

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



53. årgang - november 2009 - VT nummer 401

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

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
crik.mieth@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger Vest):

Erik From
Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå
Tlf. 74 62 53 61
erik.from@veteranbilklub.dk

(Kontakt til Veteranforsikringsklubben)

Jørgen Lauritsen
Fasanvej 28
7190 Billund
Tlf. 75 33 20 51
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. 64 71 47 99

Supplcant:

Ib Rasmussen, tlf. 20 26 32 20

Sommers Automobil Museum

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

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
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk
(Forlæg kviturering).

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. For konkurrencesvar dog senest den 25.

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

Announcepriser:

1/2 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,-

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

Erhvervs-køretøjer, teknisk brevkasse og restaurering:
P. E. Hansen
Torsted Allé 25, 8700 Horsens
e-mail: p.hansen@mail.tele.dk
fax: 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse

Redaktionen desuden:

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

Layout, søts:

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

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Amager Landevej 246
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Drager 4053 9401 mellem 18 og 19,
kate@e.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: Kaj Wredstrøm, 5657 8205
Samme adresse

Vestsjælland

Srøbyvej 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-Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev
Kren Hjortlund, tlf. 30337370
krenh@hotmail.com

Østjylland:

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

Midtjylland-Vesterhede

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

Vestjylland-Spjalld

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

Esbjerg

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

Sønderjylland:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå
Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 74485959
holm-nielsen@hbsyd.dk
Erik From, tlf. 74625361
erik.kef@webspeed.dk

Sydøstjylland

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

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

København og Nordsjælland
Claus F. Heble - 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 1 Klubben Danmark
Claus Olesen, tlf. 59507155
claus@clo.dk

Foreningen Motorhistoriske Fornidlere
Jesper Jespersen, tlf. 45891965
jesper.jespersen@su.tkk.dk

Jensen-Klubben
Jesper Tiøls Jensen, tlf. 2367 2000
jjesen@mac.com
www.jensen-klubben.dk

Vejledere

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

Austin Seven
Ole Troen
Tlf. 75943494
toline@yhvo.dk

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

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189 - kurtrog@omni@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
6528 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

Volvo

Ole Callesen
7456 1611

Revision

Henning Andersen
Erwin Køster Kristensen.

FIVA

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

Klubregistre

Mærkeregistre

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

FIAT - Forkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

Ford Junior
michael@deichmann.org
www.fordjuniormodelregister.dk

Morris
Ole Nordlund
4656 0229

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche
Paul Watson, tlf. 27285725
paul@yellow.t.dk

Renault
Kristen Korsgaard
8648 6968

Rover
Henning Holmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
3990 4240

Studebaker
Gørn Albrechtsen,
97223630/40447505
post@gorna.dk

Triangel
Lise Mortensen
4920 2301

VW - Luftkølede
Robert Hagen
Tlf. 3251 7624
Robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis
Peter Bering,
5599 6089
pb@arkitekthoring.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 Hougård
7583 0049

Peugeot
Claus Sonne Linnehal
3252 7777
linnehal@hotmail.com

Bibliotek

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



Bugatti 100 år.
Foto: Frak Studstrup.

Indhold

Tak for kaffe.....	3
I al hast.....	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Klubaktiviteter.....	6
Goodwood Revival Meeting.....	8
Bugatti 100 år.....	18
Danskerc i Molsheim.....	20
Egeris.....	21
Mogens H. Damkier.....	22
Reklamebiler (2).....	24
Indvielse af klublokale i Åbenrå.....	28
Morgan på Færøerne.....	30
Mekanisk Museum i Sønderjylland.....	32
Vinterklargøring og opbevaring.....	34
Autofokus.....	37
Sikkerhedsseler og passagerer.....	38
Prøveskilte og prøvemærker.....	39
Bog anmeldelse.....	40
Et jammersminde.....	40
Årets Emil.....	41
Bog anmeldelse.....	42
Svend Aage Engstrøm.....	43
Læserbrev.....	44
Konkurrencen.....	45
Nye medlemmer.....	48
Klubregalier.....	44
Køb salg.....	52



FREDERICIA

TAK FOR KAFFE, ja det var en bemærkning vi hørte mange gange på Fredericia Messen, aldrig har vi serveret så meget kaffe, småkager og hjemmebag til så mange rare mennesker. Folk kom fra nær og fjern og hyggede sig med hinanden, nød synet af Steen Petersens Chevrolet coach fra 1929, Henning Thomsens præmierede Austin Healey 100 fra 1953 og Knud Degnbøls Ariel 1000 ccm Square Four 1937.

Tak til dem som år efter år kommer og sætter standen op og får den pillet ned igen, det er et stort arbejde, hvor vi godt kunne bruge nogle ekstra hænder. En stor tak til det trofaste hjælpehold som brygger kaffe, servere eget hjemmebag og svarer på alle de spørgsmål der kommer fra medlemmerne, og ikke mindst sørger for at der er en rar og god stemning på standen. Uden dem, ingen DVK-stand på messerne.

Har du lyst til at vise din bil/mc frem på forårsmessen d. 27. & 28. februar i Fredericia, så sig endelig til. På bestyrelsens vegne Dorte Stadil



... I al hast

Danmarks Tekniske Museum i Helsingør har åbnet en ny særudstilling med titlen ... I al hast. Temaet er at alt i nyere tid har skullet gå mere og mere hurtigt. Transport, kommunikation mm.

Åbningen blev foretaget af Jason Watts med en blændende, lynhurtig og humoristisk beretning om hans liv med fart på før og efter at hans alvorlige handicap indtraf.

Udstillingen omfatter blandt andet flere racerbiler, og til lejligheden havde museet lånt familien Koux' Bugatti type 37.



**Møder****November**

Torsdag 12. Børkop. Klubmøde kl. 19.30.

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

Tirsdag 17. Kværkeby. Veteranposens redaktør, Steen Jørgensen, om Goodwood 2009. Kl. 19.

Tirsdag 17. Nordjylland. Besøg hos Olav Ross Sørensen. Se hjemmesiden www.dvknord.dk

Torsdag 19. Nærum. Cafeaften kl. 19.30.

Tirsdag 24. Egeskov. Julefrokost i Cafe Rigborg kl. 19.

Tirsdag 24. Klippinge. Copenhagen Historic Grand Prix 2009. Kl. 19.

Onsdag 25. Amager. Julebuffet kl. 19. Se Klubaktiviteter.

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

December

Tirsdag 1. Ristrup. Julefrokost i mødelokalerne. Kl. 18.30.

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

Torsdag 3. Nærum. H. J. Beier om et liv med biler.

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

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

Lørdag 12. Nærum. Julebal. Indbydelse senere.

Mandag 14. Egeskov. Julefrokost hos Jomfru Rigborg kl. 19. Se Klubaktiviteter i VT.

Tirsdag 15. Kværkeby. Julefrokost kl. 18.

Tirsdag 15. Nordjylland. Juleafslutning på mødestedet. Se hjemmesiden dvknord.dk

Torsdag 17. Nærum. Cafeaften kl. 19.30.

2010**Januar**

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

Tirsdag 26. Klippinge. Mødedag, evt. med dvd Skoda-rejsen. Bagjulekomsammen bortfalder.

Løb og arrangementer**November**

Lørdag 7. DVK's 55-års fødselsdag og overrækkelse af Årets Emil. Indbydelse i VT 400.

2010**Februar**

Lørdag 27. -søndag 28. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Info tlf. 4088 6464

Maj

Onsdag 5. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Juni

Fredag 11. Optakt til Englændertræf i Løgumkloster.

Lørdag 12. Englændertræf i Løgumkloster.

Lørdag 19. Vintagebiltræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Se VT januar 403.

Juli

Lørdag 3. -søndag 4. Bornholm Rundt. Indbydelse i VT 401.

Lørdag 31. Vintagebiltræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Se VT januar 403.

August

Fredag 6. -lørdag 7. 17. Viking Run. På Dyrskuepladsen. Arr. Roskilde Amerikaner Bil Club. www.viking-run.dk

Lørdag 7. -søndag 8. Copenhagen Historic Grand Prix.

Udland**2010****Maj**

Søndag 23. -søndag 30. Niederösterreich Historic 2010. Østrigs Automobilklub arrangerer historisk løb for biler før 1945. Se www.avca.at

August

Torsdag 5. -søndag 8. Styrkeprøven, Norge. Løbet finder sted på Gjøvik ca. 120 km nord for Oslo. Løb for biler fra før 1925.



BLÅLYS

Fra Jens Pilø har vi fået en forklaring på den blå lanterne over vindspejlet på Peter Kjuls Rolls-Royce Phantom II (ex Erwin Koster Kristensen), som vi havde billede af i VT august. Det er en signallampe, en slags udrykningslys, som briter med rang af hertug og opefter var berettiget til at køre med, så de blev lempet hurtigere gennem trafikken. Muligvis var det tilsvarende i Frankrig.

Af en bog om det britiske kongehus' Rolls'er efter krigen fremgår at både de og de i sin tid eneherkende af mærket Daimler har haft den blå lanterne. "Blue signal lamp on front of roof".

Kjuls RR er ganske vist af noget ældre dato, men lampen har altså signaleret "af bane dernede, der kommer – om ikke en rødbede så et herskab af de højere rangklasser".

På de ældre kongelige biler sidder i panden våbenskjoldet og bag det en standart. På de nyere biler er de to ting rykket højere op, og den blå lampe sidder forrest.

Det gælder nok om at komme af vejen hvis Peter Kjul tænder sin blå lampe!

Pilø føjer til at lampen nok har oplyst kølerfiguren, men at det næppe har været rart i mørke at køre med motorhjelm oplyst. For øvrigt var der kølerfigurer af glas, fx Latique, som var oplyst indefra.



Skilt

Hotel Randers fik i 1964 en usædvanlig parkeringskælder. Der er nedkørsel på bagsiden af bygningen og det gamle lysskilt sidder der endnu. Peter Bering faldt for det og fotograferede.

fejl.fakta - og andre notitser

I dækningen af Fjordløbet kaldte vi Helene Pedersen for Helle. Pardon. Helle for Helene.

...
Thy Veteranbil Klub har bedt os være med til at formidle en efterlysning af gamle nummerplader, den har fået stjålet. Især to med S 44 har affektionsværdi.

Men det må vi desværre afslå, for det er forbudt og strafbart at besidde endelige handle med andre danske nummerplader end dem der hører til ens egne aktuelt indregistrerede køretøjer.

...
Ivan Christensen, selv ejer af en fin Morris Six 1953, opfordrer ejere af denne og beslægtede modeller til at være med i en registrering af danske eksemplarer.

Inspirationen kommer fra kontakt med formanden Michael Parry for den engelske klub for Morris Series MO/MS og Wolseley 4/50 og 6/80. Den har hjemmesiden <http://www.680mo.org.uk>

Han har adgang til oplysninger om bilerne hvis man opgiver produktionsnummer, og kan i nogen grad anviser reservedele.

Ivan Christensen selv har adressen Rosenvangs Alle 229, 8270 Højbjerg, tlf. 86725019 – 22296197 ivan_christensen@mail.dk

...





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 25. november kl. 19 julebuffet med velkomstdrink og kaffe for medlemmer med damer. **Bemærk** adressen ændret til Dragør Golfklubs restaurant, Kalvebodvej 100, Dragør. Bankospil med fine præmier. Pris 170 kr.

Tilmelding og betaling på møderne eller (med navn)

Nordea reg. 0123 konto 8235603226. Sidste frist 20. november.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, tlf. 40539401 kajc@c.dk

Thom Bang Pedersen, tlf. 28778543 thombang@mail.dk

BØRKOP VANDMØLLE

10. december kl. 18.30: Julekalas i Skærup Forsamlingshus, Nederbyvej 15, Skærup, 7080 Børkop.

Nederbyvej går ud fra landevejen i nordenden af Skærup. Du ender omme bagved Q8-tanken. Sidevejen ved Q8 hedder Bækkelund – kør du ind her og hele vejen ned til enden, kommer du også til Nederbyvej. Ved landevejen ved tanken er der skilt til Forsamlingshus.

HUSK din gode ven, kone, kæreste ... er specielt velkommen denne aften. Prisen er ca. 190 kr. plus øl, vand, kaffe. Tilmelding senest 3. december til undertegnede eller Erik Hougård, tlf. 75830049 – 40340049.

14. januar. Vi tager hul på det nye år. Husk alle forslag til aktiviteter er velkomne.

11. februar. Klubaften på Vandmøllen.

11. marts. Klubaften på Vandmøllen.

8. april. Klubaften på Vandmøllen.

Med venlig hilsen

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

SØNDERJYLLAND - EGERNSUND

Husk den ny adresse Skolevænget 12, 6200 Åbenrå.

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

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.

15. november sidste frist for økonomisk bindende tilmelding hos nedenstående til julefrokosten, der foregår den 24. november kl. 18 på Jomfru Rigborg og består af stor buffet og 1 øl eller vand og 1 snaps. Ekstra drikkeelse 10 kr. pr. enhed. Der slutes af med lotteri og kaffe. Pris 120 kr. pr. person.

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. 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 septembermøde havde Hans Peter Nielsen fået samlet en del materiale om Styrkeprøven på Bornholm, så det blev et godt møde, der trak fuldt hus

Ved vores novembermøde torsdag den 24. kl. 19 kommer Ole Poulsen med en masse materiale om Copenhagen Historic Grand Prix 2009.

Intet møde i december, da det ville falde for tæt på juleaften.

I januar sker der noget nyt, idet jeg ikke længere kan overkomme at lave baghulekomsammen. Så tirsdag den 26. januar bliver normal mødedag. Jeg har tænkt at vise dvd'en Skoda-rejsen til Mlada Boleslav og retur, med besøg på museer i Danmark og Tjekkiet.

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 20. oktober fortalte Roar Eriksen om vinteropbevaring af veterankøretøjer og vi fik et meget detaljeret og gennemført foredrag. Roar Eriksen kunne virkelig fortælle om de forskellige forhold man skulle være opmærksomme på. Der blev undervejs gjort opmærksom på hans firma Vantages produkter hvor det naturligt passede ind, og det virkede helt fint og ikke anmassende overhovedet. Efter foredraget var der stor spørgelyst fra de fremmødte DVK-medlemmer.

Tirsdag den 17. november. Klubaften kl. 19. Redaktør Steen Jørgensen fra VeteranPosten om det traditionsrige Goodwood-stævne.

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 og cafeaften den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.

Oktobers cafeaften, hvor Palle



Murmann fortalte om MB 300 SLR. blev et tilløbsstykke som bestemt fortjener at blive gentaget.

Torsdag den 19. november cafeaften kl. 19.30 hvor kaffen er klar.

Torsdag den 3. december fortæller H. J. Beier om sit liv med biler. Beier har været med næsten fra klubben blev stiftet og er kendt med sin Delage og den 12-cylindrede Packard cabriolet.

Menu i december flæskesteg med hvide kartofler, rødkål og sovs. Risalamande med kirsebærsovs. Tilmelding på h.froberg@get2net.dk

Lørdag den 12. december julebal, tilmelding se indbydelsen andetsteds i bladet.

Torsdag den 17. december cafeaften, gløggen er klar kl. 19.30.

Gode ideer og forslag til næste års mødeaftener modtages med tak.

Venlig hilsen Dorte Stadil

ØSTJYLLAND - RISTRUP



december kl. 18.30 i klubbens lokaler. Alle medlemmer er velkomne med ledsager. Prisen ventes at være ca. 120 kr.

Tilmelding senest fredag den 27/11 til en af nedenstående.

Med venlig hilsen

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

NORDJYLLAND - STENUM

Møderne foregår den 3. tirsdag i måneden på Vangård i Stenum, Vangårdsvej 25, 9700 Brønderslev.

Tirsdag den 20. oktober havde vi det tredje møde i Nordjylland-Stenum. Steen Breum Hansen, tidligere speedwaykører og mekaniker for Hans Nielsen holdt et meget interessant foredrag om den form for motorsport. Han fortalte meget om motorecykelteknik og motorer, men der var også meget om personerne bag mekanikken. Steen sluttede sit indlæg med at fortælle om smøreløser, idet han i dag er konsulent i

den branche. En meget fin aften for de fremmødte.

Tirsdag den 17. november besøg hos vor medlem Olav Ross Sørensen. Se nærmere på hjemmesiden

Tirsdag den 15. december juleafslutning på mødestedet hos Kræn Hjortlund. Klubben giver 50 kr. i tilskud til hver deltager, dvs. et medlem og en ledsager. Også om det nærmere på hjemmesiden senere.

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder.

Med venlig hilsen

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370 kraenh@hotmail.com



Bent Vinther Olsen har sendt de to billeder og skriver:

Disse to friske fyre har restaureret denne Chipmunk og kom flyvende i den til møde i Nordjylland-Stenum. Det er Bent Vinther (Gl. Volvo) og Kræn Hjortlund. Forklaringen på at den ene kaldes Gl. Volvo ses på det andet billede.



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

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

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

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).

6. januar nytårstaffel hos Mikael Egholm, Lammefjordsvej 12, 4520 Svinninge. Kong Mikael af Svinninge byder på en let anretning af rust og pladebankning og muligheden for at indtage det imponerende murværk som hans garage er konstrueret af. Tlf. 40290138.

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

Tatra igen

Vi kom til at kludre i det med de mange Tatra i Kværkeby i sidste blad. Den sorte nederst til højre er retteligt Leif Lunns T 613-2 1978.

Vedstående ny billede er så med Jan Jensens sølvgrå T 613, som er næsten helt fabriksombygget til en T 700.





Fra en rejse i den syvende himmel

Goodwood Revival Meeting, om manden bag, et kig bag kulissen og i bakspejlet

Tekst og foto: Claus Frausing

Give me Goodwood on a summer's day, sagde den hvidhårede herre ved siden af mig uden at vi sådan set havde skabt nogen form for formel kontakt. Klassisk klædt i elegant dobbelt-radet blå flannelsblazer med blanke messingknapper, hvid åbentstående skjorte med fiks charmeklud i checkered flag-mønster (Red.: det ternede mållag), ægte Panama stråhat som en slags prik over i'et og nå, jo, der var lige de brun-hvide gangstersko og derbystokken med udklappeligt sæde. Han var ad åre og tydeligt i sit es, en del af den stive overlæbes borgerskab, klædt på til lejligheden og denne gang med GRRC emblem i knaphullet, medlem af Goodwood Road Racing Club.

Jeg tror ikke denne storslåede begivenhed har sin lige i verden, fortsatte han stadig nærmest for sig selv, det er som

at være i den syvende himmel - uden at han af den grund lignede én, der bekendte sig til den antikke jødedom, snarere Gitte Hønnings fortolkning om henrykkelse og svimmelhed og hun snakkede jo også med sig selv.

Længere blev monologen ikke, pludselig var han væk. Aner ikke hvem han var udover en af de 134.000 betalende tilskuere over et gigantisk tre dages arrangement i det nærmest subtropiske Sydengland, som nok kan tage pusten fra enhver. Et totalteater af en anden verden, hvor et deltagende publikum stilfuldt og ganske underholdende danser rammen om et historisk motorløb af lige så historiske dimensioner. De kan noget, de englændere, noget vi andre ikke rigtig magter. Enten fordi vi ikke har traditionen eller historien for den sags skyld. Eller måske bare fordi træskoene stadig stikker dybt i den danske muld. No offence, forstås, og frit efter Morten Korch.

Generationsskifte på godset

Goodwood Estate er et engelsk gods med et jordbilliggende på omkring 44 km², altså næsten det halve af Amager, nær Chichester i Sussex, ca. 60 km syd for London og ikke langt fra Den Engelske Kanal med den blide Golfstrøm og badebyen Brighton, som sande veteranbilfolk kender eller må have hørt om. Der har altid været sportsaktiviteter på Goodwood. Stedet er omtalt første gang i 1697 i forbindelse med jagt. Cricket indførtes i 1727. Den syvende hertug af Goodwood anlagde en golfbane, i mere end to hundrede år har der været hestevæddeløb. Men alle disse aktiviteter var for familie og venner,

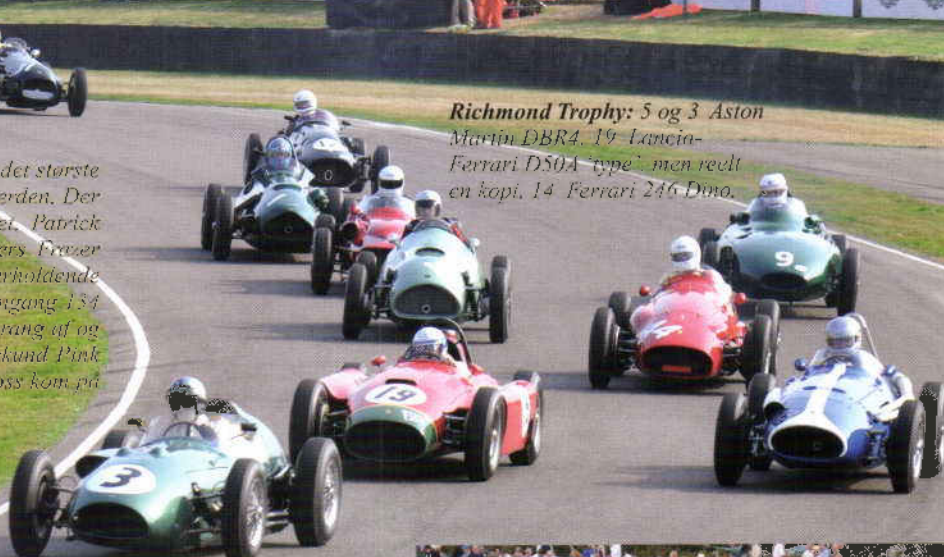


Lord March, dynamoen bag det hele.



Større og bedre findes det næppe.

Goodwood Revival Meeting præsenterer formentlig det største opbud af historiske racerbiler i aktion noget sted i verden. Der køres 'Gentleman race' men der går alligevel til stålet. Patrick Blakeney-Edwards i sin sølvfarvede halvanden liters Frazer Nash Super Sports 1929 leverede dagens mest underholdende kørsel på grensen af det fysisk mulige. Hurtigste omgang 134 km/t. To gange midt i pit fordi kølerdækslet sprang af og vandet fossede ud. Alligevel var det kun med 0,3 sekund Pink Floyds trommeslager Nick Mason væmt. Stirling Moss kom på afveje i sin nyanskaffede røde OSCA nr. 21.



Richmond Trophy: 5 og 3 Aston Martin DBR4, 19 Lancia-Ferrari D50A 'type', men reelt en kopi, 14 Ferrari 246 Dino.



De gamle ERA formel 1-biler, halvanden liter med kompressor.

Til venstre: Lavant Cup: 4 Ferrari 250 TR57, 1957, Jemery Cooke. 2 Aston Martin DBR1, 1957, Richard Attwood. Den sidste er Richard Skipworths originale Ecurie Ecosse Trojeiro-Jaguar 1959 med veteranen Barrie Williams ved roret.



Moss i græsset.

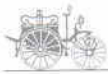
Lavant Cup: Vinder Ferrari 246S Dino. Nicky Leventis og Bobby Verdon-Roe.



Brooklands Trophy: Frazer Nash Super Sports 1496 ccm 1929 med Patrick Blakeney-Edwards.

Herunder: Maserati 250, Frank Stippler. Ferrari 246 Dino, Richard Attwood, som vandt, idet han ikke spilder tid på at 'broadside'.





Good Old England

En hel stribe af skuespillere, professionelle som amatører, 70 i alt, indgår i Goodwood Actors Guild (skuespillerlav) og medvirker til sammen med forskellige orkestre rundt om at skabe en autentisk stemning. Skuespillerne findes overalt på området med hver deres små sketcher eller opvisninger: De syngende politibetjente, svindlere og lommetyve, gadeoptøjer af behob-drenge og motorbøller, uartige skoledrenge, Gøg og Gokke, i stribevis af ungdomer (?) i Mary Quants mini-skort falder i med et udkleedt publikum, der er med på spøgen. Hornmusikken og militærmarchen leveres af Hendes Majestæts Royal Marine Band, Vera Lynn sound en af Goodwood Big Band med refrænsangerinde og inklination til jitterbug af The Jive Aces. Skulle fjenden dukke op er det modne hjemmefærd på vagt. Det hele er ét stort teater og publikum leger med. Det swinger bare...

idet ingen nogensinde havde tænkt på at tjene penge på det, man havde bare ressourcerne og pladsen at dele med andre mennesker.

Godsernes økonomiske vilkår er noget anderledes i dag, også i England, hvor selv det britiske kongehus nu har indvilget i at betale indkomstskat. Moder Jords udbytte på de omhandlede næsten 8.000 tønder land er uanset omdiskuteret landbrugsstøtte ikke nok til at holde godset kørende.

I 1995 i en alder af 40 år overtog Charles Gordon-Lennox, Jarl af March og Kinara og arving til hertugdømmerne Richmond og Gordon, godset Goodwood i et planlagt generationsskifte, præcis som hans far overtog alle herlighederne, da han fyldte 40. Det er noget med britiske arveafgifter og dermed skatteplanlægning, som jeg ikke skal gøre mig klog på. Den nuværende Earl of March, altså Charles, men vi er ikke på fornavn, gik tidligt ud af skolen, var i en periode rulle-kabler-ud-og-ind-dreng for filminstruktøren Stanley Kubrick og ernærede sig senere som fotograf i London, da han fik tilbuddet om at vende hjem til landadelen. Han sagde selv i et interview med motorredaktør og tv-kommentator Simon Taylor i Motor Sport Magazine for nogle år siden, at han forventedes at tage over, men han blev ikke tvunget og hans far ville have fundet en anden løsning, hvis han var blevet i London eller havde bosat sig i Australien for den sags skyld. Men muligheden for selv at udvikle virksomhe-

den på en moderne og hensigtsmæssig måde var så fristende, at han slog til. Det største problem var imidlertid at skaffe tilstrækkeligt med indtægter til godset.

Arvingens foretagsomhed

Den nybagte godsejer havde foruden at værdsætte både historien og godt selskab en kunstnerisk åre gennem sit virke som fotograf. Han fandt desuden biler spændende, en arv fra hans bedstefar Freddie March, den niende hertug, succesrig Brooklands racerfører i 1930'erne og sportsvognsformgiver, som i 1948 anlagde Goodwood Circuit, der sammen med Silverstone var de to fremmeste racerbaner i Storbritannien for både grand prix- og sportsvogne efter krigen. For Goodwoods vedkommende frem til 1968, hvor de stadig voksende krav fra Formel 1 satte en økonomisk stopper for det show og det var endda før Ecclestone & Mosley's regeringstid.

Interessen for klassiske biler og den historiske motorsport havde i flere år været stærkt voksende i hele verden; Goodwood havde den lødige historie, rammen kunne genskabes om den ægte vare fra banens storhedstid. Kunsten var at udvikle et forretningskoncept, som kunne vokse organisk eller naturligt indefra om man vil med de eksisterende ressourcer, så omkostningerne kunne dækkes over driften og man i øvrigt kunne danne sig en fornemmelse af, om man overhovedet kunne trække et publikum af nødvendig størrelse til højdedragene i Sydengland.

Første skridt var Goodwood Festival of Speed i 1996, i øvrigt samme år som en lille gruppe ildsjæle lancerede Copenhagen Classic Car Cup, forløberen for Copenhagen Historisk Grand Prix, så rent idemæssigt var vi altså tidligt nok med herhjemme. Men Festival of Speed er et bakkeløb med enkeltstart og således noget ganske andet end et race, hvor man kører 'mod' hinanden og derfor heller ikke kræver de helt store investeringer i publikumssikkerhed. I dag er Festival of Speed et kæmpeshow med over 160.000 tilskuere og smarte, hurtige biler, prototyper og Formel 1'ere med kendisser bag rattet. Vor egen Tom Kristensen for eksempel. Publikum kom fra begyndelsen, økonomien kom i balance og vejen lå åben for en investering på mange millioner pund Sterling til renovering af den gamle racerbane, som havde ligget brak siden lukningen omkring fyrrer år tidligere.

Goodwood Revival Meeting afvikledes første gang i 1998 og det går da ok, sagde godsejeren allerede for tre år siden, men vi skal jo betale lånet tilbage. Det kræver mere end 100.000 betalende tilskuere hvert år. En tredjedel af vores indtjening kommer fra sponsorer, den anden tredjedel fra catering, salg af studepladser og programmer m.v. og den sidste tredjedel er entreindtægter, som i øvrigt alle er i hus i forsalg, så folk kommer uanset vejrlig. Eller sagt på en anden måde, pengene er i kassen allerede inden portene åbner.



Auktion hos Bonhams

Auktionshuset Bonhams holder auktion hvert år på Goodwood Revival og man kunne måske have haft sine bange anelser om købelysten i år, men 85 % af det udbudte blev solgt for i alt £ 3,9 mio., med rekordpris for en Aston Martin DBSC Coupe 1966 som gik for £320.000. Stirling Moss' hjem som han vandt British Grand Prix med i 1957 gik for £23.000 og Tony Rolts tilsvarende fra sejren i Jaguar i Le Mans i 1953 fik hammerslag ved £11.500. Penge er der da blandt folk, trods krisen.

Vi lagde mange kræfter i at genskabe banen, som den var, men det er i højere grad et spørgsmål om at skabe en følelse hos publikum, sagde Lord March i nævnte interview, alt her er tidstypisk. Kun hvis vi ikke kan skaffe den originale vare, tillades en efterligning. Vi vil alle gerne se en ægte 250 F og en ægte GTO, men vi vil kun acceptere en kopi, hvis den ægte vare ikke findes, som Lancia D50 for eksempel. Men det er kompliceret. Vi har FIA's regulativer, vi har originalitetsproblemerne, vi har teknisk kontrol, vi har hele sikkerhedsproblemet og samtidig vil vi gerne levere et godt race, men MSA (Motor Sports Association svarer til vores DASU) har vist sig forstående, fordi man mener at Goodwood gavner motorsporten og således ønsker at stedets arrangementer skal fortsætte.

Det organisatoriske maskineri

Der er over tre hundrede personer fast ansat i et hav af specialfunktioner for netop at kunne levere den sublime oplevelse. Men i modsætning til de fleste gammelbilarrangementer andre steder, hvor der stables et hold på benene til at planlægge og gennemføre og som bagefter sendes hjem indtil næste år, det man også kalder en projekt- eller ad hoc organisation, er Goodwoods organisation permanent. Man er i bogstave-

veligste forstand fuldt beskæftiget året rundt. Ikke alene tilrettelægges man de store enkeltstående arrangementer som Glorious Goodwood, som er stedets absolutte højdepunkt inden for hestevæddeløb på hvad der måske er verdens smukkeste hestevæddeløbsbane og hvor heste og mode mødes, igen som kun briterne kan det. Bare tre uger forinden har Festival of Speed fundet sted og Goodwood Revival løber af stabelen hvert år i midten af september. Lord'en himself er selve drivkraften, den hvileløse entusiasme bag disse hektiske processer for slet ikke at tale om de permanente året rundt-aktiviteter som golfklubben, The Kennels, restaurant og klubhus for medlemmer af Goodwood Road Racing Club, jagtselskaberne, cricketklubben, flyveklubben, Goodwood har egen flyveplads med historisk rolle i forbindelse med Slaget om England, The Organic Farm, som producerer økologiske fødevarer, der sælges fra faste boder ved de store arrangementer og så altså lige driften af resten af de næsten 9000 tønder land.

Goodwood har kun miljøtilladelse til at buldre og brage alt det man vil i fem dage om året, alle andre dage er der støjbegrænsninger, så næste 'event' for den ufatteligt energiske, optimistiske og visionære iværksætter skulle nød-

vendigvis være noget, der ikke larmede (så meget!). I midten af august 2010 åbnes for Vintage at Goodwood, som ikke har noget med biler at gøre og hvor man fejrer fem 'fede' årtier, eller de gode årgange med britisk musik og mode, begyndende med 40'erne. Med jarlens geni for at skabe 'events', må man formode endnu et brag af festiviteten.

Scenen er sat

Der spares ingen anstrengelser for at genskabe scenen fra fyrrerne til treserne. De sjældne og opsigtsvækkende biler er det vigtigste. Man ved hvor de interessante biler er og ejerne føler sig bærede, når de bliver inviteret, også selv om de måske skal låne klenodiet ud til en emeritus som Roy Salvadori, Jack Brabham, Derek Bell, Jackie Stewart, Tony Brooks, Richard Attwood, Jochen Mass, Jackie Ickx eller selveste Sir Stirling Moss, som tilmed fyldte 80 år den 17. september. Hvis der stadig er liv i de gamle koryfæer, så er de til Goodwood Revival Meeting, og flere af dem kører flere løb. Richard Attwood for eksempel, vinder af Le Mans i 1970 og fabrikskører i Formel 1 for BRM. Cooper og Lotus, er på hele fem gange og når vel knap at køle af mellem heatene.



Automobilia og genbrug

England har altid været et godt land at købe antikviteter eller gå på loppemarked i. For damerne har især pelse og hatte fået en genfødselse, da hovedbeklædning er et 'must' på Goodwood, hvis man vil i ryttergården. Samtidig med at så megen 'overflodig' pynt forsvandt, da alle skulle være så lige, gik også damehatter, der jo ellers må siges at fuldende påklædningen, af mode. Modisterne så skriften på væggen, forlod faget og overlod vel branchen til mærkandiserne, som nu lever fedt.

Det er med biler som med musik, har Lord March sagt engang, de biler man kendte eller måske så køre race, da man var ung, giver en den samme følelse som melodierne fra dengang. Så skaf den rigtige bil, sæt en spændende tidstypisk person bag rattet og du har tilvejebragt den emotionelle ramme og ikke mindst en forventningens spænding hos publikum.

The Paddock, ryttergården, er et kapitel for sig. Der er uindskrænket adgang for medlemmer af GRRC blot man opfylder 'the dress code'. Man går frit rundt mellem en bilpark af fuldblods, historiske væddeløbsvogne, man tror det er løgn. Ferrari, Alfa Romeo, Maserati,

ERA, Jaguar, Porsche, Lola, Cooper, Elva, Bentley osv. I hundredevis og så langt øjet rækker.

Ind imellem de enkelte ræs er der spektakulære parader alt efter hvad der er aktuelt at fejre. I år kørtes en storstilet parade for Sir Stirling og en imponerende 75-års mønstring af tretten ERA fra perioden 1934 til 1938. Den forbausende succesrige English Racing Automobile, som endog var 'på podiet' efter krigen. Ligesom Mini'en, eller Morris Mini-Minor, Austin Seven 850, Hundehuset. Se7en, eller sågar Partner, kart barn osv., blev fejret i anledning af 50-års jubilæet med et kæmpe opbud.

Alle løb ved 'gensynsmødet' kan historisk føres tilbage til perioden hvor Goodwood Circuit var aktiv, nemlig 1948-1968. Klasserne, og løbenes navne er de samme som dengang. Selve banen, tribuner, ryttergård etc. er genskabt, selv Fish n' Chips fås i 50'ers avisepapir. Overalt er der tidstypiske udstillinger, salgsboder med automobilia og genbrugstøj af ret årgang og flere slags overraskende underholdning. Publikum animeres som sagt stærkt til enten at klæde sig periodisk korrekt *ud* eller i det mindste pænt *på* - og det virker.

Der køres Gentleman Race, men det går nu ret stærkt alligevel og ofte med megen ægte dramatik, men altså som



Flyopvisning

I middagspausen og ved kortere afbrydelser på motorbanen er der flyve(r)opvisning. Formentlig også med den lumske tanke at give publikum tid til at bruge nogle penge rundt omkring eller blot at 'høje nakken', hvad heller ikke gøres uden at skulle til lommerne. I år bl.a. med en blændende formation The Battle of Britain Memorial Flight, bestående af en 'Phantom of the Ruhr' AVRO Lancaster PA474 bombemaskine og to Supermarine Spitfire Mk XIX i graciøs bevægelse næsten i slowmotion hen over himlen. Det var stærk kost for enkelte førkrigsbritere. Måske fordi de husker blitzten eller måske deres forældres angst. Eller måske bare Churchills i bogstaveligste forstand 'bevingede' ord at aldrig har så mange haft så få at takke for så meget. Enkelte kneb en tåre, andre gjorde honnør. Respekt. Luftakrobatikken er samtidig en luftens concours d'élégance med en celeberrømmerkomite. I år med bl.a. Sir Terance Conran, ham med designerrestauranterne, James May, den 'uforskammede' vært på Top Gear i BBC, og Buzz Aldrin, ikke manden i månen, men ham der gik på den engang, formentlig da.



Nok andet at tage sig til end at se motorløb
Festlig servering i det fri, vare- og lastvogne i aktion, skulle det være en is eller måske picnic langs hegnet, s'gerne med kun for GRRC medlemmer og i bil fra før 1966. Og så er der alt det den almindelige tilskuer ikke ser, for Lord March sørger også godt for sine gæster og det skulle være ganske vist, at alle deltagerne og deres hjælpere deltog i en stor gallafest med et spansk Sevilla tema med dansende heste fra Den



spanske skole, matadorer og flamencodansere og indendørs(?) fyrværkeri, mens Mark Knopfler fra Dire Strait, der kørte race i sin Austin Healey 100S tidligere på dagen, spillede temaet fra filmen Local Hero på sin berømte guitar tilegnet en bevæget fødselar og æresgæst Sir Stirling Moss.

(Red.: Lastbilmærket Albion var kendt i Danmark både omkring Første Verdenskrig og lige efter Anden. Svend Dråby kørte en og den var rædsomt ukomfortabel og med for ringe motorkraft.

'gentlemen'. Forstår man ikke det og 'kører' man en påtale overhørig, bliver man ganske enkelt ikke inviteret mere.

Udover deltagerens køretøjer service-res hele området af omkring 200 last- og varevogne, iskage-, fish n' chips- og pandekagebiler, drosker m.v. Alle fra før 1966. Alt er 'period', som englænderne siger. Ægte fra den tid. Scenen er i den grad sat.

Klasseinddeling ved Goodwood Revival 2009

Selve banen er 3800 meter lang. Der er tretten klasser, som skal både køre tidtagning og et eller to heats over weekenden, så det er et meget stort program at gennemføre, når der også skal være plads til opvisninger. Selve afviklingen af løbene organiseres af BARC, British Automobile Racing Club, i samarbejde med Classic Racing Motor Cycle Club som udarbejder tillægsregler efter retningslinjer fra MSA og som stiller løbsledelse og marshals til rådighed, officials som vi siger. Den 'arme' mand, der styrer opmarch fra ryttergård, og det er den samme hvert år, er overdyngnet med startlister og andre papirer, to hovedsæt og en mobiltelefon og han vandrer konstant og hvileløst rundt i feltet fra morgen til aften tre dage i træk. Slipset

strammer og vandet driver af ham, men tingene klapper for ham. Det gør hans ties ved øjnene også - uafbrudt.

Omkring 350 biler og motorcykler konkurrerer i 15 forskellige løb. Alle er omhyggeligt udvalgt og ejerne personligt inviteret af jarlen. Mange af bilerne er fra Goodwoods første storhedstid og er således et reelt gensynsmøde – a revival meeting.

Goodwood Trophy var i sin tid for førkrigs single-scater Grand Prix biler af ren og skær nød, idet der tre år efter krigen stadig ikke fandtes mere moderne racerbiler. For de fleste var der andet at tænke på, dog ikke for den velhavende grisefarmer Reg Parnell, som stillede op med datidens nyeste og bedste, en Maserati 4 CLT, og vandt. I dag er Goodwood Trophy forbeholdt Parnells niveau med Grand Prix og Formula Libre vogne fra perioden 1930 til 1948. Det er biler som ERA, Alfa Romeo Tipo B, Alta, Bugatti 54 og 59, Maserati 8CM og 4CM.

Madgwick Cup er sportsvogne under to liter fra perioden 1948-1955. Fortrinsvis britisk byggede og Climax, MG eller Ford motoriserede 'småvogne' som Cooper, Darque, Kieft, Lester

og Lotus, side om side med fuldblod fra OSCA og Maserati. Colin Chapman kørte selv sine hjemmelavede Lotus byggesæt på Goodwood som et led i mærkets allerede dengang vellykkede markedsføring; det førte faktisk til etableringen af Lotus Engineering som fuldtidsbeskæftigelse i 1952.

Barry Sheene Memorial Trophy er for motorcykler mellem 350 ccm og 500 ccm fra perioden 1962 til 1966 og med italienske mærker som MV Agusta, Benelli, Ducati, Moto Guzzi og Aermacchi mod arketyperiske éncylindere englændere som AJS, Norton og Matchless. Dagens ryttere var verdensmestrene Wayne Gardner (som vandt på Matchless G50) og Phill Read og en stribet af Isle of Man vindere som Mick Grant, Trevor Nation, Michael Rutter og Charlie Williams. Barry Sheene, 1950-2003, englænder og verdensmester på japansk Suzuki i 1976 og 1977.

St Mary's Trophy er for standardvogne fra før 1966 og i 2009 forbeholdt Mini, den lille forhjulstrukne, som i sin tid slog meget større biler som Ford og Jaguar, med et felt på 32 biler med celebriteter i førersædet, som alle har kørt ræs eller rally i en Mini i deres yngre dage, bl.a. ireren Paddy Hopkirk, Mon-



to Carlo vinder, finnen Rauno Altonen, Monte Carlo vinder og europæisk rallymester, svenskeren Stefan Johansson, Le Mans vinder med Tom Kristensen, og hjemmefødningen Barrie 'Whizzo' Williams, populær veteran i den klassiske engelske motorsport og meget stærkt og festligt sideways kørende med rygende forhjul.

Lavant Cup er for sportsvogne, som deltog i verdensmesterskaberne og i Goodwood TT i 1958-1959. Altså hurtige sager. Der er racervogne som Aston Martin DBR1, Ferrari 250 TR57, Jaguar D-Type, Lister-Jaguar, Tojeiro-Jaguar, Lola-Climax, Lotus Climax, Elva Climax, Porsche 550 og 781 RS samt Lotus 17, i øvrigt med vor egen Jac Nellemann som den ene af kørerne. Løbet varer en hel time og har et kørselskift.



Glover Trophy er 1½ liter Formel 1 Grand Prix vogne, 1961-1965, som erstattede de tidligere 3 liter frontmotor vogne, men som alligevel viste sig at være meget hurtige og adrætte, som Brabham-Climax BT 7, BRM P 261, Ferrari 156 (Hajnæsen), og de sædvanlige Cooper-, Lola-, Lotus- og en enkelt Emerson-Climax. Det var i den klasse Jim Clark og en ung Jackie Stewart sloges side om side og satte en fælles banerekord på 1 minut og 20,4 sekunder. Det var i 1965 og rekorden står stadig. Flere har Climax V8 motorer, som nok gjorde dette race til det mest støjende og ægte spændende. Ægte grand prix atmosfære fra en tid, hvor publikum stod ved banen og ikke sad foran skærmen.



Fordwater Trophy er for fabriksproducerede sports- og GT-vogne fra perioden 1960 til 1966 og som BARC organiserede for sine medlemmer som klubræs. Storbritannien var dengang verdens førende sportsvognsproducent på store og små fabrikker, som frembragte de senere evergreens som Triumph TR4, MGB, Ginetta G4, Lotus Elite og TVR Grantura (som vandt),



Classic Car Park

Mange tusinde biler parkeres på markerne på godset, men kommer man i bil fra før 1966 har man ikke alene gratis parkering, man holder også lige uden for hovedindgangen. De historiske biler er en udstilling i sig selv – også gratis – og mange steder går det hyggeligt for sig.



som igen skabte et godt miljø for udvikling af køreere, Jim Clark for eksempel, som blev fabrikskører for Lotus ved at banke selveste Colin Chapman i en Lotus Elite på Goodwood. Elva, Morgan og Austin Healey kører med her sammen med Alfa Romeo og Porsche fra fastlandet.

Brooklands Trophy er før førkrigs sportsvogne som deltog i udholdenhedsløbene på Brooklands, biler som oprindeligt aldrig kørte på Goodwood, men hvor ejerne følte de rørte deres biler for lidt, og Freddie March, farfar til den nuværende Earl of March, og selv succesrig Brooklands kører, vandt bl.a. det berømte Double Twelve race i en MG i 1930, åbnede Goodwood og genskabte en Brooklands atmosfære dengang, og det er præcis, hvad man gør igen i dag. Trommeslager i Pink Floyd Nick Mason vandt i Aston Martin Ulster 1935, men kun fordi dagens mest underholdende kører, Patrick Blakeney-Edwards i Frazer Nash Super Sports 1929, måtte i pit for at få lukket sit kølerdæksel da vandet sprøjtede op. Han leverede i øvrigt heatets hurtigste omgang på 134 km/t, ganske godt gået for en firsårig på femtenhundrede kubik.

Richmond Trophy er for de store 3 liters frontmotor Grand Prix vogne fra 1950 til 1960. I år indeholdt grid'en to af verdens mest beundrede Grand Prix vogne overhovedet, nemlig Ferrari 246 Dino og Maserati 250F, som Stirling Moss kørte til en førsteplads på Goodwood i 1954 med Peter Collins i Vanwall på andenpladsen. Fire år senere vandt Mike Hawthorn Richmond Trophy på Goodwood og i øvrigt verdensmesterskabet samme år. Fremme i dette felt var også Aston Martin DBR4, Connaught A-Type, Cooper-Alta og den dengang ofte uheldsramte 'firehjulstrækker' Ferguson-Climax Project 99. Le Mans-vinder Richard Attwood vandt i Ferrari 246 Dino.

Royal Automobile Club TT Celebration er et stjernefelt af såvel GT vogne som køreere. Perioden er 1960 til 1964 og rummer kostbarheder som AC Cobra, Aston Martin DB4GT, Ferrari 250 GT og GTO og Jaguar E-Type. En samling maskineri til en skønnet værdi



Dramatik blandt gentlemen

Sådan går det når to erfarne køreere ikke støder sammen. Barrie "Wizzo" Williams, der har den sværeste bil at styre, Ferguson Climax Project 99, skrider af banen i Madgwick Corner og har Gary Pearson i BRM lige i baghjulet. Pearson overhaler elegant indenom og Williams trækker sig selv ud af græsset. Bilen har nemlig Ferguson firehjulstræk, men er alligevel ikke egnet til 'off road'.

af £ 80 millioner og som blev kørt 'flat out' af gamle drenge som Derek Bell, Gerhard Berger, Jochen Mass, Emanuele Pirro og Bobby Rahal i skarp konkurrence med yngre F1'ere, Red Bull Racings Christian Horner og Adrian Hewey samt Ferraris testkører Marc Gené. Det er et entimes løb med køreskift og Adrian Hewey og Bobby Rahal i Jaguar E-Type 3,8 liter Lightweight vandt.

Freddie March Memorial Trophy er en hyldest til de store nitimers væddeløb på Goodwood i 1952, 1953 og 1955. Opreklameret dengang som 'Le Mans comes to West Sussex'. Løbene var spektakulære og bragte race om natten til Goodwood for første gang. Der var ingen mangel på køretalent med folk som Stirling Moss, Peter Walker,

Duncan Hamilton, Tony Brooks og Peter Collins i fabriksilmeldte biler som Aston Martin DB3S og Jaguar C-type. I år med konkurrence fra bl.a. Austin Healey 100, Ferrari og en Lagonda V12 Le Mans, som vandt.

Chichester Cup er for frontmotor Formula Junior, som optrådte første gang i 1958 i England. Denne lavpris, single-seater klasse og en videreudvikling af de små 500 ccm Midget, var den italienske greve Giovanni 'Johnny' Luranis opfindelse. Klassen overlevede indtil 1963, på hvilket tidspunkt der var intet mindre end femhundrede fabrikanter. Den smukkeste og vel også mest eftertragtede af dem alle var uden tvivl Stanguellini med Fiat 1100 motor. Den lignede en Maserati 250F og vandt FJ mesterskabet i 1959 og Chichester



Fra et besøg i ryttergården
Forrest F.R.A. E-Type GP1. 1988 ccm, 1938.



Alfa.



Alfa Romeo 308 C, 1938.



Stirling Moss 80 år. Scenen var især sat for Sir Stirling som fyldte 80 år om torsdagen 17. september. Engang den bedste verdensmester England aldrig fik, som der stod et sted, og som nu 47 år efter at han stoppede som professionel racerfører stadig nyder umådelig respekt og beundring. Lord March holdt tale, publikum sang Happy Birthday Dear Stirling og han kørte selv forrest i Aston Martin DB1R efterfulgt af en parade af biler, han selv havde kørt engang eller til nød en magen til. Deres udsendte stod desværre forkeret og måtte nøjes med storskærmen, men karavanen eller noget af den var til at få øje på. Og ellers signerede han bøger, bøger og atter bøger. Sir Stirling altså og folk stod i lange baner for at få hans autograf.

Fra paraden for Stirling Moss. Maseruti, Cooper Climux, Aston Martin. Disse biler kørte ikke ræs.

Cup i år. Præcis som de større formelvogne gennemgik disse sjove, velkørende 'cigarer' en markant køremæssig forbedring i form af hækmotor. I år vistest FJ med frontmotor og grid'en var righoldig. Klassen, hvor også vores hjemlige Alfa Dana fra Roskilde Ring-tiden hører hjemme, køres i dag succesrigt i Lurani Cup'en og med stor deltagelse overalt på kontinentet og på 'Øerne', flittigt organiseret og dygtigt administreret fra London af skotten Duncan Rabagliati, som har deltaget i Copenhagen Historic Grand Prix flere gange i sin Alexis-BMC HF1, 1959. Dansk deltager var Erik Justesen i Mallock-Ford Mk2 1959.

de hidrog bravt til den fablagtige underholdning og havde det med garanti også selv morsomt.

Efterord eller dagen derpå

Der er næppe tvivl om at Goodwood Revival Meeting såvel som Festival of Speed tidligere på året har sendt masser af støj og giftig røg op i luften og således ikke er politisk korrekt i vore dage. Men bortset fra at Goodwood generelt tilfører egnen meget stor økonomisk aktivitet og beskæftigelse med sine events, er Goodwood Revival Meeting som ethvert andet gammelbilarrangement og uanset hvor, en levendegørelse af motorhistorien, på samme måde som når Den Gamle By i Århus sætter liv

i butikker og værksteder med levende mennesker. Ejerne lægger masser af penge og veneration i deres gamle biler, blandt andet fordi de også får lov at anvende dem til formålet og formentlig også fordi de har et publikum, både bilerne og ejerne. Det er en vigtig opgave for gammelbilbevægelsens organisationer at sørge for at bevare mulighederne herfor i fremtiden. Vore historiske biler er arbejdende museer, som Den Gamle By er det, og det er levende kulturhistorie og derfor betydningsfuldt for eftertiden, når alle engang triller rundt i lydlose - 'intetsigende' - elbiler.

Claus Frausing rejste med Veteran Posten/Motor Rejser til Goodwood Revival Meeting 2009. Se alle løbsresultater, billeder, video m.v. fra Goodwood Revival Meeting på www.goodwood.co.uk

Whitsun Trophy er stævnets hurtigste felt med blandt andre danskeren Martin Borch-Christensen i en Wolverine-Chevrolet på 5.7 liter fra 1965. Kraftige sager som Lola Chevrolet T70 Spyder, der i øvrigt blev målt til 295 km/t på Nørre Alle (!) ved Copenhagen Historic Grand Prix, Lotus Ford 30, Ford GT 40 Ferraridræberen fra Le Mans, som egentlig er en Lola med Ford motor, McLaren Chevrolet M1A og M1B, samt Cooper Maserati m. fl. I alt niogtyve muskelbundter. Julian Bronson i McLaren vandt og kørte hurtigste omgang med 165 km/t.

Ingen af danskerne kom på podiet ved Goodwood Revival Meeting 2009, men



Henrik Pedersen overrakte på Goodwood Stirling Moss en tegning han har fået lavet af da Moss vandt det danske grand prix på Roskilde Ring i 1961. Moss var glad og sagde at sådan en havde han aldrig fået før.

BUGATTI 100 ÅR



Vi har haft det problem på VT ikke umiddelbart at kunne hænge Bugattis 100-års fødselsdag op på noget. Ganske vist har vi et stort projekt i gang med at registrere og dokumentere alle danske Bugattier gennem tiderne, ikke mindst med fotografier. Men det er så stor en opgave at det ikke bliver færdigt foreløbig.

Så dropper ned fra himlen en appelsin i vores turban – en lille historie og en masse billeder fra medlem Esben Sønderstrup, der så at sige faldt ind med døren ved bugattisternes jubilæumstræf i Molsheim.

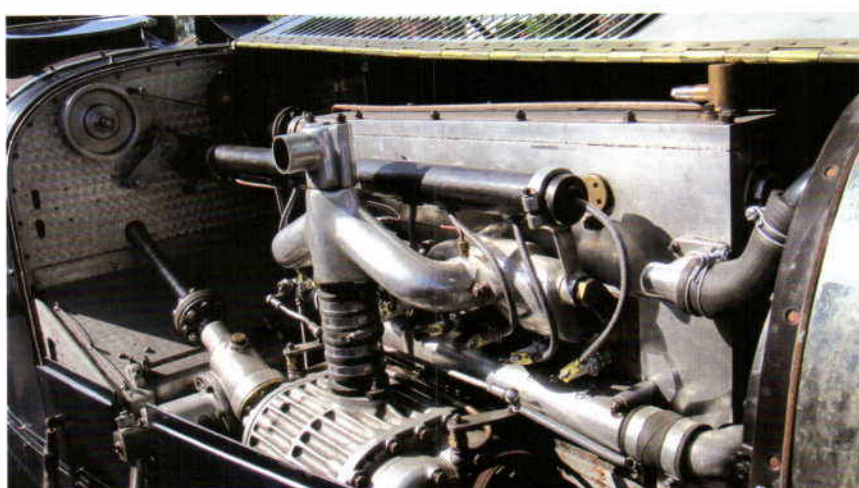
Han skriver:

Vi skulle en tur til Alsace, dels for at prøve vore venners nyhvervede Jaguar XJ8, dels for at smage på vin. Og så endte vi nventet midt i Bugattis 100-års jubilæum!

Vi anede intet om det, men da vi var på vej ad La route du vin og kom igennem Molsheim, syntes vi godt nok at der var mange Bugattier på gaden.

Næste dag, om søndagen, var byen fuld. Især var der mange 35'ere; den første så vi på en tankstation, og vi fik nærmest et chok da den blev startet med håndsvinget – lyden af en 35 med 8 rækkecyindre der starter er forrygende.

Og det må siges at være en oplevelse at de helt store at høre omkring 100



Bugattier startede på én gang da klokken blev 12.

Esben Sønderstrup tilføjer at især billedet af starten på gaden giver et godt indtryk af stemningen.

...
Der medfulgte enkelte billedtekster, vi har ellers foretaget et forhåbentlig skønsomt udvalg blandt de mange billeder, og må nok belært af de senere års erfaring sige at vi desværre bringer dem uden garanti for bilernes ægthed. Men man kan jo altid håbe. Eller tro. Gravstedet er familien Bugattis.
oer





Danskere i Molsheim

Det blev en kold start på en vejrsmæssigt ellers flot tur. Skyerne hang lavt over Vogeserne, men trods kort sigtbarhed og lange stigninger nåede Peter Zinck med sin type 40 Grand Sport op i de 1.400 meters højde ved "Grand Bullon". Også Peter er 2. generations dansk Bugattist, han er søn af vort savnede næsten-stiftermedlem Jens Nielsen.



Efter redaktionens slutning har Frank Studstrup sendt billeder af danske deltagere i Bugattis fødselsdag. Vi har ikke anden mulighed end at hænge dem bag på Esben Sønderstrups dækning.

Der var en første etape i Molsheim/Mulhouse-området, og et flere dage langt rally med slut i Paris. Og endelig kørte de danske deltagere tilbage til Alsace og besøgte med gode franske venners hjælp den gamle fabrik. Omkring 80 procent af bygningerne er bevaret, og der fremstilles i dag landingsstel og bremses til fly.

Studstrup selv måtte lade sin egen type 40 blive hjemme i Danmark pga. en defekt dynastarter.



Før starten er her Christian Koux i type 37A og bror Peter Koux i den type 37 deres far Erik Koux bragte til Danmark fra Schweiz i 1950'erne

Herunder: I Paris blev de deltagende biler udstillet i et stort telt på Champs Élysées. Det var en udfordring med tæt og hurtig myldretids trafik på motorveje og indfaldsveje til Paris. Her er Erik Koux i type 57S kopi og Peter Zinck nået frem til Place de la Concorde.

Det gamle støberi i midten og Bugattis hestestald til højre.





EGERIS

Så kom dagen hvor der var afslutningen af veteranaftenerne i Egeris. Lørdag den 3. oktober kl. 13 mødtes ca. 65 prs. i storm og regn ved Møllehytten i Egeris, nogle i de gamle biler, andre i deres hverdagsbiler.

I løbet deltog også et ægtepar, som trodsede regnen på gamle NSU knallerter. Det var hurtigt ud af bilerne, og ind under taget i hytten, for vandet stod ned i stænger. Kl. 13.15 stilnede regnen lidt af og vi kørte en fin tur ad mindre veje til Aksel Graversen, Fjølstervang, hvor vi i næsten tørvejrn fik set hans helt specielle stenhavn med mange sjove detaljer, bl.a. et meget stor udekøkken og et fint stort lysthus som kan rotere rundt og stilles med flere hastigheder, f.eks. en omgang i timen. Efter en god times tid fortsatte vi videre til FDF-hytten i Fjølstervang, hvor der var gang i grillen, med en hel gris. Det så rigtig lækkert ud. Vi satte os ind i varmen og fik en kop kaffe at varme os på. Efter en god gang snak var grisen færdig, og salatbordet anrettet. Vi gik i gang med maden, som smagte rigtig godt, og alle blev mætte. Snakken gik lystigt, og det bevistes, at vejret ikke kan ødelægge en fint arrangeret afslutning. Nu må vi så bare vente på at det bliver forår igen, så vi kan starte et nyt år med træf i Egeris hver anden tirsdag.

Stor tak til Trille og Kristian Nørgaard

På deltagerne vegne
Ketty og Anton Sørensen





NR. 5 - 9. ÅRG.

MAJ 1955

SKANDINAVISK MOTOR Journal

MOTORCYKLE- OG AUTOMOBILTEKNISK TIDSSKRIFT

**Måle-
taifun**

Den mest fremragende motorcykliskonstruktion, der til dato er fremfået. En kraftig og genialt udformet maskine, som selv den mest fordringsfulde motorcyclist vil være begejstret over at køre.

Læs prøvekørslen i dette nummer.

Importør:
AUTO CENTRUM
ROSENØRNS ALLE 19
KØBENHAVN V
LUNA 1955



MOGENS H. DAMKIER

Guruen er død. Mogens H. Damkier ville i juledagene være fyldt 90. Men han døde omkring 1. oktober i det hjem i Ordrup, hvor han havde sit spekulatorium i kælderens med bøger og fotografier og det værksted med en drejebænk, hvor han fremstillede en lille dampmaskine. Målet var at konstruere en dampmotordrevet øl- oplukker.

I vores kreds bør det være overflødigt at fortælle hvem Damkier var og hvad

han foretog sig. I hvert fald for os gamle var han den store læreremester. Med sit Skandinavisk Motor Journal, som han begyndte at udgive i 1947, ændrede han totalt dansk motorjournalistik - eller rettere sagt, han blev det uopnåelige forbillede.

Et enkelt af dagbladene havde haft en motormedarbejder der selv havde kørt motorløb, hos de øvrige var det et par fusentaster plus nogle mere eller mindre tilfældige unge mennesker. Damkier undlod ikke at give sin mening

om dem til kende. Jeg har endda selv kendt en motormedarbejder på en stor avis, der ikke havde kørekort og aldrig havde ført et motorkøretøj. Han gav sig dog kun af med noget så uskyldigt som at referere speedway.

FDM's Motor havde haft et par ingeniører til at skrive om ny biler, meget teknisk og temmelig kedeligt, KDAK's Auto og de forskellige klubblade beskæftigede sig så vidt jeg husker ikke meget med den slags.

Men Damkier gjorde, og skønt selvlært han havde indgående forstand på både biler og motorcykler og lagde ikke fingrene imellem i sin bedømmelse. Under ikke tidligere set anvendelse af måleinstrumenter. En prøvekørsel af Skoda 440 kunne for eksempel have undertitlen '- nogle sagtmodige betragtninger'. Dertil kom tekniske artikler om særlige emner, og nogle faste rubrikker, til dels holdt i en meget humoristisk stil som man hver måned klukkede sig igennem. De var skrevet af pseudonymer som Observer, Meccanicus og Benny Dickson, formentlig var det Damkier selv; han har været utroligt flittig. Med længere mellemrum medvirkede dog de kendte bilingeniører Ahlmann-Ohlisen og Teisen, og en af de faste rubrikker var i hemmelighed skrevet af den udenrigsministerielle embedsmand Jørgen Ditlev Scheel, der virkede under pseudonymerne Collecteur (Samler) i SMJ og Coureur (frit oversat racerfører) i Mandens Blad. Scheel blev under sit rigtige navn kendt som quiz-vinder i fjernsynet (udsendelsen findes selvfølgelig ikke i DR's arkiv!) og forfatter af Berømte Biler. Og Contributing Editor ved et af verdens mest ansete bilblade, det amerikanske Antique Automobile, hvor han blandt andet bidrog med en afhandling om Hammel-bilen.

Damkier bestyrede også en kyndig teknisk brevkasse og holdt læserne orienteret om såvel dansk som udenlandsk motorsport.

Med Damkier ved roret udkom SMJ i 23 år, så måtte han opgave og overlod udgivelsen til andre, men blev ved med at skrive i bladet, som med tiden både skiftede navn og format.

Selv synes han aldrig at have deltaget i motorsport, og han levede en fordringsløs tilværelse i et selvtegnat hus i Ordrup - dog havde han også via sit



Til venstre: Bladet skulle løbe rundt, og det generede ikke Dankier at bringe en betalt annonce på forsiden for den motorcykel, han prøvekørte i samme nummer. Men givervis kun fordi han kunne rose den. Det er vist endda ham selv, der er fotomodel, i perfekt stil.

Dankier var ikke meget for samkvem med de andre motorjournalister, som han anså for inkompetente. Derimod trivedes han i selskab med motorsportens knarke, som her ved et møde for en del år siden i Automobil Sports Klubbens seniorafdeling.



ægteskab et tårnværelse i en jysk herregård!

Han bilvalg var beskedent. først en lille førkrigs Steyr, dernæst den FIAT 1100 TV, der ofte var hans sammenligningsgrundlag under prøvekørslerne. Alberto hed den. Senere en FIAT 1500 og så nogle jævne japanere.

Af hans private motorcykler lærte læserne af SMJ især én at kende fordi han i en stribe blade beskrev dens adskillelse og fuldstændige renovering.

For snart mange år siden meddelte han mig, at han ville betænke DVK. med alt hvad han havde af bøger, andre skrifter og fotografier. Da havde vi allerede tidligere købt de gammeldags klicheer fra SMJ. Han forlangte metalværdien, så vidt jeg husker 200 kroner, og de blev selvfølgelig hurtigt med nyere tryk-teknikker aldeles ubrugelige.

Siden ville han altså forære os det hele. Men han ombestemte sig. Der skete det uhyggelige, at Dankier og hans ene husfotograf, Mogens von Haven, hver for sig mistede en datter, der blev myrdet i hver sin ende af verden. Så nu ville han gerne have penge for det skriftlige materiale for at kunne betænke sin anden datter. Fotografierne overlod han os kvit og frit, og dem har vi haft megen glæde af i DVK's klubblade, idet Mogens von Hauen så bort fra den ophavsret han ellers håndhævede strengt, og det gjorde også den anden husfotograf, Karl V. Haibert, der for øvrigt forærede

os hele sit negativarkiv. Begge er for længst døde.

Dankiers bøger om motorcykler købte en anden, men bilbøgerne købte vi til en rimelig pris.

DVK var Dankier aldrig medlem af, men han hørte selvfølgelig til den lille kreds med friabonnement på vores blade.

Jeg besøgte ham første gang på SMJ's redaktion i Københavns inderste by for over et halvt århundrede siden, senere nogle gange i hans hjem i Ordrup. Sidste gang han ringede og sagde at jeg igen kunne hente en portion fra hans arkiv er allerede længe siden, og kun fru'en kom ud til hoveddøren. Han lå selv syg med lungebetændelse.

En enkelt gang havde vi en lille uoverensstemmelse. I en af sine bøger havde han skrevet at 501 var FIAT's første venstrestyrede model. Som ejer af flere eksemplarer vidste jeg selvfølgelig at de er højrestyrede. Det fik jeg meget svært ved at overbevise ham om, indtil han opdagede at han havde spejlvendt sin illustration.

Ole Emil Riisager

PS: Man må tillade mig et karakteristisk citat fra nævnte prøvekørsel af Skoda 440 i 1956.

"Vore prøvekørsler er i reglen udfærdiget efter et ganske bestemt system, eftersom vi forsøger at vurdere resultatet af det mål, konstruktørerne øjensynligt har sat sig, og på en nøgtern måde be-

skriver vi den tekniske opbygning og kommenterer den mekaniske udformning, hvor dette skønnes nødvendigt. Den vigtigste side af sagen er dog en beskrivelse af køreegenskaberne, eftersom bilkøberne i dette land oftest kun har mulighed for en prøvetur rundt om huset.

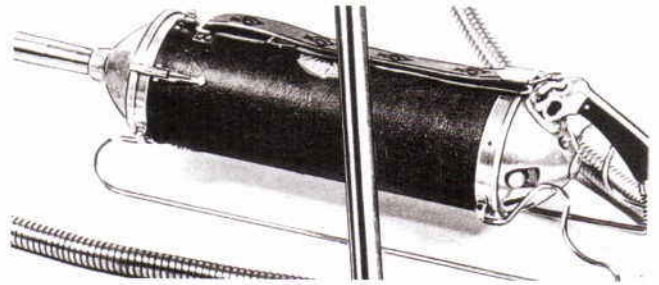
"Under prøvekørslen af Skoda 440 myldrede tanker af forskellig art gennem hovedet, og det vil under alle omstændigheder blive ganske umuligt at skrive en almindelig prøverapport efter ovennævnte mønster i denne forbindelse, fordi man gennem denne afprøvning fik sat hele automobilkunsten i perspektiv og relief. Automobilindustri er én ting, kunsten at skabe en vogn er noget ganske andet, eftersom malerkunst, skulptur, filosofi og psykologi i virkeligheden har så uendelig meget mere tilknytning til bilindustrien end sværindustrien nogensinde vil få. Skoda 440 er et barn af sværindustrien, bragt til verden i et land bestående af hæderlige bønder og håndværkere, som tilmed forstod at skaffe sig en fornem industri, en befolkning der gik direkte fra studepanden til flyvemaskinen, men også en befolkning, der ikke havde tid til at dyrke kunsten på bekostning af den bombastiske, men tvingende nødvendige "næringskultur". Skoda 440 er lerklumpen, Skaberens glemte at puste liv i."

Og så får den ellers ikke for lidt



REKLAMEBILER (2)

I de gode gamle dage konkurrerede tre fabrikater om markedet for støvsugere herhjemme. Vores eget mærke Nilfisk fra Fisker & Nielsen, der jo også lavede Nimbus motorcyklerne, det svenske Electrolux og det tyske AEG med støvsugeren Vampyr. De to udenlandske virksomheder lavede også andre elektriske artikler. Alle tre mærker eksisterer den dag i dag – ejerforholdene uføtalte.



"Femman" kaldte fabrikken internt sin ny model på meder.

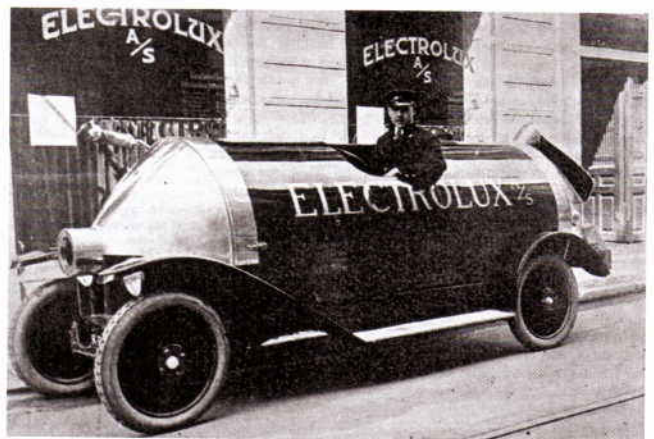
Væltepeteren Nilfisk kunne man få i to størrelser, de andre vist nok også i flere prisklasser. Hvad vores emne *reklamebiler* angår skilte Electrolux sig stærkt ud i 1920'erne ved at få fremstillet et ganske utroligt antal reklamebiler – og motorcykelsidevogne – med form som støvsugeren. De første Electrolux støvsugere stod på højkant lige som vores Nilfisk, men nu slog man på reklametrommen for det vældige fremskridt "Femman", støvsugeren, der ikke kunne vælte, for den lå ned i forvejen og bevægede sig på meder. Ledningen kunne man fikst vikle op på oversiden og den fik en fodbetjent afbryderknop.

Til brug i forskellige lande var reklamebilerne ikke helt ens, det har støvsugerne måske heller ikke været. Et antal blev bygget herhjemme, på Københavns Vogn- og Karosserifabrik på Gl. Køgelandsvej, på en forlænget Citroën B2 undervogn. Mange flere blev bygget i Tyskland.

Vi er i stand til at fotodokumentere disse skægge reklamebiler og -sidevogne. I en 75-års jubilæumsavis i 1994 stod at læse at der blev lavet 10. Man kan roligt tredoble det tal. Og for nogle år siden forsøgte Electrolux at genoplive fænomenet med et nybygget køretøj, uvist af hvilken grund blåt,

Folkeviddet i København kaldte Electrolux' reklamebil for Granaten, da den dukkede op i 1923.

Ved Københavns Vogn- og Karosserifabrik på Gl. Køgevej holder 6 af reklamebilerne, som skulle bruges i Danmark, Sverige, Holland, Belgien og England. Her ser man tydeligt at i nogle lande stavedes navnet med k (fx Sverige og Tyskland), i andre med c (Danmark og de engelsktalende lande).

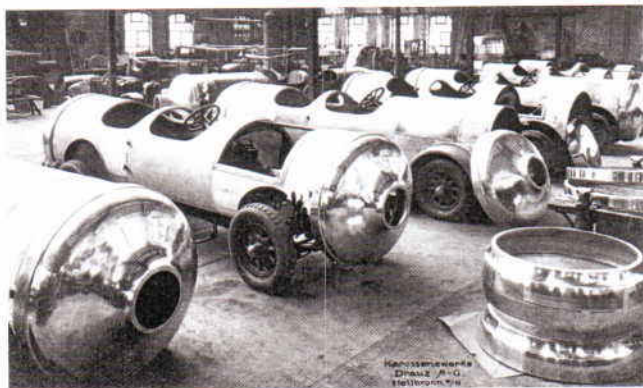




Fem af de dansk byggede ElectroLux reklamebiler foran Citroëns hovedforhandler i København, J. Randrup på Gl. Kongevej 13 – "inden de afgaar til de forskellige fremmede Lande, hvor de i Fremtiden skal virke for Støvsugeren og som Reklame for dansk Arbejde", som der stod i billedteksten.



Et dansk bygget eksemplar til anvendelse i Sverige.



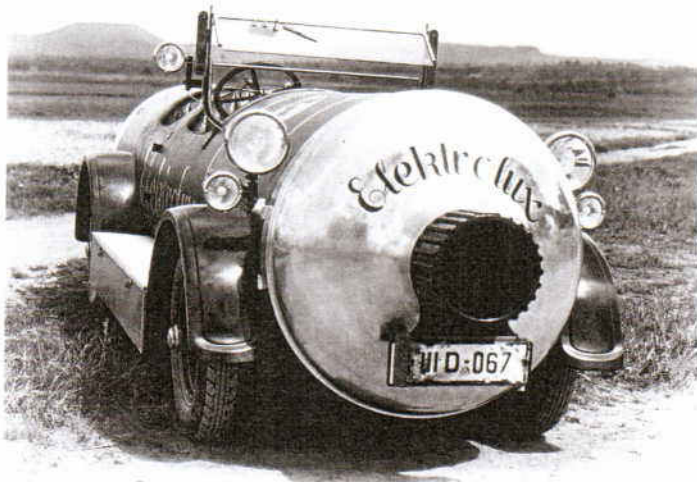
En meget stor serie af reklamebilerne blev bygget hos Karosseriwerke Drauz A.-G. i Hellbronn. Nu ikke på Citroën undervogn, men hvad? Højrestyrede og med artillerihjul. De er også større og med et bagsæde.

Ved et sælgermøde i Berlin med 1.400 deltagere dannede 20 af reklamebilerne bogstaverne LUX. 30 af bilerne var startet fra lige så mange lokaliteter i Tyskland og det gjaldt ikke blot om at mødes i Berlin, men også om at sælge så mange støvsugere undervejs som muligt.





En tysk bygget reklamebil i Sverige.



Og en af de tyske reklamebiler set forfra.

Den tyske version havde en kaleche der dækkede begge sæder.



1925

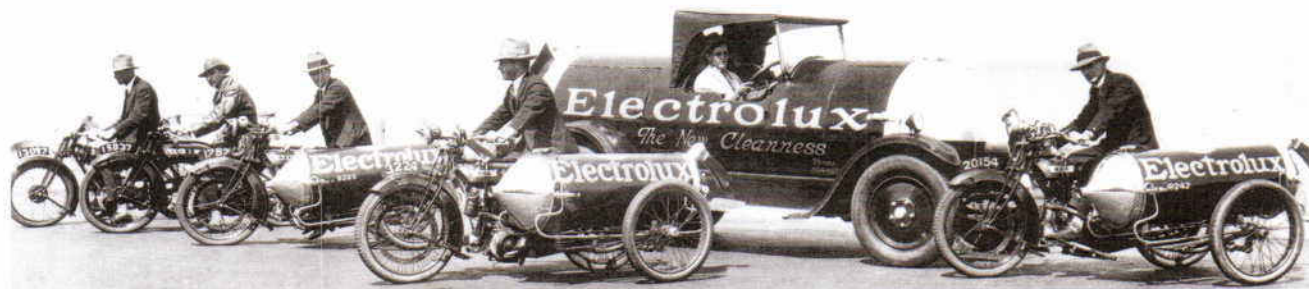
det har de oprindelige næppe været, da støvsugerne gennemgående var brune, ofte betrukket med en slags forlorent skind.

Selv om det ikke har noget med fodbold at gøre kan jeg ikke nære mig for at skyde et par bemærkninger ind: Det anvendes nu som et salgsargument at en støvsuger er poseløs. Altså uden papirpose. Jamen for søren, sådan var de da alle indtil en gang sidst i 1950'erne, da der kom en helt ny type støvsugere på markedet, nemlig det japanske mærke National (senere Technics/Panasonic). Den var smart at se på, cigarformet og vandretliggende, og på en reklame-tegning var National støvsugeren da også blevet til en racerbil. Andet nyt ved den var ledningsoprul, et par meget store baghjul og et lille forhjul der drejede, rør og mundstykker af plastic (ikke særligt holdbare) og et lille spjæld i røret, så man kunne mindske den i forvejen temmelig dårlige sugekraft. Dertil kunne National støvsugeren fås i friske farver.

Man kan også nævne at i de engelsktalende lande var det amerikanske mærke Hoover helt dominerende, en ganske anden konstruktion med maskineri og mundstykke i ét nede ved gulvet og et langt skaft med en stofpose på til støvet. *To hoover* blev simpelthen et udsagnsord. Et tilsvarende eksempel på at et varemærke blev fællesbetegnelse var General Motors' (nu har det da lidt med biler at gøre?) køleskab *Frigidaire*, der blev til navneordet *fridge*.

I første afsnit kom vi til at snyde for et billede af Carlsbergs første flaskebil, en Messing-Ford. Det kommer til sidst.

Slut for denne gang, men vi kommer igen med flere morsomme reklamebiler i et afsnit eller tre mere. oer



Venstregående sidevogne på BSA motorcyklerne. Næh, ikke England, men Melbourne, Australien.



18. maj 1927 åbnede Electrolux en ny fabrik i Luton, England. Indbudte ankom i særbusser og der var selvfølgelig også en af reklamebilerne.

Hoch ElektroLux !!! Hoch! Hoch! Hoch!!!!



Tjekoslovakiet var et af de markeder, støvsugeren indtog.



En af de danske reklamebiler (måske blev der i virkeligheden kun én herhjemme) fik et liv efter døden som værkstedsvogn i Birkerød. Den har fået andre hjul.



Den ny reklamebil i 1994 blev bygget på en Volvo Amazon 1965.



Carlsbergs første flaskebil blev leveret af F. Bülow & Co.



Indvielse af klublokale Åbenrå



P-pladsen blev efterset, der var måske en model man ikke havde set før.



Findes der noget smukkere, fra den tid, bliver der måske snakket om?

En stor tak til alle der lørdag den 26. september mødte frem for at besigtige det nye klubhus som Dansk Veteranbil Klub har købt, Skolevænget 12, 6200 Åbenrå.

Dagen begyndte kl. 11 hvor der kom en masse mennesker i deres dejlige og flotte gamle biler, nogle var kørt langt over 100 km for at se de nye lokaler.

Der blev budt på grillpølser, øl og vand, og bagefter kaffe og hjemmebakte kage.

En stor tak til de piger der havde bagt kage og lavet kaffe til de ca. 140 personer der var mødt op på dagen.

Klokken 11.30 kom vores formand Dorte Stadil sammen med en flok biler der havde været på Færøerne forbi for at hilse på. Jeg tror nok Dorte fik hilst på en del medlemmer som hun ikke havde set før. Efter en grillpølse og en kop kaffe holdt Dorte en fin tale om køb og ibrugtagning af det nye klubhus. Resten af dagen gik med at besigtige mødelokale, bibliotek og værkstedet, der var blevet indrettet. Medlemmerne havde også travlt med at gå rundt og se på alle de fine veteranbiler der var fremmødt, og det var svært for de fleste at løsrive sig fra en god gang bilsnak udenfor, hvor vejret havde været med os på dagen.

En stor tak til de personer der havde medbragt gaver til udsmykning af lokalerne.

Med venlig hilsen

Mødestedsledere: Kjeld Holm Nielsen, Erik From



Pølsemanden havde nok at se til.



Ladies' corner bliver flittigt brugt, også af det mandlige køn.

Snakken gik og der blev hilst på medlemmer fra DVK der var kommet langvejs fra.



Blomsten i biblioteket skal lige have lidt vand inden gæsterne kommer.



Dorte Stadil ønskede medlemmerne held og lykke med huset.



Gamle måleinstrumenter fra årgang 1950 og 1960.



Ved klubafstenerne kan medlemmerne få hjælp i værkstedet med et emne de ikke er helt fortrolige med.

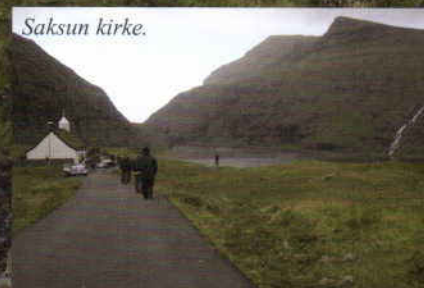
Morgan på Færøerne

Selv de smalleste veje var fine.

Saksun kirke.

Tinganes.

Færoske huse er farverige klatter i landskabet.

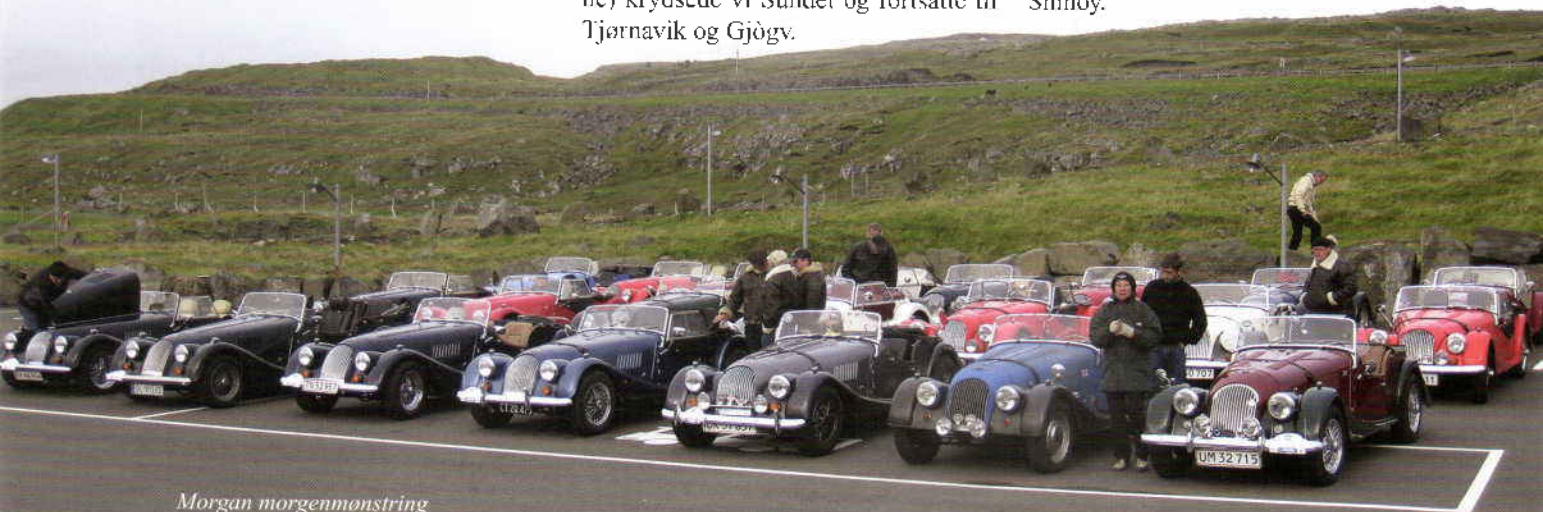


22 Morgan fra Morgan Sports Cars tog til Færøerne bl. a. for at festlig-holde Torshavns 100-års købstads-jubilæum. En pragtfuld sejlads med *Norrøna*, hvor *Atlanten* viste sig fra sin bedste side - ja man sad sågar ude på soldækket om dagen - bragte os i løbet af 36 timer til Torshavn, hvor vi på *Det grafiske Værksted* blev modtaget af byens borgmester, der i sin velkomsttale bl. a. gratulerede med Morgans ligeledes 100 år.

En Morgan havde man aldrig set på øerne, end mindre 22 biler på én gang. Indlogering på Hotel Færøerne, bedste hotel på øerne. Statoil havde sponsoreret en tankfuld benzin pr. bil. Et flot tiltag. I løbet af fire dage gæstede vi bl. a. Kvivik, nok en af de smukkeste bygder på øerne, kørte en tur over Sornfjeldet i over 700 meters højde hvor det desværre var så diset, at den flotte udsigt fortonede sig i tågerne. Men turen derop og ned igen var flot. Via den eneste bro over Atlanterhavet (iflg. færingerne) krydsede vi Sundet og fortsatte til Tjørnavik og Gjöv.

Senere gik den langs Funningfjorden til Klaksvik, hvor vi besøgte den stor-slæde Christianskirke, iflg. rygtet en gave fra Danmark efter "lægestriden" i 1950'erne, hvor det var tæt på krigstilstand mellem Færøerne og Danmark. - Nu var her ganske fredeligt, men striden er ikke glemt.

Gennem to ensporede, lave tunneller kom vi til den nordligste af øerne. Videre, hvorfra der var udsigt til et af verdens højeste forbjerge, det 700 m høje Ennisberg, samt de små øer Fugloy og Sninoy.



Morgan morgenmonstring



Statoil gav en tankfuld benzin til hver Morgan.



Ældste deltager 1957 urestaureret og still going strong.

I Gøte så vi den nye kirke, der er udsmykket af den færøske glaskunstner Trondur Pattursson. En spændende sejlur fra Vestmanna ud til fuglefjeldene med afstikkere ind i adskillige grotter oplevede vi ligeså. Iflg. skipper Lamhaug var det nærmest magsvejr – blot 10–12 m/sek, men vi andre synes jo nok at det var lige vel spændende at anduue en grotte med klippeskær en meter på hver side af båden og et hul, der næppe var mere end et par meter mere i diameter end bådens længde – hvor båden skulle vendes på en tallerken. Det hører med i historien, at skipper – når han ikke var hjemme i Vestmanna på orlov – i øvrigt var skipper på A. P. Møllers Emma Mærsk! En fantastisk sejlads.



Nedkørsel til Kirkugjóur

Færøernes kunstmuseum blev besøgt. Nordens Hus. Kirkebø med Kongsgården, der er det ældste bygningsværk på Færøerne og den middelalderlige Sognekirke, den eneste bevarede middelalderkirke, der stadig er i brug. Byvandring på Tinganes, hjemsted for et af Europas ældste parlamenter, og til slut et besøg i Veterankøretøjsklubben.

En storslået natur. Flot vejr, kun den sidste dag i Torshavn gav regn. Køreturene rundt på øerne i åbne biler. Forbilledlige veje, ingen trafik og mange oplevelser. Altsammen arrangeret af MorganSportsCar.dk og godt guidet af Erik Fey, der tilsyneladende kender Gud og hvermand på Færøerne. – Men det var også hans rejse nr. 75 til de nordatlantiske øer.

Tak for turen.
Peer Sørensen



Smalle gader i Saksun.



Et besøg hos et mekanisk museum i Sønderjylland

Tekst og foto: Leif Gr. Thomsen

I august kørtes i Sønderjylland en tur tværs over landsdelen, og i denne tur var indlagt et besøg hos den hollandske familie Lansings samling af mekaniske ting såsom traktorer, motorer og køretøjer. Samlingen befinder sig ved Hokkerup i en tidligere møbelfabrik, og man ser en masse velrestaureerede ting af ældre dato.

Da vi jo plejer at nævne de kulinariske glæder, skal her nævnes, at der var kaffe og rundstykker serveret på god hollandsk maner, nemlig midt i museet. Og kaffen? Den var hollandsk, betroede Lillemor os.



Straks i indgangspartiet så man denne Farmall, som i grunden var et lavrestykke udi mekanikken, idet intet var stjult, mange finesser kunne umiddelbart ses og forstås. Ideal til tjeneste "far away from nowhere".



Den wige junior fortalte levende om de enkelte stykker, her en Munkteill. Læg mærke til, at der ved siden af står en Renault, og længere henne en Austin. Sidstnævnte hørte man ikke meget til, for den kostede i tyverne 4 gange så meget som et populært mærke.



Her er en dansk traktor, en Danhorse, fotograferet så tæt på, at man kan se motoren, den lille 4 cylindrede ståeventier vi lener fra de små engelske og tyske Ford'er.



At schweizerne også kunne det der med at bruge personvognsmotorer i traktorer ser vi her. Det er en Bühler forsynet med en Opel Olympia motor fra 1951.



Biler så man også, her en Chalmers, som efter sigende kun er frisket op i lak og har fået ny kaleche. Vognen har tidligere tilhørt et DVK-medlem, som importerede vognen fra USA.

Plymouth 1934, også en vogn med dansk fortid. Læg mærke til de små finner på forlygterne, typisk for denne vogn.



Renault, en rigtig gartnerovogn. Læg mærke til, at føreren faktisk sidder et stykke inde i vareladet.
(Red.: Bilen er for nylig købt af en mand i Sønderjylland, der under en årrækkes ophold i Belgien fandt den i Frankrig. Redaktøren var på nippet til at købe den, men vi kunne ikke blive enige om prisen. Sælgeren fastholdt at det var en N 1927, det er faktisk en KY 1923, hvilket foruden af stelnummeret ses af at hornristeret i kulsluffen er rundt, i modsætning til det rhombeformede på traktoren. Hos sælgeren var bilen uberørt, med fin patina. Nu er forniklingen desværre poleret af og den har fået ny maling og fire nyere hjul).

Endelig den obligate Ford T i en canadisk messingudgave. Læg mærke til nummerpladen, der står Farm Use.





Vinterklargøring og -opbevaring

Så er tiden kommet til at sætte veteranen hen for vinteren. I denne artikel gennemgår vi nogle af de punkter, som kan være relevante for de fleste veteranfolk.

Kondens

Kondens er metallernes fjende nummer 1 under vinteropbevaringen, og kondens spiller en rolle for mange af de problematikker, man bør overveje i forbindelse med vinterklargøringen.

Kondens kan opstå, når fugtig luft rammer en overflade, der er koldere end luften. Når luften tæt på den kolde overflade køles ned, kan luften rumme en mindre mængde fugt – og den overskydende fugt sætter sig på overfladen som kondens. Typisk vil kondensen fordampe igen, når temperaturen stiger.

Vil man undgå kondensproblemer, skal man sørge for en maksimal relativ luftfugtighed på 60% - under denne grænse kan jern ikke ruste. Har man bilen stående varmt – dvs. over 15 grader – er der sjældent kondensproblemer. Alternativt kan man kombinere en lavere temperatur med en affugter.

Skift motorolie om efteråret

Motorolie skiftes en gang om året. I løbet af sommeren nedbrydes olien af benzinfortynding og specielt i mineralolier kan der dannes oxidationsrester

i form af slam, der senere kan sætte sig som aflejringer.

Specielt problematisk ved kold vinteropbevaring er, at svovlrester fra forbrændingen finder vej ned i motorolien. Svovl og kondens kan herefter danne syredampe i motoren, så der ved stilstand opstår en risiko for korrosion. Derfor bør der skiftes motorolie før stilstand.

Kør motorolien varm og skift så olie og filter. Tag oliedæksel og oliepind af før aftapning – så løber olien hurtigere ud og tager flere urenheder med. Husk også en ny pakning til bundproppen. Så er bilen samtidig klar til foråret.

Om foråret starter man blot op på vinterens olie, og eventuel kondens i olien damper væk, så snart olien når arbejds-temperatur.

Motorrens

Tjek gerne om der er slam i motoren. Slammet kommer som sagt fra oxidation af motorolien, når den udsættes for meget høje temperaturer omkring cylindertop og knastaksel.

Danner motoren slam, gælder det om at få det ud – ellers akkumuleres det over tid i motorolien, hvor det vil forurene den friske olie, der fyldes på. Slammet vil efterhånden sætte sig som fastbrændte aflejringer.

Tjek ved olieskift om der kommer slam

ud med den gamle olie – eller tjek under ventildækslet om der sidder slamrester. Slammet fjernes lettest med et motorrensprodukt, der tilsættes motorolien lige inden olieskift. Når olien køres varm, opløses slammet, så det kan skylles ud med den gamle olie.

Valg af motorolie

Som udgangspunkt bør man følge fabrikkens oprindelige specifikationer og vælge en olietype af foreskrevet kvalitet med tidstypiske specifikationer. Almindeligvis har motoren ikke godt af skift til nyere olietyper – utætheder, reduceret oliecirculation eller forringet slidbeskyttelse er nogle af de hyppigst forekommende problemer ved at anvende forkert olietype. Det handler ikke kun om viskositet men også om oliens additiver. De stoffer, der får moderne olier til at holde til mange kilometers kørsel, har ofte en negativ effekt på ældre motortyper.

Har man ikke adgang til de originale olicanbefalinger til klassikeren, kan denne quickguide måske være til hjælp: Se skema på næste side.

Motorkonservering

Ved stilstand løber motorolien af metalfladerne men fra bundkarret vil motoroliedampene nå rundt i den nederste del af motoren og yde en fornuftig



Quickguide til olievalg	Før ca. 1945	Ca. 1945 – 1960	Ca. 1960 - 1980
Større bilmotor	Classic XXL 40	Classic XL 30	Classic XL 20w/50
Mindre bilmotor	Classic XL 30		
En-cyl. mc	Classic GP 50		Classic XL 20w/50
Fler-cyl. mc	Classic XXL 40		
Harley-Davidson o. lign.	Classic GP 50		

rustbeskyttelse i kortere perioder (6 mdr.).

Dampene når dog ikke cylindrene. Her kan man anvende en speciel cylinderolie – en tynd, let fordampende olie, der er tilsat rustbeskytter. Når motoren er varm, skrues tændrørene ud, der hældes lidt cylinderolie i hver cylinder. Herefter tørnes motoren kortvarigt, og tændrørene monteres igen. Der vil nu dannes rustbeskyttende oliedampe i cylindrene. Vil man gøre det ekstra godt, proppes en olievædet klud i udstødningsrør og luftindsugning for at beskytte mod indtrængende fugt.

Ved længere stilstand (over 6 mdr.) kan man med fordel anvende en egentlig konserveringsolie i motor og måske også transmission. Konserveringsolien vil danne mere effektive rustbeskyttende dampe end almindelig motorolie kan.

Opstart af motor i vinterperioden?

Det må frarådes at opstarte motoren kortvarigt i vinterperioden. Ved opstarten dannes kondens og motorolien forurenes.

Kondensen kan ganske vist fjernes igen ved at lade motoren køre, indtil olien har fuld driftstemperatur. Mange gør den fejl, at de kun lader vandet nå arbejdstemperatur – og da er olien kun halvvarm. Selv om kondensen fjernes igen, kan man ikke gøre noget ved forureningen af olien.

I stedet bør man blot tørne motoren – dvs. uden at starte. Tag tænding og benzintilførsel fra og kør på starteren, indtil der vises olietryk eller olielampen slukker. Har man ingen olietryksmåler, kan man tørne ca. 30 sek. Denne belastning er i øvrigt sundt arbejde for batteriet, der så lades op igen bagefter.

Benzinkonservering

De fleste kender til ”gammel” benzin – om ikke fra bilen eller motorcyklen, så i hvert fald fra plæneklipperen: Om foråret er det utrolig svært at få motoren startet. Det skyldes, at de letteste og nemmest antændelige dele af benzinen er fordampet i vinterens løb.

Et andet problem med benzin kan være kondens. Kommer der fugt i tanken, lægger vandet sig på bunden, hvor det kan give anledning til rustdannelse. Værre bliver det, hvis vand trækkes ind i brændstofs systemet, hvor det kan føre til korrosion eller slidskader på dyser. Slidskader skyldes at vand under tryk udgøres af meget større partikler end benzin – og det er dyserne ikke konstrueret til.

Bedste beskyttelse af benzinen fås ved at fylde tanken op inden vinteren og tilsætte Fuel Protect til benzinen. Et sådant konserveringsmiddel binder de lette dele af benzinen, så de ikke fordamper – og samtidig gøres vand blandbar med benzinen, så vandet ikke bundfælder.

Gearkasse

Sørg for at olieniveauet er i orden. Holdbarheden er god for gearkasseolier, så man kan blot følge fabrikkens anvisninger for olieskift. Har man ikke de oprindelige anbefalinger, kan man vælge at skifte hvert 5. år.

Det er vigtigt at følge fabrikkens anvisninger af olietype og viskositet. Ikke mindst additiverne er vigtige – fx kan olier med moderne additiver angribe komponenter af bronze og kobber, som findes i mange ældre gearkasser. Moderne olietyper på gamle gearkasser kan også påvirke synchromesh-funktionen.

Vær særlig opmærksom på olievalg til gearkasser med overdrive – følg producentens anbefalinger for at sikre de bedste skifteegenskaber.

Bagtøj

Tjek om der er olie nok på bagtøjet og efterfyld efter behov. Bagtøjsolien er i udgangspunktet lige så holdbar som gearolien, da den er i et lukket system – men bagtøjsolien kommer nemt til at indeholde metalspånner fra differentialet. Spånnerne virker som et slibemiddel, og derfor anbefales regelmæssigt olieskift.

Pas på med spærredifferentiale – almindeligvis må de IKKE efterfyldes med olie. Hvis der mangler olie, skal al olien skiftes samtidigt. Olien skal også skiftes lidt hyppigere. Vær ekstra opmærksom på at der anvendes en korrekt spærredifferentialeolie.

Bremsevæske

Bremsesystemer opsamler kondens, hvilket medfører en væsentlig reduktion af kogepunktet. Med et lavt kogepunkt kan man pludselig opleve en blød bremsepedal efter et par hurtige nedbremsninger – og i næste fase er der slet ingen bremseeffekt.

Derfor bør bremsevæske udskiftes minimum hvert 2. år.

Kølervæske

Hvis man har aluminium i sin motor – fx topstykke og/eller motorblok – har man risiko for galvanisk korrosion. Den opstår hvor aluminium møder jern eller stålet fra motorboltene. Uden beskyttelse vil de forskellige metaller ”svejses” sig selv sammen.

Det er kølervæsken, der forhindrer denne galvaniske korrosion. Frisk, al-



mindelig kølervæske fungerer udmærket, men allerede efter 2 år er korrosionsbeskyttelsen nedbrudt, og der skal derfor skiftes kølervæske igen. Alternativt kan man anvende specielt langtidsholdbar kølervæske, som man kan skifte fx hvert 6. år.

Batteri

Afvask syrerester, kontrollér væskestand, smør polsko med lyst smørefedt og lad batteriet stå køligt men frostfrit og fuldt opladet. Så opnår man den længste levetid på sit batteri.

Undgå fuld afladning og frostgrader, da det giver anledning til øget sulfatering. Sulfatering viser sig som belægninger mellem plus og minus pladerne i batteriet – belægninger der blokerer de elektriske strømninger, og dermed ødelægger batteriet.

Det bedste er at sætte en pulslader af ordentlig kvalitet på batteriet vinteren over. Pulsladeren kan være tilsluttet konstant uden at overbelaste batteriet. Vælg en pulslader der også er elektriksikret, så den ikke kan overbelaste køretøjets el-system.

Dæk

Friske, moderne radialdæk af god kvalitet kan godt tåle at stå på fast grund vinteren over. Sørg dog for at dæktrykket er i orden – gerne med lidt overtryk under stilstanden.

Diagonaldæk, gamle stive dæk, disccountdæk eller meget nylonholdige dæk kan dog godt blive lidt kantede af en vinters stilstand. Det udgås bedst ved at sætte bilen på 4 bukke vinteren over.

Bliver dækkene alligevel kantede, kan dette tip følges: Reducér dæktrykket til det halve for at få en hurtig opvarmning af dækket – kør en tur på ca. 3 km – løft bilen op så alle fire hjul svæver frit – forøg dæktrykket til en halv gang over det normale – hold dette tryk til dækkene igen er kolde – justér til korrekt dæktryk. Så skulle dækkene være nogenlunde runde igen.

Karosseri

Sørg for at bilen er renvasket, da snavs binder fugt og bliver til rustfælder – også dér hvor man ikke lige kan komme til. Samtidig skal urenheder fra fugle og træer fjernes, da de indeholder syreforbindelser, der ætser sig ned i

lakken. Tip til fjernelse af fastsiddende insekter: Læg et vådt viskestykke på lakken – lad det ligge en times tid og gennemvåd det et par gange – herefter er insekterne så opløste, at almindelig bilvask klarer resten.

Om det er tid til en gang voks, må fritid og lyst afgøre, men det er en rigtig god ide at gøre en gang om året, da voksen lægger en beskyttende hinde, som modvirker påvirkninger af syrerregn, fugleklatter og insekter.

Konservering af krom kan gøres med tynd beskyttende olie – vælg gerne et sprayprodukt på voksbasis, der giver en tør overflade og ikke tiltrækker snavs. Silikone på gummilister holder listerne smidige og forhindrer, at de "klæber" fast og revner, når døre og klapper åbnes til foråret.

Frisk fedt og oliesmøring i hjulophæng, hængsler, låse m.v. holder også kondensen væk.

Lad ruder stå let åbne for at skabe ventilation og undgå mugdannelse.

Rejs kalechen og spænd den fast. Så undgår du, at stoffet trækker sig sammen, så kalechen bliver svær at rejse, når du løber ind i forårets første regnvejr.

Vinteropbevaring

Det vigtigste er, at din bil eller motorcykel står tørt – gerne med 40-55 % relativ luftfugtighed – så gør det ikke noget, at det fryser.

Er det ikke muligt, så find et sted med langsomme temperaturudsving fx underjordisk garage, stenlade eller murret garage. Er der tendens til fugtig luft, hvor bilen skal stå, så sørg for rigtig god ventilation – jo mere jo bedre.

Har man ikke andre muligheder, kan en kondensfri garage være løsningen – det er en slags ventileret telt, som man sætter bilen i. Teltet sikrer, at kondens ikke kan sætte sig på bilen. Kondensfrie garager fås typisk fra ca. 4.000 kr.

Overtræk

Mange fortrækker at lægge et overtræk på bilen om vinteren – det beskytter mod støv, små stød samt ridser og kan holde bilen lidt skjult for nysgerrige øjne.

Men vælg en ordentlig kvalitet:

1. Det skal kunne ånde, så kondens kan slippe ud. Presenning og plastic duer ikke.

2. Det skal være fugtafvisende, hvis bilen står koldt. Pas fx på bomuldslagner, der i stedet vil tiltrække fugten fra luften.

3. Det skal have en blød inderside – gerne lidt fleecagtigt, så små støvkorn på lakken ikke giver anledning til ridser, når dækket tages af og på.

4. Det skal være støvtæt, hvilket bedst opnås med flerlags ikke-vævet materiale. Fx kan de billige af ét-lags nylon ikke holde fint støv ude.

5. Det skal have en god pasform.

Indendørs overtræk med god pasform og en kvalitet efter ovenstående krav fås fra knap 1.000 kr. Vil man have det specialsyet som en handske til bilen, fås de til omkring 3.000 kr med valgfrie farvekombinationer og broderet bilmærke.

Det danske snejsjap klima gør, at længere tids udendørs opbevaring af en bil under et dække ikke kan anbefales – uanset hvilken type overtræk man anvender. Selv om vanddampe fint kan slippe gennem dets overflade, kan det ved lave temperaturer være svært at få kondensen til at slippe metaloverfladerne.

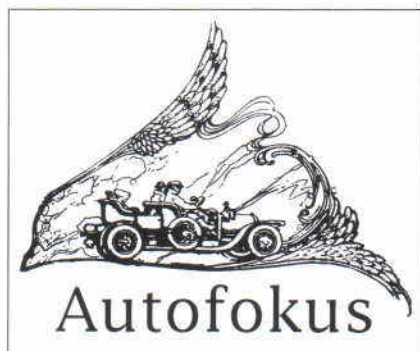
God fornøjelse

Det er nok ikke alle, der vil gennemgå hele dette program inden vinteren. Men pluk de dele der passer til dig og dit køretøj, så I trygt kan gå vinteren i møde – og du ikke bliver mødt med unødvendige ærgrelser til foråret.

Kilde:

Ib Rasmussen & Roar Eriksen,
Vantage, Tlf.: 48 28 18 87
www.castrolshop.dk





Klubbens fremtid

Bestyrelsen har lige tilendebragt en monumental og afgørende vandring for at forberede klubbens fremtid (Red.: Det er ikke DVK, men Antique Automobile Club of America, der er tale om). Sidste år vandt den nemlig sin egen reviderede og rekonstruerede strategiske plan, som blev godkendt efter livlig, til tider voldsom diskussion, og som nu udgør vejen til fremtiden. Strategiplanen lagde fundamentet og den grundlæggende struktur for et videre forløb, hvorimod de taktiske elementer mere er den udsmykning i form af trim, maling og dekoration, der gør 'bygningen' komplet. Som ved alle huse bliver intet nogensinde helt færdigt, men nu kan klubben i det mindste komme videre takket være det arbejde, der er udført. (Antique Automobile, medlemsblad for den 74 år gamle Antique Automobile Club of America, 5/2009)

Bladets fremtid

Forud for Antique Automobiles 300. jubilæumsnummer inviterede redaktøren en gruppe eksperter af høj karat ud i den motorhistoriske betagelse til debat om gammelbilbevægelsens stade og fremtidsmuligheder. Når nu elektriske biler engang bliver i overtal, er der så nogen, der gider læse om biler med benzintmotorer? Er der en disharmoni mellem borgernes og politikernes mening om veterarbilers eksistensberettigelse? Er der overhovedet en gammelbilbevægelse om ti, tyve eller femogtyve år? Til det sidste spørgsmål svarede de fleste ja, men man var også i tvivl, for som en deltager sagde: Unge mennesker har deres egne værdier. I dag foregår altting uhyggelig hurtigt, på internettet, i musikken og med berømmelser. Efter to år kan man ikke længere huske andre end hvem der er i vælten lige nu". Spørgsmålet for ham var, om historiske køretøjer overhovedet kunne bevare deres værdi igennem disse tider. En anden: "Problemet er det samme som Märklin har, mange børn og unge mennesker interesserer sig overhovedet ikke for de gode gamle elektriske modeljernbaner mere". En tredje: "Vi må sørge for at de historiske køretøjer bevarer deres værdi og det gør vi kun, hvis nogen ejer dem. De fleste af disse ejere har helt personlige og individuelle grunde til at besidde netop det pågældende køretøj. Det gælder om at bevare denne tilskyndelse". Og uden at anvise hvordan eksperterne så overlod den opgave til redaktøren. (Motor Klassik 10/2009).

De legendariske bilers skæbne

Engang var det enkelt: Grønne biler var britiske, røde biler var italienske. Nu ejer det indiske Tata Jaguar og Land Rover. Det Fiat-ejede Alfa Romeos nye Spider skal formentlig dele udstillingslokale med den ny Chrysler Town & Country (bindingsværk) minivarevogn. Det hæderkronede Aston Martin af 1914 ejes i dag af et anglo-arabisk foretagende bestående af en tidligere britisk rallykører og to sharia, men 'føjelige', kuwaitiske investeringsfirmaer Adeem og Dar Investment. Af Rolls Royce og Bentley, hvor VW troede man købte begge navne i 1998, fik VW kun Bentley, idet Rolls Royce diskret blev solgt separat til BMW. To kinesiske firmaer, det statsjede Beijing Auto Group og det privatejede Geely Automobile Holdings, har tilbudt \$ 3 mia. for Volvo eller \$ 3,5 mindre end Ford betalte i sin tid. (Fortune Magazine 16/2009).

50-års jubilæum

I august 1959 leveredes verdens første bil med standardmonterede trepunkts sikkerhedsseler, en Volvo PV544. Der fandtes forskellige seler inden da, for allerede i 1930'erne begyndte amerikanske læger at stille krav om, at biler burde udrustes med sikkerhedsseler. Der fandtes både to- og trepunkts seler, men de beskyttede ikke effektivt nok ved høje hastigheder. Volvos Niels Bohlin forstod tidligt hvilke kræfter, der opstod ved sammenstød, og han konstruerede en sele som et V med spidsen nedad mod gulvet. Volvo PV544 og Volvo Amazon var først med verdensnyheden på de nordiske markeder og i 1963 lancerede Volvo så trepunktssele på det øvrige marked. Resten er, som man plejer at sige - historie, men anvendelsen af netop den type sikkerhedssele anslås at have reddet en million menneskeliv. (Classic Motor 9/2009).

Også for 50 år siden

BMW havde det økonomisk ad h... til. Salget faldt drastisk på trods af at totalsalget af biler i Vesttyskland reelt steg. Kabinescooteren Isetta var passé og et forsøg på en større model 600 slog fejl. BMW's store luksusmodeller kunne slet ikke holde virksomheden flydende. BMW gav sig i kast med en ny model, og ledestjernen var at anvende så mange komponenter fra 600 som muligt for at holde omkostningerne nede. Man forlængende akselafstanden, modificerede hjulophængning og borede motoren op til 700 kubikcentimeter. Men uden et tiltalende karrosseri kunne man ikke sælge biler. I juli 1958 præsenterede BMW's importør i Wien Wolfgang Denzel et karrosseri for BMW's ledelse, tegnet af Michelotti. Han havde tidligere tegnet for Ferrari, Triumph og Daf, og hans forslag faldt i smag. BMW 700 blev en kæmpesucces og reddede faktisk BMW fra bankerot. 700'en produceredes frem til 1965 i ca. 180.000 eksemplarer. (Classic Motor 9/2009).

Motown eller Notown

Ingen by i Amerika har været mere sammenkædet med en enkelt branches skæbne end Detroit og bilindustrien. Øgenavne (kælenavne?, red.) som Motor City og Motown, opfundet for år tilbage, er hængt ved og med god grund. (Motown blev også navnet på et usædvanligt succesrigt musikforlag i Detroit, etableret omkring 1960 af en tidligere fabriksarbejder hos Ford, Berry Gordy, som fra et ussel kæderlokale udgav soulmusik af karat, i hvide folkemunde kaldet 'negermusik' - dengang altså, og med stjernefrø som The Supremes med bl.a. Diana Ross, The Jackson 5 med Michael Jackson, Stevie Wonder m.m.fl. men det er en helt anden historie, men et eksempel på, at en 'black city' havde både foretagsomhed og talent, trods usle sociale vilkår, red.) De fleste af bilindustriens pionerer, navne som Wayne Hupp, Packard og Maxwell, er for længst forsvundet, men Detroit er stadig 'the home of the Big Three'. I Detroit er GM den største spiller og selv efter at Chrysler flyttede sit hovedsæde til en nordlig forstad og Ford trak sig tilbage til Dearborn, mere end fordoblede GM sine kontorarealer i Detroit centrum, for i midten af 1990'erne at flytte til den absolut mest imponante bygning langs Detroit River overhovedet, kendt dengang og i dag måske meget apropos som Renaissancecentret. Fortune Magazine (18/2009) stiller i en overskrift spørgsmålet om GM overhovedet kan overleve og Time Magazine (13/2009) beskriver hvordan overmod, racespændinger, snæversynede politikere og en elendig bilindustri bragte denne ikoniske amerikanske by i knæ. Specielt om sammenbruddet i bilindustrien skriver Time at fagforeningslederne skræddersyede deres politikker til den almægtige bilindustri, hvis ledere ignorerede den voksende trussel udefra, og da bilfabrikerne så fik motorstop, var byen Detroit efterladt uden alternativt industrielt grundlag for nye arbejdspladser.

Concours med anstrøg af humor

Concours d'LeMons (Red.: på fransk en sproglig umulighed) er et fortræffeligt modstykke til højforfemte Pebble Beach, en nyskabelse, der fejrer besynderlige, trivielle eller rent ud føle biler. Klasseinddelingen er noget så fantasifuld som Kalfatret amerikansk rustbunke, Utøjlet Galler, Bedrøvelige Britannien og Uantagelig surkålsvogn, formentlig med diskriminerende henvisning til de rædderlige bilers oprindelsesland. Og hvor, i 'Hippieland', hvor ellers. (C&SC 11/2009).

Claus Frausing stillede skarpt på den automotive verden.



Krav om sikkerhedsseler og antal passagerer

I biler fra før 1/7 1969 er der ingen krav om sikkerhedsseler på forsæderne, men er bilen født med seler eller er de eftermonteret, *skal* de bruges.

(Dette gælder dog ikke ved bakning eller kørsel på parkeringsplads, servicestation, værkstedsområde eller under lignende forhold.)

Den 1. maj 2006 kom der strammere regler for, hvordan børn skal være spændt fast, og hvor mange passagerer, der må være i bilen.

Personbiler med seler for og bag

- Børn under 135 cm *skal* anvende godkendt sikkerhedssele og sikkerhedsudstyr (fx barnestol, selepude), der passer til højde og vægt.
- Der må ikke være flere personer i bilen, end der er seler til.
- Det er forbudt at placere en bagudvendt barnestol ved en aktiv frontairbag. Det har hele tiden været livsfarligt, men nu er det altså også forbudt.
- Ved lejlighedsvis befordring over korte afstande (normalt maks. 50 km) i almindelig personbil til maks. 9 personer, hvor der ikke er særligt tilpasset sikkerhedsudstyr til rådighed for barnet, skal barnet benytte sikkerhedssele på andet sæde end forsædet.
Befordring af egne børn i egen bil er normalt ikke lejlighedsvis.
- Hvis der på andet sæde end forsædet er to børn der benytter særligt sikkerhedsudstyr, kan et 3. barn anvende sikkerhedssele, hvis der ikke er plads til et 3. sikkerhedsudstyr.

Personbiler kun med seler på forsæder

- Alle på forsædet skal anvende hver sin sikkerhedssele.
- Når forsædet er ledigt, må børn befordres på forsædet med sele og sikkerhedsudstyr.
- Når forsædet er optaget, må børn kun befordres på bagsædet, når de er over 3 år.
- Der må medtages passagerer på bagsædet i det omfang, det ikke generer føreren.

Personbiler uden seler

- Det er **forbudt at transportere børn under 3 år i personbiler uden seler.**
- Børn over 3 år, men under 135 cm, *skal* sidde på bagsædet.
- Der må medtages passagerer i det omfang, det ikke generer føreren.

September 2009
Kaj Dyring Larsen



Prøveskilte og prøvemærker



Prøveskilt som **ikke** må bruges i DVK's almindelige løb.



Prøvemærke på veterankøretøj over 35 år synet og godkendt i ejers navn, må bruges i DVK's almindelige løb.

De gamle faste forhandler/værkstedsprøveplader og de løse prøveplader hedder nu prøveskilte og prøvemærker jvf. bekendtgørelse om registrering af køretøjer mv.

Der har igennem tiderne været flere, som gjorde gældende, at de medlemmer som arrangerer DVK's løb og arrangementer, også skal kontrollere om køretøjerne overholder færdselsloven, og f. eks. bortvise fra vore løb og arrangementer køretøjer, som ikke anvender prøveskilte og prøvemærker lovligt.

DVK og specielt løbslederne skal ikke overtage den politimæssige opgave at håndhæve færdselsloven. Vi skal med andre ord ikke være opsøgende, vi må gå ud fra, at alle bruger deres veterankøretøjer lovligt. For at vi kan bevare retten til at vore gamle køretøjer fortsat kan køre på vore veje, har vi en vis opgave, som er beskrevet i vore vedtægter.

§ 6 i DVK's vedtægter omhandler GOD OPFØRSEL og § 14 omhandler ARRANGEMENTER.

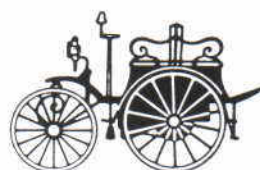
Af §14.1 fremgår, at køretøjer som deltager i vore løb og arrangementer skal overholde myndighedernes forskrifter. Det er klart, at vi skal overholde lovgivningen.

Der fremgår også af §14.1, at vi **er berettiget** til (men skal ikke) undersøge om forskrifterne er overholdt og vi **kan** udelukke fra løb og arrangementer køretøjer, som ikke overholder lovgivningen.

Med henvisning til § 6 og for at opretholde DVK's renommé bør vi udelukke det pågældende køretøj, når vi bliver bekendt med, at myndighedernes forskrifter klart og tydeligt ikke er overholdt. Et eksempel kan være, hvis køretøjet har prøveskilte og anvendes i forbindelse med vore almindelige løb og arrangementer, der intet har med salg og reparation at gøre.

Prøvemærker kan i helt særlige tilfælde anvendes lovligt til vore almindelige løb. Veterankøretøjet skal være over 35 år gammelt og synet og godkendt i den pågældende ejers navn. Medbring en kopi heraf under kørslen, for det tilfælde at politiet skulle kontrollere. Løbslederen skal ikke være opsøgende og dermed påtage sig den politimæssige opgave, og kun når løbslederen er bekendt med, at prøvemærket anvendes ulovligt, skal han gribe ind.

September 2009
Kaj Dyring Larsen





Bog anmeldelse

Kongelig køreglæde

Martin Lund: Kongelig køreglæde. 168 sider i stort format. Illustreret. Nautilus Forlag, 398 kr.

Politikens "At tænke sig" har kaldt kronprinsen "Hans Kongelige Højha-stighed Kromprins Frederik", og det er velkendt at mange af kongefamiliens mandlige medlemmer har været og er interesserede i motorkøretøjer.

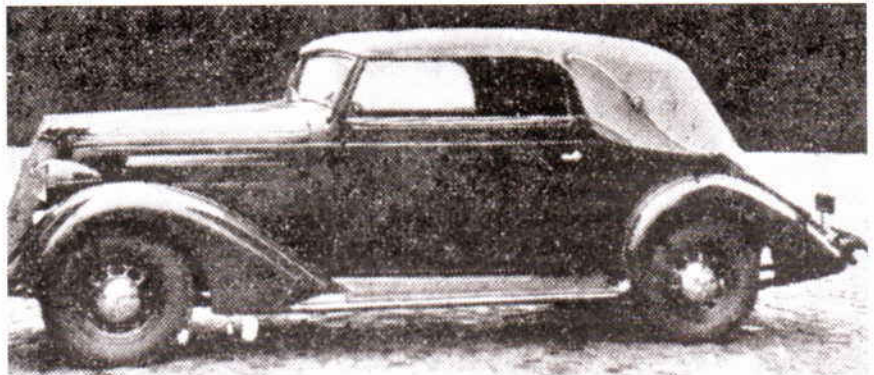
Nu har journalist Martin Lund skrevet en bog om den danske kongefamilies forhold til biler. Bogen er i det store og hele kronologisk opbygget og begynder med den engelske kronprins Edwards besøg på Fredensborg. Derefter følger vi kongefamiliens bilindkøb og -kørsel fra Prinsesse Maries Delaunay-Belleville op til i dag og Prins Joachim's deltagelse i historisk motorsport.

Der er tydeligvis lagt et stort arbejde i at få styr på de mange biler kongehusets medlemmer har ejet, ikke mindst i at finde samtidige fotografier. Læserne bliver præsenteret for de forskellige mærkers historie og for den rolle de enkelte biler spillede i kongehuset. Det gøres ganske grundigt og med fortælle-glæde. Læserne føler bagefter at de har

fået tilfredsstillet deres nysgerrighed eller interesse. Man kunne imidlertid ønske at forfatteren havde gennemarbejdet manuskriptet en gang mere. Der er en del unødvendige svipsere i teksten og i billedteksterne. F.eks. staves navnet Recdtz-Thott forkert, Lancia Lambda bliver kaldt Lamda, og det fortælles at Malcolm Campbells Sunbeam tabte et hjul på Fanø, selv om det kun var et dæk, hvilket fotoet også tydeligt viser. På side 34 tillægges Kong Frederik IX vel rigelig indflydelse, når der skrives at efter et møde med ledende politikere om ændringen af tronfølge-loven "...besluttede kongen at gennemføre lovændringen." Love laves i dette land stadig af Folketinget, dengang Rigsda-gen. Fremstillingen af forholdet mellem KDAK og FDM er også upræcis og lidet oplysende. Man kan undre sig

over at nogle biler omtales meget grundigt mens andre helt forbigås. Det gælder f.eks. de to prinser Frederik og Joachim's forkærlighed for Lancia. De har begge købt flere af slagsen. En af dem savnes endog i listen bag i bogen over kongelige biler. Og hvad med prinsernes motorcykler?

De to vigtigste afsnit i bogen er uden tvivl samtalerne med den kongelige vognmester og en chauffør samt interviewet med Prins Joachim. Samtalerne med de ansatte giver et indblik i dag-ligdagen med de kongelige og deres biler, og Prins Joachim, som normalt er forbeholden når han udtaler sig offentligt, giver her læserne lejlighed til at få et indblik i hans forhold til biler og bilkørsel. De to afsnit kommer nok til at stå længe.



Dronning Alexandrines Nash med dansk karrosseri var længe i Holland, men kom for en del år siden hjem til Danmark. Hvor er den nu?

ET JAMMERSMINDE

I forordet til Kongelig Køreglæde står undertegnede mellem den Martin Lund takker for hjælp. Det ville jeg gerne have været foruden.

Tillad mig at hælde en del vand ud af ørerne:

I de ca. 47 år jeg har samlet fotografier og andet materiale til DVK's arkiv har vi (jeg) talrige gange hjulpet seriøse forfattere og journalister, der skrev bøger og artikler. Både med billeder, oplysninger og endda korrekturlæsning af tykke værker. Bedømmelsen af projekterne har jeg personligt foretaget, og

betingelsen har kun været at man krediterede DVK.

Derved blev vi nævnt, hvad jeg har ment var til klubbens bedste. Desuden har vi i mange tilfælde fået gode sager til gengæld, nemlig hvad forfattere og journalister på anden vis havde fået fat i af især fotografier om vedkommende emne.

Således er vores arkiv blevet forøget. For snart mange år siden henvendte Martin Lund sig til mig. Mange emner havde jeg samlet konsekvent, og blandt dem var materiale og fotografier om kongehusets motorkøretøjer.

Martin havde den plan at lave flere fjernsynsudsendelser om emnet. Nu har jeg det ikke godt med at nogen blandet sig i mine cirkler, men han var meget insisterende og virkede tilforladelig. Desuden forærede han klubbens bibliotek en stor bunke tidsskrifter, og han fremviste en FIAT 500, som han ville restaurere.

Men jeg stillede den betingelse for et samarbejde at alt skriftligt skulle jeg stå for – min tanke havde selvfølgelig i forvejen været at mit eget (klubbens) materiale skulle udmøntes i en artikelserie i vores medlemsblade. Desuden



ville jeg have totalt indseende med hvad han lavede og hvad der blev sagt og vist i de fjernsynsproduktioner, han havde i tankerne.

Martin fik adgang til det jeg havde indsamlet og gik selv hurtigt i gang med selv at samle mere. Det var han god til. Han havde åbenbart bedre tid end jeg, men fandt også ny kilder og gik løs på nogle åbenlyse, jeg ikke havde haft tid til, som hoffet og staldetaten. Om han ved de lejligheder har sagt at han kom fra DVK ved jeg ikke.

Det Martin indsamlede fik vi til et vist tidspunkt lod i på cd'er.

Nu kan jeg ikke huske den præcise rækkefølge, men imod vores aftale begyndte Martin at skrive. Det var han til gengæld ikke god til, men jeg fik da selv skrevet en samlende artikel til programmet for Farø-broens indvielse og to afsnit til Veteran Tidende, om kongehusets første bil, Prinsesse Marie og Prins Valdemars Delaunay-Belleville, den der står på Danmarks Tekniske Museum. Og om tiden der gik forud. For skams skyld skrev jeg i bladet at Martin havde været medforfatter. Jeg erindrer ikke at han bidrog med noget jeg ikke selv vidste.

Det næste kapitel skulle have været om Christian X's biler osv.

Men så vidt nåede det ikke i den omgang. Martin havde allerede tidligere meddelt mig, at fjernsynsudsendelser kunne der alligevel ikke blive tale om. Og senere fortalte han at han fuldstændig i strid med vores aftale havde forhandlet med et bogforlag.

Da blev jeg gal i hovedet, og det fik han at vide uden forbehold. Tilsyneladende gjorde han albigt – men nogen tid efter svigtede kontakten med ham. Jeg havde på et tidspunkt endda besøgt ham i hans hjem, men nu svarede han ikke på e-mail, telefonopringninger eller endda gammeldags brev. Sådan gik der flere år.

Og først på sommeren i år blev jeg klar over at han havde lavet en bog og den skulle udgives på et sikkert fuldstændig sagesløst forlag (ikke det han tidligere havde forhandlet med).

Jeg har lånt bogen af Niels, og ikke læst den, men løbet den meget hurtigt igennem. Det er tydeligt at der hverken har været en forlagsredaktør eller korrekturlæser ind over. Det vrirler med sproglig dårlighed, navne på personer

og firmaer er stavet så på den ene, så på den anden måde. Små og store be- gyndelsesbogstaver bruges ved karrosseri- og modelbetegnelser som vinden blæser.

Lund kender ikke de gængse betegnelser for karrosseriformer. Touring-biler (FIAT kaldte dem torpedo) er hos ham Roadster eller Convertible, i et tilfælde endda Coupe. Også en limousine er blevet til coupe. Og der er ingen grænser for antallet af convertible, som i hvert fald jeg kun forbinder med amerikanske biler efter 1930. Det har for eksempel ingen mening at kalde et dansk bygget karrosseri for 7 passenger touring convertible.

Men jeg har altså kun taget stikprøver. Lund skriver at Holger Hassel repræsenterede Mercedes i Danmark, da Christian X fik sin. Nej, agenturet var længe før overgået til Heinrich Ben-card. Og at Cai Caspersen var underforhandler af FIAT omkring 1920 for De forenede Automobilfabrikker. DfA fik først repræsentationen i 1925, det rigtige er Skandinavisk Automobil og Transport Co., og Caspersen ophørte med at være autoriseret forhandler i 1924; han havde dog stadig en finger med i spillet, når de kongelige købte FIAT. For resten mangler Lund helt Christian X's FIAT-limousiner.

I et afsnit om Dansk Karrosseri-Fabrik står ved et billede af en Rolls-Royce at det er en Silver Ghost med chassisnummer 600 og med karrosseri fra DKF og at den tilhørte en Bille-Brahe. Det rigtige er at det er en Twenty med chassisnummer 80K4 og originalt karrosseri fra Barker. Den blev leveret som ny i

1924 til Otto Mønsteds administrerende direktør Georg Alexis Horneman. 600 var i virkeligheden DKF's nummer på en radikal modernisering af karrosseriet i 1939-40. Først da ejedes den af en Bille-Brahe. I DKF's arkiv er typisk før-og-efter fotografier af de mange ombygninger i tredvorne. Ældre medlemmer af DVK husker at Bent Dyrbye havde bilen 1956-64.

Hvad der står om Carl Glads Isotta-Fraschini er simpelthen noget hylende vås. Selv tidspunkt og modelbetegnelse er forkert.

Lund er meget omhyggelig med at angive kilder til sine fotografier. Men ved en del står der blot *Privat*. Det sortiment ligner påfaldende billeder vi har i DVK's arkiv. Men han har ikke opdaget at vi har et billede af Dronning Alexandrines Nash cabriolet med karrosseri fra Jensen & Søn i Højer (kunne ses i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 81). Og den grønne Nash hun fik lige efter krigen mener han var en åben bil (Convertible!). Det var en sedan. Jeg har selv set den.

Noget løjerligt citerer Lund forfatterne af en ret ny bog for noget de har fra KDAK's 25-års jubilæumsbog (1926) eller Automobilets Historie og dets Mænd (1938).

Lund tager forbehold for rigtigheden af sin liste bag i bogen over bilerne, men er næppe klar over hvor forrvovlet den er.

Det var som sagt bare nogle stikprøver. Eller stiklerier.

O. E. Riisager

Årets Emil

Når dette læses er Årets Emil blevet overrakt bilhistorikeren Michael Sinding ved sammenkomsten i Nærum 7. november.

Sinding er en af vore mest seriøse bilhistorikere og har haft en stor produktion af bøger og artikler. Vi bringer en nærmere præsentation i næste blad sammen med reportage fra 7. november.





Boganmeldelse

Besættelsen set med tyske øjne

Hvad i alverden har en anmeldelse af en bog om besættelsestiden set med tyske øjne at gøre i Veteran Tidende?

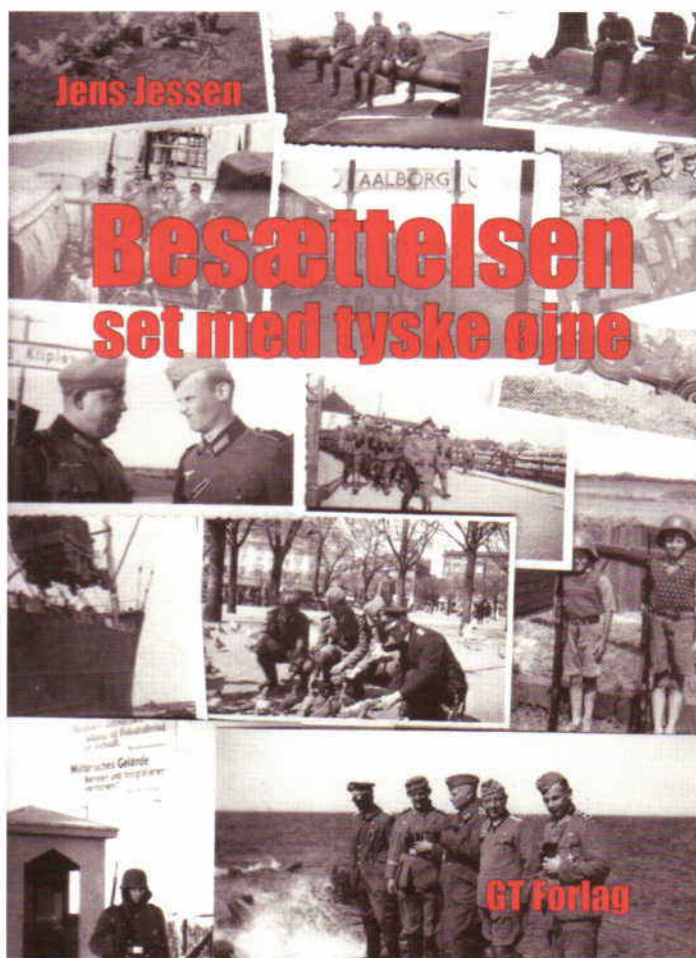
Den korte forklaring er at der er masser af fotografier af motorkøretøjer. De fleste naturligvis tyske militærkøretøjer, og lad det være sagt med det samme at forfatteren, Jens Jessen, tilsyneladende med stor sikkerhed og i mange detaljer identificerer dem korrekt. Jeg skal i hvert fald nok nære mig for at gøre mig mere klog på dem.

Derfor kan jeg også i sammenhæng med vores interesse stærkt anbefale denne højst usædvanlige bog.

Jens Jessen havde på forhånd spurgt mig om jeg ville anmelde den, og da jeg hører til en aldersklasse, hvor jeg både kan huske 9. april 1940 og 5. maj 1945 og meget af hvad der kom imellem, var jeg ikke i tvivl om at sige ja. Denne uhyggelige periode i Danmarkshistorien har min interesse i en grad så jeg har en halv reolvæg dækket med bøger om tiden før, tiden under og tiden efter. Ingen af bøgerne ligner den her. Jeg var så heldig – og det var måske held – at vokse op i en familie uden slinger i valsen, vi var ikke i tvivl om hvilken side vi var på. Det samme gjaldt størsteparten af befolkningen, selv om visse moderne historikere prøver at slå sig op på at mene det modsatte.

Endelig er jeg fotonarkoman, og bogen består jo udelukkende af fotografier med korte tekster. En mindre del er propagandabilleder, taget af tyskernes professionelle fotografer i det øjemed at demonstrere troppernes indmarch i Danmark og danskernes påståede begejstring.

Tyskerne tog også megen film til brug i de tyske biografers filmjournaler. Et stygt eksempel på det kan ses på YouTube. Min kone husker at have set tyskerne læsse en ladning civile statister med danske flag af netop til sådan en optagelse.



Men bogen bringer mest amatørfotografier, for størsteparten taget af tyske soldater, som var stationeret i Danmark under besættelsen. Som jeg også har erfaret gennem mit halvanden menneskealder lange virke som tidsskriftredaktør og fotosamler for DVK, kan man ofte få det utrolige ud af amatørfotografier, ikke mindst når de bliver forstørret på en måde de ikke tidligere har været udsat for. Det er der mulighed for, da bogen er i et stort format.

Til det mere kuriøse hører at en del fotografier fra Bornholm stammer fra en rulle negativer, der blev indleveret til fremkaldelse hos Polyfoto i Rønne af en lettisk SS-soldat, men aldrig afhentet.

Lidt forvirrende står der danske navne som kilde på mange af de enkelte billeder; det skal altså ikke forstås som navne på fotografer, men på dem der har udlånt billederne.

En god ide: Bogen slutter med et ka-

pitel om hvilke fotografiapparater, bilerne er, eller i det mindste kan være, taget med. Fra de billigste Agfa til Leica, Contax og Rolleiflex. Et andet morsomt afsnit viser dengang-og-nu-billeder af bestemte lokaliteter. Der er en iøjnefaldende fejl i en af teksterne. Et par billeder fra Bellevue-stranden i Klampenborg stedfæstes som Charlottenlund – der ligger flere kilometer længere mod syd.

Bogen bringer os ellers rundt i hele landet, og der er også lagt et stort arbejde i at stedfæste billederne.

Det ville ligne mig dårligt ikke at påpege lidt sproglig uorden og fjollede stavfejl.

Jens Jessen skriver et glimrende forord, der sætter tingene i sammenhæng og perspektiv. Og det er altså tyske soldaters fotografier, der fylder siderne, ikke danske nazisters.

Bogen er et interessant supplement. Som historiebog kan den ikke stå alene,



dertil giver den et alt for idyllisk billede. Man ser ikke tyskernes og deres danske håndlangeres grusomheder og terrorhandlinger.

Til slut skal jeg hilse fra Jens Jessen og sige at han efter trykningen er blevet klar over at bilen på side 14 ikke er en Opel Kapitän, men en Ford V8, på side 26 ikke en Ford V8, men en Taunus, og på side 90 ikke en Opel Blitz, men en Borgward 3-ton type GW.

O. E. Riisager

Jens Jessen: Besættelsen set med tyske øjne. 208 sider med omtrent 400 fotografier. Kr. 325. GT Forlag, Skanderborgvej 140, 8660 Skanderborg. Tlf. 86577201 www.gtforlag.dk

Ved den jyske vestkyst et eksempel på at tyskernes terrængående køretøjer kunne komme til kort, de var også sjældent firehjulstrukne. Her er det en Mercedes-Benz Kübelwagen Type Stuttgart 260.

De to forreste er typen LEPKW, der stod for Leichter Einheits-PKW, model 40, ifølge forfatteren i dette tilfælde af fabrikatet Stoeber, men de blev også lavet af Hanomag, BMW og Horch. Videre i geledet flere typer Henschel.



Svend Aage Engstrøm

Tidligere i år markerede vi Svend Aage Engstrøms 100-års fødselsdag. Nu er han borte. Vi tager afsked med den gamle kæmpe med et billede fra Sverige cirka 1933. Engstrøm i midten.





Custom House - en utrolig historie

(Det gamle toldhus i Havnegade)

Tekst og foto: Per Lumholtz

Denne sæson har virkelig budt på et sandt festfyrværkeri af træf og arrangementer til os og vore klassiske biler. Nogle weekender måtte man næsten slå plåt og krone for at beslutte hvilken oplevelse man nu skulle køre til. Jeg har deltaget i så meget som jeg kunne overkomme i Danmark og Sverige med både Roskilde Amerikaner Bil Club og Dansk Veteranbil Klub. Og så i slutningen af august, hvor aktiviteterne tog lidt af, besluttede jeg at det meget omtalte Custom House arrangement da måtte prøves. Ikke mindst når jeg læste følgende på hjemmesiden af dir. Niels Pallesen:

- Synet af de smukke klassiske biler på vores store plads lige ved siden af Custom House og de mange glade mennesker er med til gøre vores søndagsbrunch til en helt speciel og dejlig oplevelse. Succesen var sidste år så stor, at vi i år prøver at fortsætte næsten lige til klassisk bil sæsonen slutter sent på efteråret. Sammen med de mange frivillige, der hvert år står bag Copenhagen Historic Grand Prix, og som også hjælper med at gennemføre Classic Car Brunch, er vi fra en af Københavns smukkeste lokaliteter med til at sprede budskabet om en stor motorsportsbegivenhed, der bidrager til at sætte København på verdenskortet.

Copenhagen Historic Grand Prix hjælper hver gang med at de mange klassiske biler bliver parkeret fornuftigt og at chaufførerne (Red.: førerne) trygt kan hengive sig til brunchens glæder.

Så søndag d. 30. august kl. 11.00 trillede jeg så op foran Custom House med store forventninger, men de blev da hurtigt skudt i sæk. Der holdt kun 6 biler, og i løbet af den time jeg blev holdende kørte et par af dem og kun 2 nye kom til. Og hjælperne fra CHGP sov da vist over sig – de viste sig i hvert fald ikke.

Vi få der var troppet op havde imidlertid en rigtig hyggelig snak, miløskadede som vi jo alle er, men jeg kørte hjem med en lidt flad fornemmelse og havde egentlig til hensigt at skrive en artikel til Veteran Tidende om denne skuffelse.

Jeg besindede mig dog, for skulle jeg dømme dette arrangement på en enkelt oplevelse? Nej, jeg ville besøge Custom House igen den sidste søndag i september, som ville være afslutningen på sæsonen.

Så søndag d. 27. september kl. 11.00 trillede jeg ind til Custom House, spændt på hvad denne dag ville bringe.

Der var bare ikke én eneste bil på pladsen! Nå, jeg parkerede alligevel foran "Toldhuset", for da det var et herligt vejr kunne jeg jo lige så godt benytte lejligheden til at snuse lidt til atmosfæren i havnen.

Lidt efter kom så en af mine venner, som jeg havde fortalt om arrangementet – så var vi da 2 – og minsandten om ikke en 3. bil indfandt sig. Nu var vi så 2 Thunderbirds og 1 Austin Healey 100/6 i racertrim. Et godt stykke på den anden side af kl. 12 fik vi så selskab af en 1952 Bentley og en 1933 Plymouth.

Det blev trods det beskedne fremmøde en rigtig hyggelig dag sammen med nogle dejlige mennesker, og vi brød da også først op hen ad 3-tiden. I mellemtiden var en af deltagerne gået ind i Custom House og havde sagt at det da var rimeligt at de i det mindste serverede noget kaffe, nu vi var mødt op – og det gjorde de – og det manglede da også bare.

Ja, det var så lidt om det meget omtalte Custom House. Man skal ikke altid tro på hvad der bliver skrevet, for den store succes har jeg svært ved at få øje på. Og normalt når man arrangerer træf, så gør man også lidt for de mennesker der gladeligt møder op og udstiller deres biler. Custom House giver dog ikke ved dørene, for selvom vi fungerer som reklamesøjle for dem, så er der f.eks. ikke engang en mindre rabat på brunch eller bare en kop kaffe og en småkage for ulejligheden. Jeg finder det lidt sølle.

Og hjælperne fra CHGP - de sover vist stadig.



KONKURRENCEN

Der kom forbausende få besvarelser af konkurrencen om hvordan Dunlops klassiske Chevron dækmønster skal vende. Til gengæld er alle korrekte. Poul Jørss sendte endda vedstående tegning, der viser at mønstret skal pege nedad når bilen ses forfra.

Herhjemme lavede både Theilgaard (det senere Codan) og Schiønning & Arvé dæk med et mønster efter samme princip. Og traktordæk har i grunden også fulgt det. Dunlop selv har den dag i dag et terrændæk der hedder Chevron.

Vinder er ved lodtrækning Steen Jakobsen, Hørsholm, som bedes vælge sin præmie på kontoret i Nærum.

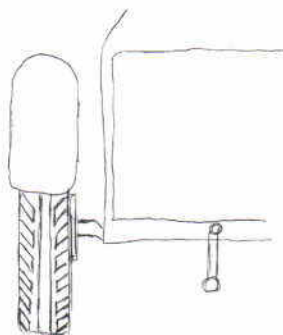
Ford/Matford har åbenbart ingen ende, det er blevet en føljeton. Vi skrev sidst at Ford ikke fandtes med ratgear før krigen, det viser sig at komme an på hvordan man ser på det. Der var nemlig 1940-modeller med ratgear, og da de må være præsenteret i efteråret 1939 og Anden Verdenskrig egentlig begyndte 3. september det år og amerikanerne først kom med i 1941 vil i hvert fald redaktøren anse det for førkrigsmodeller. I følge Lars Jørgensen, Solrød, nåede der endda Ford V8 til Danmark med ratgear inden 9. april 1940.

Men det må stå fast at Dines Bogøs bil har været fra 1948, da den slet ikke hed Matford længere, men var fransk Ford. Og Vedette har den aldrig heddet.

Man kan finde den rundt omkring på nettet, også træmodellen.

Ingen konkurrence i dette nummer.

oer



THEILGAARD
PILE MØNSTRET
AUTO DÆK

Aktieselskabet
Dansk Afvulkaniseringsfabrik
Direktor cand. polyt. Albert Theilgaard
Køge

Telefon: Køge Nr. 6 & 258
Sista-Telefon: Køge Nr. 13
Telegram-Adresse: „Reclimbur“

- Hvordan bruger de den knap der, som der står C på?
- Den bruger jeg aldrig. Den trækker jeg ud og hænger min taske på !





Bilmesse
 10. APRIL 2010
 VETERAN • KLASSISK • VINTAGE
 ... ikke kun for biler
FREDERIKSBORGCENTRET
 I HILLERØD
 www.bilmesse.dk • 7640 0014 / 4027 6464



Tegning: Kai Otting

Tå med til 5.-6. februar



Som årets første større arrangement og som mødested nr. 1 i Norden har Bremen Classic Motorshow fået en plads i hjerterne hos alle dem, der holder af klassiske køretøjer. På grund af den enorme succes dette show har opnået er udstillingsarealet udvidet til 40.000 kvm i 7 haller.

Over 36.000 besøgende fra hele Europa lægger turen forbi Bremen og de mere end 500 udstillere fra 15 lande tilbyder en bred vifte af produkter til hele veteranfolket

Tå med og se alt lige fra veteranbiler, veteranknallerter og -motorcykler til veteranlastbiler og -traktorer samt motorer.

For 6. år i træk arrangerer vi igen i 2010 en fællesrejse til dette enorme show med afrejse fredag 5. februar og med hjemkomst lørdag den 6. om aftenen.

Fra Jylland startes i Holstebro kl. 12.00 med opsamlingssteder: Holstebro/Skave, Viborg, Randers v. motorvejen, Århus/Tilst, DTC-Vejle, Kolding og Rødekro. Fra Sjælland startes i Roskilde ca. kl. 12.00 med opsamlingssteder: Roskilde, Ringsted, Slagelse og Halskov.

Turen går fredag til et hyggeligt familieejet hotel sydvest for Hamborg hvor vi overnatter og indtager et godt solidt aftensmåltid. Lørdag morgen går turen så de sidste kilometer til Bremen hvor der bliver en hel dag til at fordybe sig i herlighederne inden vi igen til aften forlader showet for at drage hjemad.

Se mere på www.veteranposten.dk

Pris fra Jylland: kr. 885,- fra Sjælland: kr. 1225,-
Enk. værelsestillæg kr. 185,- (begrænset antal)

Incl. i prisen er:

Bustransport
Aftensmad fredag
Overnatning på hotel i dobb.værelse m. morgenmad, kaffe i bussen på ned og hjemturen, Møns, danske og tyske afgifter samt bidrag til rejsegarantifonden



Du skal selv betale:

Drikkevarer udover kaffe i bussen, indgangsbillet til Showet (Reduceret pris ca. DKK 70,-) og hvad du i øvrigt fortærer på turen.

Reserver din plads senest den 29. december:

Veteran Posten

Søvejen 1 • 6500 Vojens

Tlf.: 7640 0014 • Fax: 7640 0086

E-mail: info@veteranposten.dk • www.veteranposten.dk

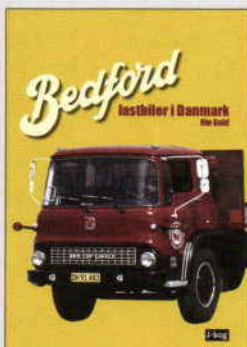
**Det første stævnmøde for alle dem,
som elsker klassiske køretøjer!**



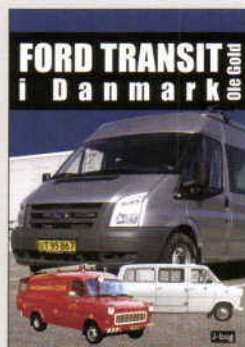
Bøger om erhvervskøretøjer



**Bedford-busser
- på danske veje**
af Jens Birch
275 kr (excl. porto)



**Bedford-lastbiler
i Danmark**
af Ole Gold
250 kr (excl. porto)



**Ford Transit
i Danmark**
af Ole Gold
260 kr (excl. porto)



**Busserne fra
Herning**
af Michael Sinding
225 kr (excl. porto)

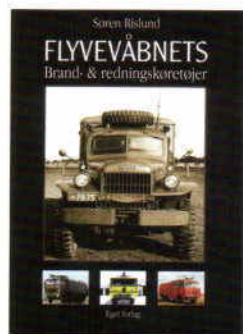
**BEMÆRK
NY ADRESSE !**

Se mere om disse bøger - og mange flere på
www.j-bog.dk

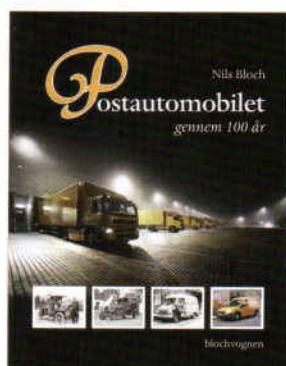
J-bog Vejlebrovej 93, st. lejl. 3
DK-2635 Ishøj j-bog@privat.dk

**BEMÆRK
NY ADRESSE !**

Flere bøger om erhvervskøretøjer



**FLYVEVÅBNETS
Brand- & redningskøretøjer**
af Søren Rislund
Meget flot bog med alt for den militærhistorisk interesserede og alle med hang til gamle biler. Indeholder omtale af mange interessante typer, hvoraf mange var blevet efterladt i Danmark ved den anden verdenskrigs slutning. 160 sider, 189 s/h fotografier og 116 i farve. Hårdt omslag - A 4 format.
325,- kr. (inkl. porto)



Postautomobilerne gennem 100 år
af Nils Bloch
Alt om *den gule fare* på landevejen – opdelt i temaafsnit og biltyper. Der har været et utal af spændende biltyper ved Post & Telegrafvæsenet gennem tiden. Lige julegaven til veteranbilentusiasten. Mere end 1150 fotografier, heraf mange i farve, fordelt med rund hånd over de 412 sider. Hårdt omslag - format 23 x 30 cm.
395,- kr. (inkl. porto)



THE MINOR COMMERCIAL
fra Nostalgia Road
Nydelig lille hæfte på engelsk om den folkekære Morris Minor i erhvervsbeklædning. 52 s., 91 fotografier, heraf 11 i farve, format 20 x 21 cm hæftet.
110,- kr. (inkl. porto)

Bestilling hos

Skinnebøger

Stentofte 31
9550 Mariager
Tlf. 86 76 38 94
editora@mail.dk



Velkommen til nye medlemmer

Michael	Munksgaard	Søndergade 55	5884 Gudme	2029 4078	VW 1300	1967
Fyens Stiftstidende, Lars Jørgen Andersen, Banegårdspladsen 1 5100 Odense C						
Peder	Grønborg	Nørre Søgade 25A, 02. tv	1370 København K	3232 3186	Citröen 11 Sport	1946
Dennis Gynter Christensen		Nordkajen 36	3600 Frederikssund	2537 4223	Buick Skylark	1067
Karsten Them	Nielsen	Rosmosevej 39	2650 Hvidovre	2616 0893	Chevrolet	1930
Preben	Schunck	Tågerupvej 15	4653 Karise	4042 5919	Mercedes-Benz 230 E	1982
Jens Ole	Jakobsen	Kærsangervej 87	4300 Holbæk	3250 1252		
Dorthe	Smed	Vestergade 33	5600 Fåborg	2819 5343		
Preben	Larsen	Gyldenkernevej 29	4000 Roskilde	4638 4874	Ford Mustang 289	1967
Claus	Gunris	Bundsvej 57	3500 Værløse	4447 4003	AMC Pacer 3800	1978
Svend Aage	Vestergaard	Mandalsvej 19	8200 Aarhus	8610 3130	MGA Mk II	1962
Kim	Amtyasiak	Rosenvænget 4	4330 Hvalsø			
Morten Bøyen	Christensen	Gl. Terpetvej 2	9850 Hirtshals	2013 5665		
Jens Hagsholm	Nørsøller	Dagnæs Strandvej 37	8700 Horsens	6168 9141	VW 1200	1954
Lars Højmark	Hansen	Amager Landevej 273	2770 Kastrup	4081 1966	Scania L 80	1973
Finn	Bukkehave	Valdemarsgade 2D	5700 Svendborg	6222 3237	Triumph TR 6	1972
Per Nordvang	Kristiansen	Plantagevej 26	3460 Birkerød	2020 6114	BMW R 75	1974
Lars	Apostoli	Bygvænget 712	2980 Kokkedal	4914 2677	Ford A	1930
Teddy Albin	Stantorp	Obdams Alle 12	2300 København S		Norton Dominator	1953
Bjarne og Lotte	Hansen	Slimmingevej 110	4100 Ringsted	4018 9148		
Henrik Kold	Kjeldsen	Holmevej 260	8270 Højbjerg	2722 2786	Chevrolet Camaro	1978
Martin	Lillie	Elverhøjvej 8	4652 Hårlev	2811 8567		
Marianne	Gammelvind	Damgårds Alle 49	5300 Kerteminde	23249554	Morris Minor	1953
Andreas	Kruse	Uffesvej 15	8370 Hadsten	25444014	Porsche 911	1974
Jens Winther	Pedersen	Skovgyden 15	5800 Nyborg	2072 7946		
Mads	Lenne	Østergårdevej 3	9240 Nibe	3055 5965		
Jesper	Gregersen	Kaløvej 23	4990 Sakskøbing	2083 6717	Saab 96	1971
Torben	Rafn	Ingeniørvej 10	6560 Sommersted	2033 7448	Porsche 911	1968
Henrik Bech	Jensen	Søndervænget 12	7080 Børkop	2790 0549	FIAT 126	1974
Martin	Jørgensen	Tjørnelunds Allé 2, 01	2500 Valby	3112 1139		
Claus Martin	Andersen	Heimdalsgade 10A	2200 København N	2087 9767	Ford Mustang	1969
Bo Kortermann	Krogså	Bakkekammen 2	2700 Brønshøj	4030 3144		
Bent Erik	Højhus	Islandsgade 11	6950 Ringkøbing	9732 4620	Ford Mustang	1965
Hans P.	Pedersen	Bodøvej 10	4573 Højby	5993 1302	Chevrolet	1932
Torben	Høy	Jernvoldvej 251	6771 Gredstedbro	4060 8550		
Helge	Andersen	Musettevej 3	3360 Liseleje	2217 5505	Renault 4CV Luxe	1961
Bjarne	Jørgensen	Sømarksvej 246	5471 Sønderød	6489 1524	Plymouth Valiant	1964
DVK- Stenum,	Kræn Hjortlund,	Vanggårdsvej 25	9700 Brønderslev			
Pia	Schaumburg-Müller	Pelargonievvej 21, st. th	2000 Frederiksberg	3616 5454		
Hans Jørn	Ørbæk Larsen	Holmmarkvej 3	9631 Gedsted	4025 9184		
Klaus Østen	Andersen	Hedevej 21	4270 Høng			
Edward	Friis	57 Boulevard des Poilus	838 30 Callas France	+33672336034		
Teddy	Schnefeldt	Tranebærvej 2	6800 Varde	7526 9395		
Kristian Sigurd	Holm	Kelstrupvej 21	5492 Vissenberg	6447 3595		
Peter	Ilvid	Egevænget 7	6640 Linderskov	4025 6689	Mercedes-Benz 350 SLC	1978
Laila	Hansen	Nybogade 6	8700 Horsens	2127 1435		
Rasmus	Skifter	Ahlvej 2	8900 Randers	86422406		
Carl Erik Fries	Jensen	Skanderborgvej 115	8260 Viby J	8614 0219	Jaguar Mk 1 4,2 ltr.	1973
John Erik	Bech	Carit Etlarsvej 4-B, st. th	1814 Frederiksberg C	3323 1021		
Ingrid	Skovrup	Hoptrup Hovedgade 35	6100 Haderslev	7457 5297		
Arne	Christensen	Nordgårdsvej 6	4640 Faxe	5671 3825		
Cira	Aalund	Tisvilde Lundevvej 1	3220 Tisvilde	2125 0133		
Kristian	Mørch	Ryvej 30	2830 Virum	20314812	Triumph Bonneville	1967
Magne	Lundgaard	Østertoften 10	6720 Fanø	7516 3786	Harley Davidson	1945
Claus Skjøth	Nicolaisen	Stejlbjergalle 23, 01	6000 Kolding	2962 6789		
Ole Bisgaard	Jensen	Toftegårdsvej 22	8370 Hadsten	8623 1909		



CULT A/S	Martin Jensen	Sindalsvej 5A	8240 Risskov	2063 7800		
Erik Palle	Hansen	Byvænget 15	4550 Asnæs	5965 1103	Ford C	1937
Thorben Find	Damsgaard	Nyholmsvej 19	9900 Frederikshavn	2149 1841	Elleham	1907
Søren Erik	Knudsen	Bundsvej 53	3500 Værløse	4448 1707	Jaguar XK 140	1955
Søren Stolt	Askly	Søren Kierkegårdsvej 5	3250 Gilleleje	3976 2825		
Jens Ove	Gade	Skovbyvej 59	7080 Børkop	7586 7104	MG B	1968
Hans	Winther	Silkeborgvej 258	8700 Horsens	7566 5119	Morris 8	1938
Finn og Hanne	Loumann	Smedevej 20	9500 Hobro	4055 4278	Morgan +8	1976
Svend Erik	Hansen	Tyvkærvej 21	7430 Ikast	2336 8138	Plymouth PB	1932
Runc	Sledz	Terp Skovvej 9	8860 Ulstrup	6011 6750	Land Rover	1950
Niels	Hansen	Viborgvej 141	8766 Nørre Snede	7577 5413		
Freddy Steen	Brandt	Adelgade 23	5600 Faaborg	6268 1886	Austin-Hcaley	1967
Leif	Petersen	Sukkertoppen 61	7100 Vejle	7572 5505		
Jørgen Axcl	Malskær	Delken 24	6000 Kolding	4018 1840	Mercedes-Benz SL 280	1971
Carsten	Christiansen	Jacob Severins Vej 12	9370 Hals	4045 2395		
Paul Erik	Lund	Hjærndrupvej 59	6070 Christiansfeld	6091 1095	Ford A	1930
Frank	Damgaard	Ribevej 136	7100 Vejle	7586 5910	Scania 87	1977
Svend	Overgaard	Højen 1	8660 Skanderborg	4052 7674		
Anders	Brask	Tornelundsvej 46	4690 Haslev			
Steen	Petersen	Skovbyvej 56	7080 Børkop		Chevrolet	1929
Benjamin Ulf	Nielsen	Hyacintvej 32	4200 Slagelse	4055 2225		
Palle	Christiansen	Ege Allé 55	8600 Silkeborg	4050 6103		
Jesper Bøjesen	Pedersen	Omøvej 5	4220 Korsør	4032 2892		

6167 medlemmer i alt pr. 29-10-2009



JULEBALI Nærum

Lørdag den 12. december 2009 kl. 18:30

Tilmelding til Mette Glidov på kontoret telefon 4556 5610 eller pr. mail:
kontor@veteranbilklub.dk (sidste frist 04-12-2009)

Pris kr. 200,-

Beløbet bedes indbetalt på reg. nr. 2230 konto 8967 977 951
 oplys venligst tydeligt navn ved indbetalingen inden 04-12-2009.

God mad og vin, musik, dans og hyggeligt samvær.

Julehilsen
 Dorte Stadil





Dansk Veteranbil Klub regaler

VEST  RØD/SORT med klubmærke Kr. 350,00 med navn Kr. 400,00	KASKET  Kr. 30,00	NØGLERING  RØD/SORT Kr. 25,00	VOGNMÆRKE  Bredde 6 cm Kr. 125,00
NØGLEHÆNG  Kr. 20,-	 Bestilling kan ske ved henvendelse til: Sekretariatet Telefon 4556 5610 Mail: kontor@veteranbilklub.dk		STOFMÆRKE  Bredde 7 cm Kr. 25,-

Du kan nu tilmelde dit kontingent i Dansk Veteranbil Klub til betalingservice. Kontingentet forfalder til betaling ultimo januar og er for 2010 på kr. 495,00. Udfyld skemaet med dine personlige data, og send det til klubbens kontor Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.



Tilmelding til Betalingservice

Dansk Veteranbil Klub

Navn	<input type="text"/>
Adresse	<input type="text"/>
Postnr./By	<input type="text"/>
Land	<input type="text"/>
CPR-nr.	<input type="text"/>
Reg.nr.	<input type="text"/> [?]
Kontonr.	<input type="text"/> [?]
DVK Medlemsnummer	<input type="text"/> [?]
PBS-nr.	<input type="text" value="02212536"/>
Deb. grp.nr.	<input type="text" value="00001"/> [?]



Bornholm Rundt 2010



Bornholms Motor-Veteraner indbyder til rally nr. 33 "Bornholm Rundt" i week-enden d. 3. og 4. juli 2010.

Indbydelsen er for alle veterankøretøjer fra før 1975 og både danske og udenlandske deltagere er velkomne.

Mødestedet er "Kajakklubben" Stenbrudsvej 2, 3730 Nexø.

Antal deltagende køretøjer er begrænset til **150**.

Program:

Lørdag d. 3. juli 2010:

Kl. 08.00 Køretøjerne skal være indskrevet på mødestedet. Der bydes på en kaffetår.

Kl. 09.00 Rallyet starter.

Kl. 12.00 til 13.30 (ca. halvvejs) servceres der frokost på ukendt sted.

Kl. 16.30 Alle er tilbage på startstedet.

Kl. 18.30 Præmieuddeling og festmiddag med musik og dans i Nexø hallen, Stadionvej 22, 3730 Nexø.

Søndag d. 4. juli 2010.

Kl. 09.30 Opstilling til parade på mødestedet.

Kl. 11.00 Fælleskørsel i det grønne til ukendt sted, hvor de traditionelle røgede sild indtages.

Kl. 15.00 Rallyet slutter.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til Johannes Anker, tlf. +45 56 49 45 33,

E-mail: johsankcr@gmail.com

Tilmelding og betaling kan kun foretages til: BORNHOLMTOURS, Sdr. Hammer 2G, 3730 Nexø, DK.

Tlf. +4556493200 Fax: +4556494310 eller

Mail: info@bornholmtours.com

hvor booking af færgebilletter samt evt. overnatning også kan foretages.

Tilmeldingsblanketten findes på vores hjemmeside: www.bornholmsmotorveteraner.dk

Tilmeldingen er bindende efter 1. juni 2010.

Efter afsendelse af tilmelding foretages betaling til: **DK: bankkonto nr. 4720 3615 700 583**

S : 12200108311

N : reg. 9760 konto 97600518902

D : BLZ: 20320500, konto 4989501933

Startnumre vil løbende blive reserveret efter modtagne indbetalinger. Betalingskvittering er eneste gyldige legitimation ved indskrivning. Manglende indbetaling udelukker for deltagelse.

TILMELDINGSBLANKET: (bedes udfyldt)

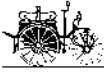
Startgebyr inkl. 1 kuvert lørdag à kr. 460,-	kr.	460,-
___ stk. ekstra kuvert lørdag à kr. 245,-	kr.	
___ stk. frokost lørdag inkl. 1 øl eller 1 vand à kr. 70,-	kr.	
___ stk. røget sildeanretning søndag à kr. 75,-	kr.	_____
	i alt	kr. _____

NAVN.....

ADRESSE:.....LAND.....

E-mail:.....Tlf.....

Køretøj.....Årgang.....



BILER SÆLGES

MG A 1957 hvid, original, kører fint, ny motor, skal renoveres - er rusten. Pris 40.000.

Lise-Lotte Mia Andersen, Østervang 36, 2800 Kgs. Lyngby. Tlf. 4587 6237 - 2147 2375.

Willys Jeep 1967 Type CJ5 fra USA Force Grønland. 25.000. u/afgift. **FIAT 850 Sport Spider** 1972 fra LA-USA. 48.000.

B. Hornstrup, Østervej 9, 4640 Faxe, tlf. 5671 4360.

Opel Rekord 1957 med kasketskygger ved forlygter. Med papir. Kr. 12.000.

Opel Kapitän 1964 med papir. God mekanisk stand, god bund og hjulkasser, har kørt med inderskærme siden 1971. Trænger til lidt pladearbejde samt maling. Kr. 15.000. **Opel Rekord C** 1900L 4-dørs. 4-cyl. Med aut.kasse. Pæn indeni, kører og bremses OK. Rust i bagenden. God krom og lister. Kr. 4.500.

Tlf. 5066 9809

Cadillac Eldorado Seville 1958. Superfin Eldorado. 365 V8. Kun bygget i 855 eksemplarer. Nylakeret, ny krom, nyt kanvasnappa tag. Samlerobjekt. Ring for Info. Pris kr. 225.000.

Martin Suurballe, tlf. 20297117 martin-suurballe@hotmail.com

Rover 3500 P6B 1973. Pæn velholdt ældre rest., billig i forsikring og vægt-afgift. Billede kan mailes. Pris kr. 50.000.

Jørgen Madsen, tlf. 25485511

povlmads@c.dk

Volvo 1800S 1967 champagnemetal. Sidste syn: 6/2006, 84.000 km. Lædersæder. Kører fint - utrolig driftsikker. I god brugsstand. Flot kabine bla nye lædersæder fra 2004. Et par mindre kosmetiske skønhedspletter. Der er ingen rust iflg. Gørløse Motorkompani, som ligeledes har lavet alt service på den mens jeg har haft den. Regninger fra de sidste fire år foreligger. Pris kr. 118.000.

Christian Ruegaard Hansen, tlf. 40117536.

christianruegaard.hansen@gmail.com

Ford T 1926. Meget velholdt, istandsat for ca.50.000 kr. Ca. 7år til syn. Pris kr. 125.000.

Finn Nielsen, tlf. 20474735

fini@post.letnet.dk

Volvo Amazon 122S 1960. Helt unik stand. Som ny. Nænsomt renoveret med ny lak. Rød med hvidt tag. Kun kørt 57.000 km. B16B motor. Originale sorte nummerplader. Evt. bytte med Nimbus eller Indian. Billeder kan mailes. Ring og hør 74 56 1611.

Ole Callesen, oc.aller@c.dk

BILER KØBES

Chevrolet 1932, Chevrolet 1932 evt. 1933 som 4-dørs sedan med reservehjul i begge forskærme og i original topstand overalt købes. I mangel af ovenstående evt. andre GM-produkter fra ca. samme periode. Pris kr. 0 - 150.000. Engelsk bil fra cirka midten af 50'erne som **Ford, Vauxhall, Hillman, Rover, Humber, Morris, Wolseley** eller lign. og i topstand købes. Pris kr. 0 - 100.000.

Uffe Madsen, tlf. 46920292

uffe@spaininvest.net

Opel 1960 - 1979, Jeg søger en ældre velholdt Opel personbil, st. car eller varebil på gule plader. Alle modeller fra ca. 1960 til ca. 1979 har interesse. Helst synet og indregistreret. Pris maks 50.000 kr.

Morten Gadegaard, tlf. 23316267

Morten@Herning-Laaseservice.dk

DELE TIL BILER

Trådhjul, 15" lysgrå lakerede, som nye med Avon 185/70-15 ZZ støjsvage dæk med bedste vejgreb monteret. Nypris ca. 11.000. NU 5.000.

Verner Grebart, Forårsvej 20, 2920 Charlottenlund, tlf. 3963 1034 eller 3542 4344 grebart@worldonline.dk

Ford Transit 1965-78: 1 tank ny kr. 200, 1 venstre forskærm - underdel kr. 750 og 1 dørpanel kr. 100 sælges. **Ford Taunus** 1970- : 1 fin brugt frontkøfanger kr. 300. 1 venstre dørpanel 4-d kr. 200. 1 nederste frontplade kr. 250. 2 forskærme (nye) til 1976-79 model-

len kr. 700 pr. stk. **Ford Granada MK I** 1972-77; 2 dørbunde til 2-dørs H+V kr. 130 pr. stk. 1 sideplade til baghjul h-side kr. 100. **Sportstændspole**: Lucas olieketlet 6V (ny) kr. 300. Bosch blå 6V kr. 200.

Thorleif Tofte Hansen tlf. 5599 6119.

Halda Twinmaster samt dele til samme købes.

Verner Grebart, Forårsvej 20, 2920 Charlottenlund, tlf. 3963 1034 eller 3542 4344 grebart@worldonline.dk.

Til **Peugeot 404** 1 stk. komplet tagbagebærer i aluminium. Instrumentbræt komplet 1967 og senere (runde instrumenter) med omdrejningstæller i stedet for ur (meget sjældent, blev bestilt til kunde der ikke afhentede det). Hugger din bil ved 60 km/t og motorjusteringen er perfekt skyldes det at dit snekkehjul er defekt. 2 stk. ok snekkehjul sælges. 1 stk. 39.1 mm i bredden (ældre model) samt 1 stk. 43.2 mm i bredden (seneste model)

Steen Jakobsen, Højdevang 21, 2970 Hørsholm, tlf. 45869663

Morris Minor 1953-71, alu-følge med nye dæk 175/13" pris 2500.

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

Wolseley Mk 11 1967, dele til manuel gcarkasse søges. Pris kr. 10-1000.

Søren Sørensen, hedevej 13 4270 hæng, tlf. 58850650 - 26201650

sorsor@mail.dk

Skal til at restaurere en **Rekord B** van 1966 og mangler dele, eks. indtræk, forskærme, pyntelister og sikkert også andet. Litteratur om bilen søges også..

Morten Gadegaard, tlf. 23316267

morten@herning-laaseservice.dk

Til **Jaguar XJ6 Serie1** 1973 købes stof til kabineloftet. Ca lys mokka. Gerne brugt men hel..

Carl Erik Fries Jensen., tlf. 86140219.

Fries@mail1.stofanet.dk



MC SÆLGES

Adler MB 250 1957. Pæn og velholdt grøn Adler med originale nummerplader sælges. Nordfyn Otterup Pris kr. 25.000.

Kent Hansen, tlf. 40443213

Wilno@kabelmail.dk

Norton ES2 500 1954. Nysynet. 5.000 km. efter at motoren er samlet. 18" hjul, rustfri eger. Ny elektronisk tænding. Alucylinder fra 500 T. Slimline stel. Vekselstrømsgenerator. Kører godt og alt virker. Pris kr. 45.000.

Poul Ilsted Bech, tlf. 62219020

kaslundahl@yahoo.dk

Triumph Thunderbird 1953. 650cc. Kun kørt få km efter total renovering. Skal ses, høres og prøves. Tidstypisk nummerplade. Billeder kan mailles. Evt. bytte med Nimbus fra 1950'erne eller Indian årg. 1928-29.
Ole Callesen, 74561611

DIVERSE

Salg af **modelbiler** fra Franklin Mint: Mayback Zeppelin, Duesenberg, Mercedes 770, Mercedes sportsvogn SS 1936 og VW Beagle. Mercedes Sølvpil – som nye.
Tlf. 5066 9809.

Vinteropbevaring af biler og mc under gode og tørre forhold på Vestsjællands Bilmuseum, Sæbyvej 48, 4270 Høng, tlf. 28455017

Opbevaring af biler og mc i ren, tør og aflåst hal tilbydes. Hallen er beliggende i forbindelse med beboelse på Køge-kanten.

Jens P. Munk, tlf. 40153080

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

TIL SALG



LINCOLN CONTINENTAL 1963

Fantastisk velholdt overalt. Unica-model kun fremstillet i få eksemplarer. Alt i el-udstyr. Reg. på DK plader. Yderligere oplysninger og fremvisning:

Ole Damgaard-Nielsen.

tlf. 4010 4711 odn@dna.dk

TIL SALG



VOLVO AMAZON 1970

2-dørs, B70, synet 2008, sorte plader. 2 ejere, første ejer 1 år. Sælges for dødsbo. Meget velholdt, specielt sæderne er fine, passet og plejet. Pris kr. 48.000.

4760, tlf. 40198318

popp@bjerremarksgaarden.dk

AUTOMOBILIA

Emaljeskilt "DUNLOP STOCK - TYRE SERVICE" 69 x 76 cm - Årgang 1938.

Lidt medtaget i kanten. 1.750.

Se det på www.naturligstevis.dk. Nils Kjærgaard, tlf. 4581 4466.

Owners Workshop manual til **Mercedes-Benz 196-188** + cd-rom. Instruktionsbøger: **Mercedes-Benz 180A** og **180B** – dansk og tysk mm. og **Saab V4** årgang 1970.

Arne Christensen tlf. 4828 5612 2258 7035.

Garager udlejes

Vi har lige nu ledige lejemaal i Søborg, Christianshavn og Århus. Alle garager er i lukkede P-kældre.

Henv.: Chanis 55 711 612

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



Vinteropbevaring Veteranbiler



Kontakt:

Hans Møller Olsen
Almegårdsølle 5
4375 Højby Sj.
Tlf. 59 505952

Veterans.er@almegaard.dk

Vinteropbevaring af din veteranbil i Oulsherre

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

Opmagasinerings af biler på Rudbækholm

Opmærkede bås på 3m x 5m. i tør & ventileret hal udlejes. Fri adgang for lejere. Området videoovervåges og hallen er monteret med webcam. Bilen kan afh./lev. når som helst. Gode tilkørselsforhold. Ej reparation.

Pris pr. bås 600,- kr. + moms pr. måned på halvårsbasis.

Henvendelse til: Claus Jensen, Rudbækholm,
Kirkerupvej 39, 4000 Roskilde, tlf. 28 10 52 79

Garage til veteranbilen

Karensdalvej 6, Brøndsted (2 km fra Børkop).

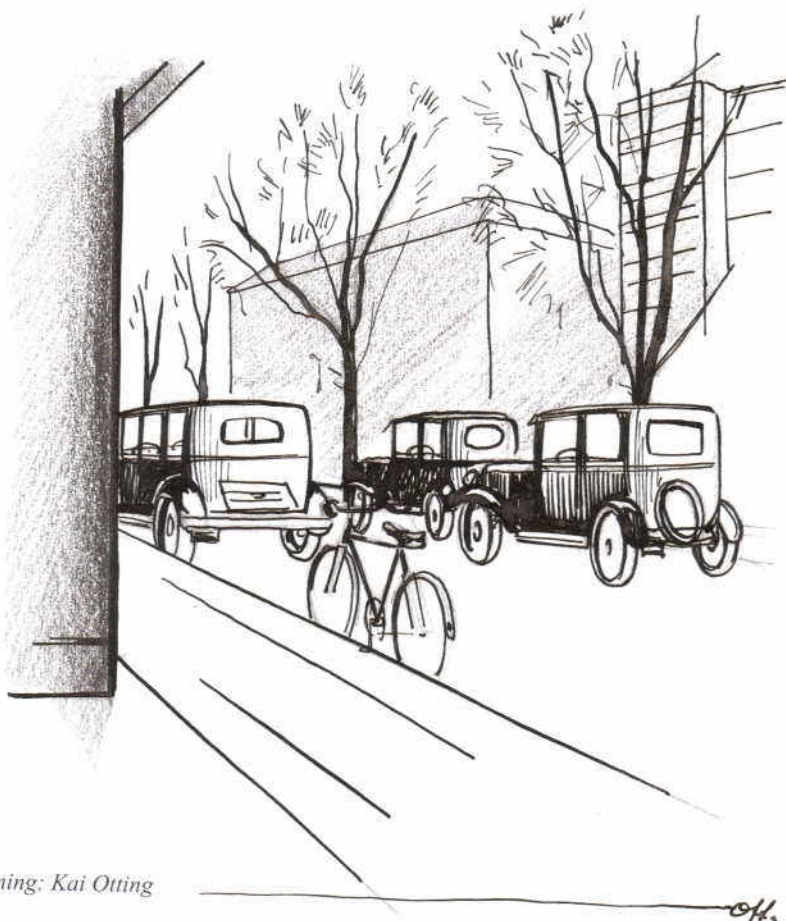
Fællesgarage med i alt ca. 25 alarmsikrede pladser til veteran- eller hobbybiler.

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



Tegning: Kai Otting



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 affugning

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,-

Veteran Posten
Maj 2009
NYT!
Fællesvognen af veteraner
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 afløser Runa i en god og bred aftale – med prisgaranti. Du kan forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter og -campingvogne.

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

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

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

De to beslægtede virksomheder er specialister i Privattforsikringer – 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



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

010

0311

103/23

Y 2830 0
DORTE STADIL
RYVEJ 31
2830 VORUM

Udgiveradresseret
maskinel magasinpost
ID nr. 42123

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