

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



54. årgang - februar 2010 - VT nummer 404



Dino 246 GT.

Retningslinjer for indbydelser til løb & arrangementer

Et DVK-løb er et løb, som arrangeres af DVK's bestyrelse eller medlemmer af DVK i overensstemmelse med disse retningslinjer.

DVK's medlemmer kan deltage i løbet, så længe der er plads, lige som det kan aftales at enkelte ikke-medlemmer kan deltage.

Bestyrelsen kan tillade, at et DVK-løb kan udskrives for en nærmere begrænset gruppe af DVK-medlemmer.

Alle DVK-løb optages i Veteran Tidendes aktivitetskalender med følgende informationer:

Løbets betegnelse, dato, klokkeslæt, sted, kontaktperson, telefonnummer, mailadresse, tilmeldingsfrist.

Andre løb og arrangementer kan optages i aktivitetskalenderen efter bestyrelsens skøn.

Indbydelser til DVK-løb skal senest en måned før løbet afholdes optages i Veteran Tidende maks. ½ side (bredde 17 cm, højde 12 cm), eller som 1/4-side (bredde 8 cm, højde 12 cm).

Hvis der i indbydelsen er informationer, der ikke er plads til i Veteran Tidende, kan en mere indholdsrig indbydelse sendes til kontoret i Nærum, som lægger den på DVK's hjemmeside, maks. en A4-side.

Indbydelse og tilmeldingsblanket til DVK-løb skal være forsynet med DVK's bomærke .

Tilsvarende kan indbydelser til andre løb optages gratis i Veteran Tidende efter bestyrelsens skøn.

DVK's bestyrelse kan aftale at arrangere løb i samarbejde med andre klubber og/eller organisationer.

DVK's bestyrelse kan efter ansøgning yde økonomisk tilskud til DVK-løb.

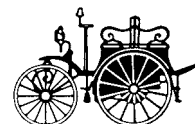
Løbsarrangøren for løb med tilskud fra DVK skal sørge for

- At der efter løbet sendes en omtale på mindst ½ side til Veteran Tidende inkl. mindst ét billede fra løbet.
- At der til DVK sendes en liste over dem som deltog i løbet.

Bestyrelsen januar 2010.

Indhold

Fra bestyrelsen	3
Aktivitets- og mødekalender	4
fejl.fakta	5
Forårsmesser	5
Tag med til Classic Days Schloss Dyck	5
Klubaktiviteter	6
Dino 246GT	8
Fremstilling af kølerkappe	14
Prøvekørsel af Mercedes 170 S	16
Ting fra en svunden tid	18
At få kørekort i 1932	22
Autofokus	24
Konkurrencen	25
Læserbrev	26
Nissebil hos DVK-medlem	26
Ny plakat	27
Mere BP-løb	27
Boganmeldelse	28
Rally Monte-Carlo Historique	30
Nyhedsbrev MhS	32
Læserbrev	32
Lysbilleder i Kværkeby	33
Invitationer	33
Køb salg	36





Møder

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.

Tirsdag 23. Klippinge. Ole Poulsen om CHGP 2009.

Onsdag 24. Amager. Klubmøde kl. 19.

Torsdag 25. Morris-møde. Morris-møde kl. 19 hos Steen Haselmann, Hammerbakken 6, 3460 Birkerød.

Torsdag 25. Ristrup. Møde på Teknologisk Institut. Overtegnet.

Marts

Tirsdag 2. Ristrup. Poul Suhr fortæller og viser billeder af restaureringen af Opel 1933.

Onsdag 3. Sæby. Besøg på Sommers Automobil Museum i Nærum. Kl. 18.30.

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.

Mandag 29. Vesterhede. Planlægning af sommerens træf og møder.

Onsdag 31. Amager. Klubmøde kl. 19.

April

Torsdag 1. Nærum. Aprilmødet flyttet til den 8. pga. påsken.

Onsdag 7. Sæby. Besøg hos Einar Solvang og hans nabo.

Torsdag 8. Børkop. Klubaften på Vandmøllen kl. 19.30.

Torsdag 8. Nærum. Afdøde stævnelæge Harpoths smalfilm fra billob omkring 1950.

Torsdag 8. Åbenrå. Klubaften.

Torsdag 15. Nærum. Cafeaften.

Tirsdag 20. Kværkeby. Kurt Lundin Larsen: Mit liv med British Leyland.

Torsdag 22. Morris-møde. Morris-møde kl. 19 hos Lennart Poggenborg, Granvej 5, Sørup, 3480 Fredensborg.

Mandag 26. Vesterhede. Klubaften, hvis godt vejr kom i gamle køretøjer.

Maj

Onsdag 5. Sæby. Forårskøretur fra Vestsjællands Bilmuseum.

Torsdag 6. Børkop. Klubmøde - bemærk rykket pga. Kr. Himmelfartsdag.

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

Onsdag 2. Sæby. Pga. Klassisk Køredag tre dage senere - intet klubmøde.

Lørdag 5. Kværkeby. Klassisk Køredag.

Lørdag 5. Sæby. Klassisk Køredag.

Torsdag 10. Børkop. Måske besøg på mødested Åbenrå.

Torsdag 10. Åbenrå. Klubaften.

Tirsdag 15. Kværkeby. Aftentur kl. 19.

Juli

Onsdag 7. Sæby. Ferielukket.

Torsdag 8. Åbenrå. Tur ud i det blå - hvis vejret er til det.

Tirsdag 20. Kværkeby. Intet møde - sommerferie.

August

Onsdag 4. Sæby. Vi planlægger næste sæson.

Torsdag 12. Åbenrå. Grillaften.

September

Torsdag 9. Åbenrå. Klubaften.

Fredag 10. Sæby. Køretur til Jordbrugsteknisk Center ved Flakkebjerg.

Oktober

Torsdag 14. Åbenrå. Vinterklargøring.

November

Torsdag 11. Åbenrå. Året der gik i lyd og billeder.

December

Torsdag 9. Åbenrå. Julefrokost.

Løb og arrangementer

Februar

Torsdag 25. Foredragsaften i Nærum. En aften med en af Danmarks flyvende vovehalse. Indbydelse VT januar 2010. Henvendelse: kimpolte@hotmail.com

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

Marts

Lørdag 27. Stumpemarked i Herning.

April

Lørdag 10. Bilmesse Frederiksborgcentret i Hillerød. Kontakt Steen Jørgensen, tlf. 7640 0014 www.bilmesse.dk

Lørdag 17. Veteranlastbiltræf kl. 10-16, Borgergade 43, 9620 Ålestrup Arr. og info. Henning Holm, tlf. 40568011.

Lørdag 24. Stumpe-, kræmmer- og loppemarked i Vesterhede. Stadeplads tlf. 23950721.

Søndag 25. Damptrømlklubben SWAPMEET foregår på Andelslandsbyen Nyvang www.andelslandsbyen.dk

Maj

Søndag 2. Karoline-træf. Info. Bob Hansen, tlf. 23236706.

Onsdag 5. Træf for mc og veteranbiler i Torskind Grusgrav.

Lørdag 8. Esbjerg Veteranløb. Vestjysk Motorveteran Klub. Tlf. 75164114 loesleder@vmklub.dk Indbyd. i VT 404.

Lørdag 8. Hestkræfter i Horsens. v/Pia Wilmer, tlf. 75624722 pia@cityhorsens.dk

Tirsdag 11. Havnetræf i Sønderjylland. Kl. 18.30 i Haderslev ved Havnegrillen.

Lørdag 15. -søndag 16. Hjallerup Motorhistorisk Træf 2010. Kontakt Hans Pedersen, tlf. 2984 8282 eller Flemming Spangsbo, tlf. 2641 7375.

Lørdag 15. -søndag 16. Hjallerup Stumpemarked & Motorhistorisk Træf. Overfor Hjallerup Museum, Algade 42, 9320 Hjallerup. Hans Pedersen, tlf. 29848282, Flemming Spangsbo, tlf. 26417375.

Søndag 16. Stumpemarked - Kong Museum. Kl. 9-16. Info. Hans Jensen, tlf. 55723738 - 20416925.

Onsdag 19. Aftentur i det fynske. Info senere.

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.

Søndag 30. Herregårdsturen Fyn. Indbyd. i april VT. Info Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051.

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.

Søndag 6. Karoline-træf. Info. Bob Hansen, tlf. 23236706.

Fredag 11. Optakt til Engländertræf i Løgumkloster.

Lørdag 12. Engländertræf i Løgumkloster. Tilmelding senest 8. juni til Bent Jessen, tlf. 74744483 - 51892758 englaender@forum.dk

Søndag 13. -lørdag 19. Kalø Convertible. Tag veteranbilen med på

højskole. www.europahøjskolen.dk/korte-kurser

Søndag 13. Stumpemarked. Kl. 10-17 ved Europæisk Automobilmuseum,

Fraugde-Kærbyvej 203, Fraugdekærby, 5220 Odense SØ. Tilmelding Per

Mortensen, tlf. 22179665.

Onsdag 16. Aftentur i det fynske. Info senere.

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

Juli

Fredag 2. -søndag 4. Køreselskabet indbyder til Rally Opus i Horsens. Info tlf. 75657836 poulsuhr@stofanet.dk

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

Søndag 4. Karoline-træf. Info. Bob Hansen tlf. 23236706.

Tirsdag 13. Havnetræf i Sønderjylland. I Haderslev kl. 18.30 ved

Havnegrillen.

Onsdag 21. Aftentur i det fynske. Info senere.

Torsdag 29. -lørdag 31. Ringkøbingløbet. 29/7 aftencruising. 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

Søndag 1. Karoline-træf. Info. Bob Hansen tlf. 23236706.

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

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

Lørdag 7. Ole Timer-turen i Odder. Indbydelse i VT april. Per T. Hansen, tlf. 86544595 pt@halshave.dk www.veteranlauget.balshave.dk

Lørdag 14. Munkebjergløbet 2010. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 fax 32540922 hans@geschwendtner.dk Indbydelse i VT april.

Søndag 15. Munkbjerg Hill-Climb 2010. Hans Geschwendtner, tlf. 32538470 fax 32540922 hans@geschwendtner.dk

Søndag 15. Passionistkøretur. Start på Åsebakken i Høsterkøb. Indbydelse i VT 408. Arendse og Leif Fortmeier.

Onsdag 18. Aftentur i det fynske. Info senere.

Lørdag 21. Arresø Løbet. Arr. Arne E. Pedersen, tlf. 47724187 ajeep@mail.dk

Tirsdag 24. Havnetræf i Sønderjylland. I Sønderborg kl. 18.30 foran Slottet.

September

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

Søndag 5. Karoline-træf. Info. Bob Hansen tlf. 23236706.

Onsdag 15. Aftentur i det fynske. Info senere.

Oktober

Søndag 3. Damptrømlklubben SWAPMEET foregår på Andelslandsbyen Nyvang www.andelslandsbyen.dk

Søndag 3. Karoline-træf. Info. Bob Hansen tlf. 23236706.

November

Lørdag 13. Stumpemarked i Herning.

fejl.fakta

Lars Karlshøj husker at konkurrencebilen i decemberbladet, Standard 8, blev præsenteret på biludstillingen i Forum i 1954 med 6-8 biler på en stor, buet bro. Karlshøj besøgte udstillingen sammen med andre mekanikerlærlinge. Han fortæller også at den første blev købt af en jagerpilot Winter i Karup.

...

Det var en fejl at vi anbragte Motorhistorisk Samråds mærke foroven på side 23 sidste gang. Som det også fremgik var teksten redaktionel og ikke fra MhS.

...

Til spørgsmålet om hvad man kalder væggen mellem kabine og motorrum skriver Erik Madsen, at i hans læretid 1962-65 hos GM-forhandleren i Roskilde kaldte den gamle værkfører den torpedopladsen.

...

Jens Bagge synes billedteksten forneden på side 9 sidst kunne forstås sådan at det var rosenbukettens torne, Susse Wold kastede til de startende. Det var rosenstilkene med blomster.

...

Efter BP-løbet Århus-København lavede Peer Lauritzen et stort antal forstørrelser af sine sorthvide billeder og gjorde meget ud af mørkekammerarbejdet.

Billederne blev sat i et album, og BP tilbød Peer ganske mange penge for det, men han beholdt det. Nu er det i DVK's arkiv sammen med farvebillederne og hvad Peer Lauritzen ellers har taget af billeder med motorkøretøjer.

FORÅRSMESSER

Så er det ved at være messetid igen.

Frederica Bilmesse og Brugtmarked

Weekenden den 27. og 28. februar er den trofaste og faste skare medhjælpere klar til at hygge og servere kaffe og hjemmebag til DVK-besøgende på Fredericia-messen. Messen falder så tidligt i år, at vi ikke vil bede folk om at komme med deres fine gamle biler/mc til udstillingen, i stedet for har vi fundet på noget nyt. Kom selv og se.

Biler i Bella

18. til 21. marts har vi fået stillet et stort område til rådighed når der holdes Biler i Bella i Bellacenteret. Der kommer biler/mc til udstilling og til salg på standen, et cafe-område hvor alle er velkomne til at kikke forbi og få en kop kaffe, etablerer vi også.

Herning Stumpemarked.

27. marts er DVK også at finde på Herning-messen med den faste skare fra mødestedet Spjald som arrangører og kaffebyggere.

Bilmesse i Hillerød.

10. april støtter vi selvfølgelig op om et nyt tiltag, nemlig Bilmesse i Frederiksborgcentret i Hillerød; der vil I også kunne finde en DVK-stand, tilsvarende den i Fredericia. Blot skal vi nu til at finde en fast skare der vil være med, så har du lyst, er det blot at give mig et kald eller en mail.

Bestyrelsen og den faste skare af trofaste hjælpere glæder sig til at se je, og få en sludder over en god kop kaffe.

Dorte Stadil



Classic Days Schloss Dyck

Min kone og jeg var så begejstrede for Classic Days Schloss Dyck, at vi har valgt at tage derned igen i år lørdag den 31. juli og søndag den 1. august. Men for ikke at gå glip af noget så afrejse fredag den 30. juli. www.schloss-dyck-classic-days.de/

Hvis der er andre DVK medlemmer, som har lyst til at tage derned, kan jeg forestille mig forskellige løsninger.

Man mødes og kører i de gamle køretøjer som 1 gruppe eller 2 Det samme, men fælleskørsel i flere moderne biler eller lejet minibus (afhængig af antal).

Man flyver derned (kun ca. kr.500,- retur fra København til Düsseldorf) og lejer et køretøj passende til antal deltagere Ønsker man selv at køre, er man selvfølgelig lige så velkommen til at spørge om råd.



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 24. februar og onsdag den 31. marts klubmøder.
Kaj Christensen, tlf. 40539401
kajc@c.dk
Thom Bang Pedersen, tlf. 28778543
thombang@mail.dk

BØRKOP VANDMØLLE

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. Vi får besøg på Vandmøllen af Steen Jørgensen, redaktør af VeteranPosten. Han vil fortælle og vise billeder fra tur til Goodwood Revival. Uden tvivl en spændende beretning.
8. april. Snakke- og bladaften på Vandmøllen.
6. maj. Klubmøde – bemærk rykket pga. Kr. Himmelfartsdag.
10. juni tænker vi på at besøge mødestedet i Åbenrå, dog er det endnu ikke aftalt.
Husk hustruer, kærester og gode venner er mere end velkomne til vores klubaftener.
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 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.

Tirsdag den 23. februar almindeligt klubmøde.

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

Venlig hilsen

Poul Henning Lauridsen,

tlf. 65962428.

ESBJERG

Klubmøde tredje torsdag hver måned. 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.

På novembermødet skulle Ole Poulsen have fortalt om sidste års grand prix i København, men han blev forhindret af arbejdsmæssige årsager, og i stedet så vi den dvd om Skoda-rejsen, der var planlagt til februar. På februarmødet tirsdag den 23. kommer så Ole Poulsen og fortæller.

Med hilsen Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

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

Tirsdag den 16. marts. Endnu ikke fastlagt, men vi arbejder på sagen.

Tirsdag den 20. april kl. 19 fortæller Kurt Lundin Larsen om sit 30-årige liv med British Leyland.

Tirsdag den 18. maj kl. 19 besøg af FIAT Mini Klub Sjælland, og vi skal hilse fra FIAT-folkene og sige at de glæder sig til at mødes med DVK-medlemmerne.

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.

Til januar mødet fik vi talstærkt besøg af skåningerne, som fortalte om alle de løb og arrangementer der kommer til at foregå i Skåne i løbet af sommeren. Nærmere oplysninger kan findes på hjemmesiden under løb i udlandet.

40 medlemmer kom til cafeaftenen og så filmen om Tucker, og tak til Leif Fortmeier for ideen og tak til Bogbussen for at låne os filmen.

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 på h.froberg@privat.dk

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

BEMÆRK at april mødet flyttes til 2. torsdag pga. påsken. Torsdag den 8. april vises en dvd med motorløb i halvtredserne. Det er afdøde stævnelæge Harald Harpøths 8 mm smalfilm fra Fangelbanen, Værløse flyveplads, Amager Travbane og Roskilde Ring og meget mere. Uden lyd, men med lidt orientering af et par gamle medlemmer, som har været med nogle af stederne.

Torsdag den 15. april cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30.

Fra maj til september bliver møderne uden noget specielt på programmet, da vi regner med godt vejr, så vi kan være ude og kigge biler og sparke dæk. Der vil stadig kunne købes varm mad den første torsdag i hver måned.

Venlig hilsen Dorte Stadil

ØSTJYLLAND - RISTRUP

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

Mødet på TI 25. februar er overtegnet. På marts mødet kommer Poul Suhr med 156 fotografier og fortæller om restaureringen af Opel 1933.

Med venlig hilsen

Robert Vestergård, tlf. 86224003

NORDJYLLAND - STENUM



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

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

Med venlig hilsen

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370 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

3. marts besøg i DVK's hovedkvarter i Nærum. Vi mødes der kl. 18.30. Kaffe og franskbrød med pålæg på klubbens regning. Øl og vand kan købes. Vi skal se museum og bibliotek med rundvisere. Fælles køretur ud og hjem, ring

sammen om evt. samkørsel. Evald Jensen, tlf. 59659321.

7. april - Besøg hos Einar Solvang og hans nabo Manse. Solvang har en samling tidlige Chevrolet. Sønderstrandvej 86, 4400 Kalundborg. Cuurt Plith tlf. 20296605.

5. maj. Forårskøretur fra Vestsjællands Bilmuseum. Vi mødes kl. 19 og kører 19.30. 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.

Det sidste par måneder er gået stille og roligt, men med lidt for megen sne, indkørslen har været lukket nogle gange. Men det bliver et travlt forår, klargøring af biler og motorcykler og oprydning til stumpemarkedet.

Mandag den 22. februar klubmøde.

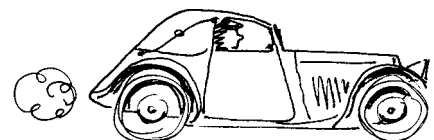
29. marts planlægning af sæsonens træf og møder.

24. april stumpe-, kræmmer- og loppe-marked. Gratis kaffe til alle. Ring om stadeplads.

26. april klubaften, kom i gamle køretøjer hvis det er godt vejr.

Glædelig jul og godt nytår

M. v. h.





Dino 246GT

Looks fast – even when standing still. Dino 'en er den Ferrari som Sergio Pininfarina er mest stolt over at have designet, og han var medvirkende til at Ferrari besluttede at lave denne første Ferrari gadebil med centermotor: "This car means something very special to me".

Af Anton Freiesleben

Min far lå på græsplænen om vinteren og reparerede Opel P1. Sådan en koblingsreparation i 12 graders frost betyder, at værktøjet med passende intervaller skal ind på radiatoren og varmes op, hvorved det igen er muligt at holde på det. Om sommeren var det rustreparationer, først på P1'eren og siden på Peugeot 404.

Perioden kalder jeg i bilreparations-sammenhæng "Mein Kampf", og den har bl.a. betydet, at jeg er totalt overfølsom over for korrosion, ligesom bilreparationer skal foregå i isoleret, opvarmet, muret garage. I min verden er bilreovering ensbetydende med total adskillelse, sandblæsning og zink-metallisering. *(Er der nogen der har erfaring med den "soda-blasting" der bl.a. tilbydes i England?)*. Jeg er godt klar over, at der måske er

tale om total "over kill", når vidunderet siden kun kører om sommeren og står i opvarmet garage, men belastningen fra barndommen betyder, at der ikke en nogen vej uden om. En Land Rover Serie 3 blev min første dagligdagsbil i 1979, og i 1983 suppleret med en Morgan fra 1969. Morgan'en fik hele turen og der kom ikke skyggen af rust i de 18 år jeg havde den. Min gode skolekammerat Tom Lauritzen havde i slut 80'erne fået



Helt til venstre: Far under Opel P1 - man kan fornemme temperaturen ved at se hvordan sneen hænger på bilen.

Fantastiske håndformede kant-til-kant opsvejste Dino- og Daytona-karrosser i venteposition uden for fabrikken i 1971.

en Aston Martin DB5 hjem fra England, så det lå i kortene, er jeg også før eller siden måtte igang med noget mere kompliceret – søge nye udfordringer som det kaldes i jobsammenhæng. Siden tv-serien "De uheldige helte" har Dino'en altid ligget og luret i mit baghoved, selvom jeg realistisk set betragtede den som helt uden for økonomisk rækkevidde. Alligevel lykkedes det i 1998 at få et eksemplar i stald; årgang 1971, venstrestyret, et liv i Lyon og kr. 368.000,-. Disse biler rustede i showroomet da karrosseriet ikke engang blev gundmalet på ikke synlige steder/bagsider. Men med de første 30 år i Sydfrankrig begrænsede rustskaderne sig til paneler, venstre dørplade og bageste nederste hjørner. Dyret var i hus.

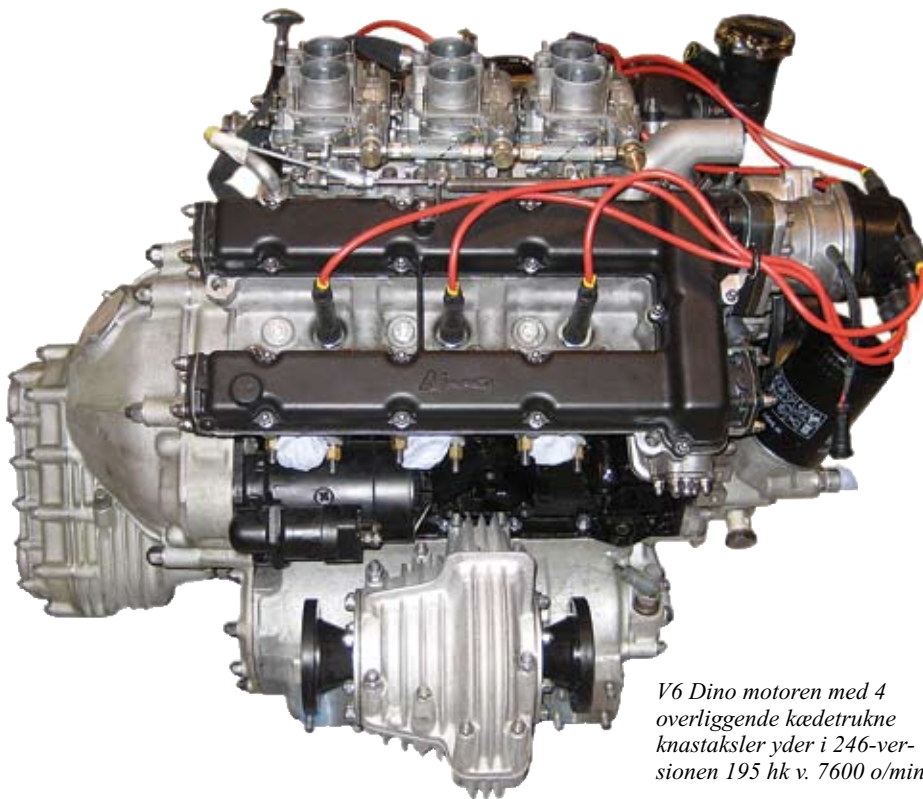


Motoren monteres på dette transmissionshus med gearkassen indbygget i sin egen halvdel med spærredifferentialen oven på.

Underdog

Der er flere teorier om hvorfor Dino'en aldrig havde Ferrari-emblemer. Den ene lyder at Enzo Ferrari ikke mente, at Ferrari skulle lægge navn til gadebiler med mindre en 12 cylindre, mens den anden handlede om, at Dino-betegnelsen var en tribut til hans søn Alfredo (kælenavn Dino) som, inden sønnens alt for tidlige død af muskelsvind som 24-årig, var delagtig i fremtagningen af V6 Dino-motoren. Det faktum at Enzo besøgte Dinos grav næsten daglig, og at Dinos personlige bil i årevis blev stående i Ferraris værksted præcis hvor sønnen sidst havde parkeret den, foranlediger en til at tro, at sidstnævnte teori var tungtvejende.

Underdog'en, som Dino'en af mange betragtes som, viste sig dog at blive særdeles populær, samtidig med, at det var Ferraris første gadebil med centermotor, den første Ferrari gadebil med tandstangsstyring, ligesom den havde nogle af Pininfarinas fantastiske designfinesser: Luftindtag der starter midt på dørene og en bagrude som der skal 8 hænder til at montere. Designløsninger der blev videreudviklet og anvendt på efterfølgende modeller. Køreegenskaberne var og er formidable, hvilket bedst bekræftes eksempelvis ved landevejskørsel i Bundeslandet mod syd, hvor man ikke møder vejbump og T-kryds for hver ottende kilometer. 100-110 km/t med jernbanen på den ene side og floden på den anden, gen-



V6 Dino motoren med 4 overliggende kædetrukne knastaksler yder i 246-versionen 195 hk v. 7600 o/min.

nem tunneler, en borg oppe til højre præcis som i et Märklin-katalog. Ind i tunnelen efter svinget, tredje gear og pedalen i bund ind til maskinen synger ved 7.600 o/min og så fjerde gear. Det lyder og føles fantastisk. Derfor er der heller ikke radio i bilen. Mange andre biler kan gå til 100 på 7 sekunder, men det handler også om "måden" det foregår på.

V6 Dino-motoren

Fem måneder efter Dinos død var V6'eren klar til en formel 2 racer ligeledes opkaldt efter sønnen, og det første løb var et mix af formel 1 og 2 i april 1957. I 50'erne var der i flere år problemer med at skaffe deltagere til formel 1, så der måtte også fokuseres på formel 2. Der blev siden lavet forskellige udførelser af V6 Dino-motoren, og i



Opsætning a la Stefano Boes, hvor hele karrosseriet kan drejes rundt til perfekt arbejdsposition.



Pladearbejde udført af Stefano Boes, Jyderup. Beskrivelse unødvendig.



Et delikat stadie når karrosseriet kommer retur fra maleren. Jeg var fristet til at vælge en skøn mild orange Dino-farve, men turde ikke hvis man skulle blive træt af den. Så det blev en sikker Rosso Chiaro som også sikrer match af originalt interieur.

1967 indførtes en ny regel om at formel 2-biler skulle have seriefremstillede produktionsmotorer, hvorfor der som minimum skulle fremstilles 500 motorer. Ferrari henvendte sig til Fiat, som indvilgede i at serieproducere motoren. Dette resulterede i Fiat Dino coupé- og spider-modellerne som anvendte motoren først i 2-liter version og senere som 2,4 liter. Parallelt hermed så Ferrari muligheden i at øge indtjeningen ved at fremtage en ny mindre Ferrari som kunne sælges i større mængder. Årsproduktionen af Ferrari gadebiler var kun 665 stk i 1966. Dino 206GT (2-liter version) blev præsenteret i Torino 1967 og i 1969 kom 246GT (2,4 l). Dino 246GT blev produceret frem til 1974. Motoren blev også anvendt i Lancia Stratos. Det er en 65 graders overkvadratisk V-motor, hvilket muliggør store ventiler og masser af omdrejninger. Desuden 4 overliggende knastakser og 3 dobbelte Weber-karburatorer. I Dino 246GT'en yder den 195 hk, men har med samme blok være oppe på 302 hk i Chris Amons Tasman-racer. Motor og gearkasse er som en sammenbygget enhed monteret på tværs i et helsvejt chassis af ovale profiler med rørgitter hvorpå det håndlavede karrosseri er kant til kant svejst hele vejen rundt. Skal en forskærm demonteres, foregår det altså med en vinkelsliber!

Renoveringen

Først opførelse af 57 m2 garage og parallelt renovering af kælderen for at bevare ægteskabets "tag og giv"-princip og så var vejen klar: Karrossen blev strippet totalt. Ned til Boes i Jyderup for svejsearbejde, sandblæsning og metalisering. Al dobbeltplade blev åbnet, sandblæst og metaliseret på bagsiderne og herefter lagt sammen igen. Parallelt hermed en afsindig jagt på dele, gulvtæppe i nøjagtig kontur/farve, gummilister, clips, isoleringsmaterialer og meget andet. Superformance i England og DinoParts i Middtyskland er specialiseret i Dino, hvilket er til ekstrem hjælp, da mange dele ikke kan leveres af Ferrari længere. F. eks. genfremstiller DinoParts via de oprindelige italienske underleverandører enheden med visker- og lys-betjeningsarme, hvilket er noget af en befrielse, når min enhed er fyldt med revner, sikkert som resultat af latinsk førertemperament fra 70'erne.



Nye lejer, bøsninger og støddæmpere, så køreegenskaberne kan gendannes.

Baghjulsophæng: Efter færdigmontering fik den en komplet hjulvinkeludmåling i Tyskland. Alle vinkler justeret med shims og dokumenteret med "før/efter"-udskrift.



Glasfibervæggen mellem motorrum og kabine blev påklæbet en blød ikke brændbar lydisolerende måtte og dernæst varmeskjoldsplade af materiale fra elektronikindustrien monteret med afstandsbøsninger. Ekstremt ringe varmeledning og selvslukkende materiale som samtidig er formfast og pænt. Det virker!



Det begynder at tage form og abstinenserne er på vej.



Minutiøst nyfremstillet ledningsnet med korrekte stik og kabeltilslutninger.

Instrumentpanel monteret med ny alcantara og en langvarig jagt på korrekt tæppe gav bonus.





Rustfri udstødning med særlig dæmpende indvendig coating så den typiske metalliske lyd elimineres. Systemet passede ikke, så det måtte en tur retur til Maranello sammen med det oprindelige system og blev modificeret i en rig til perfekt pasform.

Så vidt muligt blev de oprindelige dele genanvendt – f. eks. himlen som har let aftegning af tidligere ejers Gauloises-rygning i venstre bageste hjørne – det måtte simpelthen bevares. Nyt alcantare på instrumentpanelet – et festligt arbejde, da ét stor stykke skal klippes ud, syes og til slut limes på med kontaktklim – you only have one chance!. Nyfremstillet ledningsnet, stort set alle sliddele udskiftet/renoveret. Interieur holdt i originalt sort vinyl med røde tæpper, korrekt kantbånd og overflytning af de oprindelige fodhvilefelter. Til udskiftning af beskadiget beklædning lykkedes det at skaffe sort vinyl med den helt korrekte prægning. Dermed er det umuligt at se forskel på oprindeligt indtræk og fornyede stykker. Inder-skærme, torpedokasse, forreste reser-



Tyskland har veje som er som skabt til Dino-kørsel. Min gode ven Tom Lauritzen ser lykkelig ud, selv om han naturligvis er ovenud glad for sin DB5.

vedehjulsbrønd, bagagerum m.v. består at støbte glasfiberkasser som nittes på stålgritteret og efterfølgende forsegles i samlinger med glasfiber/polyester. Alt dette blev genmonteret efter præcis samme opskrift og konstruktionsprincip bevaret (læs inkl. rustfælder), men nu i galvaniseret plade suppleret med rustbeskyttelsesprodukt som anvendes i offshore olieudvindingsindustrien.

Motoren blev renoveret og gearkasse/differentiale adskilt/efterset. 90 % af alle karbureringsproblemer siges tændingen at være skyld i, så jeg lod de to sæt platin'er erstatte med kontaktløs transistor-tænding. Desuden nyder vi jo nu godt af moderne materialer, så nye ventiler og sæder tillader blyfri benzin. På mikset motorvej/landevej-langtur

går den 9 km/l, hvilket er langt bedre end jeg forventede og tilskrives veljusterede karburatorer og perfekt tænding. Målingen fandt sted på vej hjem fra SPA-Francorchamp, som på passende udvalgt strækning inkluderede 214 km/t. Retningsstabil, skøn lyd, jubel fra børn og mænd mixet med forundrende blikke fra flere kvindelige medtrafikanter. Den er opgivet til 238 km/t, men ved sådanne hastigheder begynder tankerne at fare gennem hovedet, specielt når det foregår i en 38 år gammel bil.

Skulle nogen have spørgsmål, kommentarer eller have/give tips, er de meget velkomne til at kontakte mig (anton.freiesleben@hotmail.com). Mange af de leverandører jeg anvendte, kan varmt anbefales.



Anton Freiesleben



Obligatorisk med sideruden lidt åben for at kunne nyde lyden 100 %. Den stejle hest hører ikke til på en Dino, men når man nu har drømt om at køre med sådan en på forskærmen en dag...



Fremstilling af kølerkappe

Af Poul Suhr

I forbindelse med restaurering af min Opel 1933 måtte jeg konstatere at den eksisterende kølerkappe var så tæret at det ikke var muligt at genbruge den som den var.

Jeg forsøgte at redde den ved at svejse nye stykker ind der hvor den var ringest, men det duede ikke. Jeg søgte så i lang tid efter en anden som var i bedre stand, men uden held. Under et klubmøde på Ristrup talte jeg med Laurits Lauritzen fra Klejtrup Autoservice, der jo har megen erfaring med restaurering af veteranbiler, og han sagde at sådan en fremstiller man da bare selv, uden at fortælle hvordan. Jeg gik så og tænkte nærmere over hvordan man kunne gøre det, idet den jo har en ret kompliceret form.

Jeg besluttede mig for at prøve om det var muligt at svejse den op af flere pladestykker, jeg havde jo den gamle som



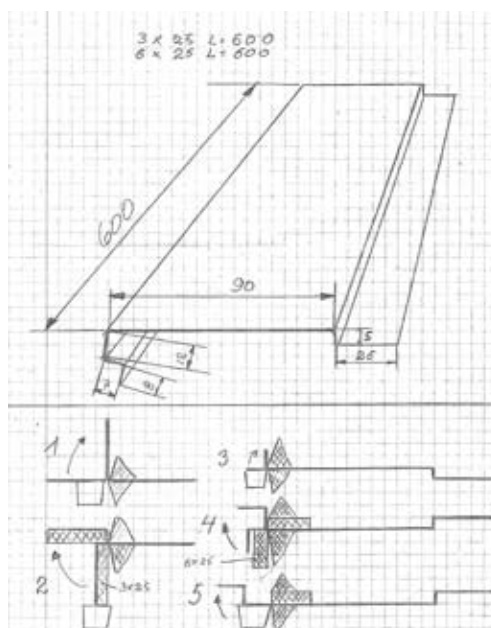
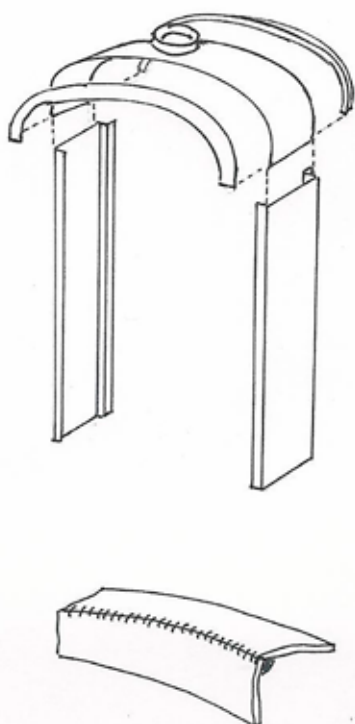
Det færdige resultat.

Den gamle tærede kølerkappe inden demontering.



model. Jeg delte den først op i 3 dele, en overdel og 2 sidestykker. Overdelen blev herefter delt op i 3 dele, et forstykke, en topdel og et bagstykke.

Jeg valgte at benytte 0,7 mm. karrosseriplate til opgaven og begyndte med overdelen. Ved hjælp af papstykker, der



Skitse af bukkeproces for sidestykker.

Skitse af de anvendte pladedele.

var optegnet efter den gamle kappe, var det muligt at klippe pladestykkerne i den korrekte form. Jeg forsøgte først at svejse elektrisk med CO2, men det blev ikke særlig godt. Efter flere forsøg fandt jeg frem til at hæfte stykkerne sammen med CO2 på undersiden, og så sammenføje stykkerne med autogensvejsning fra ydersiden. Også her måtte jeg igennem flere forsøg før jeg fandt frem til brugbar løsning. Det er nemlig vigtigt at der er tilstrækkeligt materiale i svejsningen, således at man kan slibe kanten skarp uden der bliver huller. Jeg løste det ved at bruge så meget svejsetråd at der blev dannet en pæn vulst på undersiden. Jeg fandt også ud af at man helst ikke må afbryde svejsningen undervejs, og hvis brænderen "kladder" og danner et større hul, kan man godt klippe nogle nye pladestykker til og begynde forfra, det måtte jeg desværre et par gange, men til sidst lykkedes det. Sidestykkerne var lettere at fremstille,



Det mislykkede forsøg på at redde den gamle kappe.



Papmodeller til fremstilling af pladestykker.



Bagstykke inden sammensvejsning med topdel.



Forstykke isvejst og grovslebet.



Bagstykke isvejst og grovslebet.



Sidestykker klar til sammensvejsning med overdel.



Den sammensvejste kølerkappe grovslebet og klar til finslibning og polering.

idet der kun krævedes nogle enkle bukkeværktøjer for at få bukket dem i den korrekte facon. Sammensvejsningen af overdel til sidestykker foregik på samme måde som ved svejsningen af overdelen.

Jeg foretog selv grovslibningen, og for at sikre mig at sliberen hos forkromningsfirmaet foretog en så skånsom slibning som muligt, fik jeg lov til at overvære slibning og polering, og resultatet blev rigtig godt.

Køleren var oprindeligt monteret med stenslagsgitter, der var fremstillet af tynde u-formede aluminiumslist. Her snød jeg lidt og fremstillede gitteret af massive messingskinner, der var lettere at håndtere.

Har man tålmodighed og er parat til at lave tingene om, hvis det ikke lykkes første gang, så er belønningen stor når man står med det færdige resultat monteret på bilen.

Den nyforkromede kappe klar til montering.





Prøvekørsel af Mercedes 170 S-V 1954

Erik Mieth er medlem af DVK's bestyrelse og har haft et langt levnedsløb med biler, både i praksis og organisatorisk. Mieth har tilbudt at skrive prøvekørselsrapporter til Veteran Tidende og begynder med sin egen Mercedes 170 S-V 1954:

Bilkonstruktion og teknik har altid været en proces i konstant udvikling. Derfor kan det være sjovt at foretage prøvekørsler af veteranbiler og måske drage sammenligninger med prøvekørslerne fra dengang bilerne var nye og se hvad vi mener om de samme køretøjer i dag.

Jeg vil derfor her i Veteran Tidende bringe nogle prøvekørsler af biler fra 50'erne og 60'erne i de kommende numre, og da det jo er det nemmeste at begynde med et af mine egne køretøjer bliver den første en Mercedes Benz 170 S-V årgang 1954.

Senere vil jeg være glad for hvis nogle af medlemmerne vil stille køretøjer til rådighed for prøvekørsler, og ønskerne til de kommende er f. eks. VW 1200, Morris 1000, Hillman Minx, Ford Zephyr, Opel Record, Renault 4 CV m.m. altså dagligbilerne, og også gerne varebiler fra dengang.

Til sammenligningen med den aktuelle prøvekørsel har jeg fundet en svensk fra 1954.

Den svenske prøvekører beskriver bilen som: køresikker, slidstærk, og utroligt behagelig. "der er ikke mange biler der er så behagelige og gode på dårlige veje". Den er hurtig og har sikre bremses osv.

Hvad mener jeg så i dag om bilen? Der er sandelig sket meget siden den var ny.

MB 170 er baseret på førkrigsmodellen med samme betegnelse. Den blev ændret noget efter krigen. Den blev lidt

bredere, fik lidt flere hestekræfter, men var stort set samme konstruktion som i 1936. Det var den model som fik fabrikken i gang igen efter krigen på personvognssiden, og den blev produceret helt frem til 1954, hvor den mere moderne udseende model 180 blev introduceret. Men selv i model 180 var teknikken i de første modeller stadig den samme som i 170. Man kan sige, at 170'eren allerede dengang var lidt bedaget, men blev betragtet som et kvalitetsprodukt.

Den 4-dørs sedan har god plads til 5 personer, der sidder komfortabelt i de to ret bløde bænksæder. Køreegenskaberne er efter datidens forhold meget fine. Den uafhængige affjedring på alle hjul gør at huller og ujævnheder i vejen absorberes fint næsten uden støj og styringen er dejligt præcis selv på diagonaldækkene.

MEN nogen hurtigløber er den nu ikke. Selv om alle 52 heste er hjemme, er det ikke meget til den 1.275 kg tunge bil. Tophastigheden opgives af fabrikken til 120 km/t, men det nænner jeg ikke at udsætte den gamle dame for, den må nøjes med en behagelig marchhastighed på 75-80 km/t, hvor motoren snurrer meget stille og har god magt over tingene.

Den 4-trins fuldsynkroniserede gearkasse virker fortrinligt med et meget letgående ratgearskifte, og det hjælper selvfølgelig til at bilen føles letkørt.





Der er i sagens natur ikke servostyring, men det store rat med den indvendige ratkrans til afviservingerne gør at styringen ikke føles tung selv ved manøvre og hastigheder og parkering.

Førerpladsen er velindrettet, og instrumenteringen er omfattende og godt placeret med det store speedometer foran rattet. Instrumenteringen omfatter olietryksmålter, benzinmåler, termometer, ladelampe, indikationslampe for afviserving og eftermonterede blinklys samt et stort mekanisk ur med 8-dages værk, der skal trækkes op ligesom et gammeldags vækkeur.

Det elektriske anlæg er 6 volt Bosch

Bemærk at både fordørene og bagdørene er hængslede på B-stolpen. Dørene er brede og lukker perfekt med den rigtige Mercedes lyd, men fordørene er altså det man meget betegnende kaldte selvmordsdøre, for gik de op under kørslen kunne der meget let ske en ulykke

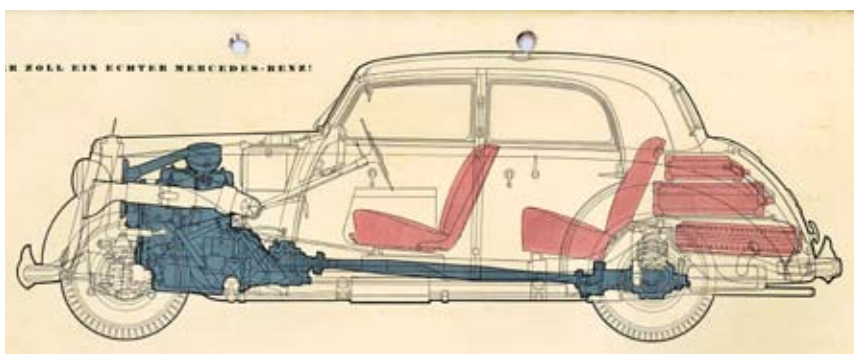
Et par detaljer der adskiller sig fra de moderne biler er centralsmørepumpen, der sidder så den skal betjenes med venstre fod. Den skal efter ca. 100 kilometers kørsel have et enkelt tråd så den smører styretøj med mere. En anden detalje er håndtaget til reservetanken som sidder i venstre side. Dengang havde de fleste biler ikke triptæller eller lysende advarsel når tanken var ved at være tom, så en reservetank var en god sikkerhed.

Ratlås i startnøglen var også ret usædvanligt for den tids biler.

Opbygningen er på chassissramme med påboltet karrosseri. Det er meget solidt og gedigent udført, og de uafhængigt affjedrede hjul giver en meget behagelig kørsel.

Udsynet bagud er ret dårligt, den lille bagrude og placeringen af bakspejlet giver et begrænset synsfelt, så orienteringen bagud er ikke den bedste.

Køregenskaberne er forbavsende gode når man tager den bedagede konstruktion betragtning, og ikke mindst brændstofføkonomien er over forventning. I blandet kørsel kører den 9,5 km/l. Ikke så ringe af en sideventilet 52 hk motor når de skal slæbe over 1.200 kg.



Tekniske data:

Motor: 4 cyl. 4-takt sideventilet 1767 cc

Ydeevne: 52 hk v/4000 o/min

Bremser: Hydrauliske, håndbremse mekanisk på baghjul

Karrosseri: Stål på chassissramme

Affjedring: Uafhængig på alle 4 hjul

Styretøj: Snekke og sektor

Elanlæg: 6 volt

Kraftoverførsel: Tør enkeltpladekobling og baghjulstræk



Ting fra en svunden tid

Af Leif Gr. Thomsen

For en del år siden stod Deres ærbødige og rodede med et ældre køretøj, og en gammel mekaniker kiggede forbi. Han fik selv kørekort i 1918, og han havde erfaring med motorkøretøjer siden 1916.

Man har nok bandet noget over slidte dele og mumlede noget om, at han "dengang" havde det nemmere, for da kunne man bare hente det, der manglede.

"Du tager fejl," sagde han, "reservedelssituationen var som regel kaotisk."

Det trængte til en forklaring, og han rystede op med, hvad han sådan lige kunne huske.

Adleren

Lige efter slutningen af den første verdenskrig (1918) var importen af brugte vogne fra Tyskland ret omfattende på grund af smalhans i Riget med deraf følgende gode muligheder, hvis man besad dansk valuta.

Oppe i Hjørring ankom en Adler personbil på jernbanevogn til sin nye ejer, og den skulle den unge elektrikerlærling hjælpe med at få ned fra jernbanevognen og bagefter hjælpe med eventuelt at løbe køretøjet i gang.

Først tog man fat i håndsvinget for at tørne motoren, og man undrede sig over, så lidt kompression der var. Og starte ville motoren i hvert fald ikke.

Da vognen kom hjem på værkstedet og man fik bundkarret af, konstaterede man, at der hverken var stempler eller plejlstænger i motoren.

Det varede meget længe, inden delene kom frem fra det tyske.

Wanderer motorcyklen

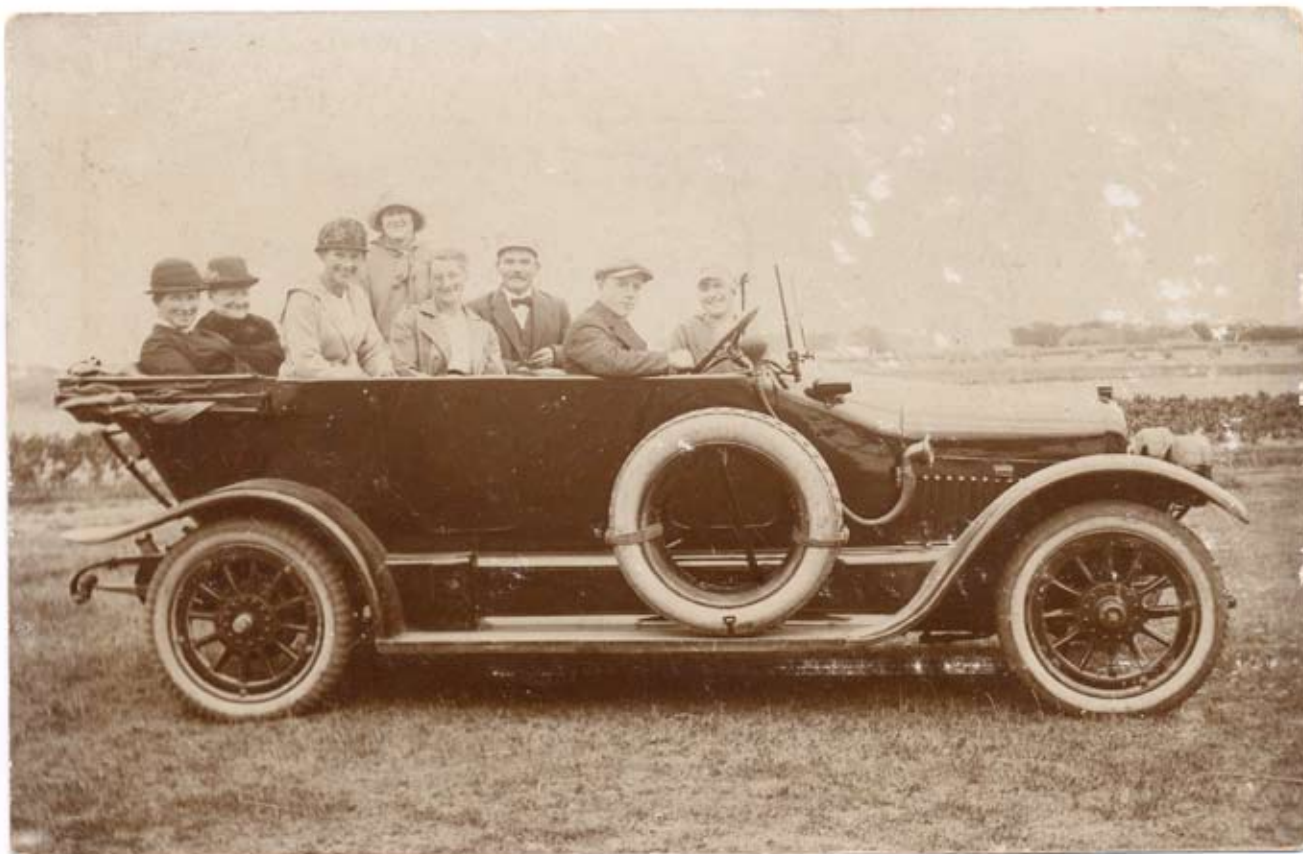
Generelt var køretøjer med en ødelagt motor billige, og mangen nybagt og fortrøstningsfuld motorejer stod med et billigt køretøj, som nu skulle til at sættes i stand.

En smed i Vendsyssel havde ligefrem gjort det til en hobby at købe således havarerede motorcykler og så sætte dem i stand efter det forhåndenværende søms princip.

En motorcykel med en cylinder, der var revnet lige over på tværs, blev repareret ved, at der blev fremstillet 4 stagbolte, der med gevind blev gjort fast i blokken, og som derved kunne holde de to cylinderhalvdele på plads. Brudfladerne gjorde, at delene ikke rokkede sig, når det hele var spændt sammen.

Motorcyklen blev solgt med god fortjeneste og kørte i mange år.

I/S Auto Hjørrings Adler fra ca. 1914. Måske er det den, der ankom uden stempler og plejlstænger.

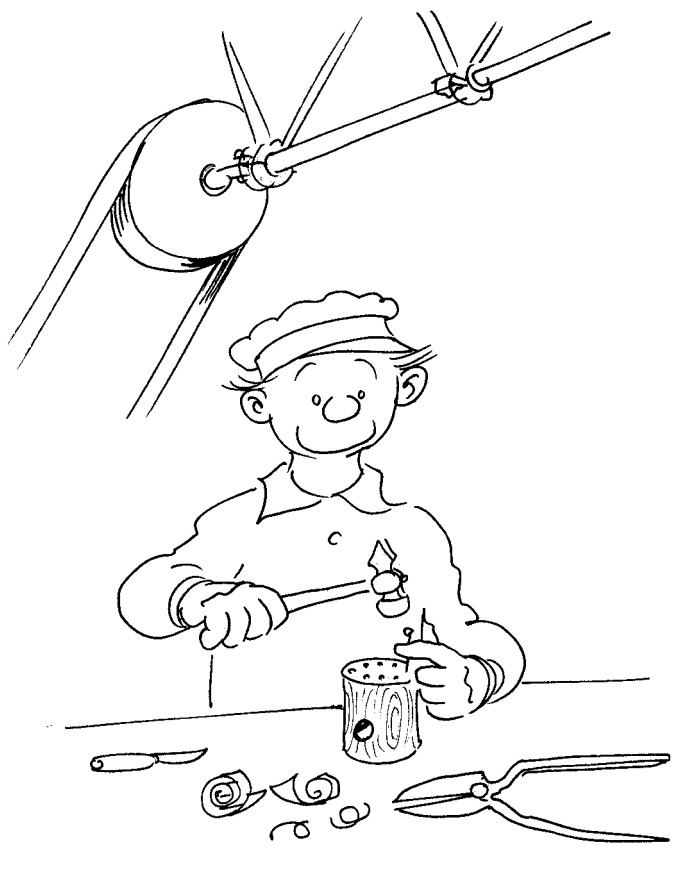




En smedesvend i Sønderborg havde købt en Wanderer motorcykel med et knust stempel. Og hvor finder man sådan et?

Han spændte et bordben af egetræ op i drejebænken og drejede en rundstok, hvoraf han fremstillede et nyt stempel med hulhed og udboring for krydspind. Oven på stemplet blev sømmet en blikplade fast, og så blev det hele samlet.

Godt indsmurt kørte mekanikken godt, og med en sjat olie i benzinen kom Wandereren virkelig ud at køre, og bedst af alt blev den solgt, og historien blev kendt, da stemplet en dag opgav ævret.



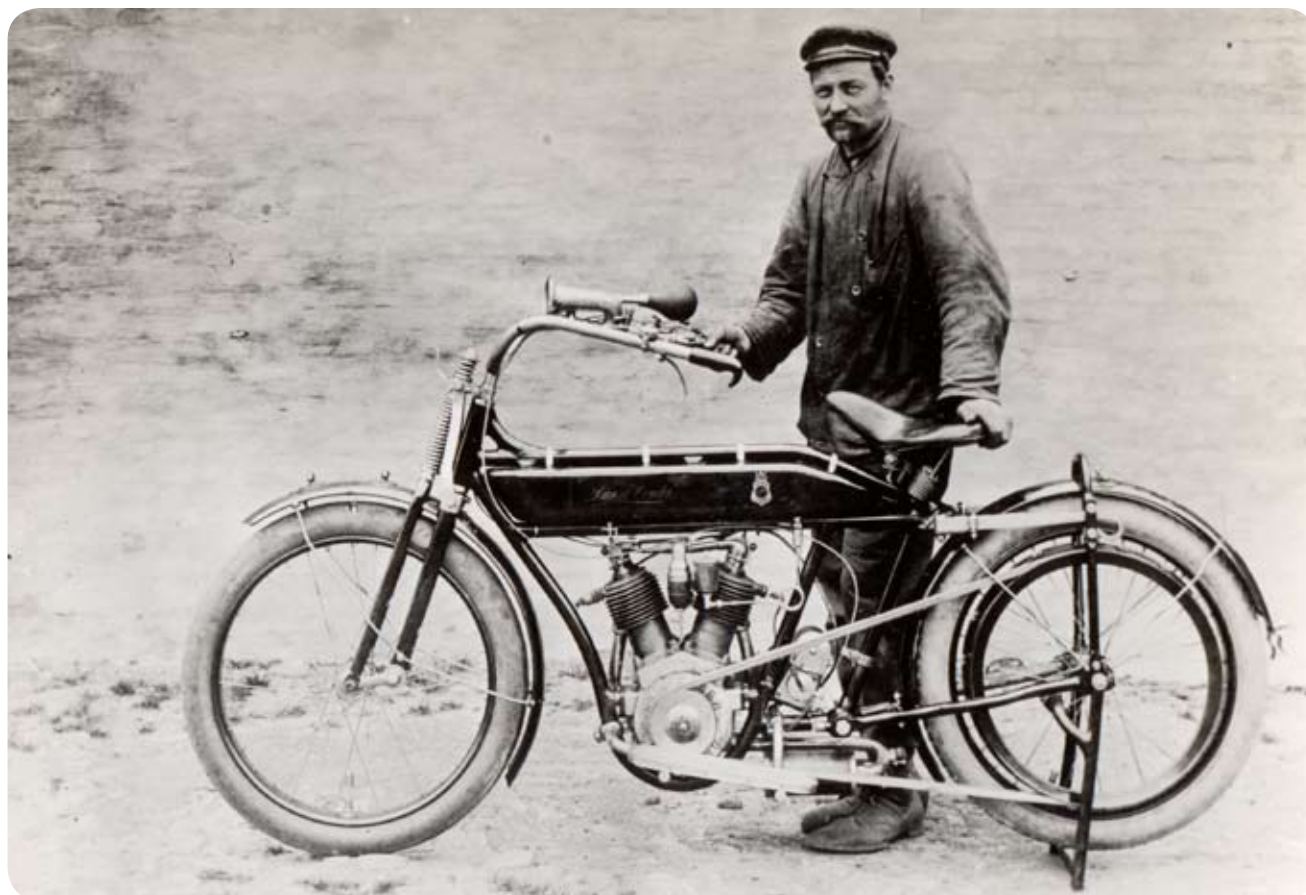
Den gode smed

Alt for ofte bliver den gode smeds navn og rygte rakkert godt ned i den sorte jord, når man f.eks. siger ”Det ser ud, som om det er en smed, der har lavet det.”

Der fandtes rigtig gode smede blandt dem, der tog sig af at reparere motorcykler. En af dem var smeden Niels Jensen i Hjørring, der i 1914 lavede sig en motorcykel og kaldte den ”Dansk Condor”. I hans hjemmestøbte krumtaphus stod der Niels M. Jensen.

Niels Jensen har sikkert sat senere restauratorer grå hår i hovedet, fordi han havde det med, når han havde repareret en motorcykel med det gammeldags stel med vandret øverste stelrør, at sænke stellet bagtil og bøje stelrøret nedad. Så blev motorcyklen moderniseret, og han kaldte dem ”model BSA”.

Smeden Niels M. Jensen, Hjørring, med sin motorcykel i 1914.





Interiør fra Lukas' motorværksted i Sønderborg, ca. 1928.

Skulle nogen stå med en motorcykel, der pr. definition har en bestemt årgang, men som ser ud til noget nyere, så . . .

Elektrisk lys

Omkring 1920 kørte mange vogne rundt med gaslys, som jo opfyldte opgaven meget vel, idet trafikken var begrænset og farten ikke så stor, særlig ikke i mørke. Mange ønskede at konvertere til elektrisk lys, hvilket udover en påmonteret dynamo krævede en akkumulator og så de nye forlygter. Ford Motor Company fik hurtigt en reservedelsformidling bragt på benene, og faktisk blev de fleste vogne, der dengang fik elektrisk lys, påmonteret lygter beregnet for Ford T. Bare kig på gamle billeder, det passer.

At slibe ventiler

En stor del af mekanikerens tid gik i gamle dage med at slibe ventiler, al den stund der ikke var bly i benzinen, hvorved ventilerne blev slidt ret hurtigt. Det var før panserventilernes tid.

En af operationerne ved slibning og tilpasning af ventilerne er slibning af ventilkeglen, så den passer perfekt i sædet. Hertil bruger man en kegleslibemaskine, så slibningen bliver præcis.

Hos Fordforhandleren i Sønderborg var der kommet en ny mekaniker, en fra USA hjemvendt dansker, og han kunne en hel masse sjove ting, han havde lært derovre. En dag så han en af mekanikerne slibe ventiler på keglesliberen, og så sagde han, at hvis han skulle slibe ventiler på en V8'er, så

blev han jo aldrig færdig på den måde. Hvorpå han tog smørrekanen og dryppede olie på fingerspidserne, tog en ventil og gik hen til bænksliberen og holdt ventilkeglen hen mod stenen, hvorved ventilen venligt drejede rundt af sig selv, medens den blev slebet.

Der var godt nok nogen, der kiggede mistroisk på denne teknik, men slutresultatet var i orden, og det gik meget hurtigere.

Hos den motorsagkyndige

I Sønderborg boede den motorsagkyndige ingeniør Konradi nede hvor Ringgade begynder, og her blev der synet køretøjer på gaden. Det var sjovt for os drenge at løbe derned, når det sådan stod på.

En dag kom en mekaniker med en FIAT 500, og den ville Konradi ikke godkende. Med cigaren lige midt i munden og kasketten trukket godt ned i panden gik han rundt om bilen med en kritisk mine. Han pegede på forhjulene og sagde: "Se det styrt der, det er da helt hen i vejret!" Styrt er det, der også hedder camber. Han havde jo ret, bilen så ud, som om den var ved at falde sammen.

Svend Konradi så meget bøs ud, men han var i virkeligheden en blød type, der bare havde set alt for meget død og ødelæggelse. Han var f.eks. med de hvide busser i '45, og han havde det ubehagelige job at besigtige biler, der havde deltaget i dødsulykker, og samværet med ham under f. eks. en køreprøves teoretiske del bar præg heraf. Deres ærbødige



var selv i 1954 ”oppe” hos Konradi, og under den praktiske køreprøve skulle man altid inde i byen køre ud på hovedvej 8 på et meget vanskeligt sted. Der blev passet drabeligt på, og ved siden af sad Konradi og tyggede på cigarstumpen, mens han sagde ”Kør da bare kør da bare.” Man kan for sig selv høre ham sige, hvis man altså rettede sig efter ham, ”Sig mig er det mig eller Dem, der kører!”

Når man snakkede med de ældre mekanikere, kom der historier frem. F. eks. var der penge at spare, hvis et sæt styrebolte med slør slap gennem et syn.

Nogle værksteder lå inde med et sæt specielt fremstillede smørenipler af massivt stål. De blev før et syn skruet i for-tøjet i stedet for de rigtige, og lige før den motorsagkyndige tog fat om forhjulene for at prøve sløret, havde den kvikke mekaniker lige været nede ved styreboltene med en svensk-nøgle for at stramme niplerne godt til, så de gik ind i styreboltene og derved forhindrede dem i at bevæge sig.

Således kom nogle køretøjer til at fortsætte i mange år med slidte styrebolte.

En motorsagkyndig i dag ville nok selv overtøje sig om en håndbremses evner, men nogle gik blot om bag vognen og bad mekanikeren om at køre lidt frem og så trække håndbremsen. Så kunne han nemlig se på stoplyset, om mekanikeren snød, samtidig med, at han kunne se, om håndbremsen kunne standse vognen.

De mekanikere, der kendte turen og håndbremsens tilstand, fandt hurtigt ud af, at det var billigere for kunden at etablere en afbryder for stoplyset frem for at reparere håndbremsens måske nedslidte belægninger.

Automatisk transmission

Ham mekanikeren, der havde været i Staterne, havde en god historie i ærmet om de der nye automatiske transmissioner, som man kørte med derovre.

En mand på en tur ud over prærien var kørt ind til siden for en lille tid, og han standsede motoren. Da han skulle af sted igen, ville motoren ikke starte, batteriet var fladt.

Startsving fandtes ikke på den årgang.

Hvis man kan se den lange, lige og frem for alt tomme landevej for sig, en vej, der spænder over et enormt stykke land, og hvor der måske er 5 timer mellem hver trafikant, så har man sceneriet.

Langt om længe høres brummen i det fjerne, og vor mand er så heldig at få vognen stoppet, det var en dame, der kørte den. Han spørger, om hun vil være så venlig at skubbe ham i gang, det ville hun gerne. Men hun fik lige en belæring om denne her automatiske transmission, og at hun skulle skubbe med mindst 25 miles/h, ellers virkede transmissionen ikke og kunne således ikke dreje motoren rundt.

Det forstod hun meget godt, og vor mand gjorde klar til at blive skubbet. Der kom ikke noget skub, og da han vendte sig for at se, hvor damen blev af, kom hun kørende, sigtende lige på hans bagsmæk, med 25 miles/h.



- Jamen købte du ikke låseolie forleden?
Jo, den ligger på hattehylden.



At få kørekort i 1932

DVK-medlem Ole Rimmens morbror, tidligere gårdejer Martin Andersen, Tårs, fik kørekort i 1932. Han er i dag 97 år og har lige afleveret kørekortet for sidste gang.

Familien har opfordret Martin Andersen til at skrive om, hvordan det foregik, og hans beretning er blevet redigeret af Ole Rimmens svoger, Bjarne Maul, Tårs. Her er den:



Ejmund Rimmens firmabil, 6-cylindret Oakland 1930 ladvogn med stort bænksæde og oval bagrude. 5 børn på ladet, isen er netop serveret af farmor (i dag 91 år). Ole Rimmen lå eller sad på en stor hylde bag bagsædet når faderen var på kundebesøg.

I januar 1932 faldt der en masse sne. Vi blev "bojet" til at kaste sne, først på amtsvejen og derefter på kommunevejene. Snekastning var ulønnet pligtarbejde for alle, som havde fast ejendom, reguleret efter ejendomsskyld. 1. periode var 8 snekastningsdage. En husmand skulle møde med 1 mand i 3-4 dage i en periode, vi skulle møde med 2 mand, Hvidstedgaard skulle møde med 4 mand hver dag i 1. periode - alt efter ejendomsskyld. Denne ordning blev ændret før 1940 - så blev det betalt arbejde, og pludselig ville alle gerne kaste sne.

Min far, Peder Jensen Andersen, havde en broder, Poul Andersen (altid kaldet Poel), som var 10 år ældre end ham. Han og Grethe, f. Mortensen, havde boet på en gård i Gl. Rønnebjerg i mange år (hendes hjem). De havde lavet testamente, som lød: Den længstlevende er universalarving. Grethe dør i 1927 - de havde ingen børn - og allerede i 1929 sælger Poel gården efter at have taget 2 tdr. land fra og bygget villa med udhus midt i Gl. Rønnebjerg, og der står 1929 derpå. Allerede i oktober 1931 dør Poel og efterlader testamente, som lyder: Min broder Peder Jensen Andersen er universalarving, dvs., min far arver pludselig villa, hest og jumbe og en betydelig sparekassebog. Nok derfor siger far til mig lige efter nytår: "Skulle vi ikke købe en bil?"

Den megen snekastning, og vi skulle have roer ind og tærse, gjorde, at det

blev ikke før 6. februar, jeg kunne få tid - og far ville have mig med. At jeg husker 6. februar så godt skyldes, at den-gang skulle kørekort fornyes hvert 5. år, forsynes med ny ædruelighedsattest - lægeattest var der ikke noget, der hed - og i øverste hjørne stod der altid: 1. førerbevis udstedt 6-2-32.

Allerede midt i januar kørte far en tur i kane til Hjørring, gik op til Ford og ville snakke bil. De kørte en tur med ham, og han kunne straks se, at speedometer og kilometertæller var koblet fra. Han spurgte hvorfor. Jo, ellers kom den for højt op, inden den skulle sælges. Det kunne far ikke lide, han gik derfra og til Brdr. Møll, Hjørring Auto, som lå i Østergade skråt over for Thv. R. Christensen, hvor vi altid fik hestene på stald. Jo, de havde demonstrationsvognen fra 1931, en 6-cylindret 4-dørs Chevrolet, som de ville sælge billigt.

Den 6. februar ringede far derop, om de ville hente os, så vi kunne snakke bil. De kom i den omtalte bil, og vi var i Hjørring før kl. 10.00. De forlangte 4.200 kr. Min far bød dem 4.000, men så skulle de lære mig at køre bil straks, og ham til sommer. Dette accepterede de øjeblikkeligt og ringede ned på værkstedet, om værkføreren ville komme straks. Han kom omgående. De fortalte ham, at bilen var solgt, om han kunne lære mig at køre bil i dag. Det var han klar til straks, og vi satte os ud i bilen, skolevogn var der ikke noget, der hed dengang (Red.: Jo, men

åbenbart ikke der). Han tegnede et stort H på frontruden og fortalte, hvor gearene var. Han satte sig ind til rattet, og så skulle jeg lægge mærke til, hvordan han brugte kobling, bremse og gear. Vi kørte ud ad Løkkensvej, hvor der stod en stolpe gravet ned ved en vej, der svinger til venstre. Der svinger han ned og viser langsomt, hvordan han bakker op på Løkkensvej og så vender bilen mod Hjørring. Så satte han den i frigeare og trak håndbremsen. Og så kom jeg til rattet. Værkføreren var en dejlig, behagelig mand, man havde så let ved at gøre, som han sagde. Vi kørte langsomt ind til Springvandspladsen, svingede til højre ad Jernbanegade til stationen, til højre ad Vestbanegade og igen til højre ad Christiansgade (dengang hed den Bagterpvej) - der boede den motorsagkyndige, som hed Thofter - kørte videre ud ad Løkkensvej, ind til Springvandspladsen og ned ad Jernbanegade, men denne gang tog vi holdt ved Hotel Hafnia, lige over for stationen, gik op til fotograf Helga Andersen - der skulle jo tages et billede, og det skulle fremkaldes - et par gange til ud ad Løkkensvej og ind gennem byen. Kl. 12.00 skulle vi møde de øvrige til en lille frokost, og min far havde været i Diskontobanken efter penge. Ejnar Møll spurgte værkføreren, hvordan det gik. Aldeles udmærket, svarede han. Så bestiller jeg tid hos Thofter nu, og han kunne godt tage en elev kl. 14.00. Vi fik udfyldt ædruelighedsattest, underskre-



Peder Jensen Andersen på vej til Hjørring i kane i januar 1932 Peder Jensen Andersen med den ny Chevrolet 1931. for at se på ny bil.

vet af to (far og Møll). Vi spiste hurtigt, for vi skulle jo ud ad Løkkensvej og ind gennem byen - fotografi havde vi fået af Helga Andersen, og kl. 14.00 holdt vi uden for Thofter. Han stod og ventede og fik straks værkførerens plads - værkføreren satte sig på bagsædet. "Så kører vi ud ad Løkkensvej," sagde Thofter, og vi kørte turen en gang til. Da vi tog holdt ud for Thoftes hus, sagde han: "Det er udmærket, men vi skal høre teori." Jeg begyndte straks, som jeg havde lært af værkføreren: "Styretøjet fungerer ved snekketræk." "Det er godt, jeg kan høre, at De kan det hele, jeg skriver attest," sagde Thofter. Vi gik med ind, og få minutter efter havde vi attesten og med denne kørte vi på Politikontoret, Jernbanegade 12, og bad om et kørekort. Efter at det var skrevet og stemplet og forsynet med billede og indskrevet i protokol, kom han og sagde: "Værsgod," og jeg sagde: "Tak."

Vi fik kaffe, og så kørte far og jeg hjem med bilen - ganske langsomt.

Min far hentede de, da det blev sommer, men de måtte hente ham 3 gange, inden han kørte med Thofter, men han bestod første gang. Far havde megen glæde af bilen i de 4 år, der gik, inden han solgte gården til mig i 1936. Han og Karoline flyttede til Tårs, der mente han ikke, han havde brug for den - og han mente ikke, jeg havde råd til at have den. Derfor blev den solgt til Chr. Jacobsen, som kørte Taxa med den i flere år. Også jeg havde sandelig glæde af bilen i de 4 år. Tit tog jeg den med, når vi unge mødtes ved Houstrup skole - de 3 ældste piger fra Nørsgaard, Bent Nielsen og søster Maren og flere.

Hvis der var en god film i Kino, tog vi tit derop, bilen var jo gratis og billetterne billige. Jeg kan mindes, vi engang var 11 personer i bilen: 3 på bagsædet, 3 på deres knæ, 2 i stolen ved siden af mig og 2 på deres knæ og mig. Der var altid god parkeringsplads ved Kinografen i Br. Seidelinsgade i Hjørring, der var ikke mange biler, og ingen talte om overlæs. Jeg kan ikke mindes, at jeg har været forelagt bøde nogensinde, og der har kun været enkelte små uheld.

De sidste 17 år har kørekortet skullet fornyes hvert år, men i år sagde lægen, at pga. alder skulle han sende mig til køreprøve. Da sagde jeg: "Nej, jeg kan ikke høre, hvad en mand siger, når motoren går."

Jeg har aldrig haft en ny bil, jeg ville ikke låne penge til bil. En gang havde jeg en gammel Studebaker, en meget god bil og billig, men når den havde gået 2-3 mdr., begyndte den at hakke i

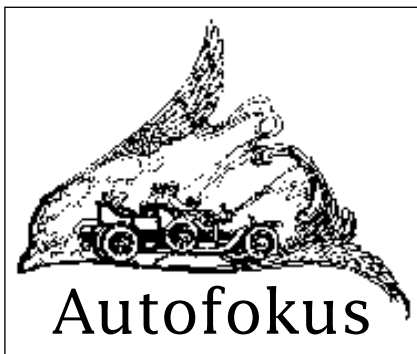
motoren, og så skulle man tage et stykke sandpapir, som lå under førersædet, og holde det under dynamoen, så sprang den af sted de næste 2-3 mdr. Kirsten var meget dygtig til at køre den.

Der er ikke mange, som har haft så megen glæde af bil i over 77 år som jeg. Martin Andersen, 97 år.

Også Ole Rimmens far, Ejmund Rimmens, kørte bil i mange år. Han var 87, da han gik bort i 2002 og kunne da se tilbage på et langt liv som smed og selvstændig smedemester i Østervrå 1947 til 1951. Han byggede egen bil i 1956-59 og restaurerede foruden Ole Rimmens MG PA 1933 (den på forsiden af Veteran Tidende i december) 3 stk. Citroën 2CV inden han lagde værktøjet som 85-årig.



Oakland. Alt ånder fred og idyl en varm sommerdag ved Stranden i Søby cirka 1950.



Det barskeste bilfirma af dem alle

Hyundai vil tages alvorligt. Konkurrenterne hader dem og kunderne elsker dem. Sådan skrev Fortune Magazine 1/2010. Hyundai (koreansk for *moderne præg*), fra 2009 større end det 107 år gamle Ford og med støt stigende overskud trods verdensomspændende finanskriser, har ambitioner om meget mere. Nye modeller vælter ud. Hyundai's ejer og formand Mong-Koo Chung, 71, afbildet opsmøgende sine skjorteærmer foran den aggressivt udseende og 20.000 US dollar billigere Mercedes-, BMW- og Audi-dræber Equus (latin for *hest*), tog for en halv snes år siden over efter sin far, som grundlagde firmaet i 1963. Fra da er meget blevet anderledes. Man er gået fra volumen til kvalitet. Hævder at være teknologisk på niveau med Toyota, som man måler (benchmark'er) sig i forhold til, men ikke i om-dømme – endnu! Chung møder 6:30 hver morgen, briefes af sine direktører, også fra KIA, som han ejer 39 % af. Derefter aner ingen, hvor han dukker op i organisationen. Han er velorienteret om alt og han blander sig i alt. I maj 2006 satte myndighederne ham fast, fordi han havde udvirket omkring 100 millioner US dollar fra sine selskaber til en politisk bestikkelsesfond (slush fund). Retten dømte ham til tre år bag tremmer, men appellen satte ham omgående på fri fod, da han var for værdifuld for den koreanske økonomi til at holde buret inde. Det er ganske vist...

Saabs fejltagelser

Tragisk for Saab, men meget er deres egen skyld. (Læserbrev i Nostalgia 2/2010). Den første model var noget af det mest vellykkede, en perfekt bil i sin tid. Fantastisk aerodynamik, robust konstruktion, enkel, formålstjenlig og forhjulstrukket. Totaktsmotoren var måske ikke så vellykket, men konstruktionen var billig. Desuden sad motoren på tværs, som i alle biler i dag. Talrige rallysejre beviste bilens styrke, trods den svage motor. Men det var en fejl at beholde totakteren så længe. Hvordan kunne man også finde på at sende sportsvognen Sonett til USA med en lille totakter i og på hjemmemarkedet til samme pris som de værste

muskelbiler. Hvor blev kombi-versionen af, da man tog Saab 95 ud af produktion og således tvang kunderne over i andre mærker? Ikke alt var dog fejl; turboen for eksempel og cabrioleten, men det rækker ikke. Det gælder om at forny sig og vælge modeller efter kunderne. Måske havde Koenigsegg været den rette til at tage over. Nu er løbet kørt og Saab Automobile skriver formentlig på sidste kapitel i sin historie.

VW stopper produktionen af Golf

Ja, førstegenerationsgolfen altså, den der kom i 1974. Ti år senere fulgte version 2, mens den gamle fortsatte i Sydafrika. Men nu 25 år senere er tiden kommet til at sige farvel Golf eller Citi Mk 1, som den hedder dernede. Det gør man ved at lade de sidste 1000 biler indgå i en nummereret jubilæumsserie. Der skulle jo også gerne være noget at samle på for de frelste.

På www.classicmotor.se kan man downloade en brochure over jubilæumsmodellen VW Citi Mk1. (Classic Motor 1/2010)

Chassisgeniet

Få, måske ingen, har været så opfindsomme i bilernes chassisverden som briterne Colin Chapman. Han begyndte sin karriere i en brugt Morris 8 tourer, som i hans hænder blev en ren væddeløber, og karrieren endte med verdensmesterskabstitler til både køre- og konstruktør i Formel 1-klassen. Chapmans almentanke var, at vægten var fjenden. Hans interesse for formelbiler begyndte i 50'erne, men parallelt hermed byggede han gennem årene karismatiske sportsvogne som Lotus Seven, Elan, Elite, Europa og Esprit, som fik lange liv. Det gjorde Chapman desværre ikke selv. Han døde af et hjertestop i en alder af kun 54. (Nostalgia 2/2010).

Verdens motormuseer lige nu

The Automobile (jan/2010) rapporterer fra det elvte World Forum for Motor Museums, som blev holdt i Modena i Italien. Delegerede fra hele verden forelagde deres situation. For hvornår har du sidst besøgt et motormuseum? Sidste uge, sidste år, for ti år siden? En bekymring er de store multimillion-fabriksejede museer som Porsches og Mercedes', som støvsuger publikum op og overlader de små 'grazioso' museer til deres egen skæbne. Porsche Museum havde 350.000 besøgende på bare otte måneder og bruges sammen med andre fabriksejede museer, eksempelvis VW, Porsche, Mercedes og Ferrari, i høj grad som reklameplatform for de bagvedliggende mærker og har derfor store ressourcer at trække på. Galleria Ferrari skaber tillige et stort overskud alene på salg af merchandise, reklamegaver, dels fra galleriets egen butik, men også gennem

butikker-i-butikken eller specialbutikker i store shoppingcentre verden over. Altså en forretning i sig selv, som ikke har noget at gøre med vedligeholdelse af originalitet eller formidling heraf, i modsætning til USA, hvor stenrige privatpersoner gennem velgørende fonde driver store samlinger. Petersen Museum i Los Angeles, Simeone Foundation Museum i Philadelphia og Nethercutt Collection i Sylmar, CA. I en sådan skattefordelagtig juridisk fondsdannelse kan man iflg. The Automobile ikke drive museer i England. Haynes International Motor Museum er derfor begyndt at leje museets biler ud til filmoptagelser på forretningsmæssige vilkår for at skaffe økonomi til museumsdriften. British Motor Heritage Trust i Gaydon lægger lokaler til og arrangerer konferencer og Jaguar Heritage's Peter Mitchell var overbevist om, at de små specialmuseer måtte finde egne veje i bestræbelserne for at overleve. At det var nødvendigt at betragte museernes aktiver som en handelsvare for at sikre fremtiden. Han havde været vidne til en 'rollercoaster' – en rutsjebane – af forskellige ejere af Jaguar Cars. Selvom han stadig modtog økonomisk støtte skulle museet virkelig beflicte sig for sikre penge til vedligeholdelse af sine biler og opbevaring af uerstattelige arkiver. "Her i Storbritannien" sagde han, "var vi pionerer og storslåede entusiaster inden for det at bevare og anvende historiske biler. Men i dag er Storbritannien et samfund, der synes at være mindre interesseret i motorhistorie. Fra regeringen og nedefter har Storbritannien bevæget sig imod bilen og alt hvad den står for."

Nuværende eller kommende ejere af historiske biler står måske også over for andre problemer, sagde FIVAs formand Horst Brünning, nemlig EU's lovgivning. Foruden den ekstra beskatning arbejder EU lige nu på regler for begrænsning af salg af historiske biler ud af EU-området, hvis bilen er mere end 50 år gammel og koster mere end 50.000 euro (kr. 375.000). (Det sidste forslag kunne Danmark måske godt have brugt noget tidligere, så landet havde beholdt et par af sine sjældenheder med særlig tilknytning til riget, red.)

£ 17.950

... eller omkring kr. 153.000 er prisen for "SUN IE", som er et par nummerplader i England, som tilmed er gule og uden påhæftet bil. Hvis interesse se Classic & Sports Car November 2009.

Claus Frausing stillede skarpt på den automotive verden.



KONKURRENCEN



Alle har svaret korrekt at det navnløse emblem var fra Cadillac. Et par stykker har ment at Cadillac kun brugte det i et kortere åremål, det er ikke rigtigt, det har været på Cadillacs biler det meste af tiden. Flere har sendt forklaringer, den mest udførlige kommer fra Anders Clausager, der først citerer Tim Nicholsons bog *Car Badges of the World*:



"Navnet Cadillac og emblemet stammer fra Antoine de la Mothe Cadillac, grundlæggeren af Detroit i det syttende århundrede. Fuglene i det første og det sidste felt er heraldiske fortolkninger af svaler i de la Mothe-slægtens oprindelige våbenskjold. De vandrette bjælker symboliserer et militært æresbælte som blev givet til riddere for tapperhed under korstogene. Det øvrige symboliserer andre ridderlige dyder og slægtens jordbesiddelser."

Clausager tilføjer: Jaja, nok rigtigt så vidt det rækker, men det er ikke hele historien. Navnet Cadillac må vel stamme fra byen Cadillac ved Garonne-floden i departementet Gironde syd for Bordeaux (der har vi for resten overnattet, på Hotel de la Tour, for et par år siden, det kan anbefales). Antoine Laumet (1658-1730) var af mere ydmyg familie, han kom fra St-Nicholas-de-la-Grave i Tarn-et-Garonne og havde ifølge Wikipedia **slet ingen ret** til navnene de la Mothe Cadillac, som han først brugte ved sit giftermål i 1687 i Quebec; han stjal dem fra baronen af Lamothe-Bardigues, som også var herre til Cadillac. Våbenskjoldet formodes at være Antoinens egen inspiration, hugget dels fra den rigtige baron De Lamothe-Bardigues, dels fra Vires familien. Det er der en *meget lang* historie om på http://www.car-nection.com/yann/Dbas_txt/Coatarms.htm som man selv kan læse (skrevet 1996 af Yann Saunders, Cadillac-la Salle Club).

Men det er vist rigtigt nok at han grundlagde Detroit!

Så vidt Anders Clausager. Vinder er ved lodtrækning Per Egelund, som bedes henvende sig til klubkontoret og aftale sin præmie.

Konkurrencen i februar er nok lidt sværere. Vi beder bare om bilmærket, men kan hjælpe med at det var nogenlunde udbredt, også herhjemme, i bilismens første to-tre årtier. I tredverne ebbede det ud herhjemme, men efter krigen kom det stærkt igen, da sammenslutted med andre fabrikater, men mest som helt andre motorkøretøjer end personbiler. Mærket havde navn efter sin hjemby og fabrikken var også kendt for våbenproduktion. Læg mærke til kølerfiguren, som lige kan skimtes. Det er noget med en cirkel.

Husk at besvarelser skal sendes til redaktionen, ikke kontoret, inden den 25. i måneden.

oer



Læserbrev

Jeg er normalt ikke den, der farer i blækhuset ved enhver lejlighed, men nu skal det være. Jeg nærer en dybfølt trang til at komplimentere for et godt klubblad. Dette udløses af det seneste nummer, januar 2010.

Som historisk interesseret i almindelighed, og som elsker af køretøjer fra før 1930, var dette blad en lækkerbisknen ud over alle grænser. Specielt artiklen om BP-løbet . Jeg er med på, at den originale artikel kan læses på dvk-database på nettet, men en nutidig version, med kommentarer om, hvordan det er gået mennesker og biler siden, er fantastisk. Hvis ikke Riisager har klæbehjerne, ligger der et kæmpe arbejde bag. (Og det gør der så nok alligevel).

Jeg fornemmer, at der efterhånden er langt imellem dem, som kan berette autentisk om DVK's historie, så må vi ikke få lidt mere, nu når posen er åben? Der er garanteret flere begivenheder, som er interessante.

Jeg deltog selv i et sponsoreret arrangement i midt-halvfemserne i Kbh., hvor man fejrede, jeg tror det var Ford-forhandlernes 75-års-jubilæum? (Koordineret af vor daværende formand John Jakobsen) Vores opgave var, under politi-eskorte, at transportere de deltagende Ford-forhandlere fra Hotel Scandinavia på Amager, til d' Angleterre. Det huskes endnu som et storslået arrangement, med spændende nye bekendtskaber. Jeg kørte selv i en A-model -29, som



ÅRHUS-KØBENHAVN MAJ 1972

1 weekenden 4.-7. maj 1972 fandt Århus-København sin mest succesfulde gennemførelse. Det var første gang, at Århus og København mødtes på en weekend. I Århus var det første gang, at Århus og København mødtes på en weekend. I København var det første gang, at Århus og København mødtes på en weekend. I Århus var det første gang, at Århus og København mødtes på en weekend. I København var det første gang, at Århus og København mødtes på en weekend.

stadig har forhandlerens messingskilt på instrumentbrættet, "Anton Hansen, Nykøbing-Sj.". Da vi har fået et nydeligt ægtepar ombord, turen er startet og den første small-talk er overstået, udbryster herren: "Hvad Søren er det for et skilt du har der? Det er min bedstefar, og jeg har forretningen i dag!" Hvilket sammentræf! Fordelingen af passagerer var helt tilfældig, og der var så vidt jeg husker ca. 60 køretøjer. Turen forløb planmæssigt, og chaufføren med påhæng var efterfølgende til middag i Falkonercenteret.

Tilbage på sporet. Når jeg læser om Konsul Glads Isotta-Fraschini erindrer jeg, at jeg selv besøgtigede den i ca. 1987, hvor den stod til salg for bud hos Ford-forhandler Hvam i Hillerød (kort tid efter, at tv havde brugt den i serien "Brdr. Øbberbøv"). Det var en fantastisk bil, som fangede

opmærksomheden i den grad. Et pragtfuldt stykke mekanik, hvis nærmeste sammenligning vel er Bugatti Royale? Ja, interessen var stor, på trods af, at den kun gik på 7 cylindre, men da jeg hørte seneste bud, opgav jeg straks. Man havde sagt nej til et bud på 700.000.-, som vel i værdi på det tidspunkt svarede til 2 gode enfamilieshuse. Pladsen ved førersædet var i øvrigt også for trang for en person på 1,90 m (rønnebærerne er sure...).

Jeg ved i øvrigt ikke hvornår den blev solgt og til hvilken pris? Set i bakspejlet havde de 700.000.- nok været en god investering, med de priser der nævnes i dag, men hvad nytter det, når man ikke fik den, og ikke nænner at sælge noget?

Endnu en gang tak for et fabelagtigt godt blad, som tilsidesætter alle andre vigtige opgaver, når det dumper i postkassen.

Hans Rasmussen, medl. 1602.

PS: Redaktøren var til stede ved afslutningen af Århus-København på Rosenborg eksercerplads i København og ejer altså i dag en af de deltagende biler. Og har kendt mange af dem der kørte med. Men det Ford-arrangement husker jeg intet om. Klæbehjerne har jeg desværre ikke, og jeg har da fået hjælp til billedteksterne i januar VT, tak for det, og ikke mindst var det jo P. E. Hansen, der skrev det væsentlige afsnit, og Peer Lauritzen, der med sine fotografier inspirerede til at tage emnet op oer

Nissebil hos DVK-medlem

I forrige nummer af Veteran Tidende bragte vi en artikel om de nisserallyer, som i et halvt århundrede har været arrangeret af en række af landets bilsportsklubber. Artiklen havde speciel fokus på de løb, der gennem årene er blevet afviklet af Djurslands Motor Klub Autosport, og det var også herfra, at de anvendte illustrationer stammede.

Et af billederne var specielt interessant for et af klubbens medlemmer, da en af de viste biler rent faktisk er i hans ejerskab nu. Det er den mørke Alfa Romeo Giulietta Sprint Coupé, som kunne ses sammen med en række andre italienske biler ved en kontrolpost i 1970-udgaven af nisserallyet.

"Jeg fik siden fra Veteran Tidende fotokopieret op i større størrelse, så jeg kunne se, at der stod AK 68 976 på nummerpladen, og det er også det, der står på den originale registreringsattest, jeg har liggende," forklarer Peter Tang fra Odense.

"Bilen er fra 1960, men blev skrottet allerede i 1972, altså bare to år efter at billedet blev taget. Jeg købte så bilen i 1996 – samme år som jeg meldte mig ind i DVK – og jeg brugte de næste tre år på at restaurere den. Nu håber jeg bare, at jeg med tiden kan få de originale, sorte nummerplader på den igen."

MA





Ny plakat

Der er stor interesse for "tidstypiske nummerplader" til de historiske køretøjer. Motorhistorisk Samråd må udstede dem til køretøjerne fra 1903, da nummereringen begyndte, og frem til 1. april 1958, da man gik fra nummerplader med ét bogstav til nummerplader med to bogstaver.

Nummerplader med to bogstaver håber vi også at få tilladelse til at udstede. Der forhandles med SKAT om det, og vi håber at tilladelsen bliver givet til igangsættelse pr. 1. april 2011.

DVK og MhS har udarbejdet en plakat der viser de "tidstypiske nummerplader" fra 1903 til 1. april 1958, så alle kan se hvilke plader der var gældende hvilke år.

Plakaten, der er i A2 format, kan købes hos DVK's kontor for kr. 75.00 + forsendelse - og ved kommende messer rundt om i landet.

Erik Mieth



Mere BP-løb

Flere af de deltagende biler i BP-løbet Århus-København i 1972 havde passagerer med. I sin Buick 57 1934 havde Erik Eriksen Peter Hass, der her sidder på trinbrættet, og Hans Bo Jacobsen, der tog billedet. Hans fortæller at der hørtes nogle bemærkninger om at den Buick ikke var nogen veteranbil. I dag ejes den af Jørgen Krause.





Bog anmeldelse

Folkevogns-rugbrødet

I 1934 bestemte den tyske diktaturstat Det Tredie Rige ved dets fører Adolf Hitler, at man skulle bygge en bil til folket. Dermed var grundlaget for folkevognsfabrikken skabt. Op gennem årtiet udviklede fabrikken type 1, personvognsmodellen, og man nåede også at fremstille få biler inden d. 1. september 1939, da tyskerne overfaldt Polen, det som skulle blive indledningen til verdenskrigen. Herefter blev fabrikken som alle tyske bilfabrikker omstillet til produktion af krigsmateriel. Denne historie om fabrikkens grundlæggelse og udvikling kan læses i Jørgen Kjærs bog om Folkevognen, som udkom for et par år siden. Historien om Folkevogns-rugbrødet kan ses som en fortsættelse af beretningen om type 1.

Efter Tysklands nederlag i 1945 opdelte de allierede landet i fire besættelseszoner, dermed kom folkevognsfabrikken til at ligge i den engelske zone med tilsyn af den engelske militæradministration ved en major Ivan Hirst, der indledte et

frugtbart samarbejde med fabrikkens første direktør, Heinrich Nordhoff, der senere skulle blive en legende i fabrikkens historie.

Hurtigt opstod et behov for intern transport på fabrikken, og man konstruerede en "Plattenwagen" på basis af type 1, herefter fulgte en ladvogn på basis af en nedskåret type 1, man skar passagerdelen ned og påbyggede et fladt lad; bl. a. det tyske postvæsen benyttede denne biltype. Tilskyndet af den hollandske importør Bon Pons og det almindelige behov





for en varebil gik man i gang med at udvikle type 2 på basis af type 1 platformen. Udviklingen til den endelige type 2 gennemgås på halvtreds illustrerede sider.

Herefter følger optryk af danske brochurer, der fortæller om varevognens alsidige anvendelighed. Hurtigt efterfølges den første udgave af modeller til persontransport, endda i en luksusudgave i form af Sambabussen, og en ladvogn udvikles med det fortrin, at der under ladet er et aflåseligt varerum, f. ex. anvendeligt til håndværkerens værktøj.

Måske endnu mere interessant end brochurer er den store mængde billeder med tilknyttede historier som forfatteren har opsporet hos type 2-ejere og -brugere, professionelle fotos og mere uskarpe amatørbilleder, der fortæller om bilens brug, der synes ubegrænset, om det nu er udbringning af bagerbrød eller en hippietur til Indien. Netop denne omfattende del af bogen vidner om forfatterens dybe interesse for at nå langt omkring i rugbrødet historie.

Med de to bøger om personvognen og varevognen har Jørgen Kjær kompetent i ord og billeder fortalt historien om en tysk bilfabriks kvalitetsprodukt, hvordan det blev til - og slutningen, ja men VW lever og har det godt.

En strøtanke: havde begrebet crashtest været kendt da type 2 kørte af samlebåndet, havde den aldrig passeret fabriksporten.

P. E. Hansen

(Vedstående billeder er fra DVK's arkiv, som også har bidraget til bogen.)

Folkevognsrugbrødet
Af Jørgen Kjær
Forlaget Motorploven
380 sider, rigt illustreret
Pris 398 kr.





RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE



Det var 13. gang rallyet kørtes og 5. gang et af startstederne var København – i Tivolis hovedindgang.



Prins Joachim og Københavns kulturborgmester Pia Allerslev sender det danske favorithold Lars Bækkelund og Arne Pagh i Fiat 128 Coupe af sted på det 3000 kilometer lange Rallye Monte-Carlo Historique.

Prins Joachim blev modtaget i Tivoli af Dansk Automobil Sports Unions formand Bent Mikkelsen, der selv deltog i rallyet.

Starten foregik den 28. januar. Af rallyets 341 tilmeldte køretøjer var syv danske. Når dette læses er rallyet forbi og man ved om der blev danske placeringer. Det må vi komme tilbage til i næste VT. I denne omgang når vi lige at få en stribe fotografier med, takket være Michael Eisenberg. I skrivende stund havde vintervejret nærmest været et mareridt for deltagerne og af de danske hold var Jeppe Jepsen og Preben Jensen i Mini og Henning Hjorth og Roar Eriksen i Ford Escort udgået.



Danna Corke er medlem af Kvindelige Eventyreres Klub. Sammen med Marie Louise Jensen gjorde hun nu det klassiske Monte-Carlo løb til sit næste eventyr i en MG B.

Henning Hjorth og Roar Eriksen stillede op med en nyindkøbt Ford Escort RS 2000 fra 1977.

Mark og Kore Berg læste i avisen om Monte-Carlo rallyet, og inden for 14 dage købte de en Porsche og meldte sig til løbet. Her starter de ud på ruten.



Lars Bækkelund og Arne Pagh i Fiat 128 Coupé var om lørdagen bedste danskere.



Dameholdet Danna Corke og Marie Louise Jensen klarede sig flot gennem det første rædselsdøgn i MGB i Rallye Monte-Carlo Historique og var femtebedste danske hold. Her glæder de sig over at være nået frem til havnen i Monaco



Bent Mikkelsen og Jens Gandrup i Alfa Romeo havde ikke fået en optimal start.



Peter Karlsen og Michael Munkholm i Alpine Renault klarede sig flot og var - i hvertfald om lørdagen - næstbedste danskere.



Peter Karlsen og Michael Munkholm Jensen var med for anden gang i deres Alpine Renault A 110 1600 S.



Jeppe Jepsen og Preben Jepsen, nevø og onkel, kørte deres første "Monte" i en BMC Mini 1275 GT. Men udgik.



Bent Mikkelsen og Jens Gandrup fik i 2009 en flot placering som nr. 55 i deres Alfa Romeo 1750 GTV fra 1968.



MhS nyhedsbrev 1/2010

MhS har for nylig udsendt nyhedsbrev nr. 1/2010. Vi omtaler kort indholdet her, og interesserede kan se hele nyhedsbrevet på www.motorhistorisk.dk.

Vision og mission

Bestyrelsen har på basis af årsmødets tilbagemeldinger og ønsker for fremtiden besluttet at fokusere og prioritere arbejdet. Det kommer til udtryk i en vision og en mission.

Visionen: "Gårsdagens køretøjer på morgendagens veje" skal opnås i kraft af missionen: "Vi skal arbejde for, at de historiske motorkøretøjer, uanset øvrige trafik- og miljøpolitiske tiltag, fortsat har retten til at benytte vejnettet, så vores køretøjer ikke henvises til stilstand på et museum".

Bestyrelsen har omsat visionen og missionen i en række konkrete arbejdsopgaver, herunder positionering overfor myndighederne, kommunikation over for beslutningstagere, udsendelse af publikationer, udveksling af informationer på både nationalt og internationalt

plan, pressemeddelelser, medlemsakquisition blandt de klubber, der ikke er medlemmer, etc.

Sekretær

Årsmødet gav opbakning til, at MhS skulle ansætte en sekretær, der blandt andet skal varetage kontakten til det offentlige og på den måde være en slags lobbyist for sagen. Bestyrelsen har kortlagt de egenskaber, som den pågældende skal have, samt defineret arbejdsopgaverne. Stillingen er opslået på flere webbaserede jobportaler, eksempelvis JobIndex og Stepstone, hvor hele stillingsbeskrivelsen kan ses.

Hvad angår sekretærens fysiske placering er det besluttet, at MhS indledningsvis lejer sig ind på konkurrence-dygtige vilkår hos et af bestyrelsesmedlemmernes virksomhedsadresse (Mads Thyregods eller Anders Nannerups).

Told og moms ved import

Problemerne ved import af biler og reservedele fra lande uden for EU har tid-

ligere været behandlet udførligt. MhS' bestyrelse har aftalt møde med Skat i begyndelsen af februar om sagen.

Forsikringer

På årsmødet blev der udtrykt utilfredshed med de efterhånden mange forskellige forsikringstilbud. Mange af forsikringsselskaberne har strammet betingelserne flere gange indenfor de seneste par år. MhS vil derfor forsøge at kortlægge markedet og evt. diskutere med forsikringsselskaberne. Bestyrelsen står fortsat fast på, at MhS ikke skal formidle eller administrere en forsikringsordning.

Brochure om MhS og ny webside.

I forbindelse med indsatsen for at profilere MhS vil bestyrelsen i den kommende tid arbejde med at få udarbejdet en nutidig version af hæftet "Veteraner – Kørsel, Kultur og Miljø", der snart har 10 år på bagen. Et andet tiltag, der skal hjælpe med at profilere samrådet, er en ny webside. Der arbejdes på at finde en leverandør.

SC

Læserbrev

"Triangel-bogen"

Det var med stor glæde og interesse at jeg i juleferien fik tid til at læse Erland Egefors' nye bog om Triangel. Den gav mig mange timers god og interessant læsning og efter at have læst bogen mener jeg ikke blot at have fået et bedre billede af dette bilmærke og den virksomhed, der fremstillede det, men i lige så høj grad et billede af samfundet i den periode bogen omhandler.

Det at forfatteren har inddraget historien bag ved De Forenede Automobilfabrikker gør bogen så langt mere læseværdig end en rent nøgtern teknisk beskrivelse.

Det var derfor med nogen undren at jeg senere læste den noget kritiske anmeldelse af bogen i Veteran Tidende. Nogle af de anførte kritiske kommentarer kunne måske være på sin plads hvis bogen var udgivet som en historisk doktorafhandling, men det foregiver den ikke at være og gad vide hvor mange læsere, der ville købe et værk hvor alting kun var tørre kendsgerninger.

Erland Egefors har forstået at skrive en bog som gør mærket Triangel levende og jeg kan kun anbefale den på det bedste til bladets læsere.

Henrik Bechmann
Stenhusvej 6, 43000 Holbæk



Lysbilleder i Kværkeby

Til årets første møde Kværkeby var undertegnede blevet opfordret til at vise et udsnit af de billeder, jeg havde taget i årets løb. I første omgang fik jeg nogle flashbacks fra "gamle" dage, hvor man mere eller mindre blev tvangsindlagt til at se familie og venners (alt for mange) lysbilleder fra Mallorca. Ved nærmere eftertanke overbeviste jeg mig selv om, at det her måske var noget andet – for her havde de fleste af medlemmerne jo været med på "ferien" og så var det måske lidt mere interessant.

I hvert fald mødte der da 26 af de mest trofaste medlemmer op til denne aften og med lidt tekniske problemer med kølingen af videoprojektoren, som skulle hvile sig lidt et par gange undervejs, fik jeg da vist et par serier ud over årskavalkaden. Jeg fik også fortalt lidt om mig selv og mit forhold til veteraninteressen og hvordan jeg i 2003 var "landet" i Kværkeby.

Afslutningsvis opfordrede jeg andre til at komme ud af busken for at være "vært for en aften" ved kommende mødeaftener.

Erik Madsen
Roskilde

De sidste nye blade studeres i Kværkeby.



Erik Madsens egen Volvo Amazon 122S 1962.

Jytte og Arne ankommer til mødested Kværkeby.



ESBJERG VETERANLØB 2010 - lørdag den 8.maj!



VMK – Vestjysk Motorveteran Klub afholder det **12. VETERANLØB lørdag den 8. maj.**

I år går den spændende rute "lidt ind i landet" med lækker middags-buffet midtvejs, og afsluttes efter omkring 100 km's kørsel med stort kaffebord og præmieuddeling et hyggeligt sted mellem Esbjerg og Ribe. Løbet er åbent for alle interesserede med et min. 25 år gammelt veterankøretøj - bil eller motorcykel. Max. 100 deltagende køretøjer = de første 100 tilmeldte!

Mødested/start: Torvet i Esbjerg med registrering, kaffe og rundstykker m.m. **fra kl. 8.30.**

Første start kl. 10.00 – derefter afsendes én pr. minut i den rækkefølge, man er ankommet. Køretøjerne præsenteres i forbindelse med starten. Ved ankomst til start får du en "løbspakke", der indeholder: Billetter til fortæring (excl. øl, sodavand) morgen, middag og eftermiddag samt løbsskilt, kort, rutebeskrivelse m.m..

Tilmeldingskupon:

VMK-medlem: nej ja medl.nr.

Fornavn: _____ Efternavn _____

Gade/vej: _____ Postnr.: _____ By: _____

Køretøj:(art) _____ **Fabrikat:** _____

Type: _____ Årgang: _____

Pris: Løbspakke pr. køretøj incl. fører..... kr. **325,-**

Voksne ledsagere - antal: _____ á kr. **225,-**..... kr. _____

Ledsagere under 12 år - antal: _____ á kr. **125,-**..... kr. _____

- rabat kr. **50,-** pr. køretøj for VMK-medlemmer..... - kr. _____

Beløb i alt: kr. _____

TILMELDING: Send kuponen senest den 23. april til:

VMK – Jørgen Lind, Edelsvej 30, 6700 Esbjerg - eller online tilmelding: www.vmklub.dk.

BETALING: senest d. 23. april til: Sparbank – konto nr. 8119 – 000178218 (husk navn og adresse)



Indbydelse til *Englændertræf i Løgumkloster*



Lørdag den 12. juni 2010 får vi byen til at skinne af charme fra gamle engelske køretøjer

Alle er velkomne, hvad enten det er med bil eller motorcykel.

Arrangementet foregår på Markedspladsen, hvor der vil blive serveret gratis kaffe og rundstykker fra kl. 9.00.

Herefter vil der være officiel åbning af træffet kl. 10.00.

Vi håber igen i år at kunne fremtrylle lidt engelsk kultur og hyggeligt samvær.

Vi starter i lighed med sidst år fredag den 11. juni med fællesspisning kl. 17.30.

Efter spisningen tager vi på en lille køretur i det vestsønderjyske.

Vi forventer at være tilbage i Løgumkloster kl. ca. 21.30 hvor der så vil være mulighed for at købe aftenkaffe.

Deltagere, som ønsker at deltage fredag aften, og som har brug for overnatningsmuligheder skal selv arrangere det.

Det vil være muligt at finde information om Bed & Breakfast, Hotel- eller Camping faciliteter på www.6240.dk eller www.romo.dk.

Ved tilmelding bedes oplyst om man ønsker at deltage både fredag og lørdag eller kun én af dagene.

Max. deltagere 120. Derfor gælder "først til mølle" princip.

Tilmelding senest den 08.06.2010 til Bent Jessen, telefon 74 74 44 83 eller 51 89 27 58

E-mail: englaender@forum.dk



En aften med en af Danmarks flyvende vovehalse torsdag d. 25. februar kl. 18.15 I Dansk Veteranbil Klubs lokaler, Nærum Hovedgade 3, 2830 Nærum

Vincent Seremet er opfinder og stadig testpilot af IFO'er i en alder af 79.

Opfindelserne har koncentreret sig om ryghelikoptere, autogyroer, raketbælter, faldskærme og andre enmands-identificerede flyvende objekter. Siden 1957 er det blevet til mere end 30 flyvende objekter. Flere af disse er i dag udstillet på Teknisk Museum i Helsingør.

Vincent er lige hjemkommet efter en række testflyvninger med raketvinge i Tyskland, hvor han bl.a. opnåede en hastighed på 372 km/t med en flyvende raketvinge, desværre med et hospitalsophold og knubs til følge.

Vincent er dog "still going strong" og vil komme og holde et foredrag i tale og billeder i DVK's lokaler i Nærum.

Vi indleder aftenen med 3 stk. uspecificeret smørrebrød kl. 18.15 (inkluderet i prisen).

MOSQUITO WING BAR er åben for køb af øl, vand, vin, kaffe og kagestykker til rimelige priser.

Foredraget begynder kl. 19.00. Der vil være en indlagt pause undervejs. Slut ca. kl. 21.15

Pris pr. person DVK-medlem kr. 130,00 - Ikke-medlem kr. 150,00

Tilmelding **kun** på e-mail til kimpolte@hotmail.com

Husk du/I er først tilmeldt når du har modtaget accept herpå og indbetalt på

Den Danske Bank konto nr.4460 4460 020069

Vel mødt



STYRKEPRØVEN

5. - 8. august 2010

Gjøvik



INVITASJON

Vi inviterer med dette til Styrkeprøven i innlands-Norge. Gjøvik ligger 120 km nord for Oslo ved Norges største innsjø, Mjøsa. Her har vi vakker natur med bølgende kulturlandskap rundt store sjøer, og veier med lite trafikk. Her gikk Norges første bil i 1895, og bilindustrien er i dag en av de viktigste næringsveiene i distriktet.

DS Skibladner – Mjøsas hvite svane – er Norges eneste hjuldampner og eldste skip i jevnlig drift. Skipet ble bygget i 1854-1856 ved Motala verft i Sverige. Skibladner har en trippel ekspansjon dampmaskin som yter 606 ihk, og kan gi skipet en maksfart på 14 knop.



Quality Hotel Grand er Gjøvik's eldste og vakreste hotell, og har vært i drift siden 1902. Hotellet ligger i sentrum og har kort vei til handlegate og kjøpesenter. Løpet er lagt opp som en kulturell rundreise i distriktet rundt Gjøvik, og er tilpasset de aller eldste kjøretøyene.

PROGRAM

Torsdag 5. august:

Deltagerne ankommer Gjøvik og skal bo på Quality Hotel Grand.



Sekretariatet vil være åpent fra kl. 14.00.

Enkel kveldsbuffet serveres.

Fredag 6. august:

Denne dagen starter vi ved CC Gjøvik og kjører på mindre trafikkerte veier i distriktet rundt Gjøvik.

Om kvelden byr vi på en tur med DS Skibladner – Mjøsas hvite svane! Middag serveres om bord.



Lørdag 7. august:

Starten foregår på ærverdige Gjøvik Gård. Dagens etappe er en rundtur på Toten med innkomst i Gjøvik. Stor festmiddag om kvelden på hotellet.

Søndag 8. august:

Efter en lang og god frokost avsluttes det hele.

Deltageravgift :

Deltageravgiften som inkluderer 3 overnattinger med frokost, 3 middager, 2 lunsjer og båttur, er:

Pr. voksen pers. NOK 4.000,-

Pr. barn under 12 år med overnatting på foreldrenes rom NOK 1.800,-

Tillegg for enkeltrom (3 netter) NOK 900,-

Drikkevarer kommer i tillegg.



Påmeldingsfrist:

Frist for påmelding og innbetaling av deltageravgift er 1. april 2010.



STYRKEPRØVEN



5.-8. august 2010

Påmeldingsskjema

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ Poststed: _____

Land: _____

Tlf.: _____ E-mail: _____

Kjøretøy: _____ Arg.: _____

Type: _____ Reg.nr.: _____

Antall: ___ voksne pers. Antall: ___ barn Alder: ___

Ant. dobb.rom: ___ Ant. enk.rom: ___

Ant. ekstra seng: _____

Bindende påmelding innen 1. april 2010 til Norsk Veteranvagn Klubb, Boks 5379, Majorstuen, N-0304 Oslo, eller e-mail: n.v.k@online.no

Sum deltageravgift
NOK _____ er innbetalt til
bankkontonr. 1603 09 11265
(Iban-nr.: NO16 1603 0911 265
SWIFT/BIC-code DNBANOKK)





BILER SÆLGES

Mercedes-Benz 300 årgang 1952 "Adenauer". Nyrenoveret motor og gearkasse. Originalt kuffertsæt. Sortlakeret med beige læder. Utrolig flot og velholdt. Original radio. Pris kr. 285.000.

Stig Pedersen 2840 5161
stigpedersen@gmail.com

Franklin 4-dørs 1924. Luftpølet, sjældnen amerikaner. **Ford T** 2-dørs sedan 1926. Komplet, men skal restaureres.

Overland Whippet 1927. Skal totalrestaureres – meget billig, kr. 15.000.

Studebaker 1927 med træegerhjul – skal totalrestaureres. **Ford 10** 2-dørs 1938, meget billig, kr. 15.000. **Adler Triumph Junior** 1938, helt original og komplet, har stået inde tørt i 36 år. Skal restaureres. **Chevrolet Caprice** Classic 1975, kørt 76.000 i DK, én ejer. Grønmetal med sort velourindtræk. Meget billig.

E. Hindsgaul Madsen, tlf. 64401127 - 40584612

Willys Jeep 1949. Meget fin gammel Jeep, med nul rust. Ring for yderligere info. Pris kr. 90.000.

Mads Bugge, tlf. 22191317 bugge@rudekuvert.dk

Dodge Dart 1966. I god original stand - 3 år til syn. Pris kr. 30.000.

Mogens Ottosen, tlf. 21781736

Fiat 124 Spider 1,8 1977. Klassisk, italiensk cabriolet sælges. Rød, fin stand, 156.000 km. 2½ år til veteranstatus, løbende vedligeholdt. Nyere kaleche, renoveret bagtøj, nyere karburator m.m. Gerne bytte med nyere st. car. (fx Volvo V40 eller V70, MB C-klasse, Audi A4/A6) i samme prisklasse. Pris kr. 98.000.

Kristoffer Baagøe, tlf. 39670888
haraldsgade17b@get2net.dk

BMW E12 525 1975. Meget fin bil som kun har kørt 59.000 km fra ny. Kun svejset et par steder. Meget fin i blik og meget fin kabine. Brun met. med lys beige kabine skal fixes lidt. U/afgift. Der kan for merpris medfølge mange nye og brugte dele. Billeder kan mailes. Ring for mere info. Pris kr. 12.000.

Erik Bladt, tlf. 74456036
erikb@bbsyd.dk

Ford T 1919 runabout/roadster. Bilens delvis restaureret og helt komplet. Undervogn er samlet med bl. a. ny køler, dæk og ledningsnet. Træværk er

helt nyt, og klar til montering. Alt blik er sandblæst og grundet, også klar til montering. Der medfølger ny kaleche og indtræk. Evt. bytte. Pris kr. 40.000.
lars legaard, tlf. 40456187
brugsebakken@tdcadsl.dk

BILER KØBES

Velholdt **Maserati Ghibli** købes, årgang 1967 - 1973, dansk indreg. foretrækkes, men alt har interesse. Henvendelser foretrækkes på e-mail. Pris kr. 0 ? 0

Søren Bjerring, tlf. 40507474
sbjerring@mail.dk

DELE TIL BILER SÆLGES

Køler til **Morris Mini** kr. 150. Komplet air.con.anlæg – passer til **Ford Y**-blok kr. 2.000. **Lincoln** 1957 – bænksæde, fint betræk kr. 1.800. **Flathead V8** 1946 til renovering kr. 7.000. 2 stk. 7x14" **American Racing** m/dæk – pæne kr. 1.000. 4 stk. 14" alufælge til **Peugeot 205 GTi** m/dæk kr. 1.600. Diverse originale pladedele til **FIAT 850 Sedan** kr. 1.600. **Ford 332** Interceptor 4v 265 hk – kører fint kr. 10.000.
Mogens Jensen, Carlsmindevej 11, 5800 Nyborg tlf. 6531 5057 aften - 6611 4201 dag.

4-cyl. motor til **Ford Eifel** og **Ford C** og **Popular**. Renoveret. Pris 6.000 kr. **Ford A** horn, 6 v. Pris 800 kr. Kuffert til bagagebærer L 75 x H 55 x B 48. Kr. 700. Termostat **Chevrolet** 29 til 34. 100 kr.
Bent Gnist, tlf. 62212532

DELE TIL BILER KØBES

Frontrude til **Opel Rekord** 1956 cabriolet.
Kurt Larsen, Landbrugsvej 18, 5260 Odense S tlf. 4050 3049.

DELE TIL BILER KØBES

Triumph Herald cabriolet 1961-1970, dele købes, hel bil til reservedele har interesse.
Kristian Nielsen, tlf. 30200534 noad@post1.dansknat.dk

2 stk. solskygger i farve sand, beige, hvid eller grå til **Mercedes-Benz SL** Pagode.

Lars Schrøder, Bolbrovej 8, 2960 Rungsted tlf. 2720 5397
lars@schroeder.com

Opel Kapitän 1960 - diverse reservedele, pyntelister, hjulkapsler mm. Meget gerne billeder og instruktionsbog.
Sten Ottosen, Vestvej 7, 4880 Nysted, tlf. 40175670 voranath@yahoo.com

Søges til **Ford Zephyr Mk 2** 1961: Bagkofanger, forreste stenslagsgitter, bageste håndbremsekabel, Zephyr-mærket bagskærm, bagklap, lygtehuse, holder til paraboler, runde skiver til opruller og oplukkerdør, gummi stenslagsgitter, gummi motorhjelme, forreste gennemslagsgummi.
Bent Gnist, tlf. 62212532

MOTORCYKLER SÆLGES

NSU Quickly 1953 knallert. Istandsatt, skal kun have trukket ledninger. Farve lysegrå/mørkegrå. Kr. 7.500.
Erik Mieth, tlf. 22346195

MOTORCYKLER KØBES

Indian Scout eller **Police Scout**. Evt. bytte med veteranbil eller **Mercedes-Benz 450 SL** 1978.
E. Hindsgaul Madsen, tlf. 64401127 - 40584612

DIVERSE

Honda 4-takts generator, 220 volt 1.2 kilowatt. Pris 2.500 kr.
Bent Gnist, tlf. 62212532

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



ER DU MANDEN ?

- som med lyst, ekspertise og på fuld tid kan påtage sig restaurering af en Talbot D.C. 1924 med spidst vindspejl, 4 skydevinduer og rund bagende. Så send navn og adresse samt telefonnummer og en kort beskrivelse af din baggrund for ovennævnte til:
Svend Hauberg, Skodsborg Strandvej 200, 2942 Skodsborg

TIL SALG



VOLVO. 544 QUICK 1964

Hvid. B18 motor, 3-gears. Fin mekanisk stand, hel og pæn i indtræk, men rust i reservehjulsbalje og bagskærmskanter, derfor den lave pris. Veteranregistreret med 3 år til næste syn. Leveres indregistreret i købers navn for kr. 16.000.

Erik Mieth, tlf. 22346195

Dansk Veteranbil Klub regaler

VEST



Kr. 350,00
med søm kr. 400,00

PLAKAT



Kr. 75,-
+ forsendelse

NØGLERING



Kr. 25,00

VOGMÆRKE



Kr. 125,00

NØGLEHÆNG



Kr. 20,-



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

**Sekretariatet
Telefon 4556 5610
Mail: kontor@veteranbilklub.dk**

STOFMÆRKE



Kr. 25,-

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

STUMPEMARKED

Køng Museum

Gl. Øbjerggaard, Bygaden 27, Køng, 4750 Lundby

Søndag den 16. maj 2010 kl. 9.00 til 16.00



Der afholdes samtidig træf for flotte gamle veteranbiler, mc'er og knallerter på området omkring Køng Museum. Tilmelding for køretøjer til udstilling er ikke nødvendig, de skal dog være over 25 år gamle.

Køretøjer til udstilling skal være på plads senest kl. 12.30

Der er mulighed for at købe pølser, øl og vand samt kaffe og kage

Yderligere oplysninger ved henvendelse til
Hans Jensen tlf. 55 72 37 38 eller 20 41 69 25

TRÆKAROSSERIER

Renovering af bestående eller opbygning af nyt

Kalechebøjler og andre karosseridelen i træ fremstilles på bestilling

Poul Thostrup – Tlf.: 62 50 22 27

Opmagasiner af biler på Rudbækholm

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

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

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



BILMESSSE & Brugtmarked

For 49. gang den 27. - 28. februar 2010
kl. 9-17 i Fredericia Messecenter

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 27. - 28. februar 2010.

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

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

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



Velkommen igen
23. - 24. oktober 2010

Peder Fuglsbjerg

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

Peder Nielsen

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

www.bilmesse-brugtmarked.dk



SWAPMEET®

Søndag d. 25. april. kl. 09.00-15.00

Andelslandsbyen Nyvang
Oldvejen 25
4300 Holbæk

Stumpemarked for veteranbiler, motorcykler og knallerter

Gratis parkering
mere gangareal til publikum
Mulighed for at køre ind og hente større stumper

Indgang til SWAPMEET og entre til Andelslandsbyen,
nedsat til kr. 40,- i dagens anledning

Tag hele familien med

Arrangør: Dampromleklubben
Tlf. 49 13 25 40

dampromleklubben.dk

Tá 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

Tá 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 stumpemarked. 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 stævne 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.-

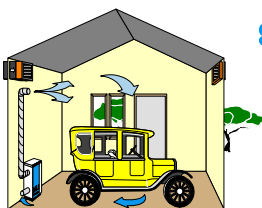
NYHED:

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



Bilmesse

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



www.bilmesse.dk
7640 0014 • 4027 6464



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse

www.veteransmeden.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. Enspaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun 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
– står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegnning.

ETU Forsikring – 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