

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



54. årgang - januar 2010 - VT nummer 403

## Dansk Veteranbil Klub

### Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

## Veteran Tidende

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

### Ansvarshavende redaktør:

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

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

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

### Annoncepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

### Erhvervskortetøj, teknisk brevkasse og restaurering:

P. E. Hansen  
Torsted Allé 25, 8700 Horsens  
e-mail: pehansen@mail.tele.dk  
Fax: 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse

### I redaktionen desuden:

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

### Layout, sats:

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

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

## Bestyrelsen

### Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer)

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 45 83 80 08

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

### Næstformand:

(Løb og arrangementer)

Anne Lise Gustafsson

Karlsbjergvej 32, 5672 Broby

Tlf. 62 63 20 51

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

### Kasserer:

(Veteran Tidende)

Kaj Dyring Larsen

Hasselparken 23, 4040 Jyllinge

Tlf. 39 90 42 40

kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

### Sekretær:

(Protokol, MhS, museer)

Erik Mieth

Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk

Tlf. 45 89 13 35

erik.mieth@veteranbilklub.dk

### (Mødesteder og udstillinger Vest).

Erik From

Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå

Tlf. 74 62 53 61

erik.from@veteranbilklub.dk

### (Kontakt til Veteranforsikringsklubben)

Jørgen Lauritsen

Fasanvej 28

7190 Billund

Tlf. 75 33 20 51

jorgen.lauritsen@veteranbilklub.dk

### (Mødesteder og udstillinger, øst)

Ole Poulsen

Bursøvej 33, 4930 Maribo

Tlf. 54 70 03 58

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

### (Pressen)

Henning Thomsen

Bogyden 14, 5610 Assens

tlf. 64 71 47 99

henning.thomsen@veteranbilklub.dk

### Suppleant:

Ib Rasmussen, tlf. 20 26 32 20

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### Amager

Amager Landevej 246

Kaj Christensen, Hollændervej 17,

2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.

kaic@c.dk

### København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Dorte Stadil

Se under formand

### Midtsjælland:

"Steffensgård"

Kværkebyvej 79, Kværkeby,

4100 Ringsted

Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040

samme adresse som mødestedet

### Østsjælland:

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205

Samme adresse

### Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4270 Høng

Johnny B. Rasmussen

20745709

### Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup

Poul Henning Lauridsen

Flittig Lises Vej 2, 5250 Odense SV

65962428 - 26644238

phsports@car@yahoo.dk

### Nordjylland-Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev

Kræn Hjørtlund, tlf. 30337370

kraenh@hotmail.com

### Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161

### Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig

Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721

Samme adresse

### Vestjylland-Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald

Henning Knudsen, 97381264

Samme adresse

### Esbjerg

Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V.

Jørgen Jacobsen, tlf. 20222729

yak@esenet.dk

### Sønderjylland:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 74485959

holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 74625361

erik.kef@webspeed.dk

### Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop

Poul-Erik Jakobsen, 27231433

Tranevej 109, 8721 Daugård.

jakobsen@skjerna.dk

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

**København og Nordsjælland**  
Claus E. Neble - 2253 5550

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

**Fyn & Jylland**  
John Andersen - 7593 1785

## Klubber i Dansk Veteranbil Klub

**Dansk Austin Klub**  
Bogeshøjvej 15, 8305 Samsø  
Stefan Wolfbrandt, tlf. 86593300  
www.danskaustinklub.dk

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

**Ford V8**  
Jens Munk, tlf. 6596 1303  
jens.munk@fordv8.dk

**Foreningen Motorhistoriske Formidlere**  
Jesper Jespersen, tlf. 45891965  
jesper.jespersen@suf.kk.dk

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

## Vejledere

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

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

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

**FIAT - Efterkrigs**  
Kurt Krogh  
9868 1189 - kurtgionna@mail.dk

**Ford V8 Flathead 1932-53**  
Jens Munk, tlf. 6596 1303  
jens.munk@fordv8.dk

**Ford T**  
Claus Olesen  
5950 7155 - claus@clo.dk

**Mercedes-Benz**  
Folmer Larsen  
6538 2497/4034 1189

**Porsche**  
Thomas Teisen, tlf. 40942520  
tteisen@yahoo.com

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

**SAAB**  
Claus Oppenheim  
cloppost@gmail.com

**Tatra**  
Svend Carstensen  
3969 8115

**Toyota**  
Henning Holm  
9865 8011

**Volvo**  
Ole Callesen  
7456 1611

## Revision

Henning Andersen  
Erwin Koster Kristensen.

## FIVA

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

## Klubregistre

### Mærkeregistre

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

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

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

**Morris**  
Ole Nordlund  
4656 0229

**Opel**  
Frederik Ravn-Larsen  
3250 1237

**Porsche**  
Paul Watson, tlf. 27285725  
paul@yellow1.dk

**Renault**  
Kristen Korsgaard  
8648 6968

**Rover**  
Henning Helmer  
4919 2700

**Singer**  
Kaj Dyring Larsen  
3990 4240

**Studebaker**  
Gorm Albrechtsen,  
97223630/40447505  
post@gorma.dk

**Triangel**  
Uffe Mortensen  
4920 2301

### VW - luftkølede

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

## Køreselskaber/Sektioner

**Alvis**  
Peter Bering,  
5599 6089  
pb@arkitektbering.dk

**Jydsk Køreselskab**  
Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

**Køreselskab Fyn**  
Anne Lise Gustafsson  
6263 2051  
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

**Køreselskab Vest**  
Erik Hougaard  
7583 0049

**Peugeot**  
Claus Some Linnedal  
3252 7777  
linnedal@hotmail.com

## Bibliotek

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

## Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.

Åbningstid: Søndage 14.00-17.00. Ved særudstillinger

tillige onsdage 18.00-21.00. Entré for voksne: Kr. 50.

Børn kun i følge med voksne.

Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.

Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale pr. tlf. eller e-mail.

Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30, e-mail lillian.bech@e-sommer.dk



*Isotta-Fraschini  
- se artiklen om  
Århus-København 1972.  
Der er ild i skovbunden -  
det er ikke bilen der ryger.  
Foto: Peer Lauritzen*

## Indhold

Indkaldelse til generalforsamling.....	3
Kandidat til suppleantpost.....	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Kære venner.....	5
Fra bestyrelsen.....	5
Klubaktiviteter.....	6
Århus - København 1972.....	8
Fra MhS.....	23
Fiva World Rally.....	24
Galleria Style & Auto.....	28
Monte Carlo Rally fra Tivoli.....	30
Rekord i Kværkeby.....	30
Kør tilbage til 1960.....	31
Restaurering af en Opel.....	32
Autofokus.....	42
Konkurrencen.....	43
Invitation.....	44
Nye medlemmer.....	45
Fejl.fakta.....	46
Klubregalier.....	47
Køb salg.....	48



## Indkaldelse til generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub

Lørdag d. 20. marts 2010 kl.13.00  
i Borgerforeningens Hus, Nørre Voldgade 63, Nyborg

### Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af beretning om klubbens virksomhed i det forløbne år.
3. Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab samt meddelelse af decharge.
4. Forelæggelse af budget for indeværende og næste år.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Behandling af eventuelle forslag.
7. Valg af bestyrelse og suppleanter.
8. Valg af to revisorer.
9. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen byder klubben  
på en vand, øl og en sandwich.

På bestyrelsens vegne  
Dorte Stadil

### Kandidat til suppleantpost i bestyrelsen

Jeg er 57 år, gift med Alice som også er bil-interesseret. Har to voksne børn sammen. Var i lære hos DOMI - Holstebro Motor Co. A/S - som reservedelsekspedient i årene 1969-1972. Der blev min voksne interesse vakt for de engelske køretøjer. Startede som dreng med at samle brochurer og modelbiler. Det tror jeg også har været starten for mange andre af klubbens medlemmer. Kørte selv, som yngre, rundt i Mini, Allegro Estate og Austin Princess 2,0 HL. Har siden valgt de engelske køretøjer som hobby. Var i et par år kasserer i MG Car Club (DK), så jeg er ikke helt ukendt med at arbejde i en bestyrelse. Er stadigvæk medlem af MG Car Club DK. Er som de fleste sikkert ved, sammen med Erik From mødestedsansvarlig for vores Sønderjyske afdeling i Aabenraa. Så mit hjerte brænder stadigvæk for bilerne på højeste blus. Hvis der skulle opstå en situation, hvor DVK ville kunne gøre brug af mig i forbindelse med bestyrelsesarbejdet, vil det glæde mig meget.



Med venlig hilsen  
Kjeld Holm-Nielsen



## Møder

### Januar

- Torsdag 14. Børkop.** Klubaften kl. 19.30, bemærk på Ndr. Kobbelvej 29, Fredericia.
- Torsdag 14. Åbenrå.** Nytårskur med champagne og kranseskage.
- Tirsdag 19. Kværkeby.** Året i billeder.
- Torsdag 21. Esbjerg.** Bag(h)juls spisning.
- 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.
- Onsdag 27. Amager.** Klubmøde kl 19.
- Torsdag 28. Morris-møde.** Morris-møde kl. 19 hos Tommy Mørck, Syvvejen 15, 4130 Viby Sj.

### Februar

- Tirsdag 2. Ristrup.** Møde på Teknologisk Institut.
- Torsdag 4. Nærum.** Stefan G. Rasmussen om "Det gælder dit liv".
- Torsdag 11. Børkop.** Møde kl. 19.30, bemærk på Ndr. Kobbelvej 29, Fredericia.
- Torsdag 11. Åbenrå.** Klubaften.
- 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.
- Torsdag 25. Ristrup.** Møde på Teknologisk Institut.

### Marts

- Torsdag 4. Nærum.** Færdsselsbetjentene Jensen og Knudsen med videooptagelser.
- Torsdag 11. Børkop.** Klubaften på Vandmøllen kl. 19.30.
- Torsdag 11. Åbenrå.** Jørgen Hansen om sit lange liv bag rattet.
- Tirsdag 16. Kværkeby.** Klubmøde.
- Torsdag 18. Nærum.** Cafeaften.
- Lørdag 20.** Generalforsamling i Nyborg kl. 13
- 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.
- Torsdag 8. Åbenrå.** Klubaften.
- Tirsdag 20. Kværkeby.** Klubmøde.
- Torsdag 22. Morris-møde.** Morris-møde kl. 19 hos Lennart Poggenborg, Granvej 5, Sørup, 3480 Fredensborg.

### Maj

- Torsdag 6. Åbenrå.** Tur til Holbøl Landbohjem.
- Tirsdag 18. Kværkeby.** Besøg af FIAT Mini Klub Sjælland.
- Torsdag 20. Åbenrå.** Klubaften - bemærk ændret dato pga. Kristi Himmelfartsdag.

### Juni

- Lørdag 5. Kværkeby.** Klassisk Køredag.
- Torsdag 10. Åbenrå.** Klubaften.
- Tirsdag 15. Kværkeby.** Aftentur kl. 19.

### Juli

- Torsdag 8. Åbenrå.** Tur ud i det blå - hvis vejret er til det.
- Tirsdag 20. Kværkeby.** Intet møde - sommerferie.

### August

## Løb og arrangementer

### Januar

- Torsdag 28. Dansk start på 13. historiske Monte-Carlo rally.** For femte gang fra Tivolis hovedindgang. Kl. 14.

### 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.
- Lørdag 22. Nivåløb.** kl. 9. Tilmelding Willibald Farbmacher 23339957 willibald@mail.dk
- Lørdag 22. Sorø Veterantraktorsamling holder Veterantræfdag.** Info tlf. 40373036 www.beierholmtractor.com
- Søndag 30. Brønshøjløbet 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 motorcykelmarked kl. 8-16.** Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk
- Søndag 6. Forårsløb 2010.** Indbydelse i VT 403.
- Fredag 11. Optakt til Englændertræf i Løgumkloster.**
- Lørdag 12. Englændertræf i Løgumkloster.**
- Søndag 13. Stumpemarked.** Kl. 10-17 ved Europæisk Automobilmuseum, Fraugde-Kærbyvej 203, Fraugde-kærby, 5220 Odense SØ. Tilmelding Per Mortensen, tlf. 22179665.
- Lørdag 19. Vintagebiltræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm.** Nærmere oplysning senere.
- Tirsdag 22. Havnetræf i Sønderjylland.** I Sønderborg kl. 18.30 foran Slottet.
- Lørdag 26. -søndag 27. Classic Race Århus.** Rundt om Mindeparken via Strandvejen, Oddervej, og Kongevejen via Carl Nielsens Vej. Oplysninger Ole Markussen om@craa.dk 23318630 Tilmelding www.craa.dk T

### Juli

- Fredag 2. -søndag 4. Køreselskabet indbyder til Rally Opus i Horsens.** Info tlf. 75657836 pouluhr@stofanet.dk
- Lørdag 3. -søndag 4. Bornholm Rundt.** Indbydelse i VT 401.
- Tirsdag 13. Havnetræf i Sønderjylland.** I Haderslev kl. 18.30 ved Havnegrillen.
- Torsdag 29. -lørdag 31. Ringkøbingløbet.** 29/7 aften-cruising, 30/7 coucours d'origine, 31/7 Ringkøbingløbet og Old Timer Expert Class. www.ringkobinglobet.com tlf. 97322342.
- 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. -søndag 8. 17. Viking Run.** På Dyrskuepladsen. Arr. Roskilde Amerikaner Bil Club. [www.viking-run.dk](http://www.viking-run.dk)

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

**Lørdag 21. Arresø Løbet.** Arr. Arne E. Pedersen, tlf. 47724187 [ajeep@mail.dk](mailto: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](http://www.jyskautomobilmuseum.dk)

## November

**Lørdag 13. Stumpemarked i Herning.**

## Udland 2010

### Maj

**Søndag 23. -søndag 30. Niederösterreich Historic 2010** Østrigs Automobilklub arrangerer historisk løb for biler før 1945. Se [www.avca.at](http://www.avca.at)

## August

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

## Kære venner

For et år siden fortalte jeg vores formand Dorte Stadil, at jeg med udgangen af december 2008 ønskede at træppe gevaldigt ned, da jeg havde fået nogle private pligter, som kom før fornøjelserne.

Dorte tog det pænt og sagde at hun gerne så at jeg tog et års orlov fra arbejdet, og så kunne vi jo se om jeg havde fortrudt, når tiden var gået. Så ville jeg kunne vende tilbage til arbejdet igen.

Jeg har ikke fortrudt og jeg vender ikke tilbage til arbejdet som mødeleder.

Som I ved, har det været mig en fornøjelse at få lov til at lave løb, ture, virksomhedsbesøg og at fungere som mødestedsleder.

Tak for de 16 gode år til alle jer der har bakket mig op i mit arbejde for klubben, men især alle dem der har hjulpet til når jeg havde brug for en hjælpende hånd. Tak til bestyrelse og formand fordi jeg har fået frihed til at gøre de ting der var nødvendige for at få tingene til at fungere.

Uden denne store opbakning havde det nok ikke været så sjovt som det har været.

Tak til alle dem der tænkte på mig og Nicolai i den tid, der nok var den værste i mit liv.

Jeg holder dog ikke helt op, men vil lave udvalgte ting, f.eks. Forårsmønstring på Kastellet, sammen med min ven Kim Polte.

Men som sagt, tak til alle dem der har stillet op når tingene skulle gøres, for som I ved har jeg et valgsprog som lyder "Jeg gør aldrig noget alene".

Hermed tak for jeres fine opbakning, vi ses i klubben!

Venlig hilsen til alle mine venner og godt nytår fra Claus E. Neble

Jeg vil endnu en gang benytte lejligheden til at takke Claus Neble for alle de år han var mødestedsleder i Nivå og Nærum. Han tog initiativ til meget og meget og var en god ambassadør for klubben. Claus har en stor del af æren for at mødested øst fungerer så godt som det gør i dag. Tak Claus, og jeg vil ønske dig held og lykke med alle dine gøremål i fremtiden.

Dorte Stadil

## FRA BESTYRELSEN

På baggrund af erfaringerne vedrørende DVK's tilskud til løb har bestyrelsen besluttet, at standardtilskud til løb kun gives til DVK-medlemmer, som arrangører løb der er åbne for alle DVK-medlemmer. DVK-medlemmer, som ønsker standardtilskud til løb for en begrænset gruppe af deltagere, kan fremsende en anmodning til Anne Lise Gustafsson til bestyrelsens godkendelse.

Tilsvarende ydes der ikke løbstilskud til andre klubber o. lgn., de kan dog i særlige tilfælde søge bestyrelsen om et særligt tilskud.

Bestyrelsen håber på den måde at klubbens midler først og fremmest kommer klubbens medlemmer til gode.

Bestyrelsen

DVK's bomærke findes i to varianter, i den ene står forneden 'Stiftet 1954'. Bestyrelsen har besluttet at den version fortsat skal være at finde på forsiden af Veteran Tidende, hvorimod versionen uden årstallet bruges i for eksempel løbsindbydelser.

**VIGTIGT:** Bestyrelsen fastslår at løbsindbydelser i Veteran Tidende højst må fylde en halv side, og de skal være udformet sådan at de kan læses uden at man skal dreje bladet. Altså i A5 på tværs. Indbydelser, der ankommer til VT i A5 på højkant vil for fremtiden blive afvist.

Dog med enkelte afvigelser, hvor det drejer sig om et så stort arrangement at det berettiger til at indbydelsen fylder en hel side. For eksempel Styrkeprøven.

Pga. diverse forviklinger i Ford V8 Klub Danmark har den kortvarigt været forsvundet på side 2 i Veteran Tidende. Men nu er forholdene afklaret, og bestyrelsen har derfor besluttet at Ford V8 Klub Danmark på ny tilknyttes DVK som klub-i-klubben, og den er igen at finde på side 2. DVK ser frem til et udbytterigt samarbejde.



## 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 hørerpriser.

Onsdag den 27. januar. Klubmøde.

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 et emne 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

Hvis ikke andet er meddelt begynder møderne kl. 19.30. Husk den ny adresse Skolevænget 12, 6200 Åbenrå.

Torsdag den 14. januar nytårskur med champagne og kransekage. Vi vil ligesom sidste år hilse det ny år velkomment.

Torsdag den 11. februar almindelig klubaften.

Torsdag den 11. marts vil Jørgen Hansen fortælle om sit lange liv bag rattet.

Torsdag den 8. april almindelig klubaften.

Torsdag den 6. maj har vi tænkt os at køre en tur til Holbøl Landbohem, Storegade 14, Holbøl, 6340 Kruså. Der serveres "bix og bajer" til en pris af kr. 60 pr. person. Tilmelding senest 4 dage før til en af nedenstående. Vi mødes i klubhuset kl. 18!

Torsdag den 20. maj almindelig klubaften. Bemærk datoen idet 2. torsdag i maj er Kristi Himmelfartsdag.

Torsdag den 10. juni almindelig klubaften.

Torsdag den 8. juli. Er vejret godt tager vi en tur ud i det blå. Tag derfor selv kaffe og kage med den aften.

Torsdag den 12. august mødes vi kl. 19 til grillaften. Medbring egne drikkevarer og kød/pølser. Vi tænder op i grillen og sørger for salat og brød ligesom sidste år.

Torsdag den 9. september almindelig klubaften.

Torsdag den 14. oktober har vi klubaften med temaet vinterklargøring. Har du gode råd er du velkommen til at dele dem med os andre.

Torsdag den 11. november har vi valgt temaet "Året der gik i lyd og billeder". Tag evt. egne optagelser med og vis dem til de fremmødte.

Torsdag den 9. december kl. 18.30 årets julefrokost med pakkeleg. Medbring venligst en pakke til en værdi af kr. 20 pr. person. Forventet kuvertpris kr. 125. Tilmelding til en af nedenstående senest 28. november.

Erik From tlf. 74625361

Kjeld Holm-Nielsen tlf. 74485959

## FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alléen til godskontoret og vores klublokaler. Husk det er altid sidste tirsdag i måneden.

Når man ankommer til klubmøde vil kaffen stå klar. Brød afhentes i køkkenet, hvor der afregnes for kaffe, brød og eventuelt vand.

I december juleferie, intet møde.

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

Tirsdag den 23. februar almindelig klubmøde.

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

Venlig hilsen

Poul Henning Lauridsen, tlf. 65962428.

## ESBJERG

Klubmøde tredje torsdag hver måned.

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

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

## ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Der bliver alligevel baghulekomsammen tirsdag den 26. januar, bemærk kl. 18. Det er lykkedes at leje en spejderhytte i Store Heddinge. For længst overtegnet.

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 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 Mini Klub Sjælland, 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 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. Ny e-mailadresse h.froberg@privat.dk

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

Hanne og Jens Kron skriver:

Vi vil gerne rette en stor tak til Dorte Stadil og øvrige, som var med til at stable det fine julebal på benene 12. december. Både medlemmer og deres gæster følte sig velkomne fra starten ved den hyggelige modtagelse med champagne. Dorte bød velkommen og efterfølgende til bords, hvor vi fik en lækker

treretters menu som ikke var decideret julemad med dejlige vine til.

Vi sad ved julepyntede ottemands borde, hvilket gav en livlig snak omkring bordene. Der var booket et tomands orkester, som med sit gode, alsidige repertoire gjorde, at der var danseglade gæster på gulvet hele aftenen indtil festen sluttede.

Endnu en gang stor tak for en eget vellykket aften og godt nytår til alle.

## ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Mødet 2. februar holdes ikke på det sædvanlige mødested, men i stedet på Teknologisk Institut på Ellemarksvej (en sidevej til Kongsvangs Alle) i Århus, hvor klubbens medlemmer er velkomne.

Tilmelding senest mandag den 25. januar til Jens Rasmussen, tlf. 86178002.

Det er et arrangement som er fælles med DVMC – se den særskilte indbydelse andetsteds i bladet.

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](http://www.dvknord.dk) for nærmere detaljer angående møder.

Med venlig hilsen

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370 [kranh@hotmail.com](mailto:kranh@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](http://www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm)

3. februar kl. 19 møde med foredrag.

3. marts besøg i DVK's hovedkvarter i Nærum. Fælles køretur ud og hjem, Evald Jensen, tlf. 59659321.

7. april – måske besøg hos lokal pladesmed. Cuurt Plith tlf. 20296605.

5. maj. Forårskøretur fra Vestsjællands Bilmuseum. Mikael Egholm tlf. 40290138.

2. juni. Pga. Klassisk Køredag den 6. intet klubmøde.

6. juni. Klassisk Køredag. Johnny 20745709.

7. juli – ferielukket.

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.

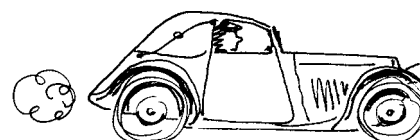
Mandag den 25. januar filmaften, medbring film og billeder.

Mandag den 22. februar klubmøde

Glædelig jul og godt nytår

M. v. h.

Ove H. Iversen, tlf. 23950721





Opmarch hos Ceres i Århus før start.

## ÅRHUS-KØBENHAVN MAJ 1972

**I weekenden 6.-7. maj 1972 kørtes Danmarks til da mest ambitiøse gammelbil-arrangement, et løb fra Århus via Odense til København.**

Løbets "officielle" navn var BP Veteran and Vintage Car Rally, og det daværende ærværdige BP Olie-Kompagni A/S (nu Q8) var arrangør i samarbejde med Dansk Veteranbil Klub.

Da løbet blev startet fra Ceres bryggeriets lokaliteter i Århus og mellemlandede hos Skandinavisk Motor Co. i Odense var dog også disse to firmaer med til at sponsorere, og Ceres hævdede endda i en pressemeddelelse at det ikke alene var Danmarks til da største gammelbil-arrangement, men Europas.

Vi bragte selvfølgelig en stor billedreportage i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 32 i juli 1972, men når vi nu tager emnet op, har det to årsager.

Vort mangeårige medlem Knud Arhøj døde i juledagene for godt et år siden i en alder af 90 år, og hans børn har været så venlige at overlade os hans motorhistoriske arkiver, som han i levende live

ikke var så tilbøjelig til at slippe. Arhøj var på den jyske side hovedarrangør.

Og Peer Lauritzen – nu 87 år – har overladt os alle sine fremragende fotografier. Både fra dette arrangement og meget andet. Efter Absalon-løbet i 1967 vakte Peer Lauritzen opsigt med en fotoserie i Berlinske Tidende. Han kunne noget man ikke havde set før, nemlig fotografere de gamle biler i fart, og havde i det hele taget usædvanligt billed-boldøje. Desuden lavede han meget omhyggeligt mørkekammerarbejde.

Vi henvendte os dengang til Peer Lauritzen, som siden velvilligt og så absolut uden vederlag har ladet os bruge hans fine billeder i vores blade.

Også BP-løbet tog Peer Lauritzen fine billeder af, men da han bagefter præsenterede dem for BP i et album ville BP ikke betale penge for det. I dag er albummet vores!

Desuden viser det sig at han tog en masse farvebilleder, som aldrig før har været offentliggjort.

Vores mangeårige redaktionsmedlem Poul Erik Hansen, for nogle år siden

modtager af Årets Emil, var løbets tovholder i det jyske og har skrevet følgende:

### Århus-København

I 1971 åbnede BP Oliekompagniet en servicestation i Sønderborg ved indfaldsvejen fra Åbenrå. Efter amerikansk forbillede var stationen indrettet med et gør-det-selv værksted for bilister, der ønskede at foretage mindre reparationer på deres køretøj. For at markere den nye station ønskede BP at et antal veteranbiler, tyve ville være passende, lavede et kørearrangement i byen. BP kontaktede DVK og klubben bad mig være tovholder på projektet. Jeg var klar over at det kunne være vanskeligt at mobilisere tyve biler i det sydjyske til BP arrangementet. Jeg kontaktede derfor formanden for Dansk Vintage Motor Club, Knud Erik Guldager, og sammen fik vi samlet tyve biler, alle af årgang før 1939, der lørdag formiddag stævnedes mod Sønderborg.





BP ville koble bilerne sammen med det store ringridningsarrangement, der altid finder sted den anden søndag i juli med de efterfølgende dage. Lørdag eftermiddag skulle vi på ringriderpladsen agere ringridning med bilerne, med køreledsagerne stående på højre trinbræt, holdende fast i karrossen med venstre hånd og lansen i højre. BP havde naturligvis meddelt den mobile ringridning i den lokale presse, så vi havde publikum på. Også TV Syd var til stede og sendte bilringridningen søndag aften.

Om søndagen skulle vi danne bagtrop for ringrideroptogets femhundrede ryttere fra Slotspladsen ved havnen gennem byen til ringriderpladsen. Der kunne vi så dreje fra og begynde hjemturen mod nord. For ydelsen fik vi forplejning, overnatning på Hotel Alssund og benzintilskud. Længe talte man i det jyske om den gode oplevelse i Sønderborg.

Evalueringen af vores "leverance" i Sønderborg må hos BP have været positiv, for i 1972 ønskede selskabet at vi deltog i et endnu større kørearrangement. På en weekend skulle vi køre fra Århus til København og gerne med et større antal biler.



*Susse Wold starter C. Jacobsens Citroën 1926. Fjollet nok fik hun rosenbuketten før det hele begyndte og tornene generede hende, så hun begyndte at kaste dem til de startende.*



Her er det Knud Markers Dixi/Austin Seven Special, Susse Wold starter. Daværende formand Svend Dråby står bagved. Han var startens speaker.

En lille purk fik startflaget over hovedet og blev meget genert da Susse Wold trøstede ham.



Irene og Georg Christiansen havde deres to meget små piger med i Packard 1929. Den mindste sad foran hos far, den lidt ældre i svigermorklappen med mor. Da formodentlig den ældste lige havde fået kørekort kom hun til et klubmøde i Nivå med et par kammerater og sikkert søsteren – i denne vogn og uden forældrene. Bagved ses Børge Jensens BMW 326. Ejers i dag af Inge Andersen, Søby.





*Hans-Gram Reedtz med Singer Le Mans Nine 1933. Reedtz har siden bosat sig i Frankrig og af hans mange motorcykler og biler tog han kun enkelte med sig.* *MG PA 1934 blev kørt af Jens M. Bagge. Ejers i dag af Peter Lykkeberg.*

I marts blev det første møde mellem BP og DVK holdt, fra BP deltog medarbejdere fra pressetjenesten, fra DVK Knud Arhøj. På mødet blev det aftalt at DVK påtog sig kørselsplanlægningen og bemanning af poster på ruten. BP skulle sørge for alle aftaler, tilladelser og reservationer samt presseinformation, der var virkelig lagt op til det helt store. Løbet skulle afvikles i weekend'en 6. og 7. maj.

Knud Arhøj var den rette mand til det overordnede ansvar, fra års arrangementer for KDAK Sport i Århus havde han erfaring i løbsplanlægning, han havde en naturlig myndighed og en stemmeføring, der kunne tale en forsamling op. Arhøj valgte at tredele løbsplanlægningen. I Jylland skulle han selv og P. E. Hansen bestemme ruten, på Fyn Fritz Knudsen og Arne Mehlsen, på Sjælland Flemming Sørensen og Svend Dråby. Desuden skulle findes folk til at bemane posterne undervejs. BP skulle så klare det skriftlige materiale til deltagerne.

Lørdag morgen mødte 62 biler i Bryggeriet CERES' gård i Århus midtby. Knud Arhøj holdt førermøde og kl. 11.00 kørte første bil ud på ruten, næste fulgte efter 1 minut senere. Første stop var 30 minutter i Åbjergskoven i

Horsens, der blev uddelt frokostpakker. Løbet fortsatte til Fyn med stop for kaffe-pause på Kongebrogården ved Middelfart. Lørdagens sidste etape sluttede ved Skandinavisk Motor Co's virksomhed i Bolbro, der blev bilerne parkeret og en Concours de Charme-komite bedømte køretøjerne. Løbsdeltagerne blev kørt til indkvartering på Grand Hotel i Odense. Kl. 20.00 skulle man samles til en større anlagt middag, her uddelte Odenses borgmester Holger Larsen præmier for Concours-bedømmelsen. Efter middagen var der fri bar.

Søndag morgen gik starten kl. 9.00 mod Knudshoved Færgehavn og kl. 10.55 blev samtlige biler overført. I Halsskov samledes man til genstart. Med et enkelt kaffestop i St. Merløse gik turen nu mod København. Der var første stop på Politiets synsplads ved Kalvebod Brygge. Da alle biler var samlet kørte man under politietskorte gennem midtbyen forbi Forum, der blev der netop holdt en såkaldt engelsk udstilling, og som britisk baseret selskab ønskede BP denne passage. Byturen sluttede på Rosenborg Eksercerplads, hvor bilerne blev linet op. På pladsen var der rejst en pavillon og herfra overrakte fru direktør E. H. Tersling, BP, præmier. Direktør Terslings interesse for kørearrangementer udmøntede sig

øvrigt ved at han og fru fulgte løbet i deres Bentley gennem weekenden

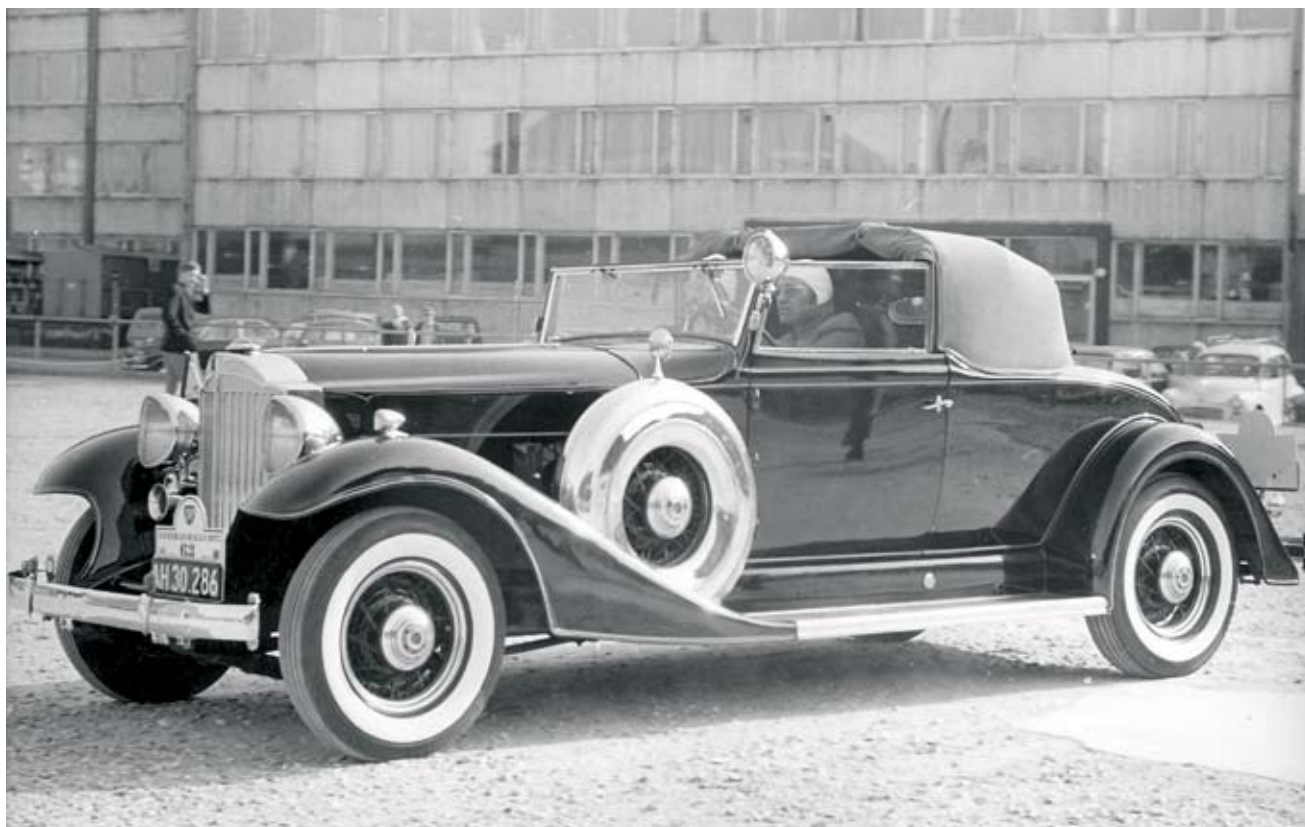
Kl. 18.00 sluttede arrangementet på eksercerpladsen og vi kunne køre til BP's hovedkontor i Amaliegade til afslutningsreception. Her kunne vi få en bid mad inden hjemturen, nogle boede lige om hjørnet, andre skulle ud på en køretur på flere hundrede kilometer hjem til det midtjyske. Det havde været en formidabel weekend, forårssolen havde skinnet over arrangementet, der primært blev kørt på mindre veje, ikke så meget som et enkelt dryp fra himlen og ingen uheld.

P. E. Hansen

En i hvert fald medvirkende grund til at BP tog initiativet til dette store løb var at der i de dage foregik et britisk handelsfremstød i Danmark, med udstillinger her og der, og blandt andet i Forum i København.

Løbet var åbent for alle biler fremstillet før 1931, og biler af særlig motorhistorisk interesse op til før 1940.

Der kunne tilmeldes 60 ekvipager. Og det blev der, godt og vel. Vi vedstiller en deltagerliste, korrigeret, for der var mange "trykfejl" i den originale". Der



*Jørgen Graaes Packard 1933 var på det tidspunkt bygget om til 4-personers. Den er endt i Norge, og den norske ejer har ført den tilbage til 2-personers, selv om den danske modernisering både var praktisk og smukt udført.*



*Dorte Johansens (Frederiksberg Auktioneshus) MG TA 1937 får sig en fagsnak med Peter Mogensens Austin Seven 1934.*



må have været et par efter anmeldelser, Jørgen Graaes Packard havde nr. 63 og Erik Koux' Bugatti nr. 64.

Den samlede distance var 360 km, og anmeldelser skulle være afleveret senest 20. april sammen med et gebyr på 35 kroner. Der måtte være to personer i hvert køretøj.

Der var mulighed for gratis henstilling af køretøjet hos BP i Århus mellem fredag og lørdag. Før start skulle hvert køretøj underkastes et kontroleftersyn. Som der stod i indbydelsen "svarende til et §13-eftersyn").

Deltagerne blev anmodet om selv at sørge for hotelophold før start, men såvel hotelophold i Odense som færebillet på Storebælt og meget andet betalte BP – foruden servicebil undervejs. Ligeledes blev der tildelt hvert køretøj 50 liter benzin, i dag ser det pudsigt ud at det var delt op i 5 gavekort à 10 kroner. Og ved starten i Århus blev der udleveret en picnicurv med indhold af mad og sodavand. Betalt af stormagasinet Salling.

I Odense blev deltagerne efter parkering i Skandinavisk Motor Co.s anlæg kørt i taxa til aften spisning på Grand Hotel (daglig påklædning).

Også næste dags morgenmad var gratis.

Fra Grand Hotel blev deltagerne kørt til SMC i busser.

Det blev kraftigt understreget at man skulle være i Knudshoved færehavn ikke senere end kl. 10.30. Afsejling kl. 10.55.

Ved ankomsten til København var der afslutningsreception med sandwich og et glas øl i BP's hovedsæde i Amaliegade.

Som PE nævner fandt den store afslutningsparade sted på Rosenborg eksercerplads.

Efter det var der mulighed for at parkere køretøjet til mandag morgen enten i BP's parkeringskælder i Amaliegade eller i BP's parkeringsanlæg i Landgreven. Eller på ubegrænset tid efter aftale med vagten i BP's parkeringshus i Nyropsgade.

Reportagen i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 32 var ikke på mange ord. For som vi skrev "Da løbsreferater erfaringsmæssigt kun bliver læst af deltagerne, som alligevel ved hvad der foregik, skal læseren ikke trættes med et sådant her."

Til gengæld havde vi mange og gode



*A. P. Laier i Chevrolet 1927 touring – Laier boede i Horsens og var et meget aktivt medlem i det jyske. Den fine Chevrolet er nu i Hindsgaul Madsens museum i Strib.*



*Knud Markers Dixi/Austin Seven Special. Læs hans egen beretning om bilen i Veteran Tidende for nogle år siden. Den havde kørt i en dødsdrom og var kun til én person, men Marker byggede den om så en passager kunne knibes med. Senere blev den solgt til Jørgen Strøjer Hansen, der malede den i en anden farve og ændrede modelbetegnelsen.*



Der var tre Morris 8 roadstere med af årgang 1936-37. Den hvide var Yngve Falks og skiftede senere farve til sort. Ejers i dag af Birgitte Gantriis.



Niels Villadsen Nielsen havde selv indført sin Alvis Speed Twenty SA 1932 fra England i 1965 og har den stadig. Det er den ældste 6-cylindrede Alvis i Danmark, og den har usynkroniseret gearkasse og stiv foraksel. Vanden Plas tourer karrosseri, og den stammer fra en serie som forhandleren Charles Follett købte som chassiser kontant og fik bygget færdige, han reddede dermed faktisk Alvis fra at lukke.



Ford Y sedan 1934, den tilhørte Ib Helm Petersen.

Gert Orla Jensens 1935 MG PA Airline coupe var både smart og sjælden. Nu er den desværre tilbage i England.



*Nogle præmier faldt allerede i Odense. Her til Carl Jensens Ford T 1919, der vandt sin aldersklasses concours de charme. Prøveplader blev godtaget, blot de var anvendt efter reglerne.*



*Peer Lauritzens billede fra bildækket på Storebæltsfærgen havde vi også som forside på Bilhistorisk Tidsskrift nr. 32. Bladet var dengang i A5 på tværs. Løjnefaldende er Dennis Hebsgaards Bugatti. Han beskrev i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 9 erhvervelsen og restaureringen, men gav ingen forklaring på det lidet tidstypiske karrosseri, han fremstillede. Mærkets danske repræsentant, Hersleb Christiansen, indførte allerede inden Første Verdenskrig fire, denne var ikke mellem dem, men må formodes at være indført som brugt efter Første Verdenskrig. Ejer i dag: Claude Teisen-Simony. Claude er ved gradvist at få bilen gjort mere plausibel. Han har malet den mørkegrå og befriet den for messing-tingeltangel og i øjeblikket skærmene.*



*Der var et par udlændinge med. En brite i en Rolls-Royce og her nordmanden Halvor Haneborg i sin svagt moderniserede 4½ liters Bentley 1922. Han var en af dem der opbyggede den norske veteranbilkklub, der sammen med den svenske var nogle år før vores og blev forbillede for DVK.*

billeder, foruden af Peer Lauritzen taget af Hans Jørn Andersen og O. E. Riisager. Og enkelte biler blev meget grundigt beskrevet: Lincoln Zephyr ved H. J. Beier, Renault ved Erik Dinesen, og Rolls-Royce Phantom II Continental 1932. Det er virkelig værd at

læse den dag i dag, husk at hvis man ikke har bladene kan man finde dem på dvk-database, som man kan google sig frem til. I andre numre af BhT og Veteran Tidende kan man læse alt om den enorme Isotta Fraschini, som Rita og Erik Orth deltog med, og som i nyere

tid har været på en af Christie's auktioner under falsk typebetegnelse og med en skrækkelig løgnehistorie i auktionkataloget. Også de deltagende Alvis kan man finde meget om i Bilhistorisk Tidsskrift.

#### **Endelig indeholdt BhT 32 en resultatliste:**

**Concours de charme, biler før 1931:** 1. Carl Jensen, Ford T 1919, 2. Ebbe Suenson, RR Phantom I 1929.

**Efter 1930:** 1. Jørgen Graae, Packard 1933, 2. Gert Orla Jensen, M.G. PA Airline.

**DVK's præmie for god kørsel:** 1. Erik Dinesen, Renault NN 1927, 2. H. Mathiesen, Chevrolet 1931.

**Dunhills præmie for god kørsel:** 1. Bent Steffensen, Ford A 1930, 2. Kaj Larsen, Chevrolet 1931.

**Odense bys ærespræmie:** Bo Jacobsen, Ford A 1931.

**Skandinavisk Motor Companys præmie:** Erik Dinesen, Renault 1927.

**Lowes præmie:** Niels Villadsen Nielsens hund i Alvis Speed Twenty 1932.

Teksten takker Fritz Knudsen, Arne Mehlsen, P. E. Hansen, Arhøj, Flemming Sørensen og Svend Dråby for deres solide indsats med tilrettelæggelsen - og deres koner for at have holdt mændene ud i den hektiske tid.

I nærværende nummer af Veteran Tidende er samtlige billeder fra BP-løbet af Peer Lauritzen, og farvebillederne har altså aldrig før været offentliggjort.

oer – som også har ansvaret for billedteksterne.



**DELTAGERLISTE**

Startnr.	Fabrikat, model	Årgang	Navn	By
1	Ford T touring	1919	Carl Jensen	Thisted
2	Ford T sedan	1919	Børge Kå	Rågeleje
3	Bugatti Type 13	1911	Dennis Hebsgaard	Skanderborg
4	Fiat 501 touring	1924	Gunnar Falk	Hillerød
5	Ford A coupé	1928	B. Kirkegaard	Risskov
6	Ford A cabriolet	1930	Bent Steffensen	Vinderup
7	Chevrolet touring	1927	A. P. Laier	Horsens
8	Citroën touring	1926	J. Jacobsen	Birkerød
9	Rolls-Royce Twenty	1928	J. de Simony	Mern
10	Dixi/Austin Seven special	1930	Knud Marker	Køge
11	Ford T sedan	1926	Viklit Graae Jørgensen	Lyngby
12	Renault NN	1927	Erik Dinesen	Ruds Vedby
13	Rolls-Royce Twenty	1927	Philip Taylor	Birmingham
14	Morris 8 roadster	1936	Yngve Falk	Esrum
15	Austin 7 roadster	1934	Peter Mogensen	Græsted
16	Packard 733 cabriolet	1929	Georg Christiansen	Lyngby
17	Ford A roadster	1931	Gert Petersen	København Ø
18	MG PA roadster	1934	Jens M. Bagge	Åbenrå
19	Ford T sedan	1926	Erik Lindvig Jensen	Nørre Åby
20	Chevrolet cabriolet	1931	H. Mathiesen	Åbyhøj
21	Chevrolet coach	1931	Kaj Larsen	Ullits
22	Singer Le Mans Nine roadster	1933	Hans-Gram Reedtz	Charlottenlund
23	Rolls-Royce Phantom I	1929	Ebbe Suenson	København F
24	Ford A Victoria Coupé	1931	Bent Faber	Charlottelund
25	MG JI roadster	1931	J. Bredstrup	Risskov
26	Lincoln Zephyr V12 cabriolet	1939	Th. Strøjer Hansen	Vedstårup
27	Chevrolet cabriolet	1933	Peter Hass	København V
28	Buick sedan	1934	Erik Eriksen	København Ø
29	Isotta Fraschini Tipo 8A	1925	Rita Orth	Rågeleje
30	Morris 8 Serie 1 roadster	1937	John A. Rosenhøj	København S
31	Austin 7 roadster	1933	F. Jacobsen	Birkerød
32	Rolls-Royce Phantom II Continental	1932	Hans Pilegaard-Christiansen	Lyngby
33	Ford V8 Mod.18 roadster	1932	Knud Erik Guldager	Risskov
34	Morris 8 roadster	1935	Eyvind Reib	Gudhjem
35	DKW F7 sedan	1939	Leif Schilling	Grevinge
36	Ford A roadster	1931	Bo Jacobsen	Lyngby
37	Ford A sedan	1931	Villy Fynbo	Broby
38	Ford A Coupé Deluxe	1931	Sv. E. Lystlund	Søborg
39	Morris 8 E roadster	1936	Kirsten Ehrhorn	Ørting
40	Ford Y sedan	1934	Ib Helm Petersen	Egå
41	MG TA roadster	1937	Dorte Johansen	København F
42	Ford T sedan	1926	Ove Juhl Jørgensen	Middelfart
43	Ford T touring	1926	Lars Rysse	Kalundborg
44	Alvis Speed Twenty	1932	Niels V. Nielsen	Holstebro
45	Ford A sedan	1928	Vagn Hilstrøm	Jyderup
46	Packard 626 Convertible Coupé	1929	Michael Remark	Lyngby
47	Chevrolet sedan	1928	Peter Lykkeberg	Valby
48	MG PA Airline Coupé	1935	Gert Orla Jensen	Ry
49	Ford A roadster	1929	Ole Abel	Hornbæk
50	Ford A Phaeton	1929	S. E. Boyer	Brønshøj
51	Ford A sedan	1929	Jens Damsgaard	St. Fuglede
52	Chevrolet coach	1928	E. Schal Rasmussen	København Ø
53	Singer Le Mans roadster	1934	Evald Henneberg	Viborg
54	Ford A cabriolet	1930	Jørn Jacobsen	Århus C
55	BMW 326 cabriolet	1937	Børge Jensen	Åbyhøj
56	Ford A roadster	1930	Henning Fast	Vissenbjerg
57	Morris 8 roadster	1936	Kristian R. Olsen	Stege
58	Ford A Town Sedan	1931	Erik Olsen	Gørlev
59	Chevrolet cabriolet	1933	Bjørn Heilbut	Brabrand
60	Rolls-Royce Phantom II	1930	Karl M. Moes	Charlottenlund
61	Chevrolet ½-ton	1929	Fin Mikkelsen	Viby J
62	Bentley 4,5 ltr. cabriolet	1922	Halvor Haneborg	Oslo



*Michael Remark har stadig den Packard 626 1929, han deltog med, men den gang havde den en tidstypisk modernisering fra tredverne.. Nu er den ført tilbage til sin originale facon og den er blevet blå. I en del år havde den tilhørt Bent Mackeprang.*



*Irene og Georg Christiansen er blandt dem der har været medlem af DVK længst. Med to stk. Packard, en Rolls-Royce, Nimbus Kakkelovnsrør og til tider Hupmobile – i de første år til daglig brug en solskinsvogn og en regnvejrsvogn. Den åbne Packard 1930 er model 733. Første ejer Tage Kjær, der var overkirurg og dr. med., men mere kendt som svigersøn til den sidst-levende af F. L. Smidths stiftere, Poul Larsen – der også kørte Packard, og det gjorde desuden hans søn Gunnar Larsen, der som trafikminister havde en 12-cylindret limousine. Tage Kjær var far til nuværende kammerherre Christian Kjær.*



*Th. Strøjer Hansen kørte denne usædvanlige 12-cylindrede Lincoln Zephyr 1939. Dens københavnske første ejer fik den ændret en del i karrossen, så det var nødvendigt at sætte barduner under bunden for at den ikke skulle brække. Læs mere i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 32.*

*Erik Koux deltog med sin Bugatti type 57 Ventoux coupe.*





Den store Rolls-Royce Phantom I 1929 kendte vi tidlige medlemmer af DVK som Wiboe-Hansens. Da var den helt sort, det klædte den bedre end de hvide sider, Ebbe Suenson gav den da han overtog bilen. Karrosseriet var fra Letourneur & Marchand.

Suenson skiftede den senere ud med en Bentley cabriolet fra tredverne. Han sad i nogle år i DVK's bestyrelse som kasserer. Rolls'en er nu ude af Danmark.

Erik Dinesen havde lige sluttet restaureringen af en Renault NN 6CV 1927, der formodentlig oprindeligt blev købt af hans far, og som havde befundet sig på Dinesens brors ejendom. Muligvis havde den aldrig været indregistreret, men udelukkende kørt på den store landejendom – der fandtes i hvert fald ingen registreringsattest. Den oprindelige motor var erstattet af en lille Ford, og Dinesen huggede en personbil op for at få en korrekt motor. Læs mere i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 32. Ejer i dag: O. E. Riisager.



Der var fem Rolls-Roycer med, dette er den sjældne model Phantom II Continental og årgangen er 1932 og karrosseriet af James Young. Første ejer en diplomat af Wessel-familien, men i årene efter besættelsen kørte direktøren for telefonfabrikken Automatic, Erik Elliott Nyegaard, daglig i den mellem Strandvejsvillaen i Charlottenlund og kontoret i Amaliegade i København. Det var i hans hus frihedskæmperen "Flammen" blev sporet af Gestapo og valgte at tage sin giftpille. Huset blev sprængt i luften, men genopført.

Nyegaard selv var næstformand for Holger Danske og kom efter befrielsen i præsidiet for Frihedskampens Veteraner, hvis æresmedlem han var ved sin død i 1992. Han sad desuden i talrige danske og internationale relevante organisationer.

Så meget mere besynderligt er det at bilen efter Nyegaard blev erhvervet af en mand, der meldte sig ind i det danske nazistparti i januar 1940. Hans enke beholdt bilen i mange år og lod Hans Pilegaard-Christiansen køre den i BP-løbet. Læs mere om bilen i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 32. Står i dag i Strøjer Hansens museum.



Viklit Graae Jørgensen og Kirsten Utke kørte Ford T 1926.



Bent Mackeprang, medstifter af DVK og senere en af klubbens formænd, kørte ruten med som official i sin 1939 Talbot-Darracq. Tegneren Kai Nordstrand havde efter krigen indført bilen fra Sverige og Mackeprang købte den da Nordstrand var på sit sidste. Mackeprang overlod den kort før sin død til en slægtning af Nordstrands kone, den er nu ude af landet.



En engelsk dobbeltdækker-bus var indforskrivet til at deltage i den britiske kampagne. Den kørte rundt i København, med en afstikker til Odense.



Den kæmpestore Isotta-Fraschini 8A på vej ned i BP's parkeringskælder i København, og undtagelsesvis med Erik Orth ved rattet. Det var ellers Rita Orth som kørte bilen.

Efter specifikationerne er eksemplaret af årgang 1925, ifølge toldprotokollen er den årgang 1926, og den blev indregistreret første gang til oliegrosserer Glad i januar 1927. Karrosseriets fabrikat er uvist, Glad sagde selv at bilen var bygget på Københavns Karrosserifabrik (den med Electrolux reklamebilerne). Det kan have været en tanketorsk, måske var det Dansk Karrosseri-Fabrik, der i hvert fald foretog moderniseringerne i tredverne, da den fik de voldsomme skærme og formindskede hjul. Nogle år før Glad døde solgte han den til sin sommerhusnabo i Rågeleje. Rita Orth. Orths begyndte at føre den tilbage til det oprindelige udseende, men begge døde og bilen endte i USA, hvor den undergik ikke alene en vidtgående reovering, men også på det pinligste skiftede identitet, idet ejeren hævdede at det var en 8B fra 1930, og under den falske betegnelse var den udstillet på Rétmobile i Paris i 1996, i Essen og den vandt Best in Show på Pebble Beach. I 2002 blev den udbudt på Christie's amerikanske auktion – stadig med den forfalskede identitet. Selv chassisnummeret var blevet ændret. Inden da havde Niels Jonassen i et engelsk tidsskrift forklaret den rette sammenhæng, og jeg protesterede inden auktionen direkte til Christie's, men det fik ikke auktionsfirmaet til at ændre den stærkt løgnagtige katalogtekst.

Det er jo usædvanligt at man lyver en gammel sag yngre, forklaringen må have været at der blev fremstillet over 900 8A, men kun nogle og tredve 8B.

Hvem der købte bilen hos Christie's vides ikke. Prisen blev godt 11 millioner kroner plus salær.

Læs alt om den i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 4 (af Jens Nielsen) og 62 (af redaktøren) og i Veteran Tidende nr. 311, 312 og 313 (også af redaktøren).

I BhT formoder jeg at der har været en Isotta mere i Danmark, men Eugenio Lais studier af toldarkiverne godtgør at der var fem 8A af årgangene 1925-26! Chassisnummer 743 var en touring, der tilsyneladende først tilhørte etatsråd Wilhelm Hansen på Ordrupgård (nu kunstmuseum), derefter tekstilgrosserer C. Moresco på Adelaide, også i Ordrup, og en del senere figurerer vekselererne G. Christiansen og C. Lindberg.

Chassisnummer 845 var en touring, der først tilhørte en A. Michaelsen – det turde være Vacuum Oils direktør for Skandinavien og Rusland. Og derefter en Otto Gulmann.

Så kommer C. F. Glads 869, der benævnes coupe de ville, og en af sønnerne har da også fortalt mig at det helt oprindelige karrosseri slet ikke havde kaleche bagtil, men fast tag, og kun kludetag over chauffør Sørensen. 899 var en limousine, og der forekommer ejernavnene grosserer Axel Boldt og efter ham direktør H. O. Schødt.

Endelig var 1245 en cabriolet med grev H. Schulin som ejer.

For resten havde sangeren Carl Brisson også en Isotta-Fraschini, men den var på engelske nummerplader. Og i 1947-48 kom der en håndfuld små I-F lastbiler til Danmark.





Motoren i Erik Koux' Bugatti type 57 studeres af to af de mest skattede medlemmer i klubbens tidlige år, vi mistede dem begge alt for tidligt. Jens Nielsen og Jørgen Sestoft. Jens Nielsen havde selv Bugatti (ligesom i dag hans søn Peter Zinck). Begge meget skrivende i klubbens publikationer, Jens Nielsen var i nogle år redaktør af Bilhistorisk Tidsskrift, men skrev også mange bilhistoriske artikler i dagspressen. Begge arkitekt af profession, Jens Nielsen var manden der satte farve på DSB's tog og stationer, Sestoft skrev arkitekturhistoriske bogværker – og gjorde sig en gang bemærket ved at køre til Rivieraen og retur i en Lincoln 1927. De var med i løbet som co-drivere.



Jørgen Graae vandt sin klasse i concours de charme. Han hører også til dem vi mistede for tidligt og savner. Aktiv både i bestyrelses- og bladarbejdet. Ejede foruden den åbne Packard en lidt ældre lukket og den første af Christian X's Cadillac limousiner. Den der nu befinder sig på Egeskov.



Erik Dinesen vandt hele to præmier med sin Renault ladvogn. Den ene var et stort bilur. Præmien for god kørsel var en overraskelse. Der er ikke nogen instrumenter i bilen, men ved at have speederen i bund på hele ruten havde han holdt den stipulerede gennemsnitsfart som vistnok var 45 km/t.



Villadsen Nielsens tyske ruhår vandt præmie. Den kørte Alvis.



## Fra MhS

### Seneste om told og moms

Som vi nævnte i sidste nummer af VT, er der indført ændringer af den told- og momsmæssige behandling af veterankøretøjer ved import fra lande uden for EU.

Den hidtidige praksis med at køretøjer ældre end 30 år automatisk blev betragtet som samlerobjekter, og dermed var fritaget for told og kun blev belastet med 5 % moms, er afskaffet. Det skyldes en kendelse fra EF-domstolen.

### Tidsgrænse for ikrafttræden

SKAT har erkendt, at den ændrede praksis vil være urimelig over for dem, der i forventning om beregning efter de hidtidige regler har købt en bil eller mc i f.eks. USA inden ændringerne blev indført, men ikke har fået køretøjet til landet inden.

Derfor vil SKAT benytte den hidtidige praksis (ingen told og 5 % moms) for alle køretøjer ældre end 30 år, der er købt og betalt til og med den 18/11 2009. Kun køretøjer, der er købt og betalt efter det tidspunkt, belastes med fuld told og moms.

### Baggrund

Afgørelsen fra EF-domstolen er fra 1998, og den har været fulgt i andre lande, f.eks. Tyskland, i nogle år, men ikke i Danmark – årsagen til disse forskelle landene imellem kender vi ikke.

Ændringen betyder, at veteranmotorkøretøjer (her: ældre end EU's grænse på 30 år) ved import til EU belastes med fuld told og moms af fakturapris + transportomkostninger.

Som nævnt i sidste nummer af VT betragtes motorkøretøjer kun som samlerobjekter, hvis de "illustrerer et væsentligt trin i menneskets udvikling eller belyser en periode i denne udvikling", og de skal desuden have egenskaber, der berettiger dem til at indgå i en samling. Desuden betragtes køretøjer, der – i øvrigt uanset alder – "bevisligt er anvendt ved en historisk begivenhed" som samlerobjekter. Måske vil en norskproduceret Think el-bil, der er benyttet ved klimatopmødet i København i december 2009, falde ind under denne definition?

Også deciderede væddeløbskøretøjer ældre end 30 år, der "har opnået betydelige resultater ved prestigefyldte nationale eller internationale motorvæddeløb" betragtes som

samlerobjekter og omfattes dermed af den lempede told- og momsberregning.

Bemærk i øvrigt, at EU's aldersgrænse for veterankøretøjer er 30 år, og at den gælder ved beregning af told og moms, mens den danske grænse på 35 år gælder ved beregning af registreringsafgift.

### Alternativ fremgangsmåde for told/moms af veteraner over 30 år

Der er måske en mulighed for at mildne følgerne af den ændrede praksis for beregning af told og moms, men kun for køretøjer over 35 år. Det er VT bekendt, at det som basis for beregning af told og moms i flere tilfælde er lykkedes at benytte SKATs egen værdiansættelse for registreringsafgift. Denne værdiansættelse kan for køretøjer over den danske grænse på 35 år meget vel være væsentligt lavere end købsprisen i udlandet.

Fremgangsmåden har været følgende: INDEN køretøjet told- og momsbehandledes, forevistes registreringsattesten (eller en kopi) for et af SKATs skattecentre med motorbeskatning, og man fik en foreløbig værdiansættelse efter den såkaldte 40 %-regel. Da der skulle betales told og moms af køretøjet, foreviste man SKATs egen værdiansættelse som grundlag for beregningen af told og moms, og man henvisste til, at fakturaprisen var uvedkommende - når SKAT selv havde fastsat en værdi som basis for beregning af én afgift (registreringsafgift), måtte den samme værdi gælde for beregning af alle andre afgifter – et givet køretøj kan jo ikke have flere forskellige værdier på et givet tidspunkt.

Svend Carstensen



# FIVA WORLD RALLY ITALIEN

16. - 26. september 2009



Af Preben Pedersen m.fl.

Gennem årene har vi deltaget i adskillige rallyer i FIVA-regi, herunder flere World Rallies, og stor var derfor vor glæde, da vi i efteråret 2008 erfarede, at ASI – Atomotoclub Storico Italiano – skulle arrangere World Rallyet i 2009. Erik Engberg Olsen og jeg skyndte os at tilmelde os.

Man havde valgt at bruge løbet Giro d'Italia fra 1901 som model – en rute på 1.650 kilometer udgående fra Torino, over Rom tilbage til Rimini for at slutte i Stresa ved Lago Maggiore. 9 dage med en enkelt hviledag i Rom. Vel egentlig ikke for noget at regne med vore ”moderne” biler, når man tager i betragtning hvad man havde af køretøjer i 1901. Dengang startede ca. 50 biler – og trods elendige veje gennemførte, hvis jeg husker rigtigt, 24. En enestående bedrift. Holdet denne gang bestod af 114 køretøjer, startende med en flot RR Silver Ghost fra 1923 og sluttende med en Lancia Beta Spider fra 1982. Her var man heller ikke fritaget for uheld og nedbrud, vor egen Bentley indbefattet, men herom senere.

Bekræftelsen på vor deltagelse kom ved en telefonopringning en lørdag formiddag i juni – 5 måneders ventetid (der havde blokeret for tilmelding til andre løb) var overstået. Jeg havde godt nok haft en samtale med præsidenten for ASI, Roberto Loi, der på messen i Essen bedyrede, at vi ikke skulle være bekymrede. Sammen med vore venner, Marianne og Erik, gik vi i gang med planlægningen af turen, der kom til at vare 17 dage – og blev en kæmpeoplevelse for os alle 4. Ved starten i Torino dukkede Peter Løvstrøm Sørensen



Ankomst til start i Torino.

og Otto Krogh også op – vi var således 4 danske DVK-medlemmer, der søgte udfordringer i det skønne Italien. 14 nationer var repræsenteret, heriblandt Chile med ikke mindre end 11 biler.

Efter 2500 kilometer på den italienske asfalt fandt vi ud af 4 nye regler: Hastighedsgrænser, spærreflader, dobbeltstre-

ger og promillegrænse på 0, er kun vejledende! Derfor havde vi også fra start et hold motorcykelbetjente med på vor færd. Og de nød det! Fræse langs med veteranbilerne og lette vejen for os ved at vinke alle de formastelige civilister ind til siden. Oplevelsen i Rom var helt fantastisk. Her var 20 betjente i gang. På turen ind til Rom blev vi stoppet på



Rolls-Royce Silver Ghost 1923.





motorvejen og samlet i hold på omkring 30-40 biler. Det gik egentlig nemt og smertefrit – men mandag morgen, da vi forlod Hotel Crown Plaza, stoppede man trafikken i begge retninger medens alle 114 køretøjer – eller dem der var tilbage i feltet – i samlet flok kørte ud fra hotellet. Italienerne tilkendegav deres utilfredshed ved at holde hornet i bund i lange perioder. For at komme væk fra det pulserende liv i Rom blev vi ledt til motorvejen mod Perugia. Her gjorde man kort proces – standsede al trafik totalt og gennede os ind på 3 rækker og så derudaf. At organisere synes vi ikke er italienernes stærke side, de snakker og snakker i en uendelighed i deres mobiltelefoner – og der sker ikke noget – men her virkede det! En anden ting, der bestemt også virkede til alles tilfredshed, var de røde pile der var opsat på hele ruten af Gian Mario for at vejlede os. 2500 stk. var det blevet til i alt – imponerende. Da jeg havde været på værksted 15 km. udenfor Siena, og hverken havde Bodil, ruteplan eller GPS'en med, lykkedes det mig uden problemer at køre ca. 150 km. Frem til frokoststedet via de røde pile. Her skulle vi have haft en flyopvisning ude over havet men den blev desværre aflyst ligesom carabinieriernes hesteopvisning i Rom blev det, da 6 italienske soldater netop var faldet i Afghanistan.

De lange dagsrejser på ca. 300 km. og den megen mad, 4 retter 2 gange om dagen på flotte og fine restauranter, gjorde at vi i Perugia ”pjækkede” fra det officielle program og gik i byen selv. Fik set den imponerende gamle bydel med bl.a. etruskerne byport, fandt en rigtig god restaurant, slap for 4 retter - og ikke mindst kom tidlig i seng.

Disse store FIVA-løb har det altid været spændende at deltage i, og dette var ingen undtagelse. Der bliver altså åbnet nogle døre, der ikke vil være tilgængelige for almindelige charterturister – f. eks. havde vi en imponerende middag i carabinieriernes officersmesse i Rom. Udsmykningen med italienske krystal-lamper i imponerende antal kunne tage pusten fra de fleste, og væggene var flot dekorerede med motiver af flotte heste og ryttere i fuld fart hen over ”stepperne”. I Pisa kørte vi igennem porten ind til området ved katedralen og tog



*Veteransporvogn transporterede deltagerne til og fra hotel.*



*Reparation af knækket udstødning.*



*Parkering i Perugia.*



*Bentley 1929, 1957 og 1926*



*Flotte biler i Baveno.*



*Selv politiet morede sig.*

opstilling – godt nok i regnvejr – foran det skæve tårn, medens vi blev beværtet med kage og champagne. I Verona opstilling foran arenaen og modtagelse på rådhuset. I Luca fik vi lov at køre på selve byvolden og havde et fantastisk vue over den gamle bydel. I mange byer vakte vi berettiget opsigt og fik gaver som rødvin, olivenolie, kager etc. I en by, San Venanzo, havde entusiastene opstillet deres flotte gamle traktorer. Jeg kunne blive ved, men vil lade billederne tale. Veteransporvogn i Torino og gamle Fiat bybusser i Villafranca de Verona blev brugt til vor transport fra parkering til hotel og retur. Hotellerne var fantastiske (de fleste) og vi fik som regel en kæmpeflot suite at overnatte i. Men for lidt tid.

Her mangler tre ting i denne beretning fra det flotte, skønne Italien. Uheldet for vor Bentley i Genua om lørdagen kunne ikke være mere uheldigt. Midt i et kedeligt industrikvarter knækkede afgangsrøret efter den midterste lyd-potte, som faldt ned på asfalten. Ikke det helt store problem troede vi, idet der jo var teknisk assistance med på løbet. Der ankom også relativt hurtigt den medfølgende mekaniker – med pressefolder i bukserne og små sko – og han konstaterede, at det problem kunne han ikke gøre noget ved. Den medfølgende autotransporter mente ikke han kunne have så stor en bil på ladet – og den af politiet tilkaldte bjergningsvogn havde kun en ”grill” og det går jo ikke med automatgear. Godt nok havde ASI sikret sig værkstedshjælp til de nødstedte biler, men havde ikke sikret sig, at de også holdt åbent i weekenden. Efter 3½ time hvor den medfølgende stab uafbrudt talte i telefon, opgav jeg – løftede bilen op på donkraften og kravlede ind under og fik bundet lyd-potten op med nogle kraftige strips, jeg havde med. Voila, så kørte vi igen, om end lidt støjende. Mandag morgen kom jeg på et lille værksted, som Lancia klubbens tidligere formand kendte – det var ikke ASI, der hjalp.

En anden kedelig ting vi som hold blev udsat for var, at en belgisk Mercedes Benz 300 SLR fra 1957 forsvandt fra den aflåste og videoovervågede parkeringskælder den sidste nat. Det burde ikke kunne ske – men det gjorde det.



FIVAs formand Horst Brünner og frue Gia besøgte os en søndag eftermiddag og aften og fortalte, at man qua videoen havde en begrundet mistanke – men om det en anden gang, vi vil ikke bringe løse rygter.

Til allersidst er kun at berette, at vi alle 4 fik nogle dages velfortjent afslapning på et lille hotel som vi kendte fra tidligere. Kun 1½ km. fra Hotel Regina Palace i Stresa. For fuldstændighedens skyld skal jeg også lige nævne, at vi tog biltoget fra Hamborg til Verona, og retur. Vi sparede derved os selv og bilerne for mange kilometer på landevejene. Peter Løvstrøm Sørensen kørte dog turen ad landevejen og tog via et Mustang-træf i Paris gennem Mont Blanc tunnelen til Italien. Hjem over San Bernadino passet – totalt 5.500 km over 3 uger.

Tekst og billeder: Preben Pedersen i samarbejde med Erik Engberg Olsen og Peter Løvstøm Sørensen.



*Peter Løvstrøms Mustang GTA 390 1967.*



*En italiensk Topolino klarede turen flot.*



*Preben Pedersen, Erik Engberg Olsen og Peter Løvstrøm Sørensen. Skjoldet befinder sig nu hos DVK i Nærum.*



*Den betagende bjergby Narni syd for Perugia.*



# Galleria STYLE & AUTO

Af Jørgen Lind

Vi var på køretur sammen med vores gode veninde i Friesland (NL) og havde lige besøgt det nye, særdeles utraditionelle Museum Belvédère i Heerenveen/Oranjewoud, hvor der var en udstilling af den spændende amerikanske kunstner Tim Brown, en særling og modernist, der på en naivistisk og humoristisk måde maler barndommens oplevelser og minder på gamle brædestykker o.lign.

I et lokalt blad havde jeg set en lille bitte annonce: Galleria Style & Auto, Schlachterdijk 9, NL-8501 ZA Joure.

Jeg oversatte det for mig selv til: Galleri med stil og biler - det lød lidt kryptisk, hvad var mon det for noget? Altså kørte vi videre over til den charmerende gamle by Joure, der under alle omstændigheder er værd at besøge.

Uden brug af gps fandt vi Schlachterdijk, men nr. 7 var det sidste hus i rækken på venstre side. Derefter var der kun skibe og både, som lå til kajs i havnekanalen. Men en venlig dame fortalte os så, at langt der henne ved den gamle fabrik fortsatte husnumrene med nr. 9, og - ganske rigtigt - der stod en gammel bil på pladsen foran, så det kunne kun være dér.

Firmaet Douwe Egberts, der er verdensberømt for kaffe og tobak, havde i mange år haft til huse i bygningerne, der ligger helt ud til kanalen. Firmaet er opkøbt af det amerikanske Sara Lee, der også ejer Merrild Kaffe, og denne fabrik var så blevet tilovers.

I oktober 2003 flyttede Jan Bruijn og Fransje Versloot ind i de spændende gamle fabrikslokaler med den store samling af gamle biler og andre aktiviteter og genstande fra det tidligere Automuseum Deventer, der ligger længere nede i Holland i provinsen Overijssel nær Appeldoorn.

Er Galleria Style & Auto så et galleri, et bilmuseum eller en brugt-bil-handel? JA, det er det! – et galleri med billedkunst, stilfulde, eksklusive gamle biler, dele, tilbehør og automobilia, alt af en meget høj standard.



Jan Bruijn med Stuts Bearcat 1917.

En del af samlingen er til salg, mens andet "kun" er til udstilling. Der er lagt stor vægt på bilernes design, og man kan nyde frembringelser af berømte karrosserifirmaer som Touring, Vignale, Pinin Farina, Vanden Plas, Henri Chapron, Letourneur & Marchand.

Perioden 1895–1965 er repræsenteret med berømte mærker som Rolls-Royce, Hispano Suiza, Bugatti, Alfa Romeo, Packard, Willys, Delahaye og Talbot Lago – for at nævne nogle af dem. Jeg så også mere sjældne og ukendte mærker som Corbin, Delaunay Belleville, Minerva, Stutz, Voisin – ja, nogle af modellerne har jeg aldrig før set i virkeligheden - men desuden var der mere kendte mærker som Bentley, FIAT, Ford, Peugeot og en lille BMW Isetta.

Alle bilerne er i en fantastisk fin stand, nogle med en passende patina, andre fremtræder nærmest som fabriksnye. De store, mørke rum danner perfekte rammer om de gamle biler. Imellem og omkring bilerne hang indrammede plakater og billeder på væggene, der er bildele og hele motorer, f.eks. stod der på en palle en meget gammel V8-motor, som jeg ikke kunne sætte navn på. Der er montere med spændende ting, i én af dem var udstillet en model af en type 57 SC-lignende Bugatti bilagt et maskinskrevet brev underskrevet af Jean Bugatti.

Salget af biler giver en løbende udskift-

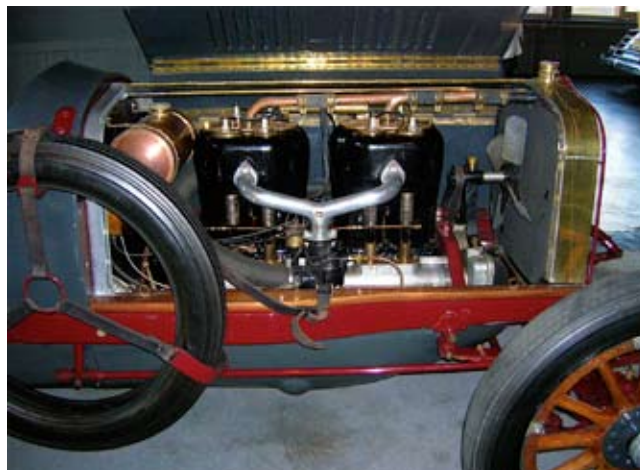
ning i samlingen. Der var ingen pris-skilte, og jeg turde slet ikke gætte på priserne. men det må være ret interessant at "kigge ind" jævnligt for at se, hvad der nu bydes på. For selv om jeg aldrig bliver køber, vil jeg gerne følge med i udbudet. Heldigvis kan man nøjes med at tjekke hjemmesiden: [www.style-e-auto.com](http://www.style-e-auto.com) - prøv det!

Kommissionssalg er også muligt, men naturligvis accepterer man jo ikke en hvilken-som-helst bil.

Et par gange om året sætter Galleria Style & Auto en særlig udstilling op med fokus på en bestemt designretning eller et bestemt designerfirmas arbejder.

Inde midt i den gamle bygning er der kontorer og fine biblioteker, som rummer Jan Bruijns særdeles omfattende private bog- og tidsskriftsamling, der efter aftale kan benyttes af de besøgende. Sideløbende er der salg af plakater, brochurer, bøger, tidsskrifter og andet automobilia, men ikke mindst kan man købe sjældne dele til sjældne biler. Mangler du lige et par urestaurerede, men meget fine originale Scintilla forlygter med beslag til din Bugatti type 46, 49 eller 50? Så fås de for kun 2.000 euro.

Ovenpå kontorerne var vistnok galleriet med billedkunst, men jeg var så optaget af at se og fotografere bilerne, motorerne og alt det andet, at jeg simpelthen ikke nåede derop for at se det.



Corbin 1910. Denne eller en tilsvarende deltog i Vanderbilt Cup 1. oktober 1910, hvor Corbin måtte udgå pga. en utæt pakning i kølersystemet. Løbet blev kørt på Long Island og var på 22 omgange à 12,540 miles – i alt 447½ km. Motoren er på 12.7 liter med 4 cylindre i to blokke.



Den uidentificerede V8 motor. Bemærk de to magneter.

Den karakteristiske kølerfigur på Voisin 1923. Der har faktisk været et par stykker af det mærke i Danmark dengang.



Bentley 1937 Vanden Plas sportstourer.

Delaugère & Clayette 4A 1904 har tidligere stået på Ålholm, hvor den fik det nuværende karrosseri. 4 cylindret på 6.2 liter, 45 hk. Lavspændings afbrivningstænding. Dobbelt kædetræk.

Jan Bruijn tager gerne imod besøgende, viser rundt og fortæller, men helst efter forudgående aftale.

Det var virkelig en oplevelse at se både biler og bygninger - selv damerne var meget optaget af det.

Er du interesseret i ædle biler og kommer du en dag til Holland, til Friesland, til Joure? – så skal du absolut tage ind og besøge Galleria Style & Auto i den gamle fabrik.

Inden vi forlod stedet, spurgte Jan Bruijn mig hvilken bil jeg fandt mest interessant? Det var svært at besvare, men den imponerende gamle amerikanske Corbin racer årgang 1910 vandt nok over den utroligt flotte Stutz Bearcat fra 1917, der holdt udenfor som blikfang.





## MONTE CARLO RALLY HISTORIQUE STARTER I TIVOLI

**Torsdag den 28. januar kl. 14 går den skandinaviske start på årets historiske Monte Carlo Rally fra Tivolis hovedindgang i København.**

Dansk Automobil Sports Union er vært. Det er 13. gang, den historiske udgave af det berømte rally køres, og 5. gang at den skandinaviske start foregår i København.

Kun bilmodeller, der har deltaget i de "rigtige" Monte Carlo rallyer kan tilmeldes, og det samlede antal er i år 340 køretøjer. Antallet af danske deltagere er det hidtil største, nemlig syv ekvipager. Af dem udgør de fem et landshold, som DASU mener har gode chancer. De største forventninger knytter sig til Lars Bækkelund og Arne Pagh, der kører FIAT 128 1972 coupe. De blev sidste år nr. 10 af 332 startende hold. De øvrige danske hold er Bent Mikkelsen og Jens Gandrup i Alfa Romeo 1750 GTV 1968, Henning Hjorth og



Roar Eriksen i Ford Escort RS 2000 1977, Peter Karlsen og Michael Munkholm Jensen i Alpine Renault A 110 1600S 1973. De har alle prøvet det før. Debutanter er Jeppe Jepsen og Preben Jepsen i Mini 1275 GT 1977, Mark Berg og Kore Berg i Porsche 911 Car-

rera 3.0 1976 og Danna Corke og Marie Louise Jensen i MGB 1970. Bækkelund og Pagh valgte sidste år at starte fra Torino, men denne gang bliver det fra København.

## Rekord i Kværkeby

Så slog vi vores egen rekord i antal deltagere til årets julefrokost – 95 forventningsfulde og glade mennesker mødte op til årets julebord. Den gamle rekord lød på 92 (sat sidste år). I år var der deltagere fra Jylland, Fyn, Lolland og det meste af Sjælland. Preben Boisen kunne oplyse, at det var 15. gang, der blev holdt julefrokost i Kværkeby og at de første år var deltagertallet omkring 50.

Julefrokosten var helt efter de gode gamle traditioner med alle de forventede retter – alt sammen lækkert og hjemmelavet og afsluttende med risalamande, kaffe og småkager.

Det er også en fast tradition, at der er en eller anden form for underholdning, når

Preben inviterer og det var også tilfældet i år. Pludselig sygdom var dog lige ved at spænde ben for indslaget. Den hyrede sanger havde fået halsbetændelse, men så er det jo godt og heldigt, at vi er selvforsynende. Vores egen Poul-Erik Højer, kgl. Operasanger, sprang til og sang for på julesalmen og gav senere et par solonumre til de fremmødtes store tilfredshed.

Vi ønsker alle et godt nytår.





# KØR TILBAGE TIL 1960

I sæsonen 2010 skruer Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Midtsjælland tiden tilbage til 1960. Bilen, vi drømte om dengang, var måske "Den Store Europæer" (Opel Kapitän P 2), Otto Brandenburg hittede med "What do you want to make those eyes at me for?", og det danske amatør-fodboldlandshold vandt sølv ved olympiaden i Rom.

På sporvogns-fronten fik Københavns sporveje leveret de første eksemplarer af den mest moderne sporvognstype, vi nåede at få herhjemme, som hurtigt fik kælenavnet "Frk. Düsseldorf". Sporvognenes sportsvogne! Og vi fik de første kvindelige sporvogns-konduktører, de såkaldte spordesser.

Sporvejsmuseets udstilling fortæller blandt andet om, hvilke indenrigs og udenrigs begivenheder der fik de store overskrifter, hvordan var forholdet mellem datidens lønninger og priser, hvordan var vore rejsevaner, hvordan var moden, hvad var der på menuen i de små hjem, og hvilke hits blev der lyttet og danset til i de godt to minutter, det tog pickuppen at bevæge sig hen over en vinyl-singleplade?

Sporvejsmuseet vil også gerne vise, hvordan bilerne, der var en del af gadebilledet dengang, så ud i størrelse 1:1. I den anledning vil museet meget gerne have besøg af ejere af biler, der er fra 1960 eller ældre, og som kunne ses på gader og stræder i selskab med sporvognene. Folkevogn 1200, Anglia'en med den usædvanlige indadhældende bagrude eller dens forgænger (101E), Opel Rekord, Hillman Minx, Renault Dauphine, Simca Ariane, Austin Partner/Morris Mini eller andre af de biler, der blev stadigt flere af på gader og stræder. Bentley og Rolls-Royce er dejlige biler, men måske ikke så repræsentative i denne sammenhæng. Motorcykler og scootere fra 1960 og tidligere er velkomne. Varevogne og enkelte lastvogne også.



Trafikken, som den tog sig ud i 1960 på Vesterbrogade i København ved krydset Hammerichsgade/Bernstorffsgade. Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm skruer tiden 50 år tilbage i sæsonen 2010. Illustration: Lennart Bydal.

## Sæsonens to vintage-motortræf på Sporvejsmuseet finder sted lørdage **19. juni 2010 og 31. juli 2010 med ankomst kl. 12.00.**

Der er plads til 30 køretøjer på museets forplads hver af de to nævnte dage. Der er gratis adgang for de 30 først tilmeldte køretøjers fører og passagerer og præmier for flotteste to- eller firehjulede køretøj og mest tidstypiske tøj på de ombordværende. Den kvindelige dommerkomité er fuldstændig ligeglad med selvbærende karrosserier, knastaksler og sideventilede motorer. Det er charmen, der tæller!

Skulle flere end 30 ejere af vintagekøretøjer få lyst til at besøge Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm de to nævnte lørdage, er de selvfølgelig meget velkomne, men så må de tage til takke med museets almindelige parkeringspladser og betale almindelig entré, lige som de ikke er med i museets lille charme-konkurrence. Deltagelsen er efter principet: først til mølle.

Sporvejsmuseets sæson 2010 begynder 24. april og slutter med udgangen af skolernes efterårsferie (uge 42). Åbningstiderne er lørdage kl. 13-17 (de to vintage-dage åbnes dog lidt tidligere, når deltagerne har fået anvist plads), søn- og helligdage kl. 10-17. I skolernes sommerferie desuden tirsdage, onsdage og torsdage 10-17. Der er gode muligheder for at spise medbragt mad ved borde/bænke både i det fri og under tag. Der er café-sporvogn ude i det grønne, hvor man kan købe kaffe og andre drikkevarer, men man må gerne have forsyninger med hjemmefra.

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm ligger ved Jystrup, omtrent midt mellem Roskilde og Ringsted. Tilmelding til Sporvejsmuseets pressesekretær Søren Palsbo, Sprogøvej 5, 4.tv., 2000 Frederiksberg, tlf. (bedst aften) 38 34 78 02. e-mail: spalsbo@gmail.com



# Restaurering af en Opel cabriolet fra 1933

Tekst og foto: Poul Suhr

I Veteran Tidende nr. 244 1996 skrev jeg om anskaffelsen af en urestaureret Opel cabriolet fra 1933 som jeg skulle i gang med at restaurere. Bilen havde stået ubenyttet og nogenlunde velbevaret i en vognport fra 1967 til 1990 på en landbrugsejendom på Sydlyn. Når den havnede i Horsens er det fordi min gode bekendt Knud Erik Sørensen fra Lund ved en tilfældighed fandt og købte bilen da han var på en anden anledning.



Som jeg fortalte i min artikel i VT nr. 244, har bilen en særlig betydning for mig idet den har kørt som brugsbil i min fødeby Rudme på Midtlyn, og at bilen og jeg er af samme årgang. Efter et par år fik jeg overtalt Knud Erik til at sælge bilen, som jeg så overtog da jeg fyldte 60 år i 1993.

Selv om bilen var intakt var den i så dårlig stand at det var nødvendigt med en gennemgribende restaurering. Jeg var blevet kontaktet af Danmarks Radio, der spurgte om jeg ville deltage i et tv-program der hed "Trafikmagasinet Køreklar", hvor man ville følge

restaureringen. Det sagde jeg ja til, under forudsætning af at jeg selv kunne bestemme hvor hurtigt det skulle gå. Vi fik lavet en aftale og jeg skulle så i gang med arbejdet. Fra tidligere restaureringsprojekter havde jeg erfaret hvor vigtigt det er med planlægning og opdeling i overskuelige opgaver.

Bilen er opbygget på en chassisramme med en 6-cylindret sideventilet motor, karrosseriet består af et træskelet beklædt med stålplader, indtræk og sæder var med mørkerødt okselæder. Alt blev demonteret og rubriceret. Under demonteringen blev der taget en masse

billeder og foretaget mange optegnelser.

Chassisrammen blev sandblæst og overfladebehandlet, alle pladedele blev også sandblæst således at det var muligt at få et overblik over hvad der skulle udbedres.

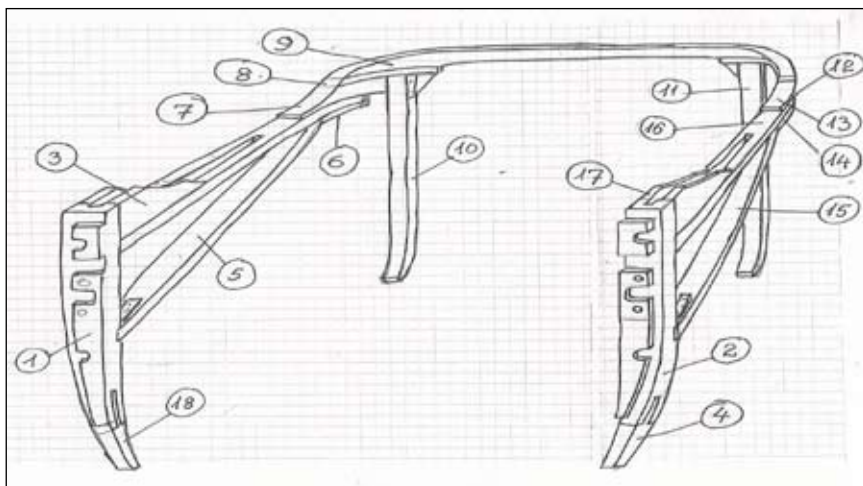
Motor og alle mekaniske dele blev rengjort og eftersat. Med bilen fulgte en servicebog, og ifølge den skulle motoren være blevet hovedrepareret i 1965, og det var nok rigtig for på indersiden af bagagekufferten sad der et klæbemærke fra firma Carl Christensen hvorpå der stod "Tilkøres". Det var et mærke som blev sat bag på biler for at gøre bagvedkørende bilister opmærksomme på at grunden til at man måske kørte lidt langsomt var at motoren var under tilkøring efter en hovedreparation.

Mange dele var så ringe at de måtte udskiftes, men det er jo lettere sagt end gjort, og flere dele måtte nyfremstilles. Jeg var indstillet på at fremstille så meget som muligt selv, men der er dog ting jeg valgte at få professionel hjælp til, som: lakering, indtræk og kaleche. Jeg begyndte derfor med karrosseri og skærme, således at det kunne sendes til henholdsvis maler og sadelmager medens jeg kunne arbejde med andre ting.









Træarbejde var uvant for mig. Jeg havde fundet noget godt tørt asketræ fra et nedlagt skaftefabrik på Fyn og anskaffet mig noget træbearbejdningsværktøj, en el-høvl og en overfræser var til stor hjælp. Træskelettet blev nøje optegnet og delene nummereret inden det hele blev adskilt, hvorefter stump for stump blev nyfremstillet, enkelte dele kunne godt bevares eller skarres med nyt træ. Det hele blev til slut samlet med beslag og skruer og tilpasset efter den optegnede opmåling.

Fra en erfaren karetmager har jeg senere forstået at det måske ikke var den bedste måde at gøre det på, det rigtige ville have været at tage en del ad gangen og tilpasse den i det bestående, det skulle give en mere præcis udformning, men resultatet blev alligevel hæderligt.

Pladearbejdet var ret omfattende idet der var rigtig meget rust, men det var jeg ikke så ked af, for jeg kan godt lide at svejse. Heldigvis var kølerhjælmen i god stand uden buler og kun med lidt rust.

Der blev brugt ca. 2,5 m<sup>2</sup> ny karrosseriplate inden det hele var udbedret. Jeg tilstræbte at bevare så meget som muligt af det originale, f.eks. skærkanter. Skærkasserne til reservehjulene var så ringe at de måtte nyfremstilles. På stumpemarkedet i Herning fandt jeg nogle motorcykelskærme der passede i diameter men desværre ikke i bredden, derfor måtte jeg have 2 til hver skærkasse, der så blev skåret til og sammensvejset, derefter var det kun at svejse nye sider i og tilpasse dem i skærmene.

Efter at alt svejsearbejde var udført blev karrosseripladerne skruet og sømmet til træskelettet, det hele blev derefter slebet, grovpartlet og grundmalet. Karrosseriet blev monteret på en til formålet fremstillet vogn, således at det let kunne flyttes efter behov, skærmene blev opspændt på et træstativ i samme position som den endelige placering i bilen. Det hele blev transporteret til maleren, der så kunne foretage den endelige slutbehandling medens der i fred og ro kunne arbejdes med andre opgaver. Jeg havde en aftale med maleren om at han kunne udføre arbejdet når det passede ind i hans øvrige opgaver, idet det ville være et stykke tid før jeg var klar med de øvrige ting der skulle

laves, og der gik det meste af et års tid før jeg fik de malede dele tilbage. Sammen med maleren havde vi fundet nogle gamle farvekort med originale Opel farver, karrosseriet blev malet i en dybt mørkeblå farve og skærmene blev malet sorte.

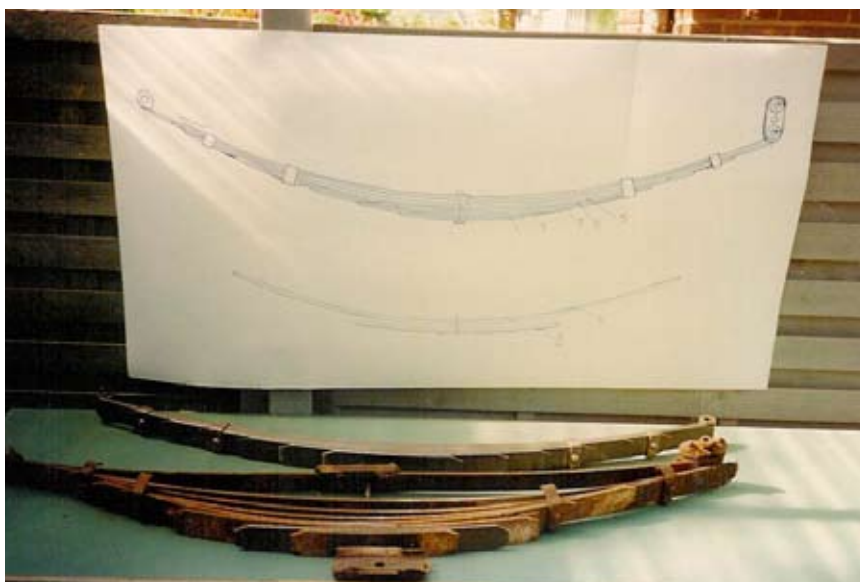
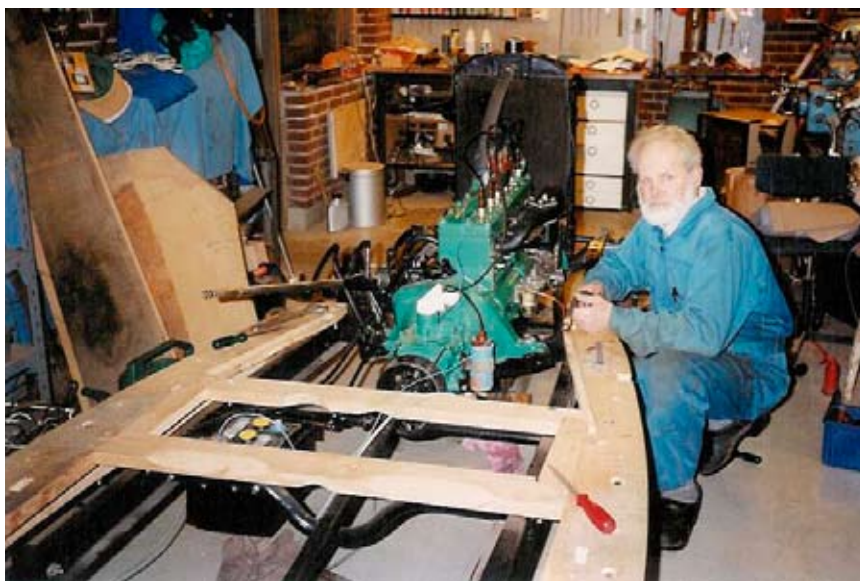
Medens tingene var hos maler blev alle dele til døre og kaleche gjort klar med slibning polering og forkromning. Det hele blev monteret i karrosseriet klar til at blive sendt til sadelmager. For at undgå at sende hele undervognen med, blev karrosseriet spændt op på en jernramme, der sikrede den samme position som hvis det havde været monteret på chassissrammen. Det hele blev anbragt på den vogn som blev anvendt hos maleren. Sammen med de gamle sæder, indtræk og kaleche blev det hele kørt til sadelmager, han kunne så i fred og ro arbejde med opgaven, også her gik der et års tid før det var tilbage igen.

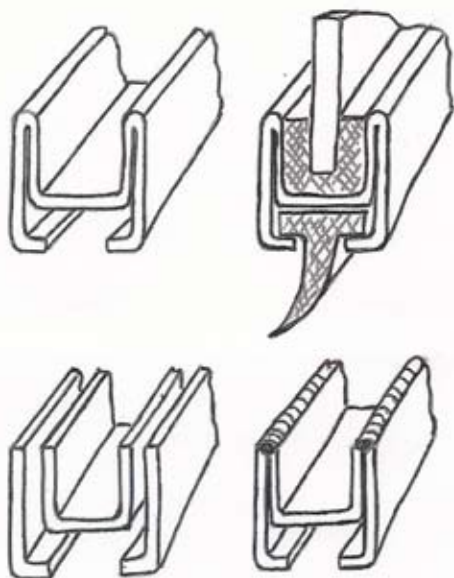
Efter reovering blev motor, styretøj, bremses og øvrige mekaniske dele monteret i chassissrammen. Benzintanken var både bulet og utæt, efter at have tætnet hullerne med svejsning skulle bulerne rettes ud, en bekendt havde fortalt mig, at det kunne man gøre med vand og alm. vandværkstryk, så det måtte prøves. Det var vigtigt at tanken ikke blev deform, et par træ endestykker og en lang skruetvinge skulle sikre længderetningen, og et par spændebånd skulle sikre mod udbuling. Tanken blev fyldt med vand og en slange blev tilsluttet en vandhane. Ganske rigtigt, da der blev åbnet for hanen rettede bulerne perfekt ud.

Bilens bladfedre blev adskilt og renses, enkelte blade var så tærede at de måtte udskiftes. Alle bladene blev derefter banket op til den korrekte form som fjedrene skal have i ubelastet tilstand.

Kølerkappe, hængsel for kølerhjul, frontruderamme, bærejern for kaleche, hjulkapsler og rat var så defekte at de måtte nyfremstilles.

Jeg forsøgte længe på at finde en ny kølerkappe, men uden held, jeg gik derfor selv i gang med at fremstille en. Fra den gamle kølerkappe kunne jeg fremstille skabeloner hvorefter der kunne klippes de nødvendige pladestykker, fem i alt,





der herefter skulle formes og sammensvejses. Jeg valgte 0,7 mm. karrosseriplade og benyttede gassvejsning. Jeg erfarede at det var meget vigtigt ikke at afbryde svejsningen undervejs, 3 gange måtte jeg kassere topdelen, men til sidst lykkedes det, og det endelige resultat blev rimelig godt.

Hængslet på toppen af kølerhjelmen var desværre revnet, jeg forsøgte at svejse det, men uden held, hvorfor der måtte fremstilles et nyt. Det var en vanskelig opgave da det både er faconformet og konisk. Det var nødvendigt at fremstille en række værktøjer for at kunne foretage en korrekt bukning, den sidste operation var formningen af selve hængselfunktionen, der måtte udføres med et specialværktøj der sikrede den korrekte position, værktøjet måtte skæres i stykker efter brug for at jeg kunne fjerne det fra hængslet.

Frontruderammen, der er oplukkelig, er fremstillet af et specialprofil, den ene side til ruden og den anden tætningsgummiliste. Det blev klaret ved at fremstille et U-profil og et L-profil og sammensvejsede dem så det kom til at fungere som det originale profil, derefter var det kun at forme og sammensvejsede det til en ramme i samme dimension som den gamle.

Bærejernene til kalechen var et andet problem, der måtte fremstilles nye, men heldigvis kunne hængslerne anvendes, problemet var at de både er ovale, koniske, krumme og fremstillet af rør. Jeg overvejede at fremstille dem af massivt jern, men opgav da de ville blive for tunge. De kunne selvfølgelig formvales på samme måde som forgaffler til cykler fremstilles, men det havde jeg ingen adgang til, jeg måtte finde på noget andet. Jeg valgte at gå ud fra et 25 mm rundt, sømløst rør med en godstykkelse på 2,0 mm. Jeg begyndte med at gøre det konisk ved at skære en kile i det afmålte rør og derefter presse det sammen, hvorved den koniske form blev opnået. For at opnå den ovale form blev der fremstillet en lære som passede med de indre mål i røret, med dette isat blev røret opvarmet og presset sammen, hvorved den ovale form blev opnået. Rørene blev herefter svejst sammen i opskæringen og formet i den korrekte krumning efter de gamle bærejern. For at opnå den korrekte form i rette mål blev der fremstillet en lære efter de gamle bærejern. Opspændt i denne lære blev de nye rør svejst til de bevarede hængsler.

Bilen er ikke monteret med de traditionelle Opel navkapsler, men derimod med en type hvor hjulmøtrikkerne er skjulte, de tilhørende kapsler var så ringe at der måtte fremstilles nye. Heldigvis kunne basisdelen stadig benyttes. Jeg fremstillede de ydre "pynteplader" ved at trykke dem op i en drejbænk, og valgte kobber som materiale, da det ved opvarmning og afkøling bliver blødt.

Først drejede jeg nogle træforme af egetræ ud fra de gamle kapsler, der så blev spændt op i drejbænken. Jeg forsøgte at trykke med et kugleleje og tryk fra drejbænkens funktioner, men det gik ikke idet der let blev skåret hul i pladen. I stedet fremstillede jeg en stang af egetræ og trykkede så med håndkraft, efter kraft gange arm-princippet. Undervejs blev materialet opvarmet og afkølet flere gange. Det yderste af pladen kunne trykkes omkring basisdelen således at der fremstod en komplet kapsel. Dækslet til hullet for starthåndsvinget i kølerkappen blev fremstillet på samme måde.

Der hører ret mange forkromede dele til bilen og jeg foretog selv det meste slibe- og polerarbejde, ikke kun for at spare penge men for at sikre at delene blev skånsomt behandlet.

Instrumentpanel og toplister på døre ville jeg gerne have malet med åring, men det er der efterhånden ikke så mange der kan. Ved en tilfældighed hørte vores nu afdøde mangeårige medlem Kurt Skov om mit ønske, han sagde at det kunne han da gøre og fik delene over og malede dem til et meget flot resultat.

Instrumentskiverne var ret medtagne og grimme. Det problem klarede Ole Callesen for mig, skiverne blev skannet ind på en computer, forstørret op og rensset, hvorefter de igen blev ført tilbage til den rette dimension. Herefter blev der fremstillet en film af skiverne. Metalbasispladerne blev nu slebet og nymalet i en passende farve hvorefter teksten blev overført med silketryk efter de fremstillede film til et meget flot resultat.

Bilen er forsynet med trærat, der desværre var i så dårlig forfatning at der måtte fremstilles en ny ring. Fra en møbelfa-

brik fik jeg anskaffet nogle finerplader i en passende farve, som blev skåret op i lange strimler, jeg husker ikke træsorten. Der blev fremstillet en jernring der passede til ratergerne. Omkring den ring blev finerstrimlerne spændt op og limet sammen lag for lag. Det hele tog nogle dage, idet hvert lag skal være af hærdet inden det næste limes op. Til sidst har man så en firkantet ring i den rette dimension, der herefter blev slebet rund med fordybninger på undersiden til håndgreb. Sluttelig blev ringen behandlet med klar lak og poleret så den blev behagelig at holde på.



Kaleche og indtræk blev udført af firma Vonge i Silkeborg, og efter ca. 1 års forløb blev karrosseriet med den monterede kaleche hentet hjem og monteret på chassisrammen.

Herefter forestod der et langvarigt monteringsarbejde med en masse småproblemer, det hele stod færdigt i foråret 2003.

Det sidste der manglede var stafferingerne, og jeg ønskede at det skulle være håndarbejde, men jeg opdagede at det er vanskeligt at finde nogen der mestrer denne færdighed. Der har tidligere været en fabrik der fremstillede cykler her i Horsens. Gennem firmaet fandt jeg frem til en person der havde stafferet cykler for mange år siden, han var nu ikke sikker på at han stadig kunne, men ville godt forsøge. Han fandt de gamle stafferingspensler frem og forsøgte på noget der ikke skulle bruges og det blev helt godt. Vi fandt så frem til en passende gul farve, og det tog ham ikke en time for at staffere hele bilen til et meget flot resultat.



I løbet af 2003 blev det klart at motoren ikke var i så god forfatning som jeg troede, den brugte lidt rigeligt med olie, og på vej hjem efter en tur til Sjælland gik der et plejstangsleje. Jeg valgte så at tage motoren ud og fik givet den en fuld hovedreparation hos Iversens Cylinderservice med nye lejer overalt. Herefter har det kun været ren fornøjelse.

Specifikationer – Opels model 1.8 Liter, senere ofte kaldet P6, blev fremstillet fra januar 1931 til november 1933 i en mængde karrosseriformer, for en stor del magen til dem på den samti-



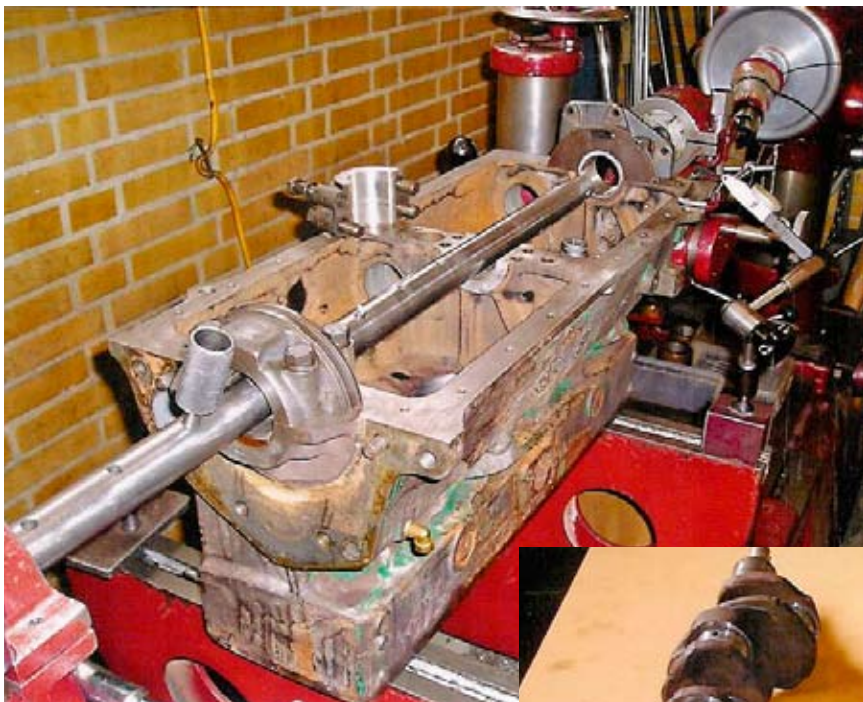


ge mindre, 4-cylindrede 1.2 Liter – der ofte er kaldt P4, en typebetegnelse der retteligt hører til en senere model. Der blev lavet 16.000 Serie 18 B, omkring 6.700 Serie 18 C, omkring 600 Serie 98 C Regent, ca. 6.200 Serie 18 N og omkring 2.800 Serie 1833 Regent. Tilsammen cirka 32.300 biler, hvoraf 3.400 altså blev kaldt Regent. Forskellen synes mest at have ligget i udstyrelsen, i 1933 også i en bagkarrosse, der udgjorde en blid overgang til de senere modeller 1.3 Liter og Six, der igen blev til den topventilede Super Six.

Motoren er en sideventilet 6-cylindret på 1.790 cc, med boring 65 mm og slaglængde 90 mm. 3 hovedlejer. 32-33 bremsehæster ved 3.200 omdrejninger. De første årgange 3 gear frem, til sidst 4 på ZF licens. 6 volt elektrisk udstyr. Halvelliptiske fjedre for og bag, styretøj med snekke.

Tophastighed 80-90 km/t.

Poul Suhrs er type 18 N med fire gear frem og XB ved chassissnummeret betyder at den er samlet i København.

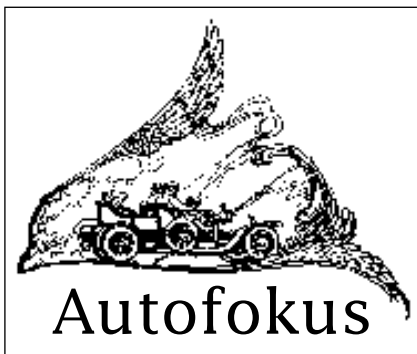












### Volvo anerkender Pelle Petterson

De fleste har altid vidst det, men Volvo har altid benægtet det – indtil nu. Men for nylig bekræftede Volvo at det var Pelle Petterson, ellers mest kendt for sine yacht-design, der i virkeligheden tegnede Volvo P 1800. Det gik sådan til: Volvo-ledelsen gav konstruktøren Helmer Petterson i opdrag at stå i spidsen for udviklingen af en ny sportsvogn med et internationalt design og bygget af Volvos standardkomponenter. Helmer gik til Frua i Italien, som senere præsenterede fem forskellige forslag for Volvo-chefen Gunnar Engellau. Intetanende godkendte Engellau det forslag, som Helmers søn Pelle, som tilfældigvis arbejdede hos Frua, havde tegnet. Under sine designstudier ved Pratt Institute i New York havde Pelle øvet sig på en tænkt sportsvogn, længe før Volvo havde bestilt opgaven, og nu fik han mulighed for at realisere tanken. Engellau blev skrubbet, da han fandt ud af sagens rette sammenhæng, at det var en vanlig svensk pojke, der havde tegnet den bil, der skulle sælges med italiensk design. Han faldt dog til ro, indså potentialet og godkendte projektet, men Volvo valgte at benægte hvem formgiveren virkelig var. (Nostalgia 1/2010)

### Sat på porten

Den 30. marts 2009 blev Fritz Henderson udnævnt til ny topchef for GM efter at Det hvide hus havde tvunget den tidligere chef bort. En måned efter, den 27. april, bekendtgjorde GM planer om at nedlægge 21.000 arbejdspladser, opsigte et stort antal forhandlere, nedlægge mærket Pontiac og sætte Saturn, Hummer og Saab på salgslisten. Den 1. juni, altså igen en måned efter, går GM i planlagt betalingsstandsning og genopstår den 10. juli. Altså seks uger efter, i stærkt afmagret udgave som Det nye GM. Den 17. november kundgør GM et relativt mindre tab på 1,2 mia. dollar i tredje kvartal, i forhold til 6 mia. dollar kvartalet før, og meddeler samtidig at man vil påbegynde tilbagebetaling af de 50 mia. dollar, kon-

cernen lånte af staten. Fjorten dage efter, den 1. december, bliver Henderson, garvet GM veteran, hældt ud af GM's nuværende bestyrelsesformand, Ed Whitacre, en forhenværende direktør for telefonselskabet AT&T, som selv overtager rattet. (Time Magazine 14. december 2009). Årsagen er et forskelligt syn på koncernens fremtidige kurs, som det altid officielt hedder, når man ikke kan døje hinanden.

### 'Intetsigende' motorløb

Ivan Reedtz-Thott, den socialdemokratiske – jo, det er han – motorsportsbaron og ørkenkører (Paris-Dakar) står i morgen i spidsen for verdens første motocrossløb for elektriske konkurrencemotorcykler. Prisværdigt, men helt ærligt: Hvor meget publikumstække har motorløb uden motorlarm? (Information 12. dec.)

### Den bedste saloon nogensinde

Det er næsten ikke til at tro at Jaguar Mk1, der blev introduceret for 55 år siden, så tidløs i sin form og perfektioneret i den senere version, Mk2, med skivebremsere hele vejen rundt, bredere bagaksel og kraftige twin-cam seksere på op til 3,8 liter løb fra alt andet sammenligneligt i 1959. Selv den lille 2,4 liter var hurtigere end næsten alle andre af samtidens sports saloons. Sir William Lyons' talent lå i superb formgivning, som udstrålede klasse, sportsligt potentiale og kvalitet og kunne bygge dem profitabelt på stribe til en pris, der lå endog meget langt under, hvad relevante alternativer kostede. Det var en vindende formel og Lyons' rivaler faldt som fluer i 50'erne og efterlod Jaguar uden britiske samtidige i 60'ernes top 'blikdåse'-marked og Jaguar drog stor nytte heraf. (C&SC Januar 2010).

### - af en anden mening, og dog

En af Classic & Sports Car's faste kommentatorer, Martin Buckley, lod sig inspirere af ovennævnte forsidehistorie om Mk2, og skrev at han da kun havde haft problemer med Jaguar. Mindst ti havde han ejet over årene og mest af XJ typen. Alle var dårlige! "Jeg kigger ofte i bilmagasiner fra 70'erne og læser historier om at en XJ12 var en bedre bil end en Rolls-Royce eller Mercedes, men ingen Jaguar har nogensinde givet mig en vedvarende følelse af begejstring eller tiltro. Og dog, jeg må indrømme at den bedste bil, jeg nogensinde har kørt, er en XKSS, altså gadeversionen af D-Typen, og den af mine biler, jeg har holdt mest af overhovedet er min S-Type, Mk2'ens efter-

følger, som jeg fik af min far, men det var også min første bil."

### Verdensrally hinsidan

Den internationale organisation FIVA, som holder sammen på størstedelen af verdens veteranbilkubber, arrangerer hvert år et verdensrally i et af medlemslandene. I sommeren 2011 – altså om to år – er det Sveriges tur til at være værtsland. Arrangør bliver Automobilhistoriska Klubben med det svenske rigsforbund MHRF bag sig. Starten går i Göteborg den 23. juni 2011, hvilket er dagen efter 'midsommerafton', og rallyet varer i ti dage. Antallet er maksimeret til et hundrede deltagende biler, som udvælges blandt ansøgerne efter forskellige kriterier for at få en god blanding af biler fra forskellige lande, årgange og modeller. (Nostalgia 1/2010)

### De historiske køretøjers fælles hjemmeside

FBHVC, Federation of British Historic Vehicle Clubs, svarer til vores MhS, har lanceret en ny hjemmeside for at vise hvordan den moderne kommunikationsteknologi kan hjælpe 'gammelbilbevægelsen'. Hjemmesiden, [www.fbhvc.co.uk](http://www.fbhvc.co.uk), er bl.a. designet omkring en arrangementskalender, som tillader medlemsklubber kvit og frit at annoncere et, flere eller alle af deres arrangementer. Det er muligt at søge på et arrangement i et geografisk område af landet, på biltype eller på arrangementets art med det formål at skabe almen interesse i brede kredse og i sidste ende flere medlemmer, især blandt de unge, der bedst nås via de elektroniske medier. (C&SC, december 2009). FBHVC's nye medlemsklubsarrangementskalender er gabende tom, men man kunne da ønske for englænderne, at de får mere succes med den gode ide, dvs. at klubberne benytter sig deraf, end Motorhistorisk Samråd har fået med grundlæggende samme gode ide på [www.motorhistorie.dk](http://www.motorhistorie.dk)

### Ja, hvad ellers?

Landsretten har slået fast, at bilkøbere har krav på de ting, der står i bilannoncerens annoncer. (JP 2. dec.)

---

*Claus Frausing stillede skarpt på den automotiv verden.*



# KONKURRENCEN



Om jeg forstår det. Konkurrencen med dækmønstret troede jeg var nem, men der kom knap en håndfuld svar. Den i sidste blad med bagenden af en lille bil tror jeg har sat rekord – eller rekorden tangeres.

Og næsten alle de mange svar er rigtige. Flere indsendere giver udtømmende forklaringer på bilen, men vi lader lige Leif Gr. Thomsen få ordet, for ham kom billedet fra:

”Det er min egen fars lille Standard 8 fra 1953 på besøg hos familien i det nørrejyske. Vognen havde samme dimensioner som Standard 10, men der var skyderuder i dørene og adgang til bagagerummet via bagsædet. Reservehjulet var gemt bag klappen, der bærer nummerpladen. Standard 10 havde nedrullelige ruder og bagagerumsklap. Standard 10 kom til at hedde Vanguard Junior, en navneforandring, der skulle øge salget. Navnet Standard lød som ’noget almindeligt og allemandsagtigt’”.

Standards små efterkrigsmodeller skulle konkurrere med Morris og Austin, men havde svært ved det. Mærket var ikke særlig kendt i Danmark, skønt der var noget som hed Standard fra 1903 til 1961. Standard var også repræsenteret herhjemme i tredverne, men der blev ikke solgt mange. Mærkets motorer var dog ansete og blev brugt til meget. Det gjaldt efter krigen især den 4-cylindrede toliters motor der fandt vid udbredelse i Ferguson traktorerne – og som blandt andet også blev brugt i Standard

Vanguard og i Triumphs første sportsvogne efter krigen, TR 2.

Standards sidste 6-cylindrede motor kunne uden videre anvendes i Triumph 2000.

I 1945 overtog Standard Triumphs fabrik, og da Leyland i 1961 indlemmede Standard efter mærkets konkurs foretrak man at lade mærket hedde Triumph.

Motoren i Standard 8 var 4-cylindret og topventilet, oprindeligt på 803 cc med 28 hk, senere 948 med 36. Udstyrelsen var meget skrabet – de første havde ikke engang hjulkapsler – senere kunne Vanguard Junior købes med koblingsfrit gearskifte. Foruden som personbil kunne de små Standard fås som varevogn og pickup.

Efter et glemt mellemspil ved navn Pennant blev motoren på 948 cc i øvrigt brugt i den ganske anderledes Triumph Herald.

På det danske marked var Standard og Triumph efter krigen repræsenteret af Nordisk Diesel, der i øvrigt også kom til at handle med Studebaker, Willys (Jeep), SAAB og Vespa. De små Standard er blevet samlet på Nordisk Diesels fabrik i Københavns Sydhavn næsten lige overfor Fords.

På købstilladelse kostede den lille Standard ca. 10.000 kroner og på gaden noget over 13.000. For nogenlunde samme pris kunne man få Morris Minor og Austin A30 og for endnu mindre Citroën 2CV og Renault 4CV.

Blandt dem der har fyldt flest oplysning-

ger på besvarelsen er som så ofte Jens Petersen i Vejle og Finn Olsen i Brand, og de hæfter sig ligesom flere andre ved at bilen på billedet har Ermax blinklys under baglygterne og mener det tyder på at bilen har overlevet de fleste af sine slægtninge, da blinklys først blev obligatorisk midt i tresserne. De blev dog ganske almindelige allerede i begyndelsen af halvtredserne.

Erik Kiil oplyser, at køleremblemet til Standard blev fremstillet af Kibsgaards Metalvarefabrik på Slotsherrensvej 203 i Vanløse, der leverede emblemer til bilfabrikker i hele Vesteuropa, og ligeledes i 50’erne og 60’erne lavede vognemblemerne for både KDAK og FDM. Kiil ved også foruden at nummerpladens bogstav Æ betyder Tønder amt kan den stedfæstes temmelig præcist fordi nummerserien 3000 til 4999 var en af dem Sønderborg købstad var tildelt.

Kjeld Munkbøl og Steen Rasmussen har sendt brochurekopier, som vi også takker for.

Vinder er ved lodtrækning Steen Rasmussen i Køge, der bedes aftale sin præmie med klubkontoret.

...

Især i gamle dage stod et bilmærkes navn som oftest i køleremblemet. Men ikke altid, og fx ikke i det emblem vi gengiver her. Hvilket bilmærkes?

Husk at svar skal sendes til redaktionen, ikke til kontoret.

oer



## Invitation til DVK's & DVMC's medlemmer, maks. 30 pers.

Hos Teknologisk Institut tirsdag d. 2. feb. eller torsdag d. 25. feb. kl. 19.00

Mødestedet er på Ellemarksvej 8000, Århus C (sidevej til Kongsvangsallé). Ved den store glasindgang senest kl. 19.00 fordi indgangen bliver aflåst.

Konsulent Peter Kjær vil fortælle hvad Rapid Manufacturing & Prototyping er. Teknologisk Institut er samtidig vært til kaffe og kage.

R.M. er en metode til fremstilling af komplekse komponenter. Alt, simpelthen alt hvad der kan tegnes på en computer, kan i princippet også fremstilles i R.M.-maskinen, emnerne opbygges i maskinen ved at bygge lag på lag af det ønskede materiale, for eks. rustfrit stål, værktøjsstål, aluminium, titan, nylon- lignende og gummi-lignende materialer.

Altså kort fortalt, du kan bestille en kopi af din gamle karburator, topstykke, dørhåndtag, vandpumpe o s v. og få den tredimensionalt fotograferet eller tegnet, og derefter kan R.M. maskinen simpelthen kopiere og printe en ny del ud til dig. Tilmelding til Jens Rasmussen, Risskov. senest otte dage før d. 2. og 25. feb. til. 86 178 002



# Forårsløb 2010

Så er det tid til at tilmelde sig Industrimuseets Forårsløb, som i år køres den 6. juni.

Vi mødes kl. 9.00 på Industrimuseet, Gasvej 17-19, 8700 Horsens, hvor der venter os et veldækket morgenbord. Starten går kl. 10.30.

Vi kører som sædvanlig på små asfalterede veje og sætter kursen ud i det smukke danske landskab. Vi skal se en seværdighed, spise frokost et hyggeligt sted og som vi plejer afslutte dagen med eftermiddagskaffe og præmieuddeling.

Løbets længde er ca. 100 km. og det forventes afsluttet kl. 17.00.

Prisen for hele arrangementet, dog ekskl. drikkevarer, voksne kr. 275,00 og kr. 150,00 for børn op til 12 år.

Bindende tilmelding til Jens Høstrup, tlf. 75 66 58 98.

e-mail: [Jens-NSU@c.dk](mailto:Jens-NSU@c.dk). Deltagerbetaling konto: 3636 3664030055. Husk: Navn, telefon, antal deltagere og hvorfra i landet du/I kommer. Oplys ligeledes bil/mc, mærke og årgang.

OBS! Der er kun plads til maks. 50 køretøjer, så derfor tilmelding efter princippet: **Først til mølle.**

# Indbydelse

til træf

for historiske veterankøretøjer fra før 1920  
Rally Opus



I år er det 5 år siden vi afviklede 100-års mindeløbet for det første bi løb i Danmark, der gik fra Aalborg til København.

Det har vi ønsket at markere med et træf alene med deltagelse af køretøjer fremstillet før 1920. Når vi har valgt denne aldersgrænse er det ud fra et ønske om at kunne samles kun med de tidlige og herlige tekniske kulturværdier, og vise at de kan fungere.

Træffet bygger på køreoplevelse, natur og kulturoplevelse og ikke mindst socialt samvær.

Træffet finder sted den 2. – 4. juli 2010 i Østjylland med base på Hotel Opus i Horsens, hvor der findes aflåst indendørs parkering.

Nærmere orientering om program, deltagerpris og tilmelding fås ved henvendelse til

Poul Suhr

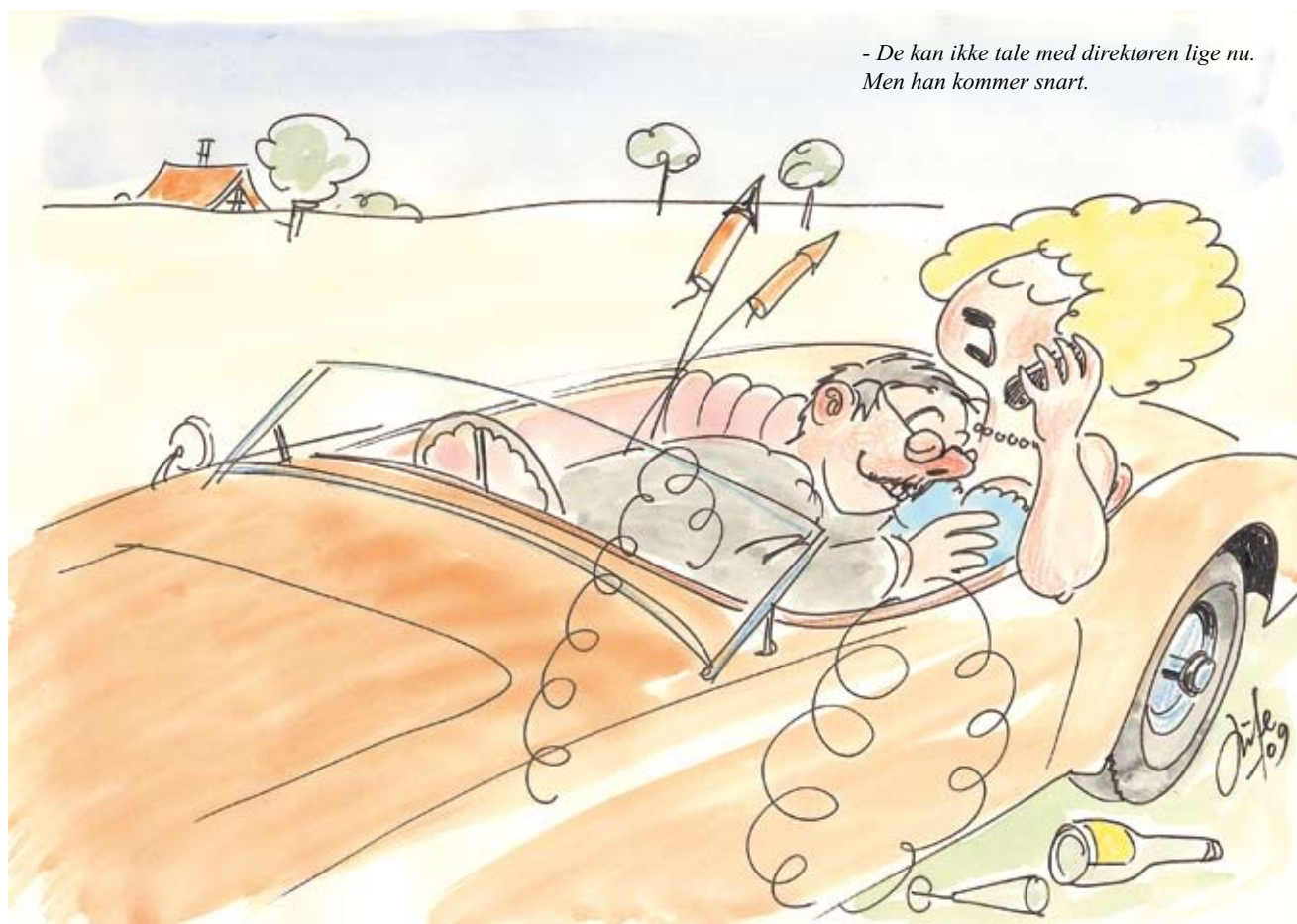
Grønningen 27 - DK 8700 Horsens

Telefon 7565 7836, E-mail: poulsuhr@stofanet.dk



HOTEL OPLUS  
HORSENS  
\*\*\*\*\*

Håber mange vil slutte op om arrangementet, vi vil gøre vores yderste for at gøre det til en uforglemmelig oplevelse.



- De kan ikke tale med direktøren lige nu.  
Men han kommer snart.



## Velkommen til nye medlemmer

Finn	Andersen	Kirstens Alle 6	2860 Søborg	31959495	Honda CB 400	1984
Carsten	Iversen	Gammel Mønt 17	1117 København K	3393 0141	Aston Martin V8	1978
Jesper Cort	Jensen	Ørbækvej 31, 02. th	7330 Brande	3121 2678	VW LT31	1981
Arne Tolver	Mortensen	Garboparken 32	4550 Asnæs	5965 0298	Volvo 544	1958
Kaj	Christensen	Villingerødvej 19	3120 Dronningmølle	4053 9424	Pontiac Trans Am	1984
Uffe	Gravenhorst	Hovmarksvej 49	2920 Charlottenlund	2670 2424	Citroën 26V	1985
Klaus Rossen	Lundegaard	Valhøjsallé 64B, 03. tv.	2610 Rødovre	2180 3230	Willys CJ3B	1953
Anders	Busch	Havreholmvej 19	3100 Hornbæk	4970 3105		
Henrik Mølgaard	Jensen	Esbern Snares Vej 50	7100 Vejle	7571 1778	Ford Mustang	1964
Simon Würtz	Madsen	Ådalvej 22	7300 Jelling	6016 9985	Volvo 142	1971
Svend	Hamann	Sølystvej 73	8600 Silkeborg	2966 3637		
Thomas	Skov	Bogensevej 8	5500 Middelfart	4073 6399	Pontiac Firebird	1967
Marcel	Salvini	Dyringparken 190	2660 Brøndby Strand	2670 9587		
Thomas	Hjorth	V. Heisesvej 19	3450 Allerød	2715 0784	Harley Davidson WL	1950
Anne Mette	Thelin	Brovænget 36	8250 Egå	2819 1990		

6.113 medlemmer i alt pr. 17-12-2009

## Fejl.fakta

Peter Hass mener at de Elektrolux reklamebiler der blev bygget i Tyskland var på Mercedes-Benz chassis af model 300, 320 eller 350, som blev bygget 1926-30. Peter begrundet det med at man kan se at de har artillerihjul med 10 eger som ikke er boltet på og derfor må være med stråler i navene. Hos Werner Oswald kan Peter ikke finde andre bilmodeller med den slags hjul. M-B type Nürnberg havde dem også, men med vingemøtrikker, så man netop kan se at det var med stråler.

...

Søren Lund gør opmærksom på at det kun er delvis rigtigt at motoren i Volvo 262 var en Renault-konstruktion. Den stammede fra Société Franco-Suedoise de Moteurs i Douvrain, og det var et fælles datterselskab for Renault og Peugeot. I forskellige størrelser blev motorerne foruden i Renault og Volvo brugt i Peugeot 504, 505, 604 og 605 og i Talbot, Citroën og DeLorean. Nogle Peugeot 505 var med 4-cylindrede Renault motorer. Og Renault 14 med Peugeot motor og gearkasse.

...

For en ordens skyld: Artiklen om de tyske mini-ubåde stammede fra Sønderjysk Månedsskrift nr. 5 2009. Kildehenvisningen til slut var derfor lidt misvisende.

...

På side 12 i sidste blad er det ikke fru, Hans Holtman har med i sin MG, men Rolf Engsig.



## Dansk Veteranbil Klub regaler

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

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

**Plymouth** 1933 med original registreringsattest sælges billig. Delvis skilt ad. Pris kr. 20.000.

Hother Christensen, tlf. 86995565  
hother@rosenholsnet.dk

**Volvo 444** 1958. Står org. i dueblå lak. Aldrig svejst i. Km 97.000. Nyt komplet indtræk. På sorte nr. Skal ses. Pris kr. 74.900.

Nicolai Bjerg Mogensen, tlf. 97384505  
heidi-nicolai@mogensen.mail.dk

**Sunbeam Alpine** 1960, Meget velholdt. Carnival Red. Motor kørt 8.000 km efter hovedreparation. Gearkasse, el-overgear og bagtøj repareret med nye lejer. Rustfrit stål understøtning. Bremses komplet nyrenoveret (skivebremses på forhjul). Elektronisk tændingssystem. Nye krom trådhjul. Komplet ny læderkabine. Ny kaleche. Hulrumsbehandlet. 8 år til syn. Pris kr. 125.000.

Erik From, tlf. 29669847  
erik.kef@webspeed.dk

**Chevrolet Standard** coach fra 1934, 6-cylindret 3,4l. Ny istandsat, ny kabine, nylakeret, alle tændingsdele skiftet på motor + pakninger, olie på motor + gearkasse og bagtøj skiftet, undervogn delvist lakeret/grundet og meget mere. Utrolig flot stand, kører rigtig godt i motoren. har altid kørt i DK. Original toldattest og registreringsattest medfølger + billeder af løbende renovering. Ring hvis spørgsmål eller interesse. Evt. bytte med nyere bil. Pris kr. 115.000.

Steffen Thiemer, tlf. 23654669  
steffenthiemer@hotmail.com

**Ford A Tudor** 1929. Mørkegrøn. Kører godt, lidt rust i skærme, ellers rimeligt pæn. Kan have lidt startbesvær. Forhandlingspris 60.000.

Steen Oettinger, Bjælkevej 58, 4660 St. Heddinge, tlf. 20193627  
steen.oettinger@hotmail.dk

## Dele til biler sælges

**MG** 1950-80, udsalg af reservedele til alle modeller fra Danmarks største lager af MG dele, både nye og brugte.

**Jaguar** 1950-80, Stort lager af brugte motordele og mange nye dele til alle XK motortyper, også 3 synkro gearkasser med og uden o/d.

Peter Mogensen, tlf. 25841240  
emammadk@tiscali.dk

**Scania Vabis?** Originalt rat i hvidt "elfenben" med hornkontakt. Pris kr. 1000.

Jørn Bang-Andersen, tlf. 40554950  
adm@trafikskolen.dk

Ny dele til **International Scout 4** ca.1972. Bl. a. stempler, stempelringe, hydrauliske ventilløftere, toppakning, kardanled, stænklapper. 800 kr.

Leif Dagsberg, Petersvej 21, 4600 Køge, tlf. 56663040

Dele til **Hillman, Commer Cob, Sunbeam Talbot og Simca.**

Per Mortensen, Saxovej 72, 5210 Odense NV, tlf. 22179665, ikke onsdag 17 til 20.

## Dele til biler købes

**Ford A** 1930, 60 hk Kölner motor købes. Stand underordnet, men helst køreklar. Andet tidstypisk tuningsudstyr til kölneren har også interesse.

Daniel Jeppe, tlf. 28740233  
daniel\_jeppe@hotmail.com

**Cadillac De Ville** 1962. Venstre topstykke komplet til motor 390 -1962.

Tommy Jensen, tlf. 51927545

## Diverse

**J. A. P.** benzinmotor – 1-cyl. 4-takt luftkølet 125 cc. Komplet og driftsklar. Årgang 1959. Kr. 750.

Tlf. 45814466 www.naturligstevis.dk

**Garage** med lift på 90 kvm, sælges 4 km fra Rådhuspladsen (Amager). Ydermere findes 40 kvm carport og 50 kvm værksted på grunden. Beboelsen 210 kvm, et dejligt funkishus i bedste kvarter, direkte på kastagnepladsen (Eberts Villaby). Pris kr. 5.995.000. Henvendelse Mogens Christensen tlf. 2328 2828 wheels@lite.dk

**P-plads** ledig. Lukket garage med el-port, tv-overvågning og støvsuger, tæt ved Bagsværd S-togsstation. Kr. 275 pr. måned til mc, 550 kr. til bil.

P-Kældereren Bagsværd Torv, tlf. 29611799.

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





### TIL SALG



#### **BUICK REGAL CENTURY 5.7 AUT. 1979**

Sølvmetallic coupe, 8-cyl, kun 135.000 km på 30 år. Servostyring, el-ruder, sofasæder til 2+3 pers. Radio og cd-afspiller, nysynet 9/09. Benzin. Pæn og original stand med minimal rust. Vægtafgift 2.460 halvårlig. Kører godt og med hurtig acceleration. Ikke renoveret dansk bil med 3 ejere. Billeder kan mailles og kan beses i København. Priside kr. 65.000 kr.

Henrik Schouw, tlf. 40280944  
hschouw@tiscali.dk

### TIL SALG



#### **MERCEDES-BENZ 220 1952**

6-cyl. meget sjælden model med stort foldetag, kun kørt 5.000 km siden prof. restaurering. En meget fin og velkørende veteranbil.

Pris kr. 225.000  
Erik Kjær, tlf. 86220942  
egaaerik@privat.dk

### TIL SALG



#### **LLOYD ARABELLA**

Jaroslav Král, Pribyslav, Tjekkiet  
lloydarabella@seznam.cz

### TIL SALG



#### **ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW 1973/74**

Hvid, i god stand, kørt som limousine, men på fuld afgift. Veteranstatus med lav forsikring og vægtafgift.

Sælges for kr. 225.000.  
Tlf. 20407240  
niels@limousinen.dk

### Garager udlejes

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

Henv.: Chanis 55 711 612

### P-PLADSER TIL VETERANBILER UDLEJES I 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 båse 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



Alfa Romeo Automobiliismo Storico, Milano



www.classicmotorshow.de  
Info +49 (0)421 35 05 525 - Åbningstider: Daglig kl. 9 - kl.18



# Tå med til

## 9.- 11. april



Verdens største oldtimershow hvor over 165.000 fra hele verden lader turen gå til Essen og dens 2500 oldtimere samt de mere end 1000 udstillere fra 15 lande der tilbyder en bred vifte af alt til hele veteranfolket

Tå med på en forrygende forlænget weekend til Techno Classica i Essen og få syn for sagen på det 11 hektar store indendørs udstillingsareal med alt hvad hjertet kan begære. Fra de skønneste køretøjer over modeller og litteratur til et kæmpe stumpemarket. Ned og hjemturen foregår i næsten ny luksusbus med ekstra god benplads og ekstra brede sæder. -En tur hvor det sociale er sat i højsædet, og hvor der er rig mulighed for en go "faglig" sludder om det vi går og interesserer os for.



Vi starter opsamlingen i Skave ved Holstebro fredag d. 9. april kl. 10.00 og samler op i: Viborg, Randers, Skanderborg, Århus/Tilst, DTC-Vejle, Kolding og Rødekro. Mulighed for tilslutningstog fra Sjælland til Kolding.

Turen går fredag til et moderne hotel i Gelsenkirchen. Lørdag morgen køres der til messecentret så vi er der når der åbnes, og hvor vi bliver til lukketid hvorefter vi tager ud og får et godt solidt aftensmåltid inden vi igen kører tilbage til hotellet. Søndag morgen går turen igen til messecentret indtil kl. 15 hvor vi forlader showet for at drage hjemad.

**Pris fra Jylland: kr. 1750,-**

Enk. værelsestillæg kr. 295,- (beorænsset antal enk. værelser)

**Incl. i prisen er:**

Bustransport i luksusbus  
Fri kaffe i bussen  
Aftensmad lørdag  
Adgangsbillet begge dage  
2 Overnatninger på hotel i dobb.værelse incl. morgenmad,  
Moms, dansk og tysk afgift samt bidrag til rejsegarantifonden.

**Du skal selv betale:**

Drikkevarer udover kaffe i bussen og hvad du i øvrigt fortærer på turen.



**Reserver din plads senest den 5. marts:**

# Veteran Posten

Søvejen 1 • 6500 Vojens

Tlf.: 7640 0014 • Fax: 7640 0086

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

**Et stævnemøde for alle som elsker klassiske køretøjer!**



## Kørejakker til sportsvognen

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

Kørehjelme kr. 350.-

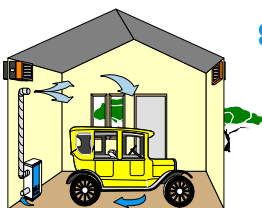
NYHED:

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

## Birger Overgaard

Skovvej 18, 9560 Hadsund  
Tlf. 98 58 30 75

## Sorptionsaffugtning af garager



- ♦ Forhindrer rustdannelse
- ♦ Forhindrer fugtskader på interiør og elektronik
- ♦ Opvarmning unødvendig
- ♦ Besparelse på 75% i forhold til opvarmning

**Munters**  
- specialister i affugtning

Tlf.: 4495 3355 • [www.munters.dk](http://www.munters.dk)



# Bilmesse

10. APRIL 2010  
VETERAN • KLASSISK • VINTAGE  
... ikke kun for biler  
FREDERIKSBORGCENTRET  
I HILLERØD



[www.bilmesse.dk](http://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](http://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 for 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!



## Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter og campingvogne.

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

E-forsikringer – [www.e-forsikringer.dk](http://www.e-forsikringer.dk)  
– står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegnning.

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

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

*Vi glæder os til at tegne din forsikring.*

### Priseksempler (2010):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 751 kr. inkl. vejhjælp
Veteranbil årgang 1973	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 938 kr. inkl. vejhjælp
Veteranbil årgang 1984	Værdi 185.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 2.819 kr. inkl. vejhjælp

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



Udgiveradresseret  
maskinel magasinpost  
ID nr. 42123



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

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