

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



54. årgang - juni 2010 - VT nummer 408

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

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

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

Veteran Tidende

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

Ansvarshavende redaktør:

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

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

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

Annoncepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

Erhvervskortetøj, teknisk brevkasse og restaurering:

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

I redaktionen desuden:

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

Layout, sats:

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

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Bestyrelsen

Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer)

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 45 83 80 08

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Løb og arrangementsstilsud)

Anne Lise Gustafsson

Karlsbjergvej 32, 5672 Broby

Tlf. 62 63 20 51

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Veteran Tidende)

Kaj Dyring Larsen

Hasselparken 23, 4040 Jyllinge

Tlf. 39 90 42 40

kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol, MhS)

Erik Mieth

Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk

Tlf. 45 89 13 35

erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger Vest).

Erik From

Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå

Tlf. 74 62 53 61

erik.from@veteranbilklub.dk

(Kontakt til Veteranforsikringsklubben)

Jørgen Lauritsen

Fasanvej 28

7190 Billund

Tlf. 75 33 20 51

jorgen.lauritsen@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, øst)

Ole Poulsen

Bursøvej 33, 4930 Maribo

Tlf. 54 70 03 58

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben)

Kjeld Holm-Nielsen

Dybbølgedale 13, 6400 Sønderborg

Tlf. 74 48 59 59

holm-nielsen@bbsyd.dk

Suppleant:

Ib Rasmussen, tlf. 20 26 32 20

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Amager Landevej 246
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.
kaic@c.dk

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Mogens Ottosen, 38748495
lottosen@hotmail.com

Midtsjælland:

"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Samme adresse

Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4270 Høng
Johnny B. Rasmussen
20745709

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Poul Henning Lauridsen
Flittig Lises Vej 2, 5250 Odense SV
65962428 - 26644238
phsports@car@yahoo.dk

Vestfyn:

Rørup Borgerhus
Gelstedvej 10, 5560 Årup
Bjørn Drejer, 32167911/50800393
bjordrejer@hotmail.com

Nordjylland-Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev
Kræn Hjortlund, tlf. 30337370
kraeh@hotmail.com

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161

Midtjylland-Vesterhede

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

Vestjylland-Spjald

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

Esbjerg

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

Sønderjylland:

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

Sydøstjylland

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

Historiske nummerplader

Erik Mieth

Se under bestyrelsen.

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub

Bogeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolffbrandt, tlf. 86593300
www.danskaustinklub.dk

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, tlf. 59507155
claus@clo.dk

Ford V8

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

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, tlf. 39698115
svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

Poul G. Jensen
40504364
takko@takko.dk

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs & Ford Mustang

Peter Lovstrøm Sørensen
Tlf. 7586 9510

Austin Seven

Ole Troen
Tlf. 75943494
trolley@yaho.dk

Chevrolet 1929 til 1932

Jens Rasmussen
Tlf. 86178002 - 24840013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh
9868 1189 - kurtogjonna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

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

Ford T

Claus Olesen
5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz

Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 40942520
tteisen@yahoo.com

Singer

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

SAAB

Claus Oppenheim
cloppost@gmail.com

Tatra

Svend Carstensen
3969 8115

Toyota

Henning Holm
4056 8011

Volvo

Ole Callesen
7456 1611

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

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

Klubregistre

Mærkerregistre

Austin Seven

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

FIAT - Forkrigs

Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

Ford Junior

michael@deichmann.org
www.fordyandemodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund
4656 0229

Opel

Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche

Paul Watson, tlf. 27285725
paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard
8648 6968

Rover

Henning Helmer
4919 2700

Singer

Kaj Dyring Larsen
3990 4240

Studebaker

Gorm Albrechtsen,
97223630/40447505
post@gorma.dk

Triangel

Uffe Mortensen
4920 2301

VW - luftkølede

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

Køreselskaber/Sektioner

Alvis

Peter Bering,
5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson
6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab Vest

Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot

Claus Somme Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Bibliotek

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

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.
Åbningstid: Søndage 14.00-17.00. Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00. Entré for voksne: Kr. 50.
Børn kun i følge med voksne.
Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale pr. tlf. eller e-mail.
Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30, e-mail lillian.bech@e-sommer.dk



Fra Odsherredløbet
Foto: Peter Bering

Nyt fra bestyrelsen

Der blev holdt bestyrelsesmøde den 19. maj i det nyanskaffede hus for mødested Vestsjælland, så alle i bestyrelsen fik lejlighed til at bese huset. Alle bestyrelsesmedlemmer var til stede.

Alle udtrykte stor tilfredshed med huset, der synes meget velegnet som mødested, ikke mindst fordi indretningen med et stort mødelokale på 1. sal giver mulighed for større arrangementer. Huset er også meget smukt beliggende for foden af en gammel mølle, som fortsat er i funktion som historisk og drives af et aktivt møllelaug.

Bestyrelsen hørte også om det ny mødested på Fyn, hvor der til indvielsen var mødt 54 personer, og det tegner godt for fremtiden.

Klubbilens Swift har været udstillet på Carlsberg ved det store racerarrangement, hvor den vakte berettiget opsigt sammen med bl.a. biler fra Ole Sommers museum.

DVK havde en stand på messen i Hillerød og agter at stille op igen næste år, selv om besøgstallet ikke var imponerende. DVK deltog også med stand både på Kastellet, i Klampenborg og på Hjallerup markedet.

Angående mødestederne: Nærum har fået ny mødestedsleder, Mogens Ottosen, der er tiltrådt.

Esbjerg går i samarbejde med Vesterhede og lukker ned for egne møder i løbet af sommeren. Børkop overvejer nye lokaler, men er ikke kommet frem til en løsning på nuværende tidspunkt, der indkaldes til ekstraordinært møde for at gennemdiskutere tingene.

Mødestedsleder Poul Henning Lauridsen på Egeskov har meddelt at han ønsker at stoppe med årets udgang.

Der arbejdes på et forslag om en landsomfattende børnekøredag, hvor vi tilbyder landets hospitalers børneafdelinger et arrangement hvor vi lufter veterankøretøjerne og kører tur med de små patienter. Nærmere om det senere, for det vil sikkert involvere alle mødestederne samt mange andre frivillige der vil stille op med deres fine køretøjer.

Bestyrelsen
Erik Mieth

Mødested Børkop – Ekstraordinært klubmøde 24. juni 2010 kl. 19:00 på Vandmøllen

Der er opstået diskussion om mødestedets tilholdssted. For at få afklaret hurtigst muligt indkaldes til et ekstra klubmøde ovennævnte torsdag. Her tager vi diskussionen forfra og skal meget gerne nå en endelig beslutning. Vi skal afgøre, om vi bliver på Møllen, flytter til de alternative (ligeledes) kommunale lokaler på Aagaarden i Børkop eller et helt tredje sted – det står helt åbent.

Mød op og vær med til at bestemme.

Med venlig veteranhilsen Poul-Erik Jakobsen.

Indhold

Nyt fra bestyrelsen	3
Ekstraordinært klubmøde i Børkop.....	3
Aktivitets- og mødekalender	4
Klubaktiviteter	6
Nyt klubhus.....	8
Lillebæltbroen 75 år.....	9
Til grandprix i Kristianstad.....	10
At køre Stanley 1919	12
Minimøde i Kværkeby	16
En rejse i Uruguay	18
Før A10 fik sin afløser.....	26
Motorshop 100 år.....	31
Informationer efterlyses om dansk racerbil ..	31
Odsherredløbet 2010.....	32
El-biler eller hvad?.....	36
TTT 2010	38
Carls Have.....	40
Historiske Mille Miglia.....	42
Velkommen til nye medlemmer	44
Fejl.fakta	44
Beringsbilbilleder.....	45
Invitationer	46
Køb salg	48





Møder

Torsdag 10. Børkop. Besøg på mødested Åbenrå.
Torsdag 10. Åbenrå. Klubaften.
Mandag 14. Rørup-Vestfyn. Almindeligt klubmøde kl. 19.
Tirsdag 15. Kværkeby. Aftentur kl. 19.
Tirsdag 15. Nordjylland. Møde den 15. aflyst, i stedet møder den 19. og 22.
Torsdag 17. Nærum. Cafeaften.
Lørdag 19. Nordjylland. Flyve- og veteranbilstævne.
Tirsdag 22. Klippinge. Kort rundtur på Stevns og afslutning i haven.
Tirsdag 22. Nordjylland. Lille tur med afslutning ved Stenum Skole, hvor vi viser biler frem.
Torsdag 24. Børkop. Ekstraordinært klubmøde om mødested.
Tirsdag 29. Egeskov. Klubmøde.
Onsdag 30. Amager. Aftentur fra Kastrup.

Juli

Torsdag 1. Nærum. Kom i gamle køretøjer.
Tirsdag 6. Ristrup. Den årlige grillaften.
Onsdag 7. Sæby. Ferielukket.
Torsdag 8. Børkop. Klubmøde for dem der ikke ferierer.
Torsdag 8. Åbenrå. Tur ud i det blå - hvis vejret er til det.
Mandag 12. Rørup-Vestfyn. Almindeligt klubmøde kl. 19. Måske en lille køretur ud i det blå, hvis vejret tillader.
Torsdag 15. Nærum. Cafeaften.
Tirsdag 20. Kværkeby. Intet møde - sommerferie.
Tirsdag 27. Klippinge. For dem der er på ferie - kom i veteranen.
Onsdag 28. Amager. Dragør Fort.

August

Onsdag 4. Sæby. Vi planlægger næste sæson.
Torsdag 5. Nærum. Kom i gamle køretøjer.
Torsdag 12. Børkop. Klubmøde.
Torsdag 12. Åbenrå. Grillaften.
Torsdag 19. Nærum. Cafeaften.
Onsdag 25. Amager. Klubaften med køretur.
Tirsdag 31. Egeskov. Besøg af Mr. Morris.

September

Onsdag 1. Sæby. Køretur.
Torsdag 2. Nærum. Besøg af DVMC's tidl. formand Knud Erik Guldager. Kom i gamle køretøjer.
Torsdag 9. Børkop. Poul Suhr om restaurering af Opel.
Torsdag 9. Åbenrå. Klubaften.
Fredag 10. Sæby. Køretur til Jordbrugsteknisk Center ved Flakkebjerg.
Torsdag 16. Nærum. Cafeaften.
Torsdag 30. Morris-møde. Morris-møde hos Leif Nielsen.

Oktober

Torsdag 14. Åbenrå. Vinterklargøring.
Torsdag 28. Morris-møde. Morris-møde hos Rimmy Tschernja.

November

Torsdag 11. Åbenrå. Året der gik i lyd og billeder.
Torsdag 25. Morris-møde. Morris-møde hos Tina og Mads Bengtsson.

December

Torsdag 9. Åbenrå. Julefrokost.

Løb og arrangementer

Juni

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. Fransk Biltræf 2010. For alle franske bilmærker, i forbindelse med Gisselfeld Klassisk Motorshow. Årets tema 'sportsprægede biler'. www.franskbiltraef.dk

Søndag 13. Stumpemarked. Kl. 10-17 ved Europæisk Automobilmuseum, Fraugde-Kærbyvej 203, Fraugdekærby, 5220 Odense SØ. Tilmelding Per Mortensen, tlf. 22179665.

Tirsdag 15. Aftentur ved Storstrømmen. Se VT 406.

Onsdag 16. Aftentur i det fynske. Mødes 17.30-18 hos Mette og Alfred Svendsen, Svendborgvej 18, Ollerup, 5762 Vester Skerninge. Slutter ved All Classic Cars v/Henrik Skov, Tværvej 31, Svendborg. Info Mette Svendsen tlf. 62202758 - 21390685.

Onsdag 16. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Lørdag 19. -søndag 20. Classic - FDM Jyllandsringen. Danish Touring-car Championship. Med klasser for klassiske motorcykler. www.dtc-net.dk

Lørdag 19. Midsommertur rundt om Ringkøbing Fjord. Se VT 406.

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

Tirsdag 22. Havnetræf Fredericia Gl. Havn. Første og sidste tirsdag i måneden. Borde og bænke, grill, futmad og pølser, toilet. Info 29782909 - 23236706 - 75743494.

Tirsdag 22. Havnetræf i Sønderjylland. I Sønderborg kl. 18.30 foran Slottet.

Onsdag 23. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Torsdag 24. Harald Nyborg-løb fra Køge Start kl. 18-19. Gratis, tilmelding ikke nødvendig. Kontakt Flemming Pradel, tlf. 25278720 flemming@pradel.dk

Lørdag 26. -søndag 27. Classic Race Århus. Rundt om Mindeparken via Strandvejen, Oddervej, og Kongevejen via Carl Niensens Vej. Oplysninger Ole Markussen om@craa.dk 23318630 Tilmelding www.craa.dk

Lørdag 26. Sydhavsrallyet, 10 års jubilæum. Indbydelse i VT 405.

Lørdag 26. Ålsbo motorstævne. Se VT 406.

Søndag 27. Bagagerumsmarked i Nærum. Kl. 9 til 14. Gratis studeplads og parkering. Info hr. Mortensen, tlf. 40631465. Indbydelse i VT 406.

Søndag 27. -lørdag 3. juli. Motorcykelfascination. Europahøjskolen, Skovridervej 10, 8410 Rønne. Tilmeldingsfrist 28. maj. Info www.europa-hojskolen.dk

Onsdag 30. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Juli

Fredag 2. Musik og veteraner på "Karensdal" Uldum Info www.karensdal.dk eller på tlf. 28120591.

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

Lørdag 3. Uldum Gademusikfestival med gamle biler og motorcykler. Indbydelse i VT 407. Kl. 10-16. Info www.gademusik.dk Tilmelding: Nicolai Larsen, tlf. 40605204 nicolai_plib@yahoo.dk Flemming Sønderup, tlf. 28156785 flemming@tuknet.dk

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

Mandag 5. Kaffe- og ismik ved Madsens Iscafé i Birkerød. Se VT 406, april.

Tirsdag 6. Havnetræf i Fredericia Gl. Havn. Første og sidste tirsdag i måneden kl. 18.30. Borde og bænke, grill, futmad og pølser, toilet. Info 29782909 - 23236706 - 75743494.

Onsdag 7. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Søndag 11. Madpakketur i Nordsjælland. Indbydelse i VT 408.

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

Onsdag 14. "Ud i det blå fra Vejle havn." Kl. 18.30. Info Poul Bertelsen 40445060 Se VT 407.

Onsdag 14. Lundebergtræf med hyggetur. Se VT 406.

Onsdag 14. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Tirsdag 20. Aftentur ved Storstrømmen. Se VT 406.

Tirsdag 20. Havnetræf Fredericia Gl. Havn. Første og sidste tirsdag i måneden kl. 18.30. Borde og bænke, grill, futmad og pølser, toilet. Info 29782909 - 23236706 - 75743494.

Onsdag 21. Aftentur i det fynske. Mødes mellem kl. 17.30 og 18.00 P. pladsen ved Karolines Cafeteria i Middelfart. Slutter Nr. Kobbelvej 27, Fredericia. Info Anne Lise Gustafsson 22811954 / John Andersen 29782909

Onsdag 21. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav



Søndag 25. Bagagerumsmarked i Nærum. Kl. 9 til 14. Gratis stadeplads og parkering. Info hr. Mortensen, tlf. 40631465.

Onsdag 28. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Torsdag 29. Harald Nyborg-løb fra Hillerød. Start kl. 18-19. Gratis, tilmelding ikke nødvendig. Kontakt Flemming Pradel, tlf. 25278720 flemming@pradel.dk

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. Stevnsløbet 2010. Info Hans Peter Nielsen tlf. 40148037.

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

August

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

Mandag 2. Kaffe- og ismik ved Madsens Iscafé i Birkerød. Se VT 406, april.

Tirsdag 3. Havnetræf Fredericia GI. Havn. Første og sidste tirsdag i måneden kl. 18.30. Borde og bænke, grill, futmad og pølser, toilet. Info 29782909 - 23236706 - 75743494.

Tirsdag 3. Havnetræf i Sønderjylland. I Åbenrå kl. 18.30 ved Under Sejlet.

Onsdag 4. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

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

Onsdag 11. "Ud i det blå fra Vejle havn" Kl. 18.30. Info Poul Bertelsen 40445060 Se VT 407.

Onsdag 11. Aftentur i det sydøstfynske - ved Lundeberg Lystbådehavn kl. 19.30. Kl. 19.30. Med ca. 10 km tur til en samler i nærheden af Tårup. Se nærmere i VT 408. Ingen tilmelding, info Jan Klarskov, tlf. 29876621.

Onsdag 11. Lundebergtræf med hyggetur. Se VT 406.

Onsdag 11. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Fredag 13. -søndag 15. Randers på hjul. Info Hans Christian Møller mobil 2066 3799.

Lørdag 14. Ferritslev-løbet. Indbydelse i VT 407.

Lørdag 14. Munkebjergløbet 2010. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 fax 32540922 hans@geschwendtner.dk Indbydelse i VT 405.

Lørdag 14. -søndag 15. SuperSport 600 og Superbike. Ring Djursland. Med klasser for klassiske motorcykler. Danish Touringcar Championship. www.dtc-net.dk

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.

Tirsdag 17. Aftentur ved Storstrømmen. Se VT 406.

Onsdag 18. Aftentur i det fynske. Info senere.

Onsdag 18. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Lørdag 21. Arresø Løbet - OVERTEGNET. Indbydelse i VT 407.

Lørdag 21. -søndag 22. Classic Cars på Frijsenborg Explorer. Indbydelse i VT 407. Arr. Dansk Vintage Motor Club i samarbejde med Scotsport. Kl. 10-17. Køretøjer over 30 år fra alle klubber. Info Jørgen Kjær, tlf. 86983177 - 30243177 jk@motorploven.dk

Søndag 22. Store bilklub-dag. Nårupvej 32, 5620 Glamsbjerg

Tirsdag 24. Havnetræf Fredericia GI Havn. Første og sidste tirsdag i måneden, kl. 18.30. Borde og bænke, grill, futmad og pølser, toilet. Info 29782909 - 23236706 - 75743494.

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

Onsdag 25. Amager aftentur. Kl. 19, Kirstinehøj 36D, Kastrup.

Onsdag 25. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Torsdag 26. Harald Nyborg-løb fra Amager. Start kl. 18-19. Gratis, tilmelding ikke nødvendig. Kontakt Flemming Pradel, tlf. 25278720 flemming@pradel.dk

Fredag 27. -søndag 29. Automania 2010 i Silkeborg Silkeborg Automobilfestival afholdes for 5. gang.

Søndag 29. Bagagerumsmarked i Nærum. Kl. 9 til 14. Gratis stadeplads og parkering. Info hr. Mortensen, tlf. 40631465.

September

Onsdag 1. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Lørdag 4. Veteranlastbiltræf kl. 10-16. Jysk Automobilmuseum, Gjern. tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk Se VT 406.

Søndag 5. Fjordløbet. Fra Græstedgård i Ølstykke. Maks. 80 køretøjer for 1975, 90 km ad hyggelige veje i Nordsjælland. Opgaver, frokost. Køretøjet gratis, voksne 100 kr., under 15 år 20 kr. Arr. Ølstykke Veteranbil og -Mc Klub. Tilmelding fra 1. maj på www.vbmc.dk Info tlf. 46789145 - 47178826.

Søndag 5. Jens Høstrups Efterårsløb. Se VT 406.

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

Søndag 5. Sensommertur i København. Kl. 9 - ? Info kimpolte@hotmail.dk

Mandag 6. Kaffe- og ismik ved Madsens Iscafé i Birkerød. Se VT 406, april.

Tirsdag 7. Havnetræf Fredericia GI. Havn. Første og sidste tirsdag i måneden kl. 18.30. Borde og bænke, grill, futmad og pølser, toilet. Info 29782909 - 23236706 - 75743494.

Onsdag 8. Lundebergtræf med hyggetur. Se VT 406.

Onsdag 8. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Lørdag 11. Motorhistorisk dag i Lyndby, Sjælland Skjoldungernes rige. Info Hans Havsted tlf. 4640 0017

Lørdag 11. Mødestedet Midtjylland-Vesterhede har 10 års jubilæum i den anledning er der åbent hus fra kl. 11 til 16, hvor alle er velkomne.

Onsdag 15. Aftentur i det fynske. Info senere.

Onsdag 15. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Tirsdag 21. Aftentur ved Storstrømmen. Se VT 406.

Tirsdag 21. Havnetræf i Fredericia GI. Havn. Første og sidste tirsdag i måneden, kl. 18.30, slut september. Borde og bænke, grill, futmad og pølser, toilet. Info 29782909 - 23236706 - 75743494.

Søndag 26. Bagagerumsmarked i Nærum. Kl. 9 til 14. Gratis stadeplads og parkering. Info hr. Mortensen, tlf. 40631465.

Oktober

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

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

Lørdag 9. -søndag 10. Rookie 600. FDM Jyllandsringen. Med klasser for klassiske motorcykler. Danish Touringcar Championship. www.dtc-net.dk

Lørdag 23. -søndag 24. Fredericia Bilmesse og Brugt marked. Info tlf. 40886464 mellem kl. 9 - 17.

Søndag 31. Løvfaldsløb. Sæsonafslutning. Indbydelse senere i VT. Info Gerd og Per tlf. 49709580.

November

Lørdag 13. Stumpemarked i Herning.

Udland

Juni

Søndag 20. -søndag 20. Skåne / Ljuva 50-tal Brösarp. www.skanskajarvager.se

Juli

Fredag 2. -søndag 4. Skåne / Svenskt Sportvagnsmeeting Ring Knutstrop. www.mscc.se

Lørdag 24. -lørdag 24. Skåne / Thulinträffen Landskrona. www.thulintraffen.se

August

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

Lørdag 21. -søndag 22. Skåne Rundt www.mchksyd.com

September

Fredag 3. -søndag 5. Jensen-Klubben Danmark 125 års jubilæum. Info Poul G. Jensen tlf. 4050 4364, pj@takko.dk



AMAGER

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

Onsdag den 30. juni kl. 19. Klubaften med aftentur. Vi mødes Kirstinehøj 36D, Kastrup.

Onsdag den 28. juli kl. 19 Dragør Fort med gamle biler. Ekstra luksusbuffet. Pris 125 kr. Betaling til fortet. Tilmelding senest 21. juli.

Onsdag den 25. august. Klubaften. Vi mødes Kirstinehøj 36D, Kastrup med de gamle biler til en aftentur.

Kaj Christensen, tlf. 40539401 kajc@c.dk

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

BØRKOP VANDMØLLE

Ole Troen skriver: Det var igen lykkedes for John Andersen at overtale Peter Jessen til at stå for transporten Fredericia-Egeskov og retur.

Peter mødte med sin flotte Volvo veteranbus med automatgear og bløde sæder, og så gik det ellers over stok og sten med 80 i timen. Bussen var fyldt til bristepunktet og der var kun plads til 1 ramme øl. Forståeligt nok var der heller ikke nogen tilfælde af humleforgiftning.

Vejret var med os, bespisningen klappede og alle nød de flotte omgivelser. En stor tak til Peter fra alle deltagerne fordi han vederlagsfrit igen og igen stiller sin bus til rådighed.

Og fra Poul-Erik Jakobsen:

24. juni kl. 19: Ekstraordinært klubmøde. Vi skal diskutere og beslutte mødestedets fremtidige tilholdssted. Se særskilt notits i dette blad.

3. juli Uldum Gademusik-festival. Kom i gammel bil og få 2 stk. spisebilletter til kroen og fri indgangs-armbånd til alle i bilen.

8. juli kl. 19. Klubmøde for dem der ikke holder ferie.

12. august. Klubmøde.

9. september. Klubmøde. Poul Suhr fortæller om og viser billeder fra den absolut gennemgribende restaurering af hans Opel.

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 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 kl. 19 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 29. juni klubmøde kl. 19. Kom og vis jeres biler frem, gamle som nyrenoverede.

I juli holder vi sommerferie.

Tirsdag den 31. august. Vi får besøg af Mr. Morris, han har lavet Morris altid og vil holde foredrag og vise en kort dvd fra fjernsynet om Mr. Morris. Derefter kan der stilles spørgsmål.

Jeg stopper sidst på året som mødestedsleder. Derfor søger vi en ny mødestedsleder og aktivitetsudvalg.

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

Venlig hilsen

Poul Henning Lauridsen,
tlf. 65962428.

ESBJERG

Klubmøde kl. 19 tredje torsdag hver måned.

Juni ingen møde – vi gør vores køretøjer klar til Midsommerløbet – Ringkøbing Fjord Rundt lørdag den 19. juni. Se indbydelsen i VT 406.

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.

Vores april møde, som blev afviklet med busturen til Egeskov, blev som sædvanlig en oplevelse, selv om der gik lidt ged i antallet af deltagere.

Vores junimøde tirsdag den 22. bliver en kort rundtur her på Stevns, afslutning med kaffe/tehygge i haven.

Vores julimøde tirsdag den 27. er for DVK-medlemmer som ikke kommer på ferie. Så kom en tur i veteranen til Klippinge kl. 19.

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.

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

I juli 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.

Der vil stadig kunne købes varm mad den første torsdag i hver måned.

Torsdag den 17. juni: Cafeaften.



Torsdag den 1. juli: Kom i gamle køretøjer.

Torsdag den 15. juli: Cafeaften.

Torsdag den 5. august: Kom i gamle køretøjer.

Torsdag den 19. august: Cafeaften.

Torsdag den 2. september: Besøg af DVMC's tidl. formand Knud Erik Guldager. Kom i gamle køretøjer.

Torsdag den 16. september: Cafeaften. Der er 5 Harald Nyborg-løb fra april til september. Se steder og datoer i aktivitetskalenderen.

Venlig hilsen Mogens Ottosen, tlf. 38748495

ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Den årlige grillaften holdes tirsdag den 6. juli kl. 19 ved klubbens lokaler. Aftenen begynder som sædvanlig med en mindre køretur før vi sætter os til bords, så medlemmerne opfordres til at møde op i deres gamle køretøjer, og alle er naturligvis velkomne til at tage eventuelle ledsagere med.

Prisen forventes at være ca. 125 kr.

Tilmelding senest lørdag den 3. juli til Lars Hoffbeck.

Med venlig hilsen

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

RØRUP - VESTFYN

Rørup Borgerhus i Grønnemose, Gelstedvej 10, 5560 Årup. Man finder det ved fra Gelstedvej at dreje ind ved Lærkeskolen, følg vejen forbi Regnbue. Velkommen til nyt mødested.

Mødeaften den anden mandag i måneden kl. 19.

Kaffe, te, øl og vand og eventuelt ost eller pølsemed bestilles ved ankomst og afhentes i køkkenet.

Mandag den 14. juni almindelig klub-aften.

Mandag den 12. juli almindelig klub-møde. Måske en lille køretur ud i det blå hvis vejret tillader det.

Alle er velkomne til at komme med forslag og ideer til klubmøderne.

Med venlig hilsen

Bjørn Drejer, tlf. 32167911 - 50800393

NORDJYLLAND - STENUM



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

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

Efter at vi havde en lille stand på stumpemarked i Hjallerup var der fra flere ønske om lidt mere information i bladet om vores aktiviteter i Nordjylland.

Det kan jeg selvfølgelig kun give dem ret i. Som en sagde: Det er jo ikke alle der ser hjemmesider.

Vores normale møde 15. juni er aflyst. I stedet har vi to møder i andre møder i juni.

Lørdag den 19. indbydes til flyvestævne/veteranbilstævne på mødested Vanggård. Kom og vær med til at se aktiviteter både på land og i luften. Det er fra klokken 11, og man skal selv medbringe madkurven.

Tirsdag den 22. mødes vi igen på Vanggård. Normal tid klokken 19. Herefter kører vi en lille tur i lokalområdet og slutter ved Stenum Skole. Jeg har lovet at vise vores biler frem i forbindelse med den årlige festuge.

Med venlig hilsen

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370 kraenh@hotmail.com

VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje tirsdag 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

7. juli - ferielukket.

4. august. Vi planlægger næste års

hændelser. Har du en god ide, så kom frit frem (Johnny 20745709).

1. september. Køretur med afslutning på Jordbrugsteknisk Center ved Flakkebjerg, hvor der vil være rundvisning og mulighed for at stille spørgsmål. Tag gerne kvindelige familiemedlemmer med, de forstår at spørge til de rette emner. Kaffe og kage på værtens regning (Jørgen Christensen 58186132).

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Mandag den 3. maj var jeg så uheldig at falde ned fra min 4 meter høje byggeplads med trykkede ribben, hul på knæ og smerter i højre skulder til følge. Så jeg går lidt stille rundt.

Vinteren og et begyndende forår har været meget travlt, og jeg blev ikke helt færdig til stumpemarkedet. Lørdag den 24. april oprandt med dejligt forårsvejr og mange studeholdere kom tidligt for at få mest ud af morgenkaffen. Der kom mange mennesker i flotte biler, og lige før middag var gårdspladsen fyldt op med veteranbiler og motorcykler. Jeg har selv udvidet køretøjsparken med en flot HD FLH Elektra Glide og en SCO knallert. Når jeg er frisk igen, skal jeg videre med færdiggørelsen af værkstedet så det kan vises frem til jubilæet, men der bliver ikke lavet meget veteranbil i sommer.

M. v. h.

Ove H. Iversen, tlf. 23950721



NYT KLUBHUS

Af Dorte Stadil

Vestsjællands Motormuseums ejer Erik Haaning tilbød DVK at stille lokaler til rådighed hvis vi ville åbne et mødested på Vestsjælland. Det var en enestående chance vi ikke kunne sige nej til.

Den 7. september 2005 blev det så en realitet, mange var mødt op, og endnu flere er kommet til hen over årene. I vinterhalvåret blev det dog nødvendigt at flytte til det lokale forsamlingshus, da museet var lukket og derfor ikke opvarmet. Vi vil sige tusind tak til Erik Haaning for at han fik gjort det muligt.

Det er et aktivt mødested som fortjener at få sit eget. En gruppe på 6 personer gik i gang med at finde passende lokaler, meget blev der set på og kasseret igen, men i Løve fandt de stedet. Kulturhuset, beliggende lige op ad møllen, skulle sælges. Det havde den rigtige størrelse, godkendt til foreningsliv, smuk beliggenhed og stor græsplæne der kunne omdannes til en grusbelagt p-plads.

En enstemmig bestyrelse blev efter selvsyn og gennemgang af huset, enig om at det var et godt køb.

Pr. 15. maj overtog DVK som klubhus for mødested Vestsjælland møllerhuset på adressen Knudstrupvej 6 i Løve, 4270 Høng. Det er den ejendom, der har tilhørt Løve Kulturforening, og der vil blive bevaret en god kontakt til foreningen med den smukke gamle restaurerede mølle bagved huset. Hus og mølle kan ses på: <http://www.loevemoelle.dk/>

Husudvalget skal planlægge og se til at huset så snart som muligt bliver brugbart. Det indebærer først og fremmest 4 nye vinduer, lidt nyt tapet og maling, samt at få omdannet græsplænen til parkeringsplads. Dertil kommer møbler, service mm.

Jan Damgaard har stået for samordningen mellem klubhusgruppen, DVK's bestyrelse og sælgerne og tilbud om at hjælpe kan stiles til ham på:

Tlf. 23 40 38 17 - jan-damgaard@hotmail.com eller Johnny B. Goode på tlf. 20 74 57 09 johnnygoode@mail.dk

Det ny klubhus i Løve.



Nøglerne overrækkes Dorte Stadil af formanden for Løve Kulturforening, Søren Christensen.



Arbejdsholdet.



Lillebæltsbroens 75-års jubilæum 14. maj

Tekst og foto: Dorte Stadil

Et flot arrangement af VeteranPosten, og med DVMC- og DVK-medlemmer til at styre trafikken.

475 køretøjer mødte på havnen i Fredericia for i samlet flok at køre den lille tur langs vandet ind under broen, så den kunne nydes nedefra, og så over den gamle, majestætiske bro.

På hele turen stod der glade mennesker og vinkede og nød synet af det rullende museum. Martin Andersens hvide Buick 10 runabout fra 1908 førte feltet an med Fredericias borgmester, Thomas Banke, som co-driver.

På "Karoline" fik vi alle på mirakuløs måde en p-plads, ganske vist holdt vi tæt, men stemningen var god og den tilbudte kaffe blev drukket.

I 1935 var det Kong Christian d. 10 der holdt brotalen. I år var det Motorhistorisk Samfunds formand Mads Thyregod, der på bedste vis fortalte om broens historie fra den var på tale i slutningen af 1800-tallet til den endelig blev bygget og stod færdig i 1935. Broen var tænkt som en jernbanebro, men blev på baggrund af den voksende bil- og motorcykeltrafik i 1927 udvidet til også at omfatte en vejbro og blev en kombineret jernbane- og vejbro. Broen som vore gamle køretøjer gav liv og sjæl, ikke mindst fordi de kan det, de er beregnet til.

En fantastisk dag, som vi sent vil glemme.



På indvielsesdagen i 1935 kørte som nr. 4 på billedet Statsradiofoniens da næsten ny Bedford reportagebil – på taget står Axel Dahlerup ved et gelænder og sender direkte. Lyntoget, det røde, har også lige haft jubilæum og kan nu ses nyrestaureret i den fantastiske remise ved Svanemøllen i København.





Til Grand Prix i Kristianstad



Fangio i Nr.1 og Moss i Nr.2.

Af Leif Gr. Thomsen

Artiklen i VT marts om Mercedesvognenes færd gennem Danmark i 1955 fremkaldte sjove minder, for vi var nogle unge mennesker fra Sønderborg, der tog til Kristianstad dengang.

Vi kom meget hos den lokale DKW-motorcykelforhandler Holger og Aage Iversen, og de havde fra Bohnstedt Petersen fået tilbud om at komme til GP-løb, og de måtte gerne tage et par kunder med.

Så det var godt at være DKW-kører, og vi tog af sted en meget tidlig morgen for at være ved Malmøfærgen til aftalt tid, og der blev vi modtaget af en lystig

skare, og alle blev forsynet med et Mercedes knaphulseblem med blå roset, så man kunne kende hinanden. Betalingsspørgsmålet fik vente.

Ovre i Malmø var bestilt særtog, og det festlige blev understreget af et lille uniformeret hornorkester, der spillede op på perronen. Orkestret rejste med, og hver gang toget holdt, var det ude på perronen igen for at spille.

Nu var vi jo lærlinge, så vi havde ikke råd til tribunepladser og program, vi kunne så gå rundt og kigge. Men vi kunne ikke komme særlig tæt på banen, publikum blev holdt i temmelig stor afstand af sikkerhedsgrunde, ulykken på Le Mans lå i baghovedet.

Men vi så og hørte alle de store, Fangio og Moss på 300SLR dominerede løbet

fuldstændigt, der huskes også Jaguar, Aston Martin og Ferrari. De store Mercedes'er havde luftbremser placeret bag føreren, og det blafrede voldsomt, når de blev aktiveret. Vi så, hvorledes Moss og Fangio overhalede vogne, der var under opbremsning før et sving, hvorefter de luftbremsede og kom ned i hastighed på ingen tid.

I det store heat kørte også en Ferrari af GT-type med, sandsynligvis for sjov. Den fik godt nok tærsk, men den kunne ikke følge med de andre. Til sidst lød den, som om den trængte til en ordentlig gang ventilslibning.

Da det hele var overstået, kørte vi hjemover med særtog, og sent om aftenen stod vi af Malmøfærgen i Københavns havn. Så spurgte vi de gode Bohnstedt Petersen-folk, hvad vi skyldte. Eftersom det havde været sådan en god dag for Mercedes, så skulle det hele være gratis, flot gestus.

Så op på nakken af DKW'erne, vi var hjemme hen ad morgenstunden, tidsnok til at begynde på arbejdet ved 8-tiden.

Jeg medbragte fars Balda kamera i 4½ x 6 med normaloptik årgang ca. 1934. Med det fotograferede jeg, og da afstanden til objekterne var nok så stor, blev billederne ikke noget særligt.



Idet billedet blev skudt, kigger Moss bagud. Var det den gang, han fik en sten i hovedet?



Mike Hawthorne på Jaguar.



En Aston Martin. Fører?



Ferrari Testa Rossa?



Den ulykkelige Ferrari GT, som efterhånden ikke mere lød som en Ferrari.



Fars Balda kamera der var med på turen, og den velbevarede fotomappe, årgang 1955, fra den lokale fotoforretning.



At køre Stanley 1919

Af Per Nielsen

Der pumpes adrenalin ud i kroppen, og pulsen stiger, når Stanleyen skal ud og køre. Men først skal der påfyldes vand og brændstof, og der skal smøres og tjekkes.

Vandtanken rummer 100 liter, og der skal typisk hældes 60-80 liter på. Jeg har adgang til en sø, og henter dem ofte med spande (3-4 ture à 20 liter giver varme i kroppen). Hovedbrændstoffet er en blanding af benzin og diesel. Fyringsolie kan også anvendes, men er lidt sværere at starte op på. Pilotbrændstoffet er hexan, som er et let antændeligt og meget rent brændstof, der giver en pålidelig pilotflamme. Oprindeligt anvendtes benzin til pilotbrænderen, men moderne tilsætningsstoffer tilstopper dysen, og det er ikke godt. Så er der et par steder som skal smøres, og da jeg ikke har generator på, skal der også lades på batteriet. Åh jo, der skal også trykluft på tryktanken, og er vandstanden i kedlen for lav, skal der håndpumpes. Jeg har ingen tjekliste, men alt har sin logiske rækkefølge.

De nærmest rituelle forberedelser inden starten skærper sanserne. Der er tid til at tænke: ”Huskede jeg nu? Ja, godt”. De kendte skrækscenarier gennemgås som et ekstra check. Nogle haner SKAL være åbne, andre SKAL være lukkede. Det er rart at gøre dette



Danmarksturen fra Ålborg til København sluttede i Tivoli. Co-driver Henrik Jacobsen på trinbrættet.

uden at blive forstyrret, men det kan godt lade sig gennemføre på en markedsplads med publikum, der er jo lidt cirkus over det.

Når alt er klar tændes håndbrænderen. Man kan godt brænde nallerne på den, men det er nu ikke derfor den hedder sådan. Brændstofføret til pilotbrænderen varmes godt igennem, og med en fugtet finger testes det om røret er over kogepunktet. Nu er pulsen oppe igen. Lugen til brænderen åbnes, og flammen

fra håndbrænderen flyttes over i hullet. Nu åbnes der for pilotbrændstoffet på en hane, og efter få sekunder skal der lyde et ”puf”, herefter brænder piloten. Hvis den ikke starter, er der brandfarlige dampe i brænderen, og så bør man vente lidt inden der forsøges igen. Selv om det er fristende at stikke hovedet helt frem for at se hvad der sker, så skal man undlade det. Faren for at få svedet ansigtsbehåringen er stor. Piloten varmer nu hovedbrænderen, men den skal hjælpes lidt på vej, og derfor varmes rør og dyser et øjeblik med håndbrænderen. Når alt er godt varmt tændes hovedbrænderen, først med pilotbrændstoffet gennem en speciel hane, og lidt efter med hovedbrændstoffet. Brændstoffet tilføres i korte sekvenser, for ikke at køle brændstofsyste­met så langt ned, så brændstoffet ikke fordamper. Efter et par minutter åbnes hovedhane til brændstoffet ¾ samtidig med at der holdes øje med at brændstoffet, som blæses ind i brænderen, er forgas­set. I starten er brændstoffågen hvid, og senere når brænderen er rigtigt varm bliver den grå og halvgennemsigtig. Når rørene hvor brændstoffet forgasses er nyrensede, opstår der nogle gange resonans mellem de to indblæsningsrør i brænderen. Nogle kalder denne hy-



Vejle Dampskibstræf 2006. Mikkel Posselt ved rattet af Stanley med Bohuslän i baggrunden.



lende lyd for Stanleyens parringskald. Lyden kan være ret høj.

De næste 20 minutter skal trykket til hovedbrænderen holdes i ave med en håndpumpe ved forsædet. Med jævne mellemrum slippes lidt damp fra kedlen til maskinen, dels for at køle overhederen, dels for at varme maskinen op så kondens undgås. Hvis telefonen ringer, så lad være med at tage den. Det er sikkert naboen som vil fortælle at der kommer røg fra garagen. Der er mange lyde som fortæller hvordan opstartsprocessen forløber. Når jeg starter steder hvor der er megen larm, forsvinder lydene fra opstartsprocessen og der er derfor mere at holde øje med. Over ca. 30 minutter øges trykket til 30 bar og så er den klar til afgang.



2 stk. Stanley 1919. Per Nielsen og Heiner Rösler.

Hvorfor gør man nu det? Alt det besvær, sorte og brændte fingre, svedne øjenvipper og al den hjertebanken. Jo, nu triller det 1700 kg tunge køretøj stille af sted. Brænderen høres kun som en svag hvislen, og kontraventilerne i fødepumperne klikker fint. Selv ved 55-60 km/t er der praktisk taget kun vindstøj. Omdrejningerne ved denne hastighed er kun 6-700 o/min., så der er heller ingen vibrationer. Det er en fantastisk fornemmelse.

Betjeningen af køretøjet er simpel. Der er intet gear og derfor ingen kobling. Maskinen er i konstant indgreb med differentialet på bagakslen. Fodbremsen aktiverer de udvendige båndbremses på bagakslen, så pas på i regnvej og pas på når der bakkes, så er bremserne svage. Håndbremsen er uafhængig af fodbremsen. Der er en pedal mere, når den trykkes helt i bund kan man bakke, og så er der en pedalstilling $\frac{1}{2}$ nede hvor cylinderfyldningsgraden reduceres. Denne stilling bruges omtrent hele tiden, og giver en bedre udnyttelse af energien i dampen. Kun når der sættes i gang på stejle stigninger eller i tungt føre skal pedalen være ude. På siden af ratstammen sidder en arm. Når armen løftes op tilføres der damp til maskinen. Så er der en del haner, dem vil jeg springe over i denne beskrivelse, og kun nævne at der under kørsel kun bruges to: én til at spæde trykluft til pilottanken, og hovedbrændstofhanen. Instrumenteringen er også simpel. Ud over hastighedsmåler er der manometre til pilot- og hovedbrændstof, et in-



I Oslo – Styrkeprøven 2007.



Jan og Greta Brinksma ved damptræffet i Græsted 2008.



Melle 2010. Gerry og Ann Stoneman i Stanley Vanderbilt.



Melle maj 2010, en Serpolet får vand på.

strument som fortæller at der pumpes smøreolie i dampen til maskinen og et vandstandsglas som viser vandstanden i kedlen.

Mekanisk automatik sørger for at vedligeholde damptryk og vandstand i kedel. Det er uhyre driftsikkert og skal sjældent justeres.

En Stanley skal køres anderledes end et køretøj med eksplosionsmotor. Vi kender alle effekten af at komme en sjat koldt vand i kartoflerne, når de er ved at koge over. Vandet går øjeblikkeligt af kog. Det sker også når der pumpes fødevand ind i kedlen. Det sker med jævne mellemrum, og så reduceres kedlens evne til at producere damp. Hvis det sker mens man er på vej op ad bakke, hvor der er brug for meget damp, kan man risikere at skulle stoppe. Efter et øjeblik er trykket oppe igen, og så kan man fortsætte. Hvis man til gengæld sørger for at vandstanden i kedlen er høj, og kedeltrykket er på vej op når bakken begynder, så kommer man fint over stigninger i terrænet. Til gengæld er det ikke noget problem at starte midt på en bakke, når trykket er oppe. Der er ikke den stigning der ikke kan forceres med en Stanley.

Nogle gange hænder det at det går for langsomt med at bygge damptrykket op. Det skyldes typisk, at der har sat sig kulpartikler i brændstoffdysen til hovedbrænderen. Så må man ud og prikke en nål gennem dysen. Er det ikke nok må dyserne afmonteres og renses, hvilket tager lidt længere tid.

Af hensyn til levetiden på kedlen har jeg valgt ikke at bruge vandet fra kondensatoren. Det ville ellers kunne fordoble min rækkevidde. Med et vandforbrug på 3-4 liter pr. km skal der tankes vand ca. hver 20 km. Det gode ved dét er at man hurtigt kommer i snak med folk, når de undrer sig over hvad alt det vand dog skal bruges til. For at køre dampdrevet bil skal man have "a horse's sense of water", da vand kan skaffes fra mange andre steder end på den traditionelle tankstation. Jeg fik f.eks. engang en optankning fra en blomsterforretning. Et andet eksempel på alternative optankningssteder finder vi hos en kollega i det midt-tyske. Han



har monteret en fitting til brandhaner under trinbrættet. Det skal dog nævnes at det ikke er helt lovligt at tappe vand fra brandhaner. Når vandet løber fra kondensatoren under kørsel, bliver jeg ofte anråbt af bilister som overhaler. De tror at det er benzin eller kølevæske der løber ud på vejen, men det er lidt svært at forklare sammenhængen i farten. Engang var jeg på vej op ad bakke for fuld fart, og dampen stod som en sky efter bilen. En cyklist stod af for at vinke og råbe: "Det ser fanme ikke godt ud!". Men det er netop lige det det gør! Det ser fanme godt ud.



Dampbilstræf i Melle 2005.

Jeg har haft mange fornøjelige timer på Græsted Veterantræf og til damptræf i Vejle. Mange er nysgerrige og spørgelystne, og der er også mange der har været med på en køretur.



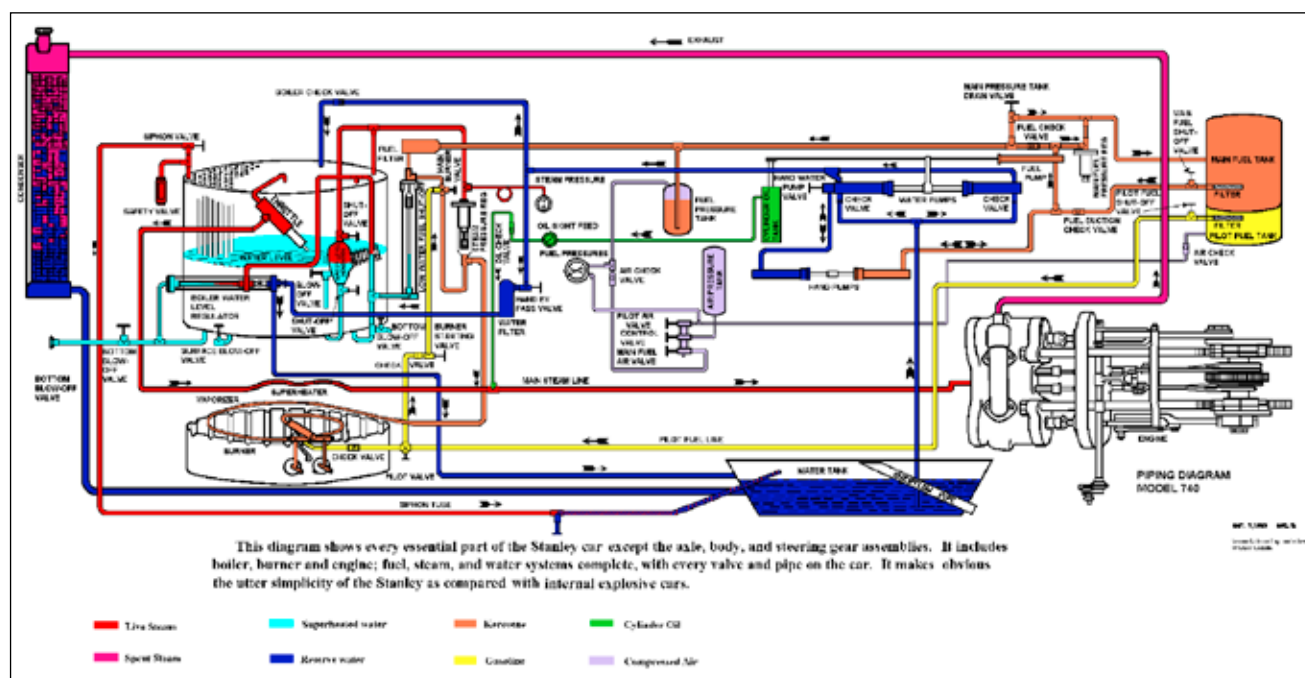
Melle 2010. Arthur Thompson og frue i White.

Hjemme igen. Nu skal Stanleyen i garagen. Men lige inden blæses kedlen af for at fjerne urenheder og rense rør og armaturer. Hvis telefonen ringer under denne øvelse, så lad være at tage den. Det er naboen som ringer for at sige at der komme røg ud af garagen.

PS fra red.: Per Nielsen har lovet os flere artikler. En om hvordan han fik interessen for dampbiler og hvordan han har fået sin Stanley (og der er vist en til?). Og lidt mere om dampbilerne og særligt om den på Danmarks Tekniske Museum.

Som man ser i billedteksterne har Per Nielsen været med i et træf for dampdrevne køretøjer i Melle mere end én gang. Melle ligger ikke langt fra Osna-brück og rummer et interessant bilmuseum, som er udgangspunkt for træffet. De 2-300 køretøjer på museet er alle

indregistrerede og ejes af en meget stor gruppe personer. Bilerne udskiftes løbende, de får kun lov at stå der et halvt år. På et af billederne ses Heiner Rösler's dampbil, han er med i ledelsen af museet.





Minimøde i Kværkeby



Formand Lisa Mikkelsen.

Vi blev 44 personer denne aften i maj – så helt mini kan man måske ikke kalde det. Bilerne var så til gengæld mini og søde.



Bo Elmshøjs 500 N 1959.

Fiat Mini Klub Sjælland er stiftet i 1997, er medlem af Motorhistorisk Samråd og tæller omkring 90 medlemmer. Som der står i en lille folder om klubben: ”Er klubben for personer med interesse for ældre Fiatbiler med hæk-motor, d.v.s. modellerne Fiat 126, 500, 600, 850 samt Fiatbiler ældre end 30 år”.

Klubbens nuværende formand Lisa Mikkelsen fortæller, at klubben arrangerer 4-5 køreture hver sommer, samt deltager hvert år på Gavnø og i Græsted. Man mødes også til socialt samvær i vinterhalvåret. Klubben har også holdt adskillige weekend-arrangementer, hvor man har været vidt omkring - i 2003 på Bornholm, i 2004 på Samsø, i 2006 2 uger på Færøerne og i 2007 igen på Bornholm, sidste tur gik i 2008 til Silkeborg. Så de små hjul får da rullet nogle kilometer.



Klar til start.

Klubben udgiver også et lille klubblad 4-5 gange om året; det nummer jeg sidder med er fra november 2009 og er på hele 39 sider i A5 format med en masse farvebilleder og beretninger fra medlemmerne.

Efter at have beundret de små biler og hørt Lisas beretning sluttede en hyggelig aften med kaffe og de sædvanlige osteboller.

Erik Madsen
Roskilde



Jørgen Mikkelsens SEAT 600 E 1972.



Elly Daugaard Hansens 500 Nuova de Luxe 1968.



Lisa Mikkelsens 500 F de Luxe 1970.



Motoren i Søren Hansens.



Smukt og simpelt – eller omvendt.



Søren Hansens 600 770 D 1965.



Dennis Pihl Christensens 126 A 1976.



Jørgen Mikkelsens 126 1976.



EN REJSE I URUGUAY



Ford T og A.

Af Stefan Petsch Jensen

Postkort fra Brasilien

Sidste efterår, på en halvkedelig plad-dervåd løvfaldsdag, blev jeg kaldt ind på chefens kontor.

Vi havde fået en forespørgsel på en mand i Brasilien i to måneder, og da jeg åbenbart lignede en der ikke havde noget at lave, blev jeg spurgt om jeg havde noget imod at tage derned.

Det havde jeg naturligvis ikke. "Godt" sagde min chef "det regnede jeg heller ikke med". Hvorefter han begyndte at fortælle om opgaven der skulle løses dernede... Jeg forsøgte at høre efter, men tankerne gled uafledeligt hen på et fjernt lille land som jeg havde hørt så meget om...

Med et trylleslag var den mest perfekte juleferie, jeg kunne forestille mig, havnet i min turban.

Jeg kunne høre på min chefs tonefald at han var ved at afslutte sin forklaring, så jeg simulerede lydhør interesse for hans lange udredning og gav ham et anerkendende nik hvor det faldt naturligt.. "Jamen så siger vi det, Jensen! Og dermed blev jeg ekspederet sydpå.

Det var en dejlig oplevelse at arbejde dernede, og tiden fløj af sted i godt selskab. Brasiliens vognpark er relativt ny, og især inden for de sidste fem år er der sket en utrolig udvikling. Så veteranbilmæssigt var der ikke det store at komme efter. En tidlig morgenstund da jeg var på vej på arbejde, kom en nydeligt restaureret DKW Vemag kørende imod mig. Og nytårsdag faldt jeg over en noget brugt DKW Vemag pickup. Det viste sig dog at være en ombygget stationcar. Derudover mødte jeg et hav af VW bobler, der har fået modelbetegnelsen "Fusca" i Brasilien.

I begyndelsen af januar kunne jeg så tage den længe ventede juleferie til det lille fjerne eventyrland...



Uruguay er et dejligt land, dejlig mad og dejlige biler så langt øjet rækker.



Uruguay

Uruguay er et land der ikke gør sig syn-derligt bemærket på vore breddegrader. Når det endelig gør, er det som regel når de for gud ved hvilken gang vinder VM i fodbold. Men udover at være habile fodboldspillere, så producerer Uruguay noget af verdens bedste oksekød. Andre igen har måske hørt de fantastiske beretninger om alle de gamle veteranbiler der stadig ses i gadebilledet...

Næst efter Cuba er Uruguay nemlig det land i verden der har flest veteranbiler i daglig brug, målt i forhold til indbyggertallet.

Inden jeg forlod Danmark, nævnte jeg flygtigt mit forehavende for Peter Hass. Han lånte mig partout et veteranbilblad der indeholdt en artikel om Uruguays bilpark. Der var nævnt og afbildet fine ting som f.eks.; Marmon Roosevelt 1928, Studebaker 1929, Buick 1927, Durant 1928, Overland Whippet, Hupmobile phaeton 1929, Hudson 1938, og mange andre herligheder af tilsvarende noblesse. Der har desværre været mange amerikanere og europæere dernede og tage for sig af herlighederne, og bladet var fra 1981, så jeg havde nedjusteret forventningerne en anelse.

Det er dog ikke så mange år siden at der på Techno Classica i Essen blev præsenteret et helt enestående ladefund fra Uruguay. En Dixi fra 1909 i urestaureret og næsten helt komplet stand. Den bor nu angiveligt på BMW museet i München.

Men lad os dykke ned i historien for en stund...

Uruguay bliver ofte kaldt for Sydamerikas Schweiz, af flere årsager. Bl. a. fordi en stor del schweiziske udvandrere bosatte sig i landet i midten af det 19. århundrede og grundlagde små kooperative landbrugssamfund der lagde grundstenen til landets hovedindtægt: Kvægproduktion. Ligesom de tyske menonitter (red.: en religiøs bevægelse) i Paraguay og de walisiske fåreavlere i Patagonien, var de hårdtarbejdende og smeltede ikke rigtigt sammen med omgivelserne. Ser man på et verdenskort er associationen med Schweiz heller ikke fjern. Uruguay ligger klemmt inde mellem de to store dominerende naboer, Argentina og Brasilien. En slags neutral bufferzone. Og det er lige præcis sådan landet er opstået. Argentina



Commer Cob – let solskjoldet, men stadig i brug.

og Brasilien har altid spillet med musklerne overfor hinanden i historiens løb, og de har da også skiftevis annekteret Uruguay. Selv briterne har for en kort bemærkning lagt beslag på hovedstaden Montevideo. I 1828 fik en frihedskæmper ved navn José Artigas erklæret landet frit fra den daværende kolonimagt, Spanien. Den nyfødte republik fik navn efter den flod der udgjorde grænsen mod vest, og døbttes dermed "Republica Oriental del Uruguay" ..Republikken øst for (floden) Uruguay. Kvægproduktionen viste sig at være særdeles indbringende for landet, velstanden steg, og flere og flere europæiske indvandrere kom dertil. Hovedsageligt fra Spanien, Italien, Tyskland og Schweiz. I 10'erne og 20'erne var Uruguay det land i Sydamerika der havde den højeste levestandard, og i 30'erne var det godt på vej til at blive Latinamerikas første velfærdsstat. Folk havde råd til store dejlige biler. Men som et lille land med kun ét altoverskyggende hovederhverv havde det stort set ingen egenproduktion af noget som helst andet.. Alt måtte importeres. Og netop det gjorde landet meget følsomt overfor konjunktursvingninger. Krisen begyndte at kradsede i slutningen af 50'erne og tog fart i 60'erne...

I et forsøg på at tøjle den galoperende inflation og holde betalingsbalancen positiv, blev der indført brandbeskat-



Små Austin-modeller i forholdsvis god stand var der flere af.



Montevideos pølsevogne er det rene 50'er nostalgi.



En af de få "overlevende" af Montevideos Mercedes 180D taxaflåde, der kørte til midt i firserne. Man bemærker den veludførte skadesopretning og hvordan trækrogeren stilfuldt er fæstnet til bagkofangeren.



En Packard Clipper venter på en kærlig hånd – eller en ukærlig skrotpresse.



Lanchester og bag den Citroën.



Der står Lambretta på den.



En dejlig Citroën.



En lille engelsk Fordson fra de første efterkrigsår.

ning på importerede varer, især motor-køretøjer.

Lyder det for resten bekendt? Det samme skete nemlig herhjemme efter besættelsen. Men hvor Danmarks økonomi fik det bedre gennem 50'erne og 60'erne, gik det stort set modsat i Uruguay. Importen af nye biler svandt ind, og da landets vognpark egentlig var stor nok til at dække folkets transportbehov, blev de gamle biler holdt i live i årtier.

En vandring i Montevideo...

Jeg havde valgt at flyve til Buenos Aires, og derfra påmønstre en færge til Montevideo. På færgen stude jeg over et skilt ved indgangen til den toldfri kiosk. Skiltet forkyndte – på klingende norsk, at hvis man var ude af Norge mindre end 24 timer, havde man ikke lov til at handle toldfrit. Det forekommer en anelse irrelevant at påpege dette i Sydamerika, skulle man mene. Det tager mindst 17 timer at flyve fra Oslo til Buenos Aires, og hvis man så også skal hjem igen, så er de 24 timer allerede brændt af... Da jeg senere skulle gå fra borde, opdagede jeg et skilt over udgangsdøren; "Landgang Hirtshals" Der må have været varmere-kord i Hirtshals den januar dag, for jeg gik i T-shirt og shorts uden at fryse...

Efter at have hilst på tolderne gik jeg Montevideo i møde. Den første vogn jeg opdager er en nyrestaureret Vauxhall boattail speedster fra midt i 30'erne... argentinsk indregistreret, ganske vist, men ingen dårlig begyndelse... Det skulle dog vise sig at der var langt mellem veteranbilerne i Montevideo, og at de langt fra er den dominerende del af gadebilledet længere. Jeg går en lang tur ned ad sidegader og baggader og får her og der øje på noget interessant, en hel del Fiat 600, en enkelt Fiat 850, en fin Morris Oxford med delt forrude når jeg lige at få fotograferet, inden den kører væk igen. Hist og her kører gamle Ford og Chevrolet lastbiler fra først i 50'erne forbi..

Colombo må for resten være i Montevideo disse dage... I al fald holdt der en tro kopi af hans Peugeot 203 parke-ret i en lille sidegade.

En afdanket Mercedes...

I begyndelsen af 80'erne bestod Montevideos taxaflåde af gamle Mercedes biler fra 50'erne ... Det lykkedes mig



at finde en af dem, - eller resterne af en - parkeret på gaden... Jeg har aldrig i mit liv set så ramponeret et ådsel. At køre i den burde udløse en bøde for usømmelig omgang med lig. Hvordan den er blevet så medtaget på kun 50 år, er mig en gåde.. Kølergitteret, bagklappen, skærmene og dørene ligner en gammel krøllet skjorte, dørene gaber og hænger, bunden i bagagerummet ser ud til at være rustet bort, bagklappen er i øvrigt bundet fast med snore, idet hængslerne øjensynligt mangler.. – og jo, den er skam indregistreret! Nummerpladerne er af den nyeste serie, der blev indført i 2004, men er lige så bulede, beskidte og krølledede som resten af ekvipagen. Det burde være overflødigt at tilføje at nummerpladerne var fæstnet til kareten med ståltråd og gamle cykelslanger, men jeg nævner det alligevel for fuldstændighedens skyld.

Jeg fik en uimodståelig lyst til at vente og se til ejeren kom.

Den store øl

Det er imidlertid blevet varmt, så jeg frekventerer en cafe inde i den hyggelige gamle bydel og bestiller en øl. Tjeneren parkerer en 1-liters flaske og et ølglas på mit bord! Jeg stirrer målløs på den store flaske. Den ligner en champagneflaske. Den passer glimrende til de store bøffer man får serveret hernede, men når den serveres alene virker det helt absurd... Montevideo har skuffet mig rent bilmæssigt. Jeg havde regnet med at se flere gamle biler i trafikken, men 95 % af dem er nye og intetsigende... Jeg beslutter mig for at tage en tur til provinsen, hvor folk ikke har så mange penge, og derfor ikke skifter deres fine gamle biler ud med nymodens ragelse hele tiden.

En vandring i paradisetts have

Dagen efter, i den årle morgenstund, border jeg derfor en bus og kører 3 timer vestpå. Til en lille by der hedder Colonia del Sacramento. Det viser sig at være Aladdins hule. Der vrirmler det nærmest med veteranbiler. De fleste holder nu parkeret, og hele byen virker som om at alle var rejst på ferie... Sikke en stilhed i forhold til Buenos Aires og Montevideo. Jeg vandrer længe rundt og studerer bilparken. En Vauxhall 12, en Ford V8, en gammel Overland Whippet... og, hvad er det ...



En kantstensrestaurering: Overland Whippet.



Vauxhall 12 i Colonia.



De lokale bilværksteder er langt mere interessante end her til lands.



Ford V8.



En Ford T venter på bedre dage.



Selv i Uruguay er de begunstigede med de herlige SAAB 95.



Den engelske nationalbil er også repræsenteret i Uruguays bilpark.



Bemærk de ombyggede forlygter på denne Chevrolet.



Ford 1951.



Endnu en kantstensrestaurering, som det ikke var mig muligt at identificere.



Alfasud i original lak og uden antydning af rust.



En herlig Morris Oxford i Montevideo.



Hvad gør man når lyset er gået på Folkevognen? Ide til fri afbenyttelse. Læg mærke til forlygtekransene.



Nostalgi og idyl. FIAT 600 i Colonia del Sacramento.

i en sidegade står resterne af en Packard Clipper, tilsyneladende forladt. Den har i hvert fald stået der længe nok til at naboerne ville have ringet og klaget hvis det var herhjemme. Emblemerne er der stadig. Der har endnu ikke været nogen destruktive kleptomane på spil. Det har været en smuk bil engang, men nu er den nok ved at være for dårlig til at nogen gider lave den... Andre steder kan man se at bilerne bliver restaureret i kantstenen. Et sted står en chassisramme med træhjul af ubestemmeligt fabrikat med en presenning over. Den var nok heller ikke gået herhjemme! I det hele taget er Colonia, som byen hedder i daglig tale, den mest fredfyldte by jeg nogensinde har været i. Jeg passerer et alderdomshjem der ligger i en hyggelig etplansvilla. Gamle gubber

sidder i deres kørestole ude på fortovet og hilser pænt idet jeg går forbi. Jeg var lige ved at overveje at gå derind og blive skrevet op til en plads. Tænk at tilbringe sit otium i en fredelig by fyldt med veteranbiler...

Politibetjenten der kunne tysk

Jeg går videre og ser to Chevrolet Impala der står under hver sit træ.. bag dem står et par Ford A. På trinbrættet at den ene ligger en kat og slumrer. Jeg skynder mig at fotografere den, men den strækker sig og lusker dovent af sted mod et mere ugenert sted at sove... En mand kommer ud. Han er pensioneret politibetjent, og det viser sig at det er hans bror der ejer bilerne. Han taler både tysk og engelsk, så vi snakker i en skønsm blanding af tre forskellige sprog... Efter en munter sludder, begiver jeg mig videre rundt, og render kort efter ind i en SAAB 95! Svenskerne har sgu altid været dygtige, men at finde en totakts-SAAB så langt fra vore himmelstrøg overraskede mig alligevel. Det er for resten ikke første gang jeg er rendt ind i svenske vogne på det sydamerikanske kontinent. I Cusco i Peru så jeg en Volvo Amazon. (i den verdensdel har modelnavnet jo næsten lokal relevans) og i Havana så jeg, som tidligere berettet i VT, hele tre forskellige SAAB 93. Foran det argentinske konsulat finder jeg en nydeligt restaureret Ford A, og et stykke derfra holder en Alfasud uden synlig rust, og stadig i original lak. Senere finder jeg en Borgward Isabella i tålelig stand, og tilligemed er den til salg. Der er dog ikke den store økonomiske fidus i at købe veteranbiler i Uruguay, medmindre det er noget helt specielt. Uruguay er simpelthen for langt væk, og besværet ved at vriste en veteranbil ud af et latinamerikansk land er for stort. Heldigvis da! For ellers var alle bilerne endt i aflåste garager i USA, Danmark, Holland, og Canada, kun til glæde for bilernes ejere. Vi andre havde så ikke haft nogen steder at rejse hen for at nyde dem... Det er ved at blive aften og jeg skal tilbage til storbyen igen... Jeg forlader den dejlige by med de herlige gamle biler...

Gid de længe leve må!



En dejlig Borgward Isabella TS coupe til salg i Colonia.



Der er noget særligt over 50'ernes bilde-sign. Selv erhvervskøretøjerne er smukke at skue.

*= For de bibliofile sjæle kan jeg tilføje at det omtalte blad er "Signalhornet" Nr. 3, 1982.

Det er ikke lykkedes mig at opsnuse bøger der specifikt omhandler Uruguays bilpark.



Bemærk den fine nummerplade.



Citroën har tilsyneladende haft samlefabrik i Uruguay – hvem ved noget om det?

En mærkeligt lokal afart af Renault 4 fandtes i et antal eksemplarer.



VW Brasilia. Meget udbredt i Brasilien, Uruguay, Argentina og Bolivia.



Trés bien, mon ami! På den sydlige halvkugle lever de stadig som hverdagsbiler.



Der var usædvanlig mange Citroën Méhari i Colonia.



En Vauxhall speedster, som efter redaktørens mening ser lidt kunstig ud.



Traction avant konverteret til blomsterkasse.



FØR A10 FIK SIN AFLØSER



Den gamle hovedvej A10 tog sin begyndelse i Skagen ved det gamle fyrtårn.



Mange steder undervejs tog hovedvej A10 en række skarpe vinkelsving midt inde i byerne.



I nærheden af Dybvad, hvor en sidevej førte til landsbyerne Try og Skæve, var der asfaltarbejde midt i en kurve, hvilket bestemt ikke gjorde oversigtsforholdene og dermed trafikikkerheden bedre.

Tekst: Morten Alstrup. Foto: Holger Møller-Nielsen

Bevæger man sig fra Nordjylland til den dansk-tyske grænse ved Frøslev, er E45 i dag det naturlige valg. Fra Vangen nogle få kilometer syd for Frederikshavn og helt frem til den tyske forbundsrepublik kan man lade bilen spadsere i det højeste gear, og der er kun behov for at sænke farten, når en af rastepladserne skal besøges undervejs, eller hvis en knap så hurtig forankørende trækker ud til en overhaling.



Lige nord for Ålborg hed hovedvej A10 Lofibrovej, hvor sidevejen Høvejen førte trafik til og fra bl.a. lufthavnen og kasernen.

I dag tager vi det nærmest som en selvfølge, at vi kan bevæge os så hurtigt over landjorden, men sådan har det ikke altid været.

Faktisk var det først i 1994, at motorvejen langs Jyllands østkyst fremstod som en ubrudt helhed, da det sidste stykke motorvej blev åbnet mellem Hørning og det sydlige Randers, så trafikken blev ført uden om Århus. Inden da var asfaltstykkerne blevet smidt mere eller mindre drypvis i landskabet.

Godt nok stammede den projekteringslov, som lå til grund for motorvejen, helt tilbage fra 1965, men for den menige dansker kunne det måske godt virke som om, at motorvejsstykkerne opstod som omfartsveje rundt om de større byer. Fra 1969 til 1972 dukkede



Det første sted på ruten, hvor fotografen for alvor stødte på trafik, var i Nørresundby, hvor den gamle Limfjordsbro var eneste forbindelse for bilisterne til og fra Ålborg.

motorvejen syd og nord for Ålborg gennem Limfjordstunnellen op som en ny passage øst for Ålborg, og syd for snapsebyen kom der så i 1985 yderligere et stykke motorvej til for at fjerne trafikken fra Støvring. Længere mod syd var der i første halvdel af halvfjerdserne blevet bygget motorvej rundt om Kolding, inden man først i slutningen af samme årti anlagde fortsættelsen af den tyske motorvej frem til Røde Kro. I 1980 blev Vejlefjordbroen og dens motorvej indviet, hvilket gav en vigtig aflastning for beboerne i Vejle og de titusinder af bilister, som allerede dengang skulle passere byen.

Men inden det 25 år lange anlægsprojekt blev færdiggjort, var det ad helt andre veje, danske og udenlandske trafikanter bevægede sig, når de skulle fra nord til syd. I slutningen af tresserne var det hovedvej A10, der var hovedfærdselsåren langs den østlige del af Jylland. Den del, der gik fra Frederikshavn og sydover, bar også forkortelsen E3 – en forkortelse, som den nyanlagte motorvej bid for bid overtog, inden en ændring af forkortelserne i 1992 gav den sit nuværende navn, E45.

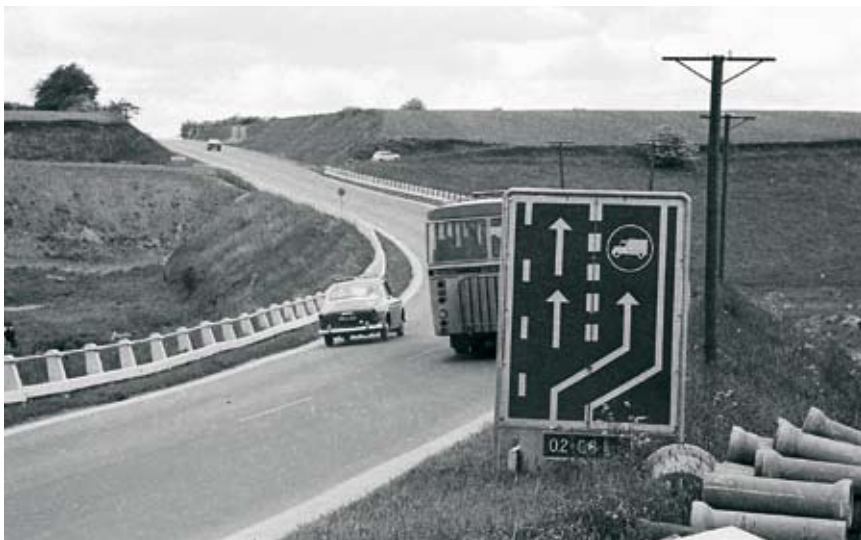
En af de mange bilister, som i 1967 tog køreturen fra Skagen til Frøslev, var Holger Møller-Nielsen. Han fungerede som freelance-medarbejder hos Jyllands-Posten, hvor han primært dæk-



Nu om dage går hovedvej A13 sammen med E45 i en elegant motorvejsudfletning, men i 1967 mødtes den med hovedvej A10 i et lyskryds syd for Alborg.



Op ad bakken i Hobro var hovedvej A10 godt nok tosporet i sydlig retning, men der var mange sideveje til bl.a. Mariager og Hadsund.



Enkelte steder var der anlagt krybespor til den tunge trafik, men det forhindrede nu ikke føreren af den mørke Volvo Amazon i at overhale rutebilen fra Hobro.



Næppe et vejskilt, man vil se nu om dage. Men det sætter nutidens diskussion om et dyrepoliti i et helt nyt lys.



Hovedvej A10 anno 1967 set fra Skejby med landsbyen Lishjerg nord for Århus. Hvor en mindre bivej krydser Randersvej i bunden af slugten går i dag Djurslandsmotorvejen, mens stedet, hvor fotografen har taget opstilling, i dag huser en stor rundkørsel og diverse tilkørselsramper.

kede motorsporten, men også leverede trafikrelateret materiale.

”Jeg lavede nogle artikler til Jyllands-Posten, hvor jeg anmeldte landevejene. Jeg startede med hovedvej 1, og tog så også en tur på en række af de andre hovedveje,” fortæller Holger Møller-Nielsen i dag.

”Det var ud fra et trafiksynspunkt, at vi gjorde det. Det var ikke noget med at finde ruten med den flotteste natur, men mere ud fra, hvor der var det, man i dag kalder sorte pletter i trafikken.”

Det var blinde bakketoppe, jernbaneoverskæringer og svage tohjulede trafikanter midt på kørebanen. Flere af de nu 43 år gamle billeder vidner i den grad om en svunden tid, hvor trafikintensitet var et ukendt begreb og køer kun noget, man oplevede i byerne, når der skulle stoppes for rødt. Freelancemedarbejderen kunne flere steder uden problemer stille sig op midt på vejen for at tage sit billede. Ikke nok med det. Han kunne også vente på, at der dukkede biler op, som kunne illustrere en given situation.

”Det var jo klart, at man kunne gøre det dengang, for der var ingen trafik, selv om det stort set kun var tosporede veje,” husker Holger Møller-Nielsen.

”Men selv om trafikken ikke var særlig omfattende dengang, var det ikke uden problemer at bevæge sig ned gennem Jylland. Man bøvlode med at komme igennem f.eks. Hobro og Århus ad hovedvej 10, og derefter fulgte så besværet i Skanderborg, Horsens og Vejle.”

Flere af de trafikafsnit, som Holger Møller-Nielsen afbillede i 1967, findes mere eller mindre uberørte den dag i dag, hvor den gamle hovedvej A10 nu hedder sekundærrute 180 og 170 henholdsvis nord og syd for Århus.

Det gælder eksempelvis i den nordvestlige del af Horsens, hvor Silkeborgvejen krydses af Schüttesvej. Det er et kryds, som jeg altid kan huske, for mine forældre bor fortsat i mit barndomshjem, som den dag i dag ligger blot nogle få hundrede meter fra blomsterhandlen på billedet.

Igennem tresserne og frem til 1973 skulle lastbiler og anden sydgående trafik stadig køre igennem landsbyen Egebjerg ind til den nordlige del af Horsens, hvorefter de ved det daværende Ceres-bryggeri måtte dreje skarpt til højre og køre et par kilometer gennem

Vestergade, inden de kom til det viste kryds for så at tage et nyt skarpt sving – denne gang til venstre. Efter et par kilometer sydover stod den så på et nyt skarpt venstresving – nu for at komme tilbage mod byen, hvor man via Bygholm Parkvej fangede Sønderbrogade og dens forlængelse Vejlevej, så man kunne blive ført sydover mod Hedensted.

Når jeg ser billedet fra 1967, er jeg lidt overrasket over, at der ikke allerede dengang var opsat lysregulering. Til gengæld er venstrebanen meget tydeligt markeret, men det var jo også den vej størstedelen af trafikken gik. Jeg kan huske, at vi børn en eftermiddag hørte et hult drøn. Det viste sig at være et lastvognstog – vist nok fra vognmanden Morten Rahbæk – hvor den forreste container ikke var spændt fast og dermed vippede af chassiset, da lastvognen krængede i svinget! Heldigvis var der hverken fodgængere eller cyklister på cykelstien, hvor containeren landede på sin højre side ...

Det var ikke det eneste hule drøn, vi kunne opleve i kvarteret.

Schüttesvej gik bogstaveligt taget igennem Bygholm Parkhotel, som Scandic-hotellet dengang hed. Oprindeligt var det en firlænget herregård, hvor de to længer væk fra hovedbygningen var så lange, at der midtvejs i begge var store buer, hvor Schüttesvej gik igennem. Det gjaldt også trafikken på hovedvej 10. Når der altså ikke var tale om lastbiler, som enten var for højt læssede eller kom så langt ud i siden af vejen, at de med et hult drøn satte sig fast i hvælvingen. Så måtte Falck også tilkaldes og trafikken ledes gennem den centrale og snævre del af Horsens.

I 1973 kom der så en omfartsvej, som henholdsvis nord og syd for Schüttesvej førte den gennemgående trafik udenom dele af Horsens. Men hovedvej 10 befandt sig stadig indenfor den bymæssige bebyggelse og gik igennem Bygholm Parkhotel, hvor man i slutningen af halvferdserne tog konsekvensen og i en weekend rev hvælvingerne ned. Først i 1990 stod motorvejen uden om byen klar til ibrugtagning. Det er lidt pudsigt at tænke sig, at Holger Møller-Nielsen dengang valgte ikke at fotografere passagen gennem Bygholm Parkhotel, men han må have betragtet den som for idyllisk til at blive omtalt og i



Vestre Ringgade i Århus var også en del af den østjyske hovedfærdselsåre, men det forhindrede ikke kvinden på sin Velo Solex i at placere sig midt på kørebanen. Måske for at komme uden om fotografen, der også havde taget opstilling der. Til venstre i billedet skimtes Botanisk Have.



200 meter til venstre for blomsterforretningen ligger forfatterens barndomshjem, og herfra kunne han op gennem halvferdserne og firserne opleve den voksende trafikstrøm i Horsens. Da billedet blev taget, kom den sydgående trafik fra byen bag fra fotografen og drejede til venstre. Først i 1973 blev der anlagt en omfartsvej i billedets højre side.



Også mellem Vejle og Kolding var der denne dag i 1967 vejarbejde, men dog med lysregulering, så man ikke kom til at køre forlygter mod forlygter mod den modkørende trafik.



Endnu et vejarbejde ventede forude på hovedvej A10. Trafikken var dog ikke mere intens, end at fotografen godt kunne tillade sig at parkere sin Ford Cortina på kørebanen for at tage sit foto.



På en bakke midt i Kolding kunne bilisterne vælge at fortsætte ligeud ad hovedvej A10 i form af Vejlevej og Venstre Ringgade mod Tyskland eller dreje mod venstre og følge hovedvej A1 (Nordre Ringvej) i retning mod Odense. Men den nordgående trafik havde sit besvær med både at komme op ad bakken og finde et hul i trafikken til at kunne fortsætte.



Hovedvej A10 sluttede ved grænsekontrollen ved Kruså. I dag er de gamle bygninger, som husede pas- og toldkontrollen, borte, men vejen har stadig sit zikzak-forløb.

stedet have fokuseret på krydset uden lysregulering.

Der er også andre af de trafikafsnit, som han dengang fotograferede, der i dag er markant forvandlede, men hvor man stadig kan genkende visse elementer.

Et godt eksempel herpå er den gamle Randersvej nord for Århus, som på daværende tidspunkt fremstod som en tresporet landevej, hvor der var et fælles midterspor, der kunne anvendes til overhaling, når trafikken mellem landsbyen Lisbjerg og Århus-forstaden Skejby var til det.

I dag er det kun den del af vejen på bakken ved Lisbjerg, som er delvist ubeberørt. Der, hvor Holger Møller-Nielsen i 1967 stillede sig op midt på kørebanen, anlagde man i starten af halvfemserne en stor rundkørsel, som skulle hjælpe med at få trafikken til at glide bedre og føre den i retning mod Hinnerup, hvor den nye motorvej var under anlægelse.

Det hjalp også i nogle år, men i det første årti i det nye årtusinde gjorde den voksende trafikstrøm rundkørslen til en ny trafikal forhindring, og i fortsættelse af åbningen af Grenå-motorvejen i 2008 er der nu blevet anlagt et helt nyt vejforløb, der med visse steder hele otte parallelle spor fører trafikken til og fra motorvejene. Det sker bl.a. i kurver med stor radius, som gennemskærer området med de træer, der kan ses til venstre på billedet, mens førnævnte rundkørsel nu blot anvendes til lokaltrafik omkring det svenske møbelvarehus, som har givet den sit kælenavn.

Gad vide, om der er nogen, som i dag ville tage kameraet over skulderen, sætte sig i bilen og køre ned gennem Jylland og gemme billederne fra turen, så Dansk Veteranbil Klubs medlemmer i 2053 kan opleve, hvordan tingene var i gamle dage?



MOTOR SHOP 100 ÅR

Mange kom til Motor Shops 100-års fødselsdag 1. maj og Thom Bang Pedersen fotograferede.

Niels Madsen takker alle som var med til at gøre dagen festlig.



Informationer efterlyses om dansk racerbil

Jeg har i flere år haft et skuffeprojekt liggende, hvor jeg forsøger at kortlægge danskbyggede racerbiler. I starten af året har skuffen været trukket mere ud end ellers, og jeg har her fået mig en gedigen overraskelse.

Jeg har været scannet stribevis af negativer fra sidste halvdel af tresserne for at finde illustrationer af Jala-raceren fra Formel Vee-klassen. Der var ikke kun Jalaer på billederne, men også nogle af de biler, de konkurrerede med. Her var der bl.a. den konstruktion, man kan se på billedet her. I første omgang var jeg overbevist om, at der var tale om et stykke svensk hjemmebyg, da der kun var dette ene eksemplar. Men da jeg havde færdiggjort mine scanninger, gik jeg i gang med at prøve at identificere køerne ud fra de programmer, jeg havde liggende, og her fik jeg en overraskelse.

Bilen havde dansk chauffør, Kai-Erik Jensen, og den stod opført i programmerne som FK Special.

Af enkelte avisers løbsreferater fremgår det, at køeren skulle være politibetjent og fra København. Men det er højst sandsynligt ikke ham, der var ansat ved ordensmagten. Jeg har talt med Jala-konstruktøren Aage Langthjem om billederne, og han erindrer, at der stod to personer bag projektet, og politibetjenten skulle hedde Frode, hvorfor bilen var navngivet efter de to personers initialer. Efternavnet kunne Aage Langthjem derimod ikke erindre, men han kunne en historie om, at bilen var blevet bygget i en kælder i en beboelsesejendom, hvor man så var nødt til at fjerne gelænderet, for at få bilen op...



Bilen blev kun set i 1966, men den kørte både på Roskilde Ring, Jyllands-Ringen og en række af de jordbaner, Formel Vee-bilerne også gæstede det år.

Hvis der er nogle blandt bladets læsere, der enten kan huske køretøjet, konstruktionsteamet bag eller ved noget om FK Specialens videre skæbne, vil jeg meget gerne høre fra dem. Jeg vil naturligvis også gerne høre fra læsere, der ligger inde med oplysninger om Jalaerne eller måske endda har kørt dem. Enten i Formel Vee-perioden i tresserne eller i den efterfølgende Formel Libre-periode i halvfjerdserne.

Jeg kan kontaktes på 20 20 74 22 eller morten@alstrup.nu.

Morten Alstrup



Odsherredløbet 2010



Som man kan ane på fotografiet, regnede det en hel del under den første del af Odsherredløbet. Det er ikke så ofte Beiers 12-cylindrede Packard bliver 'den lille', men her sker det - på baggrund af Poul-Erik Johansens Scania ser den lille ud. Scaniaen ser ikke helt ud som den gjorde, da den var ny.



Finn Lydeking Andersens 1969 Jaguar E-type og Dean Hansens 1962 Porsche 356.



Michael Andersens Ford Sunliner fra 1960 fik ikke meget sol i årets løb.

Peter Bering fotograferede til årets Odsherredløbet og på sær vis bliver hans billeder om muligt endnu bedre end ellers i regnvej. Han har også skrevet billedteksterne.



Torben Nielsens 1966 Buick Wildcat og Jan B. Hansens 1969 Ford Mustang coupé er begge importeret fra USA i nyeste tid, hvorimod Kurt Meiers modkørende 1953 Opel Rekord cabriolet har været her i landet meget længe.



Foran Martin Hansens 1968 Morris 1000 kører Kim Frandsens 1969 Opel GT på noget bredere hjul end de originale.



Lennart Poggenborg i 1937 Morris 12.



Egon Larsens Buick Super 1955.



MG 1100 eller 1300 fra 60'erne (måske Hardy Petersen, som var tilmeldt i MG TD på nr.77, valgte en lukket bil pga. vejret?) foran Preben Buck i 1962 FIAT 1100.



To gange MG TC: Forrest Jeroen og Bente-Siff Duys 1947 og bagest Hans Holtmans 1946.



Heldigvis holdt regnen op og vejene begyndt at tørre. Her kører løbet ad de skønne veje ned langs Isefjorden anført af Mette og Erik Hansen i 1937 Ford Junior og Aase og Knud Alling Hansen i 1970 MGB.



D. Hansens 1962 Porsche er sandwichet mellem to Austin Healey'er: Forrest Vagn Hansens 100/6 fra 1958 og bagved Leif Andersen i en 3000 fra 1959.



Lundvigs 1930 Studebaker har af en eller anden redaktionen ubekendt grund mørkttonede ruder.



Af XK-Jaguarerne kan fotografen bedst lide 120, som er fri for kofangere. Her i coupéudgaven – med en hyggelig skuffe under instrumentbrættet.



Rendyrket nostalgi: man skal være meget negativ, hvis man ikke bliver glad, når man ser Kai Nielsen 1935 Chevrolet lastbil.



De fleste veteranbilfolk foretrækker at blive lidt våde når de er udenfor bilen, frem for at blive våde i rumpen når de sætter sig ind i vognen, så paraplyen må gøre det ud for kaleche. Super Seven.

Anført af Niels Erik Lundvigs Studebaker følges to 60'er-amerikanere (Wildcat og Mustang) af Jan Nielsens 1939 Opel Kapitän på et meget tidligt Århusnummer.



ELBILER - ELLER HVAD?

I 2008-09 holdt Steen V. Jensen foredrag på mødested Nærum om sin fantastiske bilkonstruktion, som han kørte flere hundrede tusinde kilometer med uden at fortælle bilmyndighederne at han havde ændret den fra totakter til Wankel-motor.

Ved den lejlighed lod han falde nogle bemærkninger om elbiler, som gav anledning til eftertanke, og det siger sig selv at han som tidligere leder af Videncenter for elbiler på Danmarks Tekniske Universitet og som manden bag Ellerten må have en usædvanlig indsigt i det emne. Derfor er det nu med stor tilfredshed at Veteran Tidende kan bringe det følgende.

Det skal nævnes at den første eldrevne bil kørte i København i 1901. Den var fremstillet af ingeniør Illum for hans bror A. C. Illum som varevogn til dennes stormagasin. Bilen var så vellykket at der blev lavet en til. Efter nogle år begyndte der at komme elektriske personbiler til Danmark, mest af nogle af den tids ganske mange amerikanske fabrikker af elektriske biler. De var temmelig udmærkede og driftssikre, for eksempel var en praktiserende læge Dyssel i Charlottenlund kendt for nogle år at køre i sådan en.

Postvæsenet anskaffede en hel flåde af elektriske biler. Både til pakkepost og til at bringe postbudene fra hovedpostkontoret i Købmagergade i København ud til deres distrikter. Nogle var af det danske fabrikat Gideon, de fleste var tyske. Det gik udmærket en halv snes år.

Så forsvandt elektriske biler fra det danske færdselsbillede, om end der stadig kørte små elektriske køretøjer som perronbilerne hos Statsbanerne. På den anden side af Kanalen derimod blev stormagasinet Harrods i London ved med at køre med sine mørkegrønne elektriske varebiler til mange år efter Anden Verdenskrig, og elektriske mælkebiler var det helt normale.

Herhjemme dukkede elbilerne op igen under Anden Verdenskrig. I mindre omfang som ombygninger af varebiler, mere som helt nyfremstillede, og gan-

ske udmærkede. De store brødfabrikker i Storkøbenhavn kørte med elektriske varebiler, skraldevognene i Gentofte kommune blev elektriske.

Så forsvandt elbilerne, indtil de mere eller mindre vellykkede forsøg en del år senere. Efter endnu en lang pause præsenterer nu den ene efter den anden at de store bilfabrikker elektriske prototyper, og herhjemme har politikerne fået for sig at elbiler må være fremtidens løsen. Hvad mener så Steen V. Jensen:

Gør elbil-debatten troværdig

Aldrig før har der været skrevet så meget om elbiler. Oplysninger om rækkevidden, tophastighed og opladetider samt mere eller mindre fantasifulde betragtninger florerer, medens det kildne spørgsmål om prisen kun berøres sporadisk.

Der refereres fra biludstillinger, uden at nævne at der stort set i alle tilfælde er tale om prototyper eller forstadier til prototyper, der som det siges ”kommer næste år”.

Lægmand – og langt hen ad vejen også fagfolk – har ikke en chance for at forstå hvad der er op og ned i den løbende debat.

Den etablerede autobranche i Danmark (og FDM) har berøringsangst over for elbilen, hvilket er ulogisk da det under alle omstændigheder bliver branchen selv der kommer til at sælge den. Elbil-branchen, som for alvor står foran et gennembrud, må modsat se at få armene ned og tage en række af de udfordringer, den står over for alvorligt, ikke mindst hvad angår informations- og faktasiden. Det gælder intet mindre end troværdigheden.

Elbilens helt overordnede muligheder er unikke med baggrund i, at den udnytter energien langt bedre end den normale bil. Samtidig har den med el som energibærer potentialet til at udnytte vedvarende energi og dermed være delvis uafhængig af olie.

Elbilens overordnede udfordring kan bedst beskrives ved det faktum at 1 kg benzin/diesel indeholder lige så megen energi som ca. 100 kg af den mest mo-

derne batteriteknologi (Li-ion)! - det vil derfor **tage tid** at slå igennem for alvor.

På kort sigt – netop pga. batterierne – er prisen (herunder garantiforhold) den største udfordring. Det er en ”hønen og ægget” situation, der kræver at nogen går i front og sætter gang i processen. Disse ”nogen” må nødvendigvis være bilfabrikkerne (glem ombygninger) – de eneste som kan løfte opgaven, hjulpet af lovgivningsinitiativer samt en nødvendig holdningsændring blandt fremtidens brugere, specielt hvad angår rækkevidden.

Elbilen har to kerneudfordringer: **Rækkevidden og prisen**. Begge kan føres tilbage til batterierne.

Den nyeste batteriteknologi er af Li-ion-typen, som har en energitæthed (dvs. mængden af energi pr. kilo) på ca. 0.12 kwh pr. kg batteri. Dette skal sammenholdes med energitætheden af benzin/diesel, som er ca. 12.0 kwh pr. kg. brændstof. Der er altså tale om **en forskel på en faktor på 100!**

Det siger derfor sig selv at der skal bruges **mange batterier** for at tilfredsstille selv moderate kørselsbehov. Disse nye batteriers driftsstabilitet og økonomiske levetid er ikke overbevisende dokumenteret, hvilket uden tvivl er årsagen til at vi **endnu ikke** har dem tilgængelige fra de store, seriøse bilfabrikanter. Den relativt nye batteriteknologi er – af samme grund – dyr. Den ligger i dag omkring USD 500 pr. kwh (i producentleddet), og derfor bliver prisen for det nødvendige batterisæt meget høj. Denne pris må ventes at falde relativt kraftigt efterhånden som procesteknologien bliver udviklet, og behovet for storproduktion bliver realiseret.

Hertil kommer, at selv om verdens kendte litium-forekomster nok er tilstrækkelige for en overskuelig fremtid (de lærde er lidt uenige om dette) kommer de fra en ”politisk ustabil” region (Sydamerika). Det er derfor vigtigt at der ikke skabes en ny ”olieafhængighed”.

Forholdet mellem energitætheden for elbilen contra den almindelige bil kan



Jensen
ELEKTROVOGN

Let 6-hjulet Lastvogn — Type 641-1

Denne meget anvendelige Lastvogn er særdeles rummelig, hvad enten den er udstyret med Lad eller med lukket Varekasse. Karosserier i særlig Udførelse kan leveres efter Aftale.



struberingen af JENSEN-Vognen varetages af GENERAL

Under besættelsen blev der fremstillet masser af brugbare og som denne Jensen fint formgivne danske elvarebiler.

bedst beskrives ved at selv med 400 kg batteri vil elbilen altså være 10 gange dårligere end 40 kg benzin/diesel (en tankfuld) når der er tale om **rækkevidde**.

Her kommer elbilens gode energiudnyttelse imidlertid til hjælp, idet en god elmotor har en virkningsgrad på ca. 85-90 %, medens en benzin/dieselmotor ligger på 20 til 30 %. Dette betyder i **grove** tal, at en li-ion batteribestykning på 200 til 400 kg vil give en rækkevidde på 100 til 200 km.

For langt de fleste køremønstre er 100 til 200 km rigeligt, men da bil nr. 1 også skal benyttes til feriekørsel og lejlighedsvis til kørsel rundt om i landet, må man se i øjnene at elbilens rolle nødvendigvis foreløbig må blive som bil nr. 2. Her opfylder den til gengæld med en smule planlægning behovet fundt ud, men det forudsætter en holdningsændring, hvilket altid tager tid.

Markedet for bil nr. 2 er til gengæld rigeligt stort, men den acceptable pris for bil nr. 2 er vigtig, og nok et problem i dag – selv uden afgift. Oplagte områder er for eksempel hjemmeplejen og erhvervsdrivende i (stor)byer, hvor

rækkevidden dokumenterbart ikke er noget problem. For en stor del af befolkningen, nemlig alle som bor i etageejendomme i byerne, mangler der dog stadig noget relativ infrastruktur i form af ladestander.

Hvad angår prisen på batteriet må man erkende elbilens energiforbrug for at vide hvilken batterikapacitet der skal til. Forbruget ligger omkring 0.15 til 0.20 kwh pr. km, afhængigt af bilens størrelse. Med den nuværende pris på ca. 500 USD (2.500 kr) pr. kwh vil prisen for en batteribestykning svarende til 100 til 200 km, respektive 0.15 til 0-20 kwh pr. km derfor ligge fra 37.500 til 100.000 kr. **Hertil kommer selve bilen.**

Derfor er **afgiftsfritagelsen** for elbiler **en simpel nødvendighed** for at sætte gang i tingene. Der er Danmark et godt sted at starte, fordi afgiften på almindelige biler i forvejen er stor.

På **miljøsid**en (CO₂) er elbilen med dagens **danske** form for elproduktion kun noget bedre end benzin/dieselbilen. I eksempelvis Sverige, hvor man har en stor andel af vand- og atomkraft er den derimod i en klasse helt for sig selv.

Man kan imidlertid foretage automatisk styret **"intelligent" opladning**, dvs. henlagt til tidspunkter hvor man ikke skal lægge elforbruget oven i eksisterende spidsbelastninger af elnettet, men i stedet naturligt kan oplade om natten, hvor elforbruget typisk er lavt. Det vil således **ikke kræve mere elværkskapacitet**, men endda kunne udnytte eksisterende såkaldte "el-overkøb", eksempelvis typisk på blæsende nætter, hvor elproduktionen afsættes til vore nabolande til latterligt lave priser – altså bedre udnyttelse af vedvarende energi.

Et andet forhold til fordel for elbilen er, at i takt med at elproduktionen bliver mere effektiv, dvs. med kraftvarme og en større andel af vedvarende energi fra vindmøller, vil dette automatisk komme alle til enhver tid eksisterende elbiler til gode.

Man bliver nødt til at tage elbilen alvorligt, udviklingen er allerede i gang, det er kun et spørgsmål hvornår den for alvor slår igennem. Det bliver ikke "i morgen", men det har aldrig været tættere på.



TTT 2010



De 51 T-typer ved Limfjordsmuseet.

TTT står for T Type Tur – dvs. forbeholdt de MG-kørere med T-typerne fra 1935 til 1954. TA, TB, TC, TD og TF. TF var den sidste kantede. Derefter kom MGA, og det var en helt anden sag.

Af T-typekørerne stævnedes 51 lørdag den 15 til Løgstør, og fra Limfjordsmuseet gik det til Svinklovene og Brovst. Overnatning i Ålborg og om søndagen via Dokkedal og Øster Hurup til Mariager, hvor der var afskedsfrokost.

Vejret var vådt, men Ib Lyngge havde lagt mange fine seværdigheder ind på ruten. Næste års TTT foregår på Als og i 2012 bliver det på svensk indbydelse i Skåne.

Hans Holtman deltog i sin TC og fotograferede.



Opmarch på Odden havn for dem der kom fra øst.

Arrangøren Ib Lyngge informerer om turen og medarrangør Lajla ordner papirer bag på Ibs TA.

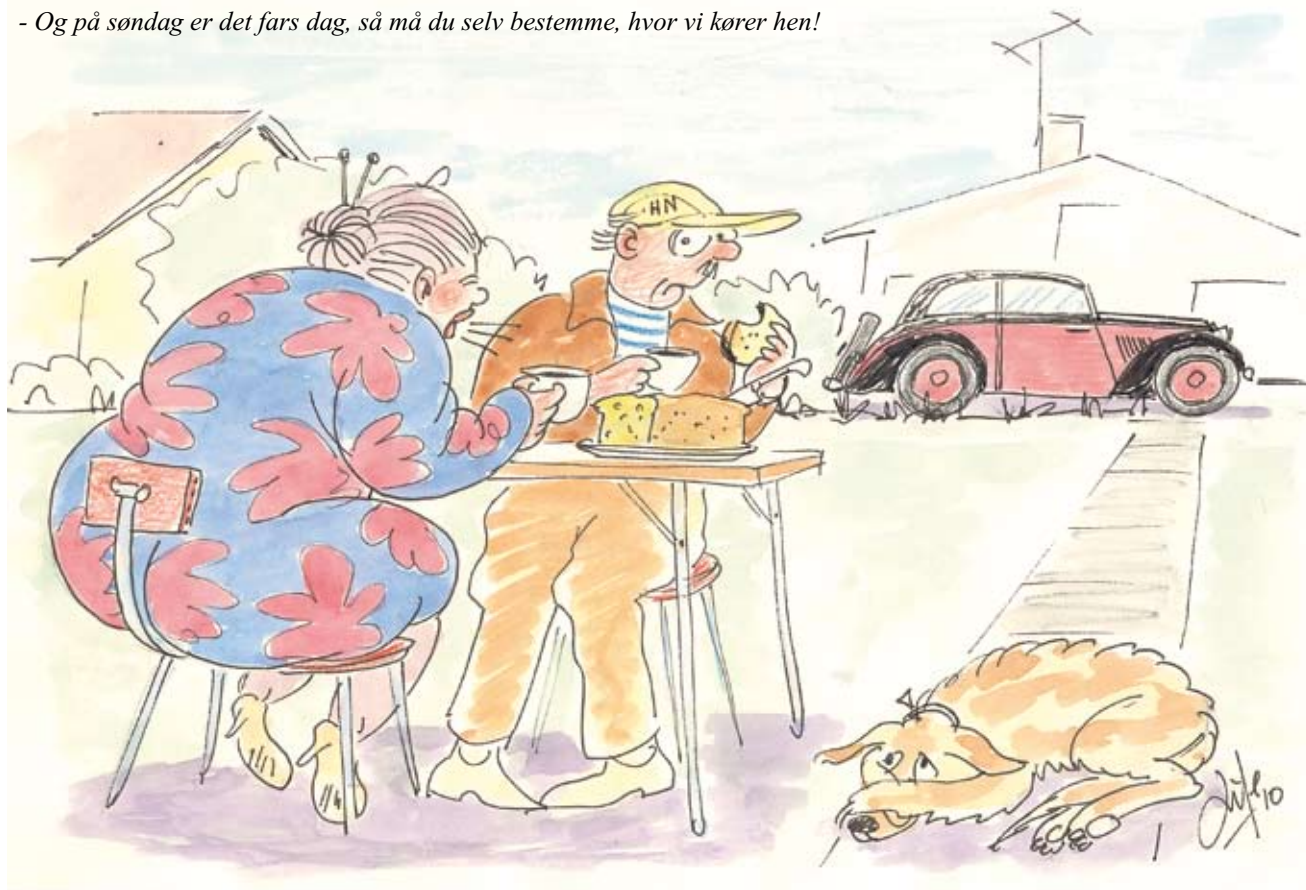
Og så kom regnen – læg mærke til de kendte armbevægelser når kalechen hurtigt skal lukkes.





Per Kruse i TC (ex-redaktøren!).

- Og på søndag er det fars dag, så må du selv bestemme, hvor vi kører hen!



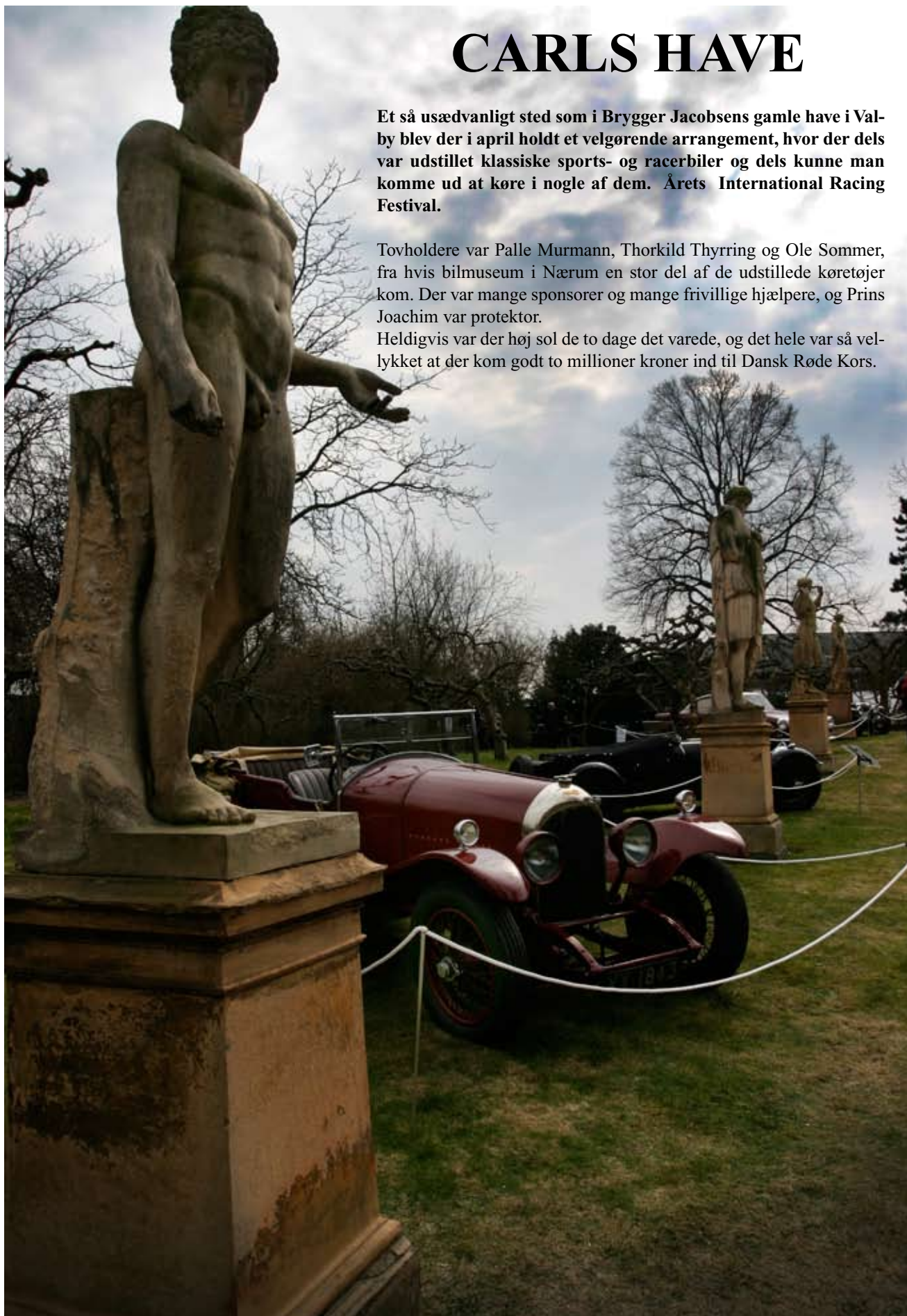


CARLS HAVE

Et så usædvanligt sted som i Brygger Jacobsens gamle have i Valby blev der i april holdt et velgørende arrangement, hvor der dels var udstillet klassiske sports- og racerbiler og dels kunne man komme ud at køre i nogle af dem. Årets International Racing Festival.

Tovholdere var Palle Murmann, Thorkild Thyrring og Ole Sommer, fra hvis bilmuseum i Nærum en stor del af de udstillede køretøjer kom. Der var mange sponsorer og mange frivillige hjælpere, og Prins Joachim var protektor.

Heldigvis var der høj sol de to dage det varede, og det hele var så vellykket at der kom godt to millioner kroner ind til Dansk Røde Kors.







Start i Silverstone i Brescia.

HISTORISK MILLE MIGLIA

Årets historiske Mille Miglia havde deltagelse af to biler med danske nummerplader. Henning Andersen og søn John i Healey Silverstone (ex Dinesen, se Peter Berings tekst og billeder i VT 407). Det kniber lidt med billeder, dem

vi har er fra Michael Thomsen via Henning Thomsen, der var Carsten Elgards codriver i sin Austin-Healey 100 – som startede noget senere end far og søn Andersen, så der ikke var så megen mulighed for at tage billeder. De

så hinanden ved starten og ikke senere under løbet.

Hennings søn Michael kørte ledsagebil sammen med mekaniker Leif, som der ikke blev brug for.

Efter Dinesens tid har Silverstone skiftet farve. I 1979 besøgte VT's – dengang Bilhistorisk Tidsskrifts – redaktør Dinesen og fik tilbud om at måtte prøve at køre bilen. Jeg måtte opgive, jeg kunne simpelthen ikke være bag pedalerne og måtte sidde ved siden af Svend Dråby under en prøvetur. Samme problem har jeg haft med for eksempel min søsters Triumph Herald og den MG TC jeg selv havde for et par år siden. Da var jeg ganske vist kommet til at veje en del mere, i Silverstone og Herald var det benene som gjorde udslaget. Det plejer ellers at være italienerne, som ikke forstår at der findes mere eller mindre lange nordboer.



Start i A-H 100 i Brescia.



Den danske Silverstone i Historisk Mille Miglia 1986.



Far og søn Anderen i Silverstone.



Aften- og natkørsel er en vigtig del af Mille Miglia.

Henning og John Andersen endte som nummer 239 og Henning og medkører som nummer 191.

Men det er ikke første gang, der har været dansk deltagelse i Healey Silverstone i det historiske Mille Miglia. I 1986 kørte Flemming Rasmussen og Poul (Morgan) Andersen, Fåborg, i en af årgang 1949, der allerede i 1950 havde været med, da kørt af Grev Castelblanco. Året efter kørte Flemming Rasmussen den sammen med Lars Sværdborg, og begge gange gik det problemløst. I 1987 var Poul Andersen med i ledsagebil.

Bilen blev derefter solgt til England, pga. sin historie var den blevet ganske meget værd.

I de første år af det tidlige historiske Mille Miglia var Donald Healey selv den mest vindende britiske deltager.



Start i Bologna. Læg mærke til nøjagtigheden. Starten gik kl. 08:47:00.



Velkommen til nye medlemmer

Jan	Simonsen	Vester Egesborgvej 3,B	4700 Næstved	5576 1005	Vespa GL	1960
Mikael	Hansen	Gadevangsvej 114	3400 Hillerød	2680 6107	FIAT 124 Spider	1968
Henry	Svensson	Ryttervænget 63	6230 Røde Kro	7466 1251	Auto Union	1964
Erik	Lindberg	Solvænget 34	7470 Karup J	2393 1280	VW Beetle	1973
Tina Balle Dahlstrøm	Larsen	Århusvej 29B	3000 Helsingør	2622 4634	Chevrolet Chevelle	1971
Ulf	Andersen	Højlundshusene 12	3500 Værløse	2030 0250	Triumph Spitfire	1971
Dennis Bach	Nielsen	Hadsundvej 103	9550 Mariager	4019 9173	Cadillac Coupé De Ville	1970
Christian Maltha	Madsen	Vadgårdsvej 120	2860 Søborg	2125 3288		
Ole	Jacobsen	Uglekær 79	6200 Aabenraa	7462 0896	Mercedes-Benz 350 SL	1972
Toni	Larsen	Skyttevej 22	9900 Frederikshavn	4071 7542	Porsche 911	1975
Thulani	Manasa	Dagmarsgade 26, 0156	2200 København N	2288 9883		
Graham	Sands	Pilevej 10	3400 Hillerød	2041 1295	Morgan +4	1959
Michael	Jørgensen	Rørbækvej 1	5540 Ullerslev	2238 7273	Chevrolet Camaro	1969
Jens	Eriksen	Korupvej 85	9560 Hadsund	2546 8336	Porsche Speedster	1966
Morten Sten	Heide	Badstuestræde 7, st	1209 København K	2613 3535	Willys Jeep M151	1954
Lene	Thiele	Valby Overdrev 9	3200 Helsingør	2658 2967		
Brian Balsler	Lønsmann	Søndermarken 9	9460 Brovst	2819 2246		
Morten Vig	Nielsen	Toxværdsvvej 12	4660 St. Heddinge	5650 3384	Volvo 444	1956
Philip	Gosney	Alhambravej 11, 01	1826 Frederiksberg	3363 8190	MGB	1974
Henning Linaa	Rasmussen	Nybølvej 26	5500 Middelfart	2234 0612	MGB	1971
Allan von Rohneburg	Heilmann Bode	Bredetvedvej 6	4300 Holbæk	2486 4018		
Michael	Kunz	Gambyvej 7	2740 Skovlunde	5199 0326	Dodge Senior Six	1929
Kristian Lindum	Jensen	Frydenborgvej 35	3400 Hillerød	4825 1585	MGA 1500	1956
Steen	Poulsen	Fasanvej 6	3550 Slangerup	4733 3680	Renault 4 CV	1957
Finn	Wodschow	Lyngvej 48	2800 Kgs. Lyngby	4587 2332	Morris Minor	1968
Michael	Nielsen	Drejervej 8B	2400 København NV	3583 1816	BSA Gold Star	1958
Claus	Wagenblast-Franck	Porcelænshaven 4G, 03. tv	2000 Frederiksberg	2295 5365	MGB 1800	1971
Jesper	Ilsoe	Kingosvej 5	3000 Helsingør	4920 3113	MG Midget	1971
Marinus	Nielsen	Mågevej 6	4270 Høng	2049 2249	Skoda 256 B	1939
Peter Sandberg	Henckel	Skovvej 32	4622 Havdrup	2382 7362	Suzuki GS 400	1977
Brian Vorsøe	Elkjær	Vestergade 95	6051 Alminde	2084 6796	VW Golf	1984
Erik	Fausager	Gadekærvej 21	2500 Valby	4228 0224	Austin Healey Sprite Mk. II	1962
Henrik Ladefoged	Petersen	Vesterbrogade 7, st	6000 Kolding	2084 2463	Dodge Charger	1972
Lars	Gottschalck	Ordrupvej 7B, 02. tv	2920 Charlottenlund	5364 5146	Morris Mascot	1975
Foreningen Motor-Nostalgi	Hans Pedersen	Dronningslundvej 27	9330 Dronninglund	2984 8282	Renault 4 GTL	1983
Jens	Thøgersen	Grønstræde 5	4573 Højby Sj.	2424 7981	Ford V8 M 62	1939
Lisbet	Bøllingtoft	Krakasvej 38	2800 Kgs. Lyngby	2628 5277	FIAT 500	1970
Birgit	Jørgensen	Strandmarksvej 72, 01. th	2650 Hvidovre	3649 0431	Oldsmobile	1935
Søren Drejer	Nielsen	Dalsgårdevej 1	8500 Grenaa	2012 5747	Volvo Amazon 121	1965
Asger	Jørgensen	Kanalvej 120	5000 Odense	5190 8238		
Peter	Jensen	Mortensensvej 15B	8963 Auning	2792 0816	Kawasaki Triple H2	1972
Poul Erik	Hansen	Odensevej 36	5792 Årslev	2390 1977	VW Boble	1970
Lykke Rahbek	c/o Christensen	Erik Menvedsvej 26	8800 Viborg	2898 7444	Jaguar Kougur	1967
Palle E. Rahbek	Christensen	Erik Menvedsvej 26	8800 Viborg	4042 2548	Austin Seven	1937
Rene	Christensen	Egedevej 200	4690 Haslev			
Flemming	Nielsen	Søhusvænget 31	5270 Odense N	4119 9245	Jaguar E-Type Serie II	1969

FEJL, FAKTA

Da redaktøren så igennem sine Skandinavisk Motor Journal for at finde hvornår Mogens von Havens fotografier af pedalarrangementer havde været brugt – ja så sluttede jeg med årets udgang. Men som Knud E. Paulsen har opdaget kom de faktisk i januarnummeret 1959.

...

Henrik Stenholt trak på smilebåndet da han så den fyldige modelbetegnelse, vi havde givet den prøvekørte Renault 16 i sidste blad. Det havde været rigeligt med R 1150.

MR96 er betegnelsen for modellens reparationshåndbog – manuelle reparation.

...

Peter Hass gør opmærksom på at endnu Chevrolet 1928 havde bremser med udvendige bremsehånd til fodbremsen. Det havde Nr. 1 i artiklen i sidste blad også. Men Nr. 2 har en ændring som af fornuftige sikkerhedsgrunde har været helt normal for de eksemplarer af årgangen der kørte længe. Den har på et tidspunkt fået bagtøjet udskiftet med et fra en årgang 1930 med indvendige bremsebakker i tromlerne.

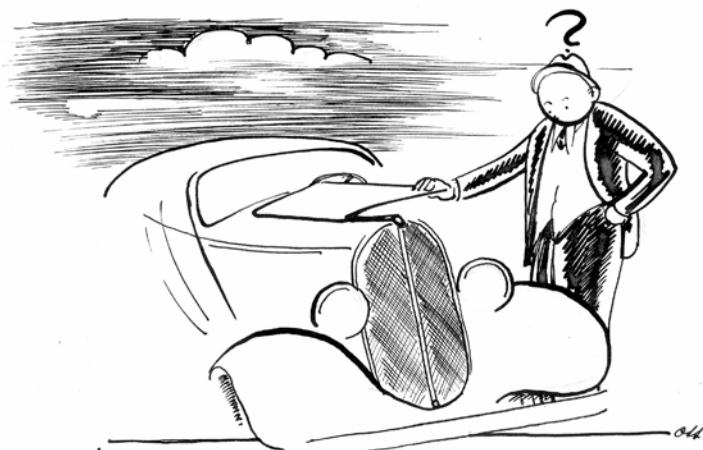


Fra Fotoalbummet - eller BeringsBilBilleder 8 (5.5.1973)



Vi kan vel trænge til en motorcykel ind imellem. Denne her stod parkeret op ad et træ på Søgade den 5. maj 1973. Det var Børnehjælpsdagen, og det var en stor ting for 35 år siden og før. I 1973 var der veteranbiloptog i København. Og der var motorbådsrace på Peblingsøen. Jeg fotograferede bilerne, mens de kørte forbi, og indimellem racerbådene. Og så så jeg denne dejlige Zündapp stå, nok så afslappet parkeret. Ejeren har jo nok kigget på motorbådsrace. Cyklen så ud som om den bare blev brugt; men den var allerede dengang en veteran.

pb



Tegning Kai Otting



FRANSK BILTRÆF 2010

Fransk Biltræf 2009 var en stor succes og de franske bilklubber i Danmark har derfor valgt at gentage arrangementet i 2010!

Årets tema er "sportsprægede biler". Udvalgte modeller vil blive udstillet i en særlig afdeling. Alle ejere af et fransk køretøj, er velkommen til at deltage, og vi regner vi med at der kommer mere end 150 klassiske franske perler!

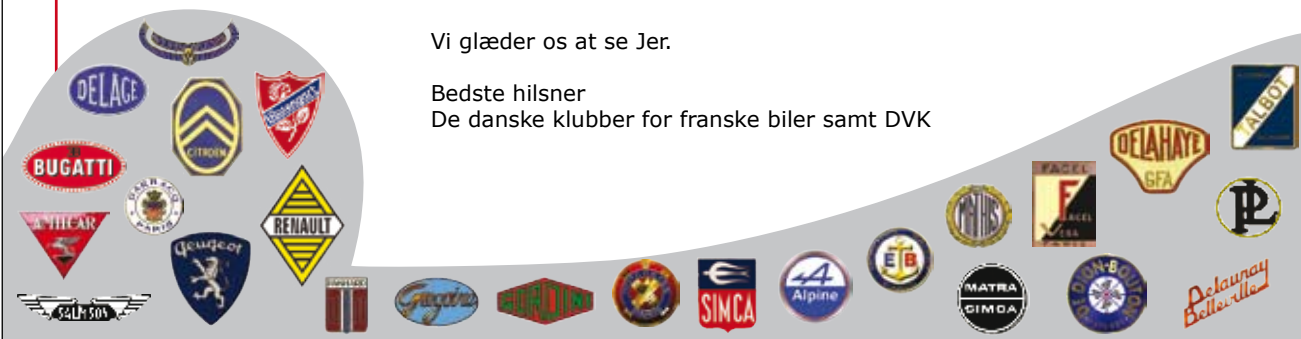
Også i år vil træffet blive afholdt i forbindelse med Gisselfeld Klassisk Motorshow på Sjælland, **søndag den 13. juni** 2010 kl. 10-16.

Vi har vores egen hjemmeside, hvor man kan få yderligere information og tilmelde sig.

Se nærmere på www.franskbiltraef.dk

Vi glæder os at se Jer.

Bedste hilsner
De danske klubber for franske biler samt DVK



PASSIONISTKØRETUR

Søndag den 15. august kl. 09.30

Start: Åsebakken, vestlige del af Høsterkøbvej (Kraak 86 J6)

Afslappet og uformel køretur, hvor vi besøger Gentofte Brandværns Museum, spiser frokost i Spisehuset "Folkestuen" på Flynderupgård i Espergærde samt ser museerne der.

Pris kr. 165,- pr. person

Det inkluderer donation til Gentofte Brandværks Museum, formiddagsøl/-vand, dagens frokostret med øl/vand, kaffe og kage samt entré til Flynderupgård Museet.

Maks. 25 køretøjer før 1980.

Tilmelding inkl. betaling senest 31. juli 2010 til:

arendseogleif@gmail.com samt konto 5028 202 146 3 mrk. navn og "passionistkøretur".

Eller check til Leif Fortmeier, Valdemar Rørdams Vej 12, 3460 Birkerød.

Venlige veteranhilsener
Arendse og Leif Fortmeier



Ses vi søndag den 11. juli i Jelling?



- Veterantoget indbyder DVK til at mødes i Jelling den 11. juli kl. 11:15 til 14:45.
- Vi mødes på parkeringspladsen øst for Jelling station, hvor der er et sidespor hvortil veterantoget vil rangere en vogn og måske et diesellokomotiv fra 1952.
- I veterantoget er der reserveret ½ vogn på afgang 11:45 til veteranvenner, der har lyst til en tur i de gamle togvogne.
- Veterantoget trækkes denne dag af et damplokomotiv fra 1914 og vognene er fra 1898 - 1916.
- Kom og vær med i et historisk, nostalgisk miljø omkring Jelling station. Vi indbyder veteranbiler, traktorer, mc og andre gamle maskiner.

Arrangementet er tænkt som en lille erstatning for den nedlagte dampfestival i Vejle.
Veterantoget Vejle - Jelling
Museumstog og Støtteforeningen KLK
www.klk.dk klk@klk.dk



AFTENTUR I DET SYDFYNSKE

Onsdag den 11. august kl. 19.30 ved Lundeberg Lystbådehavn.

Med udgangspunkt i aftenræffet i Lundeberg kører vi ad hyggelige småveje (ca. 10 km) og ender hos en samler i nærheden af Tårup.

Vi får mulighed for at kigge lidt på samlingen af spændende, uistandsatte hverdagskøretøjer, bl. a. mange VW.

Derefter kan vi nyde den medbragte aftenkaffe ved opstillede borde. Øl og vand vil kunne købes til fornuftige priser.

Der er ingen tilmelding til turen, men evt. praktiske spørgsmål kan stilles til Jan Klarskov, tlf. 29876621. Mød op i Lundeskov, kig lidt på de andres biler og lad os derefter køre ud i det sydfynske landskab.

Madpakketur i Nordsjælland

Da vi regner med at mange holder ferie hjemme i år holder vi madpakketur midt i sommerferien. **Søndag den 11. juli.**

kl. 10: Mødes på p-pladsen ved DVK Nærum til en buse og en gammel dansk (kaffen må I selv tage med). Kl. 10.45 start på køretur ad små listige veje i den smukke natur, der bliver igen stop på vejen ved Castrolshop i Gunderød

Kl. ca. 13 ankomst til en lufthavn i Nordsjælland hvor der er mulighed for at åbne den medbragte madkurv, slå sine havemøbler op eller brede tæppet ud og bare nyde en eftermiddag uden stress og jag, enten ude eller inde.



Der vil være grill tændt til fri afbenyttelse. Pris kr. 0. Tilmelding på telefon før den 1. juli 20263220.

Mvh. Kirsten Tang Holbek og Ib Rasmussen, Lønholt.



BILER SÆLGES

Ford T 1925 pickup, dansk fremstillet vha. overskåret sedan - sikkert engang i tredverne. Helt urestaureret og med interessant historie. Pris kr. 28.000.

Opel Corsa 1984 model Swing - min tantes bil som kun har kørt 40.000 km fra ny - enejer - kun kørt om sommeren og stået i opvarmet garage fra ny. Bilen er simpelthen som ny, inkl. nyvaskede sædeovertræk etc. Eneste ændring er montering af kørelys - kører perfekt. Pris kr. 25.000.

Lars Legaard, tlf. 40456187
brugsebakken@tdcadsl.dk

Morris Minor 1959 cabriolet. Sort med flot rødt læderindtræk og afviservinger. Højrestyret. Ingen rust. Dejlig sommerbil. Pris kr. 59.500.

Jimmy Clemmensen, tlf. 23346621
jc@kls.dk

MGA MK II 1961. Flot & velkørende vogn dansk bil, rød m. nye krom tråd-hjul. Næste syn 2017. Sælges grundet sygdom. Pris kr. 195.000.

Claus Geitner-Andersen, tlf. 61275799
ingvar@privat.dk

MG Midget 1967. Meget velholdt, original rød. Velkørende, med ny om-betrukne originalsæder. To helt nye (sports) sæder medfølger. En bil der absolut skal ses. Billeder kan sendes ved interesse. Pris kr. 73.000.

Maj Britt Schlüter, tlf. 26751561
schluter@post11.tele.dk

Fordson E04C 1940 varevogn. Mørkegrøn med sorte skærme. Ærespræmie ved Fords 100 års jubilæum. Eriks varevogn i Krøniken. Hele bilens historik haves. Pris kr. 98.000. **Mercedes 220 SeB** 1962 coupe. Smuk mørkegrøn, hvid læderstue, fugleøjetræ, original! Pris kr. 198.000.

Peter Andersen, tlf. 28181855
peter@designofnature.com

Fiat 124 Spider 1977. Klassisk italiensk Pininfarina-designet 124'er i den rigtige røde farve. Synet nov. 2009

uden anmærkninger. Løbende vedligehold - bl.a. med nyere kaleche, renoveret bagtøj og nyere karburator. KN luftfilter er monteret – originalt filter haves. Fremstår velholdt og kører fremragende. Stationcar (Volvo V40/V70, MB C-klasse, Audi A4) kan evt. indgå i handlen med op til kr. 70.000. Pris kr. 89.500.

Kristoffer Baagøe, tlf. 39670888
haraldsgade17b@get2net.dk

Mercedes 220 S 1954. 6-cyl. benzin, kongebå. God mekanisk stand. Tidl. ejer medl. af kongehuset. Henstår i Jylland. Kr. 96.000.

Tlf. 41561090 gorm@mfi.ku.dk

Bentley T 1969, tilhørt kongehuset. Mørkeblåmetallic m. beige læder. Som ny. Km. 48.600. Kr. 295.000. **Ferrari Mondial QV** 1985. Rød m. creme læder. Indregistreret. Topæ velholdt. Km. 93.000. Kr. 278.000. Tlf. 25234900

MGZ Magnette Varitone 1957. To-farvet grøn. Velholdt og velkørende, de fleste dele originale. Dansk bil, kendt historie, kun 3 ejere. Originalt nummer K 1737. 7 år til syn. Org. værktøj, instruktionsbog og manual medfølger. Pris kr. 72.000.

P. F. Dalkov, tlf. 49146009

Ford A 1930 Tudor. Adskilt med restaureret undervogn og motor sælges. K. E. Sørensen, tlf. 75654455 - 40720455

MGC 1969 BRG, meget velholdt. Nyt ledningsnet m.v. Tråd-hjul, sorte nummerplader. Skal først synes i 2017. Pris kontant/ikke bytte kr. 185.000. Bundgaard, tlf. 35261619

MB 450 SEC 1973. Aut., A/e, 70.000 km. Synet/godkendt februar 2010. Står som ny. Kr. 150.000. Svend Mathiasen, tlf. 20722490

Mazda 626 1,6 1979 coupé. Meget velholdt. 114.000 km. Nysynet med plader kr. 24.000.

Kaj Hansen, tlf. 86992536 –
86220622

Renault 4 l. 1985 postbil. På hvide nummerplader med bagsæde i god stand kr. 11.800.

Søren Skjær, tlf. 24415738

Tatraplan 1950-52 med luftkølet boxer-motor og halefinne i midten. Flere biler og mange reservedele sælges.

Peter Hass Tlf. 56578576

DELE TIL BILER SÆLGES

Til **Mercedes-Benz 190 E** Type 201 4 flotte hjul. Originale alu-magnesiumfælge med sommerdæk. Michelin 195/60 R15 88H XH1 Radial XSE. Pris 1.000 kr. Kaj Dyring Larsen, tlf. 39904240 kaj@larsen.dk

Trinbrætter NOS til **Chevrolet** 1930 lastbil, kan kortes op til vare/personvogn. Kalechestativ til **Ford A** phaeton 1930.

K. E. Sørensen, tlf. 75664455 –
40720455

Lucas "New Old Stock" forlygter og lygterande til de fleste engelske biler fra ca. 1950 til 1970. Alt er stadig i de originale Lucas æsker.

Preben Sandstrøm, tlf. 39675557
preben.sandstroem@mail.dk

Ford T & A 1920-1932. Mange gode dele, både mekanisk og karrosseri, samt værktøj og tilbehør. Eks. Ford A horn 800,- . Ford A kølerkapper -250,- .

Lars Legaard, tlf. 40456187
brugsebakken@tdcadsl.dk

DELE TIL BILER KØBES

Citroën A 1920 hjulmøtrikker købes. Tekst på cylindrisk bånd ved møtrikåbning: MICHELIN & CIE CLERMONT FD. CHASTE. Højre/venstre (D/G) Gevind M 14x1,5.

Claus Gottlieb, tlf. 45891155
claus.gottlieb@natmus.dk



TIL SALG



MERCEDES-BENZ 380 SL Type 107 1980

Flot, velholdt, kun kørt 85.000 km. 3 ejere. Motor V8 med 4-trins aut. gear. Farve astral-sølv-metal, interiør sort læder. Hardtop, kalleche, elruder, elvarme i sæder, startspærre, centrallås, radio med cd, elantenne. Pris 240.000 kr.

Kaj Dyring Larsen, 39904240 kaj@larsen.dk

TIL SALG



MERCEDES-BENZ 300d hard-top 1960 (Adenauer)

Bilen har kun kørt ca. 130.000 km, da den har stået hen siden 1973 og først blev registreret igen i 2008 på danske plader. Fremtræder i meget fin og original stand. Historie som går tilbage fra første ejer (amerikaner) og frem til dato medfølger. Gennemgående renovering er foretaget, bl. a. motor hovedrepareret (kun kørt ca. 5.000 km siden). Undervogn adskilt og renoveret. Nylakeret i originale farver (I adskilt stand). Nye Michelin dæk. Alt interiørtræ er renoveret (bejdsset i mahognifarve). Originalt rødt læderindtræk. Forkromning i fin stand både indvendig og udvendig. Pris kr. 535.000. Kun seriøse henvendelser!

Arne Lange, tlf. 75122852 efter kl. 18.

TIL SALG



FIAT Ducato 14 JTD 2001 autotransporter.

Nyt lad i 2005. Nysynet, flot stand. 110.000 km.

Pris kr. 69.900 plus moms.

Henrik Nielsen, Svendborgvej 96, 9600 Fåborg. Tlf. 40179060

MOTORCYKLER SÆLGES

Ariel Red Hunter 1937 500 ccm. Dobbeltd understødningsupswift. Prof. renoveret i 1998. Dejlig førkrigsmaskine også til længere ture. Krom tank med alle instrumenter i, olietryk, ur og speedo. Pris kr. 49.500.

Jimmy Clemmensen, tlf. 23346621 jc@kls.dk

Velo Solex 3800 S. Flot og velkørende. Saddeltasker og rigtig 60'er hjelm medfølger. Pris 2.950.

Mette Tøffner-Clausen, tlf. 48260519

DIVERSE

PermaBag til lufttæt og fugtstyret vinteropbevaring af værdifulde biler. Inkl. fugtsugere og fugtighedsmåler. 100 % lufttæt. Nypris 2.300. Rummer medium til stort køretøj.

Finn Svenning, tlf. 44843607 finn.privat@mail.dk

Garage udlejes beliggende centralt i Ringsted.

Kurt Lundin Larsen, tlf. 40264038 kurt.lundin@post.tele.dk

Hobbyværksted. Ydre Østerbro - underjordisk. Plads til 2 normale biler, aflåst, grav, kran, ca. 45 kvm. + forbrug: Vand/lys via egen måler.

Knud eller Michael, tlf. 40143757 kj@kjauto.dk

Medhjælp søges til rengøring og mindre reparationer af bilsamling fra midten af 1960'erne. Hals Ryttergaard, 9370 Hals, tlf. 25234900

TIL SALG



ROLLS-ROYCE 20/25 1933

Barker Sedan de Ville.

Leveret til den chilenske ambassade i 1934. Indregistreret Y4025,

3 år til syn. Pris 250.000 kr.

Niels H. Petersen, tlf. 75943680

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



Dansk Veteranbil Klub regaler

VEST



RØD/SORT med klubmærke

Kr. 350,00

med navn kr. 400,00

PLAKAT



Kr. 75,-

+ forsendelse

NØGLERING



RØD/SORT

Kr. 25,00

VOGNMÆRKE



Bredde 6 cm

Kr. 125,00

NØGLEHÆNG



Kr. 20,-



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet

Telefon 4556 5610

Mail: kontor@veteranbilklub.dk

STOFMÆRKE



Bredde 7 cm

Kr. 25,-

Garager udlejes

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

Henv.: Chanis 55 711 612



**Rustreparation af
veteranbiler
Pladedele fremstilles**

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse

www.veteransmeden.dk



Veterandele

Danmarks nye handelsplads med reservedele og forbrugsvarer til restaurering af klassiske køretøjer

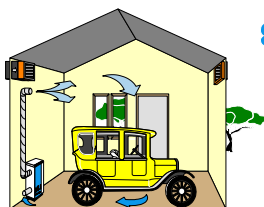
Se mere på

www.veterandele.dk

Reservedele – Billeje – Pærer – Olie – Maling – Bolte/skruer

Få en foreningaftale se hjemmeside

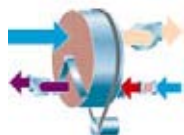
Sorptionsaffugtning af garager



- ♦ 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



Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb ... Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

Indtegnin g 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 indtegnin g.

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