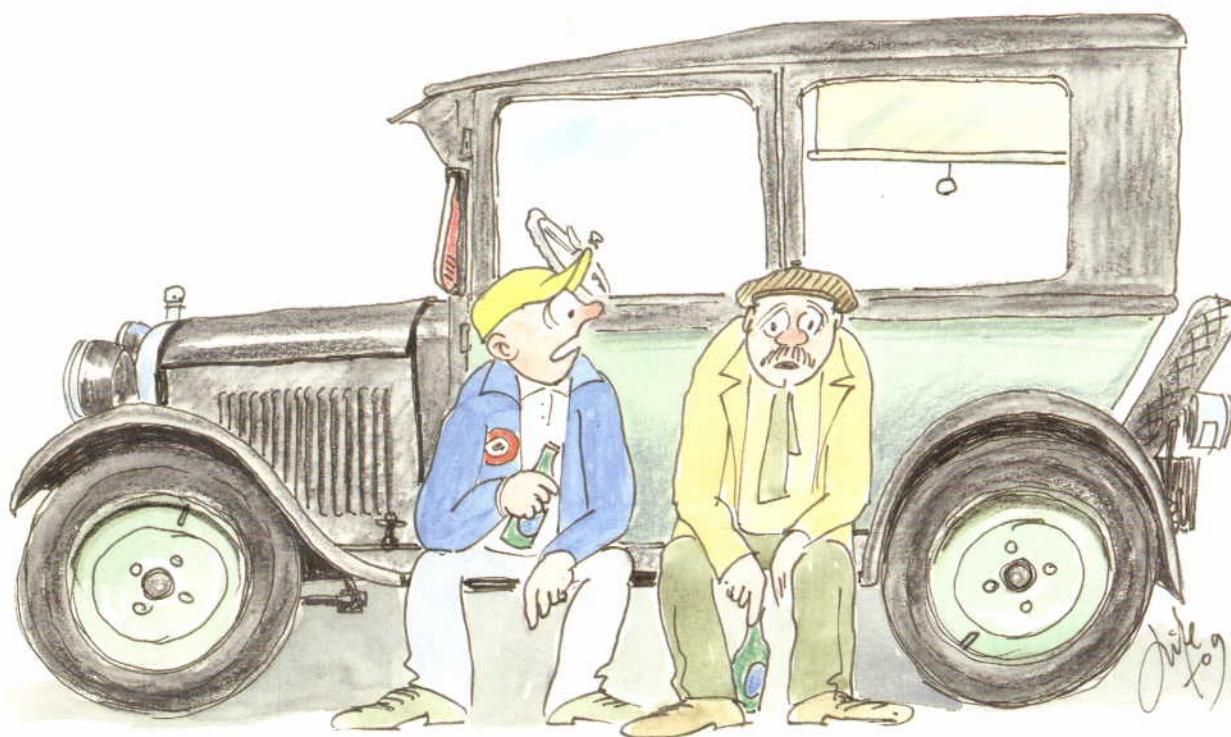
Juli

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

Udlandet

Oktober

Onsdag 7. -lørdag 10. Hershey, verdens største stumpemarked i Pennsylvania, 300 km fra New York. I år er DVK repræsenteret på Green Field (GBB 22-23) af vores medlem Kenneth Yokosawa. Info Thom Bang Pedersen, tlf. 28778543.



- Det er længe siden, vi har set dig?
- Tja, vi er nok blevet for gamle bilen og jeg!



KLUBAKTIVITETER

AMAGER

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

Onsdag den 30. september kl. 19: Klubmøde.

Onsdag den 28. oktober kl. 19: Besøg hos Yokohoma Dæk, Hammerholmen 12, Avedøre. Begrænset deltagertal. Tilmelding senest 23. oktober.

Med venlig hilsen

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

Thom Bang Pedersen, tlf. 28778543

BØRKOP VANDMØLLE

10. september kl. 19.30 (vintertid). Klubmøde. Hans Jørn Hermansen fra Scandic Oil fortæller om smøreolier mm. Forhandler bl. a. også batterier, så vi kan få en bred snak om en del forbrugsmaterialer til vore biler.

8. oktober kl. 19.30. Klubmøde.

12. november kl. 19.30. Klubmøde.

10. december kl. 18.30? Julekalas. Jeg tror Erik Hougaard har bestilt Skærup Forsamlingshus.

Med venlig hilsen

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

SØNDERJYLLAND - EGERNSUND

Lørdag den 26. september kl. 11 til 15 åbent hus på den ny adresse Skolevænget 12, 6200 Åbenrå, se særskilt indbydelse.

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Torsdag den 8. oktober almindeligt samvær. Herunder vinterklargøring af køretøjerne.

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.

Husk også

Aftentur i det fynske onsdag den 16. september. Vi mødes mellem kl., 17.30 og 18 ved Køreteknisk Anlæg (Kørelærcentret A/S), Ellestedvej 5, Ørbæk og slutter hos lokal vinbonde i Broager. Info Benny Hansen, tlf. 62262211.

Hjemmeside for mødested Egeskov Fyn har adressen www.dvk-egeskov.klubsider.dk

Venlig hilsen

Poul Henning Lauridsen, tlf. 65962428.

ESBJERG

Klubmøde tredje torsdag hver måned. 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.

Til vores julimøde med besøg på nogle af Stevns' seværdigheder kom der 17 veteranbiler med 40 deltagere. En enkelt kom helt fra Ålsgårde i Nordsjælland. Turen begyndte hos et nyt medlem af DVK, som bor på en af seværdighederne, hvor vi fik en flot modtagelse og fik set hans usædvanlig flotte veteranbil, en venstrestyret Jaguar Mk V 1949 (billederne). Efter rundturen endte vi i haven med kaffe og hjemmebag, så det blev sent inden mødet sluttede.

Til septembermødet tirsdag den 22. kl. 19 kommer Hans Peter Nielsen for at fortælle om hvordan det er at køre Styrkeprøven i de gamle biler. I år på Bornholm

Tirsdag den 27. oktober kommer Bent Friis for at fortælle i ord og billeder om Morgan 100 år, udstillingen i Tivoli og turen til træffet i England.

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 15. september. Besøg af mærkeklub kl. 19.

Tirsdag den 20. oktober. Klubaften kl. 19.

Tirsdag den 17. november. Klubaften kl. 19.

Tirsdag den 15. december. Julefrokost kl. 18.

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

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møde den første torsdag i hver måned.
Torsdag den 17. september cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30.

Søndag den 20. september bagagerumsmarked, se særskilt indbydelse.

Torsdag den 1. oktober: Vinteropbevaring og klargøring. Roar Eriksen og Ib Rasmussen fra Castrol/Vintage har gode råd. Henrik Frobergs varme køkken er åbent igen. Menu i oktober: Bøf stroganoff med kartoffelmos og rødbeder.

Torsdag den 15. oktober cafeaften kl. 19.30. Palle Murmann fra Daytona fortæller om Mercedes-Benz 300 SLR, den bil som Stirling Moss, der fylder 80 den 17. september, kørte i Mille Miglia i 1955 med startnummer 722. Maks. 30 deltagere, tilmelding til Mette Glidov i sekretariatet.

Torsdag den 5. november fortæller Peter Bering om Mille Miglia og viser billeder. Forloren hare med hvide kartofler, vildtsovs, tyttebær og surt.

Torsdag den 19. november cafeaften kl. 19.30 til 22.30.

Menu i december flæskesteg med hvide kartofler, rødkål og sovs. Risalamande med kirsebærsovs.

Husk også de resterende bagagerumsmarkeder søndagene 23. august og 20. september kl. 9 til 14. Ingen tilmelding.

Henrik Frobergs varme køkken er åbent igen fra og med oktober. Tilmelding på h.froberg@get2net.dk

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.

Med venlig hilsen
Robert Vestergård, tlf. 86224003
Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Henning Knudsen, tlf. 97381264
Kristian Nørgård, tlf. 97166252

VESTSJÆLLAND - SÆBY

Trods kun otte fremmødte på det varselede krisemøde i august havde vi et konstruktivt møde, der mundede ud i en god arbejdsfordeling. Ingen ønskede at nedlægge mødestedet. Der var mange gode ideer, så vi fik hurtigt fyldt kalenderen et helt år frem, indtil vi til august næste år tager et nyt planlægningsmøde. Aktiviteterne er fordelt på 6-8 mand med mig selv som tovholder hele året. Følg med på mødestedets hjemmeside: www.roadmaster.dk/dv-kvestsjindex.htm

Aktiviteterne året ud er (tilmelding kun fornøden hvor det udtrykkelig er anført):

7. oktober tager vi på besøg hos Preben Boisen i Mødested Kværkeby, med lidt helt kan vi overtale ham til at åbne en dør og et vindue til bilsamlingen, så den kan få lidt luft og vi kan bese herlighederne. Afgang fra Vestsjællands Bilmuseum kl. 18.30 (Jan Damgaard, tlf. 22480088).

4. november. Jørgen Christensen vil med åbne arme og garageporte tage imod os på adressen Mindelundsvej 9, Halkevad, 4200 Slagelse. Har du ikke før set Jørgens smukke køretøjer bør du unde dig den mulighed (Jørgen Christensen, tlf. 58186132).

2. december. Gløgg og ævleskiver i forsamlingshuset kan vi ikke undvære. Kurt Brogaard vil tage imod tilmeldinger til dette traditionelle arrangement, resten af familien er mere end velkommen også denne aften (Kurt Brogaard, tlf. 30751929).

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

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. Den resterende dato er 13/9. Kontakt eventuelt Bent Andersen bentandersen@plakaten.dk

Også i år er der **Classic Car Brunch** i Custom House i København den sidste søndag i hver måned. Resterende dato er: 27. september. Yderligere oplysning på www.customhouse.dk og www.chgp.dk

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



EN REM

I vores klublokaler i Nærum har i nogle år ligget en stor læderrem med løbsplaketter af sølv oven på montren med modelbiler.

Den har selvfølgelig sin historie.

Vi har fået den foræret af motormanden Ib Krøyer Christensens enke og børn. Foruden en masse fotografier – og hans svogers tobaksdåse, også med løbsplaketter på, om end ikke så mange.



Læderremmen har siddet om snuden på hans egen - eller måske snarere hans kone Grethes - M.G. J-model - som adskillige fotografier dokumenterer.

I det lille hæfte med biografier af motorsportsfolk, Politiken udgav ca. 1946, står at læse at "Blandt 20'ernes mest fremragende køreere kan man roligt placere Ib Krøyer Christensen, ja betegnelsen "storkører" er heller ikke uden berettigelse.

Ib Krøyer Christensen var født på Frederiksberg 17. juni 1905 og var aktiv sportskører fra 1924 til 32 som medlem af hhv. Nordre Birks Motor Klub og Sports Motor Klubben. Politikens hæf-

te fortsætter: At nævne alle de konkurrencer, som han i årenes løb har deltaget i, er ganske umuligt, men bare ved at pille nogle enkelte af hans største og bedste resultater ud, vil man uvægerligt få et billede af en dygtig og allround sportsmand.

Allerede her må vi føje ind at han efter den aktive motorsportskarriere blev både importør og fabrikant af motorkøretøjer.

Men for stadig at citere Politikens hæfte: Besatte i 1926 andenpladsen i Horsens Motor Klubs "Vesterhavsløbet". Deltog samme år i bakkeløbet på Korktrekkeren ved Oslo. I 1928 førstepladsen i SMK's kryds- og tværsøb og Nordre Birks Plaquetløb. I 1931 vinder af soloklassen i det store Elektrolløb gennem Danmark, Norge og Sverige (det var dengang noget andet end det senere Elektrolløb, som var speedway på langbane på Charlottenlund Travbane, nemlig et langt rally). Samt vinder af Holte kilometerrace i 350 cc klassen. Placering i Farrisløbet på Amager Travbane og deltager i Svensk Grand Prix på Saxtorp-banen i 1930, 1931 og 1932, alle tre gange på British Excelsior og i 250 og 350 cc klasserne og deraf vinder i 1932. (for vores regning: nok karrierens højdepunkt, det var meget store begivenheder med op til 150.000 tilskuere). Var forinden i 1929 blevet nr. 3 i det store tyske seksdagesløb fra München til



De to dotre af kromanden i Søllerød blev gift med hver sin motorsportsmand. Grethe med Ib Krøyer Christensen og Rosa med Helge Jensen (født 1908). Blandt de effekter, familien Krøyer Christensen har overladt os, er dette drejede tobaksskrin med løbsplaketter. Det har tilhørt Helge Jensen. Også han havde en fin karriere, der ifølge Politikens hæfte meget lignede Krøyer Christensens, om end Helge Jensen måske mere gjorde sig gældende på dirttrack-banerne. Hæftets omtale slutter med: Helge Jensen er også sportsflyver. Det blev ulykkeligtvis hans skæbne, et par år efter krigen styrtede han ned og kom af dage.



Ib Krøyer som spejder – yderst fra højre.



Motorordonnans – vist nok nr. 2 fra venstre.

Genève. Løbet havde flere hundrede deltagere. I det nævnte har der hovedsagelig været tale om landevejsløb på motorcykel, til dels det man senere ville kalde tt-løb. Men også på de skandinaviske dirt-trackbaner viste Krøyer Christensen fin kørsel, for eksempel på banen i København ved Roskildevej. "Også her har man et smukt minde om en sympatisk og dygtig sportsmand", stod der i Politikens hæfte.

På teknisk skole – Ib Krøyer lidt til højre for midten.



Da hæftet blev udgivet var Krøyer Christensens motorsportskarriere for længst et afsluttet kapitel, til gengæld havde han som nævnt været fuldt så aktiv som importør og fabrikant. Men han begyndte med at gå i gartnerlære, og efter udstået læretid og nogle år mere i det fag begyndte han forfra som lærling hos brødrene Hedetoft. Først fra 1924 til 1926 hos Hans Chr. Hedetoft (født 1888, oprindelig murermester!), der havde import af de amerikanske Excelsior-Henderson motorcykler (senere især Velocette), med forretning på H. C. Ørstedesvej 23 på Frederiksberg og værksted på Fuglevangsvej 2 lige i nærheden, som havde overtaget forretningen fra stifteren, den alsidige motormand V. Richter-Friis. Den sidste halvdel af læretiden blev udstået 1926 til 28 hos den anden bror, Christian A. K. Hedetoft, der drev den bekendte store Ford-forhandling Holte Automobil-Central. De to brødre var ved stiftelsen i 1919 kompanioner i Holte.

Hedetofts værksted på Fuglevangsvej. Måske Ib Krøyer nr. 2 fra højre.



Svendebrev.

EXCELSIOR-HENDERSON MOTOR CO.
 H. C. ØRSTEDSVEJ 23
 Enerepresentation for Danmark

Telefon: Central 6581
 Telegramadresse: „Exhenderson“
 Værksted:
 Fuglevangsvej 2 - Telef. Nr. 7312

TILBEHØR

CORBIN BROWN
 FRESDRETTES OG
 BEBEVOLDIGE

JL FORD
 HÅRBRØD

MAJESTIC
 HVALBAGHØD

WICO
 GULVENS
 OG HVALBAGHØD

KAY BEE
 ENTLISHT

LUFFER
 ENGLISKE
 OG HVALBAGHØD

Hobkøbenhavn V., d.

Det attesteres herved at Ib Krøyer-Christensen har atstæet i mekanikerlære hos undertegnede fra den 1. Marts 1925 til den 31. August 1928.
 København d. 4. Sept. 1928
 H. C. Ørsted-Henderson Motor Co.
 M. Skjøtt



Krøyer på Amerikansk Excelsior – i spejderbluse.

I 1933 overtog Ib Krøyer "Kikse-Carlsens" bil- og motorcykelværksted på adressen Omøgade 24 i Østerbros barakkvarter på den østlige side af Lyngbyvej mellem Jagtvej og Hans Knudsens Plads, hvor meget gik i svang. Det var også lige i det nabolag, dog i finere bygninger, at Dansk Karrosseri-Fabrik lå i Drejøgade.

På det tidspunkt var Krøyers motorsportskarriere nok et afsluttet kapitel, til gengæld blev han foruden reparatør importør og fabrikant.

Om importvirksomheden er det svært at finde ret meget konkret, men det har drejet sig om bilmærkerne M.G., Riley og formentlig Morgan, og for motorcyklerne i hvert fald Brough Superior, sikkert også JAP motorer, som han brugte i de Dania motorcykler, han selv fremstillede i meget engelsk stil. Han har også forhandlet British Excelsior: om han selv importerede dem ved jeg ikke.

Ib Krøyer længst til højre på Amerikansk Excelsior.





Sveriges kronprins hylder Ib Krøyer efter sejren i 1932. I forgrunden de danske deltageres holdleder, redaktør Kai Otting. Han skrev i programmet for 1934, hvor der deltog mange danske ryttere, mellem dem Svend Aage Sørensen på British Excelsior og Pedal-Einar Knudsen på Triumph: "Sveriges Grand Prix er Danmarks største Motorløb". Fordi al vædde- og kapkørsel på offentlig vej var blevet forbudt herhjemme i 1932. Der var også jævnt hen 20.000 danske tilskuere hvert år.

Hyldest hjemme i Danmark – måske efter hjemkomst fra det store tyske 6-dagesløb. Eller et langt Elektroløb.

Bilimport

Ud over en enkelt deltagelse på Ganløse-banen i M.G. kørte Krøyer Christensen vistnok kun løb på motorcykel. Han havde sikret sig agenturet for M.G., da han sammen med Even Ibsen tog til London for at se Motor Show i oktober 1932. De blev så begejstrede for M.G. at de bestilte hver sin. Krøyer en topersoners rød J.2, Ibsen en firepersoners J.1 i tofarvet rød. Begge eksisterer endnu, Ibsens er efter forskellige omskiftelser tilbage i familiens eje, hos en sønnesøn. Forøvrigt stod der en del sludder om den og om mig for et par år siden i en artikel i MG-klubbens blad. Der var kommet M.G. til Danmark før det, i hvert fald en M-type, som ejedes af den senere så kendte oversætter Mogens Boisen, der også kørte en smule løb.

Nellemann havde importen af Morris og beslægtede mærker, men havde ikke turdet binde an med M.G. Med mindre Boisens var en privat import er den måske bragt hertil af den særdeles aktive Cai Caspersen, der en overgang var Morris-forhandler, og som i sommeren 1933 figurerer i bladene, da han ifølge pressen har overtaget forhandlingen af M.G. i København.

Krøyers import foregik ikke direkte fra fabrikken, men via forhandleren University Motors, der også har udstedt ga-

Krøyer til venstre, og Henry Nørgaard fra Wesselsminde viser at skønt han selv kørte Rolls-Royce, Bugatti og SS (VT 394) var han ikke for fin til at være sidevognsobservatør hos en god motorkammerat.



Krøyer nærmest kameraet – hvor stod den tribune?



Krøyer Christensens stand på Forum-udstillingen i 1933. Det må have været hans egen J-type til venstre og Max Schreiners til højre.





Her er remmen om snuden på Krøyers M. G. Eller rettere hans kone Grethes, for på de fleste billeder er det hende ved rattet. Bilen fik en mærkelig skæbne. Den blev købt af en fynsk greve, der kørte hovedet af sig selv og sin dame da han ville smutte under en jernbanebom. De stod ikke til at redde, men bilen blev genopbygget og moderniseret med en rund bagende. Efter mange omskiftelser befandt den sig i 1989 hos DVK-medlem Ib Lindberg, da forsynet med en Morris 1000 motor. Den er siden solgt.

Her er rendt et baghjul af.



Even Ibsens J.1 som næsten ny. Efter mange ændringer og blandt andet en forlængelse af bagenden blev den hos Svend Algren ført tilbage til sin oprindelige facon. Og endte hos Ibsens søn Axel og derefter hans søn.

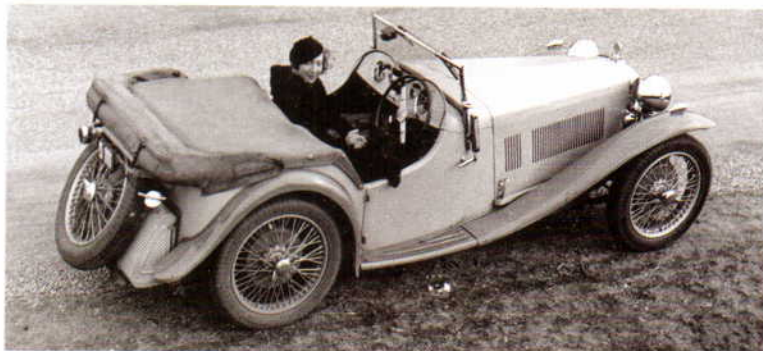
Krøyer kørte denne L.1 herhjemme på engelske nummerplader. Her har den fået et kort K-nummer. Læs mere i BhT 76/1983.

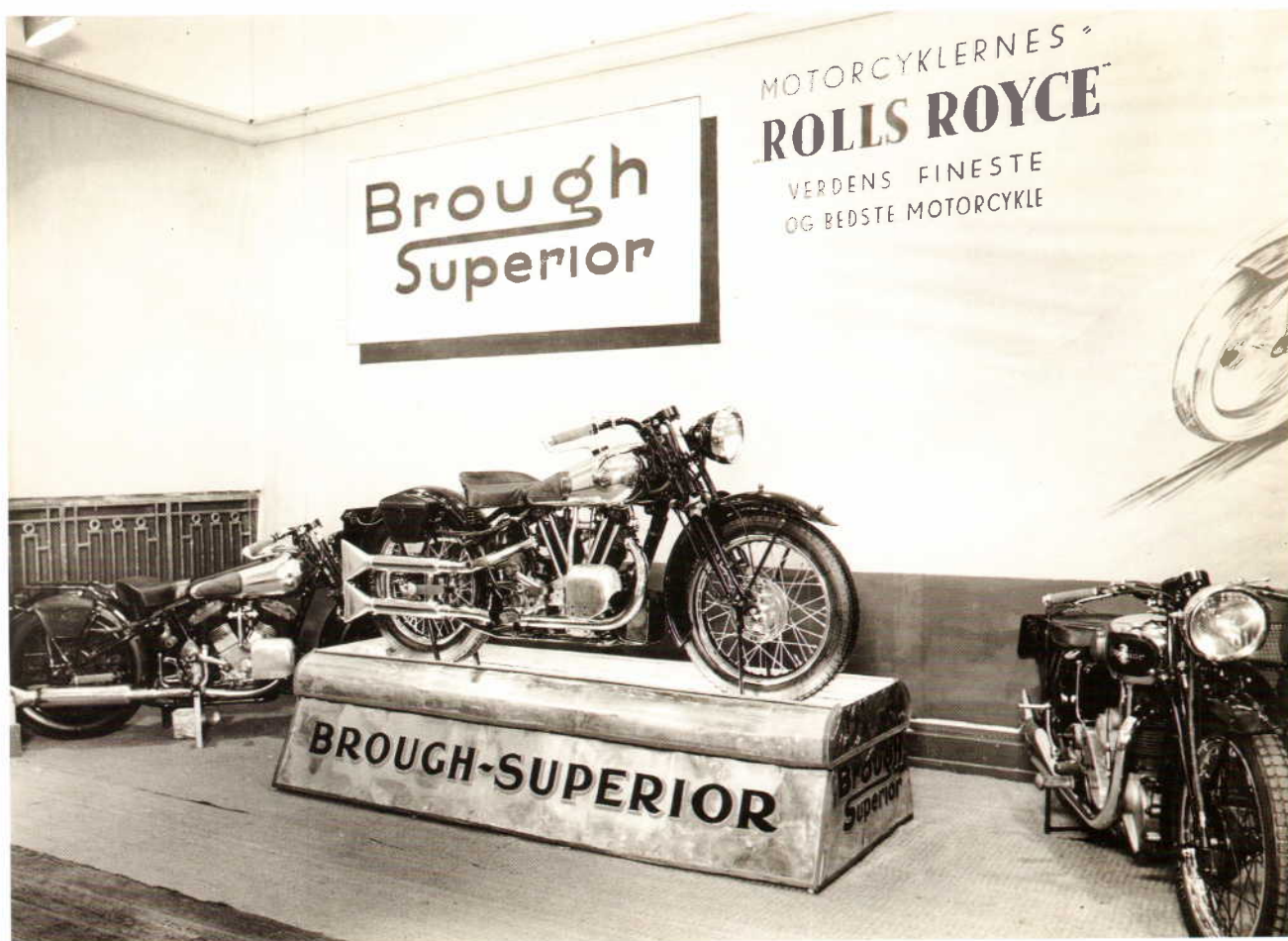


Max Schreiner var bilentusiast om nogen. Forsikringsmand af anden generation, hans far havde Rolls-Royce Silver Ghost (se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 100/1989) og en fantastisk Vauxhall (se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 74/1983). Selv fik Max Schreiner en stribe eksklusive biler, selv en Ford T Centerdoor var med trådhjul gjort "custom". Efter den og diverse andre biler fik han den FIAT 501 S med flyveskærme og Rudge-Whitworth-hjul, der blev hans livs bil (se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 41/1974 og bagsiden af 74/1983). For sine mange deltagelser i barske orienteringsløb med den fik han en guldmedalje af FIAT i Torino. Hverken bil eller medalje er bevaret, derimod har vi dokumentet fra FIAT. Bevaret er hans Amilcar, som Mogens Bessermann har i dag. Se Bilhistorisk Tidsskrift 112/1992. Næste bil var så M.G. og derefter ved vi faktisk ikke hvad han havde før den FIAT 500 Nuovo, der var hans bil da vi besøgte ham nogle gange i en pensionistbolig på Frederiksberg. Hvor han for øvrigt den ene gang havde besøg af stævnelagen på Roskilde Ring, Harpøth. Schreiner var far til Nete Schreiner, elsket lørdagspige og medarbejder i radioens P3.



Den Magna F.1, som Krøyers søster Tone havde. Med en masse ekstraudstyr og pynt. Også dens videre skæbne kan man læse om i BhT 76/1983.





To Brough Superior og en Britisk Excelsior på udstilling i Industriforeningen. Blev Brofferne overhovedet solgt? Måske gik de retur til England fordi de var for dyre.

rantibevis og instruktionsbog til Krøyers egen J.2 – Krøyer boede dengang Vilh. Smidtsvej 5, Gentofte.

Hvor mange M.G., Krøyer indførte, er i dag svært at sige. Fabrikken arkiverer hos den engelske M.G.-klub, og hvis man skal have noget at vide skal man gennemgå arkivet bil for bil. Men det må have været mindst 6 J-typer. Dertil kom efterhånden andre typer. Krøyers søster Tone Sthyr fik en Magna F.1 af årgang 1931 med en masse ekstraudstyr – den har sikkert været indført let brugt – og motorsportsmanden Max Schreiner en J.1. Også de to lever, Schreiners var desværre i Schweiz, da vi sidst havde kontakt med den.

Ifølge nogenlunde pålidelig kilde kørte Krøyer selv efter den lille J.2 en L.1, dvs. Magna med lange skærme.

En M.G. hugger man da ikke op! Men i årenes løb kan de komme til at undergå mange forandringer. Det var for eksempel tilfældet med Ibsens, men da Svend Algren en årrække ejede den blev den

ført tilbage til sin oprindelige facon.

I Bilhistorisk Tidsskrift nr. 76/1983 gennemgår vi temmelig minutiøst stort set alle danske M.G.'er af førkrigsmodellerne og lidt til.

Vi skal måske lige nævne at Ibsen var direktør for firmaet Langreuter, der var kendt som dansk repræsentant for nogle af de store mærker i landbrugsmaskiner og traktorer. I 1931 vandt han med en sideventilet Morris Minor klassej i Elektrolløbet København-Göteborg-Frederikshavn-København.

Krøyer præsenterede M.G. på udstillingen i Forum i 1933, hvad der gik stort set ubemærket for sig. Kun ét af de danske motorblade nævner det overhovedet. Han fremviste også mærket ved en præsentation foran Bellevue Strandhotel.

Vi har kun fundet én annonce fra Krøyer for M.G., en halvside i KDAK's blad Auto for 31. december 1934 med et katalogbillede af en N-model.

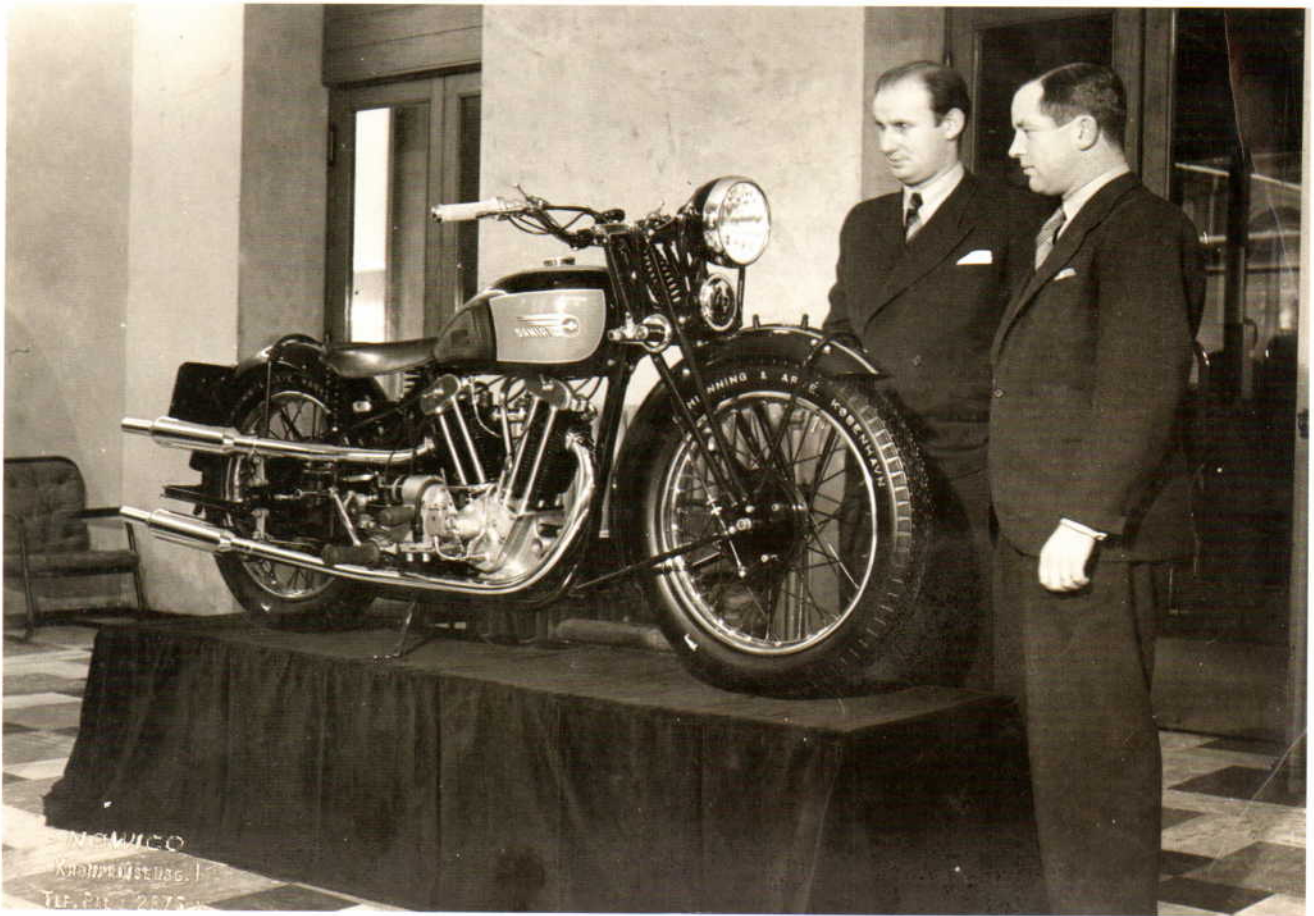
Nellemann overtog repræsentationen

for M.G. i 1935-36. Krøyer indførte derpå nogle Riley og formentlig den trehjulede Morgan, vi havde billede af i VT 395.

Dania

Midt i tredverne begyndte Krøyer at bygge motorcykler og sidevogne. Om det skrev Poul Jørss en stor artikel, som vi bragte i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 104/1990.

Langt tidligere havde der blandt talrige danske fabrikater af danske motorcykler været en ved navn Danica. Krøyer hed Dania og var hvad man kan kalde konfektionscykler. Mange forskellige modeller, bygget sammen af engelske dele og med JAP-motorer. Som nævnt handlede Krøyer også med Brough Superior, der blev kaldt motorcyklernes Rolls-Royce. Ved en udstilling i Industriforeningen i Vesterbros Passage i 1935 viste Krøyer både Brough Superior og British Excelsior, men om

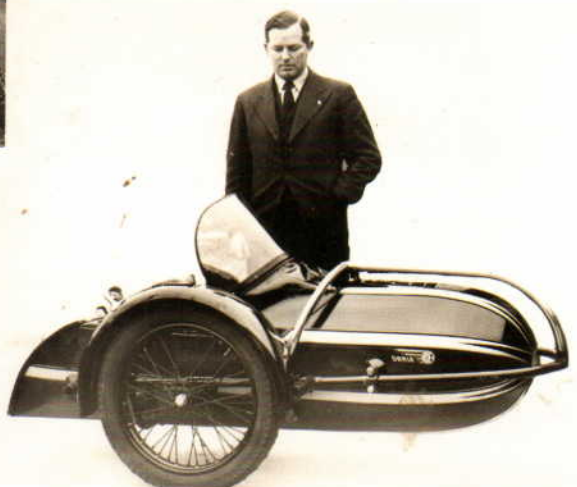


Ingen tvivl om at Krøyers V2 var en efterligning af Broffen. Der må være lavet mindst to, for på billeder er de ikke helt ens. Til venstre Knud Larsen, til højre Ib Krøyer.



En meget flot opstilling af Dania sidevogne og motorcykler på udstilling i Forum. Bemærk forrest et karakteristisk Nimbus-styr og på skiltet Dansk Arbejdes skjold med Thorhammeren. Det svarede nogenlunde til lurmærket på smør. Landsforeningen Dansk Arbejde blev stiftet i 1908 med det formål at fremme afsætningen af danske varer i ind- og udland. Da importrestriktionerne strengedes i 1932 arbejdede Dansk Arbejde især for at erstatte udenlandske varer med danske. Efter Danmarks tilslutning til EU mistede foreningen sin betydning og har særlig virket med uddeling af hædersbevisninger til udenlandske importører af danske varer.

Dania sidevognene kom i flere modeller, der til forveksling lignede tidens andre populære mærker. Der var bestemt ikke noget i vejen med kvaliteten. Og der blev ofret professionelle reklamefotografier, som også af Dania motorcyklerne.





der nogensinde blev solgt en "Brof" herhjemme er uvist. Med deres JAP V2 motorer på fra 680 til 1.100 cc kostede de dobbelt så meget som en Nimbus.

For Krøyer arbejdede to andre kendte motorsportsfolk, Holger Sønderup, der desværre blev henrettet af tyskerne under besættelsen. Og den lille Hans Skov. Sidevognskører med Harley-Davidson (sjovt nok kørte han 4-cylindret Indian privat).

Skov havde selvstændig virksomhed i masser af år, også efter krigen, med speciale i Indian motorcykler. Det blev Skov, som stod for fremstillingen af Dania sidevogne. De var ikke til at skelne fra tidens andre kendte sidevogne, Steib og Bender for eksempel, men dengang gik man ikke så meget op i originalitet. Der var adskillige modeller, fra en skrabet og billig til luksus med svigermorsæde til et barn. Der blev fremstillet omkring 200 sidevogne.

Dania motorcyklerne lignede da også de engelske forbilleder til forveksling, i mange varianter. Krøyer allierede sig med Knud Larsen, der havde en mindre maskinfabrik på Østerbro. Larsen havde flere gange hjulpet Svend Aage Engstrøm og Morian med at bygge dirtrackcykler.

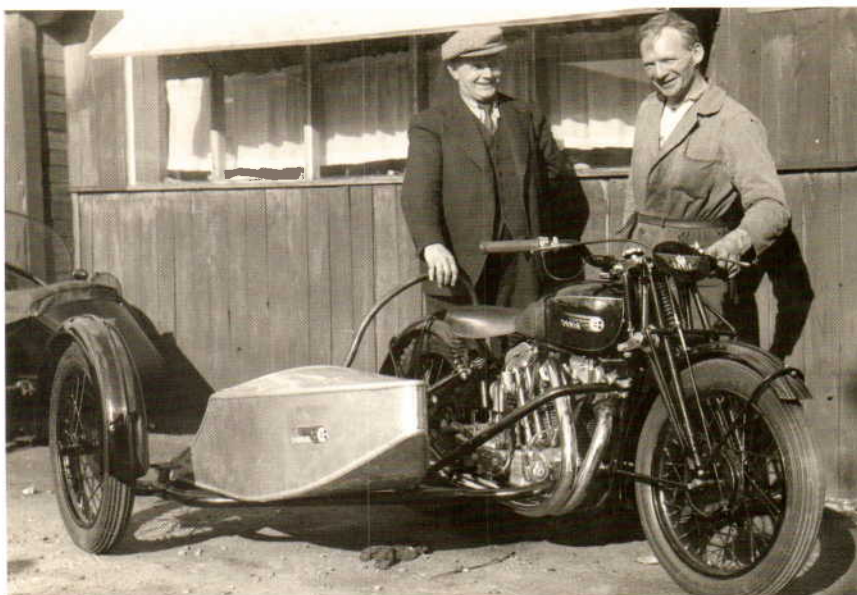
Der var store planer, blandt andet om at bygge 100 stk. cykler med V2 motorer. Virkeligheden blev nok nærmere en fjerdedel af det.

Stel og tank var dansk, resten engelske dele. Albion gearkasser, nogle af dem med bakgear til sidevognsmaskiner, Webb forgaffel, Amal karburator, Lucas elektrisk anlæg osv. Man lagde vægt på at dæk og slanger var dansk, Schønning & Arvé. Navnet er fremhævet på reklamefotografierne.

Salget af Dania motorcyklerne stod ikke mål med forventningerne, og i 1937 trak Krøyer Christensen sig ud af foretagendet og overlod det hele til Knud Larsen, også sine lokaliteter i Omøgade. Der var fremstillet en enkelt eller to 1.100 cc topventilede V2 cykler, et par med 750 cc sideventilede V2 motorer, cirka 15 med 680 cc JAP motorer og enkelte encylindrede.

Der har næppe overlevet mere end et par stykker af motorcyklerne og nok lidt flere sidevogne.

Som vi refererede i Veteran Tidende nr. 372 deltog Palle Høst Andersen med en fint restaureret 750 cc Dania med side-

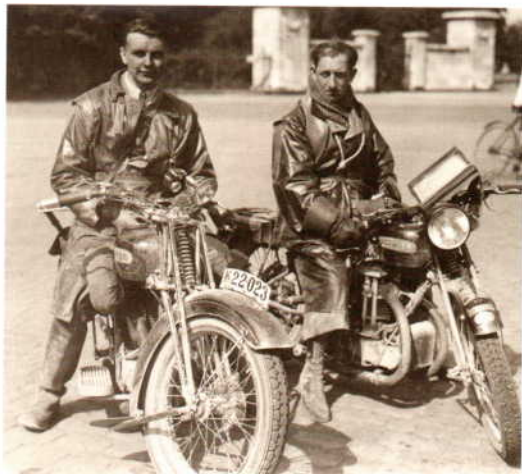


David Axelsson (til venstre) og Hans Skov med den store Dania, som Axelsson vandt talrige løb med. Som man kan se var Axelsson allerede ved leveringen en moden mand, men endnu en halv snes år efter vandt han løb med maskinen. Så sent som i 1947 vandt han Danmarks-mesterskab med den på Fangel-banen. Hans Skov har jeg selv set i slutningen af tresserne, da han som en ældre mand kom bragende på Åboulevarden på sin private 4-cylindrede Indian på vej hjem fra sit værksted, dengang på Amager, og Poul Jørss har oplevet at blive overhalet af ham op ad den stejle Søborg Hovedgade.



Da Palle Høst Andersen havde fuldført Skagenløbet 2007 på sin Dania sidevognsekvipage blev han modtaget i København af Ib Krøyer Christensens søn Hans Krøyer.





Helge Jensen – og bag ham Svend Aage Sørensen, der også kørte British Excelsior, og senere Norton.

Helge Jensen og Kai Otting – omkring 1931, da de begge var gået over til A.J.S.

vogn og bakgear i Skagen-løbet 2007. Da den ankom til mål i København blev den modtaget af blandt andre Krøyer Christensens søn Hans Krøyer. Igen i år fuldførte Palle Høst Skagen-løbet med sin Dania.

Man kan læse meget mere om hvad der mere skete med Knud Larsens virksomhed i Poul Jørss' meget detaljerede og sagkyndige artikel.

Grethe og Ib Krøyer Christensen flyttede til Søllerød og blev på den historiske Mothsgården naboer til Grethes barndomshjem i den gamle Søllerød Kro. Der besøgte jeg dem flere gange. Mothsgården blev opført som landsted i 1680 og har i årenes løb huset sommergæster som Storm P. og før ham Edvard Grieg, der formentlig på det sted i 1868 skrev sin klaverkoncert i a-mol. Krøyer Christensen overtog en lille købmandsforretning i Mothsgårds ene længe. I dag er den fløj af Mothsgården lokalmuseum og i den hvor Krøyers boede har kommunens – nu Rudersdals – museums væsen kontorer.

I denne artikel, ikke mindst i billedteksterne, henviser vi gang på gang til tid-

ligere artikler i Bilhistorisk Tidsskrift og Veteran Tidende. Det er selvfølgelig for at prale, men også fordi der faktisk er megen god læsning i dem. Og mange billeder. De færreste af DVK's nuværende medlemmer har de gamle blade, men man kan trække dem frem på vores hjemmeside.

Excelsior

Ib Krøyer kørte fortrinsvis Excelsior motorcykler – men det var to helt forskellige fabrikater, der ikke havde andet end navnet til fælles. Først det amerikanske, der kom fra Excelsior-Henderson, og det havde sin naturlige årsag i at hans første læremester, xxx Hedetoft, var mærkets danske importør. Men derefter British Excelsior. Henderson lavede 4-cylindrede modeller fra 1911 til 1931, da fabrikken brat lukkede på grund af den økonomiske nedtur. Amerikansk Excelsior, senere også kaldet Super-X, lignede med sine V2 motorer meget Harley-Davidson. Brødrene Henderson solgte i 1917 deres mærke til Ignaz Schwinn, der fremstillede Schwinn cykler og Excelsior

motorcykler. Produktionen af Henderson flyttede fra Detroit til Schwinn's fabrik i Chicago, sideløbende med Excelsior, indtil Schwinn uden varsel lukkede butikken i 31.

I begyndelsen af halvfemsjerne blev Henderson genoplivet som mærkenavn, og der blev lavet omkring 2.000 cykler, inden den ny virksomhed gik fallit.

Med British Excelsior – således efterhånden netop kaldet for at markere forskellen – forholdt det sig ganske anderledes. Det var den ældste britiske og en af verdens ældste motorcykelfabrikker. Den første motoriserede cykel udgik fra fabrikken i 1896, og da havde firmaet allerede lavet cykler i over 20 år. Der blev brugt motorer af mange fabrikater, efterhånden mest Blackburne og J.A.P. firtaktere og Villiers totaktere. Det ses tydeligt på billederne, at de British Excelsior, Krøyer kørte på, var firtaktere, selv om mange senere har troet fabrikken kun lavede totaktere. Det gjorde den også kun efter Anden Verdenskrig, indtil mærket lukkede ned i 1965. Navnet blev købt af tilbehørsvirksomheden Britax, der fremstillede Britax-Excelsior motorcykler til slutningen af halvfjerdserne.

Fra 1929 til Anden Verdenskrig gjorde British Excelsior sig stærkt gældende i internationale TT-løb, men lavede også stel til en regulær speedway-cykel med J.A.P. motor.

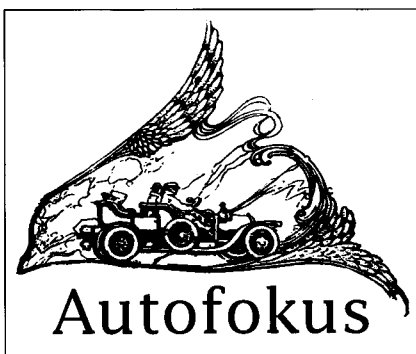
Og under krigen fremstilledes den sammenklappelige faldskærmsmotorcykel, der gik under navnet Corgi (se Leif Gr.Thomsens artikel om den i VT 311).

I nogle år i tyverne lavede Excelsior også nogle små biler, men da der i forvejen var et belgisk bilmærke af det navn hed de Bailiss-Thomas efter fabrikkens stiftere.

Hvad Hedetoft gjorde da Henderson-Excelsior lukkede i 31 har jeg ikke fået undersøgt, men måske optog han netop forhandlingen af British Excelsior, der for øvrigt ikke kun fik Ib Krøyer som tilhænger, men også Danmarks senere kendteste TT-kører, Svend Aage Sørensen, der dog gik over til Norton.

For hjælp og udlån af endnu mere materiale end vi i forvejen havde fået takkes Hans Krøyer.

O. E. Riisager



En bæredygtig forretningsidé.

I 1918 købte Walter Jacobs fra Chicago tolv Ford T. Hans tanke var at leje disse biler ud til folk, som ikke havde mulighed for selv at anskaffe sig en. Idéen var god og virksomheden blev hurtigt meget succesrig. Allerede i 1923 var firmaet vokset ud af hænderne på iværksætteren og han solgte det derfor til en vis hr. John Hertz. Resten af historien er velkendt og Hertz Rent a Car er i dag et af verdens største biludlejningsfirmaer med hovedkontor i Park Ridge, New Jersey, USA. (Classic Motor 8/2009)

Cadillac overlever

GM's hæderkronede bilmærke skal ikke samme vej som Ford Edsel i sin tid. Det takket være en forbundsdommers kendelse af 5. juli 2009, som vil lade GM sælge sine bedste aktiver, Cadillac, Chevrolet, Buick og GMC til et nyt selskab, som USA's regering ejer 60 % af og som i realiteten på en meget bekvem måde redder GM fra regulær konkurs (Nemlig ved at tørre de økonomiske konsekvenser af virksomhedens egne fortidige fejltagelser af på andre, red.) (Time Magazine, 20. og 27. juli 2009)

Hvordan Dr. Z planlægger at fixe Mercedes

Med det katastrofale ægteskab med Chrysler bag sig planlægger Daimlers bestyrelsesformand og administrerende direktør Dieter Zetsche at puste nyt liv i den tyske luksusbilfabrik ved at reorganisere hele koncernen, gøre Mercedes' design "yngre, friskere og mere moderigtigt" og gennem produktionsrationalisering med anvendelse af foreløbig halvfems ens større komponenter til de forskellige modeller. Kritikere siger, at det er på tide at Daimler bliver omkostningsbevidst i den store skala. VW gjorde præcis det samme for år tilbage ved at bruge bl.a. samme platform til flere af koncernens mærker. Audis A3 er i realiteten en forklædt Golf og BMW's serie 7 og serie 5 er stort set ens og serie 1 er en serie 3 med kuperet hale. Men Mercedes går efter selvfølgeligheder i produktionstilrettelæggelse, der er set i umindelige tider alle

andre steder, siger direktør Peter Schmidt, British Consultancy Automotive Industry Data. Det er ren pr, fortsætter han, Daimler "er handicappet til højre, til venstre og i midten" fra arven af dårlig ledelse og økonomisk praksis gennem mange år, og Audi har for længst og med ydmygende lethed udmanøvreret Zetsche og hans team. (Fortune Magazine 14/2009)

Reorganiserings-artisten

Hver gang Sergio Marchionne taler om sin seneste karrieremæssige udfordring, nemlig at redde automobilfabrikker, som de facto er hældt i papirkurven, lyder han ikke som bildirektører gør flest. Han er uddannet bogholder og jurist og således ikke automobilingeniør endsige bilmand. I stedet for at beskæftige sig med motortyper eller gearkasser, taler han om Apple. Siden han blev udnævnt til topchef for Fiat i 2004 har den kæderygende canadisk-italiener brugt Apple som eksempel og fremhævet den måde hvorpå Steve Jobs ændrede firmaet fra at være almindelig computervirksomhed (i indædt konkurrence med IBM, red.) til "fedt" ikon på verdensscenen. Marchionne opfordrer Fiats chefer til at kigge nærmere på Apples overlegne dygtighed til at brande (varemærke, red.) sine produkter. Han beder dem endog om at benchmarke (sammenligne og måle, red.) deres handlinger i forhold til Apples. Bortset fra allerede efter et år i 2005 at have vendt 17 på hinanden følgende kvartalers underskud til overskud siden, har Marchionnes største succes hos Fiat været 500'en, den lille, meget tjekkede, 21.-århundrede version af den 52 år gamle 500 Nuovo, som samtidens stjerneskespilere Marcello Mastroianni og Sophia Loren kørte i. "Vores iPod" som Marchionne kalder den.

Alt dette har et skær af vanlig italiensk overdrivelse over sig, men situationen er alvorlig nok for Marchionne, 57, som skal tackle sin næste store udfordring: Chrysler, og der gør han præcis som hos Fiat: Restrukturerer organisationen, 'hovedreparerer' konstruktionsfilosofien og -tilrettelæggelsen, forbedrer produktionsopstilling og layout, motiverer en nedslået medarbejderstab og tackler prikne aktionærer, som denne gang også tæller den amerikanske forbundsregering.

Selv om Fiat ikke bliver det næste Apple, håber alle fra Obama til arbejderne på fabrikgulvet, at Marchionne vil lykkes med Chrysler. (Time Magazine 26-27/2009)

Da Boblen slugte Porsche

Porsches historie hænger uvægerligt sam-

men med Folkevognens. VW-koncernens største salgssucces til dato, asfaltboblen, blev skabt af den østrigske bilingeniør Ferdinand Porsche. Hitler ville have en personbil til fremtidens ariske folkemasser, og Porsche forsynede Folkevognen med driftsikker og holdbar teknik og et appetitligt bobleformet design, der skulle vise sig mere levedygtig end Hitlers visioner for Det tredje Rige.

I 1950 stod Ferdinand Porsches søn Ferry fadder til sit eget con amore projekt i form af 356, som fik familiens slægtsnavn til fornavn. I efterkrigstiden udspaltede Porsche og VW sig i to aktieselskaber (også omkring to grene af Porsche-familien, red.) men nu er de altså sammen igen, idet Porsche kapitulerede og lod sig opsluge af Volkswagen den 23. juli i år. Men som tyskere ved bedre end de fleste, er genforeninger sjældent gnidningsløse. Allerede i maj var rygterne begyndt at svirre om en nært forestående fusion mellem Porsche og VW. Paradoksalt nok kom initiativet dengang fra Porsche-chefen Wendelin Wiedeking, som med (Ferry) Porsche-familiens velsignelse var begyndt aggressivt at købe aktier i VW-koncernen. Wiedeking havde længe nydt stor anseelse og respekt i tyske erhvervskredse for at have rettet op på den skrantende Porsche fabrik fra 1993, hvor han tiltrådte. Tidligere i år sad Porsche så på majoriteten af VW aktierne, men glæden var kortvarig. Dels blev den begrænsende særlov om at ingen aktionær kan sidde på mere en femtedel af stemmerne, uanset hvor mange aktier man ejer, ikke ændret nok, dels var købet primært finansieret for lånte penge (omkring 10 milliarder euro, red.) og finanskrisen udhulede med et slag Porsches kreditværdighed. Wiedeking måtte ydmygende bede VW om henstand med betaling, da majoritetsaktionær Porsche AG ifølge særloven ikke kunne bruge VW's overskud til at betale med. Da også den tyske statsbank KfW vendte det døde øre til Wiedekings nødråb, greb Volkswagen-chefen Ferdinand Piëch (Ferry Porsches fætter) chancen og vendte sagen på hovedet. Han gjorde Porsche til det tiende i rækken af mærker i koncernen. (Efter årelang magtkamp familierne imellem trak omsider Piëchs gren af Porsche-familien det længste strå, red.)

Wendelin Wiedeking er nu fratrukket. For kontraktbrud i utide har han taget imod en fratrædelsesgodtgørelse på 50 millioner euro(!), hvoraf halvdelen vil blive indskudt i en almenyttig fond. (Information 25.-26. juli 2009)

Claus Frausing stillede skarpt på den automotive verden.



Velkomst ved Ole Køhlert og Dorte Stadil.

Tekst: Anne Lise Gustafsson
Foto: Allan Pihl Hansen, Anne Lise Gustafsson, Anne Pilø, Dorte Stadil

Styrkeprøven for motorkøretøjer til og med 1925 arrangeres på skift mellem Sverige, Norge og Danmark, og i år var det Danmarks tur, og tredje gang den blev afholdt på den smukke klippeø Bornholm, første gang var for 20 år siden.

I år havde jeg den store fornøjelse at deltage som navigatør for Iver Jensen med Dansk Veteranbil Klubs Swift fra 1913.

Den lejede kassevogn, som Swiften var blevet transporteret i til Ystad, blev parkeret på den anviste parkeringsplads tæt ved færgelejet, resten af turen foregik på egne hjul.

I løbet af torsdagen ankom alle 53 biler, nogle på trailer, de fleste på egne hjul, fra havnen i Rønne til Strandhotellet i Sandvig, hvor vi fik anvist værelse og

fik udleveret en pose med rallyplade, ringbind med diverse informationer og løbsmateriale til de kommende dage.

Det var et fantastisk syn der mødte én fredag morgen på parkeringspladsen, hvor bilerne var ved at blive gjort klar til første etape. Der var repræsenteret mange forskellige mærker og den ene smukkere en den anden. For første gang deltog en Alldays and Onions fra Gråsten, den minder lidt om Swiften.

Dorte Stadil indledte med at byde velkommen, information ved Ole Køhlert, og begge dage blev alle sendt stands-mæssigt af sted af Villy Poulsen. Første etape blev kørt på den nordøstlige side, langs vandet eller med udsigt til vand på en del af ruten, Svaneke som det sydligste.

Undervejs var der de to første dage 5 poster med konkurrencer til føreren, og en kupon til passagerer med tre valgmuligheder for at krydse af, spørgsmålene var relateret til noget vi så undervejs. En af posterne var placeret ved et glas-

pusteri, hvor de arbejdede, og vi kunne se hvordan et glas blev fremstillet helt fra bunden.

Lørdagens etape kørt på den nordvestlige del. Ved information fortalte Ole Køhlert, at i dag skulle der køres rigtig Styrkeprøve, det havde kun været en forsmag dagen før, så der var arrangeret to Jeeper til at trække bilerne op, hvis der var problemer på bakkerne. Hvor mange der måtte trækkes op, ved jeg ikke, men et par af de små, så jeg måtte have hjælp. Swiften klarede alle bakkerne ved egen hjælp, og som Iver sagde: Hvis bare vi holder afstand til de forankørende, inden vi skal til at køre op, så Swiften kan få fart på, skal det nok gå. Om bakkerne var stejle end på de andre Styrkeprøver der er afholdt, ved jeg ikke, da det er første gang jeg deltager, men stejle var de!

Allerede på første etape var Gunnar Falk så uheldig at svinghjulet gik løs



Henrik Nielsens Nash 1925.



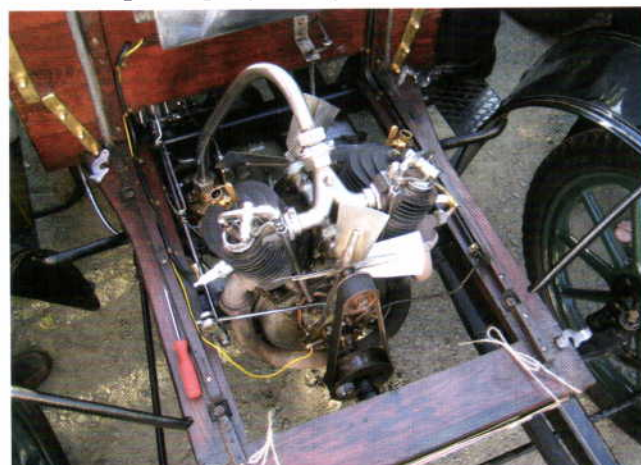
Evald Hennebergs sjældne Citroën A 1921 følte sig hjemme – den kørte sine første mange år på Bornholm og burde derfor have det oprindelige tal på nummerpladen.



De to De Dion-Bouton havde svært ved bakkerne, men klarede det. Her Torgeir Krogens fra 1906.



Hans Peter Nielsens Peerless 1917.



En formodentlig norsk Piccolo står ikke i deltagerlisten. Lillebitte bil fra 1906-07 med luftkølet V2 motor.



Sådan klarer man i en snæver vending en kritisk situation. Niels Madsens Opel.



Viklit Graae Jørgensens Unic med bådformet trækarsseri har været dansk fra ny i 1925, og Helle-Broe kørte løb med den på Glostrup-banen.



Gunnar Falks nyerhvervede Reo, hvis svinghjul gik løst.



Bornholms Motormuseum.



Deltagerlistens to ældste biler var begge af mærket De Dion-Bouton. Nordmanden Torgeir Krogens fra 1906 og Jens Pilø 1908. Pilø fortæller at han købte sin for tre år siden fordi den så meget original ud. Han og Anne syntes det var dejligt at køre de 210 km rundt på Bornholm hvor han sidst havde været for 53 år siden, og at løbet var fantastisk godt tilrettelagt. I Hasle forærede en sød ældre mand Anne en original Valentino stråhat, fordi den passede til bilen og hendes hoved.



Hos glaspusteren.



Løbsledelsen. Man ser de røde remme i deres egentlige bestemmelse.

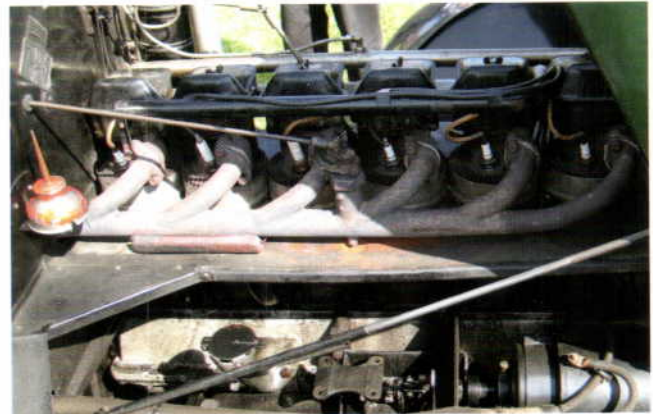
på hans Reo fra 1913, så den måtte udgå, men han fik køreljighed de sidste dage med Niels Andersen, der kørte alene i sin Ballot 2 LTS fra 1925. Ellers blev der skruet, justeret og bevist at de røde bånd med DVK's navn kunne bruges til andet end at have om halsen med skiltet med startnummer, da Niels Madsens kilerem sprang på hans Opel 8/20 1912 og blev erstattet af båndet. Swiften klarede sig flot på hele arrangementet, og det var kun få km før vi var i mål på lørdagens etape, at Iver måtte åbne for motorklappen og justere lidt.

Det er ikke uden grund at Bornholm kaldes for solskinsøen, det kunne ikke være flottere end det vejr vi havde på hele arrangementet. Alle måltiderne blev indtaget udenfor i den smukke gårdhave, så nær festmiddagen lørdag aften. Ole Køhlert og team havde gjort et kæmpe arbejde med tilrettelæggelse af Styrkeprøven. De sjove opgaver undervejs, frokost på silderøgeriet i Hasle. Musik både torsdag og lørdag aften, lørdag aften spillede og underholdt Natbussen, de er helt fantastiske, for da de fleste gæster havde sat sig ud, på grund af varmen inde, flyttede orkesteret også bare ud i gårdhaven, hvor vi dansede videre på den granitbelagte terrasse.

Ved afrejse søndag morgen blev nogle biler sat på trailer, andre af dem der havde trailer med til Bornholm, valgte at køre traileren til Bornholms bilmuseum, hvor vi sluttede med frokost, menuen var pølser fra den opstillede pølsevogn.

Lige fra jeg begyndte at interessere mig for veteranbiler har jeg haft en forkærlighed for de rigtig gamle biler, den er absolut ikke blevet mindre efter at jeg har deltaget i Styrkeprøven, så nu glæder jeg mig til den dag min mand slutter på arbejdsmarkedet og vi selv kan erhverve os en Styrkeprøvebil og deltage i de nordiske lande.

Tusind tak til Ole Køhlert og hjælpere for det flotte arrangement I havde lavet på Bornholm.

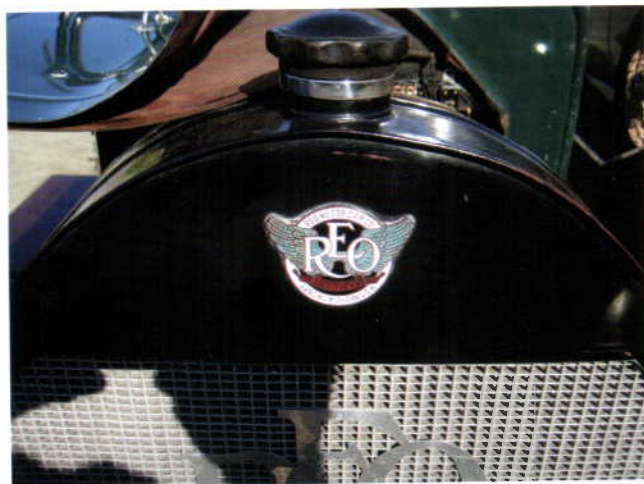


Nordmanden Eivind Daldorffs Franklin 1922 og dens luftkølede motor.



Kun en enkelt gang måtte Iver Jensen justere lidt på klubbens Swift.

Der er ikke altid overensstemmelse mellem løbsnumre af deltagerliste. Ifølge listen er det en norsk Overland, men det er tydeligt nok en Metz.





Ford T turen til Himmelbjerget



Af Jørgen Boel Hansen

I år startede Himmelbjergturen hos Ford i Horsens med morgenkaffe. Derefter gik turen til Tinnets Krat, hvor Gudenåen og Skjern å har deres udspring.

Efter Tinnets Krat videre til Hjortshøj Museum, hvor vi så museet og spiste vor medbragte mad. Efter Hjortshøj gik turen til Himmelbjerget, hvor vi fik eftermiddagskaffe på kroen og afslutning.



I år er det 50 år siden turen blev kørt første gang. Det var Aarhus Stiftstidende og Aarhus Motor Kompagni der i fællesskab startede turen. Desværre er turen ikke blevet gennemført hvert år, ellers ville det have været 50-års jubilæum.



MUNKEBJERGLØB



Hold 6 er stoppet for at løse opgaven med at tælle, hvor mange oplukkelige vinduer der var i den lange trælade (der var ingen).

Munkebjergløbet 2009 var som sædvanligt arrangeret af den ihærdige Hans og hele Geschwendtner-familien.

Der deltog 105 køretøjer af forskellige mærker og årgange, som efter eget eller arrangørens ønske blev delt op i hold på 6 til 10 køretøjer. Der var igen 3 forskellige startsteder i og omkring Vejleområdet, hvor man begyndte med morgenmad og udlevering af køreinstruks m.v. Herefter gik turen som en slags prolog rundt på ca. 60 km inden frokost, dog med kaffepause undervejs, derefter endnu ca. 40 km, for traditionen tro at slutte ved Munkebjerg Hotel, som også var basen for den næste dags Munkebjerg Hillclimb. Under hele turen møder man således nogle af de andre hold som modkørende trafik.

Løbet er interessant idet det ikke er på tid, så man kan holde pauser, som holdene selv har lyst til, ligesom adskillige opgaver er holdopgaver, noget et par vist nok ikke var helt klar over, så der opstod misforståelser. En af opgaverne bestod i at parkere bilen i en "garage" mellem nogle heller for derefter at bakke slalom op

mellem andre heller og slutte i en anden afmærket "garage". Altsammen mod stopuret. Ikke så slemt? Ååh, jeg glemte vist at nævne, at det var med bind for øjenene, så det var via mundtlige instrukser fra codriveren. Til trods for at vejret til tider ikke så alt for lovende ud, holdt det tørvejr under hele turen, så det var først på hjemturen at der blev åbnet for den store bruser. Prisoverrækkelsen, med champagne og økologisk rugbrød, var med hold 6 som det bedste. Holdet bestod af ene Austin Healey samt en enkelt Porsche 356. Disse små sportsvogne havde nok en fordel ved køreprøven, idet f.eks. en stor Cadillac formodentlig skal bruge mere tid og plads til at manøvrere mellem hellerne. Førstepladsen for enkeltpræstationer gik til Thomas Pedersen i hans smukke Aston Martin DB2/4. Løbet vil jeg tillade mig at kalde "Danmarks Hyggeligste Løb", som alle ser frem til igen til næste år.



Aston Martin DB2/4 tilhørende Thomas Pedersen



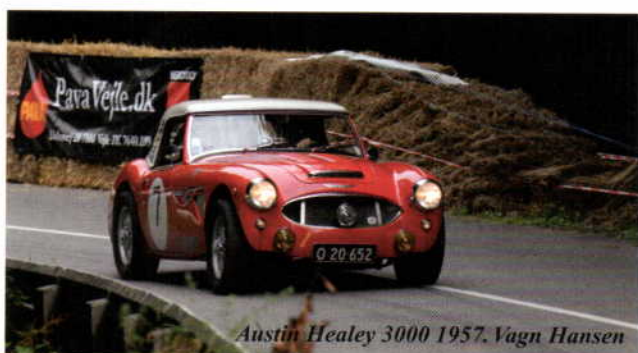
Fiat Abarth 1000 TC 1971. Ole Surland

Munkebjerg hillclimb

Foto: Ole Callesen



Renault 8 Gordini 1969. Poul Bertelsen



Austin Healey 3000 1957. Vagn Hansen



Volvo Amazon 1965. Lars Leed

BMW 2002 ti 1969. Palle Hørlyck Jensen





Renault Dauphine Gordini 1965. Jørgen Rasmussen

DKW. Harry Lund



Fiat Abarth 600 1969. Francesco Aversa



Mercedes Benz 230 SL 1966. Per Hjorth





En klubaften i DVK Nærum

Nu har jeg jo tidligere kritiseret at der kun sporadisk omtales og vises billeder af amerikanske efterkrigsbiler, så på denne klubaften i august besluttede jeg mig for at råde lidt bod på dette. Jeg kan jo se i medlemslisten at der faktisk er rigtig mange medlemmer med amerikanske biler, men jeg forstår da godt de ikke inspireres til at møde op.

Jeg kørte op til klubben med det klare sigte at fokusere på disse prægtige amerikanere fra 50'erne, 60'erne og 70'erne. Klubaftenen bar lidt præg af at sommerferien ikke helt var slut, så fremmødet var beskedent, men dette er hvad jeg fandt på pladsen. Er de da ikke bare skønne at skue?

Særligt skal fremhæves Kenneth Dams nyindførte specielle og sjældne Studebaker Avanti. En bil ud af kun 10 stk. hvor V8 motoren er udstyret med en kompressor, som skulle give bilen ca. 600 hk!

Sæsonen er jo desværre ved at gå på hæld, men I med disse prægtige amerikanske biler – mød op til klubaftenerne og vis bilen frem til glæde for de øvrige medlemmer. Det kan nås endnu og så kan vi gøre mere ud af det i næste sæson.

Per Lumholtz



Peter Faaborgs Studebaker Hawk 1960.



Chevrolet Corvette Sting Ray 1963-1967? Ejer?



Chevrolet Corvette Sting Ray 427, formodentlig 1966. Ejer?



Kenneth Dams Studebaker Avanti R3 1964 og dens V8 motor med kompressor.

Mogens Olsens Mercury 1974.





CHGP 2009

Foto: Ole Callesen



En weekend med sol og sommer hvor Fælledparken dannede ramme om en af årets største motorsportsbegivenheder.

Det blev en spektakulær weekend med masser af race og underholdning.

Et nyt speakerteam med Mikkel Thomsager og Niels Jonassen lavede et medrivende og underholdende speak.

Hendes Kongelige Højhed Prinsesse Marie over-



rakte præmierne ved årets stjernespækkede Royal Pro-Am løb. Ronnie Bremer og Stefan Winqvist løb med vindertitlen i Stefans lynhurtige Datsun 240Z. Det var spændende at opleve de lynhurtige elbiler dyste mod de benzindrevne hestekræfter i Michiel Campagnes Chevrolet Corvette Grand Sport, hvem der løb af med sejren er uvist, men en ting er sikkert, at der næste år kommer et stort felt med det nyeste indenfor elbiler







CHGP 2009

Foto: Ole Callesen





Sommerturen 2009 gik til Guö Vårdshus i Sverige



Tekst: Kurt Bløcher og Lone Christensen. Foto: Karsten Wikkelsø.

De flestes af os mødtes i Kastrup Strandpark torsdag d. 9/7 kl. 8,30 hvorfra vi kørte i samlet flok til Sölvesborg hvor vi mødtes med vores værtspar samt resten af deltagerne.

Der fik vi frokost som Kim Polte og Co. havde medbragt og herefter fik vi udleveret diverse lister og kort for resten af dagen. Kl. 12,30 kørte vi til Ebbamåla Bruk i Kyrkhult hvor vi fik en guidet tur i gennem de sidste 100 år og både så film og diverse maskiners udvikling indenfor for bl. a. støberi. Ca. kl. 16 kørte vi af sted til vores hotel hvor vi blev indkvarteret i dejlige værelser. Hotellet var meget hyggeligt, der var bl. a. flere gamle kakkelovne og store flotte møbler samt prismelysekroner. Kl. 19,00 var det blevet tid til aftensmad, vi fik serveret en fisk og nye kartofler, det smagte rigtig godt.

Fredag d. 10/7 var den dag vi skulle køre længst så vi startede kl. 7,30 hvor der var et flot tag-selv morgenbord. Kl. 8.45 kørte vi fra hotellet, først ad motorvej og derefter ad smukke snoede veje til Senoren-Sturkö-Tjurkö, hvor

vi holdt på havnen og kiggede over på øen Drottningsskär. Derefter kørte vi til Sturkö camping, der også hed Storken. Kl. 12 frokost, først en forret med rejer og diverse grønt og dertil knækbrød. Til hovedret svensk bøf med kartofler og til slut kaffe og småkage. Kl. 13.15 kørte vi til Stumholmen, hvor marine-museet ligger og parkerede lige uden for museet i flot paradeopstilling. På museet fortalte Claus Neble meget levende og interessant om de forskellige ting. Kl. 15.30 kørte vi i samlet flok en

hyggelig rundtur i Karlskrona. Derefter samledes vi på kajen inden vi kørte videre til en flot udsigt på Bryggareberget. På vejen hjem til hotellet var vi flere der kørte til en butik der igennem generationer havde forarbejdet silke til mange flotte stoffer. Vi landede på hotellet kl. 18,15. Aftensmaden var først en skaldyrsret og derefter en schnitzel med smørristede kartofler til.

Lørdag d. 11/7 kunne vi sove lidt længe da der først skulle spises morgenmad





kl. 9. Kl. 10 kørte vi af sted til Ronneby Brunnsspark ad meget smukke snoede grusveje hvor der var meget at se på, bl. a. klipper, skov og vandfald, en utrolig flot natur. Kl. 12,15 ankom vi til Brunnsspark hvor vi skulle spise frokost. Først løgsuppe, bagefter små stegte sild med kartoffelmos og tyttebær til. Efter at vi havde indtaget dette dejlige måltid gik vi en skøn tur på 2,5 km i parken med mange flotte blomster og træer og et vandfald. Der var også bygget et hotel som faldt meget naturligt ind i omgivelserne. Herefter kørte vi tilbage til hotellet, hvor bilerne blev parkeret foran så de kunne blive fotograferet med det i baggrunden - det blev meget flot. Bagefter var der nogle der kørte på besøg i Vildtsafari-parken,

andre blev hjemme på hotellet og nød en drink på terrassen

Kl. 19,30 mødtes vi alle i festtøjet. Vi fik en velkomstdrink inden en meget lækker 3 retters festmenu.

Søndag d. 12/7 var vores sidste dag. Vi startede dagen med et morgenbord. Kl. 9 kørte vi i samlet kolonne fra hotellet ind til Karlshamn, hvor vi fik en rundvisning på Punchmuseet. Det var meget spændende at høre hvordan de

lavede punch i gamle dage. Vi så også en lejlighed fra gamle dage. Derefter kørte vi til Hörvik, hvor vi fik en dejlig frokost, der bestod af kogt laks med kartofler og en meget lækker dressing. Efter dette dejlige måltid tog vi afsked med hinanden efter 4 rigtig gode dage og meget veltilrettelagte ture af Søren og Agneta Hammers. Herfra skal lyde en stor tak til vores værtspar Søren og Agneta samt Kim og Claus for en dejlig tur.



Dragør Fort

Til Amagermødet 29. juli fotograferede John Laursen afslutningen på Dragør Fort.

Igen i år et tilløbsstykke. Der deltog 54 biler og i spisningen 126 mennesker i det til dagen opstillede telt – uden musik.

Bilerne spændte over hele skemaet, skriver Thom Bang Pedersen, og de fyldte godt op på forpladsen. Rigtig hyggeligt at se så mange medlemmer og familier til en uformel komsammen.

De to ældste biler var Jan Olanders ny-erhvervede Overland og Niels Madsens Opel (se stor artikel i VT 346), begge har trods deres høje alder været særdeles aktive i den forløbne sæson.





Vesterhedetur

Ved mødet hos Jørn Elbæk var følgende mødt frem. Mogens Friis' flotte Minor, min egen Floride, Jimmi Gadgaards Cadillac, Arne Schmidts Chevrolet 210, Jørgen Bondes 544, nyt medlem fra Tofterup Volvo 444, Jørn Elbæks Porsche 911 og Citroën DS, Villy Bernbergs Camaro, Bøje Hansens Fiat 1100, Bent Højvangs Cooper S og Svend Mikkelsen i Cadillac cab.

Jørn har en fin samling af gamle biler: NSU R080, Austin Maxi, Buick Riviera, Fiat X 1/9, Volvo 544, MB 230 SL, Sunbeam Minx og flere.

Han har indrettet sin gamle kostald til værksted og udstilling. Tage Knudsen og jeg kørte der ned topløs, men da vi kørte ind på græsplænen begyndte det at regne så vi måtte have kalechen op. Fru Asta diskede op med store grillpølser, øl og kaffe på deres overdækkede terrasse.

Tak til Asta og Jørn for en god aften.

Mvh.

Ove Iversen

Foto Lars Nørgaard



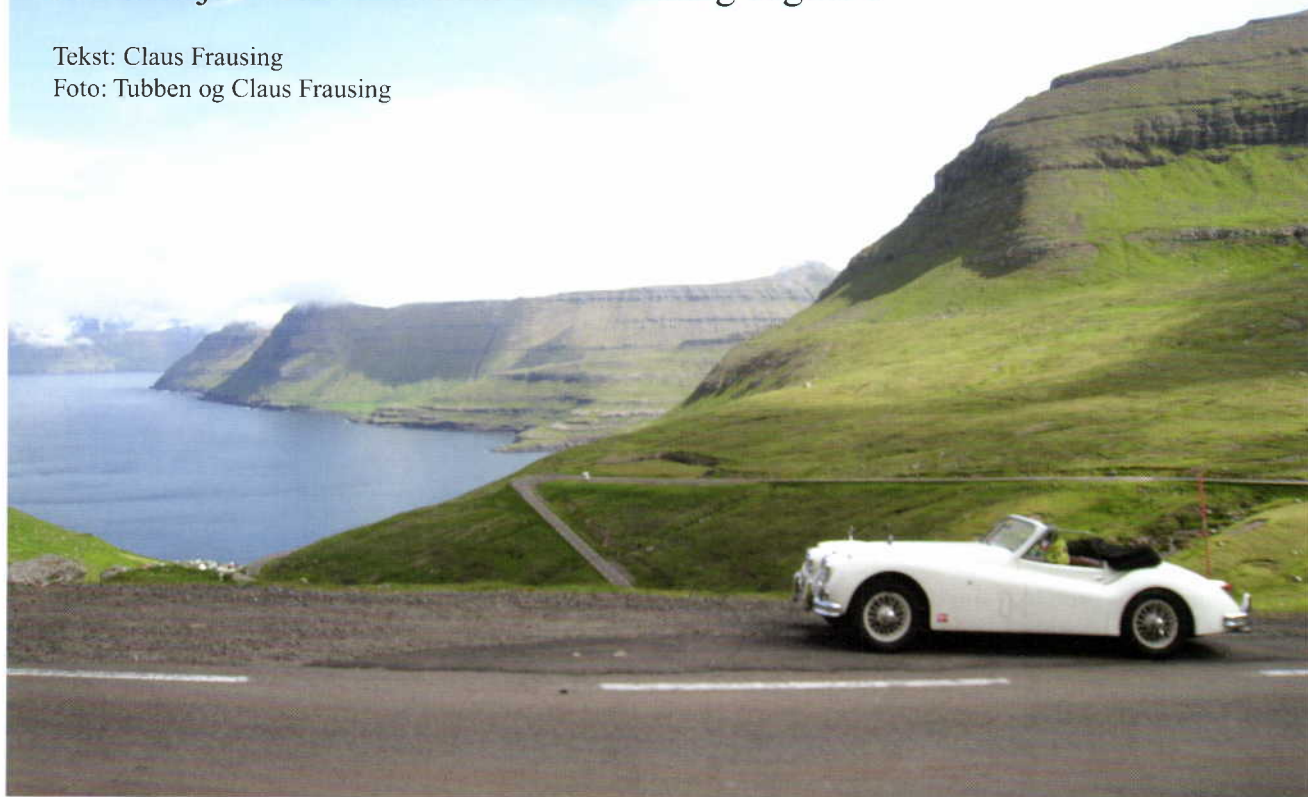


Barskt, smukt og storslået

Fra en rejse i Nordatlanten i en frimodig Jaguar i sin bedste alder

Tekst: Claus Frausing

Foto: Tubben og Claus Frausing



Man skal være til rå natur og skiftende vejrlig for at rejse på Færøerne. Kører man i bil skal man holde fri af rabatten, da autoværn er sjældne og rabatterne af løs grus og ofte stejle. Et øjeblik uopmærksomhed og der kan være langt ned.

Færøerne er et af de sidste steder i Europa, hvor hverdagen bringer, hvad man andre steder søger i sin ferie. Nærhed, natur og fred. Af National Geographic udråbt til verdens nr. 1 destination blandt 111 ø-samfund, dog noget. Øernes geografiske placering og størrelse har i forbindelse med stærk identitetsfølelse bidraget til, at færingerne har kunnet bevare deres egen kultur og deres eget sprog. I dag ser færingerne deres nations beskedne størrelse som en fordel, idet man i et vist omfang selv kan vælge, hvor tæt man kommer på verden og omvendt.

I millioner af år lå øerne ensomme og ubeboede. De første kolonister kan have været irske munke, der søgte et fredsommeligt tilflugtssted på disse afsondrede øer. Bedre kendt og veldokumenteret er den norske kolonisering, som op gennem vikingetiden gjorde Færøerne til en central del af vikingernes territorium langs de nordatlantiske kyster og Det Irske Hav.

Men midt i Nordatlantens skumsprøj-tende hav stikker de frodige, grønne basaltklipper så deres forrevne takker op mod himmelen. Trodsige som selve folkekarakternen og på sin vis hævde eksistensen af ministaten Færøerne. Dansk? Måske. Øerne har været en selvstyrende del af det danske kongerige siden 1948 med egen lovgivende forsamling, eget flag og en masse andet. Ingen Dannebrog nogen steder, postkasserne er blå og bilernes kendingsbogstaver på nummerpladerne

er heller ikke til at tage fejl af. Kun har man glemte at fjerne Christian VIII's monogram i gavlen på 'kolonibestyrelserens' imponerende stenhus i Torshavn. Spørger man en ung færinger om vej på dansk, svarer han på engelsk. Det kan selvfølgelig være at han bedre forstår dansk end taler sproget, men det ligner alligevel alt sammen en tanke. Og fint med mig for hvad havde dansken i det hele taget der at skaffe.

De øer, der er fast forbundne, kan 'overstås' i bil, ny eller gammel, på mindre end et par dage i kraft af de små afstande, et fremragende vejsystem og tunneler til snart sagt hver eneste lille bygd. Men kørlige ind til siden, Færøerne er for naturelskere. Det er vandrestøvlernes, vind- og regnfrakkernes land mere end noget andet. Ud i naturen, tag en båd til et fuglefjeld, find ro i storheden og mon så ikke solen alligevel titter frem et eller andet sted enten over den uspolerede natur eller i ens



fortabte sjæl. Mennesket er i mindretal her, kun 43.000 mod omkring fire millioner fugle. Det er 1:100!

De geografiske betingelser har altid bestemt menneskets levevilkår og klimaet sætter stadig betingelserne – også for gamle biler. Fugten trænger ind overalt, så husk endelig Pronto i bagagerummet, men når det nu skal være, så var en 54 år gammel Jaguar i åben udgave aldeles fremragende til at bringe én tilbage til naturen - med et lidt slidt udtryk og frit efter Rousseau.

Fra Færøerne er der kun femten timers sejlads til Island. En god nats søvn for en førkrigsårgang efter en fremragende tre retters dagens menu til under to hundrede kroner og en flaske rødvin på skibets glimrende à la carte-restaurant. Husk at bestille bord, der er run på faciliteterne.

Lavet af naturens kræfter

Er Færøerne til fodfolket så skal der et køretøj til at klare de 1400 kilometer Island rundt, men hvilke fjortenhundrede! Og i øvrigt en firehjulstrækker, hvis man også skal ud i krogene eller ind over det centrale højland. Hvor Færøernes natur er den samme overalt, kun vejret og lyset skifter, så er Island et mylder af forskellige naturscenerier. Bortset fra to eller tre ensformige strækninger, hver på et lille hundrede kilometer, ændrer landskabet sig uafbrudt. Jeg mindes ikke at have set så varieret natur før. Jo på en rundtur gennem USA for mere end fyrré år siden, men Nordamerika er et kontinent og turen rundt var næsten ti gange længere. USA havde så ørkner, hvad Island ikke har. I geologisk forstand er Island et meget ungt land lavet af naturens egne kræfter for mindre en tyve millioner år siden. Et vulkanudbrud på den midtatlantiske ryg på bunden af Atlanterhavet dannede et bjerg, der voksede op over havoverfladen og resulterede i en ø, der gennem senere vulkanudbrud er blevet til et land, der er dobbelt så stort som Danmark. Der er langt rundt, meget langt. Er man vant til Bornholm Rundt i en messingkøler, skal man lige tænke sig om inden man tager af sted. Halvandet hundrede kilometer til næste tankstation gennem aldeles øde lavamarker med så godt som ingen trafik - og ikke syv kilometer til Nexø – kan udmærket være et vilkår. I øvrigt rum-



Det er nemt at komme rundt på Færøerne i en fart. Der er broer og tunneller overalt selv til de fjerneste og mindste bygder, som her i Gásadalur på Vágar, hvis syv-otte huse man kommer til gennem en tre kilometer lang tunnel under fjeldet og altså i stedet for en betagende, men nok ikke særlig praktisk tur i hverdagen, over.



Lige pludselig lader Vorherre sit vand og sigtbarheden bliver lig nul. Men vogt dig, der er stadig fær på vejen.



En regnfrakke hjælper ikke meget, fugten trænger ind alligevel, så husk PRONTO.



Man tror ikke sine egne øjne. Verdens største gletsjer uden for Antarktis Vatnajökull kælder og smelter uafbrudt. Vand og isbjerger driver mod havet. Her ved lagunen Jökulsarlón.



Hovedlandevej nr. 1. Længde omkring 1400 kilometer.



Off Road! Det vrirler i øvrigt med brutale firhjulstrækkere med overstørrelses ballondæk, men terrænkørsel i almindelighed er forbudt, fordi beskadigelser af den sårbare natur dårligt eller måske aldrig kan genoprettes. Off-roading er tilladt på særlige veje, men dybe vandløb og nærmest ufremkommelige hjulspor kræver stor frihøjde.

sterer det vedvarende i undergrunden og landet flytter sig hvert år. To centimeter, men det er nok til sporadiske vulkanudbrud.

Men for s..., hvor er det land flot, hvis man altså er til barsk, storlået og mennesketom natur. Der er drabelige lavamarker, kratere, vulkaner, bjerge af pimpsten, marker af vulkansk aske, enorme græsarealer med i tusindvis af de særlige islandske heste og får, vilde lupiner til hobe, forrygende vandfald, gigantiske gletsjere og verdens største uden for Antarktis. Ti procent af landet er i øvrigt dækket af gletsjere. Der er lyseblå laguner med varmt badevand, stinkende svovlholdige kogende kilder

fra jordens indre, uhyggeligt. Gejsere, der springer, lavaforekomster i besynderlige udformninger, hvor man for nemmer, hvordan eventyrdigtere kan fantasere sig til trolde, alfer og gnomer. For resten tror islænderne at "små folk" har indflydelse på deres hverdag. Det skulle angiveligt være kommet til udtryk derved at planlagte vejføringer er blevet ændret for netop ikke at genere de små folk. Vandrehistorie, måske.

Jeg forestiller mig Island som de fire årstidens land med hver sin mageløse atmosfære. Et forår hvor solen stiger højere og højere op på himlen og varmer jorden og dens afgrøder op. En sommer hvor dagen varer evigt og

mørket kun et flygtigt begreb. Det konstant skiftende lys, som vækker lysten til at være vågen, måske tænke over tilværelsens godhed og lytte til naturens anstrengelser for at falde i søvn. Et efterår hvor bække og floder fyldes og bruser ned mod lavlandet og havet med millioner af liter smeltet isvand – i timen! En vinter så buldermørk og ét med lavaasken.

Vores tur Island rundt fandt naturligvis sted på den gamle bils vilkår. Vi nåede derfor ikke ud i krogene, hvor vejene bliver til skærver eller ind over land, som må være en oplevelse for livet. Bilen kunne simpelthen ikke, selv ikke med 5-10 km/t. Man følte at alt rystede fra hinanden. Men bilen blev beundret og fotograferet og videofilmet hundreder af gange. Mange var nysgerrige, hvad var det dog for en bil eller hvilken tosse var det, der bragte et sådant køretøj til de moderne firehjulstrækkeres land.

Hovedvej 1 går hele Island rundt, cirka 1400 kilometer. Mindre end tyve-tredve kilometer af disse fjortenhundrede er god farbar grusvej, resten er som en spritny asfalteret, gabende tom motorvej i det nordjyske. Bortset fra fugt i strømfordeleren på Færøerne og lidt bøvl med benzinpumpen et par gange, så stod Jaguaren distancen – igen.

Det er selvsagt noget af en udfordring at få sådan en bil med rundt. I udkanten af al civilisation er det også nervepirrende konstant at skulle lytte efter nye lyde eller anden ændret adfærd fra vog-



Lava, lava og atter lava. Man skal forestille sig 800-1200 grader varm bjergmasse vælte op af jorden ved vulkanudbrud for så at størkne på jordoverfladen. Men selv i en lavaørken er der liv.



Det absolutte mareridt, pludselig dør motoren langt ude i ingenmandsland eller den vil ikke starte fordi man lige skulle af i vej-siden. Man priser sig lykkelig over ikke at være i en ny bil med al dens nymodens elektronik, transistortænding, direkte indsprøjtning og hvad ved jeg, og sender samtidig en venlig tanke til fysiktimerne i motorlære i mellemskolen. Er der benzin på, når det frem til karburatoren, er der gnist på tændrørene, ned i reservedelskassen og så ruller man videre – i regelen mere end undtagelsen.



Reykjavik, republikkens hovedstad og Nordatlantens fallerede finanscentrum, med en skyline, som holdt vi uden for Chicago. Selvom arkitekturen afslører en ambition om at bygge stort og pompøst står halvdelen af lokalerne tomme.



Jordskælv forekommer jævnligt og det tager islænderne ganske rolig. Det ryster lidt, måske slår jordskorpen en revne, men bliver det ikke til mere end her, er der sådan set ikke noget at skrive hjem om, medmindre man altså er turist.

nen. Man er følsom og reagerer prompte over for enhver lillebitte forandring. Tjekker olie, vand, bremsevæske osv. hver morgen inden afgang. En slags selvpineri måske, men som enhver anden fakir føler man sig godt tilpas, når man stiger af brættet og begge ferieoplevelser er lykkedes: Som indtryksmættet turist og som funktionsduelig kustode på det arbejdende museum, måske endda også til glæde for et videbegærligt publikum.

”... and much more adventurous, that way”, som en belgier i en ny Passat udlejningsvogn lidt misundelig sagde til mig deroppe.
”You bet”.

Han havde for resten en Austin Healey 100/6 stående hjemme i garagen, så den tager han såmænd nok næste gang, han skal af sted.



Ved søen med det sigende navn Myvan (myggevand) udklækkes tre-fire gange om året millioner eller måske milliarder af bitte små myg, som heldigvis hverken stikker eller bider, men som sværmer som stærene i den sorte sol i marsken og trænger ind overalt. På kroppen, i vindueskarme, i øjne og næsebor, alle steder. Jaguaren fik gabet fyldt med det skidt og der skulle en større motorrumsvask til at fjerne tusinder af døde og halvdøde dyr.



Hjemme igen efter en eventyrlig rejse og i god behold, næsten da. Jaguaren fik desværre en på tuden og det havde den bestemt ikke fortjent.





Vintage Sports-Car Club fylder 75

Tekst og foto: Peter Bering.



Algren pusler om MG'en.



Tilskuerparkeringen på Prescott var, om søndagen, udelukkende reserveret førkrigsbiler. Det må være verdens bedste p-plads.



Pause på vejen til Prescott. Det er solskin; men vi havde mange byger og en del regn. Men man bliver smittet af englændernes sportsmanship, og glemmer det næsten – bortset fra de uheldige som også fik vand inde i teltet eller kufferten.

Den engelske VSCC blev stiftet i 1934 af folk, som ikke brød sig om bilernes tiltagende vægt, større karrosserier og blødere affjedring. Kort og godt, de kunne ikke lide den udvikling der skete i løbet af 1930'erne. Disse mænd foretrak 1920'ers biler som Alvis 12/50, Bentley og Vauxhall 30/98. Klubben har altid arrangeret bakkeløb, baneløb, orienteringsløb og andre konkurrenceprægede aktiviteter.



5853
Rolls-Royce / MG / Vauxhall



Denne tidlige Stanley så vi mange gange. Og ejeren var ligesom vores Damp-Per Nielsen frisk til at give køreture.



En 'almindelig' Alfa Romeo 1750.



Aston Martin 1 1/2-litre Mk II på langt chassis. AM lavede ikke mange biler i tredverne, men vandt klassesejre på Le Mans. Bilen er rød fordi konstruktøren Bertelli var italiener. Bemærk kæmpe bremsetromler, det er vigtigt at en hurtig bil også kan standse.



Vintage Aircraft Fly-in: Low-chassis Invicta 4 1/2-litre.



Der var et Light-Car & Cycle-Car Gymkhana. Det var særdeles underholdende. Her dr. Wallbanks 1920 MV Bambina.



Hubert Fabri i Kong Leopolds Bugatti Type 59. Fuld fart op ad Prescott i en bil hvis værdi er ubetalelig.



Claude på vej væk fra starten på Prescott. Desværre fedtede koblingen lidt.



Svend Algren på vej op ad Prescott i sin 1933 MG K3 kopi.



Graham Scott har haft sin Alfa Romeo 8c 2300 i 38 år. Den har altid været i England, men den har haft flere karrosserier; også et lukket, som ejeren har erstattet med et nuværende sidst i 1970'erne. Her er den i manøvreprøver, med en skøn lyd!

Dens bedste arrangement er (efter min mening) det årlige hill-climb på Prescott - den første weekend i august. I feståret i år havde man udvidet det med bakk løb om fredagen. Og hele næste uge var der gang i den omkring den store dyrskueplads ved Malvern (Morganfabrikkens hjemby) og rundt i landskabet. Vi var nogle stykker fra Danmark, som ikke ville lade denne lejlighed gå fra os, så vi tog over og deltog alle dage - dog kun i nogle af løjerne: Holdet bestod af Svend Algren i MG K3 kopi, Claude Teisen-Simony i Riley MPH, Erwin Koster Kristensen og familie i Rolls-Royce 20/25 og undertegnede i Erwins Riley Brooklands. Senere

støtte Henrik Schou-Nielsen til i Riley Imp (ex-Kjørholm). De danske deltagere deltog i lidt forskellige dele af de mange aktiviteter. Claude og Svend kørte begge hill-climb og sprint. Svend vandt en handicap-klassesejr i straight-line sprintet. Erwin og jeg deltog for første gang i et engelsk orienteringsløb; det gik over forventning godt: Vi fik en 3rd class award. Bortset fra de konkurrenceprægede aktiviteter var der et flyvepladsbesøg med en stribe veteranfly og 4-500 biler og et "Homes-and-Gardens-Rally", hvor man kører rundt efter sit eget hoved og besøger et udvalgt antal haver og garager. Helt fantastisk oplevelse.



KONKURRENCEN



Der har både været forslag om en canadisk og en engelsk Ford, men bilen på sidste måneds konkurrencebillede var fransk.

Jens Petersen, Vejle, skriver: Bilen er en Matford F 81 årgang 1938 med den smukke modelbetegnelse Break de Chasse (jagtvoan). Matford blev bygget på chassis fra den engelske Ford V8 og kunne fås med to motorstørrelser, sideventilede V8 på 3.622 cc og 85 hk og den "lille" 2.227 60 hk. Motorerne var de samme som i amerikanske og engelske Ford-modeller. Forpartiet så ud som på billederne fra 1937, og træbilen blev fremstillet 1938-39.

Karsten Brix giver en lidt anden forklaring, nemlig at det er en model F 92, hvad man skulle kunne se på kofangerne, og at årgangen må være 1939, hvad der skulle fremgå at det lille mærke på siden lige bag kølergitteret.

Brix skriver at han havde afskrevet bilen som en eller anden amerikaner, da han tilfældigvis så en lignende i en film i tv (Codename Emerald) - og den var optaget i Frankrig. Det førte til dyk i "Berømte Biler" og ransagning af nettet.

Ford havde haft samlefabrik i Frankrig siden 1916, men blandt andet på grund af strenge franske importrestriktioner ville Ford gerne have en selvstændig fransk produktion og fik det ved at opkøbe den gamle bilfabrik Mathis i Strassbourg i 1934. Deraf navnet Matford. Produktionen blev senere flyttet til Poissy ved Paris.

I krigsårene synes fabrikken kun at have fremstillet lastbiler, efter krigen kom der igen personbilmodeller. Det forekommer mig at kilderne er uenige om hvorvidt de stadig kunne hedde Matford. Birger Blakø skriver at forpartiet fra før kri-

gen endnu blev brugt på varevogns- og pickupmodeller op til 1951.

Under alle omstændigheder præsenteredes i 1948 den franske Ford Vedette med det gummegrin, som var inspireret af Fords amerikanske Mercury-modeller. Navnet Vedette betyder stjerne, ikke en på himlen, men som en af filmens eller scenens stjerner. Og det navn blev bevaret, da fransk Ford i 1954 blev overtaget af SIMCA. Dog stod der Ford på dem indtil 1957.

Mathis gjorde et lille forsøg på comeback lige efter krigen med en lovende trehjuler, men det blev ved prototypen.

Også til Danmark fandt en del Matford vej, men de blev skånselsløst hugget op i 50'erne og tresserne.

Matford var typisk en bil tyskerne organiserede efter indrykningen i Frankrig og brugte til stabsvogne.

Leif Gr. Thomsen deltager som medlem af redaktionen ikke i konkurrencen, men skriver at den Matford vakte minder, for naboen hjemme i Sønderborg havde omkring 1950 en med et kontinentalt cabrioletkarrosseri, der blev brugt til skolevogn. Leif fortsætter: Jeg skal ikke kunne sige, hvordan den var kommet til landet, mon det har været et Wehrmacht-køretøj, der havde fået en sindssyg grøn metallic lak for at dække over den feldgrau?

Ved lodtrækning mellem dem der har skrevet navnet Matford er Karsten Brix vinder og bedes aftale præmie med klubkontoret.

Bemærk at billedet denne gang er et andet end sidst, og vi har dem fra bilens ejer dengang, forfatteren og historikeren - dengang bankassistent og avisbud - Dines Bogø. Som



har levet i den vildfarelse at det var en Vedette og af årgang 1948. Bogø erindringer:

Jeg boede i december 1962 stadig hjemme på Begoniavej i Gentofte. Min mor fik nærmest et chok, da jeg viste hende bilen, som jeg havde købt kontant for 800 kr. et sted i Nørre Søgade i København. Fundet den via en annonce. Den var synet og lige klar til at køre i. Jeg var 18 år og 1 måned.

Den kørte sådan set meget godt bortset fra en højre afviser-vinge ikke rigtig ville slå ud. Lidt svært at nå med hånden. Så var der noget galt med ratgearet. Når jeg havde den i andet gear måtte jeg holde på gearstangen, ellers faldt den i frigeare. Der var 3 fremadgående mindes jeg.

Den kørte ca. 4,5 km på literen og benzinen kostede omkring 1. kr. pr. liter. Udstødningen var lidt utæt og den tætnede jeg med noget asbest i rulleform af en art. El-systemet var stort set ok bortset fra at baglyset periodevis svigtede. Løs forbindelse i ledning under bilen udbedrede jeg en dag, hvor det havde regnet eller sneet og det var lidt svært at ligge i en snedrive under bilen, hvor vand hele tiden dryppede ned i hovedet. Et værksted på Bernstorffsvej, tæt ved den tidligere Zonenstation, ville sørge for at den blev i orden inkl. noget med køleren, der ikke havde det godt. Vinduesviskerne var heller ikke i orden og der skulle udskiftes en viskermotor.

Reservedele ville de købe hos Grue & Co. på Tuborgvej. Det hele skulle koste 800 kr. og jeg kunne betale, når jeg fik råd til det. Ud over at være nyansat assistent i Privatbanken gik jeg med morgenavisen for Bladkompagniet. Måtte tage to ture, da jeg gerne hurtigt ville betale værkstedet, som havde stolet på, at det fik pengene. Vognen fik jeg straks den var færdig efter ca. en uge.

Lene (nuværende hustru), som jeg havde mødt på Købmandsskolen, boede i Dragør. Det var en lidt dyr tur med den benzinsluger, men selvfølgelig tog jeg ikke trolley, sporvogn og bus, når man havde "egen bil".

Af registreringsattesten fremgik det, at det var en Ford Vedette 1948 Stationcar og fagfolk fortalte mig, at det var en fransk Ford af en ikke helt almindelig udgave.

Det var en 3-dørs model og førersædet var meget bredt. Passagersædet var ikke så stort, da det skulle kunne slås op, så der var adgang til et stort bagsæde.

Bagagerummet var meget stort og her lå der altid det uundværlige lange håndsving. Der var selvstarter, men når det var koldt måtte jeg hive håndsvinget frem. Mindes ikke der var varme i vognen, men husker tydeligt, at viskerne kun virkede, når jeg slap speederen. Det synes den unge dame var højst besynderligt, da hendes fars Opel Kaptajn havde viskere, der kørte hele tiden, når der var behov for det. En vinterdag i februar 1963 kom jeg kørende ad Englandsvej ved Falckstationen i Tårnby. To unge damer stod og gjorde tegn til at de gerne ville have et lift sydpå. Da jeg standsede og tilbød dem at køre med sagde de, at de ikke troede på at jeg med den bil kom ret meget længere mod Dragør og de hellere ville vente til næste mulighed.

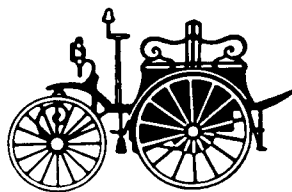
Det skete, at jeg ikke kunne få motoren i gang, hvis jeg kørte korte ture i koldt vejr og Zoneredningskorpset (som jeg havde abonnement hos) måtte træde til. Engang var det Falck, der kom. Det var lige efter sammenlægningen. Vores nabo i Gentofte var tidligere herskabschauffør (han havde også kørt for Holger Danske under besættelsen). Han kiggede lidt skeptisk på fænomenet og kom da af og til med lidt gode råd. Flere naboer lagde dog ikke skjul på, at det ikke just var en pryd for kvarteret. Jeg kan dårligt huske, hvor længe jeg havde den, men måske ca. et år. Den blev solgt til en forhandler i Codanhus, der gav 900 kr. for den, da jeg købte en anden og betydeligt nyere bil.

Min familie mindedes altid vognen, som den der ikke kunne dreje til højre. Det var nu noget pjat, men da afviservingen i højre side ikke virkede forsøgte jeg i begyndelsen af undgå for mange højresving og det bevirkede lidt ekstra kørsel.

Det var en spændende og lærerig tid og erfaring med biler var der bestemt ikke meget af i forvejen, men i den periode lærte jeg mere om biler end jeg senere har lært.

...

Ingen ny konkurrence i dette nummer.
oer





AFTENTURE

Køreselskabet for Biler før 1940 kører aftenture hver tirsdag om sommeren, og Peter Bering fotograferede midt i august.

Irene og Jan Olanders nyerhvervede Overland havde allerede været med ved Dragør Fort og til Styrkeprøven, men fik ved denne lejlighed lys i petroleumslygterne. Meget hyggeligt. Med var også Unic brandbilen fra Lyngby. Den bor til daglig på det lille brandmuseum i Hellerup.





Løvfaldsløb den 24. oktober 2009

Kære venner, "Løvfaldsløbet" som er det sidste arrangement for i år, køres i gamle biler.

Hvis den kan - ellers tag den nye (*eget valg*).

Starten går fra DVK's parkeringsplads kl. 10.00 (mødetid kl. 09.30) med afslutning i Lynæs.

Vi har lavet en aftale med Restaurant SKIPPERSTUEN om en frokost til kr. 160,- for medlemmer og ledsager pr. person uden drikkevarer – betales særskilt på stedet. For ikke medlemmer kr. 180,-. Evt. børn under 6 år ½ pris.

Beløbet bedes indbetalt på

konto reg.nr. 2230 konto 8967 977 951. Angiv tydeligt navn på indbetaling.

For tilmelding ring 4970 9580. Tilmeldingen er bindende efter den 9. oktober 2009.

Alt efter først-til-mølle – maks. 25 køretøjer – 50 personer.

Der er præmier til 1., 2. og 3. Løbslængde ca. 75 km.

I håb om dejligt vejr, godt humør og mange gamle køretøjer, ser vi frem til en dejlig tur i det nordsjællandske landskab.

Venlig hilsen
Løbsledelsen

BAGAGERUMSMARKED

søndag d. 20. september kl 9.00-14.00

på p-pladsen foran Sommers Automobil Museum i Nærum.

Fri studeplads – ingen tilmelding – yderligere info Hr. Mortensen, tlf. 40631465.

Nyt i september: Veteranpølsevogn med Schulstads luksusølser.
Sommers Automobil Museum åbner tidligere end normalt (entré).
Klubbens bibliotek i kælderetagen har åbent.

VEL MØDT





Sønderjylland Dansk Veteranbil Klub



**Dansk Veteranbil Klub inviterer til åbent hus,
Skolevænget 12 6200 Aabenraa,**

Lørdag den 26. september 2009 - Fra kl. 11.00 til 15.00

Hvor bestyrelsen vil vise det nye klubhus og lokaler frem for
Dansk Veteranbil Klubs medlemmer.

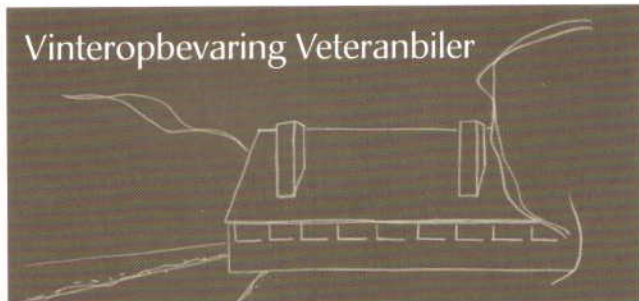
Andre med interesse for veteranbiler og veteranmotorcykler er også velkommen.

PS. Kom gerne i den gamle bil eller motorcykel

Med venlig hilsen mødestedsledere
Kjeld Holm Nielsen - Erik From



Vinteropbevaring Veteranbiler



Kontakt:

Hans Møller Olsen
Almegårdsalle 5
4573 Højby Sj.
Telf. 59305932

Veteranbiler@almegaard.dk

Vinteropbevaring af din veteranbil i Odsherred

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

Pris for perioden oktober - april er kr. 2.500,-

P-PLADSER TIL VETERANBILER UDLEJES I RY

P-PLADSER
MC-PLADSER
ELUDTAG

INTRO-PRIS:
KR. 300,- til 500,-
pr. md.

KONTAKT: 86891622/28401622, kd@rye-noerskov.dk

BILMESSE & Brugtmarked

For 48. gang den 17. - 18. oktober 2009
kl. 9-17 i Fredericia Messecenter

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 17. - 18. oktober 2009.

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

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

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



Velkommen igen
27. - 28. februar 2010

Peder Fuglsbjerg

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

Peder Nielsen

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

www.bilmesse-brugtmarked.dk

STUMPEMARKED I HERNING

Lørdag d. 31. Oktober 2009
Kl. 8 - 16

Messecentret, Vardevej, Herning

Mød op med eller kom og se alt i reservedele til veteranmotorcykler, -biler, -traktorer. -knallerter, m.v.

Komplete veterankøretøjer
Litteratur, antikviteter, ting og sager.

Med venlig hilsen og på gensyn

DE MIDTJYDSKE VETERANER

Bestilling af studeplads og yderligere oplysninger hos:

Svend Aage Mortensen tlf. 97 151603
Ove Knudsen tlf. 75 347242
Poul Hedegaard tlf. 97 141483

Velkommen igen i 2010



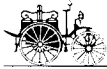
Velkommen til nye medlemmer

Peter	Smed	Svallerup Søvej 1	4400 Kalundborg	5956 4362	Porsche	1982
Mikkel	Warming	Sdr.Bjergevej 196	4261 Dalmoose	5816 7001	Chevrolet Apache	1958
Flemming	Hansen	Åsvej 46 B	4540 Fårevejle	5965 4633	Citroën B11	1950
Per	Rasmussen	Hybenvej 1	7080 Børkop	2024 1743	Ford A	1931
Claus	Dalgaard	Vangebovej 4B	2840 Holte	2818 3803		
Marc	Dam	Hesselbjergvej 3	4690 Haslev	2448 4848		
Bent	Bøsling	Østerbrogade 112, 02, tv	2100 København Ø	2630 0439	Pontiac Firebird	1967
Lars T	Andersen	Krudthusgade 1, st	5000 Odense C	4057 0405	Austin Healey Sprite	1960
Lena	Bendix	Kirsebærvej 63	8471 Sabro	4091 9460	Volvo Amazon	1969
John	Johnsen	Elbagade 11, 03. tv	2300 København S	3120 3577		
Jens R	Andersen	Hellestrupvej 3	4300 Holbæk	5943 9723	Jaguar E type	1969
Kasper T U	Kampmann	Østre Allé 23A	3250 Gilleleje	2221 1636	MG B GT	1970
Peter	Sørensen	Egebæksvej 9A	2100 København Ø	3033 5591	Honda CB	1971
Jørn E.	Møller	Vejlesøparken 19, 02. mf	2840 Holte	31228400		
Hans	Andersen	Anders Billes Vej 37	7000 Frederica	2964 6802	BMW R90	1976
Jørgen	Schjerning	Skærbakken 2	3210 Vejby	3061 1151	Ford 20 M F41	1970
Poul Boe	Andersen	Mejsevej 7	8420 Rønde	6133 2188	BMW r50/5	1970
Morten	Spangaard	Sorgenfri Alle 13	5250 Odense SV	4080 4530	Porsche 944	1984
Keld	Jørgensen	Gladiolusvej 12	2300 København S	2250 8464	FIAT 850 Spider	1966
Frank	Mørn	Vesterskovvej 40	4800 Nykøbing F	5133 8137		
Claus	Meldgaard	Blokhusevej 9	2680 Solrød Strand	5188 8872	Morgan 4/4	1972
Karin E	Kristiansen	Torshøjvej 67	8362 Hørning	2826 0795	Opel Kadett	1972
Torben	Nielsen	Hvedevænget 14	4690 Haslev	40516686	MG B	1967
Ulla og Tim	Larsen	Klokkervej 8	4622 Houdrup	4618 8209	Ford A	1931
Brian R	Pedersen	Vissingvej 28	8370 Hadsten	86980175	Ford Mustang	1965
Henrik	Vig-Andersen	Poppelhegnet 6, 01, tv	2800 Kgs. Lyngby	4588 0149		
Peer	Moth	Kastanievej 2, Buresø	3550 Slangerup	2893 7382	Austin Healey	1958
Johnny	Hansen	Frederiksborggade 23, 03, th	1360 København K	2092 3024	Ford Thunderbird	1965
Finn N	Petersen	Toxværdtsvej 10	4660 Store Heddinge	5650 3440	MG A	1959
Per Holm	Jensen	Rasmus Mortensensvej 18	8600 Silkeborg	2444 0981	Ford Galaxie	1965
Jesper Slot	Knudsen	Musvågevej 5C	5210 Odense NV	4092 3165	Ford Torino	1969
Kim	Troest	Hovedgaden 19	4050 Skibby	4752 8714	Rolls-Royce Silver Shadow	1972
Henrik Mølvad	Pedersen	Vestergade 21C	6690 Gørding	6199 5330		
Rikke	Lindqvist	Arkonagade 19, 03, th	1726 København V	2256 1290	Mercedes-Benz 190	1964
Inger Merete	Jensen	Lundevej 6	8300 Odder	8654 4536	MG TF	1955
Peter	Jensen	Hovedgaden 48	7323 Give	2447 8807		
Flemming R	Petersen	Hyldemorsvej 1A	2730 Herlev	4453 5725	VW 1303	1974
Mogens	Jørgensen	Fluebæksvej 196	4100 Ringsted	4064 6927	Mercedes-Benz 280 SL	1968
Søren Bo	Hansen	Fuglehavevej 35	2750 Ballerup	3963 5345	Austin 7	1934
Ricky	Kenbjerg	Guldsmedevej 56	2610 Rødovre	22194030		
Erik	Fey	Skovgrunden 7	9850 Hirtshals	9895 8090	Morgan +8	1978
Bent F Millner	Andersson	Alkeshavevej 2	5853 Ørbæk	4026 1619		
Danny S.	Nielsen	Thornfjeldsvej 3	4640 Fakse	2033 4520	Jaguar KJG	1971
Danny S.	Nielsen	Thornfjeldsvej 3	4640 Fakse	2033 4520	Jaguar MK II	1964
Nikolaj Vinther	Buur-Mouridsen	Nørre Hveddevej 1	6933 Kibæk	2286 6120		
Keld Winther	Jørgensen	Humleorevej 48	4100 Ringsted	2232 4850	Volvo 444	1957
Hans	Larsen	Vestergade 1C	9681 Ranum	2147 3334	Mercedes-Benz 190 C	1964
Jesper	Larsen	Ryde Møllevej 1	4920 Søllested	25722386		
Carsten	Zacho	Slågårdsvvej 6	4660 Store Heddinge	56561178		
Kristian Kjær	Moe	Molbechsvej 5, st, th	2500 Valby	2758 8815		
Stefan	Holm	Ørskovvænget 69	7400 Herning	2339 3907	Porsche 911 S	1975
Lars Henrik	Larsen	Præstefælledvej 111	2770 Kastrup	3034 4004	BMW 2000 Tii	1974
Camilla	Düring-Ørsted	Gyvelvej 12A, 03, th	4000 Roskilde	2396 1894	Buick	1949
Hans Bertel	Helmer-Hansen	Søvangsvej 11	5300 Kerteminde	4050 1651	Triumph TR3	1957
Tem	Sander	Niels Andersensvej 42	2900 Hellerup	2616 7899	VW 1303	1974
Ronnie	Mogensen	Agiltevej 3	2970 Hørsholm	4557 2597		



Morten Uldall	Andersen	Holsteinsgade 28	8300 Odder	2085 8651		
Dan Ravn Alex	Madsen	Vestergårdsvej 18	9381 Sulsted	6015 8264	Ford Granada	1974
Kristian Kjelgaard	Pedersen	Fladbjergvej 5	9900 Frederikshavn	5072 9399	BMW 316i	1984
Allan	Colberg	Hundige Strandvej 12	2670 Greve	2820 4524	Toyota Carina 1600	1974
Peter	Pedersen	Tranevej 60	7330 Brande	3027 3236	Chevrolet C10	1976
Benny	Andersen	Søholmvej 2	8560 Kolind	2011 2798	Mercedes-Benz 309	1969
Michael	Pedersen	Torebyskibeholt 7	4891 Toreby L.	2141 0021	Dodge Dart GT	1966
Simon Skov	Petersen	Hovedgaden 90	4420 Regstrup	2080 8040	Opel Manta	1974
Stine Meldgaard	Madsen	Tovesengade 5, 05, th	1368 København K	2680 9221	Porsche 912	1968
Jes Jørgen	Brink	Mosevænget 15	6230 Rødekro	2220 0088	Mercedes-Benz 230 CE	1984
John-Ove	Witzel	Odstrupvej 11	4571 Grevinge	5965 9641	Volvo 544	1962
Ann-Sophie	Gadegaard	Søllerød Park Blok 8, 01, 0007	2840 Holte	2985 1598	Volvo L3314 ASU	1966
Leif Peter	Geertsen	Stenvej 48	6200 Aabenraa	7462 5443	Morris 1000	1971
Hans Henrik	Hansen	Kirke Helsing Strandvej 34	4281 Gørlev	2176 6299	Austin Cooper S	1969
Casper	Christensen	Strædet 14	3600 Frederikssund	2218 9828	Chevrolet Bel Air	1955
Thomas	Juul-Larsen	Havslundevej 6	2900 Hellerup	3152 2111	Porsche 356	1959
Benny	Dall	Møllevang 40	4140 Borup	5756 0440	MG B	1966
Bendt	Schimmell	Strækendevej 1	4000 Roskilde	4636 6319		
Stiig	Broby	Store Valbyvej 217	4000 Roskilde	2248 4153	Porsche 911 T	1970
Niels	Pedersen	Hovborgvej 100	7200 Grindsted	2344 0947	Volvo PV 444	1957
Gerda Bjerregaard	Andersen	Nordrevej 29	8471 Sabro	2678 8747	Ford Capri II 1600	1978
René	Sundahl	Købmagergade 59, 03, 0002	7000 Fredericia	5050 1614	Porsche 911 S	1974
Freddy Normann	Hansen	Bispebjerg Parkalle 82	2400 København NV	4058 1300	Ford Mercury	1950
Poul Birger	Andersen	Kronjydevej 24		4156 3834		
Kent	Dahl Hansen	Vestermarken 47	7330 Brande	2148 4337	Kawasaki Z900	1976
Erik	Christensen	Drosselvangen 12	3230 Græsted	2086 2955	Ford Mercury Cougar	1972
Maja	Larsen	Rydskovvej 4	5560 Aarup	4061 4497		
Jørgen	Carlson	Hærvejen 34	4660 St. Heddinge	5656 1333	Ford Mustang	1965
Henrik	Thomsen	Horsebakken 6	3520 Farum	4495 8360	Morris 1000	1966
Jens	Møller	Bakkevej 22	6960 Hvide Sande	9731 3447		
Poul Erik	Lindholm	Åstrupvej 168	6100 Haderslev	4075 0173	Triumph TR6	1969
Kurt	Lorenzen	Kastanievej 18	8660 Skanderbrog	2021 1172	Pontiac Le Mans	1970
Jette Kruuse	Säbel	Bredgade 35B	1260 København K	4051 1578	Peugeot 203	1954
Eric	Aagaard	Sall Hedevej 102	8450 Hammel	8696 9408	Pontiac Le Mans	1968
Knud Ejnar	Legaard	Ekkodalen 27	3450 Allerød	2014 1447	Morgan Morgan +8	1985
Bo	Andersen	Gammel Strandvej 30	3050 Humlebæk	2968 1220	MG A	1958
Ulrich	Nielsen	Nyvej 10	2620 Albertslund	2022 6235	Chevrolet S-10	1978
Hans	Peitersen	Elmegårdsvej 24	9760 Vrå	9898 2402	Pontiac	1967
Vagn	Altmann	Hovedgaden 124	6360 Tinglev	3082 1209		
Henrik Althoehn	Henriksen	Drejervej 40	8920 Randers NV	2486 3280		
Trine Lund	Jørgensen	Frederiksgade 81, 03. tv	8000 Århus C	5124 0066	VW Karmann Ghia	1972
Michael G	Nielsen	Lærkevej 10A	9510 Arden	2945 7711		
Christian	Vølding	Smedegade 40	4200 Slagelse	2814 9808	Lotus Elan	1964
Jesper Folman	Jeppesen	Nederskovvej 122	4340 Tølløse	4055 7455	VW Golf	1983
Jan	Lund	Kirkevej 42	7250 Hejnsvig	3023 9280	Chevrolet Camaro	1969
Michael	Munksgaard	Søndergade 55	5884 Gudme	2029 4078	Chevrolet Corvette	1973

6.082 medlemmer i alt pr. 25-08-09



BILER SÆLGES

Ford Thunderbird 1973. 2-dørs guld-metallic coupé med off-white vinyltag. Hvidt læderindtræk, 7.5 l V8, aut. gear, synet juni 2008. Importeret fra Californien 2003, veteranbilstatus. Pris 110.000.

Carsten Pedersen, tlf. 99559660
carstenip@g.mail.com

Citroën B 12 Torpedo Serie Luxe 1926 4-dørs åben med kaleche – Danmarks flotteste. Sidst synet 13/10 2005. Dansk registreret fra ny (13/10 1926). Originale papirer medfølger sammen med mange ekstra dele. Pris kr. 199.000. Henrik Outzen, tlf. 40171715
henrik.outzen@outzen-haderslev.dk

Renault 4TL 1983 på hvide plader. Skal synes. Nye bremses, ny kobling, nye styrekugler. Pris 6.800.

Søren Skjær, Dortheavej 56, 2400 NV, tlf. 24415738 – 38888430 – 29630078

Rolls-Royce Silver Shadow 1973-74. **Cadillac de Ville** 1984 limousine. Kr. 80.000. Veteranbiler med lav vægtafgift og forsikring.

Henv. tlf. 20407240
niels@liousinen.dk

BMW 318 i. Km 107.000. Registreret første gang 25.04.1984. Baur cabriolet i alpinhvid, har kun meget lidt rust, er importeret fra Schweiz 2006, er med afgift og på DK plader. Meget pæn og original stand. Kr. 47.000 eller bud.

Kristian Pedersen, Fladbjergvej 5, 9900 Frederikshavn, tlf. 50729399
kkkbpedersen@yahoo.dk

VW Jetta 1.5 GLS 1981. 75 hk. Klassisk bil, lav forsikring. Guldmal. 11.000 km. Synet februar 2009 uden bemærkninger. Fin velholdt stand og Tectylbehandlet.

B. Høffner, Stillidsvej 2, 2670 Greve. Tlf. 20291640 b.hoeffner@get2net.dk

Ford Fairlane 1958. 4-dørs sedan. God stand af sin alder. Kr. 52.000 + afgift. Mogens Jensen, Carlsmindevej 11, 5800 Nyborg, tlf. 65315057

Opel Rekord Olympia 1957 med papir. Sund bil uden den store rust, skal laves mekanisk, motor sidder ikke fast, alt i lygter og lister. Ca. kr. 12.000.

Opel Kapitän P26L 1960 med papir. Næsten alt rustarbejde udført, pæne sæder for og bag, alt i krom, lister og lygter. Motor sidder ikke fast. Stor vogn til lille pris. Kr. 15.000. Henvendelse tlf. 50669809

MGB 1968. Rød. Køreklar i fin og flot stand. Kr. 120.000.

Heidi Roth, tlf. 49719520 - 28664083

Ford A Tudor 1930, Jeg er gået død i mit projekt, så nu bliver det solgt. Den er 99,9 % procent komplet. Karrossen blev sat i stand af Poul Hedegaard for 50.000 kr. for nogle år siden. Motoren og gearkassen blev også engang sat i stand, men har stået stille i lang tid. Al rust er lavet, men der er kommet en lille smule i overfladen grundet stilstand og en mindre optimal garage. Det er især gået ud over motoren. Den er født i DK, og jeg har en meget gammel reg. attest; muligvis den originale. For den står i Århus, Trøjborg. Pris kr. 60.000.

Daniel Jeppe, tlf. 28740233
daniel_jeppe@hotmail.com

Jaguar XK120 roadster 1952 projekt. 80 % rustarbejde er udført, bilen er 95 % komplet, men skal helrenoveres. Nye dele medfølger. Det er ikke en mathing numbers bil. Sælges på grund af pladsmangel. Pris kr. 130.000. Michael Andersen, tlf. 40208989
mbbyg@hotmail.com

Morris 1800 Monaco 1966, Veteransynet, lyseblå, sorte originale plader, pæn bil masser af nye dele, rustfri, køreklar, skal absolut ses og prøves. Der kan medfølge 1½ bil i dele. Sælges kun grundet pladsmangel!. Pris kr. 29.900.

Ole Poulsen, tlf. 40444666
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Rover Family Ten 1932, Dansk bil fra ny med fuld historie. Fremstår i meget fin og original stand. Samme nummerplade som i 1932. Kan ses på forsiden af Veteran Tidende, august 2009. Grøn- og sortlakeret. Soltag i hele taget. Imponerende professionelt korrekt renoveret i alle detaljer.

Regninger for over 200.000 kr. Billeder kan sendes. Pris kr. 148.000.

Henrik Westborg, tlf. 30757270
hewb@novonordisk.com

BILER KØBES

Jaguar XK 120 købes til restaurering. Gerne vrage eller ukomplet bil.

Ole Philipsen, Sct. Mathiasgade 66A, 8800 Viborg, tlf. 20113399
palstrup@palstrup.com

DELE TIL BILER

Sælges: **Morris Minor** 1953-71, alufølge m/nye dæk 175/13 2.500.

Lasse Nykær Jørgensen, tlf. 30450869
tilas@mail.dk

Købes: Udstødningsmanifold, rør til **Ford Zephyr Mk II** 1956, samt gummlister til forrude og bagrude.

Ole Hansen, Vibevej 60, 7330 Brade, tlf. 30270052 – 96420142

Købes: Motor til **MGB 1600** eller motor til MGB med tre hovedlejer.

Kjell Kargaard, Langåsen 1, 4450 Jyderup, tlf. 59276883
kargaard@post12.tele.dk

Ford V8 motor 332 kubiktommer Interceptor. Kører fint.

Mogens Jensen, Carlsmindevej 11, 5800 Nyborg, tlf. 65315057

MOTORCYKLER SÆLGES

Velkørende veteran **DKW FT 250 H** 1953 med bagsæde. Sort nr.plade.

Sælges for kun 15.000 kr. kontant pga. ejers alder og et lille handicap. Tlf. 21423289

BMW R67/2 600 cc 1954. Kun kørt 29.800 km. Komplet og i fin stand. Dansk registreringsattest og instruktionsbog medfølger. Prisforslag kr. 44.000. Se og prøvekør den i Birkerød og giv gerne et tilbud.

Se den på www.naturligstevig.dk eller ring 45814466



TIL SALG



TRIDENT VENTURER 1970

Eneste i DK, 42 fremstillet, 5-6 kørende i verden, denne den formodede næstbedste. Helt driftssikker. Glasfiber karrøse, TR6 undervogn, 3-liters Ford "Essex" V6 med Weber dobbeltkarb., går som en symaskine. El. overgear. Elruder. Totalrestaureret hos første, engelske ejer (fotodokumenteret), bl. a. med ny læderstue, motor tunet med bananklaser og anden knast. 72-eggers trådhjul med flotte Pirelli SuperTouring. Højrestyret. Ikke nogen begynderbil. Krom kunne være pænere, og der skal pusles med nogle gummilister, stoplys og håndbremse. Synet 2007. Pris kr. 165.000 til forhandling. Kun absolut seriøse henvendelser til ole.emil.riisager@tdcadsl.dk

TIL SALG



CHEVROLET BELAIR 1964

Er meget velholdt, fri for rust original i lak, indtræk, tæpper, forkromning.

Poul Hedegaard, tlf. 38744060

TIL SALG



CHEVROLET CORVAIR MONZA 1962

2-dørs coupe fra USA, Californien. Lysblå metallic. Totalrenoveret og flot både ude og inde. 8 års syn i december 2008. Pris på danske plader 68.000. Kan også leveres uden afgift for 52.000.

Poul Arberg, 2610 Rødovre, tlf. 36702666 – 40151456

TIL SALG



OPEL ADMIRAL B 2.8 S Aut. 1969

Kun 2 ejere. Hvid original lak med dueblåt indtræk. Alt i helt original og tiptop stand. Løbende vedligeholdt. Kørt km. 75.000. Synet 2006. Næste syn 2014. Div. reservedele. Org. Instruktionsbog. Kr. 75.000.

Helle Schultz, Esrum, Nordsjælland, tlf. 48360043

TIL SALG



BMW 501 1957

Sælges grundet særlige omstændigheder. Kr. 150.000.

Henvendelse J. Jensen, tlf. 49191214

DIVERSE

Omega ure automatic fra 60'erne i fin org. stand 1 x stål Seamaster m/flexlænke rustfrit kr. 2.500. 1 x 14 kt. guld mrk. Genève kr. 5.000. Begge m/dato, går upåklageligt

Max Elm, Gernersgade 67, 1319 København K, tlf. 33132949 – 25792949

Tagtelt med madras og stige, kun brugt få gange. Og et tilhørende telt. Fra firserne. Nypris 4.000, nu meget billigt Else Aastrup Jørgensen, Bolbrovej 28, 4700 Næstved, tlf. 55731383 - 61791383 bolbrovej28@gmail.com

MKP Petit 1965 campingvogn sælges. Pæn og original over alt. Keld Pahuus, tlf. 74608811 pahuus@bbsyd.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.



Ship it home!

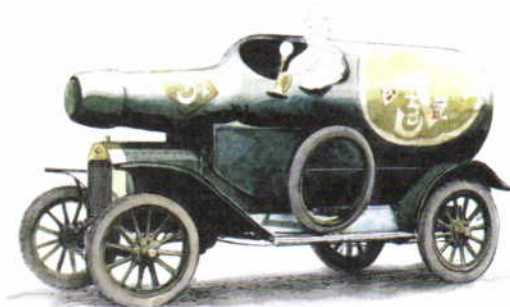


Kan alle transportfirmaer fragle en bil hjem fra USA og De Britiske Øer?
Vi ved med sikkerhed at det ikke er at sammenligne med en almindelig transport og vi ved at det er vores specialitet.
Tag en samtale med de erfarne folk hos Shipping.dk, inden du sender drammebilen ud på en lang rejse.
Giv et kald på 56 65 00 06 spørg efter Karina, Michael, Erik eller Thomas.



Vel mødt i Holte Havn
- et hyggeligt mødested!

(Vi serverer osse pilsner øl)



HOLTE HAVN

Vejlesøvej 22 · 2840 Holte · Tlf 45 42 04 49

Garage til veteranbilen

Karensdalvej 6, Brøndsted (2 km fra Børkop).

Fællesgarage med i alt ca. 25 alarmsikrede pladser til veteran- eller hobbybiler.

Afmærkede parkeringsbåse med fri ind- og udkørsel, separat værksted med lift til fri afbenyttelse.

Pris pr. plads pr. måned kr. 500.

Egil Rasmussen Ejendomme a/s tlf. 20241743
per@egil-rasmussen.dk www.er-ejendomme.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



P-pladser udlejes i aflåst
parkeringskælder på Frederiksberg

PARK ZONE

PARKZONE A/S • Vi skaber plads
Tel + 45 7025 2696 www.parkzone.dk



Kørejakker 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

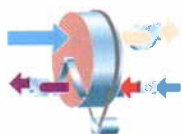
Sorptionsaffugtning af garager



- ♦ 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,-

60 år

Corgi -
50 år med hund som varemærke

Veteran Posten
- fås i alle førende kiosker
- eller tegn et abonnement

VeteranPosten
Søvejen 1 • 6500 Vojens
Telefon 76 40 00 14

www.veteranposten.dk



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

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



Ny forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben fra 1. januar 2009

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

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

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

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

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler:

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

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

 **e** forsikringer

ETU
FORSIKRING

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