

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



53. årgang - december 2009 - VT nummer 402



MG J2 1933
Foto: Ole Rimmen

Indhold

Tak for i år.....	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Generalforsamlingen.....	5
Fejl.fakta	5
Klubaktiviteter	6
Databasen nemmere	7
Sidste nyt om afgifter.....	8
PC-nissen	8
Fra MhS.....	9
Årets Emil.....	10
MG - nordenfjords	11
MG T Verona.....	12
Kværkeby	15
Løvfaldsløbet	15
En tradition går på hæld.....	16
Klubbilens tilstand	18
Årsberetning Køreselskab Fyn.....	21
Volvo 262 Coupé.....	22
Autofokus.....	25
Tysk miniubåd.....	26
Konkurrencen.....	29
Et sidste jubilæum - eller to	30
En brugsbil.....	31
En monsterbil.....	31
Invitation	32
Kalender med ræs	32
Topløs Isetta	33
Bugatti 2CV	33
Bog anmeldelse	34
Indholdsfortegnelse 2009.....	36
Nye medlemmer.....	38
Klubregalier	39
Køb salg	40



Nu er vore køretøjer ved at blive gjort vinterklare og gemt væk, og den sidste tur er nok kørt for i år.

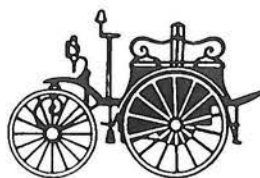
Vores sidste tur, som vi havde glædet os til længe, skulle gå fra Esbjerg og hjem i den lille røde Alfa der efter 10 års renovering endelig var færdig. Den stod i Esbjerg, hvor Alfa-eksperten havde fået monteret døre og vinduer. Stor var glæden da vi så den. Vi fik klistret prøveskiltene på og begav os hjemad mod Virum. Men halvvejs over Jylland sagde det puf, og der sprøjtede vand og damp ud under kølerhjelmen. Ind til siden på den mørke vej, for at konstatere at der var gået en slange. Vi fik fat i Falck som lovede at hente bilen og bringe den sikkert hjem.

Humøret var sunket noget, men en opringning fra Falck-manden som var på vej, fik det hurtigt op igen. Han ringede og spurgte hvad der var sket, og jeg sagde som det var, at "vandet var gået". "Nå det skal du da ikke være ked af, så får du nok én til".

En varm tak skal lyde herfra fra til alle jer der laver løb og diverse arrangementer, holder mødestederne kørende og dem der stadig sorterer og registrerer på biblioteket, og alle der laver artikler og billeder til Veteran Tidende, uden jer, og det er heldigvis mange, ville der ikke være nogen veteranbilkub.

Jeg vil ønske jer alle sammen en rigtig Glædelig Jul og et Godt 2010, hvor vi igen kan mødes på vores 13 mødesteder og på de danske landeveje.

Tak for i år.
Dorte Stadil





Møder

December

- Torsdag 10. Børkop.** Julekalas. Se Klubakt. i VT.
Torsdag 10. Åbenrå. Åbenrå. Julefrokost. Se Klubaktiviteter.
Lørdag 12. Nærum. Julebal. Indbydelse senere.
Tirsdag 15. Kværkeby. Julefrokost kl. 18.
Tirsdag 15. Nordjylland. Juleafslutning på mødestedet. Se hjemmesiden dvknord.dk
Torsdag 17. Nærum. Cafeaften kl. 19.30. Rune Bjørk om skånske arrangementer næste sommer.

2010

Januar

- Onsdag 6. Sæby.** Nyårstafel i Svinninge. Se Klubakt. i VT.
Torsdag 7. Nærum. Klubmøde.
Torsdag 14. Børkop. Klubaften kl. 19.30, bemærk på Ndr. Kobbelvej 29, Fredericia.
Tirsdag 19. Kværkeby. Aret i billeder.
Torsdag 21. Esbjerg. Bag(h)julsspising.
Torsdag 21. Nærum. Cafeaften. Film om Preston Tucker og hans "Car of Tomorrow".
Mandag 25. Vesterhede. Filmaften.
Tirsdag 26. Egeskov. Film fra nogle af Strøjers udstillinger - ellers alm. klubaften.
Tirsdag 26. Klippinge. Alligevel baghulekomsammen. Kl. 18. Mårbjerghytten. Se VT 402.
Torsdag 28. Morris-møde. Morris-møde kl. 19 hos Tommy Mørck, Syvvejen 15, 4130 Viby Sj.

Februar

- Torsdag 4. Nærum.** Stefan G. Rasmussen om "Det gælder dit liv".
Torsdag 11. Børkop. Møde kl. 19.30, bemærk på Ndr. Kobbelvej 29, Fredericia.
Tirsdag 16. Kværkeby. Preben Boisens fødselsdag.
Torsdag 18. Nærum. Cafeaften.
Mandag 22. Vesterhede. Klubmøde.
Tirsdag 23. Egeskov. Klubmøde.
Torsdag 25. Morris-møde. Morris-møde kl. 19 hos Steen Haselmann, Hammerbakken 6, 3460 Birkerød.

Marts

- Torsdag 4. Nærum.** Færdselsbetjentene Jensen og Knudsen med videooptagelser.
Torsdag 11. Børkop. Klubaften på Vandmøllen kl. 19.30.
Tirsdag 16. Kværkeby. Klubmøde.
Torsdag 18. Nærum. Cafeaften.
Torsdag 25. Morris-møde. Morris-møde kl. 19 hos Bent Riff, Elmevej 23, 4000 Roskilde.

April

- Torsdag 8. Børkop.** Klubaften på Vandmøllen kl. 19.30.
Tirsdag 20. Kværkeby. Klubmøde.
Torsdag 22. Morris-møde. Morris-møde kl. 19 hos Lennart Poggenborg, Granvej 5, Sorup, 3480 Fredensborg.

Maj

- Tirsdag 18. Kværkeby.** Besøg af FIAT 500 Klubben.

Juni

- Lørdag 5. Kværkeby.** Klassisk Koredag.
Tirsdag 15. Kværkeby. Aftentur kl. 19.

Juli

- Tirsdag 20. Kværkeby.** Intet møde - sommerferie.

Løb og arrangementer

Februar

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

Marts

- Lørdag 27. Stumpemarked** i Herning.

Maj

- Onsdag 5. Træf** for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Tirsdag 11. Havnetræf i Sønderjylland. Kl. 18.30 i Haderslev ved Havnegrillen.
Søndag 30. Brønshøjlobet genopstår. For køretøjer fremstillet 1935 og tidligere. Start Brønshøj Torv kl. 10, slut ved DVK i Nærum. Nærmere senere.

Juni

- Tirsdag 1. Havnetræf** i Sønderjylland. I Åbenrå kl. 18.30 ved Under Sejlet.
Lørdag 5. Stumpe-, bil- og motorecykelmarked kl. 8-16. Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk
Fredag 11. Optakt til Englændertræf i Løgumkloster.
Lørdag 12. Englændertræf i Løgumkloster.
Lørdag 19. Vintagebiltræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Nærmere oplysning senere.
Tirsdag 22. Havnetræf i Sønderjylland. I Sønderborg kl. 18.30 foran Slottet.

Juli

- Lørdag 3. -søndag 4. Bornholm Rundt.** Indbydelse i VT 401.
Tirsdag 13. Havnetræf i Sønderjylland. I Haderslev kl. 18.30 ved Havnegrillen.
Lørdag 31. Vintagebiltræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Se VT 403.

August

- Tirsdag 3. Havnetræf** i Sønderjylland. I Åbenrå kl. 18.30 ved Under Sejlet.
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.
Lørdag 21. Arreso Lobet. Arr. Arne E. Pedersen, tlf. 47724187 ajeep@mail.dk
Tirsdag 24. Havnetræf i Sønderjylland. I Sønderborg kl. 18.30 foran Slottet.

September

- Lørdag 4. Veteranlastbiltræf** kl. 10-16. Jysk Automobilmuseum, Gjern. tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk

November

- Lørdag 13. Stumpemarked** i Herning.

Udland

Maj

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

August

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



Generalforsamlingen 20. marts 2010

Kandidater, suppleanter, forslag

§ 7.5 *En oversigt over hvilke kandidater, der er på valg, og hvilke kandidater, der genopstiller, skal offentliggøres i Veteran Tidende inden udgangen af december.*

Nedenstående bestyrelsesmedlemmer er på valg.

Vest: Jørgen Lauritsen & Erik From, begge er villige til genvalg.

Øst: Ole Poulsen & Kaj Dyring Larsen, begge er villige til genvalg.

Valg af suppleanter.

§ 11.13 *Der vælges to suppleanter, henholdsvis en fra øst og en fra vest. De vælges for en toårig periode, således at suppleanten fra øst er på valg i lige årstal, og suppleanten fra vest er på valg i ulige årstal.*

Øst: Ib Rasmussen, er villig til genvalg.

Vest: Der skal vælges en ny igen i år, da Erik From som blev valgt sidste år, indtrådte i bestyrelsen efter Torben Olesen, som valgte at træde ud i utide, pga. arbejdspress.

§ 7.6 Forslag til bestyrelseskandidater skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og skal offentliggøres sammen med dagsordenen.

§ 7.7 Forslag fra medlemmerne, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og fremgå af dagsordenen til generalforsamlingen.

§15.1 Forslag fra medlemmerne om ændring af klubbens vedtægter skal være bestyrelsen i hænde inden udgangen af december og kan alene behandles på en ordinær generalforsamling.

Bestyrelsen
Dorte Stadil

FEJL.FAKTA

Læs andetsteds i bladet om pc-nissens hærgen i sidste blad.

...

Bart Lansink oplyser at den lille Renault lastbil på familiens museum ikke er blevet malet – den skiftede simpelthen udseende da den blev gjort ren. Lygterne er fra en Citroën 1929 og var sortmalede. Så museet søger både originale lygter og de korrekte grydelågshjul, som er svære at finde. Messingrande skal lygterne under alle omstændigheder ikke have, formentlig var de malede på last- og varemodellerne og forniklede på personbilerne.

...

Skønt intet navn var nævnt er Ib Jensen utilfreds med at der i VT 400 stod om Kai Ottossons BMW 327 at der stadig afsløres følger af en renovering med mindre heldig hjælp. Ib Jensen forlanger "et dementi og en undskyldning", hvilket herved er meddelt.



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.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, tlf. 40539401 kajc@c.dk

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

BØRKOP VANDMØLLE

14. januar kl. 19.30. Bemærk at vi mødes hos John Andersen, Ndr. Kobbelvej 29, Fredericia. JA har arrangeret at vi får besøg af oberst Høngsmark, der viser billeder og fortæller om fæstningen i Fredericia. Høngsmark er en fantastisk god fortæller, man føler næsten, man er der selv, siger JA.

11. februar kl. 19.30. Igen møde hos John Andersen, der har arrangeret besøg af journalist Poul Beck. Han har skrevet flere bøger om ubåde og krigsskibe og har en stor samling krigsskibe af bly. Beck vil tale om søslaget ud for Fredericia i 2. Verdenskrigs sidste dage. Han er en farverig person, der kan holde tilhørerne fast, uanset om det er emner der interesserer.

11. marts. Klubaften på Vandmøllen.

8. april. Klubaften på Vandmøllen.

Husk stadig at alle forslag til aktiviteter i det nye år er velkomne.

Rigtig god jul og godt nytår til alle!

Med venlig hilsen

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

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

Husk den ny adresse Skolevænget 12, 6200 Åbenrå.

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – køør 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.

I december juleferie, intet møde.

26. januar film med klip fra nogle af Strøjers udstillinger. Ellers almindelig klubaften.

Tirsdag den 23. februar almindeligt klubmøde.

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.

Vi havde et godt og informativt møde med Vantage/Castrol Classic Oil i Esbjerg 5. november. Mødet blev holdt i samarbejde med Vestjysk Motorveteran Klub.

Vi holder ikke møde i december, de fleste har nok at nå i den måned.

Torsdag den 21. januar kl. 19 er der bag(h)julsspising. Vi prøver med en solid dansk ret. Tilmelding senest 31. december.

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

ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

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

Vores oktobermøde med Bent Friis om

Morgan trak fuldt hus og det blev et supermøde, hvor vi fik et fyldigt indblik i opbygningen af hver enkelt vogn – hvor *alt* bliver lavet i hånden, også efter private ønsker. Og da formand Dorte også var med på turen til England kunne hun supplere Bent så det blev et både lærerigt og hyggeligt møde.

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

Derimod bliver der alligevel baghjulekomsammen tirsdag den 26. januar, bemærk kl. 18. Det er lykkedes at leje en spejderhytte i Store Heddinge. Der er maks. plads til 35 personer, så tilmelding snarest og senest 20. december på 56578205.

Hytten ligger på en vej der hedder Mårbjerg, ganske tæt på Østbanens skinner og 100 meter fra Store Heddinge Station.

Med hilsen

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 15. december. Julefrokost bemærk kl. 18.

Tirsdag den 19. januar kl. 19. Erik Madsen viser en billedkavalkade over 2009 i Kværkeby.

Tirsdag den 16. februar kl. 19 fejrer vi som sædvanlig Preben Boisens fødselsdag.

Tirsdag den 16. marts og tirsdag den 20. april kl. 19. Endnu ikke fastlagt, men vi arbejder på sagen.

Tirsdag den 18. maj kl. 19 besøg af FIAT 500 klubben, et besøg der kiksede i år.

5. juni er der Klassisk Køredag. Vi vender tilbage med flere detaljer når tiden nærmer sig.

15. juni kl. 19 er det tid til vores egen aftentur fra Kværkeby.

I juni holder vi sommerferie, derfor ikke noget møde i den måned.

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.

Torsdag den 17. december cafeaften, gløg og æbleskiver er klar kl. 19.30. Rune Björk fra Motorhistoriska Sällskapet i Skåne fortæller om diverse arrangementer i Skåne til sommer.

Torsdag den 7. januar ikke noget specielt på programmet, men kok Henrik Froberg har høns i asparges med løse ris. Bemærk ny e-mailadresse h.froberg@privat.dk husk tilmelding.

Torsdag den 21. januar cafeaften. Vi viser en film om Preston Tucker, "Car of Tomorrow". I 1948 forsøgte Tucker sig med en særpræget bil, delvis baseret på ideer og komponenter fra flyindustrien. Projektet mislykkedes og endte med en retssag, hvor investorerne anklagede PT for misbrug af deres midler. Der blev lavet 51 biler; 47 eksisterer endnu og er med i filmen.

Torsdag den 4. februar får vi besøg af tidligere SAS-pilot Stefan G. Rasmussen, som nok kan sætte noget i gang hos os alle med sit foredrag "Det gælder dit liv".

Brunkål med flæsk og pølse, rugbrød og sennep. Husk tilmelding.

Torsdag den 18. februar cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30.

Torsdag den 4. marts kommer færdselsbetjentene Jens Kristian Jensen og Bent Knudsen og viser optagelser fra videobilen, blandt andet om hvad der sker når selerne ikke bruges og hastighedsgrænserne ikke overholdes.

Gammeldaws kalvesteg, hvide kartofler og sovs, surt og sødt. Husk tilmelding.

Torsdag den 18. marts cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30.

Venlig hilsen Dorte Stadil

ØSTJYLLAND - RISTRUP



Mødested Ristrup Hovedgård,
Ristrupvej 39, 8471 Sabro.
Mødetidspunkt hvis ikke andet er

nævnt: Den første tirsdag i måneden kl. 19.30.

Med venlig hilsen

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

NORDJYLLAND - STENUM

Møderne foregår den 3. tirsdag i måneden på Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev.

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

Med venlig hilsen

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370 kraenh@hotmail.com

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

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.

Referat fra året der gik:

Igennem sommeren har der været mange gammelbiltræf og møder landet over, men jeg har haft problemer med alle køretøjerne, så en del er jeg ikke nået frem til. På min sidst indkøbte bil, Renault Floride, har bremserne drillet, alle bevægelige dele, slanger og rør samt 5 cylindre er skiftet ud, men

så kører jeg ud ad vejen og efter 2-3 bremsninger blokerer den forhjulene og så kommer jeg ikke videre.

Simca Vedetten har problemer med lyset, kontakten er brændt sammen og en ny er ikke til at opdrive, så kære læser, ved du hvor der er sådan en til 59-60 model så kontakt mig venligst.

Traction Avant B 11 blander olie og vand, så den måtte blive hjemme, håber på tid i vinter til at få toppen lettet.

Bonnevillen har haft problemer med generatoren, så nu har jeg købt en Elektra Glide F L H. Men sidst på sommeren blev det til Ribe Classic, Tur rundt om Ringkøbing Fjord, Karensminde veterandag, Karolinetræf og flere andre.

Mandag den 25. januar filmaften, medbring film og billeder.

Mandag den 22. februar klubmøde

Glædelig jul og godt nytår

M. v. h.

Ove H. Iversen, tlf. 23950721

Databasen nemmere

Nu er det blevet meget nemmere at komme ind på DVK's database. Man googler simpelthen dvk-database. Og kan ydermere søge på navne osv. Så kommer man direkte ind i Bilhistorisk Tidsskrift og Veteran Tidende - så langt som de er på databasen, dvs. BhT komplet og VT delvist.



Sidste Nyt om afgift

I midten af november kunne vi alle glæde os over nyheden om, at vores DVK-medlem og tidligere formand Peter Løvstrøm havde vundet en sag over den danske stat, som gjorde det muligt at importere nye såvel som brugte originale dele til de historiske køretøjer uden at skulle betale told og moms af det samlede fakturabeløb og fragten, men i stedet moms af 20 % af kostprisen (svarende til 5 %) på linje med reglerne for import af historiske køretøjer,

Peter har kørt sagen mod den danske stat, efter at han skulle betale told og moms på nogle dele til sin Ford Mustang, som efter de gældende regler er at betragte som historisk, idet køretøjet er over 30 år gammel.

Da Peter havde fået delvist medhold i Landsskatteretten var Danmark nødt til at ændre reglerne, men det kan man ikke uden at hele EU følger med. Derfor blev sagen forelagt EU's toldkommission, der efter at have behandlet sagen besluttede at ændre vejledningen til toldkode 97.05, så den nu også omfatter reservedele til historiske køretøjer.

Alle med et behov for at importere originale reservedele kunne således henvise til Løvstrøm mod den danske stat sagen, eller som den allerede var blevet døbt "Løvstrøm-rabatten", men der kommer sikkert retningslinjer om dokumentation for varens ægthed og alder på det historiske køretøj.

Da afgørelsen er helt ny, vil vejledninger og retningslinjer blive offentliggjort i VT, efterhånden som de kommer, men sikkert er det, at det nok bliver bøvlet at håndtere og administrere.

Sidste, Sidste Nyt!

Armene var dårlig nok kommet ned, før der kom en meddelelse fra SKAT og EU om der for fremtiden gælder nye regler for importen af en række genstande, herunder samlerobjekter og ikke mindst historiske køretøjer.

Historiske køretøjer, som tidligere var en fællesbetegnelse

for alle køretøjer som er ældre end 30 år, er ikke længere pr. automatik et historisk køretøj. Nu kræves det endvidere, at køretøjet har spillet en rolle i menneskehedens udvikling og/eller er sjældent, eller har en historie relateret til vigtige motorsportsbegivenheder, el. lign. Hele den danske ordlyd fra EU ligger hos DVK.

Det betyder således, at man nu skal betale 10 % told samt 25 % moms af den samlede købspris og fragt, svarende til i alt 37,5 %, da man også betaler moms af tolden. Tidligere var det kun 5 %, så det er en fordyrelse på ca. en tredjedel.

Eksempel: Et køretøj importeres og koster med indkøb og fragt kr. 100.000. Det vil nu koste kr. 37.500 i importafgifter imod kr. 5.000 tidligere. Altså kr.32.500 dyrere, hertil kommer så de nye brændstofafgifter, som beløber sig til kr. 6.000, hvis køretøjet f. eks. kører 10 km/l, alt i alt en fordyrelse på kr. 38.500 og så er der stadig ikke betalt registreringsafgift!

Det er således værd at bemærke, at det er et fælles EU-anliggende, som måske også skal udfordres ved EU domstolen, og ikke kun for bilsamlere i Danmark, men alle EU-medlemslandenes bilsamlere, som tæller adskillige hundrede tusinde medlemmer.

Det er endvidere mærkværdigt, at SKAT er kommet med den ændrede praksis med øjeblikkelig virkning og uden forudgående varsel.

Der går således allerede rygter om adskillige biler, som enten skulle fortolde på dagen, hvor SKAT cirkulerede reglerne til speditorer m.v., eller er på vej fra USA, hvor en forhandler f. eks. har solgt køretøjet til en fast pris med baggrund i de oprindelige regler. Nu tyder det på, at disse må punge ud med adskillige hundrede tusind kroner, som vil blive et direkte tab for dem.

Da sagen kun er nogle få dage gammel, gælder det også her om at holde sig orienteret, men vi har hastet denne nyhed ud ved VT's deadline.

Henning Thomsen

PC-NISSEN

Sætternissens moderne arvtager hedder pc-nissen og var i sidste blad i et ualmindelig ondt lune.

Dels udelod han navnet på den der havde skrevet selve anmeldelsen af "Kongelig køreglæde", nemlig Niels Jonassen (det var selvfølgelig redaktøren som skrev Jammersmindet), dels lod pc-nissen (prøv at sige det højt) billederne til Per Lumholtz' indlæg om Custom House ryge af i sidste sving.

Her er billederne.





MhS' årsmøde

Motorhistorisk Samråd (MhS) holdt årsmøde lørdag den 14. november på Fangel Kro, hvor alle tilsluttede klubber var indbudt.

MhS er, som orientering til nye medlemmer, en "paraplyorganisation" for de tilsluttede klubber, der beskæftiger sig med motorhistoriske køretøjer af enhver art. MhS blev i sin tid dannet for at være et fælles talerør til de offentlige myndigheder i Danmark og gennem sit medlemskab af FIVA, i Europa.

MhS' bestyrelse fremlagde beretning og regnskab. Det blev godkendt uden de store indvendinger.

Et forslag fremsat af bestyrelsen om at oprette et sekretariat med eget kontor og en lønnet medarbejder til generelle sekretariatsopgaver og lobbyarbejde overfor relevante offentlige myndigheder og politikere gav anledning til en livlig og lang debat.

Deltagerne ved årsmødet var i princippet enige i nødvendigheden af, at klubberne gennem MhS er på forkant med lovgivningen, så der ikke utilsigtet sættes hindringer for retten til at benytte vore historiske køretøjer. Man havde også stor forståelse for, at et sådant arbejde er så vigtigt og til tider så tidskrævende, at man ikke kan forvente det udført af frivillige entusiaster.

Dog var der stor uenighed om, hvor stor en kontingentforhøjelse man kunne acceptere i de respektive klubber; i det skønnede budget var der lagt op til en forhøjelse fra det nuværende kr. 7,50 pr. medlem til det foreslåede kr. 25.00, hvilket var for stor en mundfuld på en gang for de fleste. Ikke mindst idet flere klubber ikke havde haft tilstrækkelig tid til at behandle forslaget, som var varslet 6 uger inden årsmødet. Der blev lagt op til en summepause, hvor klubberne og MhS' bestyrelse havde lejlighed til at tale sammen.

Hvilket betød at bestyrelsen efter pausen fremsatte et ændringsforslag, hvori man ændrede kontingentforhøjelsen til kr. 20,00. Det blev stemt igennem med overvældende flertal.

Det skal her nævnes, at Dorte Stadil på DVK's vegne tilbød MhS at et sekretariat kunne placeres i vores lille mødelokale, som DVK kan fremlæje til et væsentlig lavere beløb end MhS havde budgetteret med til et kontor i det indre København. Der havde været lidt skepsis fra MhS omkring dette tilbud, men de øvrige klubber havde ikke nogen betænkelighed ved det.

Til trods for de øgede udgifter har DVK ingen planer om kontingentforhøjelse.

MhS blev opfordret til at vise rettidig omhu i forbindelse med ansættelsen og etableringen af sekretariatet, hvilket bestyrelsen tog til efterretning og samtidig forsikrede om, at det hele tiden har været gældende.

MhS oplyste, at FIVA nu har en fastansat lobbyist ansat i Bruxelles, som følger de sager, der behandles dernede, hvilket jo ofte har en direkte indflydelse på, hvad der sker i Danmark eller de andre lande, som vore medlemmer ønsker at besøge i deres historiske køretøjer.

Det fulde referat fra årsmødet kan læses på MhS' hjemmeside, www.motorhistorisk.dk

Bestyrelsen.

MhS nyhedsbrev 5/2009

MhS har for nylig udsendt nyhedsbrev nr. 5/2009. Vi omtaler kort indholdet her, og interesserede kan se hele nyhedsbrevet på www.motorhistorisk.dk.

Urimelige afgifter for veteraner

Nyhedsbrevet har kun ét emne, nemlig afgift for manglende dieselpartikelfilter og tillæg til registreringsafgiften på grundlag af brændstofforbrug.

Som tidligere nævnt i VT (nr. 392/februar 2009 og nr. 393/marts 2009) pålægges biler, også brugte importerede veteranbiler (dvs. biler ældre end 35 år), ved første registrering et tillæg til registreringsafgiften, hvis brændstoføkonomien er dårligere end 16 km/l (benzinbiler) hhv. 18 km/l (dieslbiler). Dette tillæg slår særlig hårdt igennem for veteranbilernes vedkommende. Det er en følge af en lov, der blev vedtaget sidste år. Endvidere pålægges dieslbiler – også veteraner – en ekstra årlig afgift på 1000 kr., hvis de ikke er udstyret med dieselpartikelfilter. Det er en følge af en lov fra juni 2009.

Af visse formelle årsager (manglende notificering over for EU) skulle loven om afgift som følge af brændstofforbrug vedtages endnu en gang, og lovforslaget blev derfor genfremsat i oktober 2009.

MhS har i den anledning i et brev til medlemmerne af Folketingets Skatteudvalg og skatteministeren gjort opmærksom på, at reglerne om tillæg til registreringsafgift som følge af brændstofforbrug og om ekstra afgift som følge af manglende dieselpartikelfilter ikke er rimelige eller velbegrundede, da veterankøretøjernes totale bidrag til den samlede luftforurening er helt uden betydning.

MhS har i brevet anmodet om, at der i forbindelse med genfremsættelsen af lovforslaget indføres undtagelser for veteranbiler for disse afgifter.

Efter det hidtil foreliggende er der imidlertid næppe udsigt til, at loven ændres. MhS vil dog arbejde videre med emnet.

....

Endnu et nyhedsbrev

Efter redaktionens slutning kom endnu et nyhedsbrev fra MhS. Se det på MhS' hjemmeside.



ÅRETS EMIL

DVK's 55-års fødselsdag, som blev holdt i Nærum lørdag den 7. november med en busfuld gæster vestfra, indbefattede overrækkelsen af Årets Emil. Mange benyttede sig af lejligheden til at se på ting i biblioteket, og af Erik Mieths rundvisning i særudstillingen af Jaguar i Sommers museum.

Årets Emil er en påskønnelse for fremragende indsats for forskning i og udbredelsen af dansk motorhistorie. Prisen blev indstiftet ved DVK's 50-års jubilæum i redaktørens navn fordi bestyrelsen var løbet tør for anerkendelser til redaktøren for hans mangeårige virke i klubben. Den uddeles efter redaktørens egenrådige bestemmelse og er tidligere tildelt Aage Louring, Jysk Automobilmuseum, P. E. Hansen, mangeårig medarbejder ved DVK's tidsskrifter, især om teknik og erhvervskøretøjer, Jens Birch, bushistoriker, Søren Rislund, rednings- og slukningskøretøjer, og Arne A. Jørgensen, DKW-historiker og forfatter af den store bog om Skaftø Rasmussen.

Sinding er muligvis kun kendt i en snæver kreds, men er en af vore mest seriøse, vidende og grundige specialister i dansk bushistorie. Hans produktion af bøger er stor, vi bringer en liste længere nede.

Han er født i 1943, voksede op i Humlebæk (hvor han også bor i dag) og Ordrup, og tog efter studentereksamen fra Gentofte bibliotekareksamen i 1970.

Var fra 1971 til efterløn i 2007 ansat ved forskellige afdelinger af daværende Søllerød kommunes bibliotek. Sidst

som seniorbibliotekar på hovedbiblioteket i Holte.

Efter pensioneringen har Sinding taget udvidet førerbevis til bus og i dag træffes han som aktiv buschauffør ved De Blaa Omnibusser (som nu er gule).

De fleste af hans mange bøger drejer sig om rutebiler og busser, både ruter, vognmandsfirmaer og fabrikker. Enkelte er om bibliotekshistorie og lignende.

Litterære arbejder:

Hjortekær Trafik, De brune Omnibusser – trafikhistoriske rids fra Lyngby-Taarbæk kommune

Strandvejsbussen, Klampenborg-Rungsted-Helsingør – en kavalkade i ord og billeder. 1986

De blaa Omnibusser. 1991

Afsnit i: Kim Thinggaard: Fra Bybus til buskoncern. 1992

Fra bibliotekets scrapbog. Søllerød Kommunebiblioteker 1943-1993. 1993

Forenede Rutebiler (sammen med Jens Birch og Kai W. Mosgaard) 1995

Therkildsens Ruter, Bagsværd. 1995

De Hvide Busser, Blade af Nordsjællands trafikhistorie. 1997

Bustrafik i Helsingør – dengang (sammen med Jens Birch) 2003

Busserne fra Humlebæk. Om Brdr. Carlsens busproduktion 1923-1975. 2003

Busserne fra Herning. J. Ørum-Petersens Karosserifabriks busproduktion 1924-1981. 2004

Bibliotekerne i Søllerød. En historie i historien. 2008

Artikler om trafikhistorie i "Bytrafik",



"Busbladet", "Søllerødbogen" (1983 & 2009) og "Lyngbybogen" (1993).

Efter overrækkelsen fortalte Sinding morsomt om hvordan den særlige interesse blev vakt i drengene. Ikke mindst var han betaget af det indianerhoved, der sad i kølerproppen på GUY busserne (import: E. Sommer) som afløste sporvogne og trolleyvogne på Strandvejs-ruten ud til Klampenborg. Busserne var i sig selv mærkelige ved at have halvt førerhus. Også de Strandvejsbusser som kørte mellem Klampenborg og Helsingør var særprægede, meget lange, med dør i bagenden og konduktør i brun uniform med kepi – kasket i fransk facon.

På cykel kørte han til Brdr. Carlsens karosserifabrik i Torpen for at kigge på dens frembringelser. Var han heldig stod porten åben.

På et tidspunkt arvede Sinding sin mormors fotografiapparat, men faderen formanede ham om at lommepengene ville blive inddraget hvis han fotografere busser. Men den ordnede Sinding ved at fotografere familiens gæster når de ankom med bus – så den var med i billedets baggrund.

Foto: Hans Holtman og oer.





MG - Nordenfjords

Tekst og foto: Ole Rimmen

Heroppe nordenfjords - vi bor 10 km nord for Hjørring - har vi en lille menighed, der mødes næsten hver søndag formiddag hos Olav Ross Sørensen, praktiserende læge, med bopæl i Mygdal.

Her er den fælles interesse MG og andre bevaringsværdige biler, og hvor snakken går om igangværende restaureringsprojekter, aktuelle udfordringer knyttet til vore biler, og en drøftelse af de nyheder vi er kommet undervejs med siden sidste søndag. Kort sagt vi bytter løgnehistorier og hjælper hinanden med at holde de gamle biler kørende.

Olav råder over et stort værksted med lift, en omfattende værktøjssamling, et stort reservedelslager til alle engelske biler, MG, Rover, Morris, Austin, Sunbeam og sikkert enkelte andre.

Olav har restaureret mange biler, og er netop i sommer blevet færdig med en MG TC 1946, som står i en flot sort lakering, med den originale røde grill og indtræk. Olav købte den i januar

2005 som TC 0864 fra Abingdon Spares, New Hampshire, USA. Den var et restaureringsprojekt, der var adskilt og med chassiset renoveret for 30 år siden, træ til karrosse hjemkøbt, men så gik manden, der angiveligt var af fransk afstamning, i stå, og projektet stod i en lade sammen med en ligeledes adskilt TF. Den har endnu sin engelske nummerplade, den blev tilsyneladende importeret til USA fra England som restaureringsprojekt, den har ikke været indregistreret i USA.

Olav er nu i gang med en Sunbeam Alpine Sports cabriolet 1954, den samme model som blev kendt i Hitchcock-filmen "Fang Tyven" med Grace Kelly og Cary Grant.

Vedhæftet et billede af Olavs MG TC, ved siden af min MG J2 1933. Sidstnævnte blev restaureret af min Far, som i en alder af 75 gik i gang med projektet i 1990; det tog ham tre år på fuld tid.

Bilen er indregistreret første gang i London til en Miss Elisabeth O'Sullivan, som - ifølge det for mig oplyste - kørte den som privat vogn, og tillige kørte

sprint i den på Brooklands-banen, angiveligt på 16 tommer hjul, i stedet for de 19 tommer som er standard.

Seneste ejer i UK Peter Green, Farnham Royal, Slough.

Den blev synet og indregistreret i Hjørring i juli 1993, på 60-årsdagen for den første indregistrering.

Siden har den deltaget i en række løb og konkurrencer, og i dette efterår får jeg hjælp af vennerne fra vore søndagsmøder til at afhjælpe en række problemer med en defekt SU-pumpe og en pakkåse ved vertikaldrevet der forbinde knastaksel med den lodretstående dynamo.

"Maintaining the Breed" er vort motto.



Hans Holtman og frue i TC på søndagstur langs Gardasøen.

MG T Verona...

En sensommerdag stævnedes hele tyve velpudsede og top trimmede MG T-typer sammen. Stedet var Autotoget i Hamborg, hvorfra den spændende ekspedition til Verona skulle starte. De gamle køretøjer spændte fra MGTA over B, C, D til TF. Yngste bil var fra 1955 og ældste fra midt trediverne. Ældste fører, Hans Holtman, 83 år... Næste morgen rullede den imponerende kortege ud af München. Sporet var lagt på de gamle landeveje og kursen mod syd og Alperne. Bundesstrasse 11 bragte os ned mod Innsbruck, og med passende pauser, hvor fører og medkø-

rer kunne strække ben, mens MG'erne svedte lidt olie på asfalten. Hvis en gammel MG ikke drypper lidt olie, er der stærk grund til bekymring. Ofte skyldes det, at der slet ikke er olie på den... Nå, alt gik glat, og først efter halvandet hundrede kilometer måtte det første køretøj give op, og senere på turen fulgte endnu to. En med knækket bagaksel, og en med knækket krumtap. Men forsikringsforholdene var i orden, og med en lidt forundret SOS-medarbejder i den anden ende lykkedes det at forklare, at der ikke sådan lige var et autoriseret værksted i nærheden der

kunne reparere de gamle skønheder. Den yngste bil var jo årtier ældre end denne serviceforstående medarbejder! Dagens etape blev overstået. Innsbrucks bakker klarer og Brennerpasset besteget, inden vi om eftermiddagen kunne rulle ind til overnatning i Klausen på den sydlige side af Alperne. Om morgenen var opstandelsen stor. Et Bauer-marked havde taget opstilling på torvet foran hotellet, og et syvmands tyrolerorkester spillede lystige toner, alt imens de gamle biler sneg sig op mellem friske grøntsager, tyrolermusik og beundrende tilskuere. Vi fik en lille





Kolonnekørsel i Verona.



Små gader i Fumane, nær vingården.



Med politiskorte ind i Verona.

forsmag på, hvad der ventede os i det bilglade Italien. Ned ad bakke det gik via Bolzano og frem til det mest fortryllende sted, en vingård i Fumane, små 30 km fra både Gardasøen og Verona. Næste dag gik med at sparke dæk, og kigge lidt på de nærmeste omgivelser, for så dagen efter – og med politiskorte – at indtage Verona. En lokaltboende deltager havde magtet at arrangere dette, samt parkering på første parket i denne pragtfulde by. Man må sige, at – også selvom vi ikke rullede ind i byen med røde Ferrarier, så blev det et triumftog jeg ikke har oplevet magen til. Der blev holdt ind til siden. På fortovene klappede man begejstret alt imens tommelfingrene strittede mod den solklare himmel, og det ene ”bellissimo!” efter det andet overdøvede de gamle T-typers snerrende brummen. Jo, det var en oplevelse deltagerne sent glemmer, og inspiration til andre mærkeklubber at begive sig ud på lidt længere anstren-

gelses med de gamle biler end blot en tur hen på nærmeste parkeringsplads og beundre forkromninger. På sådan en ”langtur” lærer man sit gamle køretøjs inderste sjæl at kende, og den bliver for alvor en del af en selv... Før turen atter gik hjemover, blev der tid til en kortetur rundt om hele Gardasøen. Her fik vi følgeskab af den Italienske MG klub der fremmødte med et par ”yngre” MGA’er. Igen blev det en kørsel med tilråb, glade ansigter, og en masse bilsnak ved hvert eneste stop. Efter 8 dejlige dage med toppen krænget helt tilbage på de gamle MG’er, og med knap 2½ tusinde kilometer mere

på hjulene, så er der al grund til at anbefale alle med hang til gamle biler – og måske især dem med hang til luft i håret – at kaste sig ned i dyret og lade Alpelandet tilsmile dig og din gode ven. Jeg tror mine medsendte billeder taler deres eget sprog, og skulle det ikke være nok, så besøg gerne adresser på Youtube, hvor en søgning efter: ”Great Verona Rally” eller ”MG T Verona 2009” vil give dig endnu flere grunde til at sætte af til næste sommer...

De bedste hilsner
Stefan G. Rasmussen
MGTF 1500 - B655



Udsigt fra vingården hvor vi boede. I horisonten Verona.

Benzinpumpe reparerer.



Et hvil i Alperne nær Brennerpasset.



Natparkering på vingården.



Stor valgdeltagelse i Kværkeby

Hele 38 medlemmer havde valgt at deltage i novembermødet her hos DVK i Kværkeby. Valgudsendelserne i tv måtte vente til senere.

Aftenens emne var annonceret som et foredrag om Goodwood og var aftalt for længe siden. At vi så nærmest er blevet overhalet inden- og udenom med artikler og en masse billeder i diverse blade (inkl. vort eget VT 401) kunne vi ikke forudse. Når så mange alligevel mødte op kunne det skyldes, at man gerne ville høre om dette fantastiske arrangement fra en af hestenes egen mund. Steen Jørgensen fra VeteranPosten fortalte om turen til Goodwood 2009, som foregik i en veteranbus og strakte sig over 5 dage. Foredraget blev ledsaget af en masse af Steen Jørgensens egne billeder - både fra selve baneanlægget og fra de enorme parkeringsarealer.

Vi fik (selvfølgelig) også en historie om VeteranPosten - hvorfor, hvornår og hvordan og lidt om de rejser, man arrangerer til forskellige motorbegivenheder rundt omkring.



Atter en hyggelig aften i gode venners lag.

Vi ses den 15. december kl. 18.00.

Erik Madsen

Roskilde

(som skriver at det er med vilje han til en afveksling har lavet billederne i sort/hvidt fordi han synes det passer til emnet).



Løvfaldsløbet 24. oktober

Sommerens støv på bugen af de gamle biler blev vasket grundigt af; otte grader og regn ved starten fra Nærum, men de 41 tilmeldte bilers indhold havde medbragt det gode humør, som ikke blev mindre af den meget smukke natur gennem Kongernes Nordsjælland med fuld kraft på botanikkens farveskala.

Undervejs havde observatørerne travlt med opgaver, ud og ind af bilen for bl. a. at se, hvor gammelt Gurre Slot er, og finde præstens navn i Alsønderup Kirke (henholdsvis 624 år og Hanne Lundsgaard).

Bag løbsledelsen gemte Lillian og Per Egelund samt Birthe og Gert Nielsen sig, der skal have stor tak for den fine tur, som sluttede med en meget velsmagende og meget mættende frokostbuffet på Hundested Kro.

Fire dage forinden fik løbsledelsen et ekstra krydderi i tilrettelæggelsen, idet Skipperstuen i Lynæs Havn meldte forfald/konkurs. Heldigvis kunne Hundested Kro beværte os i stedet for.

Turen blev kaldt løvfaldsløb, ikke sæsonafslutning som jo er lidt definitivt, og havde lokket to biler fra Fyns Land herover; Peter Lykkeberg havde i regnvejrets anledning lukket kalechen på Ford T'en, men kørte naturligvis med åbne sider.

Billeder fra løbet må desværre undværes, idet vejret betød, at ingen af dem, der normalt fotograferer, tog billeder.

Leif Fortmeier





En tradition går på hæld

Tekst: Morten Alstrup

Fotos: Djurslands Motor Klub Autosports arkiv

Faste læsere af Veteran Tidende vil vide, at det er den motorsportslige side, der har min største interesse, når det gælder dansk historie på fire hjul. Det er det, jeg kan lide at skrive om og ikke mindst grave i. Efterhånden synes man, at man er bekendt med det meste, men af og til dukker der emner op, som i historisk sammenhæng er oversete.

Et af disse emner stødte jeg på for godt et år siden, da jeg var i gang med at researche min seneste bog De Ti Gyldne År. Emnet er Nisserallyer og anledningen var, at formanden for Djurslands Motor Klub Autosport kontaktede mig for at gøre mig opmærksom på, at klubbens Nisserally i 2009 ville blive kørt for 50. gang.

Det aktuelle jubilæum var desværre lidt for tidligt til at komme i bogen, men da den dækkede årene 1998-2008 kunne jeg jo så omtalte jubilæet i forbindelse med den 40. udgave af løbet i 1999. Men det runde jubilæum i år var for fristende til bare at lade ligge, så jeg fik fat i nogle af klubbens scrapbøger, og det var interessant og spændende læsning.

Sådan blev der i Dagbladet Djursland slået på tromme for første udgave af Djurslands Motor Klub Autosports første nisseløb. 25 hold stillede til start, hvoraf de tre kørere på motorcykel!

Nisserallyer – eller nisseløb som de også blev kaldt – dukkede i stor stil op i slutningen af halvtredserne og starten af tresserne. I kraft af, at den nye færdselslov fra 1955 atter tillod bilorienteringsløb, blomstrede det frem med klubber i hele landet, som i vinterhalvåret holdt

Nisse-rally til fordel for juleindsamlingen i Grenaa

1959

Et nisse-rally, som skal tjene til støtte for juleindsamlingen i Grenaa, arrangeres søndag den 13. december. Det skal være motorfolkernes gave til julevelgørenheden, og det arrangeres af Djurslands motor klub og „Grenaa Folketidende“, som modtager indmeldelser fra mandag til torsdag paa telefon 1200. Det er tanken at arrangere løbet som stjerne løb efter de sædvanlige orienterings-regler og med 75—100 deltagere som maksimum. Der bliver præmier til vinderne. Blandt andet er der skænket to automobil dæk fra Henley autogummi. Overskuddet fra løbet gaar ubeskaaret til julevelgørenheden.

Løbet er åbent for biler i alle klasser, for motorcykler og scootere med og uden sidevogn.

den ene kursusaften efter den anden efterfulgt af små og korte prøveløb. Tilstrømningen var faktisk rimelig stor. I januar og februar 1958 holdt Automobil Sports Klubben på Fiskebæk Hotel i Nordsjælland således to kursusaftner, der samlede 500 begyndere (hvilket er næsten dobbelt så mange som antallet af aktive bilorienteringskørere i dag – i hele landet...).

Nisserallyerne var til dels også tænkt som en rekrutteringsaktivitet. Mens bilorienteringskurserne ofte blev holdt på hverdagsaftnerne, hvor det var det mandlige familieoverhoved, som enten alene eller sammen med en arbejdskollega drog af sted, henvendte de sig til hele familien. Nisserallyer fandt typisk sted en søndag i advent, og den traditionelle orientering var sat i baggrunden til fordel for opgaver, hvor børnene også kunne være med. En af opgaverne kunne eksempelvis være, at de skulle tælle antallet af vejskilte mellem to kontrolposter. Andre gange var der tale om regulære poster. Men så havde nissen blot været på spil og flyttet den til en lade eller en lokal autoophugger, hvor deltagerne måtte lede efter den.

Men Nisserallyerne kunne også have med velgørenhed at gøre. Det gjorde sig således gældende i Djurslands Motor Klub Autosports tilfælde. Her



De drevne orienteringskørere – dem, der havde boret hul i taget på deres NSU Prinz for at montere en søgelampe – kunne selvfølgelig ikke blive hjemme fra nisserallyerne, der ellers var tænkt som en udflugt for hele familien. Der var det også helt naturligt, at det var junior, som i 1964 skulle ud at stemple kontrolkortet, mens farmand tålmodigt ventede i familiens Toyota Crown.

besluttede man sig nemlig for, at alle startpengene skulle gå ubeskåret til julearbejdet i Grenå, og efter premiere-udgaven den 13. december 1959 kunne man aflevere en check på 250 kroner, svarende til de ti kroner, som hvert af de 25 hold havde indbetalt i startgebyr. Deltagerne fik nu også noget for pengene. I Djurslands Motor Klub Autosports første løb var der således "skænket to automobildek fra Henley autogummi", men siden voksede præmierne. Dels var der pokaler, som bl.a. Dagbladet Djursland stod bag, dels et sammensurium af gaver som motorolie og ekstralygter til bilen, som forskellige værksteder i Grenå-området havde skænket. Den mest berømte præmie, som blev udsat, var dog den kølergrill fra en Rolls Royce, som mærkets tidligere importør Lars Bang udsatte som vandrepræmie. Men den forsvandt pludselig...

I takt med at familien Danmark blev motoriseret, steg både antallet af nisserallyer og antallet af deltagere. Op gennem tresserne steg deltagerantallet populært sagt år for år. For Djurslands Motor Klub Autosports vedkommende nåede det et foreløbigt højdepunkt med 188 startende familier i 1970. Året efter var det tal faldet til 116, men da havde man også sat startgebyret op fra 10 til 15 kroner. En stigning på hele 50 %.

Deltagerantallet på de 188 familier i 1970 blev dog siden passeret med 216 familier som det absolutte maksimum i 1977. Siden har deltagelsen i Nisserallyet på Djurslands næsetip været for nedadgående, hvilket også har været tilfældet for tilsvarende løb landet over. I 1994 nåede man for første gang siden tresserne ikke op på et trecifret deltagerantal, og i det nye årtusinde har man kun en gang haft mere end 50 deltagere. Det er også årsagen til, at 2009-udgaven bliver det 50. og sidste løb.

De læsere af Veteran Tidende, der er stærkest i tal, undrer sig sikkert over, at årets udgave er nummer 50 og ikke nummer 51, når nu det første løb blev kørt i 1959. Men det er der også en forklaring på. 1973-udgaven blev nemlig slet ikke kørt. Allerede inden forbuddet mod søndagskørsel var en realitet, gjorde brændstofsituationen, at arrangørerne valgte at afblæse løbet, selv om man måske kunne være kommet uden om forbuddet ved at køre løbet en lørdag i stedet.



Skal man dømme efter dette billede, der er taget ved en kontrol mellem landsbyerne Emmelev og Rimsø, var det biler af italiensk og britisk herkomst, som djurslændingene svor til i 1970.

Der kunne godt være kø ved posterne, når deltagerne skulle have stemplet deres kontrol som her ved løbet i 1968.



De mange bilsportsklubbers nisserallyer blev arrangeret for at få hele familien til at prøve kræfter med bilorientering. Alligevel var det kun Aksel Friis, som Dagbladet Djursland valgte at afbillede med begge pokaler, selv om han i 1972 sammen med sin hustru Klara Friis havde vundet den såkaldte borgerklasse for begyndere i sin Opel Rekord. Hustruen nævnte avisen ikke engang ved navn...



Selv om hastighed aldrig har spillet en rolle i et Nisserally, kunne Djurslands Motor Klub Autosport ikke undlade at lade køernes evner bag rattet få en afgørende betydning. Her er det en Ford Cortina II, som i 1976 bliver forsøgt parallelparkeret så langt fra kantstenen, at det udløser tæt ved 50 centimeters strafpoints.



Rallynissen har gemt sig indenfor en radius af 30 meter fra skiltet. Men hvor? Situation fra Djurslands Motor Klub Autosports Nisserally i 1988.





Her ses den ødelagte maling på venstre side af torpedoen.

Klubbilens tilstand 2009

Tekst og foto: Iver Jensen.

Swiftens benzintank har i mange år været utæt, forstået på den måde at benzinen sivede langsomt ud af tanken, uden at nogen lagde mærke til det. Benzin-

tanken i Swiften er anbragt foran forruden tæt op ad torpedoen.

Torpedoen der adskiller motorrum og kabine er i Swiften af træ, og den er i tidens løb blevet gennemvædet af den udsivende benzin.

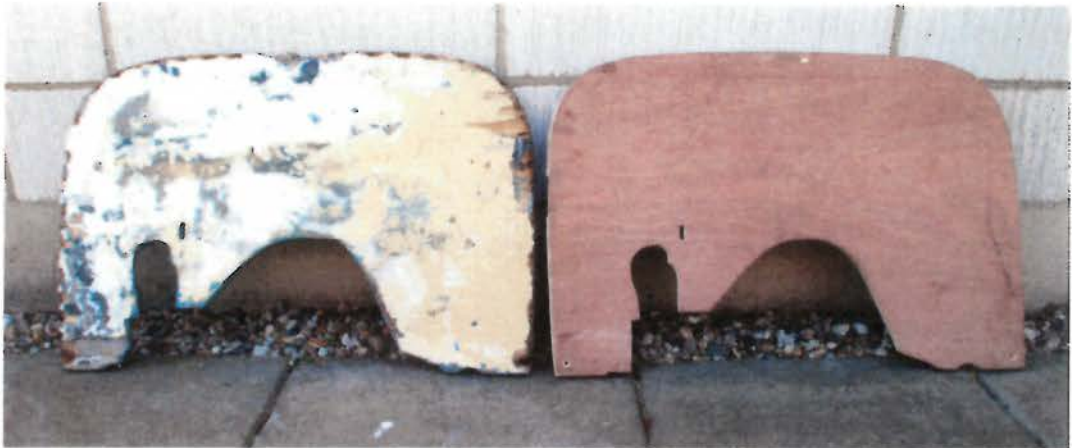
Efterhånden begyndte malingen på den udvendige side af torpedoen at koge op i store blærer, så det stod klart at en reparation var nødvendig. Jeg forsøgte at tørre benzinen ud af træet og reparerede lakskaden, men efter at motoren havde varmet motorrummet op nogle gange, kunne jeg se det slog fra igen.

Jeg kontaktede en autolakerer som jeg har kendt i mange år, og spurgte ham om han kendte problemet, og han gav mig det råd at hvis jeg ville løse problemet skulle jeg udskifte træet. Den besked brød jeg mig ikke om, men det endte med at jeg udskiftede torpedoen. Swiftens karrosseri er bygget op i en trækonstruktion der stiver sig selv af, og som er beklædt med karrosseripla-



Den gamle torpedo er her afmonteret.

Den gamle og den nye torpedo.



de, der langs kanten af pladen er søm-
met fast på træet med en række af små
søm der er 1" lange.

For at skjule rækken af søm, er der
oven på dem monteret en lille træliste,
eller vulst. Jeg fik trælisten afmonteret
uden den tog skade, derefter afmontere-
rede jeg torpedoen, fik lavet en ny, der
blev tilpasset, og det hele blev monteret
og lakeret.

Sommeren 2008 havde jeg kortvarigt
Swiftens benzintank afmonteret for at
måle den op, med henblik på at frem-
stille en ny tank i vinterens løb, samti-
dig blev der loddet en lap på det utætte
sted.

Swiftens originale benzintank er frem-
stillet i 1 mm stålplade. Indvendig er
den punktvis rustet papirtynd, og som
en følge af det er den indvendig fuld af
tykke rustskaller.

I foråret 2009 var den nye tank klar, og
jeg fik Swiften fra Nærum til Horsens
så jeg kunne overføre påfyldningsstuds
og aftapningshane.

(Red.: Det fremgår tydeligt af bille-
derne hvad det er, Iver Jensen har ud-
skiftet. Men vi er ikke helt enige om at
det hedder torpedoen, som Iver siger er
den gængse betegnelse blandt karros-
serimagere. Jeg mener at torpedoen er
karrosseriet mellem vindspejlet og den
del af en motorhjelms der kan åbnes.
Og at skillevæggen mellem kabine og
motorrum - på engelsk firewall - måske
hedder brandskot. I en instruktionsbog
på dansk til Ford T er væggen benævnt
forbræt. For resten er ordet torpedo
også blevet brugt om et touringkarros-
seri, især af italienerne.)



Det blev nødvendigt at reparere et rustangreb på højre forreste hjørne af karrosseriet. Der er tilbage i tiden lagt en glasfibermatte hen over rusten. Karrosseripladen, der er 0,65 mm. tyk, blev udskiftet fra den sorte streg og ned.



Den rustangrebne pladedel er her udskiftet. Til at fastgøre den nye torpedo, brugte jeg små undersænkede skruer. Skruer holder bedre fast i træet end søm.



Her er den nye benzintank. Slangeventilen er midlertidigt monteret i tanken for at skabe et svagt overtryk til kontrol af lodningernes tæthed med tanken neddyppet i vand. Ventilen sidder hvor studsen til påfyldning af benzin senere bliver loddet på.

Benzinhanen var i den gamle benzintank monteret med en møtrik på den indvendige side af tanken, jeg har i drejebænken fremstillet et gevindstykke som bliver loddet på den nye tank, så benzinhanen kan skrues af og på.



Her er den gamle og den nye benzintank, efter at påfyldningsstuds og aftapningshane er overført på den nye.



En vandstuds på Swiftens motor var gennemtæret, den er specielt på den måde at flangen er støbt i et stykke, boret ud, og derefter er der presset et stål rør i som er tinloddet på bagsiden. En ny vandstuds drejet ud af et stykke bronze er klar til at blive presset i den støbte flange, indtil 5 mm fra bagkanten, de sidste 5 mm er derefter fyldt op med loddetin for at lukke vandets vej ud af motoren. Det her viste princip kan godt bruges i andre veteranbiler hvor det er vanskeligt at skaffe reservedele. Flangen kan laves af et stykke fladstål, som spændes op i en drejebænk hvor det bores ud til vandstudsens mål.



Den komplette vandstuds efter reparation.



Swiften efter reparationen.



Årsberetning fra Køreselskab Fyn 2009

Køreselskabet kan igen i år se tilbage på en god og aktiv sæson med 7 arrangementer.

Sæsonen indledtes traditionen tro med Løvspringstur den 26. april. Der deltog 29 køretøjer – 63 pers., og i år med det floteste vejr man kunne ønske. Else Marie og Poul Arne havde lavet en tur fra Brobygård til Brændegårdssøen, der nød vi eftermiddagskaffen. Derefter gik turen videre til Fjællebro havn. Kiosken havde desværre lukket, så alle der havde sat næsen op efter en isvaffel blev noget skuffede. Turen sluttede hos Else Marie og Poul Arne i Korinth, hvor vi spiste den medbragte madpakke.

Den 2. maj var vi inviteret til gågade-arrangement i Fredericia, der deltog 3 køretøjer.

17 køretøjer ankom samlet til Livsstilsmesse på Valdemars Slot den 31. maj, hvor vi holdt i 3-4 timer for vise vores køretøjer frem, imens kunne vi gå rundt og se på de forskellige boder og udstillinger. CHP-event var vært med pølser og en forfriskning:

For fjerde gang havde SuperBrugsen i Rudkøbing inviteret Køreselskabet på et måltid mad og drikkevarer, i år den 4. juli. Dagen begyndte med morgenkaffe hos Henning Hjort i Rudkøbing, som har en samling af sportsvogne, og er indehaver af Long Island Technic, et autoelektrisk værksted med renovering af startere og generatorer, samt forhandler af Castrol olieprodukter. Videre gik turen til Troels Krøyer, Gl. Skrøbelev, han samler på og handler med amerikanske veterankøretøjer. Derefter til Brugsen, og den medbragte eftermiddagskaffe kunne nydes ved Lohals havn. Arrangementet sluttede hos autoforhandler Bent Knudsen, som var vært med en forfriskning. Erik Pryds og Poul Thostrup havde lavet arrangementet, for de 31 deltagende køretøjer – 66 pers.

Motorløb i Svendborg den 24. juli. Den dag de gamle træskibe afslutter sejladsen Fyn Rundt og anløber Svendborg, var vi inviteret først til et motorløb, og siden at slutte af med



at holde med veterankøretøjerne på havneområdet omkring pakhuset. Løbet blev startet med kanonsalut, turen gik til Tåsinge med 5 opgaver og informationer om forskellige seværdigheder, man kom forbi. 5-6 biler nåede ikke frem inden de fleste træskibe var ankommet, da der var et harmonikasammenstød på broen, (sådan går det jo! når der er førere af biler der har mere travlt med at kikke på træskibene end den foran kørende) så vi måtte pænt holde og vente over på øen, imens de andre kunne nyde deres sandwich og forfriskning, som Maritimt Center var vært med. Trods de mange voldsomme tordenbyger der faldt den dag, var 32 køretøjer mødt op.

Tur og grillaften lørdag den 15. august. Jeg havde lavet en lille tur fra Hillerslev, over Sandholt, Sollerup, Holstenshus til Stenstrup, der besøgte vi Kay Riber for at se hans flotte værksted og samling af Klassiske biler. Derfra kørte vi forbi Egeskov Slot til Leif Rasmussen i Rudme, hvor vi fik tændt op i grillen. Der var indkøbt en stor grillbuffet, med 4 slags kød og tilbehør. 22 køretøjer – 50 pers. med børn deltog.

Årets sidste arrangement "Løvfaldstur og årsmøde" den første søndag i oktober.

Uanset hvad vejrguderne lover, kan det ikke få Køreselskabets medlemmer til at blive hjemme. Der var flere dage i forvejen lovet både kraftige regnbyger og blæsevejr, helt op til stormstyrke, (regnen slap vi for, men ikke blæsten) og alligevel mødte 30 køretøjer op til en lille tur fra Årup, tværs over Vestfyn og ud langs Lillebælt til Kauslunde Maskinforretning; der sluttede vi sæsonen med kaffe og kringler. Efter kaffen aflagde formanden beretning og kasserer regnskabet, der blev godkendt. I Løbet af året er der kommet 14 nye og 7 er meldt ud, så vi dags dato er 72 aktive medlemmer.

Tak for i år, håber at vi får en lige så god og aktiv sæson i 2010.

Med venlig hilsen
Køreselskab Fyn
Anne Lise Gustafsson



Tekst og foto: Ole Nørbæk

Det var på en rejse i Sverige i 1982 at jeg første gang så en Volvo 262 C. Fra da var jeg solgt på den lækre coupe med det lave vinyltag og det eksklusive interiør.

Men der gik hele 15 før jeg så min drømmebil annonceret til salg. Bilen var køreklar, kun airconditionanlægget skulle renoveres. Fredag før pinse 1997 mødtes jeg med sælger hos min mekaniker, som jeg havde bedt om at vurdere bilen. Han fandt den i orden, så jeg afsluttede handelen.

Bilen blev oprindeligt købt af og indregistreret 8. juli 1978 til daværende skibsreder Ørskov-Christensen, som havde den frem til 1990. Gennem hele perioden kørte bilen i Spanien, hvor den første ejer opholdt sig.

I 1990 får bilen ny ejer, der glemmer at hælde kølervæske på den. Så i 1992 får bilen en renoveret ombytningsmotor, og ejer nummer to kører videre indtil maj 1997, hvor jeg køber bilen.

Det er en dejlig langtursvogn, og min kone og jeg har været på adskillige ferier i England, Belgien og Tyskland. Men selv en solidt bygget Volvo bliver med tiden beskadiget af rust fra alt det salt, der smidt ud på landevejene her i Danmark, så i november 2004 blev bilen transporteret til Polen, hvor den blev renoveret. Af billederne fremgår, hvor omfattende arbejdet var.

Hele bilen blev skilt ad, rustbearbejdet, lakeret og leveret retur i begyndelsen af juni 2005 til under halvdelen af prisen for tilsvarende renovering i Danmark.

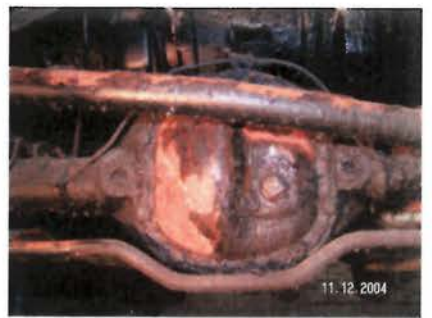
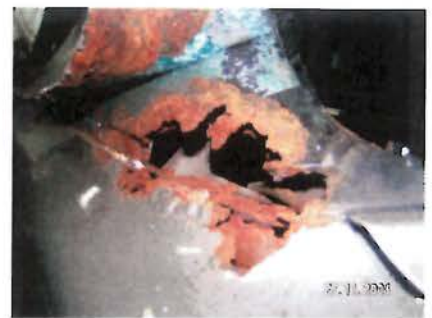
Fra 1977 til 81 er der produceret 6.662 af bilen, hvoraf 75 % blev solgt til USA og kun ca. 200 i Sverige. Der findes ca. 15 af denne type i Danmark, heraf vel nok 10-12 som er indregistrerede og køreklare

Alle 6.662 blev samlet hos Bertone i Italien og udstyret med V6 motor med indsprøjtning og automatgear, og sænket vinyltag med kopi af den svenske kongekrone på bagerste stolpe. Kronen blev tilladt fordi den svenske konge bestilte et af de første eksemplarer af modellen.

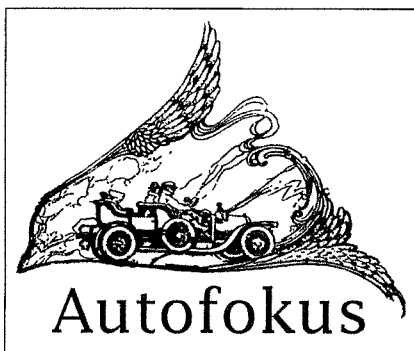
I 1977 var det absolut luksus med aircondition, automatgear, servostyring, elruder, opvarmede forsæder, tonede ruder, spotlight læselys til passagererne, lædersæder og australsk fugleøjtræ i kabinen etc.

V6 motoren er type B 27 E med 142 hk (Red.: fremstillet i Frankrig, 2.662 cc, en Renault-konstruktion, også brugt i Peugeot. 262 C Bertone coupe er også set med en 5-liters Chevrolet V8 motor).

Jeg har kun én bil, så jeg kører i Volvoen hver dag sommer og vinter. Til dato har bilen kørt 353.000 km, heraf motoren 228.000.







Et hundredeoghalvtreds dage i totusindeogni.

I maj måneds udgave af Veteran Tidende var Autofokus helliget Washington-regeringens bestræbelser for at lave om på bilindustrien i Detroit. Præsidenten havde nedsat en projekt-gruppe, som aktivt og operativt skulle gribe ind i ledelsen af GM og Chrysler. Feltherren for denne Task Force var Steven Rattner, og han har i det anerkendte amerikanske erhvervsmagasin Fortune (20/2009) over hele ti sider og under overskriften *How We Did It* og usædvanligt nok *selv* - ikke en af bladets journalister - fået lov at skrive sin egen historie om, hvordan han og tæskeholdet gjorde det og om hvilket chok det var for ham at komme ind bag kulisserne og konstatere den faktiske tilstand i de to senere betalingsstandsede koncerner, som rystede Amerika.

Rattner var finansminister Tim Geithners opfindelse til opgaven, og skønt Rattner, der dårligt kan skelne det ene bilmærke fra det andet, vægrede sig, fordi han var finans- og investeringsrådgiver, om end en gammel rotte i faget, lod han sig overtale, fordi der var tale om at restrukturere virksomhederne og ikke en ledelsesopgave af driftsmæssig karakter. Givet det mandat, gik han i gang med at samle et hold af unge højtuddannede folk, som de næste 152 *døgn* og under megen bevågenhed skulle blande kortene i den amerikanske bilindustri. For eksempel skrev New York Times, at en 31-årig skulle stå i spidsen for at demontere GM.

Første delopgave havde deadline 31 marts. Det gav Auto Team, som holdet kaldte sig selv for ikke at lyde for enemægtigt, siger og skriver *fem* uger til at lære bilindustrien at kende, granske de to koncerners egne rekonstruktionsprogrammer, udvikle handlingsplaner for begge og 'sælge' dem til projektets overordnede: Geithner, Larry Summers fra det nationale økonomiske råd og præsidenten himself. Det skulle blive den mest intense og på det personlige plan den mest kaotiske arbejdsperiode de enkelte medlemmer havde haft. Man arbejdede på samme tid med alle interessenter: fagforeninger, panthavere (altså långivere o.l. og ikke aktionærer, deres penge var jo tabt), lovgivere og leverandører. Som udgangspunkt gik Auto Team ud fra - naivt skulle det vise sig - at alle, der havde noget i klemme ville komme med indrømmelser for at redde hvad reddes kunne, men nej. Den største leverandør af autokomponenter, Delphi, stillede krav om hjælp fra staten, også selv om 90 % af virksomhedens ansatte var beskæftiget *uden* for USA. Man måtte derfor gøre det klart for alle parter, at regeringen altså ikke var alle og enhver sparegris. Samtidig arbejdede man fra begyndelsen under kummerlige fysiske forhold. Selve hovedkontoret i Finansministeriet i Washington var et konferencecenter med skrivebordene tæt stillet op mod gulmalede vægge hele vejen rundt. Det første

møde med folkene fra GM fandt sted i et snusket annekshokale, ligeledes uden vinduer, og da Rattner spurgte sin sekretær hvordan gæsterne blev forplejet gennem en meget lang dag, var svaret: Overhovedet ikke, idet der ikke var lavet budget for den slags. Rattner måtte i første omgang selv til lommerne og man fik sandwiches fra den lokale og kommunevand fra hanen. Det forplejningsniveau holdt man hele vejen, også efter at der var bevilget penge.

Foruden interessenterne mødte både Chrysler og GM op med krav og sagde stort set nej til alt, som Auto Team var nået frem til, og det på trods af at begge firmaer havde behov for gigantiske reduktioner i såvel omkostninger som gæld. De havde alt for mange fabrikker og arbejdere i forhold til den forventede produktion af biler, og både Chryslers og GM's arbejdspladser var helt ude af trit med de japansk ledede konkurrenters i de amerikanske sydstater, som ydermere lavede bedre og mere interessante biler set ud fra købernes synspunkt. Så Rattner fortalte d'herre at der ikke var en øre mere at hente, medmindre de selv ville bringe ofre og således deltage i gennemførlig restrukturering. Han fandt det desuden ubegribeligt, at så mange kloge hoveder rundt omkring seriøst kunne foreslå, at regeringen bare skulle se tiden an fra sidelinjen og lade de to giganter klare skærene selv, når nu det finansielle marked var totalt frosset til og at der ikke var privat kapital at hente nogen steder. Begge virksomheder ville være gået i betalingsstandsning, derefter løbet tør for penge, have lukket dørene, slukket lyset og være gået bankerot.

Rattner havde hele tiden tvivlet på, om så fundamentale restruktureringer rent faktisk kunne lade sig gøre ad frivillig vej uden en betalingsstandsning, hvor det offentlige så at sige går ind og sikrer den ligelige fordeling af hvad der måtte være at gøre godt med. I modsætning til at enkelte stærke kreditorer kunne tage sig for tidligt betalt. Parternes stejle nej-indstilling til det hele gjorde betalingsstandsningen nødvendig. Regeringen garanterede samtidig for videreførelsen af *de sunde dele* af virksomhederne. Kunderne kunne derved være sikre på, at hvis de købte en Chevrolet nu, så fandtes der også service og reservedele for fremtiden. § 363 i den amerikanske lov om betalingsstandsning giver nemlig en omvendt meget lidt anvendt mulighed for at redde de sunde dele af en virksomhed. Med en forbundsdommers tilladelse, og det forudsætter (nok) at en større almengyldig sag tilgodeses, fx bevarelse af arbejdspladser e.l., kan man overføre netop kun de sunde dele af en virksomhed til et nyt aktieselskab og lade al resten - altså al gæld, de tabsgivende dele af virksomheden og senere berettigede krav, fx fra i utide opsagte forhandlere, pensionskasser m.v. - gå konkurs. Sagt på en anden måde tørrer man alle fortidens forsømmeligheder af på forretningspartnere, der har handlet med én i tillid og som så kan kigge i vejviseren efter deres tilgodehavender.

Ledelsen skal ud

Alle amerikanere kender Detroit's omdømme som selvtillstrækkelig og med en fodslæbende kultur og selv med den lave forventning, skriver Rattner, var jeg chokeret over den 'forbavsende dårlige' ledelse, vi fandt, især hos GM. Aldrig har jeg i et større firma set så svag en økonomisk styring, aldrig! Vi var alle forfærdet over den totale mangel på saglige økonomiske analyser, som kunne retfærdiggøre udgifter i hundred millioner dollar klassen. I GM's hovedkvarter, Renaissance Center, var alle "top brass", dvs. pingerne, på øverste etage isoleret fra omverdenen bag låste

og bevogtede glasdøre. Cheferne på den etage havde egne kort til elevatoren, så de kunne køre direkte i garagen uden afbrydelser. Præcis som på vore hospitaler i tilfælde af akut behov for patienthjælp, men hos GM for ikke at "mixing with the drones", eller direkte oversat for ikke at skulle omgås med dagdriverne eller drønnerterne. Vælg selv. Jeg havde ganske få møder med den øverste chef Rick Wagoner, fortsætter Rattner, jeg fandt ham behagelig, dedikeret og alment vidende, men med skær af "venlig arrogance" som syntes at gennemsyre hele organisationen. Han og hans team havde den opfattelse, at alle deres problemer skyldtes en kombination af den finansielle krise, olieprisernes himmelflugt, dollarkursen i forhold til japanske yen og så selvfølgelig UAW, United Auto Workers, fagforbundet. For os andre var det imidlertid ret indlysende at en ledelse, der brændte 21 milliarder dollars af på et år og endnu 13 milliarder i det første kvartal af 2009, skulle ikke have lov at fortsætte, mente Rattner. Når så samtidig at GM's plan for fremtiden så sent som i februar 2009 mere eller mindre var "business as usual", altså vi fortsætter som vi plejer, så var der ingen tvivl.

Nogle dage senere mødtes Rattner igen med Wagoner, efter for det første at have fundet en løsning på ledelsesproblemet og for det andet skaffet sig mandat til videre handling. Wagoner (56) havde tidligere givet udtryk for, at han da ikke havde tænkt sig at forblive i stillingen til han fyldte 65. Om han følte lokummet brænde, kan man gisne, men skal vi så ikke gøre alvor af det nu? spurgte Rattner. Om hvad Rattner så ville gøre? Udnævne din souschef, svarede Rattner, og Wagoner forlod mødet, tømte sit skrivebord, orienterede den øvrige bestyrelse og forlod GM uden nogen lod sig rive særlig med af den grund.

Rattner havde haft et møde med Wagoners stedfortræder, GM's nr. 2 i hierarkiet, Fritz Henderson, dagen før. En livstids GM'er og hans far før ham. Henderson viste sig langt mere dynamisk og imødekommende over for forandring end Wagoner, og Rattner kom i tvivl om at han stadig skulle vælge en kandidat udefra, som Ford havde gjort i Allan Mullay fra Boeing, eller sats på den tilsyneladende kvalificerede interne kandidat, som måske bare havde stået i skyggen af den alt-dominerende Wagoner.

Rattner tilbød Henderson jobbet som interim CEO, dvs. midlertidig bestyrelsesformand og administrerende direktør for GM. Henderson trådte i karakter på stedet og sagde: "Du kan fyre mig, hvornår du vil, men du må i det mindste give mig chancen for at bevise, at jeg er bedre end som så." idet han bad om ikke at blive kaldt *midlertidig*. Rattner accepterede.

Op sådan gik det til, at GM slap af med sine lig i lasten og i hvert fald foreløbig overlevede med Fritz Henderson bag rattet. I følge POLITIKEN (18/11) og mens dette skrives fik Det ny GM kun et underskud på 6 milliarder dollars i 3. kvartal, hvilket var langt bedre end de foregående kvartaler, og det tyder på, at selskabet er ved at komme ud af krisen. Selskabet vil nu betale første afdrag af statsstøtten tilbage allerede i december og kan ifølge eget udsagn muligvis være færdig allerede i 2010, fem år før forventet.

Steven Rattner forlod Auto Team 24. juli 2009 efter 152 dage. Mission completed.

Claus Frausing stillede skarpt på den automotive verden.

Anden Verdenskrigs vraggods i fredens tjeneste

De tyske miniubåde på Helts Banke ud for Broager

Af Anton Marckmann

Ikke kun dansk industri nød godt af de ubådsbjergninger, der blev foretaget efter Anden Verdenskrig. Ved teknisk snilde lykkedes det også at forsyne to DSB-rutebiler med motorer fra de to tyske miniubåde, der blev bjerget fra Helts Banke øst for Broagerland, hviket pens. overlæge, dr.med. Anton Marckmann her lægger for dagen.

Efter afslutningen af Anden Verdenskrig var der generelt mangel på stål og ædle metaller, og priserne på disse produkter var høje. Det blev derfor en givtig forretning for bjergningsselskaberne at afsætte de store mængder stål, bly, kobber m.m., som dykkere kunne bjerger fra de tyske ubåde, der var blevet sænket den 5. maj 1945 af deres besætninger i danske farvande i Hørup Hav og Flensborg Fjord. Men herudover lykkedes det at hæve nogle tyske miniubåde, som blev hugget op på land med samme formål for øje.

De tyske miniubåde - 'Seehunde'

Hen mod slutningen af Anden Verdenskrig blev der på de tyske skibsværfter fremstillet en serie mini-undervandsbåde, hvoraf den såkaldte 'Seehund' (sælhund), type XXVII, med to mands besætning, var beregnet til især

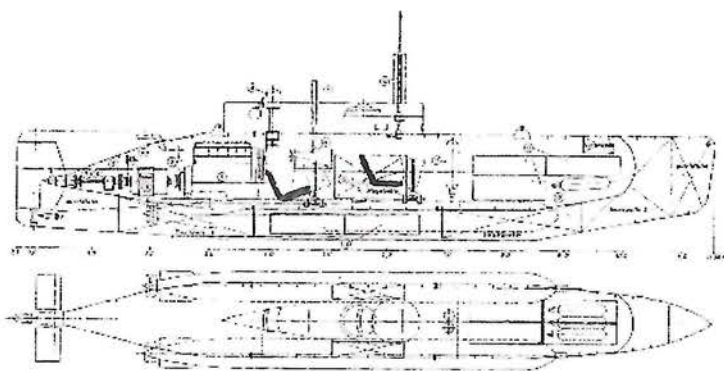


at imødegå de allieredes invasionsflåder, først og fremmest ud for Normandiets og Hollands kystområder. Disse 'flydende jernkister' blev af den tyske marine fejlagtigt anset for et effektivt våben på et tidspunkt, hvor slaget om Atlanten syntes tabt. I desperation blev produktionen derfor forceret fra 1944. I alt blev 285 færdigbygget, mens andre 1066 ikke var operationsklare ved krigens afslutning. I december 1944 var de første rede til at gå i aktion fra hovedbasen i den hollandske havn ved IJmuiden. Enkelte besætninger havde held til at torpedere og uskadeliggøre nogle allierede forsyningskibe, men omkostningerne ved disse operationer

var store: I alt 110 "See-hunde" med deres besætninger gik tabt. Fartøjerne var forsvarsløse over for de allieredes dybvandsbomber og flyangreb, og mange blev mistet på grund af havari og tekniske problemer.

Den knap 12 meter lange og ca. 14 tons tunge ubåd var udstyret med to elektrisk drevne torpedoer, men havde herudover ingen angrebs- eller forsvarsvåben. Motorkraften blev leveret dels af en 6-cylindret Büssing-NAG dieselmotor (lastbil) til sejlads i uddykket tilstand, dels af en AEG elektromotor med 8 batterier (8 x 32 celler), der var i brug i neddykket tilstand. Højeste hastighed var 6 knob i neddykket tilstand og 7,7 knob i uddykket position. Aktionsradius, som maksimalt var 460 km, men væsentligt kortere under dykning, indbefatter afstanden fra hovedbasen til angrebepunktet og retur. Fartøjet er beskrevet som vanskeligt at manøvrere under urolige vindforhold og i bølgegang, men dets ringe størrelse og ringe hastighed gjorde det næsten umuligt at afsløre med sonar. Som en engelsk admiral fyndigt udtrykte det, var det en stor lykke for de allierede, at disse 'forbandede tingester' først kom frem så sent i krigen, at de ikke nåede at gøre nogen skade. Den lille ubåd kunne dykke til 30 meters dybde, undertiden noget mere, herunder blev periskopet taget i brug. Besætningen bestod af en maskinist, der sad indeklemt længst tilbage,

History of German SEEHUND Midget Submarine



Draft concept sketch, Typ XXVII B5 (127)

collaboration between MBR Grim (OKM-KIUe) and consultant engineer "Glückauf" in Blankenburg/Harz

Photo courtesy from Die Seehunde - Klein U Boote

tæt på motoren under meget snævre forhold, uden udsyn og med meget lidt bevægelsesfrihed. Han var ikklædt flere lag varmt undertøj under den tætsiddende, stive læderbeklædning. Hans muligheder for at undslippe, hvis båden gik ned, var minimale. Føreren sad lidt længere fremme og havde et beskedent udsyn gennem den lille glaskuppel på tårnet bag periskopet, men måtte i øvrigt lade sig lede af kompasset som retningsvejleder, da der hverken var radio, telegraf eller sonar for hånden. At besætningen må have ført en stressende og klaustrofobisk tilværelse under de ofte flere døgn lange operationer er indlysende. Dertil kommer, at der savnedes sanitære indretninger af enhver art. Føden bestod af 'slaggefri' kost for at mindske tarmtømmingen.

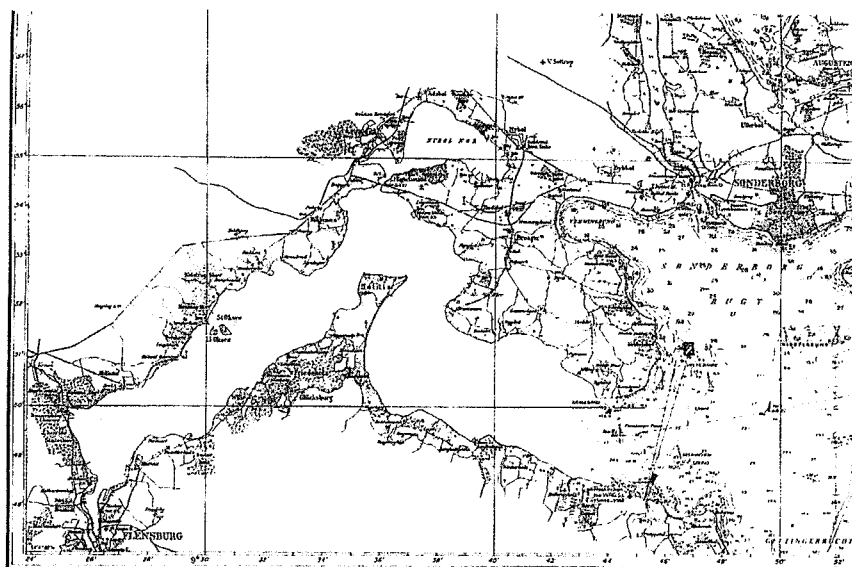
De miniubåde, der havde vand under kølen, bar numrene U5001-U6351, men i modsætning til, hvad der er tilfældet for de store tyske ubåde, foreligger der ingen samlet oversigt over deres aktiviteter og skæbne. Dog er der rapporter om enkelte af disse fartøjs aktiviteter.

De tyske miniubåde på Helts Banke på bunden af Østersøen

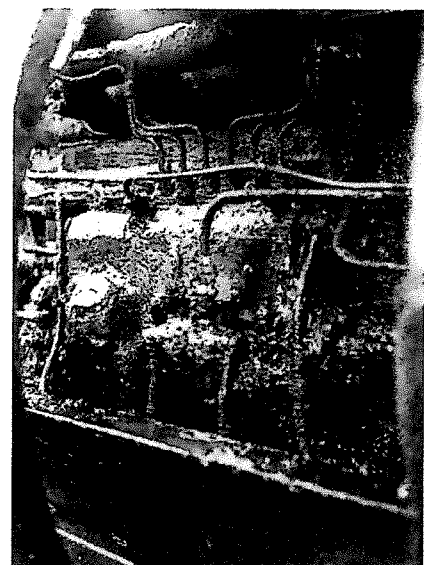
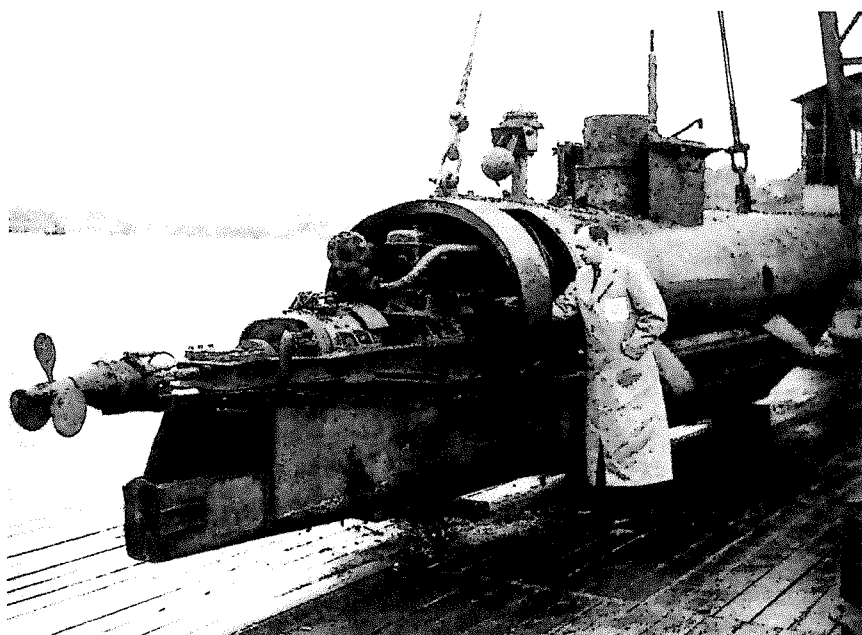
Ud for den østligste del af spidsen af Broagerland hæver havbunden sig i en afstand af ca. 2,5 km fra kystlinjen som en undersøisk sandbanke, der benævnes Helts Banke. Vanddybden er her godt 5 meter for hurtigt at stige mod øst til over 20 meter.

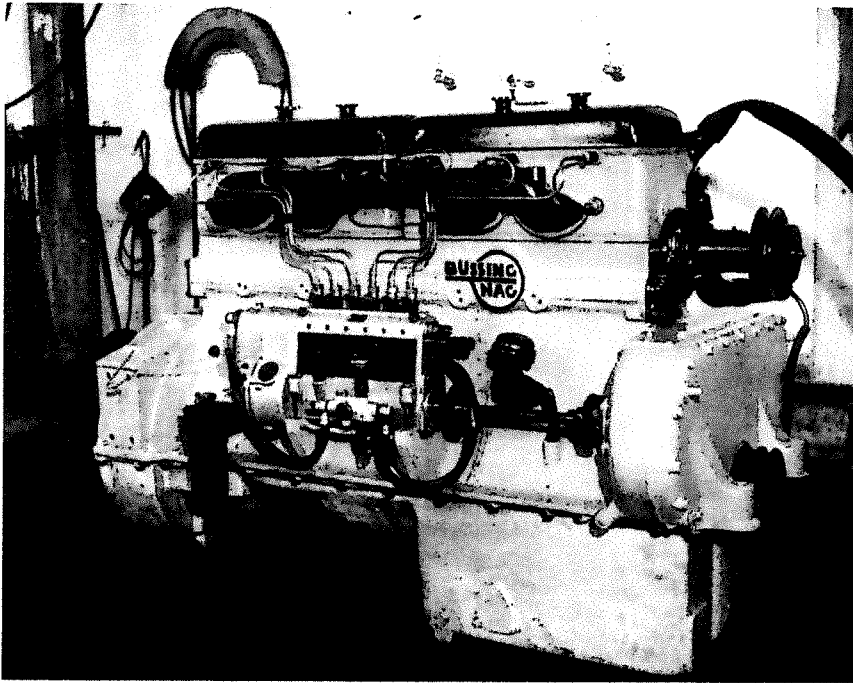
Her blev der den 5. maj 1945 om morgenen, ved de tyske styrkers kapitulation, sænket to miniubåde, 'Sechunde', af deres besætninger. Sænkningen var et led i de talrige koordinerede tyske ubådssænkninger, der fandt sted samtidig for at forhindre de allierede i at komme i besiddelse af dette krigsmateriel. Det har ikke været muligt at opspore vidner i land til disse hændelser, men en kendsgerning er det, at A/S Em. Z. Svitzers dykkere nogle år senere lokaliserede disse to 'ca. 10 meter lange ubådsvrag på 20 meters dybde' og fastlagde deres positioner til 54°51'02"N / 09°46'08"Ø og 54°51'05"N / 09°46'09"Ø, altså tæt på hinanden.

Den 8. juni 1948 blev der indgået en kontrakt mellem Marineministeriet og entreprenør Henry Andersen, Kastруп, som gav sidstnævnte tilladelse til at



Rettet til E.S. 1950 nr. 46 pkt. 1030
152 S LILLE-BÆLT, sydlige del
 Købt af E.S. 1950 nr. 46 pkt. 1030





bjerge det ene vrage. Hævningen fandt sted i begyndelsen af september 1949, da to af A/S Em. Z. Svitzers bjergningsfartøjer løftede vrage bl.a. ved hjælp af svære trosser, der tog hold i kraftige metaløjer øverst på skroget foran og bagved ubådens midtersektion.

Det hævdede fartøj blev slæbt ind til Sønderborg havn, hvor det blev løftet op på en kajplads på Alssiden af Als Sund. Her blev det demonteret og opskåret, for at det værdifulde materiale i form af trykstål m.m. kunne blive udnyttet i fredeligt øjemed. Men ikke alene stålet havde interesse, også motoren blev udtaget. Elektronikfirmaet Eegholm, Sønderborg, overtog ubådens stærkt

medtagne Büssing-NAG motor.

Også den anden miniubåd fra Helts Banke blev hævet. Dens motor gennemgik samme procedure hos Fa. Eegholm. Et øjenvidne erindrer, at de to ubådsvrage lå på kajen samtidig.

Firmaets værkstedsbygninger og kontor lå dengang klos op ad DSB's rutebilstation i Sønderborg, hvilket førte til, at de to Büssingmotorer fra de hævdede ubåde blev solgt til DSB's rutebilafdeling i Sønderborg. Her blev de af en mekaniker hos DSB installeret i to rutebiler af model Büssing, fremstillet ca. 1933, hvis motorer efterhånden var noget nedslidte. De nye ubådsmotorer gjorde god fyldest! De var indtil disse rutebilers skrotning i slutningen 1950'erne

medvirkende til, at bl.a. medarbejdere ved Danfoss kunne blive transporteret mellem Sønderborg og Nordborg. Buserne medtog også skolebørn og andre passagerer. To tidligere rutebilchauffører, nu henholdsvis 84 og 83 år gamle, fortæller, at de i en årrække havde ført disse rutebiler, som havde plads til 23 passagerer. Undertiden var der tilkoblet en anhænger med plads til yderligere 20 passagerer, og endelig var der bagest en mindre anhænger til transport af postsække. De bar nummerpladerne Æ 1547 og Æ 1549.

Chaufførerne betegner Büssingmotorerne som overordentlig stabile, men gearskiftet var ret trægt og krævede en del håndkraft. De kunne levere en marchhastighed på op til 70-80 km i timen. Motoren var så kraftig, at den var i stand til at trække andre biler op af grøften.

Det siges, at havet sletter alle spor. Det gælder imidlertid ikke for de her omtalte, sænkede tyske miniubåde fra Anden Verdenskrig. De blev fundet frem fra dybet og tjente efter hævning og opbrugning almennyttige formål i det danske samfund i fredens tid.

Kilder.

Anton Marckmann: 'De tyske undervandsbåde på bunden af Hørup Hav'. Sønderjyske årbøger 2006, side 119-140.

<http://uboat.net/boats>

<http://www.qrz.com/WW2MAN>

<http://www.one35th.com/seehund>

Kilder og referencer til artiklen i øvrigt kan indhentes hos forfatteren.

Henning Jepsen Schmidt, Høruphav, tidl. elektroteknisk projektleder ved ingeniørfirmaet Eegholm, Sønderborg, samt de tidligere DSB-rutebilchauffører Chresten Wolf, Høruphav og Orla Henriksen, Nordborg, takkes for at have stillet materiale og oplysninger til rådighed for dette arbejde.

Og Veteran Tidende har på Leif Gr. Thomsens initiativ fået behørig tilladelse til at gengive artiklen og takker for det.





KONKURRENCEN



Der var jo ingen ny konkurrence sidste gang, derfor går vi lige til sagen: Hvad er det for bilmærke og model denne gang?

Vi behøver ikke nødvendigvis årgang eller andre enkeltheder, men til januar kan vi fortælle noget om netop det her eksemplar.

Husk at besvarelser skal sendes direkte til redaktionen.



- Ah - sikkerhesseler!
- Nej - juleudsalg.



Et sidste jubilæum - eller to

Af Morten Alstrup

På falderebet af 2009, der har budt på masser af jubilæer, er der lige et par stykker, som presser sig på. I hvert fald hos redaktionen, der ærligt indrømmer først nu er kommet i tanke om, at det i år er 75 år siden, at den første ERA så dagens lys.

Der er naturligvis dem, som vil mene, at mærket er ældre end det, for det var i november 1933, at Humphrey Cook, Raymond Mays og Peter Berthon grundlagde ERA, eller English Racing Automobiles, som forkortelsen dækkede over.

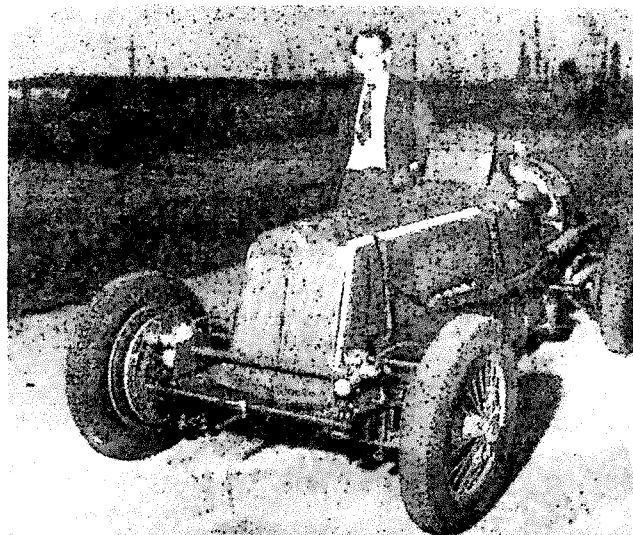
Navnet var pompøst, men det var ambitionerne også. Man ville virkelig holde den engelske fane højt i international motorsport, men det lykkedes aldrig rigtigt med et alvorligt angreb på bilsportens absolutte top.

Før anden verdenskrig var Storbritannien ikke det omdrejningspunkt for den europæiske bilsport, som i dag. Op til 1934-sæsonen var der ellers blevet givet ganske frie rammer for grand prix-klassen (datidens Formel 1) med et reglement, som blot foreskrev en maksimal (!) vægt på bilerne. Den formåede Mercedes-Benz sammen med Auto Union snart at udnytte, hvor de bedste italienske og franske konstruktører hurtigt blev kørt ud på et sidespor, inden ERA kom banen.

Det blev i stedet i den såkaldte voiturette-klasse (det, der i 70'erne svarede til Formel 2, og i dag svarer til GP2), at man primært fik ERA-bilerne at opleve. De første modeller var A-typen, efterfulgt af B-typen, men fælles for dem var, at det i forhold til de tyske grand prix-biler var forholdsvist gammeldags konstruktioner. Nuvel, det var kun Auto Union, som havde motoren placeret bag føreren, men i forhold til Mercedes-Benz' konstruktioner var ERA'erne ikke nær så tidssvarende, da disse groft sagt havde et chassis med to tværgående vanger, hvorpå motorer og alt andet virkede til at være sat. Det betød, at når mekanikeren skulle pudse Raymond Mays' briller, kunne han gøre dette uden problemer. Skulle han i stedet gøre det på Richard Seaman, som kørte for Mercedes, ville han have fået ondt i ryggen...

Efter anden verdenskrig blev der også færdiggjort et par ERA-biler. En af dem var baseret på stumper fra før krigen, mens en anden – G-typen – mest af alt mindede om en sportsvogn, hvor skærmene var fjernet, for når Stirling Moss kørte i den, sad han helt til højre i bilen i forhold til dens centerlinie. G-typen er fra 1952 og er det er den sidste af de i alt 20 ERA-biler, hvoraf mange er velbevarede og veldokumenterede.

Men hvad er så det andet jubilæum, der antydes i overskriften? Det er såmænd den danske vinkel på historien... To gange har ERA-biler nemlig optrådt i Danmark, og første gang var for 60 år siden. Det skete ved Lufthavnsløbet i 1949, hvor skotten David Murray vandt hovedløbet i sin ERA R12B.



Mærkeligt nok har vi ikke i vores fotoarkiv et godt billede af David Murray og hans ERA fra Lufthavnsløbet, så vi må nøjes med et avisklip.

Bilen var allerede dengang 13 år gammel. Den havde haft en sæson som fabriksbil, hvor den var blevet modificeret fra B- til C-type, inden den i 1938 blev solgt til den thailandske prins Chula, som kaldte den *Hanuman* for at adskille den fra de to andre ERA'er – *Romulus* og *Remus* – som i forvejen var i familiens eje. Det var familiemedlemmet prins Bira, som kørte i bilen helt frem til midt på 1939-sæsonen, hvor han skadede den så alvorligt, at den måtte genopbygges på et B-type-chassis. I 1949 blev bilen solgt til David Hampshire og David Murray, hvor sidstnævnte altså kørte i den ved Lufthavnsløbet. Siden solgte makkerparret bilen til det daværende Rhodesia, inden den vendte tilbage til England. Anden gang, der optrådte en ERA på dansk grund, var ved Copenhagen Cup på Roskilde Ring i 1962, hvor Automobil Sports Klubben afholdt det første løb for historiske racer-biler på dansk grund (og i øvrigt det eneste af slagsen på banen).

Seks biler var blevet samlet til dette løb, heriblandt Erik Koux' Bugatti Type 37. ERA-siden var repræsenteret ved en bil med chassisnummer ERA R9B, som før krigen var blevet ført af Dennis Scribbans og R. E. Ansell, men efter krigen var Peter Waller en af ejerne af bilen. Han brugte den bl.a. til bakkeløb i England og stillede altså også op på Roskilde Ring, hvor han blev nummer tre efter landsmændene Basil Bowman og Anthony Ellis, der kørte i henholdsvis Lago-Talbot og Derby-Maserati.

Berlingske Tidende mente i sit referat fra dengang, at der blev kørt med omgangstider, "der kunne måle sig med andre løb", mens Politiken mente, at bilerne blev "kørt med en nænsomhed, som næsten tangerede det rørende, og kun lejlighedsvis fik de lov til at spille med de store hestekræfter, som trods alt ligger skjult i dem."

En brugsbil

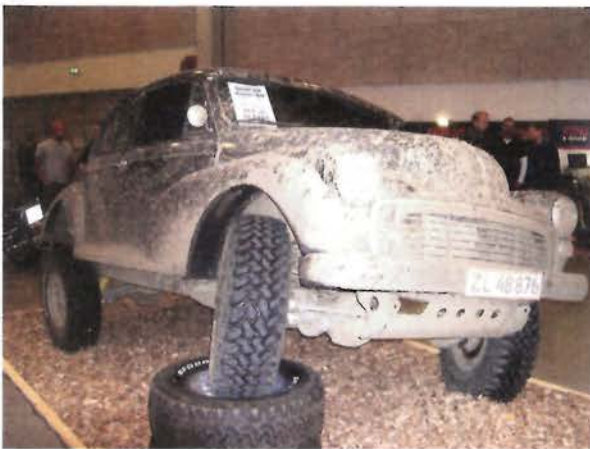
Stefan G. Rasmussen har været Jorden rundt, og i New Zealand faldt han i snak med en flok veteranbil-tossede og fotograferede denne aldersstegne, let modifcerede Ford A. Den har været i uafbrudt brug siden ny. Nu også både til bakkeløb og rally.

Ejeren fortalte at under krigen kørte den med kobbertråd i stedet for stempelringe, for dem kunne man ikke få. Det gav lidt færre hk – men den kørte.

Herlig fyr og herlig bil, skriver Stefan G.



En monsterbil



På Streetfires stand i Bella Center under udstillingen af custombiler 30. oktober-1. november så Per Lumholtz dette monster. Land Rover undervogn, Rover 3500 V8 maskine – hvad siger I så, Morris-ejere?



RAF's MOSQUITO FLYANGREB PÅ SHELLHUSET D. 21 MARTS 1945

Foredrag v. Derek Carter

TORSDAG D. 28 januar 2010

Program:

En foredragsaften i Dansk Veteranbilkлубs lokaler, Nærum Hovedgade 3. 1. sal i Sommers Automobilmuseum.

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

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

Derek Carter har en meget stor viden omkring konstruktion, motorer, bygning samt flyvning med MOSQUITO.

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

Prisen for spisning og foredrag er:

DVK medlem kr. 150,00

Ikke medlem kr. 200,00

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

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

Foredraget starter kl. 19.00 med indlagte pauser, slut ca. kl. 22.30

Tilmelding på mail, kimpolte@hotmail.com senest mandag den 22.01.10

Husk du/l er først tilmeldt når du har modtaget accept herpå og indbetalt på bankkontonr.4460 4460 020069

Kalender med ræs

Veteran Tidendes uundværlige Ole Callesen har igen lavet en kalender med sine uforglignelige billeder fra ræsset i Fælledparken.

Denne gang endnu bedre end de tidligere år, idet der fx en måned kan være et stort billede af en bil og flere mindre af samme bil fra andre vinkler.

Kan købes direkte hos Ole Callesen, se side 2.



**COPENHAGEN
HISTORIC
GRAND PRIX**

	SENSING	TIRSDAG	ONSDAG	TORSDAG	FRIDAG	LØRDAG	SENSING
1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	
1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	

Topløs Isetta

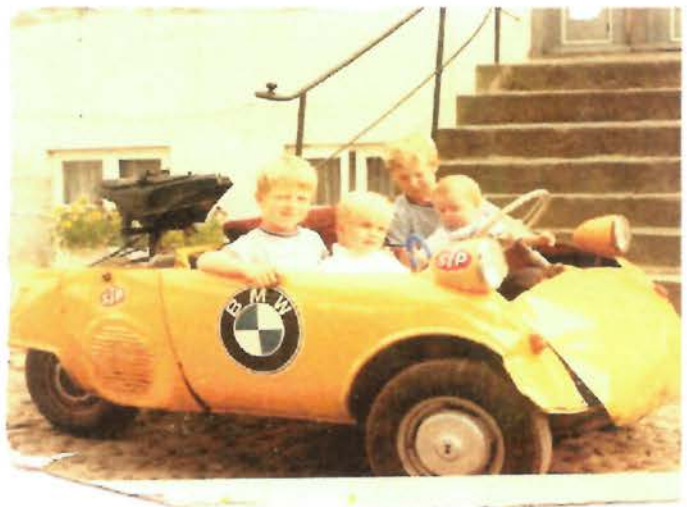
Peter Just fortæller at hans mor altid har det her billede på sig – af hendes fire drenge med det køretøj deres far lavede til dem.

Det er taget omkring 1973 foran trappen til Peter Justs barndomshjem Frederiksdal ved Randers. Et eksempel på hvad en far kunne lave for at underholde sine poter før Playstation og computere.

Isettaen var født med 4 gear, men det fjerde havde fader Just sat ud af funktion. Topfart alligevel ca. 55 km/t.

Det var dengang halmballer var så små at man ikke slog sig på dem, og af baller blev der lavet en super slalombane efter endt høst.

Det var ganske sjovt, skriver Peter Just med en jysk underdrivelse.



Bugatti 2CV

For tiden er vi en lille klan som pusler med at lave en registrering af alle eksemplarer af Bugatti, der har været i Danmark helt tilbage fra 1912 og frem.

Det skal selvfølgelig dreje sig om den ægte vare, men derfor kan man godt more sig over dette dygtige stykke husflidsarbejde, udført af den nu 83-årige Robert Rasmussen i Søndersø på Fyn.

Der skjuler sig en Citroën 2CV under det hele, og det er ikke Robert Rasmussens eneste mesterværk. Han har for eksempel også bygget et par flyvemaskiner, den ene fløj han til Paris i.

Billederne har vi fra Jørgen Hovaldt i Florida – via Hans Holtman i Skovshoved. Hovaldt har tidligere boet i Søndersø og har en datter der, og han og Holtman er radioamatører. Sådan!

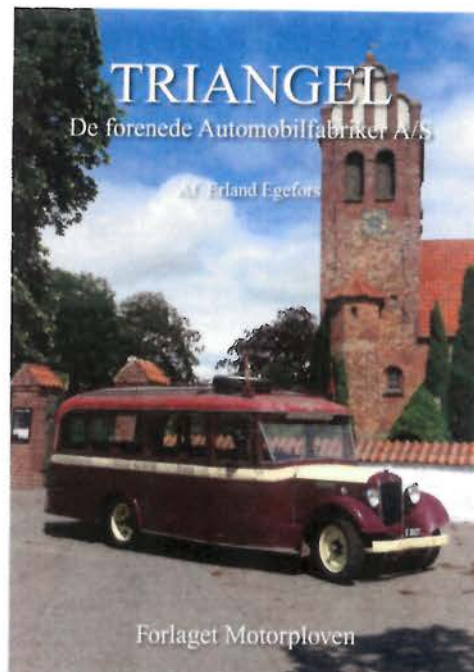
Anmeldelse:

Ny bog om Triangel og De forenede Automobilfabriker

Forlaget Motorploven har for nylig udgivet bogen "Triangel – De forenede Automobilfabriker A/S". Det er et værk på 416 sider i A4 format og formentlig forlagets største satsning indtil nu. Teksten er 3-spaltet, og bogen er forsynet med et væld af spændende illustrationer i sort/hvid og farve. Bogens forfatter er historikeren, cand. mag. Erland Egefors, der i øvrigt har en fortid som lastbilchauffør. Og læsere af "Bilruten", medlemsblad for Landsforeningen Danmarks Bilruter, kan formentlig huske Egefors' artikler af historisk og teknisk karakter, der blev bragt i perioder i 1970'erne og -80'erne.

Egefors har skrevet bogen på opfordring af forlæggeren Jørgen Kjær, og har dels øst af sin store viden, dels forsket i kilder og litteratur om emnet. Man mærker forfatterens store interesse for emnet. Det afspejles både i teksten og i billedudvalget. Således kommer Egefors vidt omkring. Der er kapitler omhandlende Triangel motorvogne til DSB og privatbanerne, Triangel brandbiler, brandværnsmuseer og Triangel lastbiler i den danske hær. Der er kapitler om motorløbet København-Rom og om lastbilen, der kørte 10.000 km svarende til strækningen fra Nordpolen til Ækvator. Ja selv krigens "De hvide busser" får deres afsnit. Og så er der naturligvis den kronologiske gennemgang af fabrikens historie og dens produktion. Alt sammen spændende og underholdende læsning! Det hele er krydret med flotte illustrationer, hvoraf flere – især mange af de ældre – står knivskarpt. Teksten er yderst detaljeret, hvad angår tekniske specifikationer, og i flere tilfælde følges den enkelte lastbil eller bus ud i den store verden med oplysninger om kunden, dens videre skæbne etc. Da De forenede Automobilfabriker tillige var generalrepræsentant for udenlandske bilfabriker og for fabrikker, der fremstillede motorer, bliver disse også grundigt omtalt med samme rigdom på detaljer. Sidst i bogen er en fortegnelse over DfA's produktion med produktionsnummer, typeangivelse og leveringstidspunkt samt kundens navn. Derudover er der et minileksikon, der forklarer begreber, virksomheder og forkortelser i forbindelse med hovedteksten.

Bogen kunne formentlig være blevet "værket" om Danmarks store fabrik for tunge køretøjer, hvis opgaven var blevet grebet anderledes an. Men en sådan bog har vi desværre til gode. Dertil indeholder den for mange fejl og unøjagtigheder. Efter anmelderens skøn er det særlig sekundær-oplysningerne, det er gået ud over. Fotokilder mangler for omkring halvdelen af billederne. Man leder forgæves efter et noteapparat; det ville formentlig være blevet for omfattende, men en liste over kilder og supplerende litteratur er dog det allermindste, man kan forvente. Et person- og sagregister mangler sandelig også – ubegribeligt! Faktisk en dødssynd. Det ville ellers have gjort underværker, fordi bogen er vanskelig at manøvrere rundt i, især for den, der ikke kender historien i forvejen. Også en stramning af teksten ville have været velkommen, og man må spørge om, hvorfor der dog



ikke har været en redaktør med i spillet, der kunne have haft hånd i hanke med udgivelsen. Derfor er bogen ikke det værk om Triangel, vi har ventet på, men snarere en stor fortælling om den odenseanske virksomhed. Og deri ligger en væsentlig forskel.

I forvejen findes nyere litteratur om "Triangel", oftest som artikler i tidsskrifter og årbøger. En undtagelse herfra er jernbanefolkets monografi om Triangel jernbanemateriel, der grundigt beskriver hver enkelt motorvogn, fabrikken fremstillede. Derfor er det mere end ærgerligt, at forlaget Motorploven ikke har evnet at løfte opgaven at få publiceret "værket" om De forenede Automobilfabriker.

Ths. B. Thriges fond har støttet udgivelsen.
Michael Sinding

Erland Egefors: Triangel – De forenede Automobilfabriker A/S. 416 sider, illustreret. Kr. 398,-. Forlaget Motorploven, 2009.

Redaktørens bemærkninger

Det er lykkedes Veteran Tidende at få en af de største kapaciteter inden for dansk rutebil- og bushistorie til at anmelde bogen om Triangel, nemlig Michael Sinding, der selv har en produktion af bøger bag sig og er velkendt med historisk metode. I hans egne bøger vil man finde mangt og meget om netop Triangel. Sinding er modtager af Årets Emil 2009. Redaktøren har selvfølgelig ikke kunnet holde øjnene for sig selv og er blot ved en lynhurtig gennembladrings af den faldet over de mærkeligste fejl.

Desuden har vi fået henvendelser fra flere, der i årtier har beskæftiget sig med Triangels historie og som er mildt sagt rystede over bogen.

Men først skal det mest besynderlige nævnes: Egefors an-

vender nogle modelbetegnelser og adresser og kundenumre, som man ikke har kendt på De Forenede Automobilfabrikker.

De stammer til dels fra en tidlig kladde, med en i nogen grad pc-betinget *kode*, som Egefors er kommet i besiddelse af. Han har ikke gennemskuet at listen ikke var arbejdet færdig – den har også bevirket at han fx opfatter en dato som et kundenummer. Det havde DfA slet ikke. Egefors skriver at han har ophavsret til alt i bogen. Hm.

Mit eget hurtige gennemsyn afslører alene i billedteksterne fejl. For eksempel står der at de tidlige danske betonkanoner var bygget på International undervogne. Det er i teksten til et billede af en Federal ca. 1929. Man ser tydeligt kølermærket; Egefors skriver at det er en BMC (!). Betonkanonerne var for det store flertal Federal, et mindre antal var GMC. International leverede en enkelt lille 1934-36-model til et firma i Århus. Men hvad har det med Triangel at gøre? Der er i det hele taget masser af stof som er emnet uvedkommende og ikke engang tjener til at sætte det ind i en sammenhæng.

Bogen har et afsnit om kongelige biler, mest fra før DfA overtog repræsentationen af FIAT i 1925. Uden undtagelse med forkerte betegnelser for karrosserierne, delvis forkerte årgange og forkert anvendelse af dansk retskrivnings regler for brug af store og små bogstaver. Betydningfuldt at Egefors og forfatteren af Kongelig Køreglæde er fælles om disse mangler.

Helt surrealistisk lader Egefors en FIAT 501 være i stand til at køre 80 km/t i første gear, hvilket skulle gøre den egnet til bjergkørsel. Jeg indestår for at man kommer nærmere sandheden ved at stryge nullet.

Ved et billede af Ths. B. Thriges Rolls-Royce står at det er en Silver Ghost. Thrige har ikke haft nogen Ghost. Det var en Phantom I.

Bare man har øjne i hovedet kan man på side 86 se at det er noget vås hvad der står om de tidlige, åbne Thrige/Triangel mandskabsvogne, politiet i København fik efter Første Verdenskrig. På to billeder af "Badekarret" står hhv. at det nederste er fra en udrykning i 1918, på billedet ovenover at det er fra 1919. Det er tydeligt at rækkefølgen er den omvendte, fordi bilen på det nederste billede har fået kofanger og udrykningslygter. Og på det påstået ældste billede er nummerpladen K 300 den type der først kom i 1921. På det øverste og i virkeligheden ældste billede er nummerpladen krattet bort, den var faktisk oprindeligt hvid.

Øverst på side 86 står om en af politiets stationsvogne at politiet fik fem i 1923. Nej, de to første blev leveret i 1920 og fire til de følgende år. I 1923 blev de moderniseret og fik gitter for førerpladsen pga. erfaringerne fra påskeurolighederne. Læs alt om bilerne i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 124. På bogens forside er et tydeligt billede af Viklit Graae Jørgensens bekendte Federal/Triangel bus – inde i bogen kan man læse at Viklit fik den leveret som ny i 1934. Da var der endnu en del år til Viklit blev født. Køberen var vognmand Carl Jensen i Esrum og bilen kørte på ruten Dronningmølle-Hillerød i mange år.

Flere steder skriver Egefors om Triangel motorer, som er topventilede og derfor særlig egnede til at køre med gasgenerator. De var faktisk kopier af amerikanske *sideventilede* motorer. Han skriver at produktionen af Bur-Wain dieselmotorer til lastbiler begyndte i 1937 og sluttede året efter. Den

begyndte i 38 og fortsatte de næste 20 år.

Egefors skriver at Triangel leverede biler med Bur-Wain dieselmotorer fra ny. Ja i ganske få tilfælde, ellers var der altid tale om udskiftning af opslidte benzinmotorer.

Den selv samme lastbil er et sted benævnt Thrige, et andet sted Triangel. En hestevognslignende påhængsvogn kaldes en Triangel.

Et sted står at Triangel købte chassisrammer færdige i udlandet. Nej sidevangerne blev købt i udlandet, traverserne lavede man selv.

Egefors lader sig forlede af at DfA's jubilæumsbog nævner en 1941-model og opererer selv med årgangsmodeller. Men det havde Triangel aldrig. Den snude som blev introduceret i 1938 fortsatte uændret til 1945, og Triangel kaldte den blot "moderne type". Egentlige navne på modellerne ophørte tidligt, derefter var det bogstaver og tal med bestemte betydninger.

Triangel's berømte garantimester Carl Aagaard blev dræbt ved en færdselsulykke i 1954. Egefors skriver at det var en traumatisk oplevelse for hans svigerdatter Maja, der forvoldte ulykken. Faktisk døde Maja selv et par dage efter af sine kvæstelser. Aagaards søn var på det tidspunkt 11 år. Nej Maja var Aagaards svigerinde.

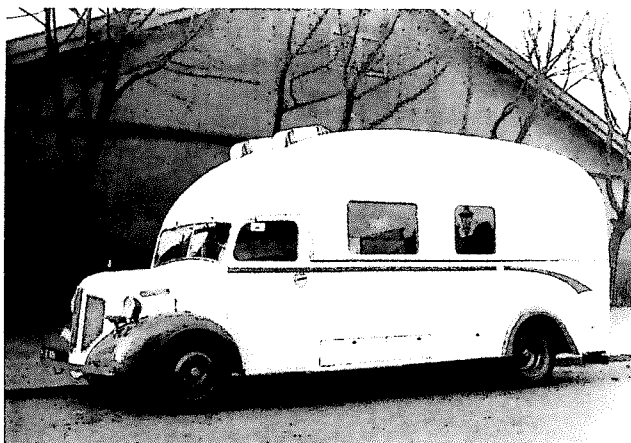
Der er en del tegninger i bogen. Bo Bonfils vil nok blive overrasket over at se at hans tegning af Tuborgs høje Thrige lastbil tilskrives Bo Bojesen.

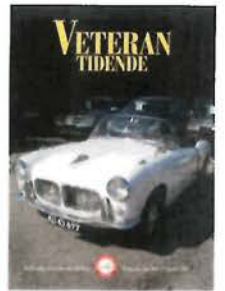
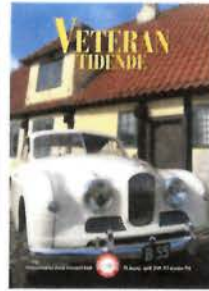
Der er sandelig mange billeder, men bortset fra nogle grænsetilfælde Thrige/Triangel ingen af de personbiler, Triangel trods alt lavede nogle af, deriblandt en serie på hele 50 taxaer til København i 1926.

De mere detaljerede påvisninger af fejl ved modelbetegnelser og tekniske specifikationer kunne vi fylde spalter med.

Vedstående fotografi er fra DVK's eget arkiv. Den hvide røntgenbil er vi nok en del som har stiftet bekendtskab med når vi som børn og unge skulle gennemlyses. Den blev betjent af en ældre sygeplejerske, der først efter en del år fik en beskyttende væg mellem sig og det farlige apparatur.

oer





Indholdsfortegnelse for 2009

Med forbehold for fejl og udeladelser.

Redaktionelt

Kalendere 2009
Fejl.fakta
Fejl.fakta
Om indbydelser
Stof til VT
Fejl.fakta
Moral og forsikring
Hist. nummerplader
Fejl,fakta
VT nr. 400
I al hast
Blålys RR
Fejl, fakta
Fejl.fakta

Fra bestyrelsen

Nye medlemmer
Nye medlemmer
Nye medlemmer
Nye mødesteder
Nye medlemmer
Nye medlemmer
Database
Regalier
Fredericia
Nye medlemmer
Ny medlemmer

Artikler

Autofokus
DASU 60 år
USA-køb
Rom t/r
Mus. i Bretagne
Swift 1
Autofokus
Min første bil
Trabantsafari
Racertransportere
Mc på kunstind.mus.
Rest. i Polen
Swift 2
Autofokus
Armbind i KDAK
Ferrariace i DK
RR Ghost m. DKF kar.

mdr.+side

jan. 23
jan. 29
feb. 3
feb. 3
juni 3
juli 49
aug. 3
sep. 4
sep. 5
okt. 3
nov. 3
nov. 5
nov. 5
dec. 5

jan. 31
feb. 34
marts 55
juli 3
juli 55
sep. 50-51
okt. 25
okt. 36
nov. 3
nov. 48-49
dec. 38

jan. 10-11
jan. 9
jan. 12-13
jan. 14-21
jan. 24-27
feb. 12-20
feb. 21
feb. 22
feb. 23
feb. 24-29
feb. 32-33
mar. 18-19
marts 20-27
marts 28
marts 38-39
marts 40-43
marts 44-45

Jowett Jupiter
Mere Ferrari
SSI dansk fortid
Racertrilogi
Autofokus
For 40 år siden
Techno Classica 09
EMW 340/2 1954
En fangetransport
Morgan i 100 år
Tyske prototyper
Autofokus
40 år siden se apr.
Engstrøm 100 år
Jerrycan
Fiat cabrio 1100
Autofokus
Reklamebiler
Autofokus
Mille Miglia 2009
Autofokus
Mere Jerrycan
En rem
Autofokus
Færøerne
VSCC 75 år
Helge Jensen
Alaska
Drengedrømme
Autofokus
Goodwood revival
Bugatti 100 år
Danskere i Molsheim
Reklamebiler 2
Vinterklargøring
Autofokus

Diverse

E-forsikring
Køleskab?
Søgelys
Porschemuseum
Konkurrencen
Mere køleskab
Konkurrencen
Folmers Sadelm.
Monte Carlo

apr. 10-14
apr. 15
apr. 16-24
apr. 26-27
apr. 28
apr. 30-31
maj 10-11
maj 12-13
maj 14-15
maj 24-31
maj 32-35
maj 36
maj 38
juni 12-13
juni 14-15
juni 16-24
juni 34
juli 10-15
juli 48
aug. 8-13
aug. 20
aug. 21
sep. 8-16
sep. 17
sep. 36-39
sep. 40-43
okt. 5
okt. 10-13
okt. 14-15
okt. 20-21
nov. 8-17
nov. 18-19
nov. 20
nov. 24-27
nov. 34-36
nov. 37

jan. 5
jan. 5
jan. 11
jan. 22
jan. 30-31
feb. 10
feb. 34
mar. 32
mar. 37

Cord modelbygg.
Danskere i 1000 Migl.
Konkurrencen
William Lyons
Konkurrencen
Mere Maybach
Berings billeder 4
Mere racertrilogi
KDAK Fyn 50 år
Konkurrencen
Kværkeby
Fredericia
Egeskov
Berings billeder 5
Konkurrencen
Stjålne køretøjer
Konkurrencen
Do.
Opråb lastvogne
Studenterkørsel
Konkurrencen
Monte Carlo 2010
Konkurrencen
Egeris
Klublokale Åbenrå
Morgan på Færøerne
Mek. Museum Sønderjyl.
Konkurrencen
Indholdsfortegnelse 2009
MG nordenfjords
MG T Verona
Nisserally 50 år
Swiftens tilstand
Årsberetn. Køreselsk. Fyn
Volvo 262 Coupe
Tyske ubåde
ERA 75 år
Brugs Ford A
Monster-Morris
Kalenderræs
Bugatti 2CV
Konkurrencen

Anmeldelser

DASU 10 gyldne år
KDAK Fyn 50 år
FDM i 100 år

mar. 47
mar. 47
mar. 48
apr. 29
apr. 32-33
apr. 34
maj 23
maj 37
maj 41
maj 44
juni 8
juni 9
juni 9
juni 33
juni 35
juli 47
juli 49
aug. 27
aug. 27
aug. 32
sep. 44-45
okt. 9
okt. 35
nov. 21
nov. 28-29
nov. 30-31
nov. 32-33
nov. 45
dec. 36-37
dec. 11
dec. 12-14
dec. 16-17
dec. 18-20
dec. 21
dec. 22-24
dec. 26-28
dec. 29
dec. 31
dec. 31
dec. 32
dec. 3
dec. 29



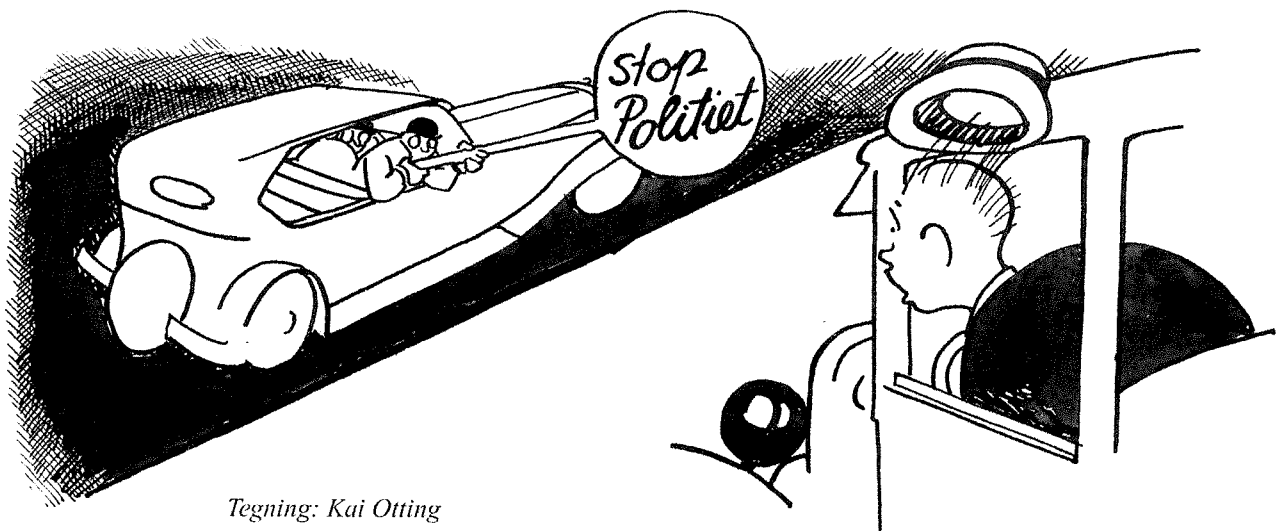
Kgl. køreglæde	nov. 40	Sektioner og registre		Industrimuseet	juli 34-35
Jammersminde	nov. 40-41	Vauxhallklub	jan. 23	Amager bagagerum	juli 35
Besættelsen	nov. 42-43	Peugeot ber. 2008	feb. 31	Englændere Løgumkl.	juli 36-37
Triangel	dec. 34	Alvis ber. 2008	marts 46	Morgan i Tivoli	juli 38-39
Redaktørens bemærk.	dec. 34-35	Jensen ber.2008	april 15	Jaguar	juli 40
Erhvervskøretøjer		Peugeot arr.09	maj 22	Dragør	juli 41
Arne Jensen Simmelk.	marts 34-36	Fyns Køreselsk. årsberet.	dec. 20	Kværkeby aftentur	juli 42-43
Læserbreve		Mhs og lovsnak		Ribe Classic	juli 44-45
P. Løvstrøm Sørensen	jan. 28	Kort notits	jan. 22	Holte Havn	juli 46-47
Ib Jensen	jan. 29	Afgiftsregler	feb. 11	Køredag Haderslev	aug. 5
Lo Breiding	marts 49	Nyhedsbr. 4/2008	feb. 30	Bornholm 2009	aug. 14-17
Niels Jonassen	apr. 25	Årsmøde	feb. 30	Porsche i Tivoli	aug. 18-19
Ib Jensen	apr. 25	Afgifter	mar. 15	Museumsløbet	aug. 22-25
Lo Breiding	maj 42	Nyhedsbr. 1/2009	mar. 29	Egeskov	aug. 26
Niels Jonassen	maj 43	Nyhedsbr. 2/2009	maj 22	Strøjer	aug. 26
Leif Fortmeier	maj 43	Nyhedsbr. 4/2009	okt. 18	Hist. gadeløb Århus	aug. 28-29
Ernst Elholm	okt. 9	Sikkerhedsseler	nov. 38	Gisselfeld	aug. 30-31
Per Lumholtz	nov. 44	Prøveskilte	nov. 39	Besøg på Skrydstrup	aug. 33
Biblioteket		Nyhedsbrev 5/2009	dec. 9	Nellemann-løb	aug. 33
Om Ford V8	jan. 11	Afgifter	dec. 8	Højskole	aug. 34-35
Elektrokærrer Titan	juni 10-11	Nyt nyhedsbrev	dec. 8	Skand. Ford V8	aug. 36-37
Brochurer	juli 47	Arrangementer		Lastbilrally	aug. 38-39
Mere elektrokærrer	juli 54	Bornholm 2008	marts 30-31	Beringløb	aug. 34-35
Generalforsamling		Lundeborg	marts 50-51	Ringkøbing Fjord	aug. 41
Indkaldelse	feb. 6-7	Strøjer	maj 39	Styrkeprøven	sep. 18-21
Beretning 2008	marts 7-15	MB Motor	maj 40	Ford T Himmelbjerg	sep. 22
Referat	apr. 3	Sydvestjylland	maj 41	Munkebjerg	sep. 23-25
Kandidat. & forslag 2010	dec. 3	Fyn er fin	juni 26	Nærum	sep. 26-27
Personprofiler		Holte Havn	juni 27	CHGP 2009	sep. 28-31
Nekrol. Knud Arhøj	jan. 29	Lastbil Schwartzw.	juni 28-30	Guö Sverige	sep. 32-33
Kai Wredstrøm 80 år	marts 3	Udst. Nærum	juni 32	Dragør Fort	sep. 34
Dorte Stadil 60 år	marts 3	Kastellet	juni 32	Vesterhede	sep. 35
Nic. Christiansen	marts 33	Kongeaågrænseløbet	juli 16	Aftentur før 1940	sep. 46
Nekr. Henn.F. Larsen	april 7	Ghia 15-års træf	juli 17	Fyn 25 år	okt. 8
John Ullstad	maj 16-21	Nivåløb	juli 18	Harald Nyborg	okt. 16
Nekr. Jørgen Bøgeholdt	juni 31	Madpakketur Fyn	juli 19	Jens Høstrupsløb	okt. 17
Fritz Knudsen	juli 8-9	Klampenborg	juli 19	Nærum	okt. 19
Johan Reimann	juli 54	Kragedevig	juli 20-21	Havnemik Holte Havn	okt. 22
Nekr. Prinsesse Birgitte	okt. 18	Græsted	juli 22-25	Kværkeby	okt. 23
Nekr. Mogens Damkier	nov. 22-23	Flakhaven	juli 26-27	Sensommertur	okt. 24
Årets Emil M. Sinding	dec. 10	Køredag Sjælland	juli 28-29	Fjordløbet	okt. 26-27
		Køredag Kværkeby	juli 30-31	Schloss Dyck	okt. 28-31
		Køredag KFAK	juli 32	Lyndby	okt. 32-33
			juli 33	Søgårdlejren	okt. 34-35
				Løvfaldsløb	dec. 15



Velkommen til nye medlemmer

Klaus	Christensen	Kongsmarkvej 291	4200 Slagelse	5134 5174	Ford Mustang	1969
Douwe Gerrit	Wijnsma	Gyvelvej 5	6621 Gesten	6072 4015	Ford	1954
Sven Aksel Wernlund	Nielsen	Christiansminde 14	9800 Hjørring	2149 0749	MG B	1970
Jesper	Nymark	Carstensgade 9	1770 København V	2093 3833		
Poul Erik	Frandsen	Thorsagervej 20	8550 Ryomgård	3081 6144		
Peer	Friis	Vestergade 29	8300 Odder	4041 5993	BMW	1969
Svend Åge Rohde	Nielsen	Viaduktvej 6	6870 Ølgod	7524 4946	Jaguar MK II	1960
Kristen	Knygberg-Jensen	Storåvej 14	7400 Herning	9722 4460	Goggomobil	1959
Bjarne	Gronholt	Nørregårdsvej 22	5771 Stenstrup	6226 1632	Ford A	1929
Kristian Kongstad	Nielsen	Jacob Hansens Vej 2. st. tv	5260 Odense S	3020 0534	Triumph Spitfire	1972
Svend	Merstrand	Anemonevej 26	5220 Odense SØ	4037 3207		
Carsten S.	Andersen	Industriarealet 10	6990 Ulfborg	6146 9740	VW 111	1953
Belinda	Møller	Arnold Nielsens Boulevard 167, 02. th	2650 Hvidovre	6185 0649		
Valdemar Jørgen	Wolff	Kongevej 94	6400 Sønderbrog	6010 6010	Ford Mustang	1965
Jan	Schöni	Brudelysvej 63	4600 Køge	5053 9900		
Finn	Hansen	Sdr. Ommevej 60	7330 Brande	96436602		
Hugo	Nielsen	Hobrovej 146	9530 Støvring	4027 6066	Mercedes-Benz	1956
Allan	Andersen	Tovesvej 3	3000 Helsingør	4913 9315	Chevrolet Chevelle	1969
Laust	Andersen	Mosbyvej 29	4500 Nykøbing Sj			
Lars	Rasmussen	Søndergade 20B	6200 Aabenraa	2093 5927	Ford Mustang	1970
Erik	Olesen	Tarmvej 240	6893 Hemmet	4092 4063	Porsche 911	1975
Michael	Nielsen	Hesseløgade 1, 01. tv	2100 København Ø	3927 0747	Mercedes-Benz 190 SL	1961
Poul Erik	Bro	Fuglsøvej 38	8240 Risskov	4045 6367	Land Rover 109	1974
Birger Steen	Thomsen	Ordрупvej 35C, st. th	2920 Charlottenlund	2228 9125	Ford Zephyr Mk III	1965
Jonathan von der Recke	Kamatari	Storgade 116	4780 Stege	2733 5097	VW Polo	1983
Martin Brier	Larsen	Hvitfeltsgade 4, st	7800 Skive	2849 9939	Matchless	1954
Michael Egholm	Sund	Vanløse Allé 32, st. tv	2720 Vanløse	4242 2047	Honda VF	1984
Knud Conrad	Andersen	Hyldebærlunden 41	2670 Greve	4390 5602	VW 1302	1970
John	Mulvihill	Banevej 4	4261 Dalmose	2163 8718		
Michael Reinholt	Andersen	Svenstrupvej 8	2700 Brønshøj	4030 3080		
Henrik	Pedersen	Strandvejen 21	4281 Gørlev	5885 5599		
Christian Ronholt	Hvidt	Vermlandsgade 72, 02. tv	2300 København S	2161 7181	Morris Minor 1000	1960

6.189 medlemmer i alt pr. 26-11-2009



Tegning: Kai Otting



Dansk Veteranbil Klub regalier

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

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.



BETALINGSSERVICE
- det nemmeste i verden

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"/>		[?]



Biler sælges

Triumph Dolomite Sprint 1974, rustfri karrosse, komplet uden motor og gearkasse m/papir. Pris kr. 8000. Frank Chantelou, tlf. 292796990 f.chantelou@hotmail.dk

Dele til biler sælges

MG TF 1954, 4 pæne originale trådhjul med nye dæk. 4000. 1 gearkasse komplet. 4500. Samlet pris 7000. Ib Ditlevsen, tlf. 22727648

4 dæk næsten nye (kørt under 1000 km) **BF Goodrich** Radial T/A (P215/60R15 93 S), pris 2400 kr. Jette Fisker, tlf. 44959119 jfisker@paradis.dk

Morris Minor 1953-71, alu-fælge med nye dæk 175/13" pris 2000. lasse nykær jørgensen, tlf. 30450869 tilas@mail.dk

Oprydningssalg. Til **Mercedes-Benz W110** 2 nye krom panellister. Til **W115** brugt rat. Til **W114** 1 stk. nederste forkofanger til 6-cyl. Model. Pæn krom. Til **190 SL** nyere end 59 og Pagode nye oliefiltre. Til **FIAT 509** knastkæde. Universalt **sidespejl** til montering i forkanten på veteranbildør, pæn krom. Universal **liste** til sideruder, 5 meter. Tlf. 25293273 linnedal@hotmail.com

Ford A 1928-1931 nye reservedele (N.O.S.) sælges. Mange i de originale gamle æsker, bl.a. ledningssæt, styretøjsdele, benzinhane, kuglelejer, kardankryds, takthjul, størmfordeler m.m. 3.100. www.naturligstevis.dk - Nils Kjærgaard tlf. 45814466.

Dele til biler købes

Ford Zephyr 1961, jeg søger stenslagsgitter og Zephyr mærker på bagskærm og bagklap, 2 runde skiver til vinduesoplukker og døroplukker og clips til lister på skærme og døre og lygtehuse og holder til lygteparaboler. Bent Gnist, tlf. 62212532

Ford V8 1932, 17" fælg købes. Daniel Jeppe, tlf. 28740233 daniel.jeppe@hotmail.com

Blaupunkt radio model **Frankfurt** med Amazon front til 121, evt. anden model, til rimelig pris. Skal være i perfekt stand, ellers ingen interesse. Tlf. 21642233

Hardtop og klemme til højre trækrude til **FIAT 124 Spider** købes. Tlf. 45891148 ole.emil.riisager@td-cadsl.dk

Mc sælges

Corgi 194x, "faldskærmsmotorcykel" med Excelcior 100 ccm totaktsmotor, til istandsættelse, rimelig komplet og original. Pris kr. 6.000. Martin Varnes, tlf. 39650039

N.S.U. Super Max 250 ccm 1958, kørt 1.500 km efter total reovering og ny-lakeret og med masser af nye dele, den står som ny. Prisforslag kr. 42.000. Kaj Hansen telf. 21476168 lerche-Hansen@hotmail.com

Nimbus 1935, sort, med håndgear og fodkobling. Meget original og med patina. Velkørende. 48.000. Fra rydning af gammelt motorcykelværksted ca. 1 ton tyske mc-dele, bl. a. **DKW, Victoria, NSU, MZ**, lidt **Ardie** osv. Det meste er brugte dele. Samlet 5.000. 3-hjulet **Jawa/Cesetta**. Kører fint, sjov til reklame. Stållad og kædetræk til bagtøj. **Nimbus** 1952. Står samlet, hele stedet er restaureret og grundet, motoren skal hovedrepareres. 30.000. Tlf. 60927532

Diverse

MKP Grandesse 1973 campingvogn Grandesse: Velholdt med ny bund. Gastestet og serviceret i 09. Nyt køleskab, Thetford toilet. Nyt tagvindue med mørklægning og insektnet. Ikke-ryger. Vognen fremstår meget flot. Ingen fugt og er blevet brugt hele forår og sommer. Flot retrovogn. Passer perfekt til ældre biler. Flere billeder kan mailes. Pris kr. 19.500. Henrik Fabricius, tlf. 51301339 Henrikfabricius@hotmail.com

Købes: **Silkeborg** hammer til pladearbejde eller lignende. Bjarne Hansen, tlf. 62263131 logeskovauto@get2net.dk

Købes: **DK** emaljeskilt (hvid skrift på sort baggrund) i skrifttype/design, der passer til 50'er bil. Skal sidde i forlængelse af historisk nr.plade. Lars Torp Madsen, tlf. 30224224 lars@torpmadsen.dk

Opbevaring af veteran /klassisk bil i tør lade ved St. Heddinge på Stevns. Kr. 200 pr. md. John Jarltoft, tlf. 40584290 jarltoft@mail.dk

1 stk. **Jaguar** brochure Mk V/XK 120 størrelse 43 x 28 cm som ny sælges for højeste bud. Kurt Lundin Larsen kurt.lundin@post.tele.dk

Til **VW Type 1** årgang 1956 købes VW-køreplaid, VW-Teknobil, VW-Europakort, blomstervase med sugekop, lille instruktionsbog, værktøjssæt, hjulkapselaftager. Jan Martinsen tlf. 24443592.

Motor røde indbundne 1959 -60 -61 -62 -63 kr. 500. **Eng. klassiske** bilblade 1997-2008 ca. 300 stk. **Classic & Sport, Classis Cars, Practical Classic** etc. etc. kr. 1.000. **Automobilets** historie og dets mænd 1-3 læderindbundne, meget fin stand kr. 1.000. Max Elm tlf. 33132949.

Politikens **Hvem Hvad Hvor** fra 1937, enkeltvis eller samlet. Tlf. 21642233

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



TIL SALG



PORSCHE 912 1968

Enejerbil indtil 2006. Importeret fra Venice i Californien. Fuld historie fra forhandler indtil dec. 2006. Bilen var ikke restaureret, importeret køreklar og rustfri i original stand. Er efterfølgende restaureret til stort set som ny. Bilen er bygget hos Karmann. 1.600 ccm original motor, der er renoveret med topstykker, stempelringe, lejer mv. Der er monteret nye Weber karburatorer og nyt Bosch tændingsanlæg. 4 gear. Farve sølvgrå/perlegrå (original farvekode) kvalitetslakering (bilen er lakeret i adskilt stand). Undervogn adskilt og renoveret. Den er lige så pæn nedenunder som ovenpå. ATS alufælge Cookies med nye Michelin 195x65x15 dæk. Originale stålfælge medleveres. Moto-Lita rat. Originalt rat medfølger. Sæder er udskiftet med G model highback sæder, el i førersæde. Alt i kabinen virker, org. radio, ur virker. Pasform i karrosse er perfekt. Den leveres med afgift betalt med nummerplader, 7 år til syn. En meget sjælden fin 912, måske den bedste i DK. Pris: kr. 195.000. Umuligt at lave en tilsvarende til samme pris. Sælges kun på grund af nyt projekt. Billeder kan mailes. Jørgen Bennike, tlf. 24663591 jbennike@jubii.dk

TIL SALG



PONTIAC STREAMLINER TORPEDO 1941

6-cyl. Bilen er i meget fin stand, rammeløftet, malet og absolut uden rust. Indregistreret på danske nummerplader og kører som en drøm. Bilen befinder sig på Fyn og kan besigtiges ved seriøs henvendelse. Prisinde 195.000 kr. Jan Olander, Tibberup Alle 73A, 3500 Værløse, tlf. 44986969 jan.olander@get2net.dk

Garager udlejes

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

Henv.: Chanis 55 711 612

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

Opmagasiner 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

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



5. - 7. FEBRUAR 2010

**ÅRETS FORNEMSTE BEGIVENHED
I TYSKLAND
FOR KLASSISKE BILER
OG MOTORCYKLER**

Højdepunkter: „Alfa Romeo - bella macchina“
Historisk Motorsport – „italienske motorcykler“
Bilmesse & Stumpemarket

Alle Photos Automobils Bilders Mainz



www.classicmotorshow.de
Info +49 (0)421 35 00 525 - Åbningstider: Daglig kl. 9 - kl. 18



Tå med til
5.-6. februar



Som årets første større arrangement og som mødested nr. 1 i Norden har Bremen Classic Motorshow faet 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 Røddekro. 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, Moms, 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 stævnemøde for alle dem,
som elsker klassiske køretøjer!**



Kørejacker til sportsvognen

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

Kørehjelme kr. 350.-

NYHED:

Topgun - skindjacker 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



10. APRIL 2010

Bilmesse

VETERAN • KLASSISK • VINTAGE

... ikke kun for biler

FREDERIKSBORGCENTRET I HILLERØD

www.bilmesse.dk
7640 0014 • 4027 6464



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.

Indtøgnin g 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 indtøgnin g. Se prisliste

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

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksemler:

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

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



Udgiveradresseret
maskinel magasinpost
ID nr. 42123



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

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