

Packard

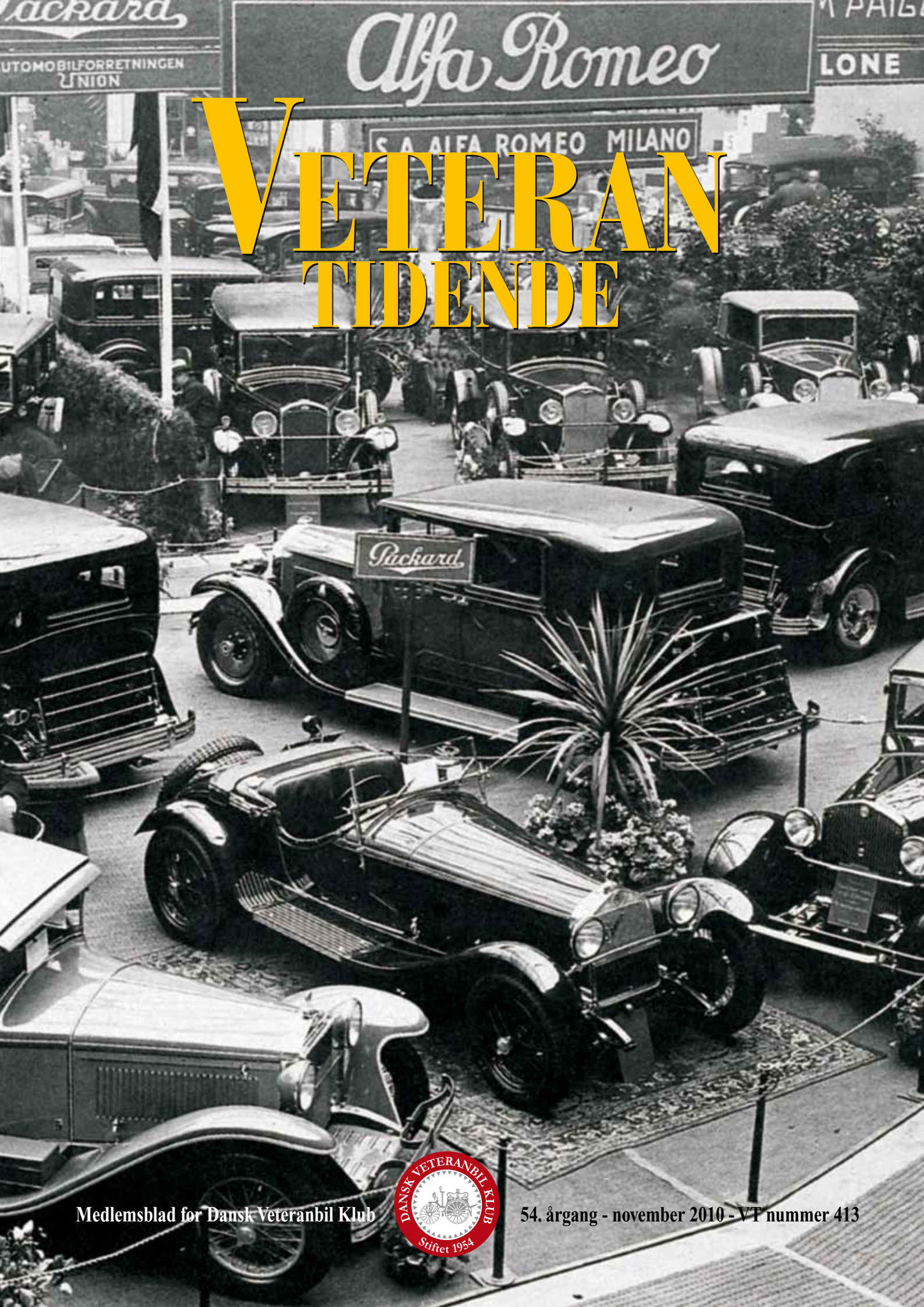
UTOMOBILFORRETNINGEN
UNION

Alfa Romeo

PAIG
LONE

S. A. ALFA ROMEO MILANO

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



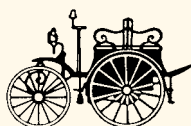
54. årgang - november 2010 - VT nummer 413



Fra udstillingen i Forum 1931.

Indhold

Messen i Fredericia	3
Årets Emil	3
Aktivitets- og mødekalender	4
Fra DVK Vesterhede	5
Klubaktiviteter	6
Alfa Romeo	8
Fra ålefisker til....	24
Fjordløbet	30
Aftenture ved Storstrømmen	32
Hørsholm gågade	34
Fynsk kardanløb	35
Den københavnske kulturnat	35
Årsberetning Køreselskab Fyn	36
Forsiden og konkurrencen	36
Amerikanerbeøg i Kværkeby	37
Goodwood Revival Meeting	38
Særudstillingen	42
Prøvekørsel af Ford Zodiac 1965	44
Velkommen til nye medlemmer	46
Præsidentbesøg i Kværkeby	47
Fejl.fakta	47
The MG Car Club 80 år	48
Køb salg	48



Messen i Fredericia

Endnu en fin og velbesøgt Fredericia-messe er overstået, mange medlemmer besøgte standen, fik en pause, en kop kaffe med kage og en god snak, og vi kan byde 11 nye medlemmer velkommen. Standen havde fået nyt udseende i år, de store billeder Ole Troen havde dekoreret væggene med, blev studeret grundigt, for måske var ens egen bil med. En stor tak til alle de trofaste ildsjæle, som opbygger standen, laver masser af kaffe og gør at standen er fyldt med rare mennesker hele dagen.

På gensyn i Fredericia til marts.

Dorte Stadil

På de to billeder ses standen og at Dorte Stadil overrækker Jørgen Kjær diplom for Årets Emil - han foretrak ikke at komme til Nærum fordi han er sådan en tilbageholdende sjæl.



Årets Emil

Når dette læses er Årets Emil uddelt ved DVK's fødselsdagssammenkomst i Nærum 6. november.

Modtageren er Jørgen Kjær, forfatter og forlægger. Årets Emil tildeles som en påskønnelse af fremragende formidling af dansk motorhistorie.

I 1999 oprettede han forlaget Motorploven for at udgive den første af hans egne bøger, "Den grå slider", der handlede om Ferguson traktoren. Hovedparten af de bøger Kjær siden selv har skrevet har været om traktorer, men blandt hans egne har også været en om Folkevognen og en anden om VW-Rugbrødet, med hovedvægten på det populære køretøjs anvendelse i Danmark. Sidstnævnte er et af flere eksempler på det gode samarbejde mellem Kjær og DVK's fotoarkiv.

Desuden har han forlagt vægtige motorbøger af andre forfattere, deriblandt flere om Nimbus, Arne Jørgensens om Skaftø Rasmussen og DKW, Morten Qvistgaards om Gideon, Stig Holm-Madsens om Roskilde Ring, Ole Callesen og Kim Frandsens om Volvo Amazon, sidevognskøreren Røver-Axels beretninger og Claus Frausings om Ole Sommer. Af Frausing er der endnu en på vej, om SS og Jaguar i Danmark (men man undgår ikke at få selve mærkehistorien med i købet). Der kommer også en af Per Groth om Volvo P1800.

Kjær stod for udgivelsen af Dansk Vintage Motor Clubs jubilæumsbog for nogle år siden. Også tidsskrifter beskæftiger han sig med, blandt andet som redaktør af Vintage Nyt.

oer



Møder

November

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

Tirsdag 16. Kværkeby. Ole Sørensen fortæller om Mini Cooper kl. 19.

Tirsdag 16. Sydjylland. Besøg af Jørgen Ditlev fra EUR syn.

Torsdag 18. Nærum. Cafeaften.

Tirsdag 23. Klippinge. Hans Peter Nielsen om årets Styrkeprøven.

Onsdag 24. Amager. Julebuffet kl. 19.

Torsdag 25. Morris-møde. Morris-møde/julefrokost hos Marianne og Gunner.

Lørdag 27. Nærum. Julemiddag kl. 18.30.

Mandag 29. Sydvestjylland. Julefrokost.

Tirsdag 30. Egeskov. Julefrokost på Jomfru Rigbor.

December

Torsdag 2. Nærum. Foredrag om Citroën Kegresse af Eugenio Lai.

Torsdag 9. Sydjylland. Julefrokost i Skærup Forsamlingshus kl. 19.

Torsdag 9. Åbenrå. Julefrokost.

Mandag 13. Rørup-Vestfyn. Julefrokost, bemærk kl. 18.30.

Tirsdag 14. Østjylland - Uldum. Julekalas kl. 18.30.

Tirsdag 14. Kværkeby. Julefrokost kl. 18.

Onsdag 15. Løve. Julefrokost kl. 18 i Løve-hulen.

Torsdag 16. Nærum. Cafeaften med julehygge.

Mandag 27. Sydvestjylland. Intet møde.

2011

Januar

Tirsdag 11. Østjylland - Uldum. Velkommen til det ny år. Kl. 19.

Mandag 24. Sydvestjylland. Filmaften.

Tirsdag 25. Klippinge. Baghjulekomsammen kl. 18.

Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde hos Jørn-Ole Hesselvig.

Februar

Mandag 21. Sydvestjylland. Besøg på forbrændingsanlægget i Esbjerg.

Torsdag 24. Morris-møde. Morrismøde hos Carsten H. Hansen.

Marts

Torsdag 31. Morris-møde. Morrismøde hos Lennart Poggenborg.

April

Torsdag 28. Morris-møde. Morrismøde hos Tommy Mørck.

Løb og arrangementer

November

Lørdag 13. Stumpemarked i Herning.

Søndag 14. Børge Dalsgaard Jensens 95-års fødselsdag.

Medlem af DVK siden 1962. Alle er velkomne kl. 11 til 15 i selskabslokalerne Anker Jensensvej 51, 8230 Åbyhøj. 2011

Marts

Lørdag 19. DVK's generalforsamling

Juni

Fredag 10. -lørdag 11. Englændertræf i Løgumkloster.

August

Lørdag 6. -søndag 7. Copenhagen Historic Grand Prix.

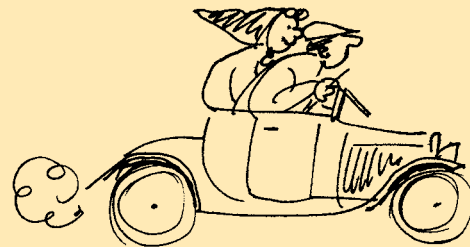
Udland

2011

Juni

Torsdag 23. -lørdag 2. juli. Fiva World Rally 2011

Internet link



Ændringer af klubbens vedtægter

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

Bestyrelsen
Dorte Stadil



Fra DVK Sydvestjylland - Vesterhede

Mandag den 27. september var vi på besøg hos Torben Plaugborg i Grindsted. Han havde bygget til sit hus 65 m² - han har nemlig en hobby og det var ikke kun biler men også tog, alt i størrelse 1:87, også kendt som HO skala. I tilbygningen var der ved at blive bygget modelbane, en kopi af tyske byer og banegårde. Vi fik forklaret lidt om teknikken, og der er også kommet computerteknik ind i modelbanerne, så nu er det meget nemmere at styre flere tog på skinnerne på en gang. Samtidig havde Torben fra barnsben samlet biler i størrelse HO. Han havde en reol med 28 hylder og ca. 10 meter lang! I den befandt der sig ikke mindre end op mod 7.000 stk. modelbiler, der var dubletter iblandt, men så var de i forskellige farver. Torben havde købt mange af bilerne i Tyskland, prisen var typisk 2,00 euro pr. stk., dog lidt mere for specielle modeller, så med lidt hurtig hovedregning stod der så for over 100.000 kr modelbiler i reolen! Det var begyndt med modelbilerne, og grunden til at Torben havde kastet sig over størrelse HO var at Matchbox bilerne indbyrdes ikke passer sammen. Matchbox opstod da de engelske skoler begrænsede størrelsen af det legetøj som børnene måtte tage med i skolen, og det skulle kunne være i en tændstikæske (= matchbox). Vi aftalte et besøg igen hos Torben et par år ud i fremtiden, så vi kan se hvor langt han er kommet med togbanen. Vi gik ind i stuen og fik kaffe og te og boller.



10 meter reol med 28 hylder, med knap 7.000 modelbiler, Torben skønnede at der var plads til op til ca. 10 000 biler.

Torben til venstre og Ove bagest til højre ordner verdenssituationen, det er lidt nemmere i skala 1:87.

Lørdag den 9. oktober tog vi ca. 20 veteranbiler til Legoland. Vi linede op uden for en indgang på bagsiden af parken, og præcis kl. 13.00 gik Legolands egen garde foran os gennem parken. Det var meget festligt at blive ført frem med "piber og trommer". Det foregik i gangtempo, og det gav jo lidt filen på koblingerne, men ingen brændte af. Undervejs ind gennem parken hørte vi mange begejstrede tilråb, mest fra børnene der godt kunne se at det her slet ikke var biler de så hver dag, se far se! – sådan en vil jeg gerne have, og de vinkede og smilede. Midt i al begejstringen skulle vi lige se efter at børn og voksne ikke kom ind mellem bilerne for at få taget et billede med garden forrest og det glade publikum. Det vurderede jeg til at være noget uansvarligt. Vi kom frem til en stor plæne, der hvor der er tribune til musik og teater, og folk flokkedes om bilerne. Vi fik hyggesnakket med mange, vejret var godt, solen skinnede, men vi kunne godt mærke at vi var kommet hen i efterårsmånederne. En del (voksne) var interesseret i at få en veteranbil, og dem fik vi en god snak med, og de fik en folder om DVK med. Legoland havde stillet kaffe, te og kage frem til os, så vi havde lidt at styrke os på om eftermiddagen. Kl. 17.00 forlod vi parken og kørte hjem.

I kan se flere og andre billeder på www.dvk-sydvest.dk under fotoalbum.



Det er heller ikke hver dag man ser en Morgan +4 – her Jørgen Laursens.



Klar til at køre ind i Legoland, forrest yngste bil Børge Jespersens VW bus fra 1977, så fra 1939 Bøje Hansens Morris Eight E, derefter Mogens Friis' Morris Minor og Thomas Nielsens Ford Cortina.



AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19, såfremt ikke andet er meddelt. Mødested: Fa. Walbom, Amager Landevej 246. Kastrop. Der kan købes øl og vand til høkerpriser. Onsdag den 24. november julebuffet og banko kl. 19 i Dragør Golfklubs Restaurant, Kalvebodvej 100, Dragør. Med damer. Pris kr. 170. Betaling ved møderne eller på Nordea reg. 0123 konto nr. 8235603226 med navn og tlf.nr. Sidste tilmelding torsdag den 18. november til Claus Sommer tlf. 61703801 cb.sommer@vip.cybercity.dk eller nedenstående. Kaj Christensen, tlf. 40539301 kajc@c.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT

DVK-Lillebælt havde 14. oktober besøg af tidligere politikommissær Steen Jørgensen på Ryesgård. Det var en helt fantastisk aften, og jeg har aldrig før oplevet at 35 DVK-medlemmer kunne være så musestille i to timer i træk. Steen Jørgensen forstod med sin fortællekunst helt at fastholde os alle, og havde han været chef for hele politistyrken i Danmark havde vi haft mindre kriminalitet og kontrol ved alle grænser. Efter foredraget gik snakken lystigt som altid. En stor tak til Steen Jørgensen. 16. november kl 19. Mødet er flyttet pga. Mortensaften. Vi mødes på Ryesgård og får besøg af Jørgen Ditlev fra EUR syn, som fortæller om de krav til veteranbiler der stilles til syn. Vi tager nogle biler ind på DVK Lillebælts nye lift. 9. december kl. 19. Julefrokost i Skærup Forsamlingshus. Tilmelding senest 27. november til John Andersen. Med venlig hilsen Mødestedsgruppen John Andersen, tlf. 29782909 ja-ryesgaard@c.dk Ole Troen, tlf. 20716694 troline@yahoo.dk Hjemmeside www.dvk-lillebaelt.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

Hvis ikke andet er meddelt begynder møderne kl. 19.30. Husk den ny adresse Skolevænget 12, 6200 Åbenrå. 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. Tilmelding og betaling til julefrokost, som holdes tirsdag den 30. november på Jomfru Rigbor, til undertegnede. Julebuffet med en genstand 100 kr. pr. person. Ekstra øl, vand eller vin 10 kr. Efter maden lotto. Maks. 100 personer. Senest tilmelding 21. november. Hjemmeside for mødested Egeskov Fyn har adressen www.dvk-egeskov.klubsider.dk Poul Henning Lauridsen, tlf. 65962428.

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19. Vores garagemøde hos Torben Sivertsen 28. september blev et rigtigt hyggemøde, hvor flere blev overraskede over hvor meget teknisk hjælpeværktøj, Torben havde fået samlet sammen. Til mødet 23. november kommer Hans Peter Nielsen og fortæller om og viser billeder fra årets Styrkeprøven, der blev kørt i Norge. I den travle juletid er der intet decembermøde. Tirsdag den 25. januar vil vi lave vores sædvanlige "baghulekomsammen" kl. 18. Husk hurtig tilmelding til mig da pladsen er begrænset. Mere om det i næste nummer. Med hilsen Kai Wredstrøm Tlf. 56578205

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby. Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Møde den tredje tirsdag i hver måned. Tirsdag den 16. november: Ole Sørensen fortæller om Mini Cooper, om import fra USA, restaurering og om sine erfaringer. Tirsdag den 14. december kl. 18 julefrokost til kr. 150 pr. person. Tilmelding senest 7. december til et af nedenstående telefonnumre eller ved at skrive sig på listen i Kværkeby. Erik Madsen, Roskilde, tlf. 46323825 Preben Boisen tlf. 40351585

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møde den første torsdag i hver måned og cafeaften den tredje torsdag i måneden kl. 19.30. Torsdag den 18. november: Cafeaften. Lørdag den 27. november: Julemiddag kl. 18.30. Varmrøget laks, kalvetykkesteg stegt som vildt, tiramisu, alt med tilbehør. Kaffe og æbleskiver. Pris kr. 200. Tilmelding senest 22. november til klubkontoret. Betaling til reg 2230



8967977951 med tydeligt navn. Min. 25 pers. Husk lille julegave.

Venlige julehilsener Kim Polte, Claus Neble, Ib Rasmussen og Mogens Ottosen.

2. december kl. 19.30 vil næstformanden for Krybebands Societetet, Eugenio Lai, underholde publikum med fortællinger om det spændende køretøj Citroën Kegresse og dets bedrifter. Følg societets egen bil på <http://kegresse.dk>

Menu på decembermødet flæskesteg og risalamande. Husk at bestille mad hos h.froberg@privat.dk

Venlig hilsen

Mogens Ottosen

Tlf. 21781736

NORDJYLLAND - STENUM



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

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

Med venlig hilsen

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370 kraenh@hotmail.com

mandag i måneden, men da de fleste har travlt med jul og nytår er der intet møde. Vi siger tak for i år med de bedste ønsker for 2011.

Mandag den 24. januar kl. 19 har vi filmaften.

Mandag den 21. februar skal vi ind og se det store forbrændingsanlæg i Esbjerg. Det leverer både strøm og fjernvarme. Kl. 19 ved affaldsforbrændingen, Måde Industrivej 35, 6705 Esbjerg Ø. Vi laver noget fælleskørsel fra Vesterhede. Der er plads til maks. 20 personer. Børn skal være mindst 12 år. Tilmelding senest 11. februar.

Tjek hjemmesiden for nyheder www.dvk-sydvest.dk

Ove H. Iversen, tlf. 23950721 ove@iversen.mail.dk

Jørgen Jacobsen, tlf. 20222729 yak@esenet.dk

ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Med venlig hilsen

Robert Vestergård, tlf. 86224003

VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

ØSTJYLLAND - ULDUM

Skolegade 25, 7171 Uldum.

Når dette læses har vi haft vort ganske givet succesrige opstartsmøde på Uldum Mølle. Vi har fået prøvet Møllebollerne, som bages nede på Uldum Kro af det økologiske mel, der males på møllen. Og med start i november har vi mulighed for straks at indføre juletraditionen ved mødet den 14. december kl. 18.30 med julekalas. Vi mødes på Møllen (måske går vi herfra hen på kroen). Vi bestiller en gedigen juleanretning henne fra selv samme kro. Prisen bliver kr. 150 pr. person, hvortil kommer drikkevarer. Koner, mænd, kærester er mere end velkomne. Tilmelding til en af nedenstående senest 7. december.

11. januar kl. 19. Vi siger velkommen til det nye år. Vi kunne sætte os og få en masse ideer til aktiviteter på bordet.

Med venlig hilsen

Poul Erik Jakobsen (pennefører og mødestedsleder) tlf. 27231433 jakobsen@skjerna.dk

Erik Hougaard (trofast assistent) tlf. 40340049 k.e.hougaard@mail.d

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.

Mødeaften den anden mandag i måneden kl. 19.

Kaffe, te, øl og vand og eventuelt oste eller pølsemad bestilles ved ankomst og afhentes i køkkenet.

Mandag den 13. december. Julefrokost, bemærk kl. 18.30. Buffet, 1 snaps, 1 øl/vand og kaffe. Tilmelding og betaling på klubaften eller til kontonummer 0828 0001802070. Husk navn. Senest 9. december.

Med venlig hilsen

Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 – 22811954 anneliserg@mail.dk

VESTSJÆLLAND - LØVE

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

Onsdag den 15. dec. kl. 18 julefrokost i Løvehulen. Jens Damsgaard står fadder til denne fanstiskie juleanretning og den koster kun kr. 16 pr person. Tovholdere Jens og Kurt og nødvendig og bindende tilmelding til en af dem senest fredag den 10. december.

Jens Damsgaard, tlf. 59597231 damsgaard@dbmail.dk

Kurt Plith tlf. 20296605 kurt@plith.dk
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 29. november. Julefrokost – meld dig til mens vi har plads. Vi forventer en pris på 110 kroner per deltager. Se nærmere på hjemmesiden. Tilmelding senest 20. november.

Mandag den 27. december er sidste



ALFA ROMEO

Af Peter Bering

Da forrige århundrede var ved at være ti år gammelt, var Torino allerede etableret som Italiens bilhovedstad og FIAT som den største og vigtigste fabrik; men der var mange andre: SCAT, SPA, Rapid, Aquila-Italiana, Itala og Lancia. Den anden store norditalienske industriby, Milano, havde blot Bianchi og Isotta-Fraschini og en samlefabrik for Darracq. Sidstnævnte stod foran lukning i 1909; hvorefter den blev overtaget af et milanesisk konsortium. Fransk-mændenes italienske direktør Ugo Stella fortsatte. Bagmændene kaldte virksomheden Societa Anonima Lombarda Fabbrica Automobili – bedre kendt under forkortelsen ALFA. Det er Alfa, der fylder 100 i år.



Den ældste eksisterende Alfa er en af de ti 24 HP fra 1910. Den er nu hos Alfa Romeo.

Faktisk går der fem år før Alfa Romeo fylder 100. Polyteknikeren, industrimanden Nicola Romeo kom først ind i billedet lidt senere. Han var en dygtig forretningsmand, som i 1902 slog sig ned i Milano. Han havde succes med et agentur for amerikansk mineudstyr, egen virksomhed i samme branche, og fik gode regeringskontrakter under første verdenskrig. ALFA lavede også militærudstyr, og i 1915 købte Romeo aktionærerne ud. Bilproduktionen blev standset; Romeo koncentrerede sig om krigsmateriel, og fortsatte opkøb og ekspansion. Chefingeniøren Giuseppe Merosi, som ALFA havde hentet hos Bianchi, måtte lave andet end biler de følgende år. Men Romeo var også motorentusiast og ville gerne bygge biler, så efter våbenstilstanden genoptog man bilproduktionen med nogle 1915 chassiser som udgangspunkt. Modellerne fra de første år var moderne vogne med firecylindrede, sideventilede motorer; men allerede i 1913 kom en topventilet motor med to knastaksler (som Rileys berømte motorer). Pudsigt nok netop den konstruktion FIAT's racere fik i 1904-05, det tidspunkt Merosi var ansat dér. Der blev lavet 27 af disse

avancerede ALFA 40/60 mellem 1913 og 1915; og det var gadebiler, hvoraf enkelte blev brugt til race. Hos ALFA blev der 1913-14 bygget én vogn med en motor til den nye grandprix formel: 4½ liter. Den var firecylindret med TO overliggende knastaksler, 16 ventiler med 90 grader mellem ventilerne. Raceren kom godt nok ud at køre; men på grund af krigen kørte den først løb efter krigen. Dermed blev den eneste ALFA med to overliggende knastaksler den første Alfa Romeo med netop den konstruktion, som Alfa Romeo har været kendt for i mands minde: De to overliggende knastaksler. Men de hører en senere epoke til.

Efter første verdenskrig solgtes de tiloversblevne chassiser fra 1915. I 1920 blev den gamle model 20-30 opdateret og solgt som Tipo 20-30 ES Sport, og den første sekscylindrede model G1 blev bygget i 1921 og '22. En stor og nok lidt gammeldags luksusbil, 6,3 liter med to blokke og sideventiler. Det var den første rene Alfa Romeo; men det blev ikke nogen succes. Den var åbenbart ikke sagen i efterkrigstiden, og der blev kun bygget 52. Samtidig lavede Merosi den model, han blev mest kendt

for, og fabrikkens populæreste model indtil 1900 kom i 1950'erne. Modellen hed RL. Den blev præsenteret i Alfa Romeos udstilling på Via Dante d. 13. oktober 1921: En topventilet, sekscylindret treliters motor som ydede 56-83 hk i gadeversionerne og kom op på 125 i tunet racerudgave. Motoren har syv hovedlejer. Den havde firetrins gearkasse sammenbygget med motoren og tromlebremser på baghjulene, fra 1923 på alle hjul. Der var flere udgaver: Normal og Turismo med én karburator og flad køler og Sport og Super Sport med spidskøler og to karburatorer. Dertil nogle racerudgaver – primært til Targa Florio løbene i 1923 og '24. De var de første Alfaer der bar det grønne firkløvermærke. I løbet i april 1923 blev disse RLTF racere nr. 1, 2 og 4. I 1924 kom nogle stærke Mercedes, hvoraf en snuppede førstepladsen og Alfaerne blev nr. 2, 3 og 8.

Ved siden af den sekscylindrede RL ville Romeo have en firecylindret toliters bil. Det blev model RM, som blev præsenteret på parisersalonen i 1923. Den havde mange dele fælles med den sekscylindrede; men den blev ikke nær så populær. Der blev bygget godt 500



RM imod godt 2600 RL. Det er derfor næppe mærkeligt, at det er RL'er, der formentlig er de første Alfaer i Danmark. Sikre på det kan vi ikke være; men takket være Eugenio Lais forskning i Toldvæsenets arkiv ved vi, at der kom mindst fire af RL til Danmark. Desværre er det ikke lykkedes at finde fotografier af nogen af dem, bortset fra et billedbladsbillede fra en huggerplads. De to første vogne kom ind som nye (de har de højeste chassisnumre). De to andre og lidt ældre kom som let brugte. Ingen af dem har formentlig overlevet. Vi tager dem i den rækkefølge de blev fortoldet:

Chassisnr. 69577, en RL Turismo 7. serie, blev toldbehandlet d. 30. juni 1927. Den kostede 15.237 kr. + 3.753,10 i afgift. Knap 19.000 - en formidabel pris på daværende tidspunkt. Køberen var K. Petersen Bach, Stormgade 8, København. Vognen havde et seks-personers coupe de ville karrosseri. Fjorten dage senere, d. 12. juli, måtte V. Rezer af med 19.895,98 for 69569; også en RL Turismo 7. serie med et 6/7-personers coupe de ville karrosseri. I 1932 udstedes en erstatningstoldattest; det tyder på at vognen er blevet handlet.



Efter billederne at dømme kørtes den svensk-danske motorkonkurrence, som var et pålidelighedsløb med idealtider, i strålende sommervej. Anna Mårtenssons RL fotograferet 10. juli 1926 på Rungsted Strandvej på vej til færgen i Helsingør efter konkurrencen. Fru Mårtensson kørte uden pointtab (foto fra Autohistorica).

Måske var Rezer italiener og tilknyttet ambassaden. Den RL vi har et billede af, kom fra en ambassade.

Den næste RL der kommer til landet (oktober 1927) er den ældste af de fire og den mest sporty: Det er en knap to år gammel åben tourer RLSS 6. serie fra 1926 (69087). Køberen var vingrosserer Carl W. Reffs, som måtte af med i alt 12.150 kroner. Reffs var glad for fine biler. Han havde også Lancia

Lambda, Sunbeam 24/60 og Isotta Fraschini. Han boede i Østbanegade 19 og forretningen havde importen af bl.a. Bols og CinZano. Rezer boede også i Østbanegade; måske har hans Alfa inspireret Reffs, måske har Rezer hjulpet med at få vognen hjem fra Italien, vi ved det ikke. Men vi ved at Alfaen var en af dem med spidskøler og 83 hk; en vogn som kunne køre 130 km/t og var en af de hurtigste på vejene i tyverne.



MOTOR 1931 SIDE 165

S. A. ALFA ROMEO — MILANO, Italien

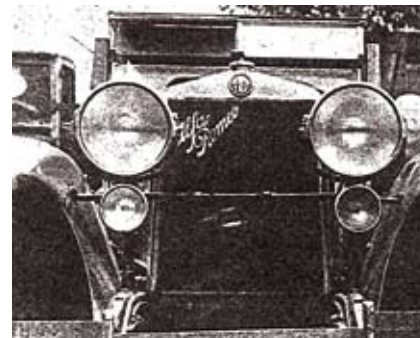


ALFA-ROMEO 6 cyl. Gran-Tourisme — 4-5 Person. Sedan

**Det højeste Udtryk for moderne Konstruktionsteknik og mekanisk
Præcision forbundet med Luksus og Fornemhed**

**Repræsentanter søges for Danmark, Norge og Sverrig —
Henvendelse Forum Stand Nr. 20.**

Alfa Romeo annoncerede i både Auto og Motor. Bilen i annoncen var en 4-dørs Pinin Farina berlina som den der stod på udstillingen i Forum.



I 1936 stod denne RL på en huggerplads i København. Vi ved ikke hvilken vogn det er; men teksten i det billedugeblad fotografiet stammer fra fortæller, at den har kørt ved en ambassade, så vi gætter på at det er Rezers vogn.



Midt på stand nr. 20 i Forum i februar 1931 stod den røde 1750 Gran Sport, som efter udstillingen blev i Danmark, og som pt. er udstillet i Nærum, udlånt af Svend Hauberg (totalbilledet er fra Alfa Romeos Centro Storico).





Hans Chr. Middelboe købte Zagato spideren fra Forum. Den fik nummerpladen Z 9900 i 1931, et Ribe-nummer. Middelboe brugte den åbenbart på Klelund, en af de såkaldte "Københavnner-plantager", der opstod i Jylland i slutningen af 1800- og begyndelsen af 1900-tallet, og som ofte fik arkitekttegnede, herskabelige beboelser – landsteder. Man kan ikke nægte at Alfaen er en passende sommerhusvogn.

Den næste ejer er E. B. Cruse på Dantes Plads, som køber vognen i december 1929, da Reffs har fået sin Isotta. Den smarte RLSS ender i 1939 hos ingeniør B. A. Lilballe i Willemoesgade, hvor den er kassebil – altså varevogn. Den sidste RL er 69548, en 7. serie Turismo fra 1926 eller '27. Den bliver købt af enkelensgrevinde Helle Krag-Juel-Vind-Frijs i november 1928 (hun var født d. 9. november, var den en fødselsdagsgave?). Prisen var godt 16.000 kr. og karrosseriet var cabriolet med klap. Selvom grevinden var flittig med både fotografi- og filmsapparat, har vi ikke fundet noget billede af Alfaen. Næste ejer var bogtrykker M. Rasmussen i Krystalgade. Hvorledes kom disse vogne hertil? Vi ved faktisk ikke om der var nogen der havde et dansk agentur for Alfa Romeo. I Sverige havde Gjestvangs i

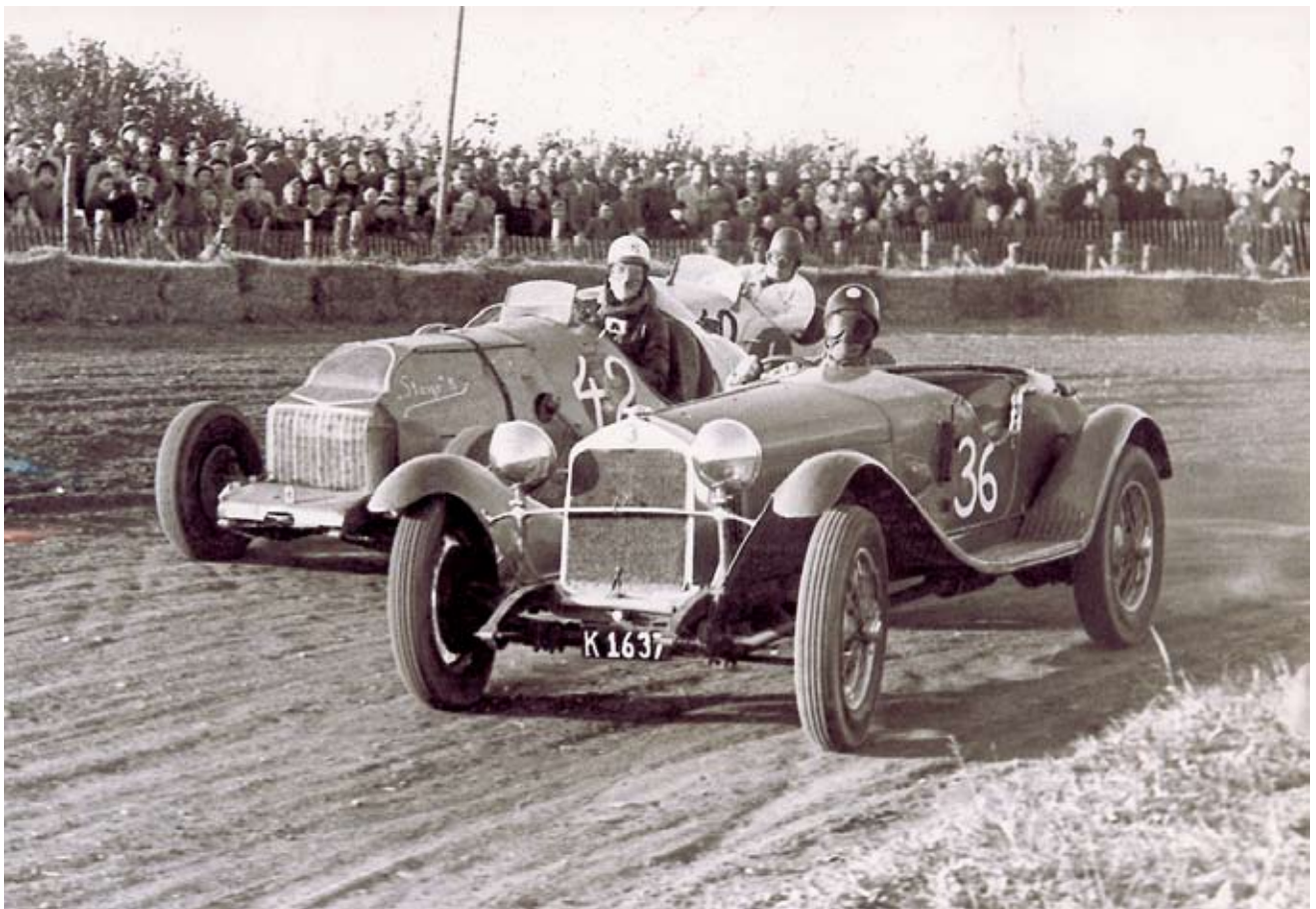


Stockholm agenturet i 1924-25; men mange vogne fik de ikke solgt, det blev til ti; om nogen af dem gik til Danmark er et åbent spørgsmål. Bilerne var simpelthen så dyre (dobbelte så meget som en Chrysler eller Hudson, og mere end en Pierce Arrow), at der stort set ikke var nogen kunder. En af de svenske RL var dog i Danmark, idet Anna Mårtensson deltog i den dansk-svenske konkurrence d. 9.-10. juli 1926 med sin 1924 touring.

Alfa Romeo byggede også grandprix racere i tyverne. Merosis model P1, som aldrig kørte nogen løb og Janos P2 som kørte mange løb og som for alvor fik Alfa Romeos stjerne til at lyse på racerhimlen. FIAT 804 og 805 racervogne var bedre og hurtigere end Alfes, og Romeo ville have en vindervogn. Luigi Bazzi, som var konstruktør hos FIAT, blev uvenner med cheffingeniør Fornaca og fortalte Alfes Enzo Ferrari, hvem der kunne lave en vindervogn: Vittorio Jano



Karlby kørte et bakkeløb cirka 1938 i Haubergs senere bil. Det var i Karlbys ejertid J. D. Scheel fik navnetrækket på stenslagsgitteret op under neglene. Da Scheel omkring 30 år senere i et brev til O. E. Riisager afslørede at det stod på hans reol i Montreal, fik Riisager formidlet at det kom tilbage til bilen.



Hauberg kørte 2-3 løb med den da cirka 20 år gamle Alfa og klarede sig fint. Her er det Danmarks-mesterskabet på Fangel-banen i 1951, og nærmeste konkurrent er Daniel Olsens støjende Steyr V8 specialracer. Læg mærke til at navnetrækket på stenslagsgitteret manglede.

fra FIAT's designafdeling. Jano sprang til Alfa Romeo i september 1923, hvor han fik sin egen tekniske afdeling, hvis opgave var at bygge en grandprix-vogn og være teamleder. Janos P2 racer fik ottecylindret to-liters motor med kompressor – præcis som den nyeste FIAT. P2 debuterede d. 9. juni 1924, hvor den vandt 200-miles løbet ved Cremona. Der blev bygget seks vogne og de gav bl.a. Alfa det første grandprix-verdensmesterskab i 1925. Siden da har der været en laurbærkrans omkring Alfa Romeos køleremblem. P2 havde 134 hk i 1924, og ydelsen voksede til 175 hk i 1930, hvor den kørte på benzin med sprit og æter.

Merosi forlod Alfa Romeo i 1926 (han rejste til Mathis i Strasbourg), og Jano blev chef for både flymotor- og bil-designafdelingerne. Janos brugsbiler var konstrueret efter samme filosofi som P2: Små hurtigtgående motorer med forholdsvis kort slaglængde, mange cylindre, overliggende knastaksel(er) og et lavt og let chassis. Midt i tyverne var små sekscylindrede motorer meget unormale. Det første chassis blev præsenteret i april 1925 på biludstillingen i Milano - modellen hed først NR (Nicola Romeo); men blev kendt som 6C 1500. Motoren gav 44 hk v/4200 o/m. Cylinderdimensionerne var 62x82 mm og den havde én overliggende knastaksel. Hele bilen var typisk italiensk i sit design; alt var færdigkonstrueret fra begyndelsen; men med potentiale for videreudvikling. Den nye model blev først solgt fra 1927. De fleste 6C 1500 var personbiler med fire eller seks sæder; men der kom ret tidligt sportsudgaver: I 1928 1500 Sport med 54 hk og Super Sport med to overliggende knastaksler og 60 hk eller - med kompressor – 76 hk. Sportsmodellerne blev lavet i ret beskedne antal (i alt 196 stk.) i forhold til de normale. I 1929 kom 6C 1750 som ikke var meget anderledes end 1½-litersbilen; men den havde et større moment og virkede derfor mindre anstrengt. Der var forskellige udgaver: Turismo (en knastaksel, akselafstand: 3,1 m), Sport og Gran Turismo (to knastaksler, akselafst.: 2,9 m) og to med kort akselafstand (2,75 m) og skrå køler: Super Sport (to knastaksler, med eller uden kompressor) og Gran Sport (to knastaksler, med kompressor). Standardmotorerne havde kun lidt flere hk



Niels Jonassen tog farvebilleder af Haubergs Alfa en gang i tresserne.



Hauberg og Murmann har kørt Mille Miglia Storico tre gange. Anden gang sad numrene fra første stadig på vognen; men Alfa Romeo-skriften på stenslagsgitteret var kommet på. Til at trække havde d'herrer lånt en Alfa Romeo 164.



50.000 kr. inkl. fragt og told kostede den 23-årige Eugen Björnstads Monza i 1933. En meget heldig ung mand.

Det første løb, Björnstad kørte med sin nye Monza var Sveriges Vinter Grand Prix 1933. Han havde ved lodtrækningen fået et uheldigt højt startnummer og kom i mål som nr. 2, fire minutter efter Widengren.





Et sjældent billede fra Solvalla 15. oktober 1933 med begge de skandinaviske Monzaer sammen: Björnstad vandt knebent foran Widengren. Widengrens bil var i mange år hos Karl-Erik Fröjd i Landskrona, og vi så den i ny og næ på Sjælland. Nu er den i England.

Træning til Sveriges Sommar Grand Prix 1933. Björnstad blev nr. tre efter Brivio og Straight, som også kørte Monzaer. Brivio kørte for Scuderia Ferrari, som på eget initiativ havde boret motoren op til 2,6 liter.

Det fjerde svenske vintergrandprix kørtes februar 1936 på Råmen. Björnstad havde ombygget sin Monza til ensædet og monteret tvillingehjul. Han kunne tage svingene både skarpere og hurtigere end konkurrenterne, så han vandt ca. fem minutter foran Ebbs Mercedes-Benz SSK.





Sådan så førerpladsen i Monzaen ud efter ombygningen.



Monzaen kom i svensk eje i 1937. Her i Stockholm i 1947 med daværende ejer Björnolle Zanoni bag rattet.

end 1500; men racerudgaverne havde over 100 hk. 58 hk/liter var ret formidabelt i tyverne. I 1931 kom den sidste 1750: Gran Turismo Compressore (GTC) med to knastakslers, kompressor og på langt chassis. Disse små sekscylindrede Alfa Romeoer havde stor succes i motorløb. I Mille Miglia vandt de totalt i 1928, '29 og '30, fire klassesejre i '31, tre i '32 og '33, to i '34 og en i 1935.

Her i landet findes én af Janos små sekscylindrede: Svend Haubergs 6C 1750 Gran Sport Zagato spider fra 1930 (8513063). Bilen er beskrevet i BhT 96

og VT 339, så her indskrænker vi os til en liste over ejerne. De falder i to kategorier: Den trofaste (Hauberg, som har ejet bilen i 64 år) og de kortvarige (alle de andre): De er i rækkefølge Hans Chr. Middelboe (1931-32?), Ib Aller, Erik Castenschiold (1933-34), C.A. Moltke (1934-37), Henning Karlby (1937-38), Povl Ernst Hoff (1938-46) og Kaj Hansen (1946). Castenschiold er 'ny', han er dukket op via Eugenio Lais forskning; men sporet er desværre 'koldt'. Bilen er hovednummer på Alfa Romeo 100-års-udstillingen på Sommers Automobilmuseum; men det mest

utrolige er jo, at den altid har været i Danmark. Af en ukendt grund satsede Alfa på en eksport hertil og til Forumudstillingen i februar 1931 mødte fabrikken frem med ikke mindre end fem biler: På stand nr. 20 stod, foruden Gran Sport Zagatoen, en firedørs Pinin Farina berlina på Turismo chassis og en Touring coupe Royale på Gran Turismo chassis. De to sidste vogne var demonstrationsvogne: En Gran Sport coupe og en Gran Turismo berlina.

For at fastholde den nyvundne overlegenhed i sportsvogsløbene konstrueredes en 8-cylindret motor med samme cylinderdimensioner som 1750; det gav 2336 ccm. Knastakslerne (herfra har så godt som alle Alfaer to overliggende) blev trukket af en 'stabel' tandhjul midt i motoren. Aluminiumsblokken var i to halvdele med stålforinger og der var to topstykker. Alle 8C 2300 havde kompressor, og motorerne ydede fra 138 til 180 hk. Modellen blev bygget i 188 eksemplarer fra 1931 til 1934. Det var en af tidens superbiler. Der var tre chassislængder: 3,1 (Lungo), 2,75 (Corto) og 2,65 (Monza). Sidstnævnte var racerudgaven, som både blev kørt af fabriksteamet og solgt til private. En af disse findes hos Hauberg: 2111041, som blev indregisteret af fabrikken selv i Milano i maj 1932. Alfa-historikeren Simon Moore mener, at det var den bil Caracciola vandt Ventoux bakk løbet med d. 4. september 1932. Umiddelbart derefter blev den solgt til den norske racerfører Eugen Björnstad, som havde prøvet at købe en af fabrikens 2,6 liters Monzaer (og en af Bugattis firehjulstrukne vogne). Björnstad kørte løb på motorcykler et par år og debuterede i bil i 1929 i en FIAT 509S. Samme år købte han en Bugatti T.35 i England – ubeset. Da han opdagede, at det var en 35A uden kompressor blev bilen bragt til Paris og byttet til en 35C. Med Bugattien markerede den godt tyveårige nordmand sig som en af Nordens førende racerførere. I 1933 blev han nr. 2 i det svenske vinter grandprix – efter P. W. Widengren i en anden Monza. Björnstad kørte også med Monzaen i Finland, Polen, Spanien, Tjekkoslaviet og USA. Bilen fik tvillingemontering på baghjulene, derefter kørte den fra alle andre på is. I 1935 eller '36 blev den boret ud til 2600 ccm og bygget om til ensædet. I 1936 købte



Fra Haubergs værksted. Han er kommet langt med restaureringen af 2111041.





Mogens Bergs Alfa Romeo 6C 2500 Touring berlinetta er næsten køreklar.

han ERA R1A, som han kørte i europæiske løb; mens Monzaen blev brugt i Norden indtil den i 1937 blev solgt til Sverige, hvor den fik en stribe ejere: Tore Berg, Helmer Carlsson (1939-44), som også havde haft Widengrens Monza, Ola Welin (1946), Björnolle Zanoni (1947), Gustaf Nobelius og Ola By. By købte bilen i Stockholm i december 1949. Den stod på et værksted med motoren på gulvet ved siden af. Motoren fulgte med i handlen, men den var kørt i stykker og alene plejlstænger kostede 1200 kr. stykket, så By lod den stå! Monzaen fik en 100 hestes Ford V8 og kørte flere løb i begyndelsen af 1950'erne. Siden blev den opstaldet på By Seniors skrotplads, hvor Mats Nermark byttede sig til den for en lastbil. Nermark ville bruge bilen på gaden; men han havde ikke nogen papirer og chassispladen beholdt Ola By, så han fik den registreret som M.E.N. Special. 1956 blev den byttet med en brugt Plymouth og kom via Uno Löf til Lars Lund (1960), som et par år senere solgte til Hauberg. Han rejste ofte i Frankrig og Italien, og var altid på udkig efter stumper til Gran Sporten. Ved et besøg hos reservedelsforhandleren A.F.R.A., hvis direktør nærmest var blevet en ven, fik han tilbudt en 8C 2300 motor (2111010). Den blev naturligvis købt, selvom den manglede topstykkerne. Dem har Hauberg senere fået støbt, og et tosædet karrosseri er også blevet bygget, ligesom der er lavet benzintank hos Ole Sommer, Glostrup. I vore dage er der formentlig flere Monzaer end fabrikken byggede (Strøjer har en kopi); men Haubergs er ægte. Blandt de meget få førkrigsracervogne vi har i DVK er Monzaen den mest fantastiske. 8C 2300 formåede at følge 1750's sportslige succeser op. Allerede i 1931 vandt den både Targa Florio og Le Mans, og i 1932-34 Mille Miglia. Alfa byggede fortsat rene formelbiler og på personbilsfronten var der den sidste udvikling på 6C 1500/1750-stammen i 1933: 6C 1900, nu med letmetaltopstykke og nogle af chassiserne fik Alfa-karrosseri. 1934 kom en ny model 6C 2300 og året efter 2300B, som havde alle fire hjul uafhængigt ophængt. For de velbeslåede feinschmeckere var det 8C 2900, men der blev kun bygget 41 af dem. I 1939 kom en opboret sekscylindret



Instrumentbrættet på Mogens Bergs Alfa Romeo 6C 2500 Touring berlinetta.

Henrik Henriksens schweiziske Freccia d'Oro fotograferet mens den stadig var i bjerglandet. Med original tagbagebærer. Den har også de originale plader til hjulene og et hav af kvitteringer, bl.a. en dansk færge, så den har været her før. Hvem så den og fotograferede? Se den også på billedet fra åbningen af særudstillingen i Nærum.

- den sidste førkrigs Alfa Romeo: 6C 2500. Den blev bygget gennem krigen og indtil 1953; i alt 2594 chassiser og biler. Samme motor i forskellig tuningsgrad og chassiser i forskellig længde betød at der blev lavet alt fra syvpersoners limousiner til to-sædede spidere. For forsvarsministeriet byggedes en Coloniale i 1939-42. DVK-medlem Mogens Berg har en 6C 2500 Sport Touring berlinetta – 915215 er

noget så sjældent som en 1944-model. Ifølge Fusi blev der bygget 18 biler det år og tre i 1945. Som Monzaen kommer berlinettaen fra Sverige. 23. maj 1946 blev den sendt til Agenzia Fallai A/B, som solgte den til skibsmægler Carl Löfgren i Stockholm. Skibsmægleren havde den kun ganske kort, for han gjorde en helt enestående byttehandel: Via Fallai fik han Prospero Gianferraris åbne topersoners 8C 2900 med Touring

karrosseri. Gianferrari var Alfas direktør i 1929-33; og han tog den fine 8-cylindrede bil med, da han rejste til Sverige i 1946 som repræsentant for Isotta Fraschini (IF skulle sælge motorer til motortorpedobåde). Efter Gianferrari havde bilen ni svenske ejere indtil Berg købte den. Restaureringen er næsten færdig og vi glæder os til at se den køre på danske landeveje. Efter Bergs krigsmodel kommer vi ind



DVK-medlem Busch Jensen deltog i Alfas 80-års løb med sin Giulietta. Vognen til højre er en 6C 2500 Spider med Farina?-karrosseri.

En ny erhvervelse på Sommers museum er en 1956 1900 Super Sprint. Dansk fra ny, nu totalrestaureret.

i efterkrigstiden, hvor Alfa Romeo genoptager produktionen af 2500 – nu med ratgear. Og mange af vognene får Alfas todørs, fempersoners Freccia d'Oro karosseri. Manden bag 'den gyldne pil' er Orazio Satta Puliga, som var chef-designer fra 1946 og fortsatte lige op til Alfettaen i 1972. Der er to 'Freccia d'Oro' her til lands: Hauberg har i mange år haft den '49-model som tidligere tilhørte Preben Constantin Philipsen fra Rialto Film. Og Henrik A. Henriksen i Randers har 916386. En meget velbevaret vogn fra Schweiz, som kan ses på 100-års-udstillingen hos Sommer. Henriksens vogn blev færdig i marts 1949, sendt til importforretningen i Lugano i

juli og registreret d. 21. september til fabrikant Willy Gretzly, Winterthur. Efter få år (1960-63) hos Herbert Vogt i Zürich kommer den til Otto Krebs i Saanen og i 2008 til Henriksen, som kærligt kalder den 'den gamle tante'. Den er lidt klumpet at se til. Efterkrigstidens bilverden så meget anderledes ud. Alfa Romeo havde fra 1910 til anden verdenskrig bygget omkring 9500 ret kostbare biler. Nu skulle der masseproduceres: I 1950 kom en helt anden Alfa: Firecylindret motor (stadig to overliggende knastaksler og pæne ydelser: 150-60 km/t) og selv bærende karosseri. Modellen hed 1900 og den kom i forskellige udgaver, også som

chassis. I alt blev der fra 1950 til 1959 bygget 21304. Ole Sommer har her i jubilæumsåret anskaffet en 1900 Super Sprint fra 1956 (AR1900C 10470) med Touring coupekarosseri. Bilen har haft flere danske ejere (også DVK-medlemmer). Den første ejer var Walther Krohn, som fik bilen indregistreret d. 8. august 1957, senere kom den til Hans Beyer Clausen og i 1993 til Flemming Parsberg Jørgensen. Krohn var medejer af Erla Autoimport og han købte vist bl. a. Alfaen for at få importen. Det blev han næppe fed af; selvom Alfa Romeo var gået over til masseproduktion, var vognene absolut ikke billige. Krohn importerede også Skoda, BMW, Lloyd,



En ret sjælden Alfa Romeo fra Stockholm kom på besøg på Roskilde Ring først i 1950'erne. 1900 Zagato coupe.



På samme dag for 25 år siden kunne man se to efter danske forhold ret sjældne Alfaer på Frederiksberg. 2000 Spider og 2600 Sprint coupe. De blev stadig brugt til daglig. Mon de har overlevet? Der er en 2600 Sprint coupe, dansk fra ny, med på Sommers udstilling, men den er i hvert fald nu antikhvid.





DVK-medlem Frank E. Pedersen var i mange år aktiv i historisk motorsport med sin 1962 Giulia Sprint, altså 1.6 liter. Det gik stærkt på Grønholt flyveplads i 1989.





Frank E. Pedersen var Mr. Alfa med mange biler, også den hvide coupe som oprindeligt tilhørte arkitekt Erik Chr. Sørensen, her fotograferet ved hans hus på Smutvej.

Hansa, Goliath, Neckar og fra 1963 Toyota. Fra 1954 til '58 blev der lavet 854 Super Sprint chassiser. Motoren yder 115 hk v/5500o/m; der er femtrins gearkasse for første gang i en 'almindelig' Alfa. Tophastigheden er 180 km/t. I 1950'erne blev Alfa Romeo endnu mindre eksklusiv. I 1954 kom den lille Giulietta Sprint; en køn Bertone coupé med en kvadratisk firecylindret motor på 1290 ccm og hele 80 hk; den fulgtes af en spider fra Pininfarina og en firepersoners berlina (med 53 hk) året efter. I 1960 en Sprint Speciale med 100 heste og fem gear. I 1958 blev 1900 erstattet af 2000, der blev bygget som berlina og spider (og fra 1960 som coupe) indtil den sekscylindrede 2600 kom i 1962. Samme år som Giulietta blev efterfulgt af Giulia med 1,6 liters motorer og med alle tre karrosseriformer: Berlina, spider og coupe. Fra 1963 med det 'nye' Bertone coupé karrosseri. Den gamle levede videre som 1300 Sprint til '65



og der kom en Giulia 1300 berlina i 1964. Fabrikken byggede 177.000 Giuliettaer og 266.000 Giuliaer. Fra meget beskedne produktionstal i de første fyre år, var man efter ½ århundrede blevet en 'beskeden' masseproducent – med et sportsligt image. Og stadig med avancerede, højtydende motorer og med racervogne ved siden af.

(Red.: For lige at sætte det på plads så betyder berlina på italiensk og berline på fransk simpelthen sedan. Det er altså ikke i sig selv nogen modelbetegnelse. Derimod kan både det og de to andre karrosseribetegnelser spider (roadster) og coupé indgå i modelbetegnelser.)

Forfatteren kørte i sidste halvdel af 1980'erne Alfa Romeo: Denne 2000 GT Veloce – i folkemunde en Bertone.





Fra ålefisker til et lille stykke dansk transporthistorie over tre generationer

Af René Hammershøj

Det er ikke til at komme udenom: de fleste af mine fætre og kusiner på min fars side har lidt benzin i blodet, som udmærket kunne stamme fra min bedstefars Caltex tank i Hundested. For en del af os omfatter køretøjsglæden også de gamle biler, og jeg er bestemt ikke den eneste af os, der er medlem i vor dejlige klub. Ud over billedet for det indre øje af bilerne, værkstedet og garagerne i bedstefars vognmandsforretning kan jeg stadig fornemme duften af olie og bildæk. Også det specielle at sætte strøm til en reservedelsafviser til en lastvogn og se den folde sig ud og lyse eller file et stykke metal vindt og skævt i skruestikken hører med...også efterfølgende at få en lille underfundig bemærkning fra "den sorte", som bedstefars mekaniker blev kaldt. Op-gaven som barnebarn i halvtredserne omfattede bl.a. at tanke kunderne og modtage betaling, som den gang var hård valuta og ikke plastik. Jeg husker ikke mere literprisen, og det er jeg glad for! Listen over bedstefars aktiviteter omfattede: hyrevognskørsel (lillebil), biludlejning, lastvognskørsel (af meget varierende art), skolekørsel og drift af benzintank. Tillidshvervene omfattede bestyrelsespost i Nordsjællands Vognmandsforening og i Kørelærernes ottende kreds samt i Lillebilsammenlutningen. Bedstefar Hans Thomas Hansen var oprindeligt ålefisker i Faxe Ladeplads. Men hans driftige morbror i samme branche udvidede sin aktivitet til først Hundested og senere Odden, og



Bedstefar til højre som den stolte ejer af sin første hyrevogn, en 5-personers 4-cyl. Chevrolet 1925.

han rådede bedstefar til at begynde som vognmand i Hundested. Det blev til en virksomhed der oprettedes i 1924, og som efter hans død ikke sluttede, men som nu er på tredje generation, dog alene med lastvognskørsel. Der kom 5 børn i Nørregade i Hundested, hvoraf de to yngste stadig er blandt os. Hakon Thomas Hansen er den yngste og det blev ham der førte virksomheden videre og senere hans ældste søn Kurt Thomas Hansen, der købte en af de resterende lastvogne og stadig holder den mest mulig i bedstefars ånd.

Jeg fik for nylig den ide at historien om bedstefars virksomhed burde nedskrives, så den kan gå i arv i familien. Jeg

fik endvidere lyst til i VT at supplere med mine barndoms minder om virksomheden som barnebarn i halvtresserne. Takket være onkel Hakon og kusine Anne Merete (i familien Anne Mette) fik jeg tilsendt en komplet historisk beretning og nogle dejlige billeder af de gamle køretøjer. Det er en omfangsrig historie som jeg i uddrag gerne vil dele med jer læsere tillige med billederne. Her er nogle af de ældste:

De fem børn kom gerne i barndomshjemmet med os børnebørn i den tid jeg husker fra halvtresserne. Min far og onkel Hakon var altid hjælpsomme med hyrevognskørslen og også hvis der var brug for lastvognskørslen når de var der. Jeg husker hvor bekvemt det var når en af lillebilerne skulle op til toget og søge kunder. Oppe i lyngbakkerne bag firmaet var en ubevogtet overgang som toget altid fløjtede ud for. Det var signalet og så passede tiden med turen op til togstationen, også selv om toget var forsinket, tænk hvor enkelt! Bedstefar var alsidig. Jeg husker første gang jeg havde bedstefars cigarkasse i hånden. I den var der et stykke hugget sukker med en synål stukket i samt et par hovedtelefoner tilsluttet, hvori man kunne høre "dampradio". Den grejede jeg først da jeg gik ind i radiobranchen. En dag havde bedstefar delvis selv instal-



Næste hyrevogn var en Oakland 1926.

leret et hustelefonssystem til alle garager og værksted og sad nu og afprøvede det med folk på de øvrige telefoner. Pludselig satte han sig tilbage i kontorstolen og sagde: "Vi talte 'fanden pine mig' sammen alle sammen!" Far var meget knyttet til sin familie i Hundested. Stort set hver lørdag startede far og mor med mig og min søster Janna på bagsædet af en Opel Kadett 1939 fra Amager mod Hundested. Far fortalte at han var med i Tyskland lige efter krigen og at han bl.a. "bortførte" denne Kadett, der havde en rem over motorhjælmen og skudhuller. Kørte man over 60 km/time (og det gjorde mor når far faldt i søvn) brændte den ofte udstødningsventilerne, og så var far sikret fast arbejde i den weekend. Han fik dog senere nogle nye ventiler fra Tyskland som på daværende tidspunkt naturligvis ikke kunne hedde andet end "panserventiler". Jeg husker endvidere med ikke ringe glæde hyppige nattordenvejr. Alle stod op til tordenkaffe, også vi børn. Et kuglelyd der en engang raserede telefonen var knapt så morsomt.

Før krigen investeredes i en Plymouth 1934 lastvogn. Bedstefar praktiserede som kørelærer, der dengang var et frit erhverv, allerede før krigen i en Nash 1931 og de nævnte Chevrolet'er, men Hitler satte en stopper for det i 1939. Inden da havde bedstefar også investeret i 2 stk. DKW der blev udlejet uden fører. Kort efter krigen benyttede bedstefar den ene DKW som skolevogn, men den lille fine "Skaft-bil" var ikke lige sagen til formålet syntes han. I 1945 investerede bedstefar derfor i en flot rød 6-cylindret 4-dørs BMW 1939 som skolevogn. Den tiltrak mange elever. Oprindeligt var den et tysk krigsefterladenskab som min far kom på sporet af, men Hakon bemærker: "da var den "værnemagtsgrå" og så fæl ud!". Nye attester, der gjorde at den kunne få plader på, og den nye røde farve gjorde en stor forskel. I 1949 kom så en Ford V8 Vedette til som skolevogn og lillebil som vist på billedet. Jeg husker adskillige ture på bagsædet med en nervøs elev ved rattet og bedstefars rolige belæring. Fra Vedetten lærte jeg også hvad tændingsbanken er for en størrelse. I 1950 var det tid for bedstefar til at få papir på sin praksis som kørelærer, og Hakon husker at bedstefar af-



Siger man Hundested siger man også Skansefest. Her er bedstefars Chevrolet 1931 forrest i optøget. På ladet har den en Hundested motor. Mange kender lyden af såda en i en fiskekuttere: Dunk.....dunk.....dunk....dunk..dunk!



Bedstefars store International 1927 foran Hundested Kro. Til højre sidder Harke Jensen gift med Ebba Irene, den ældste i børneflokken og mor til kusine Anne Merete Rasmussen og Bruno Giørtz. Sidstnævnte har også et liv i biltransport, nemlig Billund Turistbusser.



Vognmandsfirmaet i Nørregade, Hundested i 1932 med det bekvemme telefonnummer Hundested nr. 90.



En Chevrolet 1931 sættevogn er kommet til. Det er såmænd min far Hans Werner der sidder ved "roret".



Så er vi nået til Bedford'ens æra. Her en fra 1939 fotograferet midt i halvtresserne. Billedet er interessant fordi lastvognen har monteret en garnvinde med direkte træk på bilens transmission. Bedstefar var først i Danmark med denne løsning. Med den kunne fiskegarn hentes op fra fiskekuttere og lægges ud i lynbakkerne til tørre og visa versa.



lagde prøve i København som 62-årig i en Opel Kaptajn 1939 fra Hørsholm, og minsandten om Hakon ikke også husker dens registreringsnummer: B 29. "Tag den!" som man siger i nutidens sprog! Den sidste skolevogn og lillebil blev en Opel Kaptajn 1954. I 1963 fik Anne Mette køretimer af bedstefar, men han ville ikke selv være med til prøven: "Jeg vil undgå mulige klager!" sagde den efterhånden aldrende kørelærer og bedstefar til Anne Mette, der kørte til køretimer i Hundested fra Frederiksund på cykel. På lastvognssiden blev indkøbt en 5-tonns benzindrevet Bedford 1940, som straks blev forsynet med en gasgenerator. Den fik kort efter krigen monteret en Bur-Wain dieselmotor, og straks "straffet" med en hænger. Som dreng var chaufførernes miljø en ganske særlig dimension og i ferierne var man altid velkommen til at køre med. Der var mange meget forskelligartede opgaver. Jeg var engang med onkel Hakon i en af lastvognene på en tur ud til Hundested Bio, hvor en fisker lå totalt bevidstløs på gulvet efter en druktur. Vi hankede op i hver ende af ham og svingede ham op på ladet af lastvognen. Hakon var ikke i tvivl om hvilken af fiskekutterne han skulle læsses af i. Hans dybe bevidstløshed gav mig en klump i halsen, men efter "løsningen" fra ladet forstod jeg godt hvorfor han ikke ligefrem skulle transporteres på plyssæder! Jeg husker endvidere ture i lastbil, hvor mask som foder til en svineproduktion skulle transporteres fra Tuborg. Pudsigt nok var det ikke lastvognen der skulle tankes op på Tuborg, men derimod chaufføren, mens jeg sad i førerhuset og fik en lille skid på bare af duften fra masken. Både far og Hakon har fortalt at grisene var ellevilde med masken! Jeg lærte også fra bille-

Bedstefar investerede i en Chevrolet 1937 hyrevogn (her vist med gengasgenerator i 1943), den blev erstattet af en 7-personers Chevrolet 1938 i 1945. Sidstnævnte husker jeg tydeligt fra halvtresserne. Den blev kaldt for "Oberst Nasser!". Hakon fortæller at det hænger sammen med Suez-krisen i 1956, hvor "Nasser" måtte holde stille for at sikre benzin til de øvrige hyrebiler under rationeringen.



Her er mor, søster og jeg foran Kadett'en. Jeg er sandsynligvis køresyg på billedet, for det var jeg altid i den bil.



Her er så bedstefars White 1946 endnu på prøveplader. Den havde en Bur-Wain motor på 110 hk og den havde overgear. Med to køjepladser var den perfekt til langturkørsel, og bedstefar opnåede hurtigt tilladelse til Europakørsel. At køre gennem det sønderbombede Tyskland må have været sælsomt.

der i garagerne at unge piger ikke altid behøver at have særligt meget tøj på. Mon nogen har samlet på de reklamer gennem tiderne? Mit ordforråd udvide sig også i tiden sammen med chaufførerne! Jeg blev efterhånden også klar over at der var forskel på historier og røverhistorier. En chauffør fortalte at han på vej hjem med tom vogn og i høj fart fik to betjente på Nimbusser til at sætte efter sig. Ved Grønnesøskov kort før Hundested trådte han hårdt på bremserne og styrtede ud af lastvognen og ind i skoven hvor han trak bukserne ned og sagde højlydt AAAHHH! De to betjente kunne godt se hvad der foregik. De udvekslede et par ord, satte sig så op på deres kværne og kørte videre så de ikke så, at chaufføren straks trak bukserne op igen og kørte hjem. Sandt er det imidlertid at en chauffør en dag kom hjem med ild i hængeren uden at han havde opdaget det. Et punkteret dæk var årsagen. En chauffør blev en dag stoppet af politiet, som syntes at der var meget lidt bremsevirkning på lastvognen. Eneste kommentar fra chaufføren: "Nå men det kan vel mildne lidt på braget!" Det var også fra chaufførerne begrebet at benytte karrosseribremser, hvis alt andet svigtede, stammer. Men da en chauffør blev spurgt om de hårnålesving han havde passeret i Sydeuropa var så skarpe som man sagde og svaret var: "Jeg kan kun sige at jeg i hvert hårnålesving kontrollerede om mine baglygter stadig virkede" da meldte selv jeg fra... trods min unge alders tillidsfuldhed! Der blev også gjort lidt nar af en lillebil-konkurrent, da han på sit reklameskilt havde



White på arbejde i 1947 ved at læsse konserves på Gubbens Konservesfabrik i Hundested. Chaufføren "Store Egon" står ved den og nu har den hænger. Først troede jeg at trekanten på taget var et symbol for en White, men selv en knos på 10 år kan blive klogere! De danske flag vidner om udlandskørsel.

skrevet: "Altid en vogn ledig"..... Han havde kun én vogn!

En dag kom chauffør "Store Egon" tilbage fra en af garagerne. Han havde resterne af et startsving i hånden og sagde blot: "Den svarede sgu igen!" Så vidste man hvem man skulle holde sig gode venner med. Af andre der kom i hjemmet var der faster Clara (som også er blandt os i dag) og Onkel Arne fra Ringkøbing på Nimbus. Clara fortalte at hun tit faldt i søvn bag på Nimbussen

og måtte have et puf for ikke at falde af. Jeg skulle altid have en tur bag på "bussen" med Arne, men han havde pudsigt nok altid vrøvl med tændingen når jeg var med, hvilket forårsagede nogle mægtige knald ud af fiskehalen, og mit sæde virkede nærmest som et katapultsæde grundet forskrækkelsen. Faster Henny og Onkel Asger kom fra Høve i en Willys Overland Knight købt i 1951. De kom med Hundested-Rørvig færgen, men måtte for det meste ned rundt om Roskilde Fjord, fordi de



ikke fik snakket færdig før ”natfærgen” (kl. 16.00 om jeg husker ret) var sejlet. Det med venskabeligt drilleri var ikke ukendt i Hundested. Når tante Ingrids bror Henning kom fra Fyn i sin Lloyd har jeg hørt Hakon sige: ”Nå der har vi jo sørme Lloyd'en, skønt der tit er skidt i fløjten!”

Denne lille kavalkade af barneoplevelser slutter med ”farbror Einers” besøg fra Faxe Ladeplads. Han sagde altid på klingende midtsjællandsk: ”Je' har ”ouåll” mæ!” og ål er jo en herlig spise. Da han en dag havde jomfruhummer med og jeg spurgte onkel Hakon hvorfor de hed sådan fik jeg et svar jeg stadig ikke er gammel nok til at gentage!



En Mercedes ”halvbrak” 1962 med tip og 120 hk kom til samme år. Jeg husker to af slagsen med hænger stående sammen i den største garage. Jeg erindrer også at pladerne lynhurtigt kom af, når der ikke var opgaver til dem.



Et ganske særligt billede af anden og tredje generation, - Hakon og Kurt foran en af Mercedes halvbrak'erne (den anden står vist ved siden af). Som jeg husker det var vognene altid skinnende rene og flot bemalede med farver, der går igen den dag i dag.

I 1952 trådte Hakon, Ingrid og sønnen Kurt (der da kun var 2 år) så ind i firmaet, og det blev en stor hjælp for virksomhedens kontinuitet. På skole/hyrevognssiden udvidedes med nævnte Opel Kaptajn 1954 og en ditto fra 1956 og sammen med ”Nasser” udgjorde hyrevognene, idet Vedetten blev solgt i 1956 da Kaptajn nr. 2 kom til. Hakon og Ingrid med efterhånden 3 børn boede fra 1952 i en nabobygning, der oprindeligt var garage men nu ombygget til en ganske hyggelig bolig, men med 3 børn nok lidt trang. Foruden Kurt er børnene Bent Thomas (som også har været en del bag rattet i lastvognene) og Lene Kirsten. Hakon beskriver årene i tresserne som nogle rigtig gode år. Med hans egne ord: ”Det gik bare derudaf !” I 1966 var det så slut for Hans Thomas Hansen i en alder af 78 år. Han døde sælsomt nok kun et døgn efter min far, som desværre led af sclerose. Det blev en mindeværdig køretur fra Frederiksværk til Lynæs kirkegård med to rustvogne. Alle bedstefars biler var opstillet i indkørslen i Nørregade, hvor rustvognene og det meget lange følge respektfuldt standsede undervejs. Folk fra kørelærerunionen bidrog til at gøre selve jordfæstelsen mindeværdig.

Hakon flyttede med familien ind i hovedbygningen og byttede dermed med bedstemor Anne Elisabeth, som aldrig blev glemt af familien. Hakon følte efterhånden at både tankpasning og hyrevognsopgaven var for belastende, så kun den ene Opel Kaptajn forblev og nu kun som privatbil. Nu var det alene



lastvognskørsel der blev satset på. Frem mod det tidspunkt endnu før tredje generation fortsætter virksomheden er det fortsat Scania (navnet blev ændret fra Scania-Vabis i 1969) der præger billedet. Men med Volvo og MAN (3 stykker) kommer tredje generation også med i billedet. Men vi er nu oppe i nyere lastvogne og billedkavalkaden slutter så her. I dag har Hakon og Ingrid trukket sig tilbage og bor i Hillerød. Af de to lastvogne, der i Hakons sidste tid som vognmand stadig var i gang, købte fætter Kurt den ene, medens den anden blev solgt til anden side. Kurt kører stadig den dag i dag, men udflytningen fra Nørregade i Hundested fandt sted allerede i Hakons tid, og telefonnummeret Hundested nr. 90 eksisterer desværre heller ikke mere.... og alligevel! Hakon fortæller mig:” Jeg synes det er lidt sjovt at du flere gange nævner telefonnummeret: Hundested nr. 90. Vi fik i min tid et ekstra 6-cifret nummer men som også endte på ”90”. Vorr kaldelanlæg til bilerne i min tid, som rakte op til 80 km i radius, endte alle fire på ”90”. Vort fastnummer og mobilnummer endte også på ”90” og også Kurts mobiler i dag ender på 90”! Den historiske beskrivelse som jeg fik fra Hakon vil nu blive sendt til Erhvervsarkivet i Århus med samtlige billeder og også til interesserede i familien a.h.t. til efterkommerne. Jeg håber uddraget i denne artikel delvis set fra mine barneår har ”pirret” lidt... og måske mest ved de af medlemmerne, der har oplevet noget tilsvarende i barneårene. Billederne af bilerne taler jo deres eget sprog. Men om nogle af de gamle biler er bevaret ved jeg ikke. Er der medlemmer der har en anelse?

Tak til onkel Hakon for den fine og præcise beskrivelse og kusine Anne Mette for den slægtsmæssige sammenhæng. Billederne kommer fra Hakon og kun Kadetten er fra mit album.....nå ja og så lige tegningen!



Hakons skiftede til Scania-Vabis 1966, en treakslet sag med 160 hk, som hed Vabis.



Her Hakons 3-akslede Scania med tip og kran og nu er vi oppe på 310 hk.





Preben Pedersens Rolls-Royce 20/25 1936 under mellemlanding ved Jægerspris Slot.

FJORDLØBET

Fjordløbet er altid en succes, og i år blev det afviklet i strålende solskin. Egentlig er det Ølstykke Veteranbil og Mc Klub der står for arrangementet, men der er altid mange DVK-medlemmer med – og mon vi ikke også har mange fælles medlemmer? Billederne er taget af Anders Therkelsen og Finn Semler. Der stod 97 køretøjer på deltagerlisten, deraf 32 motorcykler, og af dem igen var der stort flertal af Triumph, nemlig 15.



Valdemar Dworaks Opel Olympia 1938 foran Bent Christoffersens Ford Anglia 105E 1965.



Erling Sørensens Triumph TR4 1961 foran Frank Winthers Morgan 1965.



Karsten Schouws NSU Super Max 1956.



To gange Opel, Kjeld Sørensens Super Six 1937 og Jørgen Madsens 1.8 1931.



Finn Olsen på Nimbus Kakkellovnsrør.



Også Fjordløbet kunne markere Alfa Romeos 100-års fødselsdag – med Claus Bernhards 1972 V8 Montreal.



Peter Schmidt Jensens Dyna Panhard.



Jørgen Pedersens Ford V8 1946 coupe.

5 år ved Storstrømmen

Tekst: Steffen Jørgensen

Foto: Joseph Gallacher

Sæsonen for "Aftenture ved Storstrømmen" er netop overstået for i år. Sidste tur blev kørt den 21. september i strålende solskin og fint måneskin til hjemturen. Den første solskinsdag i meget lang tid og det blev endda vindstille til aften. En dejlig afslutning.

Det var 5. sæson, vi kørte disse aftenture. Gennem årene er vi blevet flere deltagere og der er en stadig større gruppe faste deltagere. I 2008 indførte jeg en "flidspræmie" til deltagere, der deltog i alle løb. Det var én i 2008 og én i 2009. I år måtte jeg uddele 8 præmier. Det er virkelig dejligt, at så mange bakker op om det man laver. Selv i august, hvor det havde regnet i flere dage og regnede til kl. 4 på løbsdagen, mødte 16 deltagere op. Det er flot. Normalt er vi omkring 30 deltagere. I årets løb har der været 50 forskellige deltagere, og i betragtning af klubbens medlemstal her for området, så er der stadig mange som mangler at opleve de interessante små veje, vi kører ad.

Som nævnt har vi kørt i 5 år, hvilket giver 25 ture. Det har **aldrig** regnet på disse ture! Det har regnet før og efter, men det har altid været muligt at køre med kalechen nede, for dem der har den mulighed. Utroligt, men dejligt. Billeder fra turene kan ses på hjemmesiden www.highseat.dk.

I skrivende stund er netop offentliggjort en undersøgelse af folks lyst til at flytte til en anden del af Danmark, og den falder ikke ud til vores områdes fordel. Nu er det at deltage i en Aftentur ved Storstrømmen ikke det samme som at flytte hertil, så jeg vil opfordre til at deltage næste år. Desværre er vores startsted ved Gåsetårnet forsvundet. Parkeringspladsen er nedlagt! Vi vil derfor starte turene næste år fra Nordhavnen i Vordingborg. Den ligger lige syd for voldter-rænet. Turene er åbne for alle, og da vi ikke har et mødested hernede, er det en god måde at møde ligesindede på! Vi ses 3. tirsdag i maj 2010 på parkeringspladsen på Nordhavnen i Vordingborg.



Ole Petersens Ford A 1930.



"Luftfoto" fra Avnø Naturcenter.



Pause ved Sandvig havn.



Erwin Koster Kristensens Riley.



Kaj Larsens Lotus Elan i aftenstemning på torvet i Vordingborg.



Hørsholm gågade

Hørsholm gågade har lidt problemer med at lokke folk ud af Hørsholm Midtpunkt, derfor igangsætter man forskellige aktiviteter der skal kunne tiltrække flere kunder.

Henning Andersens 1934 Alvis Speed Twenty, Jørgen Jørgensens 1953 MG TF og Keld Serups 1961 Opel Kapitän.



Peter Schmidt Jensens 1956 Citroen B11 og Willibald Farbmachers 1934 Morris Ten Six.



Jørgen Jørgensens 1954 BMW 501 A. Pudsigt nok fik jeg placeret Jørgen ved dette springvand, for han fortalte bag efter at han har været med til at opstille springvandet. Stenen kan drejes på sin sokkel, men Jørgen kan selvfølgelig ikke gøre for at springvandet ikke var i funktion den dag.



Hans Holtmans 1946 MG TC, Per Larsens (nyt medlem) 1966 Jaguar E-Type og Per Lumholtz' 1966 Thunderbird.

DVK havde fået en forespørgsel om vi kunne stille med 15-20 veteranbiler til søndagsåbent i gågaden d. 3. oktober. Det gør vi selvfølgelig gerne, og jeg fik til opgave at være tovholder på denne sag.



Bo Vestergaard Rasmussens 1967 Fiat Dino Spider og Yngve Falks 1961 Mercedes 220 SEB Cabriolet.

Det var nu slet ikke så let at samle biler som jeg troede. Nyhedsmailen for Nærum mødested gav meget lidt respons, og da Hørsholm gågade havde udsendt en avis med en helside om vores udstilling af veteranbiler var gode råd dyre. Det blev så til et par dage ved telefonen, hvor jeg opdagede at netop den søndag var der stumpe marked i Andelslandsbyen ved Holbæk. Det forklarede lidt hvorfor der var mange der afslog at deltage (Red: Der var også åbning af ny særudstilling i Nærum). Heldigvis lykkedes det alligevel at møde op med 11 biler.



Gågaden var vært ved en frokost som vi hyggede os med i samlet flok. Og da vejret artede sig var det alt i alt en rigtig dejlig dag.

Tak til alle deltagere for hyggeligt samvær.
Per Lumholtz

Torvet.



Fynsk Kardanløb

Lørdag den 18. september havde 27 veteranbiler med fører og passagerer en fin dag, med masser af sol og godt humør. Turen var som sædvanlig godt tilrettelagt af Poul Henning Lauridsen. Den startede i Fyns KardanCenter, hvor vi blev beværtet med morgenkaffe og en rundvisning.

Efter morgenkaffen gik turen til Kongsdal ad de smukke nordfynske veje, til en besøgshave som folk var meget begejstrede for. Vi fik et godt foredrag om haven, som fangede alle.

Derefter fulgte vi de kønne fynske veje ud til Søndersø Go-cartbane, hvor 17 personer fik en sjov køretur, igen med fin beværtning.

Endelig var det op til de enkelte at komme hjem, alle havde et smil på læberne.

Med venlig hilsen
Erik Lindhardt
webmaster



Den københavnske kulturnat



Københavns største samling af veteranbiler fra 1912 til 1985 ville man på Kulturnatten (aftenen) 15. oktober kunne se ved transportministeriet i Frederiksholms Kanal, bekendtgjorde kommunen.

Det viste sig at være en vild overdrivelse, dog, det var lykkedes DVK at samle et repræsentativt antal køretøjer, og deres ejere fik sig en hyggelig aften.

Fotografierne har vi fra en af deltagerne, Hans Holtman.



Årsberetning fra Køreselskab Fyn 2010

Så har vi igen nået den tid på året, hvor det sidste arrangement er holdt på Fyn, og vi kan se tilbage på en god og aktiv sæson i 2010.

Der har været 8 arrangementer i år, hvor vi startede med Løvspringsturen. Har været til jubilæum hos Texas i Odense, til to livsstilsmesser, først Valdemars Slot, siden Hindsgavl Slot.

Igen i år inviteret af Rudkøbing Superbrugs til at holde med vore køretøjer på p-pladen, imens er den vært med et måltid mad. Erik Pryds og Poul Thorstrup havde som tidligere stået for tur og arrangement.

Grillarrangement og tur havde Inge og Erik Mortensen lavet, med start og slut i Grønnemose.

Sluttede traditionen tro med Løvfaldstur og årsmøde den første søndag i oktober, med en meget flot deltagelse, ikke færre end 41 køretøjer og 82 pers. var mødt op den dag.

Vi mødtes ved Marcusholm Gårdbutik hvor der sælges stentøj fra Polen, fileflet og mange andre flotte ting. De der

var mere interesseret i veterantraktorer og have kunne gå på opdagelse hos naboen.

Efter en lille køretur sluttede dagen hos Poul E. Sørensen i Blommenslyst, som også havde nogle veteranklenodier.

Efter kaffen fremlagde formanden beretning, og kasserer regnskabet som blev godkendt. I løbet af året er vi nået op på 83 medlemmer.

Håber vi i 2011 vil få en lige så god og aktiv sæson.

Tak for i år.

Med venlig hilsen
Køreselskab Fyn
Anne Lise Gustafsson



Forsiden og konkurrence

Det er et arkivbillede fra Alfa Romeo af udstillingen i Forum i København i februar 1931. I forgrunden de tre Alfa Romeo, fabrikken selv udstillede, da den ikke havde nogen dansk repræsentant. Den midterste er den som Svend Hauberg har haft over 60 år, og som kan ses på særudstillingen i Sommers Automobil Museum. I næste række tydeligt tre stk. Packard. De tre derefter med næsen til laver vi til en lille konkurrence. Hvad er det? Pas på, selv om de ligner hinanden har de to forskellige kølermærker. Løsninger sendes til redaktionen og præmien er en bog eller plakat.





Amerikanerbesøg i Kværkeby

På denne efterårsaften i september blev gårdspladsen udnyttet til birstepunktet. 10 store og flotte amerikanerbiler havde lagt turen forbi Kværkeby.

”Cool Cruisers” blev oprettet i 1998 af tre unge mænd. Klubben er i løbet af de 12 år vokset til i dag at have 40 medlemmer og ca. 30 biler. Klubben holder til i Kelstrup ved Vig i Odsherred. Formanden Danny Svendsen fortæller, at man er organiseret under paraplyorganisationen ”Forenede Danske Amerikanerklubber”.

Bilerne blev præsenteret og vore medlemmer kunne stille spørgsmål til de respektive ejere. Efter denne gennemgang var der dækket op i det store lokale og der blev trængsel ved kaffemaskinen da 51 personer skulle have kaffe og ostemad.

En aften med biler, som vi ikke ser så tit og i hvert fald ikke i det antal, i Kværkeby. Et ordsprog lyder så nogenlunde som ”nogen kan lide datteren og andre kan lide moderen” og jeg har på fornemmelsen, at det gælder i højere grad om amerikanerbiler end om så mange andre biler/modeller. Jeg kan tage fejl.

Tak til Cool Cruisers for at møde så talstærkt op.

Erik Madsen
Roskilde



Debutanten Tom Kristensen leverede det bedste race ved Goodwood Revival Meeting

Tekst og foto: Claus Frausing

"Der er ikke en begivenhed i den historiske motorsport som kommer bare i nærheden af Goodwood Revival Meeting. Mange har forsøgt og der er bestemt også andre fine arrangementer, men England er det eneste sted i verden, hvor man kan skabe den slags monumentale optrin. Goodwood er også den eneste væddeløbsbane, hvor dette vil kunne fungere og Lord March er en visionær leder med et team af medarbejdere, som har den energi og målret-

tethed, der skal til for at lykkes. Disse mennesker véd virkelig hvordan man skruer sådan en fest sammen. Den er ganske enestående og alle og enhver ønsker bare at være med."

Det kunne være Deres udsendtes ord, men sagt af amerikaneren Bobby Rahal, 57-årig pensioneret racerfører med 264 starter og 24 sejre bag sig, blandt andet Indianapolis 500 i 1986 og race-teamleder gennem mange år, så altså ikke hvem som helst.

Men for de professionelle eller yngre ex-proffer er det ikke et spørgsmål om bare at være med. De vil vinde. Det er også et spørgsmål om ære.

"Vi ønsker at publikum skal se os, når vi er bedst, og ikke bare siger 'nå' ja' han var nu aldrig særlig hurtig. Så ja, det er rigtigt race og banen er hurtig med få steder at køre af, hvis det går galt" siger Rahal.



Omgang efter omgang sloges Tom Kristensen i 'Hardy Herbert', som hans enorme Austin blev kaldt, med Patrick Watt i den svenskfarvede Amazon. De to leverede så absolut dagens bedste race, hvad ikke bare blev en historie i det hjemlige Ekstra Bladet, men en indsats, som også den seriøse udenlandske magasinpresse anerkendte. En flot 'sideverts' debut i vogn nummer 7, Tom Kristensens lykketal.



Først balaklava, så 'HANS' (grej nærmest ingen bruger på Goodwood, men Tom sender måske en venlig tanke til netop det sikkerhedsudstyr), så hjelm, så handsker, så ned i bilen, står bakspejlet tilfredsstillende, et sidste spørgsmål til Jean Todt look-a-like mekanikeren, klar til start i fjerde position og så ellers af sted for fuld hammer blandt 'tuffe' drenge, som ikke giver ved dørene. Læg mærke til kørerens hjelm i vogn nr. 2. Det var ham Tom trænede førerskift med i Ferrari nr. 19, hvor de skulle have dannet par.





En anden dansk deltager, Hans Jørgen Krag, fik vrøvl med bagtøjet i sin Lola Formel Junior i løbets tredje runde og udgik med armen advarende i vejret fra en tredjeplads. Han fik dog lidt ud af ræset, idet han fik lov til at overvære resten af løbet fra 'pole' position, altså inden for hegnet.



Tom Kristensen trak således overskrift i november-udgaven af det originale *Motor Sport Magazine*: "Tom Kristensen started on his racing debut at this year's Revival", skrev bladet, viste stjerne kvalitet og videre: "Den otte-dobbelte Le Mans-vinder og debutant ved Goodwood Revival Tom Kristensen scorede en populær sejr i sin modstandsdygtige Austin A95 Westminster (1956) trods store anstrengelser fra Patrick Watts, sejrrig touring car racerfører fra 1990'erne, og Martin Brundle, Goodwood favorit, tidligere F1 kører og nu kommentator ved F1".

Tom Kristensen fik overtaget fra starten, men den gult- og blå-farvede (hvorfor ikke) Volvo 122S med Patrick Watt jagtede allerede fra første omgang Tom meget hårdt, og det blev til et 'hundeslagsmål' uden sidestykke den weekend. Pludselig dukkede Martin Brundle op i førerfeltet i sin lille lyseblå, hårdt 'pumpede' Austin A 35 og gik til angreb på Le Mans-vinderen til stor jubel blandt publikum, man er vel national af sind. I elvte omgang var det dog nær

gået galt. Brundle kørte venstre forskærm ind i højre forhjul på Kristensens bil, med det resultat at Brundles Austin punkterede og måtte i pit.

For at undgå større ulykker vinkede Tom Kristensen - klogeligt - en meget aggressiv Patrick Watt frem og Tom fortalte mig efter løbet, at han havde fået smerter i venstre tommelfinger ved sammenstødet med Brundle og ville derfor tage presset af racet et øjeblik for så i sidste omgang at forsøge at slå Watt. Risikofyldt taktik, må man sige og det gik heller ikke sådan. Watt havde nemlig kørt 'tarmene ud' ud af sin Volvo, som pludselig smed al olien. Han måtte udgå og Tom Kristensen kørte over målstregen halvt hængende ud af døren, jublende glad, det var tydeligt for enhver, for sceneriet fandt plads i nærbilleder på storskærmene og - som vi har set ham før - bankende på taget af sin bil. Denne gang en prustende og stønnende 54 år gammel Austin, som havde fået sin sag for, men også leveret sit livs løb i St Mary's Trophy og - måske - gjort Tom Kristensen til et

navn på Goodwood. Præcis som da han debuterede på Le Mans for tretten år siden og vandt i sin Joest-Porsche.

Og flot 'gået', også selvom Westminster'en får sin rigelige fremdrift fra BMC's sekscylindrede tre-liters række-motor, som også ligger i Austin Healey 3000, for det er nemlig meget anderledes at køre historisk, og det er dækene, der gør forskellen, har jeg fået en belæring om engang. Man har meget mindre greb i vejen. Man stormer fremad mod kurven, bremses og giver gas i det øjeblik man passerer apex, kurvens geometriske toppunkt. Det er nærmest en kunst at køre historisk, idet man skal afbalancere sin bil med en let fod på gaspedalen og 'drifte' sideværts gennem kurven, ofte med forhjulene let kontra, men ikke skride ud. Det tager bare fart. Som kører af en historisk racerbil er man nødt til at være mere følsom og mærke bilen i 'sædet' (læs: 'bagdelen'). En historisk racerbil har heller ikke den 'downforce', den

nedpressende kraft der holder hjulene på vejen, som en moderne racerbil har. Man taler ofte om bremsernes betydning, om man har eller ikke har nok, det vil sige stabil og vedvarende bremsekraft, men faktisk drejer det sig mere om dæk. Og det skulle være ganske vidst.

En anden dansker, men rutineret i det historiske, kom også flot fra start, men Hans Jørgen Krag måtte udgå i tredje omgang fra en overbevisende tredjeplads med et defekt differentiale i sin nyerhvervede Lola-Ford Mk 3 fra 1960 i Formel Junior med hækmotor. Lidt langt at rejse for så lidt, kunne man måske sige, idet der ikke var flere race i den klasse ved Goodwood i år, men sådan er væddeløb, sagde Krag, mens han stod på sidelinjen og så de andre slås om pokalen i Chichester Cup, hvor Benn Simms, Elva-Ford 200, vandt.

I øvrigt skulle Tom Kristensen have været på banen hele tre gange. I St Mary's Trophy i den store Austin i Royal Automobile Club TT Celebration, og senere i et stjernefelt af såvel GT biler som kørere, endda med køerskift, men Tom Kristensens 'vilde' Ferrari 330 LMB med den mindst lige så tøjlesløse Bobby Verdon-Roe måtte udgå med maskinskade fra andenpladsen i sekstende omgang efter af have holdt 98,9 miles i gennemsnit. Så det blev der desværre ikke noget af. Tom Kristensen stod ellers iført hjelm og handsker og oppumpet adrenalin, klar til at hoppe i førersædet, som han havde trænet adskillige gange i ryttergården. Der overlades intet til tilfældighederne.

Til gengæld leverede han igen flot nærkamp, men i et dødt løb fra start til mål mellem hårde 'nysere', Jamie McIntyre i en smukt spindende Lister-Chevrolet 'Knobbly', Bobby Verdon-Roe (ham fra før) i Aston Martin DBR1 og Gary Pearson i Lister-Jaguar 'Costin'. Ingen gav sig så meget som en tomme og Tom Kristensen kørte sin Ferrari 246S Dino i et så tæt race, at der dårligt var plads til lakken. De fire startede som henholdsvis 1, 2, 3 og 4, og den position holdt de løbet igennem. Så 'dødt løb' joe, men med absolut spændende og underholdende sekvenser mellem lige determinerede kørere.



Tom Kristensen var meget opsat på at danne par med Bobby Verdon-Roe, en absolut hurtig herre, og trænede flittigt førerskift flere gange i ryttergården. Pokker skulle da også stå i at sætte unødige sekunder til. Desværre måtte Tom se en formentlig realistisk sejr gå op i røg, da Ferrari nr. 19 måtte køres i ryttergården på et fejlblad.

Barry 'Whizzo' Williams er en populær skikkelse i den historiske motorsport i England. En 'allrounder' som han til tider betegnes, og jeg ved faktisk ikke om det er pænt ment. Men 'Whizzo' er med hvert år og i front hver gang, ligegyldigt hvad han kører i, og han er tilmed ofte på podiet. Tom K. var også med i front, hver gang han kørte. Han beskrives dog ikke som alsidig person, men derimod som den danske specialist på Le Sarthe. Om begge d'herrer; her i hygsom passiar, kan man i hvert fald sige, at de arbejder for sagen og skaber underholdning i særklasse for et forvænt publikum.



Man skal inviteres for at få lov til at deltage i Goodwood Revival Meeting, men mon ikke Tom er på for fremtiden, i hvert fald tror jeg at han gerne rydder kalenderen, for som han udtrykte det et sted: "Jeg elsker simpelt hen dette her, hvilket storslået arrangement". Den opfattelse er vi mange, der deler med ham, bl.a. Deres udsendte.

Claus Frausing rejste med Veteran Posten/Motor Rejser til Goodwood Revival Meeting 2010



SÆRUDSTILLINGEN



Søndag den 3. oktober kunne Ole Sommer byde velkommen til sin særudstilling på museet i Nærum i anledning af Alfa Romeos 100-års jubilæum.

Hovedattraktionen er Svend Haubergs 6C 1750 kompressor-model årgang 1930, som fabrikken selv udstillede i Forum i 1931, altså dansk fra ny. Vi har omtalt den indgående tidligere både i *Bilhistorisk Tidsskrift* og *Veteran Tidende*, se også Peter Berings artikel i nærværende nummer.

Ved åbningen af udstillingen satte Hauberg sig bag rattet på bilen, og efter et par forsøg sprang motoren i gang. Hauberg var ugen før fyldt 93 år, men han var ikke alderspræsident blandt gæsterne, det var Lancia-entusiasten Per Brüel, der er 95 år. Altså to herrer på tilsammen næsten 200 år! På vores billede af de to sammen er det Brüel med den blå trøje.

På de øvrige billeder ses den store 6C 2500 Sport Freccia d'Oro (Guldpil) 1949, der er kommet i dansk eje efter mange år hos en schweizisk familie. Typen blev fremstillet 1947-52 med den 2½ liters motor med 6 cylindre på række og dobbelte overliggende knastaksler som havde sin rod i tredvernes grand prix-modeller. Aluminiumskarrosseri, uafhængig afjedring af alle hjul, kun fremstillet i 680 eksemplarer, hvoraf 61 vides at overleve. Helt original og aldrig restaureret.

Den stærktgrønne er en Montreal 1972 med V8-motor på godt 2½ liter. Fremstillet i lige ved 4.000 eksemplarer, dette er sænket og har ændrede hjul. Den når 100 km/t på 7.1 sekund og topfarten er 224 km/t.





Den hvide er købt i en tysk samling og skal kun have kørt 40.000 km. Det er en 1300 Junior Zagato, som der blev fremstillet 1108 eksemplarer af 1970-76. Den har en 4-cylindret motor med dobbelte overliggende knastaksler. Som man ser er den allerede aktiv i dansk motorsport.

Alfa Romeo har også lavet lastbiler, busser og militærkøretøjer. Firehjulstrækkeren hedder 1900 M og blev fremstillet på bestilling af det italienske militær i godt 2000 eksemplarer 1951-53. Og det var så det – der blev mærkeligt nok ingen civil udgave ud af det. Motoren er den 4-cylindrede på 1.884 cc med dobbelte overliggende knastaksler. Alligevel så robust at mange kører endnu på private ænder efter at militæret udrangerede dem.

De der besøger udstillingen skal være opmærksomme på at der er gjort meget ud af at fylde monterne med Alfa-ting. Brochurer, modelbiler mm. Og i højtaleren vil man kunne høre et Alfa-brøl, dog ikke fra Haubergs gamle.

Udstillingen er åben søndag eftermiddag og onsdag aftener og slutter 19. december. oer





Prøvekørsel af Ford Zodiac Mk III 1965

Af Erik Mieth

Efter krigen var Ford England i første omgang nødt til at fortsætte produktionen med modellerne fra før krigen, da der hos Ford var mangel på alt, ligesom på de øvrige fabrikker i Europa. I 1950 kom de store nyheder da man introducerede Zephyr- og Consul-serien, der blev begyndelsen på de meget populære familie- og jobbiler med denne betegnelse. I 1953 kom så den mere luksusprægede Zodiac, der stort set var identisk med Zephyr.

Zephyr og Zodiac var 6-cylindrede og Consul var 4-cylindret.

I 1962 forsvandt navnet Consul for senere at dukke op igen i 1972 sammen med Granada-serien. Ved modelskiftet i 1962 til Mk. III kunne Zephyr fås både med en 4-cylindret og en 6-cylindret motor, og Zodiac var fortsat 6-cylindret.

Den 4-cylindrede blev ikke solgt i noget større antal i Danmark, da den mildest talt var noget bovlam, men den 6-cylindrede var meget populær, og politiet havde adskillige Zephyr som patruljevogne.

Zodiac adskilte sig fra Zephyr på flere punkter. Den havde en del ekstraudstyr; træ på instrumentbrættet, fire forlygter, en lille tredje siderude og mere krom.

I 1968 kom så Mk IV, der var meget moderne i designet med en lang kølerhjul og en kort bagende. Modellen havde en hel del vanskeligheder med kvaliteten og udgik af produktion efter kun godt 4 år i 1972, og af den model har ikke mange overlevet.

Den prøvekørte Zodiac MK III er fra 1965, hvor den blev leveret den 5. april fra Ford-forhandler Schibbye på Esplanaden i København til en gas- og vandmester i Lyngby for den nette sum af kr. 33.330.

Første ejer beholdt bilen helt frem til 1995 og kørte 68.680 kilometer med den. Anden ejer har haft bilen i 12 år, men kørte kun ca. 4000 kilometer, hvorefter den blev overtaget af DVK-medlem Gert Asger Nielsen i Ålsgårde. Gert har brugt bilen flittigt til veteranarrangementer over hele landet.

Zodiac'en har stadig den originale lakering, der fremstår helt fejlfri, der har aldrig været svejst på bilen og alle service har været overholdt. Det er virkelig et sjældent fint eksemplar, uden rust. Bemærk også at bilen stadig har sin oprindelige sorte to-bogstavs nummerplade, der har fulgt med fra ejer til ejer.

Der er desværre ikke mange Zodiac tilbage i DK, i DVK's køretøjsliste fra 2005 er kun 5 stk. registreret.

Det prøvekørte eksemplar var i ualmindelig god stand såvel mekanisk som karrosserimæssigt.

Den 6-cylindrede motor trak fint helt fra de lave omdrejninger, og f. eks. ved et 90 grader sving trak den let bilen rundt i 3. gear uden at hugge eller sætte ud.

Accelerationen var imponerende; den 1225 kg tunge bil følger trafikken uden anstrengelse, hvilket man ikke kan sige om mange biler fra den tid.

Vejbeligheden er limousineagtig, den sluger bump og huller så man føler at det er en rigtig flyder, dog uden flydernes understyringstendenser. Der er ikke servostyring, men det store rat gør at bilen ikke føles tung, heller ikke ved manørehastigheder. Det er faktisk en fornøjelse at køre denne store bil. De uafhængigt affjedrede forhjul med skruefjedre giver en ret fast vejkontakt.

Instrumenteringen er tydelig og overskuelig. Speedometeret er placeret lige foran rattet, men den tynde speedometernål kan være lidt vanskelig at holde øje med.

Bremserne er også effektive og meget lette at dosere, bremseforstærkeren gør at der kun skal et let tråd på pedalen for at holde bilen og man er ikke på noget tidspunkt i tvivl om man har herredømmet. Kombinationen med skiver foran og tromler bag var ved at blive almindelig, og det er en god løsning.

Selvfølgelig er der også minusser ved en bil på 45 år. Den går væsentligt kortere på literen end de moderne biler, men hvad betyder det når det er en veteran, der jo kun kører få kilometer om året. Det oplyste forbrug er ca. 8 kilometer på literen, og det er ikke så dårligt endda.



SCHIBBYE AUTOMOBILER A/S
/enc

Herr gas- og vandmester
Knud Skovgaard Petersen
Prinsessevej 13
Kgs. Lyngby

SALGSAFDELINGER:
 ESPLANADEN 14
TELEFON *BYEN 7317
 V. FARIMAGSGADE 19
TELEFON *MINERVA 3070
 MOSEDALSVEJ 7,9
TELEFON 30 18 00
 FALKONERCENTRETS GARAGEANLÆG
SYLWSALLE
TELEFON *FASAN 5188
 HØVEDBOGHOLDERI
VÆRKSTED og RESERVEDELSLAGER:
KRONPRINSESSEGADE 46
TELEFON *MINERVA 3333

POSTGIROKONTO NR. 55598
KØBENHAVN, den 5. april 1965.

Faktura 017357

sluts.4828 - MN

	an								
4-6725	1 stk. fabriksny Ford Zodiac MK III motornr. 149524		kroner	17.046	00				
	registreringsafgift			15.709	00				
	leveringsomkostninger incl. ekstraudstyr og hvide dæk				545	00			
			kroner	33.300	00				
									s.e. & o.

Tekniske data

Motor 6 cylindre; Boring 82,55 mm, slaglængde 79,5 mm, slagvolumen 2553 cm³, kompression 8,3:1.

Gearkasse: fuldt synkroniseret 4-trins med ratgear.

Bremser: Skiver for og tromler bag. Med vakuum bremseforstærker. Håndbremse på baghjulene.

Kobling: Tør enkeltplade.

Affjedring: Foran uafhængig med spiralfjedre, bag halveliptiske bladfjedre. Støddæmpere dobbeltvirkende hydrauliske.

Dæk: 6.40 x 13".

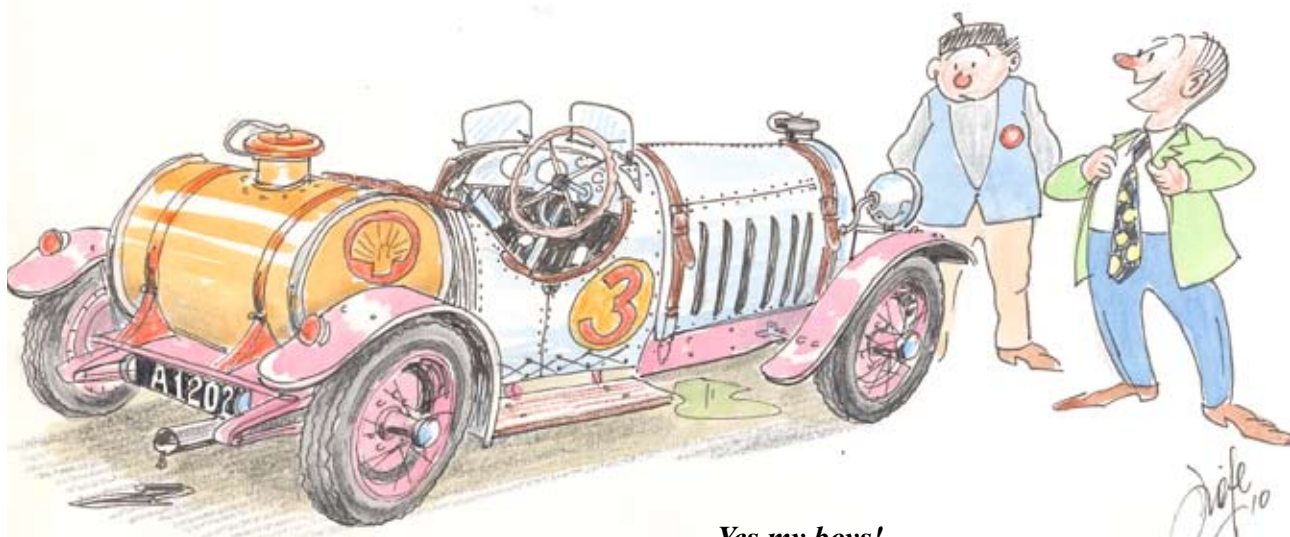
El anlæg: 12 volt.

Instrumentering: Speedometer med triptæller, termometer, benzinmåler, kontrollamper for dynamo, langt lys, olietryk og blink.

Vægt: 1225 kg.

Dimensioner: Længde 4,61 m, bredde 1,75 m, højde 1,41 m.

Benzintank kan rumme 57 liter.



**- Yes my boys!
Og 500 km på en tankfuld!**

Velkommen til nye medlemmer

Jørgen	Stampe	Mindevej 31	2870 Dyssegard	4051 1155	Mercedes-Benz 350 SL	1972
Michael	Nielsen	Søstremosevej 11	4400 Kalundborg	59504935		
Niels	Broe	Anne Maries Alle 24	5250 Odense SV			
DVK-klubmøde - Uldum Mølle		Skolegade 25	7171 Uldum			
Carsten	Vestergaard	Kjærbovænge 10	3520 Farum	4075 2622	Oldsmobile Cutlass	1970
Alex Ramskov	Johannsen	Skovgårdsvej 1, 02. th	2920 Charlottenlund	2684 2695	MGB GT	1970
Kim	Hansen	Ejsingvej 6	2730 Herlev	2631 8523	Ford	1934
Morten	Jørgensen	Korsbjergvej 14	3520 Farum	2673 9940	Buick Special	1958
Ronni	Sejthen	Saltenevej 20	8653 Them	2728 2386	VW Golf GTI	1983
Mikael	Smidt	Kærvej 1	4400 Kalundborg	5151 4078	Buick Electra	1965
Peter Henrik	Bitsch	Rudersdalsvej 43	2840 Holte	2048 2381		
Lars B.	Jensen	Haveskovvej 128	5350 Rynkeby	2713 4687		
Karl Gustav	Petersen	Ll. Havelsevej 54	3310 Ølsted	3052 9160	Morris Ten Six	1934
UG Import Aps.	Ulrik Andersen	Brorsonsvej 23	8870 Langå	5186 4040	Chevrolet C10	1967
Al-Mousawi	Younnis Hussein	Kongelundsvej 52A, st. th	2300 København S	2613 5758	Mercedes-Benz 280 CE	1978
Jesper	Madsen	Bygvænget 27	3660 Stenløse	4717 0477		

Medlemmer ialt 6142



Præsidentbesøg i Kværkeby

Jo den er god nok - præsidenten for Dansk Automobil Sports Union (DASU),- C.C. Hansen var denne aften gæst og han underholdt med en film og en masse anekdoter fra sit lange liv med dansk motorsport. Filmen handlede om de 50 års motorsport i Danmark fra 1948 til 98. Der var mange morsomme klip fra de gode gamle dage og interviews med stort set alle betydelige danske motorkoryfæer – lige fra Robert Nellemann til vore dages Jan Magnussen.

C.C. Hansen kunne fejre 50 år med motorsport i 2007. Det var nu afdøde Jørgen Bøgeholdt, der efter at Roskilde Ring havde eksisteret i 2 år, fik "loket" C.C. med til motorløb den 2. juni 1957. Det lidt mærkelige (synes jeg; en dreng på 12-14 år) var, at C.C., der boede og bor i Roskilde ikke var med fra start, men man må sige, at da han først havde oplevet suset, så var han solgt. Som aktiv blev det også sammen med Jørgen Bøgeholdt, da de langt senere kørte manøvre- og specialprøver i Bøgeholdts Janspeed tunede Datsun 100A med hele 70 vilde hk under hjelmen.

Blandt de mange højdepunkter C.C. har oplevet og været tæt på igennem de mange år, kan nævnes John Niensens sejr på le Mans i 1990 og Tom Kristensens 7. sejr samme sted i 2005. (Tom vandt sin 8. sejr i 2008).

Der blev også besvaret spørgsmål fra salen. Blandt andet blev der spurgt til ungdommens muligheder for at rase ud på aflukkede og kontrollerede områder. Hertil svarede C.C., at DASU havde et par enkelte tiltag med succes, men at man ellers stødte på alle mulige bureaukratiske problemer.

Jeg tror, jeg kan sige på alle de fremmødtes (47) vegne, at vi blev rigtigt godt underholdt denne aften. Stor tak til C.C.

Erik Madsen, Roskilde



fejl.fakta

Der er for meget musik i hjernen på den gamle redaktør. Måske derfor blev Niels Nørgaard i sidste blad til Per - undskyld til dem begge.

...

Endnu en gang har samme gamle redaktør haft et ret katastrofalt pc-nedbrud. Har du sendt noget stof som du ikke ser trykt kan det være forklaringen. Jeg har dog også længe haft noget liggende, som der er gået kludder i af andre årsager.

Blandt andet en serie glimrende fotografier af lastbiler med X-numre og og to fantastiske Hudson pickupper. Ophavsmanden bedes venligst sætte sig i forbindelse med mig igen.

...

Men alle bedes huske at stof til bladet skal være i vedhæftet Word, og billeder i filer for sig. Hvis de er "tunge" så ikke ret meget ad gangen eller gerne på en cd. Aftal hellere først med redaktøren.





Tá med til 4.-5. februar



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

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

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

For 7. år i træk arrangerer vi igen i 2011 en fællesrejse til dette enorme show med afrejse fredag 4. februar og med hjemkomst lørdag den 5. om aftenen.

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

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

Se mere på www.motorrejser.dk

Pris fra Jylland: kr. 945,- fra Sjælland: kr. 1325,-
Enk. værelsestillæg kr. 225,- (begrænset antal)

Incl. i prisen er:

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



Du skal selv betale:

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

Reserver din plads senest den 29. december:

Veteran Posten

Søvejen 1 • 6500 Vojens

Tlf.: 7640 0014 • Fax: 7640 0086

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

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

THE MG CAR CLUB 80 ÅR

Den engelske hovedklub for MG, MG Car Club, er i efteråret fyldt 80 år, og det er vist nok verdens ældste mærkeklub.

Herhjemme deltog medlemmer af danske MG-klubber i et jubilæumsarrangement i form af et stafetløb, der startede i Ny Zealand og sluttede i Abingdon (dog blev etaperne samlet digitalt). Den danske etape udgik klokken 9 morgen den 10. oktober fra Kronborg, hvor deltagerne i tæt tåge havde fået lov til at køre ind på slotsarealet. På det ene billede ses Hans Holtman, den utroligt aktive MG-kører, og selv flere år ældre end den jubilerende klub, i sin 1946 TC. Han kørte stafetten fra Kronborg til Frederiksborg Slot.

På det andet har Kaj Wiinberg (til venstre) kørt stafetten fra Frederiksborg Slot i Hillerød til Rådhuspladsen i København, hvor den blev overtaget af Lars Thousig. Den blev kørt videre til Roskilde-Køge-Ringsted-Sorø-Storebæltsbroen og Nyborg, hvor fynsk-jyske mærkefæller tog over og kørte stafetten til Skagen og ned til Esbjerg.



BILER SÆLGES

Volvo 1977. 2-dørs snart veteran, kun lidt rust, indvendig sjældent fin stand. Sælges grundet pladsmangel - snarest.
Ove Byskov Hansen, tlf. 9788 9455

DELE TIL BILER SÆLGES

Volvo Amazon 1964. 2 stk. nye frontgitre, samlet pris kr. 500. **Dellorto karburator** 2 stk. dobb. DHLA 40, komplet med manifold Nr. 4900 til Volvo B18 – B20 samlet pris kr. 2.500. **Rover SD1** El-bagrude (lige underkant) op til 1980 kr. 500.

Ole Hedegaard tlf. 43610096 / 21699096 ole.hedegaard@teliamail.dk

Volvo Amazon. 1 midterstykke forkofanger, rustfrit kr. 300. **Volvo B18.** 1 ny vandpumpe kr. 300. **Audi 80** 1979-81. 2 nye forskærme kr. 700 pr. stk. **Hillman Minx** fra ca. midt i 60'erne. 1 ny forr. lydpotte kr. 300. **Datsun 100A** Stationcar 1971 >. 1 ny original bag. lydpotte kr. 300. **Ford Transit** 1965 >. 1 ny underste ventre forskærm. kr. 600. 1 ny brændstoftank kr. 800. 1 bagvange, van. kr. 300. **Renault 12.** Forr. udst.rør, dobbelt kr. 250. **Renault 8.** Fin brugt forklap kr. 500,00. 1 luftfilterindsats do. kr. 100,00. **Opel Kadett B / Manta A.** 4 stjernefølge kr. 1.200. **Opel Kadett C / Ascona** og **Manta B.** 4 stjernefølge kr. 1.000. **Rover 75.** 1 ny bagkofanger kr. 500. 1 bagklap, klar til maler kr. 700. **Ford Zephyr Mk. II.** Forr. lyddæmper kr. 300. Mellemrør kr. 200. Bagpotte kr. 250.
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119

DELE TIL BILER KØBES

Styretøjsdele, bremseskiver og platiner fra 70'erne sælges samlet. Oprydnings-salg 5.000 kr.

Detlef Gehrt, tlf. 7464 1856 – 2226 1330

Opel Rekord D coupé / Commodore B coupé 2 stk., fordøre evt. nye.
Henvendelse, tlf. 50669809 gerne SMS

Lodge tændrør købes af type 3 HL eller (Golden) HF 2 HL eller 2 HLN.
O. E. Riisager 45891148
ole.emil.riisager@tdcadsl.dk

MC SÆLGES

Nimbus "Kakkelovsrør" 1927 med papirer, men i adskilt stand. Så vidt vides er Nimbussen komplet, men uden dæk. Mange reservedele medfølger. Prisinde: 40.000 kr. Org. Nimbus sidevogn 1927 med papirer. Sidevognen er forsynet med dør til nobel indstigning.
John O. Carlsen, tlf. 55997089
Mail: joccir@gmail.com

DIVERSE

Opbevaring af biler og mc i ren, tør og aflåst hal tilbydes. Hallen er beliggende i forbindelse med beboelse på Køge-kanten.
Jens P. Munk, tlf. 4015 3080

P-pladser – Jægerspris. I lukket lade med lås/lys pr. plads kr. 350. Plads til ca. 20 biler. Porth. 250 x 250 cm.
Henvendelse, tlf. 5066 9809 gerne SMS

Arbejdsbord købes. Den gamle type fra 60-70'erne, med træbagkant, parket og med vinkelskinne foran. Har brug for ca. min. 90 cm. **Opel Rekord** 1957 med papirer. Er i god stand, rust, bremses og lak skal laves. Byttes med **Opel Commodore A**, **Admiral Adele** eller **Blitz** dele.
Henvendelse, tlf. 5066 9809 gerne SMS

AUTOMOBILIA

Instruktionsbog på dansk eller engelsk søges til **Alfa Romeo 2600** (Berlina, Sprint og Spider). Og til **FIAT 124 Spider** (evt. coupe) af de årgange med 1.600 cc motor. Er også interesseret i brochurer og anden litteratur om de to biler.
O. E. Riisager 45891148
ole.emil.riisager@tdcadsl.dk

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

TIL SALG



Hillman Minx 1954

4-dørs personbil, kørt 15.000 km fra ny. 6 år til næste syn.
Fast pris 39.500 kr.
Poul Andreasen tlf. 30960356

TIL SALG



Chevrolet 1939

Totalrenoveret. Meget meget flot bil.
Pris kr. 155.000.
Arne Bak Pedersen, tlf. 4017 5276
inga@abpuus.dk

Du kan nu tilmelde dit kontingent i Dansk Veteranbil Klub til betalingservice.

Kontingentet forfalder til betaling ultimo januar og er for 2011 på kr. 495,00

Udfyld skemaet med dine personlige data, og send det til klubbens kontor Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum eller gå ind på hjemmesiden www.veteranbilklub.dk og tilmeld betalingen der, blot tryk på PBS linket og følg anvisningen.



Tilmelding til Betalingservice

Dansk Veteranbil Klub

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



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

Opbevaring af biler i aflåst lade med betongulv

Pris fra 2000,- pr. år

Ring og hør nærmere: Ebbe Nordborg Olsen

Skovvejen 7, Sønderby, 4050 Skibby

Telefon 4759-9414 – 6170-9414

email: ebbe@indie.dk

Til salg: Fem veteranbiler og lystejeendom

Rover P6 1970, Jaguar XJ12 1983, Mercedes 180 1960,

Mercedes 230 SL 1964, Porsche 911 Targa 1969.

Beboelse på i alt 408 m2 fordelt på to lejligheder. Opvarmet værksted med lift og hal til 12 biler. To haller på i alt 1700 m2 som er udlejet, lejen dækker hele varmeudgiften. Park med stor sø. 18 ha. skov med sø og 6 ha. agerjord. Belliggende mellem Kolding og Esbjerg, 10 km fra motorvej.

Pris ide: 5.5 mil.

Henvendelse på mail: j.e@jensen.tdcadsl.dk

Vinteropbevaring Veteranbiler



Vinteropbevaring af din veteranbil i Odsherred

Vi har lavet vinterplads til 25 biler under sikre og gode forhold.

Pris for oktober - april kr. 2.500,-

Kontakt:

Hans Møller Olsen
Almegårdsalle 3
4573 Højby Sj.

Telf. 59305932
Veteranbiler@almeagaard.dk
www.almeagaard.dk



www.veterandele.dk

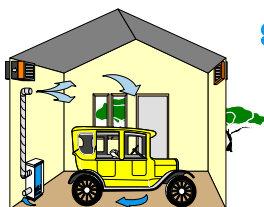
Danmarks største handelsplads med reservedele og materialer til restaurering af klassiske køretøjer.



Reservedele - Bilpleje - Pærer - Olie - Maling - Bolte/skruer

Se på hjemmesiden hvordan du får en foreningsaftale

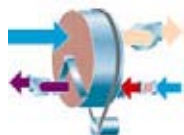
Sorptionsaffugtning af garager



- ♦ 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



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse

www.veteransmeden.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb ... Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



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