

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



57. årgang - juni 2013 - VT nummer 444

## Dansk Veteranbil Klub

### Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (mandag - torsdag 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

## Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200 ISSN 1600-8278

### Redaktionen:

Dorte Stadil  
Ryvej 31, 2830 Virum  
vt@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse.

annoncer og invitationer til klubbens kontor, fax eller mail senest d. 20.

Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

### Announcepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

### I redaktionen:

Morten Alstrup  
Svend Carstensen  
Peter F. Lykkeberg  
Erik Nielsen  
Leif Gr. Thomsen  
Thom Bang Pedersen

### Layout, sats:

Ole Callesen, tlf. 6178 1611  
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld  
oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

## Bestyrelsen

### Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer og veteranforsikringsklubben og VT

Dorte Stadil  
Ryvej 31, 2830 Virum  
Tlf. 4583 8008  
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

### Næstformand:

Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben

Erik From  
Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå  
Tlf. 2966 9847  
erik.from@veteranbilklub.dk

### Kasserer:

Erik Lindholst  
Stokbrovej 140, 8520 Lystrup  
Tlf. 8623 0295  
erik@lindholst.com

### Sekretær:

Protokol  
Kaj Dyring Larsen  
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge  
Tlf. 4678 8687  
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

### Løb og arrangementstilskud

Ib Rasmussen  
Tisvilde Lundevej 1, 3220 Tisvilde  
Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)  
rasmussen@sport.dk

### Mødesteder og udstillinger Fyn & Sydjylland & MhS

Henning Thomsen  
Bogyden 14, 5610 Assens  
Tlf. 2973 3380  
rosenparken@hotmail.com

### Mødesteder og udstillinger Midt- & Nordjylland

Kristian Nørgård Gravesen  
Bjerregårdsalle 10, 6933 Kibæk  
tlf. 2781 0131  
nsunuser@gmail.com

### Mødesteder og udstillinger Øst

Ole Poulsen  
Bursøvej 33, 4930 Maribo  
Tlf. 5470 0358  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

### Suppleanter:

Erik Mieth, Øst. Tlf. 2234 6195  
Kay Riber, Vest. Tlf. 4055 3322

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### Amager

Dragor Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragor  
Kaj Christensen, Hollændervej 17,  
2791 Dragor 4053 9401 mellem 18 og 19.  
kajc@c.dk

### København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum  
Mogens Ottosen, 2178 1736  
lottosen@hotmail.com

### Midtjylland - Kværkeby:

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

### Østjylland - Klippinge:

Nygade 3, 4672 Klippinge  
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205  
Samme adresse  
angliakai@dukamail.dk

### Vestjylland - Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng  
Dirch Glad  
Tlf. 2084 8940  
dirchglad@gmail.com

### Nordsjælland - Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted  
Ib Rasmussen, 2026 3220  
rasmussen@sport.dk  
www.dvk-maarum.dk

### Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup  
Anne Lise Gustafsson  
se under bestyrelsen.

### Vestfyn - Aarup:

Rørup Borgerhus, Gelstedvej 10, 5560 Årup  
Bent Konradsen, 6442 1227 – 2012 9782  
bent.konradsen@email.dk  
www.dvk-aarup.dk

### Nordjylland - Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev  
Kræn Hjortlund, 3033 7370  
kraenh@hotmail.com

### Østjylland - Ristrup:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Erik Nielsen, 8692 3943  
Jens Rasmussen, 8617 8002/2484 0013  
chevrolet@rasmusen.mail.dk

### Sydvestjylland - Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig  
Lene og Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721  
Jørgen Jacobsen, 2022 2729 yak@esenet.dk  
www.dvk-sydvest.dk

### Vestjylland - Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald  
Henning Knudsen, 9738 1264  
Samme adresse

### Sønderjylland - Åbenrå:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå  
Kjeld Holm-Nielsen, 7448 5959  
holm-nielsen@bbsyd.dk  
Erik From, 7462 5361  
erik.kef@webspeed.dk

### Sydjylland - Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tapperneje  
Peter Bering, 5599 6089  
pb@arkitektbering.dk

### Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:

Ryegård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia  
John Andersen, 2978 2909  
ja-ryesgaard@c.dk  
Ole Troen, 2071 6694  
troline@yahoo.dk

### Østjylland - Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum  
Poul-Erik Jakobsen, 2723 1433  
jakobsen@skjermad.dk  
Erik Hougaard, 4034 0049  
k.e.hougaard@mail.dk

## Historiske nummerplader

### Erik Mieth

Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk  
Tlf. 4589 1335  
erik.mieth@veteranbilklub.dk

## Klubber i Dansk Veteranbil Klub

### Dansk Austin Klub

Bogeshøjvej 15, 8305 Samsø  
Stefan Wolfbrandt, 8659 3300  
www.danskaustinklub.dk

### Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155  
claus@clo.dk

### Ford V8

Kim Høier  
shoebox@hotmail.dk

### Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115  
svca@post3.tele.dk

### Jensen-Klubben

Poul G. Jensen, 4050 4364  
takko@takko.dk

## Vejledere

### Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709  
johnnybgoode@rasmussen.dk

### Austin Seven

Ole Troen  
Tlf. 7594 3494  
troline@yahoo.dk

### Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen  
Tlf. 8617 8002 - 2484 0013  
chevrolet@rasmussen.mail.dk

### FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh  
9868 1189 - kurtgionna@mail.dk

### Ford V8 Flathead 1932-53

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

### Ford T

Claus Olesen  
5950 7155 - claus@clo.dk

### Mercedes-Benz

Folmer Larsen  
6538 2497/4034 1189

### Pontiac

Poul Arne Christensen  
tlf. 4027 2930 poularne@email.dk

### Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520  
tteisen@yahoo.com

### Rover

Henning Helmer, 4919 2700  
henning.helmer2@gmail.com

### Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211  
bent.friis@veteranbilklub.dk

### SAAB

Jan Bechmann, tlf. 49194286  
Bechmann.eng@mail.dk

### Tatra

Svend Carstensen  
3969 8115

### Toyota

Henning Holm  
4056 8011

### Volvo

Ole Callesen  
6178 1611

## Revision

Henning Andersen  
Erwin Koster Kristensen.

## FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:  
Niels Jonassen  
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk  
Tlf. 4919 1129  
aurelia@webspeed.dk

## Klubregistre

### Mærkeregistre

Austin Seven  
Jørgen Frode Bakka, 4576 1224  
www.austinseven.dk

### Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 8617 8002  
chevrolet@rasmussen.mail.dk

### Ford Junior

Michael Deichmann, 2227 8651 aften  
michael@deichmann.org  
www.fordyandcmodeelregister.dk

### Morris

Ole Nordlund, 4656 0229  
jonnordlund@mail.dk  
www.morrisregister.dk

### Opel

Frederik Ravn-Larsen  
3250 1237

### Porsche

Paul Wilson, 2728 5725  
paul@yellow1.dk

### Renault

Kristen Korsgaard, 8648 6968

### Singer

Kaj Dyring Larsen, 4678 8687  
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

### Studebaker

Gorm Albrechtsen,  
9722 3630/4044 7505  
post@gorma.dk

### Triangel

Uffe Mortensen, 4920 2301  
autotriangel@gmail.com

### VW - luftkølede

Robert Hagen, 3251 7624  
robert.hagen@sas.dk

## Køreselskaber/Sektioner

### Alvis

Peter Bering, 5599 6089  
pb@arkitektbering.dk

### Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

### Køreselskab Fyn

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

### Køreselskab DVK Lillebælt

Bob Rudy Hansen, 2323 6706  
bobrhansen@gmail.dk

### Køreselskab Vest

Erik Hougaard, 7583 0049

### Peugeot

Claus Sonne Linnedal, 3252 7777  
linnedal@hotmail.com

## Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle tirsdage kl. 10-14 eller efter aftale.  
bibliotek@veteranbilklub.dk  
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.  
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Niels Jonassen (fmd.)  
Foto: Uffe Mortensen, 4920 2301  
autotriangel@gmail.com



1953 Bentley 'R' Type i Sydamerika.  
Foto: Jens Pilø.

## Indhold

Æresmedlemmer .....	3
Efterlysning .....	3
Aktivitets- og mødekalender .....	4
Biler der fulgtes med sporgvognene .....	7
Klubaktiviteter .....	8
Berømt racer under hammeren .....	11
Forgyldte millionær-biler .....	11
Ambulancelægen hos DVK-Lillebælt .....	12
Biler på Bakken .....	14
911 fylder 50 år .....	16
Historien bag bøgerne .....	20
Min Austin Healey Sprite .....	26
Sydamerikansk Rally .....	34
Maghonirat til MG TF .....	44
”Topsy” Top .....	46
Invitationer .....	50
Læserbrev .....	52
Foto fra læserne .....	52

### Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.  
Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.  
Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.  
Entré for voksne: Kr. 50.  
Børn kun i følge med voksne.

Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.  
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale pr. tlf. eller e-mail.  
Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30,  
e-mail [lillian.bech@e-sommer.dk](mailto:lillian.bech@e-sommer.dk)

## Æresmedlemmer



På generalforsamlingen blev Aage Louring og Svend Dråby æresmedlemmer af Dansk Veteranbil Klub. Desværre var ingen af de to herrer tilstede, men har ved en senere lejlighed fået overrakt diplommet, samt lidt god vin.

## Efterlysning



Til en kommende artikel om Willys Jeeps skæbne som «FredsjEEP» efter 2. verdenskrig efterlyser vi fotos fra vore medlemmer af specielt modellerne CJ2 og CJ3 i civil dansk tjeneste».

Har du, eller har du haft sådan et køretøj, og ligger inde med gode billeder, vil det være spændende at få medlemmernes egne biler med i den kommende artikel.

Send dem gerne til [vt@veteranbilklub.dk](mailto:vt@veteranbilklub.dk) og gerne med en lille historie til.

Red.

### Nye åbningstider i DVKS sekretariat, Nærum:

Fra mandag den 1. april 2013 holder kontoret åbent mandag til torsdag.  
Telefontid: 10.00 til 13.00

### Sekretariatet holder

### Ferielukket

Uge 29 og 30  
15. juli til 26. juli 2013

GOD SOMMER



## Møder

### JUNI

- Torsdag 6. Nærum.** Klubmøde. Kom i veteranbilen  
**Mandag 10. Aarup.** Filmaften ved Ole Andreassen  
**Tirsdag 11. Uldum.** Vi mødes på Møllen kl. 19.00. og kører derefter en lille tur, hvor vi ender i Horsens på Sandøvej.  
**Torsdag 13. Aabenraa.** Almindelig klubaften.  
**Torsdag 13. Lillebælt.** Garagebesøg hos Dansk Autohjælp.kl.19.  
**Torsdag 13. Mårum.** Grill aften. Vi tænder op i grillen (bemærk) kl. 18.00 så medbring selv mad og salat og hvad du ellers bruger. Øl og vand kan købes.  
**Lørdag 15. Vesterhede.** Slå kryds i kalenderen! Den tredje weekend i juni afholder vi vores tur rundt om Ringkøbing Fjord.  
**Søndag 16. Ristrup.** Veteranløb fra Ristrup gods og til Lyngsbæksgaard gods. Indbydelse i Veteran Tidende maj nr. 443  
**Tirsdag 18. Kværkeby.** Den årlige aftentur fra Kværkeby kl. 19.  
**Onsdag 19. Engelholm.** Vis os din gamle bil  
**Torsdag 20. Nærum.** Cafeaften. Kaffen er klar kl. 19.30  
**Tirsdag 25. Egeskov.** Vi tænder op i grillen. Kl. 18.00.  
**Onsdag 26. Amager.** Månedsmøde kl.19.00

### JULI

- Torsdag 4. Nærum.** Klubmøde. Kom i veteranbilen  
**Mandag 8. Aarup.** Sommerferie - intet klubmøde  
**Torsdag 11. Aabenraa.** Køretur. "Ud i det blå"  
**Torsdag 11. Mårum.** Klubmøde. Sparke dæk.  
**Tirsdag 16. Kværkeby.** Sommerferie - intet møde.  
**Torsdag 18. Nærum.** Cafeaften. Kaffen er klar kl. 19.30  
**Tirsdag 30. Egeskov.** Køretur "Ud i det blå".  
**Onsdag 31. Amager.** Ferielukket - intet klubmøde

### AUGUST

- Torsdag 8. Aabenraa.** kl. 19.00 tændes grillen, medbring egne kød/pølser.  
**Torsdag 8. Mårum.** Klubmøde. Sparke dæk.  
**Torsdag 8. Stenum.** Juni-træf på gården  
**Tirsdag 20. Kværkeby.** Besøg af mærkeklub kl. 19.00.  
**Tirsdag 27. Egeskov.** Klubmøde og bagagerumsmarked. kl. 18.30  
**Onsdag 28. Amager.** Månedsmøde flyttet til d. 29/8.

### SEPTEMBER

- Torsdag 12. Mårum.** Klubaften. Køretur.  
**Tirsdag 17. Kværkeby.** Virksomhedsbesøg.  
**Torsdag 26. Morris-møde.** Morrismøde hos Leif Jacobsen kl.19.

### OKTOBER

- Torsdag 10. Mårum.** Klubmøde. MC aften.  
**Tirsdag 15. Kværkeby.** Nostalgiaften kl. 19.00.  
**Torsdag 31. Morris-møde.** Morrismøde hos Rimmy Tschernja kl.19.

### NOVEMBER

- Torsdag 14. Mårum.** Klubmøde. Fly aften.  
**Tirsdag 19. Kværkeby.** Klubmøde kl. 19.00.  
**Mandag 25. Mårum.** Værkstedsaften  
**Torsdag 28. Morris-møde.** Morrismøde hos Lennart Poggenborg kl.19.

### DECEMBER

- Torsdag 12. Mårum.** Klubmøde. Julehygge.  
**Tirsdag 17. Kværkeby.** Julefrokost kl. 18.00.

## Løb og arrangementer

### JUNI

- Onsdag 5. Klassisk Køredag på Sjælland.** Grundlovsdag 2013  
**Onsdag 5. Wedelslund Gods. Træf-og køretøjsdag**  
**Fredag 7. -søndag 9. Midt-og Sydsjællandsløbet**  
Den 7,8. og 9.juni: Løb m.m for Jaguarer på Midt-og Sydsjælland med base på Skjoldenæsholm. Nærmere oplysninger hos Asbjørn Rønn-Simonsen, mail ars@amageradvokaten.dk tel. 20 750 130.  
**Lørdag 8. Engländertræf i Løgumkloster.** englaender@godmail.dk  
**Lørdag 8. Nyvang Løbet.** Historiske veterandage for alle køretøjer fremstillet fra år 1886 til 1980. VT 441  
**Lørdag 8. "Alt med Hjul" Træf på Nordfyn.** På Cirkuspladsen, ved Horsebækvej 25, Otterup. Internet link  
**Søndag 9. GAVNØ - Classic Autojumble & Concours de Charme.** 25 års jubilæum 1988-2013.  
**Tirsdag 11. Aftentur fra Nærum.** Info Arne Castello, tlf. 2946 1224  
**Tirsdag 11. Aftenture ved Storstrømmen.**  
**Tirsdag 11. Havnetræf i Sønderjylland.** Kl. 19.00 mødes vi i Sønderborg foran "Slottet".  
**Onsdag 12. Veteranbiltræf ved Lundeberg Lystbådehavn.** Info Jan Klarskov, tlf. 2987 6621. VT 441  
**Lørdag 15. Fjorden rundt.** Slå kryds i kalenderen! Den tredje weekend i juni afholder vi vores tur rundt om Ringkøbing Fjord. Mere detaljeret information kommer senere, men ellers: "Same procedure as every year".  
**Lørdag 15. Vitusberingløbet. Info kan hentes hos knud.kaerslund@pc.dk** Info  
**Lørdag 15. Øtur 2013.** DVK Lillebælt inviterer til Tour de Alrø. Info VT 443.  
**Søndag 16. Veteranløb fra Ristrup gods og til Lyngsbækgaard gods.** Info VT 443. Vi mødes søndag d.16. juni fra kl. 8.30 på DVK mødested Ristrup Hovedgård Ristrupvej 39, Sabro til morgenkaffe og rundstykker, med ost, rullepølse, syltetøj, honning og



Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2013			
Hver ugedag			
Hølken Strand - Odder, Jylland	onsdage	Kl. 16.30. Info VT 441	www.odderstrandcamping.dk
Tørskind Grusgrav - Egtved, Jylland	onsdage	Kl. 18.00. Info VT 442	www.jksfoto.dk
Biler ved Slotssøen - Kolding, Jylland	lørdage	Kl. 10.00	www.bilervedsøen.dk
Ribe Classis på hovedgaden fra kl. 17.30. Jylland	tirsdays	Kl. 17.30	
Havnetræf på gl. Havn - Fredericia, Jylland	tirsdays	Kl. 18.00. Info VT 44	
Spark dæk i Gilleleje Havn kl.19, Sjælland	tirsdays	Sjælland	
Varde klassik - mødested foran Rådhuset - Jylland	mandage		
Hver måned			
Havnemix - Vedbæk, Sjælland	1. mandag	Kl. 18.00. Info VT 441	
Havnetræf Kerteminde, Sjælland	sidste onsdag	Kl. 18.30. Info VT 441	
Aftenture - Storstrømmen, Sjælland	2. tirsdag	Kl. 18.00. Info VT 442	www.highseat.dk
Café-aftener på havnen i Ringkøbing, Jylland	sidste torsdag	Jylland	
Karoline træf kl. 12.30, Fyn	1. søndag	Kl. 12.30. Info VT 441	
Egeris Træf - Ejstrupvej 7A, Jylland	hver 2. tirsdag		
Lundeberg Havnetræf, Fyn	2. onsdage	Kl. 18.00. Info VT 441	

juice og måske en morgenbitter, for at modstå dagens strabadser. Kun for køretøjer fra før 1978, Max 50 personer, pr. person kr. 225.-

**Onsdag 19. Aftentur i det fynske.** Vi mødes mellem kl. 17.30 og 18.00 hos Jørgen Christensen Rolfvej 45, 5863 Ferritslev. Sluttes Industrivej 27, 5550 Langeskov. Info Flemming Larsen tlf. 2028 3470 eller Jørgen Christensen tlf. 2170 2899.

**Torsdag 27. Classic motor café.** kl. 18

**Torsdag 27. Harald-Nyborg løb 2013.** Startsted til aftentur: Køge. Info VT 443

**Lørdag 29. Aalsbo Motorstævne - 5560 Årup** Ved Aalsbogaard Lystfiskersøer, Store Landevej 1125, Fjelsted. Info Henning Larsen, tlf. 4072 6343

**Lørdag 29. Sydhavsrally.** Info 22 14 88 14. Indbydelse i VT 442 april.

## JULI

**Tirsdag 2. Havnetræf i Sønderjylland.** Kl. 19.00 mødes vi i Haderslev ved "Havnegrillen".

**Fredag 5. Musik & veteraner på Karensminde i Uldum.** fri entré.

**Lørdag 6. -søndag 7. Bornholm Rundt 2013**

**Lørdag 6. Uldum Gademusik Festival.** Info Flemming Sønderup, tlf. 75 67 85 58 / 28 15 67 85, e-mail: flemming@tuknet.dk

**Søndag 7. "Københavnier- En kongelig affære"** med start fra Nyhavn kl.09.00, invitation følger. Tilmelding: kim polte@hotmail.com

**Tirsdag 9. Aftentur fra Nærum.** Info Arne Castello, tlf. 2946 1224

**Tirsdag 9. Aftenture ved Storstrømmen.**

**Onsdag 10. Veteranbiltræf ved Lundeberg Lysbådehavn.** Info Jan Klarskov, tlf. 2987 6621. VT 441

**Onsdag 17. Aftentur i det fynske.** Vi mødes mellem kl. 17.30 og 18.00 hos Lene og Niels Larsen, Odensevej 20, 5672 Broby. Info Lene og Niels, tlf. 24 67 38 69

**Torsdag 18. -lørdag 20. "Årets DVK sommerkøretur går til Blekinge og Øland"** start kl. 10.00 i Kastrup.

Info VT 442. Tilmelding: kim polte@hotmail.com

**Tirsdag 23. Havnetræf i Sønderjylland.** Aabenraa ved "Under Sejlet". Kl. 19.00

**Torsdag 25. Harald-Nyborg løb 2013.** Startsted til aftentur: Hillerød. Info VT 443

**Torsdag 25. -lørdag 27. Ringkøbingløbet.**

**Lørdag 27. Biler der fulgtes med sporvognene.**

**Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm inviterer køretøjer registreret før april 1972. Tilmelding til spalsbo@gmail.com** Deltagelse fordrer tilmelding til Sporvejsmuseets pressesekretær og DVK-medlem Søren Palsbo. Han har emailadresse: spalsbo@gmail.com, postadresse Sprogøvej 5, 4.tv., 2000 Frederiksberg, og telefon 60 83 62 34.

## AUGUST

**Lørdag 3. Old Timer-turen 2013, Veteranlauget i Odder.** Info VT 442. Internet link

**Lørdag 3. Stevnsløbet 2013.** Info: Hans Peter Nielsen, tlf. 4014 8037 - aften 5657 8093. VT 443

**Lørdag 10. International Classic Cars & Bikes Meeting.** Saxkøbing. Internet link

**Lørdag 10. Munkebjergløbet. Kontakt Hans Geschwendtner tlf. 3253 8470. hans@geschwendtner.dk** Info VT 443

**Søndag 11. Munkebjerg Hill-Climb. Kontakt: Hans Geschwendtner telf. 3253 8470 - hans@geschwendtner.dk**

**Tirsdag 13. Aftentur fra Nærum.** Info Arne Castello, tlf. 2946 1224

**Tirsdag 13. Aftenture ved Storstrømmen.**

**Tirsdag 13. Havnetræf i Sønderjylland.** Kl.18.30 mødes vi i Sønderborg foran "Slottet".

**Onsdag 14. Veteranbiltræf ved Lundeberg Lysbådehavn.** Info Jan Klarskov, tlf. 2987 6621. VT 441



**Onsdag 21. Aftentur i det fynske.** Vi mødes mellem kl. 17.30 og 18.00. Info om mødested senere.

**Fredag 23. -søndag 25. Automania - Silkeborg Automobilfestival**

**Fredag 23. -søndag 25. Nordisk veterantræf for Rutebiler og Busser.** Havnepladsen i Skælskør.

**Torsdag 29. Classic motor café.** kl. 18

**Torsdag 29. Harald-Nyborg løb 2013.** Startsted til aftentur: Kastrup. Info VT 443

**Lørdag 31. Hestekræfter i Horsens.** Kontakt: Hans Geschwendtner 32538470 - hans@geschwendtner.dk

## SEPTEMBER

**Søndag 1. Fjordløbet omkring Roskilde fjord.** Der køres fra Gæstedgård i Ølstykke. Tilmelding [www.vbmc.dk](http://www.vbmc.dk).

**Søndag 1. "En sensommertur i det Sjællandske"** start kl. 09.00 Invitation følger Tilmelding: kim polte@hotmail.com

**Lørdag 7. Veteranlastbiltræf.** Jysk Automobilmuseum, Gjern. 10:00-16:00. Telf 21372582 [www.jyskautomobilmuseum.dk](http://www.jyskautomobilmuseum.dk)

**Søndag 8. Veterantræf på Thorsbro Vandværk, Allévej 29, 2635 Ishøj. Kl. 13**

**Tirsdag 10. Aftenture ved Storstrømmen.**

**Onsdag 11. Aftentur i det fynske.** Vi mødes mellem kl. 17.30 og 18.00. Info om mødested senere.

**Lørdag 14. Krudtværksfestival med Din Bilpartner.** Køretur kl. 10.00 fra Nærum til Frederiksværk

**Lørdag 14. Krudtværksfestival. Invitation i et senere VT.**

**Lørdag 14. Veteranbiltræf ved Lundeborg Lysbådehavn.** Info Jan Klarskov, tlf. 2987 6621. VT 441

## OKTOBER

**Søndag 27. Løvfaldsløb / afslutningsløb.** info Gert Nielsen 4970 9580

## UDLAND

### JULI

**Lørdag 27. Thulin-træffen i Landskrona** [www.thulintraffen.nu](http://www.thulintraffen.nu)

### AUGUST

**Torsdag 8. -søndag 11. Styrkeprøven,** løb for køretøjer fra før 1926, i Røros Norge

**Lørdag 24. -søndag 25. Skåne Rundt.** [www.mchksyd.com](http://www.mchksyd.com)

*- Han er enten ortodoks veteranentusiast eller en fuldstændig outsider !*





## Biler der fulgtes med sporvognene



Tekst: Søren Palsbo

Arvegodset fra Københavns Sporveje, der i begyndelsen af 1950'erne havde mere end 5.000 ansatte, omfatter blandt meget andet 2.004 glaspladeoptagelser, som i dag er konverteret til elektroniske billedfiler. De mange billeder omfatter blandt andet gadescenerier med sporvogne og busser, ansatte på sporvejenes værksteder, kontorer og remiser, forskellige uniformer, nye og ældre sporvogne, busser og trolleybusser, mekaniske anordninger og et udvalg af tjenestebiler.

Hosstående billede af den lille Morris 8 varebil (van) type Z er blandt de

sidstnævnte. Den lille Morris fulgtes ikke alene med sporvognene – den var *kollega* til sporvognene som tjenestebil hos sporvejene.

Billedet indgår i udstillingen på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, som også i 2013 arrangerer træf for biler samt tre og tohjulede motorkøretøjer, som fulgtes med sporvognene.

**Årets træf finder sted 27. juli (se aktivitetskalenderen).**

Glasplade-negativ nr. 1647 er dateret 3. juli 1951, hvilket stemmer fint overens med Morris'ens gule nummerplade af typen fra årene 1950-1958. Chauffø-

ren bærer bukser i ridebukse-facon lige som datidens buschauffører.

Det er langt fra sikkert, at sporvejenes lille varevogn, som blev produceret i årene 1940-1953 i 51.000 eksemplarer, overlever i dag. Erhvervskøretøjer har desværre ikke været genstand for samme historiske interesse som sports- eller luksusvogne. Men et indregistreret eksemplar af den lille Morris varevogn kan da beundres i sommerhalvåret i Gudhjem på Bornholm som blikfang for en lokal forretning. Den lille hverdagsluder har en 4 cylindret motor på 918 cc.



## AMAGER

**Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00.**

**Mødestedet er Dragør Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragør**

Juni d. 26. klubmøde

Juli d. 31. Ferielukket – intet klubmøde.

August d. 28. Klubmøde, hvor vi taler om fremtidige aktiviteter for mødestedet Amager.

Kaj Christensen, tlf. 40 53 94 01/32 53 94 01.

kajc@c.dk

## ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

**4. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Nygade 3, 4672 Klippinge**

Juni d. 25. Møde bliver med en kort rundtur, her på Stevn, selvfølgelig i "veteranen," og så afsluttes med "havehyggekomssammen".

Juli d. 23. Mødet i juli bliver, for dem som ikke er på ferie og alt efter vejret, måske en kort køretur, afslutning i haven med???

Kai Wredstrøm, tlf. 56 57 82 05  
angliakai@dukamail.dk

## MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

**3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby.**

Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

Juni d. 18. Den årlige aftentur fra Kværkeby.

Juli d. 16. Sommerferie - intet møde.  
August d. 20. Besøg af Ford Classic Club DK.

September d. 17. Virksomhedsbesøg. Mere info senere.

Oktober d. 15. Besøg af en af DVKs veteraner. Mere info senere.

November d. 19. Klubaften.

December d. 17. Julefrokost

Sekretær: Erik Madsen, Roskilde tlf. 46 32 38 25 / 40 63 31 25

madsen.roskilde@city.dk

www.emfoto43.dk

Preben Boisen, tlf. 40 35 15 85

gcb@webspeed.dk

## VESTSJÆLLAND - LØVE



**TIRSDAG i måneden kl. 19.00 klubmøde.**

**Alle TIRSDAGE åbent hus med kaffe på kanden.**

**Mødested Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.**

Følg med på hjemmesiden [www.dvk-loeve.dk](http://www.dvk-loeve.dk), hvor du finder de sidste nyheder fra Løve. Du kan få meget mere information via vores enorme mailliste. Er du ikke med på den, så send en mail til undertegnede.

Dirch Glad, tlf. 20 84 89 40

[dirchglad@gmail.com](mailto:dirchglad@gmail.com)

[www.dvk-loeve.dk](http://www.dvk-loeve.dk)

## KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM

**1. TORSDAG i måneden, kl. 19.00**

**3. TORSDAG cafeaften kl. 19.30.**

**Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum**

I juli og august serverer Henrik Froberg ingen mad.

Juni d. 11, onsdag. Aftentur, vi kører kl. 18.30

Juni d. 20. Cafeaften.

Juli d. 4. Dækspark på græsplænen.

Juli d. 9. onsdag. Aftentur, vi kører kl. 18.30

Juli d. 18. Cafeaften.

August d. 1. Klubaften

August d. 13. onsdag. Aftentur, vi kører kl. 18.30

[lottosen@hotmail.com](mailto:lottosen@hotmail.com)

## NORDSJÆLLAND MÅRUM

**2. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.**

Juni d. 13. Grill aften. Vi tænder op i grillen (bemærk) kl. 18.00 så medbring selv mad og salat og hvad du ellers bruger. Øl og vand kan købes.

Juli d. 11. Sparke dæk og almindelig hygge aften, så kom i gammel bil.

August d. 8. Sparke dæk og almindelig

hygge aften, så kom i gammel bil.

September d. 12. Køretur til en havneby i Nordsjælland.

Oktober d. 10. Motorcykel aften. Ove Larsen kommer og fortæller om Cross, race og et langt liv på motorcykel

November d. 14. Fly aften. Per Søndergaard-Andersen kommer og fortæller om sin tid med Catalina vandflyver.

November d. 25. Værkstedsaften. Problemløseraften indenfor tænding og el.  
December d. 12. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

Ib Rasmussen, tlf. 20 26 32 20

[rasmussen@sport.dk](mailto:rasmussen@sport.dk)

[www.dvk-maarum.dk](http://www.dvk-maarum.dk)

## SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

**3. ONSDAG i måneden fra kl. 19.10 Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje**

Maj-mødet bød på aftensol og gamle køretøjer, blandt andet vistnok de første tohjulede (vi har tidligere set en trehjuler). Poul Engelbrechtsen kom på sin Vespa Gran Sport med ny styrt-hjelm i samme farve; hjelmen er også en Vespa. Den røde 444 i baggrunden er Tommy Jørgensens.

Juni d. 19. satser vi igen på fint vejr og masser af gamle køretøjer på pladsen. velsmurte hilsner

Peter Bering

[pb@arkitektbering.dk](mailto:pb@arkitektbering.dk)







## FYN EGESKOV



Sidste TIRSDAG i måneden klubmøde kl. 19.00.

**2. TIRSDAG i vinterhalvåret, Cafe & biblioteksaften kl. 19.00**

**Mødestedets lokale er ved siden af Egeskovs Godskontor**

Følg vejen bag om Egeskov af Holme-gyden og drej ned af alléen til gods-kontoret.

Juni d. 25. kl.18.00. Vi tænder op i grillen, der kan købes pølser og brød, eller tag selv mad med til at grille.

Juli d. 30. Klubmøde, for jer der ikke er på sommerferie, arrangeres der en køretur.

August d.27. Klubmøde og bagage-rumsmarked Kl. 18.30

Venlig hilsen Anne Lise Gustafsson  
Tlf. 62 63 20 51 / 22 81 19 54  
annelise.gustafsson@veteranbilkklub.dk

www.dvk-egeskov.klubsider.dk

## VESTFYN - AARUP



**2. MANDAG i måneden kl. 19.00 Rørup Borgerhus i Grønnemose, Gelstedvej 10, 5560 Årup.**

Man finder det ved fra Gelstedvej at dreje ind ved Lærkeskolen og følge vejen forbi Regnbuen.

Juni d. 10. Filmaften ved Ole Andreasen.

Juli d. 8. Sommerferie - intet klubmøde.

Med venlig hilsen mødestedgruppen  
Bent Konradsen, tlf. 64 42 12 27 / 20 12 97 82

bent.konradsen@email.dk

## SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT



**2. TORSDAG i måneden kl. 19.00 Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.**

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.  
Juni d.13 Garagemøde hos Hans Hertel i Strib Vi mødes ved Strib Kirke kl.19.00

Juni d. 15. Årets Ø Tur. Se indbydelse i VT 443.

Juli d. 11. Vi kører en tur fra Mødestedet, alternativt et virksomhedsbesøg eller garagebesøg. Vi mødes kl. 19.00 på Ryesgaard, Ndr.Kobbelvej 27 7000 Fredericia.

John Andersen, tlf. 29 78 29 09  
ja-ryesgaard@c.dk

Ole Troen, tlf. 20 71 66 94  
troline@yahoo.dk  
www.dvk-lillebaelt.dk

## ØSTJYLLAND - RISTRUP



**1. TIRSDAG i måneden kl. 19.30 Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro.**

Juni d. 16. Søndag, Veteranløb fra Ristrup Gods og til Lyngsbækgaard Gods. Se indbydelse i VT 443.

Erik Nielsen, tlf. 86 92 39 43  
Jens Rasmussen, tlf. 24 84 00 13 / 86 17 80 02

chevrolet@rasmussen.mail.dk  
www.dvk-ristrup.dk

## NORDJYLLAND - STENUM



**3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev.**

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet.

Juni d. 8. Fra kl. 13.00. Juni-træf på gården.

Kræn Hjortlund, tlf. 30 33 73 70  
kraenh@hotmail.com  
www.dvknord.dk

## VESTJYLLAND - SPJALD

**3. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Højgård, Holstebrovej 17.**

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til Kristian Nørgård.

Husk Egeris træffene, tirsdag i ulige uger.

Henning Knudsen, tlf. 97 38 12 64  
hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 97 16 62 52  
nsunuser@gmail.com

## ØSTJYLLAND - ULDUM

**2. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Skolegade 25, 7171 Uldum.**

Til alle møder på Møllen kan købes kaffe, boller, øl og vand.

Juni d. 11. Kl. 19.00 Vi mødes på Møllen og kl. 19.00 afgår vi uden forsinkelse mod Horsens. Her skal vi besøge Toni Hansen og Per Brodersen, som i vinterens Monte Carlo Historique besatte en flot 19. plads. SE indbydelse BAGEST i Tidende.

Juli d. 5. Kl. 18.00 – 23.00 Musik og Veteraner på Karensdal, Fasanvej 15, 7171 Uldum. Gratis adgang, køretøjer mere end 35 år gamle og deres mennesker er mere end velkomne. Der sælges både noget at spise og drikke.



## KLUBAKTIVITETER

Kontakt er Søren Krogsgaard, 28 12 05 91. [www.karensdal.dk](http://www.karensdal.dk)  
Juli d. 6. Kl. 10.00 – 16.00 Gademusik Festival i Uldum med veteranbil-/motorcykeltræf. For hver ekvipage er der gratis indgang og frokost til to af ekvipagens mennesker. Tilmelding til Flemming Sønderup 28 15 67 85. [www.gademusik.dk](http://www.gademusik.dk)  
Juli: Sommerlukket.  
August d. 13. Kl. 19.00 Besøg på Hjortsvang Museum. Afgang fra Møllen. DVK-medlem Benno Kristensen er daglig leder på museet og vil i den forbindelse, byde os velkommen til at lave et open-by-night arrangement. Nærmere info i juli nummeret.  
Poul-Erik Jakobsen, tlf. 27 23 14 33 [jakobsen@skjerna.dk](mailto:jakobsen@skjerna.dk)  
Erik Hougaard, tlf. 40 34 00 49 [k.e.hougaard@mail.dk](mailto:k.e.hougaard@mail.dk)  
Jens Heldgaard, tlf. 30 56 22 99

### SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

#### Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00

**Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig**  
Juni, lørdag d. 15. Slå kryds i kalenderen! Den tredje weekend i juni afholder vi vores tur rundt om Ringkøbing Fjord. Mere detaljeret information til foråret, ellers: "Same procedure as every year".

Jørgen Jacobsen, tlf. 20 22 27 29 [yak@esenet.dk](mailto:yak@esenet.dk)

Ove H. Iversen, tlf. 23 95 07 21 [ove@iversen.mail.dk](mailto:ove@iversen.mail.dk)

Se mere på [www.dvk-sydvest.dk](http://www.dvk-sydvest.dk) for flere nyheder og evt. ændringer.

### SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

#### 2. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.

Juni d. 13. Klubaften  
Juli d. 11. Vi kører en tur ud i det blå, hvis vejret tillader det. Tag selv kaffe og kage med.

August d. 8. Grillen tændes kl. 19, medbring egne kød/pølser. Huset sørger for salat og brød. Tilmelding til Kjeld eller Erik senest tirsdag d. 6. august.

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20 23 44 91 [holm-nielsen@bbsyd.dk](mailto:holm-nielsen@bbsyd.dk)

Erik From, tlf. 29 66 98 47 / 74 62 53 61

[erik.kef@webspeed.dk](mailto:erik.kef@webspeed.dk)



### Mødested Uldum Mølle – den 11. juni 2013, kl. 19.00: Monte Carlo Historique

Toni Hansen og Per Brodersen fra Horsens, skabte en mindre sensation, da de i deres Audi 80 GLE fra 1979 besatte 19. pladsen i verdens største rally for historiske biler

**- Rally Monte-Carlo Historique  
– der foregik fra 25. jan. til 2. febr.i år.**

Vi er så heldige, at Toni og Per vil vise os deres rallybil + et par biler mere fra løbet, og de vil fortælle, og vise billeder om, hvordan man opbygger en klassisk rallybil, og derefter gennemfører løbet, med det meget flotte resultat – der startede 325 biler !

Vi mødes på Uldum Mølle kl. 19.00, og kører umiddelbart derefter ad mindre veje til Horsens, hvor vi besøger de garvede rallykørere til en hyggelig og interessant aften.

Der bliver mulighed for en forfriskning i forbindelse med foredraget og gennemgangen af rally-bilerne.

Evt. spørgsmål til Jens Heldgaard, 3056 2299, eller mail: [Heldgaard8700@gmail.com](mailto:Heldgaard8700@gmail.com)



## Berømt racer under hammeren

Af Gorm Albrechtsen

Millioner af euro ventes at komme i spil, når én af den internationale motorsports mest berømte racerbiler kommer på auktion i England til sommer under Goodwood Festival of Speed.

Det drejer sig om en sølvgrå Mercedes-Benz W196 med produktionsnummeret 6. Den ensædede racer blev skræddersyet til mesterkøreren Juan Manuel Fangio i 1954, hvor den senere femdobbelte mester kørte raceren til sejr for det tyske Formel-1 team ved at vinde i både Tyskland og Schweiz.

Bilen er så kendt og sjælden, at auktionsfirmaet Bonhams, der forestår auktionen, afslår at oplyse en forhåndsvurdering. Med den strømlinjede racer betrødte Formel-1 sporten nye teknolo-



Den senere femdobbelte verdensmester Juan Manuel Fangio kører i 1954 sin specialbyggede første Grand Prix Mercedes-racer til den første Formel-1 sejr. Nu kommer raceren på auktion.

giske veje. Ud over en 2,5 liters hældende motor for at minimere bilens højde var der kraftudtag til de ca. 290 heste fra midten af den 8-cylindrede

rækkemotor og premiere på tekniske løsninger som letvægts-rørchassis, brændstofindsprøjtning og uafhængig affjedring.

## Forgyldte millionær-biler



En klassisk amerikansk Duesenberg-darling fra 1935 fik hammerslag ved næsten 26 mio. kroner. Foto: RM Auctions

Af Gorm Albrechtsen

Trods økonomisk krise glødede guld- og platinkortene, da et udsøgt udvalg af kostbarheder på hjul kom under hammeren på Amelia Island, Florida i USA.

På én dag solgte auktionsfirmaet RM Auctions for i alt 153 millioner kroner, og så faldt der endda ikke hammerslag på en af auktionens stjerner, en sjælden, amerikansk Tucker 48.

Bilen med produktionsnummeret 3 af 51 kendte har tilhørt Star Wars filmmanden George Lucas, og selv om den ikke fik hammerslag, nåede den allige-

vel bud svarende til 8,5 mio. kroner, så måske finder den alligevel en ny ejer. Auktionens topscorer blev en billedskøn 1935 Duesenberg Model SJ Walker-LaGrande Convertible Coupe, et af tre kendte eksemplarer og den eneste med kompressormotor. Den sjældne amerikanerbil fik hammerslag ved et beløb svarende til 25,7 mio. kroner.



# Besøg af Ambulancelægen hos DVK-Lillebælt

Tekst og foto: Ole Troen

Torsdag d. 14.marts havde mødestedet DVK-Lillebælt besøg af en erfaren herre, idet vi havde overtalt ambulancelæge Mogens Zarling til at give os alle et grundigt indblik i førstehjælp og brug af hjertestarter.

Som sædvanligt var lokalerne fyldt til bristepunktet, og vi måtte til sidst hente stole frem fra mødestedslederens private gemakker, for at alle kunne få en siddeplads.

Her var der tale om et emne som havde den helt store interesse for alle, og det kan man tydeligt mærke på fremmødet.

Hr. Mogens Zarling er ikke hvem som helst, for vi kan oplyse at han er den person som er først fremme når der ringes 112. Ud over at være praktiserende læge, har Zarling i de sidste 20 år været

en fast del af **alarm 112 holdet** i trekantssområdet og på Vestfyn. Det giver en fantastisk stor erfaring netop på dette område, og hele instruktionen forløb med en vis professionel **Humor**, som er nødvendig for at bestride et sådan job.

Har en person fået hjertestop, så er det i de første 5 minutter at der kræves en indsats i form af hjertemassage og meget ofte brug af hjertestarter, så derfor roste han vort initiativ om anskaffelse af en hjertestarter.

Zarling oplyste at det desværre ikke altid var muligt at være fremme ved patienten indenfor 10 min selv om man ringer 112, så det at starte op omgående, kan medvirke til at patienten får den vigtige hjælp omgående og derved overlever.

Med en hjertestarter har vi de bedste muligheder for at hjælpe.

Det første man gør, er at undersøge om der er frie luftveje, samtidig ringer man 112, for så at undersøge om der er puls og vejtrækning.

Mange mennesker har et underligt forhold til at give hjertemassage, og vi fik besked om at glemme alt det man tid-



Alle burde anskaffe sig en hjertestarter, den reder liv fortæller Mogens Zarling



Så er elektroderne monteret på lægen

ligere havde lært: Det der med 2 finger fra øverste ribben og alle de andre ting som man tidligere havde fået fortalt. Glem det og gå i gang med begge dine hænder på brystet.

Er der tale om at hjertet flimrer så kan hjertestarteren bringe orden i de elektriske impulser, men er der tale om en blodprop i hjertet så er der kun en ting at gøre: **Hjertemassage**. Når man trykker hjertet sammen ved hjertemassage, så kan man skyde proppen et andet sted hen, og så kan man bruge hjertestarteren.

Med de 2 elektroder monteret på patientens bryst fortæller hjertestarteren højt og tydeligt hvad man skal gøre.



Alle deltager i at redde dukken

Mogens Zarling slår en tyk streg under, at en hjertestarter ikke støder, hvis hjertet slår. Derfor skal folk ikke tøve med at bruge de små maskiner, som efterhånden hænger flere og flere steder i det ganske land. Dagsprisen er at sammenligne med 2 mobiltelefoner.

Det blev en fantastisk, lærerig aften, som blev afsluttet med en frivillig indsamling blandt de fremmødte. I løbet af 5 minutter var der indsamlet et beløb svarende til en halv hjertestarter, så resten af beløbet vil vi forsøge at skaffe via udefrakommende sponsorer.



## Hjertestarteren hos DVK-Lillebælt er nu en realitet

*Tekst. Børge Dueholm, Hvidbjerg*

**DVK-Lillebælt har som det første mødested i DVK anskaffet sig en mobil hjertestarter for egne midler.**

Det hele startede i juni 2012, hvor flere medlemmer begyndte at tale om anskaffelse af en af de små mobile hjertestartere til vort mødested. Den kunne ud over at være fast på mødestedet, ligeledes medbringes på vore ugentlige møder på gl. havn hele sommeren, samt på vore forskellige køreture.

Som nyt medlem i DVK – Lillebælt skal jeg ikke undlade at oplyse om den store skare af dejlige mennesker, som kommer til vore møder. Vi har et stort fællesskab og et samvær som gør at vi passer på hinanden, da hovedparten jo er + 60.

Dette var grunden til at vi fremsendte en ansøgning til DVK, s bestyrelse i september 2012 om midler til køb af en hjertestarter til vort mødested.

Ansøgningen blev pænt modtaget, men efter en uge fik vi en mail fra den daværende ansvarlige for mødestederne Erik From: Bestyrelsen synes ikke at det var en god ide, uden nogen form for begrundelse.

Men det stopper ikke vor aktive klub: DVK-Lillebælt, så vi var alle enige om at fortsætte for at nå vort mål.

På vor Nytårskur hvor vi planlægger programmet for den kommende sæson, blev vi enige om at arrangere en aften, hvor vi fik en professionel til at demonstrere en hjertestarter, samt den tilhørende førstehjælp.

Vi fik overtalt Ambulancelæge Mogens Zarling til at påtage sig dette job, og vi havde en fantastisk lærerig aften i marts, hvor det lykkedes lægen at afmystificere hele forløbet om hjertemassage og brug af hjertestarteren.

Hjertestarteren fortæller højt og tydeligt hvad du skal gøre, og hvornår du må bruge den, så den kræver ikke nogen forudgående kendskab. Du kan stole 100 procent på den;

Som nyt medlem, var jeg også til min første Generalforsamling hos DVK i Nyborg, og fremprovokeret af spørgsmål fra salen kom det frem at en skarp fra bestyrelsen var kommet frem til at der eksisterede en hjertestarter i området omkring Sportsarenaen samt i Dr. Margrete Hallen ca. 3. km fra mødestedet, hvilket jeg kan bekræfte.

Det er sådan i dag, at alle firmaer med respekt for sig selv, har anskaffet sig en hjertestarter. De vil alle sammen passe på deres ansatte, og jeg kan oplyse at der forefindes en hjertestarter 500 meter fra vort mødested, men den er kun tilgængelig i åbningstiden som er: 7.00 – 16.00. Som bekendt afholder vi vore møder om aftenen, så det kan vi ikke bruge til noget.

Som sidste punkt på generalforsamlingen kom det frem, at bestyrelsen påtænker at bruge 300.000,00 kr. på en film om DKV manden - Skaft Ras-mussen.

Det kalder jeg Prioritering.

På vegne af DVK-Lillebælt glæder det os alle, at vi nu har gjort det ypperste for at passe på hinanden her på vort velfungerende mødested.

## Tornerose-Jaguar

Træt og en smule medtaget var den efter mere end 30 års ophold i en mørk garage. Men en af de få overlevende Jaguar Type E sportsvogne af den mest eftertragtede 1961-model fik først hammerslag i England efter en hidsig kamp mellem adskillige entusiaster.

Den gamle, urestaurerede, men stort set komplette, sportsvogn løb op i et beløb svarende til 963.000 kr. Det var mere end tre gange så meget som forhåndsvurderingen hos auktionsfirmaet Bonhams - og næsten tre gange så meget som den nye, stolte ejer afgav som sit første bud.

Den gamle Jaguar er blandt de ældste overlevende eksemplarer af den 3,8 liters såkaldte "Flat Floor", og skal nu gennem en langvarig restaurering. Den nye ejer, der er specialist på området, forudsiger at den gamle Jaguar, trods sin lange Tornerose-søvn, bliver som



*Her dukker Tornerose-Jaguaren frem efter mere end 30 år i den mørke garage.  
Foto: Bonhams.*



# Noget om snakken - der var biler på Bakken



Selvfølgelig var Pjerrot også med – her hygger han sig i selskab med en Auburn fra 1931 og en Tatra fra 1950

Tekst: Peter Clausen, FDM

Foto: Peter Clausen & Per Lumholtz

**Det er bestemt ikke hver dag, man får mulighed for at køre bil på Dyrehavsbakken. Men et halvt hundrede veteraner og deres ejere fik chancen for en enestående oplevelse, da FDM i samarbejde med Dansk Veteranbil Klub holdt temadag i forlystelsesparken nord for København lørdag den 4. maj.**



Dagens hovedattraktion var nemlig en storstilet parade af klassiske biler, som bilistorganisationen og Dansk Veteranbil Klub havde arrangeret i fællesskab. Over 50 biler fra 1930'erne til 1970'erne kørte i kortege fra DVK's hovedkvarter på Sommer's Automobile Museum i Nærum til Bakken, hvor de helt ekstraordinært havde de fået lov til at køre ind på selve området.

Her vakte de mange smukke biler jubel i det fine forsommer-vejr, der havde lokket rigtig mange glade mennesker ud på Bakken – med sine 430 år verdens ældste eksisterende forlystelsespark og dermed en oplagt ramme til en veteran-parade. Der blev peget ivrigt, og bil-snakken gik lystigt, da kortegen gled gennem folkehavet.

Bagefter blev en række af kortegens mest spændende biler linet op foran Bakkens hovedscene. Her var de et stort tilløbsstykke, og mange af Bakkens gæster benyttede chancen for at få en god bilsnak med FDM's og DVK's repræsentanter.



Bent Friis og Pjerrot, det er Pjerrot til venstre.



Pjerrot flot kørende i Aksel og Vibekes Mercedes-Benz.



Hunde kan da også køre Morgan



Kortegen vakte opsigt på ruten fra Nærum til Bakken. Her er vi på Skodsborg Strandvej



Over 50 flotte veteraner blev lukket ind på Dyrehavsbakken den 4. maj, og de vakte jubel i det smukke vejr

# 911

## fylder 50 år

**Der er bilproducenter, som mere eller mindre konsekvent bruger enten cifferkombinationer eller bogstavforkortelser som modelbetegnelser for deres produkter. Disse producenter har typisk en klar målsætning om, at mærket i befolkningen skal opfattes som større end den enkelte model.**

*Af Morten Alstrup*

Tag et eksempel: 203 siger altså ikke nær så meget som Peugeot, selv om den franske efterkrigsbil var en meget flot og stilig kreation.

Men der er også bilmodeller, hvor cifferkombinationen siger det hele. 911 eksempelvis. Man skal ikke være ret meget bil- eller klassikerinteressert for at vide, at der her er tale om en Porsche. Det er der naturligvis flere årsager til. Dels var modellen med sin hækmotorkonstruktion speciel og succesfuld. Dels er modellen så sejlivet, at den har givet Porsche alvorlige udfordringer med at videreudvikle og forny mærket. 928 blev således aldrig den efterfølgermodel, man havde troet, da den blev lanceret 12-14 år efter introduktionen af 911-modellen. Den gamle hækmotorbil fortsatte med at sælge –

og fortsætter med at gøre det. For selv om der i dag er flere forskelle end ligheder mellem den luftkølede 911'er fra 1963 og den seneste vandkølede udgave, som bærer den interne typebetegnelse 991, så fornægter slægtskabet sig ikke.

Stærkt medvirkende hertil er naturligvis motorsporten, der i den grad har haft en stor indflydelse på mærkets og ikke mindst modellens DNA. Porsche 911 har alle dage været forbundet med motorsport.

Herhjemme skulle der dog gå nogle år efter introduktionen på Frankfurt-udstillingen i efteråret 1963, førend man fik et eksemplar at se. Porsche er – og var – dyrere end andre biler, men i 1967 gik der hul på bylden. Først med de to svenskere Anders Josephsson og Kaj Bornebusch og siden også med den næsten danske tysker – flensborgeren Hans Christian Jürgensen.

Men der kom også en Porsche 911 på danske hænder. Ved Copenhagen Cup på Roskilde Ring startede Sven Engstrøm med sit hvide eksemplar, hvor han kørte en tredjeplads hjem i feltet for gruppe 5-biler over 1300 cm<sup>3</sup>. De fleste vil nok betegne en Porsche 911 som en sportsvogn, men i sidste halvdel af tresserne blev den indplaceret sammen med andre standardvogne i den daværende gruppe 5, hvor der var mulighed for at modificere på bilerne. Det pågældende Copenhagen Cup blev således vundet af Aage Buch-Larsen i en Lotus Cortina foran Tom Belsøes Volvo Amazon!

Kombinationen af Sven Engstrøm og den hvide Porsche – som snart blev udstyret med de efterhånden legendariske reklamer for Smash-sodavanden – blev til Danmarks hurtigste kombination. I seks af de syv mesterskabstællende løb, der i 1968 blev kørt på



*I slutningen af 60'erne kunne Aage Buch-Larsen i sin Lotus Cortina, Gunnar Henriksen i sin BMW 2002 eller Tom Belsø i sin Ford Escort TwinCam ofte opleve synet af bagenden på Sven Engstrøms Porsche 911, der var den første danskejede bil på de danske baner.*



Jyllands-Ringen, Ring Djursland og Roskilde Ring, var Engstrøm og Porschen bedst. Eller bedste dansker. For der var jo også de førnævnte udlændinge, som blandede sig i dysten. Endnu et Danmarksmesterskab sikrede Sven

Engstrøm sig selv og det tyske mærke i 1969, hvor den senere müsliproducerende Tom Belsø var nærmeste konkurrent i en Ford Escort TC, der nøgtern set var mere modificeret end pointstrøms Porsche.

Rækken af Danmarksmesterskaber til Sven Engstrøm – eller 911-modellen om man vil – stoppede dog brat herefter.

Årsagen var en international omlægning af de grupper, som gadebiler blev



*Flere af de første Porsche 911'ere på dansk grund blev kørt af udlændinge. Men det var dyre biler, og norske Kjell Gudim forsynede derfor sin indregistrerede model med hestedækken under løbene på Korskrobanen i 1968.*



*Sven Engstrøm var i sit hvide eksemplar i mange år Danmarks eneste Porsche 911-kører. Her ses han (60) for enden af Jyllands-Ringens langside i duel med Anders Josephson ved Ford Grand Prix II, mens Hans-Christian Jürgensen i andet geled afventer situationen.*



*Nyligt afdøde Kaj Bornebusch var en hyppig gæst på de danske baner med sin grønne Porsche 911. Og han gav ikke op, selv om dækket og det meste af fælgen havde forladt bilen som her på Jyllands-Ringen i 1967.*

indregistreret i hos det internationale bilsportsforbund. Deciderede standardvogne blev indplaceret i gruppe 1 og 2 (groft sagt bestod forskellen imellem dem i modifikations- og tuningsgraden), mens sportsvogne kom i gruppe 3 og 4 (med samme skelnen). Forskellen mellem, om en bil var standardvogn eller sportsvogn, hang sammen med såvel produktionstal som interne dimensioner. 911'eren blev faktisk produceret i forholdsmæssige store mængder, og det var i stedet de interne dimensioner, der gjorde, at modellen ved omlægningen blev placeret som en gruppe 3- og 4-bil.

Set med danske øjne var problemet blot, at der kun blev udskrevet Danmarksmesterskaber for gruppe 1 og 2. Såvel på banerne som ved rallyerne. Så i første halvdel af 70'erne oplevede man stort set ikke Porscher ved danske motorsportsarrangementer.

I midten af 70'erne blev der dog blødt lidt op på dette. Selv en gruppe 2 for tunede standardvogne viste sig at være for dyr efter danske forhold og havde det svært. I stedet blev der ved baneløbene udskrevet klasser for tunede standard- og GT-vogne – som nogle gange kørte sammen med Special Saloon Car-klassen, der i 1974 blev lanceret med et reglement, hvor alt var tilladt på nær doping (fordi kanylesport endnu ikke var blevet opfundet).

Så dukkede Porscherne op igen. Preben Kristoffersen var en af de første med en Porsche 911 RS, som siden blev erstattet af den heftigere Porsche 911 RSR, hvor anderumpen var blevet erstattet af det kagebord, som siden er blevet synonym med Porscher fra den sidste halvdel af 70'erne. Specielt de ombyggede.

I 1976 blev der udskrevet et fælles Danmarksmesterskab for såvel gruppe 2- som gruppe 4-biler. Nej, faktisk to, for der var både et for bilerne under 1600 cm<sup>3</sup> og et for dem over. Det for dem over blev vundet af Preben Kristoffersen, som året efter tog DM-guldet med endnu en Porsche – men i en ny klasse. Gruppe 5 var blevet indført, og det var faktisk en klasse, der levede bilbyggerne langt videre rammer end gruppe 2 og 4, hvor bilerne stadig skulle være forsynet med standardchassiserne. Gruppe 5 var nemlig en decideret silhuetklasse, hvor man kunne starte med



Preben Kristoffersen var i 1976 og 1977 i front for Porsche-mærkets comeback i dansk bilsport. Her ses han foran mærkefællen Jens Winther ved en DM-afdeling på Ring Knutstorp.

en racerbil, hvis ydre havde bestemte fællestræk med gademodellen (døre, frontklap, front- og bagrude), men hvis indre kunne bestå af en rørramme. Herhjemme var det faktisk kun Preben Kristoffersen, som startede med en vaskeægte gruppe 5-racer (i form af en BMW 320 E21), men årene med gruppe 5-mesterskaber udløste stadig Danmarksmesterskaber til Porsche-kørere – i 1978 og 1979 til Jørgen Poulsen bag rattet af en Porsche 911 RSR, der havde overtaget en del kosmetik fra de officielle 935-modeller. Og så var der de eksemplarer, der ved aktiv brug blev kraftigt modificeret af sig selv. Som de Porsche 911'ere, som Steen Kræmer Hansen og Bent Sørensen i henholdsvis 1977 og 1978 vandt de danske jordbanemesterskaber med!

I disse år blev der i motorsport også anvendt mere originale Porsche 911'ere på dansk grund. Ægteparret Egon og Anette Svanholt deltog faktisk i flere rallyer med en Porsche 911 RS, mens en tilsvarende model blev indsat i det serienære gruppe 1-trim af Flemming Hjersted i de langdistanceløb, som blev kørt på Ring Djursland.



911-modellen fandt i sidste halvdel af 70'erne også vej til de danske jordbaner, hvor de ... efter løbene ... fremstod lettere modificerede.

Uanset hvad, så markerede 60'erne og 70'erne de første tiår på dansk grund for en Porsche-model, som siden er blevet et ikon. Både i udlandet og herhjemme. Såvel i historisk som i nutidig motorsport. Hvor Stig Andersen i 2000 vandt et DASU-mesterskab for histori-

ske GT-biler. Og hvor Claus Christensen ti år senere vandt Special Saloon Car-klassen med en moderne 911 GT3 Cup-racer. Så om 30 år vil der også kunne skrives i de senere udgaver af modellen i Veteran Tidende!



# HISTORIEN BAG BØGERNE

## DEL 1 - FORMEL

Tekst: Carsten Frimodt



*Historiens vingesus da jeg sidder i samme sæde som også Tom Kristensen har varmet 20 år tidligere i denne Van Diemen RF84 F2000, her fanget på højen af Knutstorp under indbremsningen i 2005. Bemærk den slikkede aerodynamik og førerens fremskredne placering a la datidens F1 biler (Casper)*

Efter at have fået udgivet to bøger er jeg blevet spurgt om min baggrund og bevæggrund for at skrive om de gamle køreere. En brændende interesse for racing og formelbiler med indsamling af data gennem fem årtier er min basis. Som mekaniker og maskiningeniør har jeg fået en bred teknisk indsigt i teknikken og gennem min racerlicens og aktiviteter på banerne gennem mere end tre årtier følte jeg mig klædt på til at kaste mig ud i skriveriet.

### Tilskuere

Barndommens interesse for racerbiler slog for alvor igennem da jeg første gang satte fod på legendariske Roskilde Ring i 1966, efter at jeg fra 10 års alderen havde fulgt reportagerne fra samme Ring. Fra dagspressen dukkede dengang navne som Legarth, Ellekær og Conradsen (De Tre Racermusketterer) op, som dem der kunne give udlandet smæk i grusgraven i domkirkebyen. Her var liv og glade dage nede i gryden – tilsat en masse ingredienser. I stan-

dardvognsklasserne var der altid et utal af svenskere til at give danskerne modstand i de buleglade spande. Racersport og formelklasserne trak køreere fra udlandet til, så de fleste "lokale" kun så baghjul til de store internationale stævner. Danmarks første guldaldertid var startet med åbningen af Ringen i 1955 og fortsatte til lukningen i 1968. Jeg nåede at opleve de sidste tre sæsoner på tæt hold sammen med de andre 25.000 tilskuere, der ofte fandt vej til det gnet langs banen. Her oplevede jeg



*Stilhed før storm på Ring Knutstorp til Svensk Sports-car Meeting, hvor jeg holder godt fast i min let modificerede Triumph TR3A fra 1959. Bemærk det lille Brooklands Screen vindspejl der erstattede den store forrude i 1984 (Lunau)*



*Det åbne cockpit i min Triumph TR3A fra 1959 viser undertegnede i datidens todeltede brandsikre køredragt med balaclava og et-lags handske; mens H-selen er spændt og jeg indtager min "elbow grab" position i 1986 (Marianne)*

det næste kuld af skandinaviske talenter, der kunne matche de internationale stjerner der ofte kom langvejs fra. Ole Vejlund og Jan Heggov var nu sammen med den sidste musketer Jørgen Ellekær udset til opgaven at forsvare nationens ære, når navne som Picko Troberg, Reine Wisell og unge Ronnie Peterson gæstede banen. Det var skandinavisk racerelite.

Standardvognene havde sit eget store publikum, for når "Bælle", "Bukken" og "Smukke Svend" (Belsø, Buch Larsen og Engstrøm var de borgerlige navne) gik til den nede i arenaen med deres fandenivoldske nærkampe i den store buleklasse var der dømt medrivende underholdning. Kunne en voldsom Volvo tryne en letbenet Cortina Lotus eller kunne en lille Escort give den germanske overmagt Porsche 911 baghjul? Ofte Davids kamp mod Goliat. I den lille standardvognsklasse var det lige så spændende at se Mascot Cooper kæmpe med Abarth Corsa og Frazer Imps. De fyldte blot ikke så meget i billedet som de store buldebasser. For mig var det alligevel de renlivede og smukke formelbiler med deres utrolige fartresurser, der tog det sidste stik (eller åndedrag). For her var lige så meget drama når de fritliggende hjuls kamp blev udkæmpet med millimeter præcision. Dette blev min store fascination resten af livet. Formelracere var for mig de ultimative instrumenter.

### Kørerdebut

Formel Ford klassen som Jac Nellemann havde introduceret på Ringen i 1968, fik mig som 18-årig til at overveje selv at deltage i denne klasse. Men lukningen af banen samme år, studier og absolut manglende økonomi skubbede min debut på racerbane til 1977, hvor MG-klubben havde inviteret sportsvognene til et weekend stævne på Legarths gamle bane Ring Djursland. Dette blev en afgørende forskel. Selvom min street legal Triumph TR5 ikke var det bedste valg med sin høje vægt og bløde upræcise undervogn, så nød den banens barske udfordringer, hvor hullet ned i skoven på fuld skrue altid fik en til holde vejret og (måske) overveje om dette virkelig var vejen frem. Men inde i ryttergården længtes man hurtigt ud igen. En enkelt lille me-



Den første ægte racer vises her frem på Ring Knutstorp af far & søn midt i den gamle pit. En Mallock U2 mrk. 21 clubracer fra 1980 er lige overtaget fra svensk kører i juli 1988. En asymmetrisk ensædet racer med Ford Kent motor på 135 HK og slicks fra F3 udgør en bombe på 460 kg. (Marianne)



En Mallock U2 mrk. 21 clubracer fra 1980 er min første ægte racer, som her vises frem på Ring Knutstorp i 1989. Den asymmetriske racersport udgør med en Ford Kent motor på 135 HK og slicks fra F3 en latent bombe på 460 kg. Her spænder Marianne mig fast i dyret inden sandhedens time (Casper)



Legendariske Silverstone pit hvor Mallock fabrikken stiller to af de nyeste mrk. 28 modeller til vor rådighed i oktober 1990. Her ruller jeg ind i nr. 49 efter en forrygende "breathhtaking" tur i den 16 ventilerede maskine på det der dengang var den hurtigste F1 bane i VM serien (Sømanden)



Lånte fjer på den oprindelige Sturup i Otto Reedtz-Thotts Lola T492 S2000 fra 1978, hvor min uundværlige mekaniker Hans Jørgen checker bilen inden udkørsel i juni 1993. Bag os holder vor gamle Mallock klar til kamp, nu malet i svenskerfarver (Marianne)



En af de første danskbyggede Formel Ford er Corami FF74, som holder klar i Knutstorps nye pit til sin anden tur i juli 1997. Da debuten året før endte sideløns i muren efter "Tændstiften" var der spændt stemning i lejren mens sønnike skærmer for solen. Den oprindelige var også sponsoreret af SKF (Marianne)



dalje gjorde måske forskellen. Anyway - året efter var jeg tilbage igen på samme bane men nu i en strammere TR3A, som var til at styre trods sine åbenbare mangler og gennem et årti hive adskillige pokaler hjem fra "hinsidan", da jeg nu deltog aktivt i den svenske SSM serie.

Et skift til en rigtig racer blev via en Mallock U2 mrk. 21 i 1988. Det blev en øjenåbner af de store, da den med sin præcise styring kørte som en rigtig racerbil. Vi fik stabled et skandinavisk mesterskab på benene og med en topplacering blev tre af os inviteret af Mallock fabrikken til en "køretur" på legendariske Silverstone. En uforglemmelig oplevelse hvor jeg kortvarigt fik lejlighed til at gnubbe skuldre med selveste Stirling Moss – alle jævnaldrende drenges helt.

Nogle år senere blev en danskbygget FF-racer sat til salg som et absolut restaureringsobjekt uden motor og gearkasse – men ex-Tom Belsø. Det var nu bar løgn! Men for 3.000 kr. kunne vi slæbe liget med os.

Som tilbudt, så gjort og en Corami FF1600 1974 kom tilbage på racerbanerne igen i 1996. Den ultra kortakslede racer var nu en stor mundfuld at køre på hurtige baner – men sikkert ikke på Jyllandsringen som den næsten var skabt til.

Døren til himlen blev åbnet med anskaffelsen af fuldblodet Brabham BT21B – en F3 "high screamer" fra 1968, som Frank Williams holdt kørende for Tetsu Ikuzawa, der var den første professionelle japanske racerkører med succes i Europa. Denne meget spændende men ultra hysteriske formelbil – trak kun mellem 7.000 – 10.000 o/m – var forsynet med 10" + 12" brede Dunlop racingdæk, der gjorde at den stod fast overalt. Den blev afløst af den kileformede Brabham BT38 F3 med vinger og slicks som Ulf Svensson havde kørt overalt i Europa og med en top ti placering i 1972.

Denne fuldblods Brabham BT21B F3 fra 1968 ser ikke ud af meget uden sine klæder, som Hans Jørgen (tv.) og undertegnede har afmonteret for at lave "shake-down test" på HJs private testbane på Amager i juni 1998. En formelracer er primært en bunke finurlige rør, en motor og dæk i over størrelser foruden en tynd glasfiberskal til i alt 420 kg (Casper)



Her er Frank Williams Brabham BT21B klædt på igen og bragt til Knutstorp for at prøve om asfalten kunne bære efter 30 års pause. Mere vigtigt måske var det om jeg kunne tøjle sådan en raket. Her er vort lille team samlet i teltet med fra h. den drivende kraft mekaniker Hans Jørgen, undertegnede og Casper på hjul i 1998 (Marianne)



Mestermøde med fra v. Ole Vejlund, undertegnede og Hans Jørgen Bach Nielsen rundt om den forhenværende Frank Williams Brabham BT21B på Knutstorp i 2000. Det var et glædeligt gensyn for os alle. Ole fordi han havde gode minder fra søsterbilen BT21 fra 1967, som han tævede svenskerne med. Jeg kunne ikke helt sige det samme (Casper)

Den fik sit comeback præcis 30 år senere på Knutstorp og med Ulf og Berit Svensson som gæster. Også en F2 udgave af samme slags blev erhvervet som objekt, da sådan en krabat var i høj danskerkurs idet Tom Belsø sad i søstermodellen i 1972. Efter de vilde racere der kun kunne ånde via oktan 102, kom turen til Van Diemen F2000 fra 1984. Den bil som Jesper Villumsen vandt et par DM i og som han lod en ung krølhåret knægt ved navn Tom Kristensen debutere i, fik jeg også lov at opleve i et par sæsoner. I dag er jeg trappet ned og ruller lejlighedsvis stille rundt i en fin lille (og helt udramatisk) Van Diemen FF1600 fra 1980. Naturligvis stadig en formelbil.

### Skriverier

Fra de første artikler i TR-klubbladet i slutningen af 1970'erne og nedfældning af interessante racerbilers danske historier, indså jeg at der stadig fandtes mange formelbiler i landet som nu bare stod urørte hen. Det førte til oprettelsen af Formelregisteret (som fortsat lever i

*En mere moderne Brabham BT38C med kileform, vinger og på slicks driftes rundt på Knutstorp i 2006. På vej ud af hårnålen for enden af langsiden løfter næsen sig lidt i denne fantastiske ex-Ulf Svensson racer, som jeg med mine 184 cm er alt for stor til (Gustafsson)*



Her holder den nymalede Brabham klar til race med sine friske Dunlop Racing i 10" & 12" brede, mens den markante lodrette Weber karburator med et let filter troner bag mit hoved. Forrest på næsen den japanske kørers oprindelige logo – en fiskehejre. Bagved holder min gamle danske Corami FF i 2001 (Marianne)





*Denne Van Diemen RF84 F2000 er den nyeste og absolut mindste formelbil, jeg har kunnet klemme mig ned i, og stadig kunnet bevæge mig i - 2005! Bemærk fravær af eksterne støddæmpere og fjedre på denne model som Jesper Villumsen kørte i vrede og til DM i 1984-85 (Casper)*



HMS regi) i begyndelsen af 1990'erne. Gennem drengsårene havde jeg indsamlet dokumentation i form af magasiner med reportager, resultatlister og fotos i kassevis, så jeg havde næsten ni hyldemeter arkiveret. Da jeg på denne tid kørte historiske formelbiler fik jeg stor respons fra mange tilskuere, foruden at møde nogle af de gamle køreere som jo havde endnu flere anekdoter at berette. Dette blev startskuddet til at få fældet nogle af de mange spændende historier ned. Først senere kom ideen med at få en bog udgivet. En begivenhed der satte lidt skub i projektet, var mindedagen for Roskilde Ring 25 år efter lukningen. Her mødte jeg "Cognac" Conradsen kort før han døde og også den lune Jørgen Ellekær. Mødet med mit gamle idol Ole Vejlund på Knutstorp, hvor han prøvesad min Frank Williams Brabham førte til endnu flere beretninger fra tiden på Ringen, da Ole i 1967 også kørte en Brabham fra samme mand. Dette blev signalet til at fattede tastaturet og komme derudaf. Nu skulle historierne fældes ned – inden de forsvandt.

*Tilbage til rødderne – og her tænker jeg ikke udelukkende på kollegerne men på Formel Ford 1600 klassen hvor min Van Diemen RF80 FF passer fint. En rigtig lille køremaskine helt uden nykker eller hovedpine. Bemærk mottoet over mig på Knutstorp i 2011(Casper)*



*Her i kurven over bækken på Knutstorp opfører min Van Diemen RF80 FF sig eksemplarisk på sine smalle sutter som gør det let at drifte i de hurtige bløde kurver i 2012. Som det tydeligt ses ved den forlængede styrtøjle er formelbiler mest velegnede for førere under 175 cm (Johansson)*

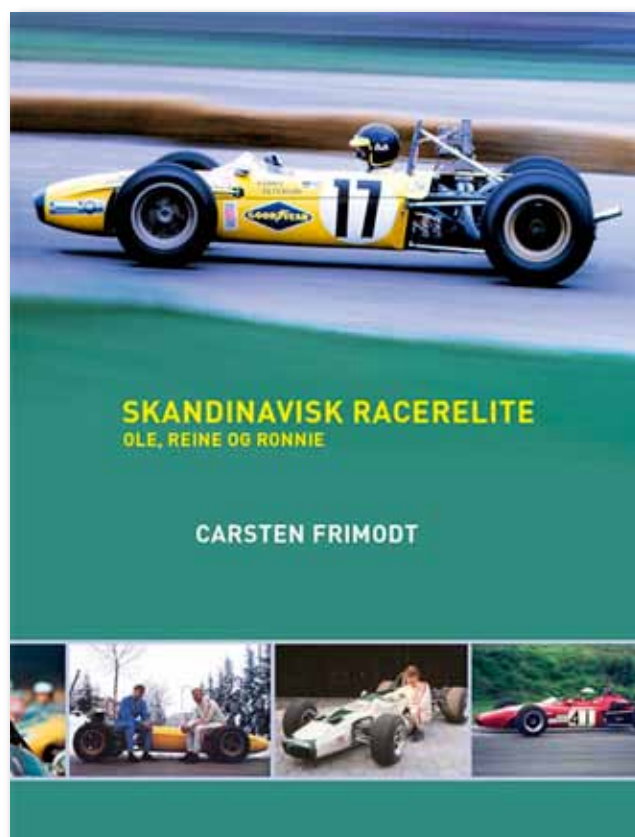
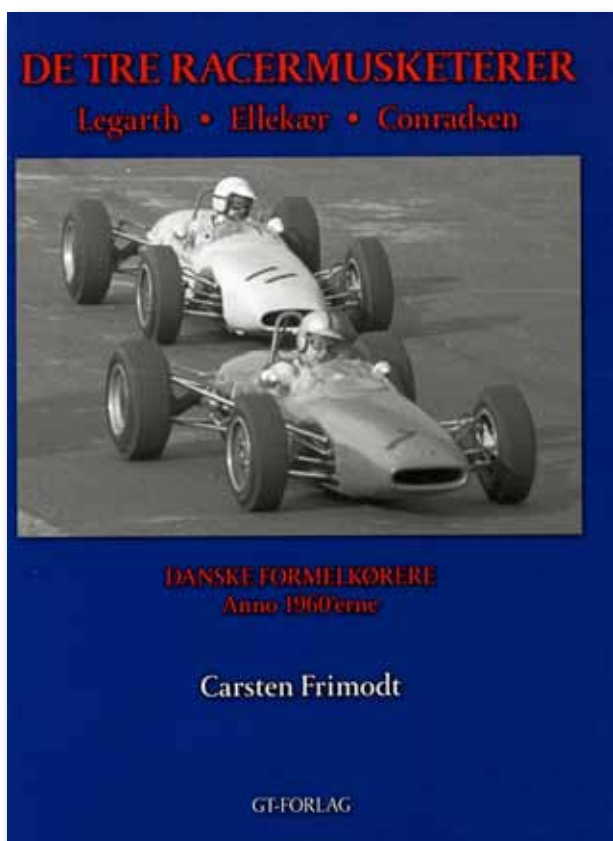




Den oprindelige ide var at beskrive 10 racerkørere som havde skilt sig ud fra mængden og som havde fascineret mig som ungt menneske. Det skulle være en liv og levned biografi (fra vugge til grav beskrivelse), men snart gik det op for mig at dette projekt let kunne blive på over 1000 sider. Derfor opstod ideen med en tredobbelt biografi. Det gjaldt bare om at finde tre, som kørte samtidigt og binde dem sammen i historien, så deres indbyrdes relationer kom frem. Både indenfor og udenfor racerbanerne. Det viste sig hurtigt, at der var masser af stof, da kørerne dengang var klart mere sociale og omgik hinanden jævnlige. De var nok konkurrenter men måske endnu mere venner. Da først kilderne var blevet lokaliseret og opmuntret til at fortælle om de gode gamle dage, væltede historierne frem. Mange helt fremmede mennesker berettede frimodigt om tiden dengang. Den fortrolighed og interesse for projektet var nærmest livgivende for mig og resultatet af bøgerne ”De Tre Racermusketerer” og ”Skandinavisk Racere-lite”. Uden alle disse menneskers hjælp var der aldrig kommet en god bog for dagen. Tak for al den hjælp og opbakning.



*Racing byder sjældent på meget luksus som vor trange indkvartering i trailer med Van Die-men RF80 FF klart viser i 2012, men så er man da i tørvejrs så længe. Lampen på Hewland gearkassen er ikke et bremselys men en fugtig-føre-lygte (Casper)*





# min AUSTIN HEALEY SPRITE Mk2 1962

Tekst og fotos (de fleste): Jørgen Lind

**Bilen, der fremkalder smil - både når man ser den, og når man kører i den.**

Geoffrey Healey, chef-produktionsingeniør og ældste søn af Donald M. Healey fra Donald Healey Motor Company Limited i Warwick konstruerede hen i 1950'erne en lille, enkel og billig sportsvogn. Bilen var opbygget uden chassisramme, men med en solid undervognsplatform med kassevanger i siderne, en kraftig, lukket kardantunnel og kasseformede tvær-traverser for og bag. Bagskærmene, bagagerumsbunden og torpedoen danner faktisk tilsammen et selvbærende karrosseri. Inder-forskærmene er med til at afstivede et par vanger, der bærer forhjulsophængene, mens indstukne kvartelipse-bladfjedre bærer den stive bagaksel. Det blev den første masseproducerede britiske sportsvogn, der fik denne enhedskombination af chassis og karrosseri.

BMC - British Motor Corporation - var en sammenslutning af Austin og Morris, og som bl.a. også omfattede MG og de gamle mærker Wolseley og Riley. BMC byggede i forvejen en Healey-konstrueret sportsvogn på Austin fabrikken i Longbridge under navnet Austin Healey 100, og nykonstruktionen skulle også bære Austin Healey-navnet.



Announce fra "Fart & Form", marts 1962 - samtidig med at min Sprite netop var bygget færdig i Abingdon.

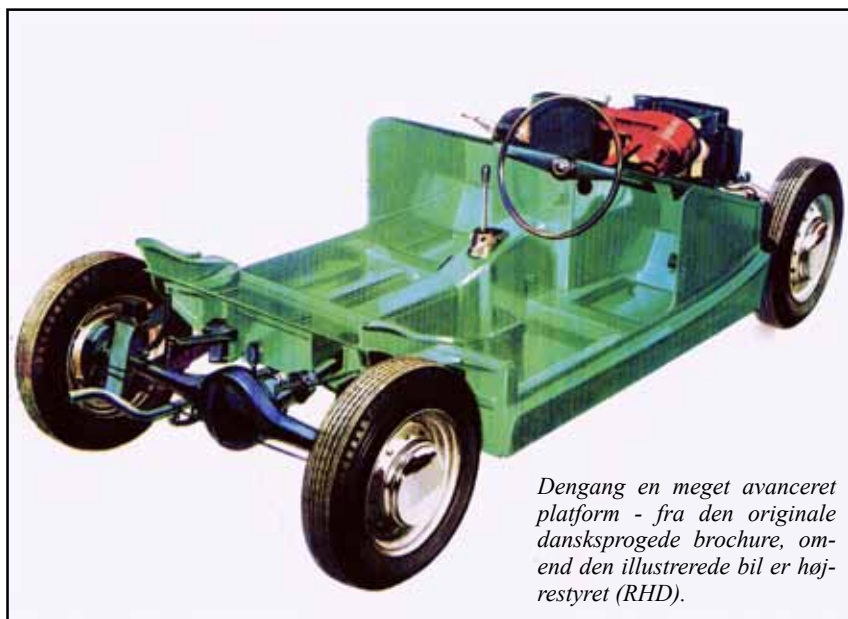
Karrosseriet blev presset og svejset op på Swindon-fabrikken på den platform, der kom fra John Thompsons Motor Pressings i Wolverhampton. Derefter blev det sendt til maling i Cowley-fabrikken, og så kørt videre til MG Car Co. fabrikken i Abingdon. En let modificeret A 35-motor kom dertil fra Morris Engines fabrikken i Coventry - og sammen med alle de mange andre dele, som kendes fra Austin A 35 og A 40, Morris Minor m.fl., der blev fragtet til Abingdon fra alle de andre BMC-fabrikker og diverse underleverandø-

rer - ja, så blev det skruet sammen dér til Austin Healey SPRITE Mk1.

Den første Austin Healey SPRITE løb af produktionslinien på MG fabrikken allerede i marts 1958, men bilen blev først officielt præsenteret den 20. maj samme år. Den lille sportsvogn fik hurtigt kælenavnet FROGEYE/BUGEYE/FRØØJE på grund af forlygterne, der af sparehensyn var "lagt" ovenpå motorhjelm og gav ligheden med en frø...

Allerede 3 år senere var man klar med en revideret og opdateret SPRITE Mk2-udgave. Den nye model var stort set mage til en Mk1, men havde et andet udseende med en "almindelig" forende med traditionel motorhjelms forlygterne indbyggede i skærmens hjørner, designet af Healey, og en "almindelig" bagende med brugervenlig bagageklap og store indbyggede baglygter, designet af MG.

Premieren på SPRITE Mk2 fandt sted den 21. maj 1961, og bare én måned senere, den 20. juni 1961, præsenteredes en næsten identisk bil som en MG med tilnavnet MIDGET Mk1. Forskellen fra SPRITEen var et anderledes kølergitter, nogle pyntelister på motorhjelm og langs siderne, og et MG-emblem på instrumentbrættet i stedet for et solidt håndgreb for passagereren.



Dengang en meget avanceret platform - fra den originale dansksprogede brochure, omend den illustrerede bil er højrestyret (RHD).



Produktionslinierne på MG-fabrikken i Abingdon, UK. 1961.

På dette billede fra MG Car Co. i Abingdon 1961 er de slipse- og kittelklædte bilsamlere i gang med venstrestyrede MIDGET til eksport på den forreste samle-linie, højrestyrede SPRITE til hjemmemarkedet på den næste, mens man samler MGA på den tredje linie, og der samtidigt bygges Morris Minor Traveller ("Bindingsværk") på den fjerde.

Min bil er en Austin Healey SPRITE Mk2, som er sat sammen i Abingdon i februar 1962.

Den blev døbt HAN 6L 13.590, hvor HAN står for Austin Healey, 6 for den 6. model i samarbejdet mellem Austin & Healey, L for left-hand-drive (venstrestyret). Den første Mk2 i serien havde nr. 101, så min er altså nummer (13.590 - 101) = 13.489 af slagsen.

SPRITEen blev eksporteret til Californien, USA, i april 1962, hvor den blev indregistreret under nummeret 349 FIL. Den har nok haft andre og flere ejere end William Stokely, indtil den sidst gældende afgift ifølge nummerpladen udløb i 1974.

JB Specialbiler - Jørgen Balle - i Ødis ved Vamdrup, havde købt bilen i USA, og den 18. november 1993 fik han den leveret i Danmark sammen med 3 stk. MG TF 1954, 1 Morgan Plus 4 1958, 1 MGA Roadster 1958 og en MGB Roadster 1969.

På Veteranmessen i Fredericia efteråret 1996 mødte jeg en god bekendt fra MG-klubben, Peder Hansen fra Svendborg. Vi talte om, at der var mange MG-modeller til salg, men sjældent en MIDGET. Peder røbede, at han havde en tidlig SPRITE stående, som han havde købt af JB i okt. 1995. Det var meningen, at han og lillebror skulle restaurere den sammen. Men lillebror kom på andre tanker, og derfor skulle bilen nok sælges. En hurtig aftale blev, at han ikke måtte sælge den uden at spørge mig først, og jeg ville køre over at se på den, når frosten og vejsaltet var væk. Det skete så i påsken 1997, da søn Jakob og jeg kørte et smut til Svendborg i MGB GTen, som jeg på det tidspunkt havde haft i 7 år.

Jo, selv om bilen så meget træt ud, købte jeg den på stedet, og nogen i



Den californiske nummerplade fra 1973/74.



Rester af det californiske registreringskort fra 1963.



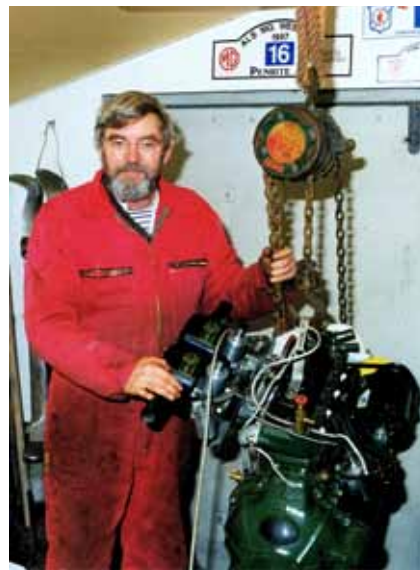
*SPRITEen kunne lige akkurat være i Peders skur, Svendborg. Påsken 1997.*



*SPRITEens ankomst til Sønderho den 24. maj 1997.*



*Søn Jakob og jeg gik straks i gang med at skille bilen ad. Juni-juli 1997.*



*Så er motor og gearkasse samlet og klar til at droppe i. Vinter 2000.*

min familie, der boede i nærheden af Svendborg, fik den hentet ud af Peders skur og fragtede den på en trailer til Sønderho på Fanø, hvor jeg boede på det tidspunkt. Optøget ankom til Sønderho den 24. maj 1997.

Bilen bar præg af at være brugt til "markræs" eller lignende, og har derefter tilsyneladende stået parkeret uden kaleche under et rosentræ i meget, meget lang tid. Dørlommerne var fyldt op med rosenblade, alle hulrum i motorrummet og skærmene havde jordegern eller andre gnavere fyldt op med nøddeskaller, og vandpytter havde efterladt en del tæring i den venstre side af bunden - bilen har stået skråt. Det varede ikke længe, før Jakob og jeg begyndte at splitte bilen ad i "atomer".

Alle smådele, som kunne genbruges, blev løbende renoveret, og da hele karrossen var højtryksrenset, var det til at se, hvad der duede og ikke duede. Jeg fandt forresten 9 amerikanske småmønter forskellige steder i karrossen. Det var mest i den venstre del af bunden, der var tæring, så den blev skiftet med en fabriksny.

Dan i Sædding bankede buler ud i alle hjørnerne og reparerede lidt hist og her, og det hele - den grønne dør og motorhjelme incl. - blev så lakeret i den originale farve Old English White...

Det var længe siden, at bilen havde kørt og motoren havde drejet rundt. Stemplerne sad fast i cylindrene, så hos



*Karrossen efter højtryksrensning. Det hvide er malet stålplade, det rødprykkede er overfladerust og det sorte er asfalt - ikke så galt endda. Efterår 1997.*

Doktor Morris på Fyn hentede jeg en tilsvarende 948 cc motor for en brøkdæl af, hvad en hovedreparation ville have kostet. Jeg lagde en "fast road" knastaksel i, og skiftede forskellige sliddele. Motoren var nu som ny, og den blev virkelig kvik og omdrejningsvillig.

De fleste af de elektriske komponenter og ledningsnettet kunne genbruges. Nogle mekaniske dele var opslidt, mens andre dele var forbavsende intakte. Bremserne fik nye bakker og hjulcylindre, fælgene blev lakeret og de gamle, stive og revnede diagonaldæk med hvide dæksider blev erstattet med nye Dunlop. Bagagerummet var fyldt med diverse løsdele - bl.a. kardanakslen (!), rester af kalechen og -stativ - og i bunden af bilen fandt jeg rester af sædernes stel. De fik nye stålbunde, puder og betræk, og øvrige indvendige paneler og beklædninger fremstillede jeg selv på grundlag af de originale. Kalechestativet kunne sættes i stand, men det var nødvendigt med en ny kaleche og tonneudækken. Sideruderne, som vi i øvrigt næsten aldrig bruger, fik nye lister og acrylruder.

Et originalt tæppe i en SPRIDGET

(fællesnavnet for SPRITE & MIDGET) dækker hele bunden og kardantunnelen i ét stykke, men jeg købte en tæpperest og klippede små "brikker" til gulvet. De kan nemt hænges til tørre, hvis de er blevet våde ovenfra - og det sker jo undertiden!

Efter næsten 3 års arbejde - dog ikke uafbrudt - havde jeg sat så mange løsdele så meget sammen, at bilen igen

kunne køre ved egen hjælp, foreløbig dog uden "næse" og kun på vores egen gårdsplads.

Min familie havde foræret mig en god brugt W & P SEBRING GT glasfiberbonnet, og den blev monteret i stedet for den originale næse, forskærme, og motorhjelms. Bilen var nu færdig, blev synet og godkendt uden problemer og



*SPRITEen er selvkørende for første gang i mange år. Forår 2000.*



*Esbjerg Veteranløb 2005, VMK.*

REGISTRINGSATTÆST		DANMARK	
CERTIFICATE OF MATRICULATION		(DK)	
Model	21.07.00	TY 45428	8
MAKER	AUSTIN HEALEY SPRITE	1001701801	21.07.00 72
Model	21.12.62	SENZIN	250
MAKER	HANAL 12090	SDRT/HV1D	800
Registreret af		21.07.00	
Jørgen Lind		21.07	
Vester Land 46			
Sønderby			
6720 Fana			
PERSONEL	PRIVAT-PERSONBIL		
NAKKE TOLDKØB, VID REGISTRERING	21.07.00	24	
AFGIFTSATTÆST			
1 2 00			
CENTRALREGISTERET FOR MOTORVÅRTEJLER			2323
Dan. 09.08.00			

*Den første danske registreringsattest. Juli 2000.*

indregistreret d. 21. juli 2000. US-eksportmodellerne havde intet stelnummer i karrossen, så lige efter synet huggede jeg det selv i, så det kunne tilfredsstille synsmanden. Den afgift, som jeg skulle betale, var på forhånd ansat til 4.400,- kr., men efter to kyndige mænds syn, steg den til 4.700,- kr. Og hvorfor så det? Ja, det fik jeg ikke at vide...

De næst følgende 5 år levede den sammen med ”storesøster” MGB GTen, der var min helårs-hverdagsbil. I 2005 kom LOTUSen til, og i næsten en hel uge var vores engelske sportsvognsfamilie på hele tre biler! - så blev MGen solgt, efter 15 års tro tjeneste og 130.000 km i alt slags vejr.

Vi har kørt rigtig meget i den lille SPRITE, og vi har deltaget i diverse Austin Healey-, MG-, DVK-, VMK-løb og andre klubarrangementer og træf rundt i landet, lige fra Thy til Tønder, og den har klaret ferieture med fuld oppakning, bl.a. til ”Heartbeat-land” i North Yorkshire og til Lake District i 2002, hele Wales rundt i 2003, til Cotswold i 2005 og til Windsor/Oxfordshire 2009. Bilen vækker stadig/igen opmærksomhed i England, hvor vi konstant møder ældre gentlemen, der har haft mindst 2 af den slags...

SPRITEen har også kørt i Malcolm Campbells og Parry Thomas’ verdensrekord-hjulspor på Pendine Sands strandbredden i Wales, hvor der desværre nu er 10 mph speedlimit, og den har kørt en hel del hobby-race, køretekniske- og manøvrekursler på forskellige hjemlige flyvepladser, racer- og manøvrebaner. Den har kørt fredelige picnic-ture ude i naturen, udflugter med ligesindede på hjemegnen og korte byture - bilen er bare lige velegnet og velegnet til det hele.

For 8-10 år siden fik jeg fat i en god 1275 cc Morris Marina motor fra 1970’erne - sjovt nok også i Svendborg. Jeg splittede motoren ad, og den viste sig at være i særdeles god stand, og snurrer nu fint med noget mere ”rusk”, end der er i den lille 948 cc motor, som så blev sendt på pension. Dette kraftværk står dog stadig klar til brug. Jeg kørte videre med den ”glatte” gearkasse, men har siden skiftet den ud

*Da ”min engelske sportsvognsfamilie” var på tre medlemmer - i næsten en hel uge... september 2005.*





Gennem en lille landsby i det sydlige England - gaden er så indsnævret, at to biler ikke kan passere hinanden - derfor lyssignalet. juli 2009.



Vi skal vi videre nordpå efter et Car Boot Sale (bagagerums salg) ved en meget lille by et sted i det nord-vestlige Wales, juli 2003.

Til højre Ved Churchill's stamhus Blenheim Palace ved Woodstock, Oxfordshire, sammen med SPRITE-venner fra Thisted, juli 2005.

Nederst: Oppe i højderne på North Yorkshire Moors, juli 2002 - sikke en udsigt!

til en nyrenoveret "ribbet", som ikke skratter ved **hvert eneste** gearskift. Den gamle kobling var begyndt at glide, så ved samme lejlighed havde jeg fornøjelsen at montere en "on-off" racerkobling, der - bang! - enten sætter bilen i spring ... eller i stå!

Efter 10 års kørsel med glasfiber-næsen var tiden inde til at sætte de originale forskærme, næsepartiet og motorhjelm på i stedet - for også at prøve det. Det originale kølegitter er knækket lidt, men bliver holdt godt sammen af beslagene til et par Lucas tågelygter, som nu senest er udskiftet med et par AA- og MG-emblemer.

Den mest mærkbare, men mindst synlige ændring fik SPRITEen i 2011, da den blev højere gearet. Differentialet viste sig at have den meget lave udveksling 4,55:1, der stammer fra Morris Minor 1000, Austin A35, eller A40 med 948 cc motoren. Standardudvekslingen for Mk1 og Mk2 modellen er 4,22:1. Det er ikke til at vide hvorfor og hvornår det er sat i SPRITEen, men det må være sket i California-tiden. "Klumpen" blev erstattet med en an-





På Pendine Sands, den berømte strand i det sydlige Wales, hvor Campbell og Parry Thomas satte verdensrekorder i 1920'erne - jeg overholdt pænt hastighedsgrænsen på 10 mph.

den med udvekslingen 3,91:1, der passer til 1275 cc motoren. Det har måske taget en smule af accelerationen, men har samtidig pillet over 500 omdr./min. af motoren ved 50 mph. Motoren er nu mere afslappet, og da det nye bagtøj nærmest er lydløst i forhold til det gamle, kan vi nu oven i købet *tale* sammen under normal kørsel.

Bilen har nogle herlige køreegenskaber, der især mærkes på de små, snoede veje. Den kan styres utroligt præcist, bare med små bevægelser i håndledene. Man sidder lavt og dybt i bilen, men rigtig godt og afslappet i de små sæder, også på længere ture, og der er rimelig god plads til benene og til bagage bagsæderne, i bagagerummet og til nød på bagagebæreren. Men man holdes fuldt orienteret om vejbanens beskaffenhed - det må være det, der kaldes god vejkontakt: *alt*, hvad man passerer, mærkes tydeligt! Med den korte akselafstand og den meget korte fjedervandring er vej bump den værste "fjende" - og på de skræppe af slagsen (alle er bestemt ikke lavet efter den samme skabelon), skraber udstødningsrøret

meget tit imod. Vi kører så vidt muligt altid *åben* - helt indtil regnen bliver så slem, at paraplyen ikke længere er tilstrækkelig, og vi må overgive os!

Med kalechen oppe er der ikke meget rum inde i kabinen, og den føles endnu mindre og endnu mere indelukket, når også sideruderne er sat på. Jeg har også en original "works" glasfiber hardtop

til bilen, men den bruger vi aldrig. Transmissionsstøjen høres også markant mere med tag på - noget selvforskyldt, fordi vi ikke har det originale gulvtæppe, der dækker over gearkassen/kardantunnelen.

Hvor meget bilen i alt har kørt i hele sit nu godt 50-årige liv, tør jeg ikke gætte på, og desværre har jeg ikke skrevet op, hvor langt vi har kørt på 12 år - spee-



Dækhyll i Silkeborg, MG-jubilæum i 2008.





Årets sidste tur, Seem ved Ribe, oktober 2010.



Åh, det er vist kun dråber - og kalechen ligger aller-nederst under bagagen. England 2009.

dometeret var i en periode også ude af drift - men det er nok blevet til mindst 30-40.000 *miles*. Bilen er meget nem at vedligeholde og at arbejde med. Man kan få næsten alt i nye dele til denne model, bl.a. fordi der er så mange standard dele, og det endda ret billigt. Selvfølgelig har det gennem årene været nødvendigt at udskifte almindelige sliddele, men der har ikke været de store problemer med mekanikken, og for det meste virker næsten alt det elektriske også. En aften på vej hjem måtte vi

dog efterlade bilen et sted, fordi både nær- og fjernlyset var forsvundet - det viste sig, at nedblændingskontakten var *opslidt* efter 49 års brug! Det er der vist ikke mange, der udsættes for.

Bilen er i enhver henseende meget enkel, men velkonstrueret. Set i forhold til en moderne bil er den yderst primitiv og særdeles mangelfuld - men utrolig sjov at køre i.

Vil man gerne køre *hurtigt* - så *føles* det sådan, og så *lyder* det sådan i en *SPRIDGET!*



Det går strygende derud ad på en tør, men kølig forårsdag.

# Sydamerika Rally i vores 1953 Bentley 'R' Type

## 16.000 km fra Colombia til Kap Horn

Tekst og billeder: Anne og Jens Pilo

### Dag 30

I dag kørte vi 560 km, og det meste af tiden på gode veje til Potosi i Bolivia.

Bilen kørte fantastisk hele formiddagen, men ved frokosttid begyndte motoren at hakke i det, og det var klart, at vi havde nye dampplommer. Vi ventede de sædvanlige 20 minutter, og så kunne vi køre 50 km. mere, og så skete det igen. Igen talte vi om at give op og køre til Chile, for at komme ned fra de ca. 4.000 meter vi er i i øjeblikket, og hvor vi skal forblive i hvert fald 3 dage mere. Igen besluttede vi at fortsætte. Jeg mener, at vi har gjort alt hvad vi kan for at stoppe dampplommer i at opstå, men een af mine venner nævnede, at han måske havde et hemmeligt våben mod dampplommer.

### Dag 31

Vi kørte fra Potosi til en kæmpemæssig saltsø ved Uyuni. Som sædvanlig havde vi problemer med dampplommer, og stoppede i 20 minutter for at vente på at bilen kølede af.

Hotellet var ude på selve saltsøen, og vejen derud var en meget dårlig grusvej de sidste 30 km.

Der var endda salt på gulvet i hotellet, og det er ikke særligt praktisk, fordi man ender med at få salt alle vegne i bagagen og bilen.

### Dag 32

Hvad var så det hemmelige våben, som kunne forhindre dampplommer?. Een af vores rallyvenner har nu lånt os en amerikansk benzinpumpe, som vi sætter i linie med de 2 SU pumper Bentleyen er født med. Vi er nu desperate for at få den ekstra pumpe monteret,

idet vi stopper i 20 minutter hver 50 km. for at køle benzinpumperne ned.

Vi kørte fra Uyuni til Oruro, og vi kørte ikke ad grusvejen, som vi egentlig skulle, idet vi havde fået oplyst, at den var afsindig dårlig. Vi tog derfor den helt nye asfaltvej, som var fantastisk god (men meget længere), og som bragte os gennem byen Potosi igen.

Der var et par biler der var fanatiske og tog grusvejen, og een af Porcherne er nu på sin ottende støddæmper. Imidlertid var vejen fra hotellet og ud til asfaltvejen meget dårlig, og de 30 km. tog en time. Som det kan ses fra fotoet er der meget fattigt ude ved saltsøen, som i realiteten er en ørken.

Vi fik den amerikanske benzinpumpe monteret i Potosi, og det lykkedes os at

*Vi er stadig i Patagonien, og vi har hele dagen en vestlig kuling, som bevirker at vi ikke kører over ca. 100 km i timen, hvorimod vi kører 130 km i timen, når vi har vinden bag os.*

*På vej til Potosi i Bolivia fik vi vores sædvanlige dampplomme-stop. Da vi kom ind i selve byen var det et mareridt, fordi der var helgenfejrelse og mennesker overalt, og bilen stoppede hele tiden. Det er en middelalderby med meget smalle gader, og jeg måtte bakke ind til hotellets parkering, idet der var så lidt plads, og jeg kunne kun lige få sving på til at komme ind*

*Igen havde vi dampplomme-stop et par gange, og vi sluttede dagen ved en kæmpe saltsø i Uyuni. Der var også salt inde i hotellet på gulvene. Fotoet blev taget da solen gik ned, medens jeg arbejdede på bilen, for at checke altting til næste dag. Det var frøstvejr om natten, og vi er oppe i ca. 4.000 meter.*



få et fortovsbaseret værksted til at låne os donkrafte, og vores egen mekaniker hjalp med at montere pumpen.

Vi skulle være opmærksom på, at den nye pumpe kunne være så kraftig, at vi fik for meget tryk, således at kaburatorerne blev oversvømmet, og den skulle også kunne tillade, at der løb benzin igennem, når den ikke blev brugt.

Vi lavede en meget midlertidig ledningsføring (på ydersiden af bagdøren), og jeg kunne slå den fra, når der ikke var brug for den.

Den nye pumpe giver et højere benzintryk, hvilket igen bevirker, at der er et højere kogepunkt for benzinen.

Vi havde en ca. 300 km. tilbage efter den var monteret, og det var ved at blive mørkt. Landskabet var fantastisk flot med høje bjerge og dybe dale, men pga. at det var ved at blive mørkt, kørte vi meget hurtigt.

Den nye benzinpumpe arbejder som en drøm, og nu tror jeg, at vores problem

er løst (det var det også, næsten).

### Dag 33

Vi startede tidligt fra Oruro, hvor vi havde parkeret midt i byen, og hvor der var en masse aktivitet og leben om aftenen men helt stille om morgenen, som man kan se. Jeg var lidt bekymret for bilen, men det skulle jeg ikke have været, idet der endda var nogle der havde vasket bilen, da jeg kom ned om morgenen, og jeg aner ikke hvem det var.

Vi krydsede grænsen fra Bolivia til Chile, hvor der var masser af vulkaner, og de var ikke ligefrem i udbrud, men der kom dog røg ud af dem. Grænsen lå i 4.657 meter, og mærkeligt nok i denne store højde, var der også søer med flamingoer.

Det er en helt ny bil jeg har fået med den tredje benzinpumpe, og den kører som en raket, også i mere end 4.000 meters højde, når vi bruger vores ekstra luft til kaburatorerne.

Dagen sluttede efter 525 km med udsigt over Stillehavet i Arica.

### Dag 35

Det var lidt mærkeligt at komme til Chile, fordi det er faktisk et meget civiliseret land, hvor de holder sig til reglerne, når de kører i deres biler. Det gjorde de ikke i Colombia, Equador, Peru og Bolivia, og vi havde svært ved at finde ud af, hvem der havde forkørselsret i f.eks. rundkørsler.

Vi kørte idag 700 km. først langs kysten og derefter op i 3.500 meters højde ind i ørkenen.

Da vi kørte væk fra kysten, var der en meget stejl stigning på ca. 50 km., og mindst 5 af bilerne kogte og måtte stoppe. Vores termometer gik op i rødt, men vi fortsatte, og vi endte i en meget smuk oase midt i en lille by der hed San Pedro Atacama, som lå midt ude i ørkenen, og som er meget brugt af backpackers.



Oruro i Bolivia er en forfærdelig by, men centrum var ganske pæn, og i går aftes var der fuldt af mennesker og biler, men om morgenen var vi den eneste bil parkeret der. Der var endda nogle der havde vasket bilen



På vej fra Bolivia til grænsen med Chile havde vi udsigt til en flot vulkan, hvorfra der kom lidt røg ud.

De omkringliggende landsbyer ved saltsøen er meget fattige. Der er også meget primitivt, og der var ingen benzin på benzintanken, således at en af de lokale fyldte op fra plastikdunke.

Sædvanlige historie med damplommestop. Vi fandt en mekaniker der arbejdede på fortovet i Potosí, og vores egen mekaniker monterede en amerikansk benzinpumpe, således at vi nu har 3 benzinpumper. Dette var den rigtige løsning, og vi havde ikke problemer siden.



Jeg har med vilje ikke skrevet ret meget om hotellerne, men jeg syntes, at dette hotel bør nævnes. Det var ikke ligefrem billigt, men det var alt inklusiv, og der var en service, som var helt fantastisk, udover at selve hotelbygningen, som var designet af en chiliensk arkitekt (Del Sol), var helt på Louisiana niveau.

I går måtte een af bilerne give op med knækket bagaksel. Det var een af de to Mustanger, og vi mødte den faktisk igen en uge senere, efter at den var blevet svejset (men det holdt ikke til hele turen).

Den åbne Mercedes 300 SE måtte også give op for en uges tid siden, men det var fordi ejeren fik et hjerteanfald, formentlig pga. den store højde vi var oppe i.

### Dag 37

Dette var een af de smukkeste dage på hele turen, og vi kørte gennem ørkenen fra San Pedro, hvor også den chilianske

grænsekontrol var, og videre 160 km til den argentinske grænse, så det gjaldt om at have papirerne i orden.

Efter den første grænseovergang havde vi en 90 km. meget stejl og meget lang stigning, og det meste af vejen kørte vi i tredje gear, men der var dele, der var så stejle, at vi måtte ned i andet gear, som er meget lavt.

Vi nåede det højeste punkt på turen, som er hel nøjagtig 4.857 meter uden at koge og uden problemer med dampommer. Den nye pumpe virker!

Der var stort set overhovedet ingen bebyggelse imellem de 2 grænseposter, og der var ingen mennesker, ingen dyr, ingen bevoksning, og det var ligesom at køre på månen (tror jeg nok).

Da vi kom ind i Argentina var vi også overraskede over, hvor civiliseret også dette land er, og der var heldigvis ingen chikaner, som vi har set i alle de tidligere lande, vi har besøgt.

I Bolivia er der en hel masse af de klassiske folkevogne (der var vist nok en fabrik i Brasilien), og i Chile er der en masse folkevogns modeller, som vi ikke kender i Europa, både 4x4 og også som meget store lastbiler a la de store Volvoer.

Her i Argentina ser det ud til, at alle nye biler er franske, og af de sædvanlige mærker: Peugeot, Renault og Citroën.

### Dag 38

Vi er stadigvæk i Argentina, og vi kørte på god vej med vores sædvanlige hastighed på ca. 110 km. i timen uden for meget trafik, da der pludselig lød en skurrende lyd, som var meget meget høj.

Jeg stoppede bilen og troede et hjulleje var gået eller vandpumpen var sprunget i luften.

Jeg lod motoren køre, og da jeg åbnede motorhjælmen forsvandt larmen mærkeligt nok???



*Vi er nu kørt ind i Chile, og det ser ud til at være ret velordnet her. Grænseovergangen lå i 4.700 meter, så vi pustede lidt alle sammen.*



*Vi er nu oppe i et område som er fuldstændig ubeboet, og det er grænsen mellem Chile og Argentina hvor vi kørte ca. 160 km. mellem de 2 grænsestationer. Højden er det højeste på vores tur med 4.839 meter. Ingen problemer med damplokker.*



Jeg gik derfor over på den anden side af bilen og fandt ud af, at støjen i virkeligheden kom fra den anden side af vejen, hvor nogle store græshopper var utrolig larmende.

Da vi mødtes om aftenen, havde vi alle sammen meget skæg af dette, fordi jeg var jo ikke den eneste, der var stoppet og reageret på denne måde.

I Argentina har de et tosset system med rødt og grønt lys, således at der er rødt lys i 3 retninger meget længe og kun grønt i een retning. Dette bevirker, at man må vente i omkring 5 min. (og der kommer lange køer) inden turen kommer til een selv.

Vi var stoppet af politiet 7 gange indenfor 1 time, men det var ikke os de var ude efter, og vi blev bare vinket igennem, og vi behøvede ikke engang at give dem et billede af bilen, som vi ellers plejede af gøre.

Da vi kom til hotellet efter ca. 600 km. prøvede jeg at starte bilen igen for at checke den automatiske gearkasse (som jo lækker), og bilen ville ikke starte.

Jeg kunne ikke forstå, at batteriet skulle være fladt, fordi amperemeteret på instrumentpanelet viste ikke, at det blev afladet, og batteriet var kun nogle få måneder gammelt.

Imidlertid fik jeg et nyt batteri fra et lokalt værksted inden for een time, og bilen startede med det samme.

Vi prøvede imidlertid at checke om nu dynamoen virkelig ladede eller ej, og det gjorde den ikke, så det var enten

den eller noget andet i det elektriske system.

Det viste sig at være dynamoen, og jeg havde en ekstra med mig, så vi skiftede den med nogen besvær, fordi det er ikke let at komme til i det pakkede motorrum, og det var også mørkt.

Kl. 23.00 var dynamoen skiftet og den nye virkede fint. På samme tid ville jeg skifte ventilatorremmen (som havde en masse revner), og jeg havde 2 andre med mig, men de var en lille bitte smule for små, og kunne ikke monteres, således at den gamle forblev på bilen.

Lige så meget jeg føler mig helt uskyldig over dampplommeproblemet, ligeså meget føler jeg mig skyldig over at ventilatorremmen ikke havde været skiftet, idet jeg tror den er 60.000 km. gammel, og jeg fik heller ikke dynamoen checket inden jeg tog afsted, og jeg er sikker på, at det bare er noget ganske simpelt, så som kullene der skal skiftes. Ingen er perfekt.

#### **Dag 39**

Igen 600 km. og vi er stadig på østsiden af Andesbjergene, som vi nu har krydset 2 gange, og som vi krydser igen en tredje gang i morgen.

Den amerikanske tredje benzinpumpe bliver kun brugt om eftermiddagen, når det bliver varmt, og hvis der er en tendens til dampplomme, forsvinder det

med det samme, når jeg slår den tredje pumpe til.

Vi kørte igennem en meget øde del af Argentina idag, og skønt vejene var ganske gode, var der steder hvor vi passede gennem floder, hvor der ingen bro var. Heldigvis var der ingen vand, men visse steder var vejen ligesom en rutchebane op og ned for at vandet kan krydse vejen. Nede i selve flodlejet er vejen dækket af beton og ikke asfalt, således at vandet ikke ødelægger overfladen.

#### **Dag 40**

Igen næsten 600 km. og vi krydsede fra Argentina ind i Chile til Vina del Mar, og vi har totalt kørt 11.300 km.

Mustangen kom tilbage med den svejsede bagaksel, men adskillige af bilerne havde problemer med hjullejer eller lejer i transmissionen osv.

Imidlertid er vi her alle sammen, undtagen den deltager der blev sendt hjem med hjerteproblemer fra Peru.

Jeg lavede service på bilen selv, hvilket er ganske let, men der var et værksted, der var åbent for at hjælpe os, men jeg syntes, at jeg kender bilen bedre end nogen anden.

#### **Dag 41**

Da vi tog til Sydamerika var vi ikke klar over, hvor meget ørken der egent-

*Een af de 5 grænseovergange mellem Chile og Argentina, igen med en vulkan som baggrund, men også med abetræer, som voksede vildt her, og som var meget gamle. På hver side af grænsen er de sidste 15 km. på grusvej. Der må være noget politisk i dette.*





lig var, og vi har nu kørt fra 10 grader nord til 33 grader syd, og vi skal ende op i 55 grader syd, så vi har et ordentlig stykke vej endnu. I forhold til ækvator er vi nogenlunde på linie med Nordafrika, og selvom Ushuaia (som er vores mål) ligger på 55 grader syd, så er dette ikke mere sydligt end Danmark ligger nordligt. Ushuaia er verdens sydligste by.

Da vi er i november er det selvfølgelig forår her, og for første gang ser vi marker med f.eks. raps og vi ser skovarealer, og det er iøvrigt ved at blive koldere jo længere vi kommer væk fra Ækvator, og dagene bliver længere.

Jeg har nu ikke brugt den amerikanske ekstra benzinpumpe i flere dage, men vandpumpen er begyndt at blive meget larmende, og det er stadigvæk ikke lykkedes mig at få fat i en ordentlig ventilatorrem.

Både i Chile og Argentina har myndighederne (diktatorerne?) været gode til at forudse, at der kommer mere trafik, og vejene er ofte konstrueret inden der bliver kaos.

#### Dag 44

Vi havde endnu en grænseovergang fra Chile til Argentina, og vi kørte 400 km.

I dag kørte vi på en meget smuk grusvej med meget specielle træer. Vi passerede også vulkaner, som havde været i udbrud for mindre end eet år siden, og der lå masser af hvidt vulkanstøv alle vegne.

Også i Argentina er folk meget søde og høflige og spørger pænt om de må tage billeder af bilen med deres telefoner. Det ser ud til, at selv de fattigste har mobiltelefoner.

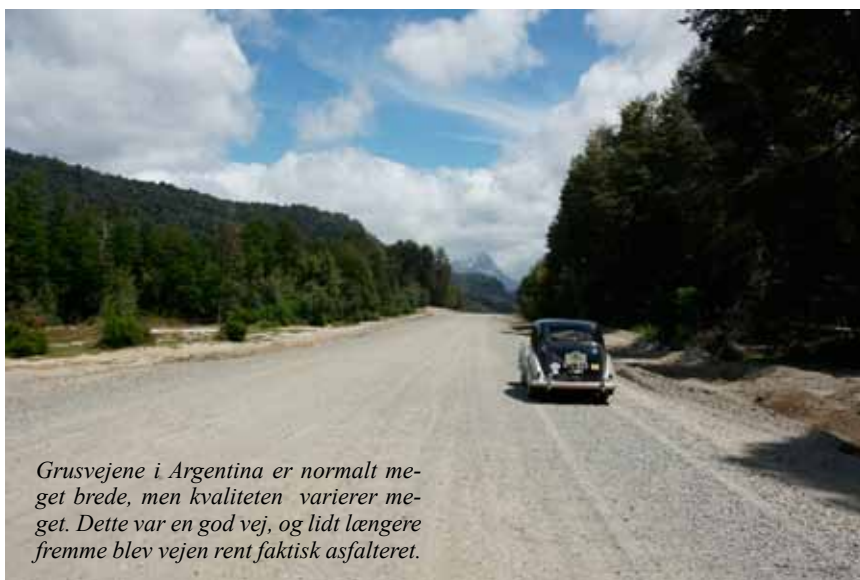
#### Dag 46

Dette var den længste dag, idet vi kørte 857 km., og vi kørte sydpå og østpå hele tiden.

Vi fik nogle få hagl- og snestorme, men de var ikke alvorlige, og vi krydsede igen Andesbjergene ud mod Sydatlanten, da vi jo har været på Stillehavskysten i et stykke tid.

Grunden til at vi siksakker os igennem Sydamerika er, at vi følger den eneste gode vej der er, og som er asfalteret (i hvert fald de fleste steder).

*Abetræer i nationalpark mellem Chile og Argentina.*



*Grusvejene i Argentina er normalt meget brede, men kvaliteten varierer meget. Dette var en god vej, og lidt længere fremme blev vejen rent faktisk asfalteret.*



*Vi var i et meget smukt skiområde ved Bariloche. Det er selvfølgelig forår her i november, og træer og buske er i fuld flor.*



*Langs Sydatlanten i Argentina var der mere aktivitet end vi er vandt til, idet der her er olie.*



*Jeg ønskede mig en oliepumpe til jul*



*I Patagonien i Argentina er landskabet meget stort, og man kører og kører uden at møde nogen, og har stort set samme udsigt hele dagen.*



Patagonien, hvor vi nu er, er meget meget blæsende, men det vigtigste her er, at der er olie og gas, og jeg ville ønske mig en af disse oliepumper til jul.

Der er meget få benzintanke, og vi holder normalt i kø for at få benzin. Olie- og benzinanlæg blev nationaliseret for kun nogle få måneder siden, og de har åbenbart ikke fået helt styr på det endnu. Benzinen er billig, og koster omkring 4,50 kr. pr. liter super. Vi tror det er med bly, men vi er ikke sikre, så jeg tilsætter Castrol Valvemaster, som gør det ud for blyet.

#### **Dag 47**

I dag kørte vi 780 km., det meste af tiden gennem oliefelter og på pampasen.

Da vi kørte langs den Sydatlantiske kyst kunne vi pludselig ikke se havet, og grunden var, som GPS'en meget fornuftigt nævnte, at vi var i minus 3 meter.

Der er masser af lamaer, men mange af dem er døde og ligger langs landevejen.

#### **Dag 48**

Vi er nu så langt sydpå i Sydamerika, at vi kunne køre fra østkysten, hvor vi overnattede i Rio Gallegos, til vestkysten ved Calafate på en dag, og igen er vi ved de sneklædte Andesbjergene.

I går troede jeg, at jeg havde problemer med bilen, da jeg ikke kunne få den op over 110 km. i timen. Grunden var imidlertid, at der hele tiden er en vind af kulingstyrke fra vest mod øst, og denne kraftige vind fulgte os hele vejen i den sydlige del af Sydamerika. Når vi en sjælden gang havde ryggen til vinden, kørte vi let 130 km. i timen. Det er selvfølgelig også derfor, at det er så svært at krydse med et sejlskib fra øst mod vest ved Kap Horn.

Før vi tog til Sydamerika troede jeg, at vi ville have 2 problemer i forbindelse med dette rally. Det ene var, der ville blive masser af trafik fra lastbiler og busser, og det andet var, at vi kun kunne spise aftensmad efter kl. 21.30.

Det viste sig, at jeg var forkert på den med begge dele, idet der har været me-





*Torres del Paine nationalpark er fuld af grusveje, og er meget meget smuk.*



*Vi var 3 dage i Torres del Paine nationalpark, og jeg lavede service på bilen. Vi har nu kun omkring 850 km. tilbage*





get lidt trafik, så snart vi er udenfor byerne, og det har været meget let at overhale pga. de normalt brede veje. Desuden har vi været i stand til at spise fra omkring kl. 19.30, så også her var jeg galt på den.

Een af de 2 Mercedes SL Pagode, der deltog, måtte i dag transporteres på en lastbil til vores mål, fordi den havde sprængt toppakningen, og ejeren ville ikke have den lavet på stedet (hvilket vi godt kunne have gjort).

Også 3 ud af vores 4 firehjulstrukne hjælpkøretøjer havde problemer. Een havde en dynamofejl, en anden havde meget kraftig vibrationer i forhjulene og den tredje havde 2 dæk der eksploderede, og måtte have alle dækkene udskiftet.

#### Dag 50

Det store problem i dag var benzin. Den benzinstation som stod beskrevet i vores vejbeskrivelse havde ingen benzin, og der var mindst 320 km til den næste benzintank. Der var imidlertid en meget lille benzintank, som slet ikke skulle være i stand til at levere,

men hvor de faktisk havde benzin. Vi var reddede.

Den fjerde hjælpebil, som er en Toyota Landcruiser, fik en gearkassefejl i dag, men ellers endte vi i Torres del Paine National Park, som er fantastisk smuk, og vi overnattede igen på et Explorer hotel, som tidligere beskrevet er ejet af en chilener.

Vi er nu i Chile, idet vi igen i dag krydsede grænsen mellem Argentina og Chile (det gjorde vi ialt 5 gange)

Vi er nu omkring 850 km. fra målet, og lad os krydse fingre for, at vores ventilatorrem og vandpumpe klarer det.

Vi kørte omkring 100 km. i dag på grusveje, og vi tager det roligt, fordi det der vigtigt at fuldføre turen.

Lige før hotellet var det en meget smal grusvej, og der var stigninger på mellem 20 og 25%, men Bentlyen kan klare alting, så længe den kommer ned i det ret lave andet gear.

#### Dag 54

Det var en lang dag, fordi vi kørte godt nok kun 670 km., men de 210 km. af det var på meget dårlig grusvej. Den

første del af gruset var dog ganske godt, og vi kørte 100 km. i timen, men vi var nede på en gennemsnitsfart på 30 km. i timen på den sidste lange del.

Vi er nu i Ildlandet. Landet har sit navn fra den tid Magellan sejlede igennem Magellanstrædet i 1520, og de indfødte tændte ild inde på bredden. Det var derfor ikke nogen stor overraskelse, at der gik ild i bilen!

Det der skete det var, at på den meget dårlige grusvej de sidste 110 km., faldt den midlertidige amerikanske benzinpumpe af, og blandingen af metal, sten, elektricitet og benzin er ideelt til at skabe ild.

Det lykkedes mig at slukke ilden temmelig hurtigt med pulverlukkeren, men selvom benzinpumperne (de andre 2) stadig virkede var hele ledningssystemet brændt, således at der ikke var nogen isolering tilbage.

Ved hjælp af vores vældig dygtige mekaniker, vi har med os, lykkedes det at få de hele i nogenlunde sikker orden, og vi er jo så heldige, at vi ikke har behov for ekstrapumpen, fordi det er koldt, og vi er ikke højt oppe.



*Det var interessant at krydse Magellan strædet over til Tierra del Fuego, hvilket jo betyder ildlandet. Der gik også ild i vores bil, da den tredje benzinpumpe faldt af. Jeg fik slukket ilden, og vi fik genetableret det elektriske system så godt vi kunne. Der er imidlertid ingen problem her med damplokker, fordi det er så koldt. Vi kørte på grus om morgenen og om eftermiddagen i omkring 210 km., og grusvejene var meget dårlige. Vi havde også vores første og eneste punktering (det var ivotrigt et som).*



På de andre biler var der en række punkteringer, og også den bagaksel, der var svejset på Mustangen gik i stykker igen, og også den måtte sendes med en lastbil til målet. Der er nu 3 biler, der ikke selv kan køre det sidste stykke, og vi spekulerer alle sammen på, hvem den næste bliver.

### Dag 55

Ved morgenmaden sagde een af mine venner at jeg havde en punktering, og jeg troede, at han lavede spas med mig, men det gjorde han ikke.

Det var ikke noget problem at skifte dækket, men jeg kørte de sidste 200 km. til målet i Ushuaia med fladt reserverhjul.

Det sidste stykke til Ushuaia kom der også nogle mærkelige brag fra motorrummet, og vi troede først, at det blot var sten der slog op, men det var det ikke. Det var ventilatorremmen, der var ved at gå helt fra hinanden, således at gummiet på bagsiden fløj op om ørerne på os

Nu har vi imidlertid kun 30 km. tilbage indtil Ushuaia og tilbage ud til containeren imorgen.

Vi kørte ind til målet i Ushuaia ved frokosttid, og vi er nu omkring 100 km. fra Kap Horn (hvor der selvfølgelig ikke er nogen veje).

Ved indkørslen til Ushuaia var der et stort skilt hvorpå der stod, at Falklandsøerne tilhører Argentina. På trods af dette var alle vi mødte i byen utrolig søde, og det er ikke den almindelige mand på gaden, der er gal på englænderne efter Falklandskrigen.

Det lykkedes os altså at komme frem, og det var selvfølgelig meget tilfredsstillende, at vi havde kørt de 15.580 km. i løbet af de sidste 2 måneder, og at vi havde fuldført. På den anden side er det at komme i mål, efter min mening, altid noget af et antiklimax, idet man skilles fra gode venner, og idet vi nu har været vandt til at være sammen hver eneste dag i 2 måneder.

Hele turen var meget meget vel planlagt, og vi har slet ingen dårlige minder (andet end når bilen gik i stykker), og det var i sandhed meget venlige men-



*Nu er vi ved målet i Ushuaia, som er lige ved Kap Horn. Skiltet til højre viser, at Falklandsøerne tilhører Argentina og ikke United Kingdom!*

nesker, og vi har fået venner for livet på denne tur.

Statistikken på turen er iøvrigt, at vi brugte 3.064 liter benzin til de 15.580 km., hvilket svarer til 5,1 km. pr. liter, hvilket svarer til vores tidligere ture.

Bentleyen brugte 18 liter Castrol Classic 20/50 XL olie og 15 liter TQDIII gearkasseolie. Vi brugte 4 liter vand og ¼ liter DOT4 bremsevædske.

Jeg checkede lufttrykket næsten hver dag, men det var ikke nødvendigt at pumpe dækkene op på hele turen. Den punktering vi havde skyldtes et søm, og søm og dæk er stadigvæk i bilen på vej tilbage, og vi håber at se den her i England omkring februar 2013.

Vi har behov for en ferie nu!

Jens Pilø  
27. januar 2013



*Blot for at bevise, at vi rent faktisk nåede til Ushuaia efter 15.580 km, er her et billede af os. Vi ser glade nok ud, men vi var meget trætte, men vi og bilen fuldførte.*



## Mahogni-rat til MG TF, 1954

Midt sommer 2012, efter ca. 5 års total-restaurering, var min MG TF færdig, og nu skulle der bare køres, for at nyde det gode resultat – og det viser sig at være en fin bil til ture på de små hyggelige veje.

Men som mange jo nok også har erfaret, kommer man let i konflikt med rat og gearstang, når man skal ind og ud, og forsøge at indtage en rimelig kørestilling, og jeg besluttede at lave et nyt rat, med en radius, med ca. 1" mindre end det originale, og noget tykkere i ratkransen (ca. 30-35 mm) – Jeg havde det gamle nav og egerne, fra det originale rat – hvor ratkransen var ødelagt af den amerikanske sol.

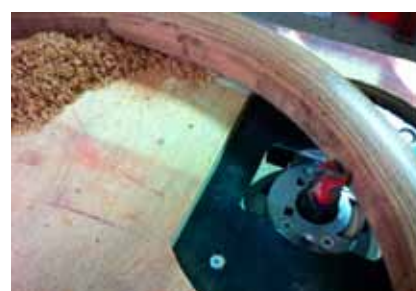
Rattet skulle opbygges af lamineret finér, men der er ikke mange finér leve-



randører tilbage. Lidt søgning på nettet førte til [www.Brabrand-finer.dk](http://www.Brabrand-finer.dk), der leverede en stak fint skårne 0,6 mm tykke mahognifiner strimler på ca 40 mm's bredde.

Nu fremstillede jeg en model af et par sammenlimede lag god krydsfiner, der blev skåret rundt og efterfølgende drejet af, så det var helt cirkelformet, og

Derefter begyndte lamineringen af fineren med en vandfast snedkerlim - første lag blev hæftet med nogle få klatter til skabelonen, så ringen senere kunne løsnes, men de næste 66 lag blev fuldlimet og spændt med en strimmel krydsfiner som mellemlæg mod skruevingerne - hærde tid på en 2-3 timer mellem hver limning - i god varme.



der blev udsavet huller til skruevingerne (- der heldigvis var på tilbud hos Harald Nyborg :- ).

Undervejs blev ringen drejet af et par gange for at fjerne ujævnheder i fineren, der opstår ved tvingerne. Den færdige ring blev drejet af udven-

dig på drejbænk, og indvendig på en lille overfræser, sat under en plade. De tre forankringer til egerne var sideløbende lamineret op med stumper af



fineren, for at få samme styrke, farve og struktur.

De blev tilpasset, og efter boring af huller til egerne, blev de limet ind i ringen. Fingregreb blev dannet med en lille sliber og diverse file og sandpapir på rundstokke – og så en masse håndarbejde med tilpasning af rundinger og overgange.

Et nyt navdæksel med plads til MG-emblemet, blev også drejet af mahogni, og det hele blev sprøjte-lakeret med klar tokomponent lak ca. 20 gange – med grundig mellemslibning.



Her ses forskellen på det tynde originale rat med meget lidt "benplads" – og så det nye, som har en passende størrelse, og er behageligt at holde om. Og nu er vi så klar til sommerens mange dejlige ture i MG'en – og der er plads til ben + ind- og udstigning i en nogenlunde elegant bevægelse !

God sommer til alle, vi ses derude – Venlig hilsen, Jens Heldgaard, Lund





## ”TOPSY ” Top og andre lukkede toppe til åbne biler

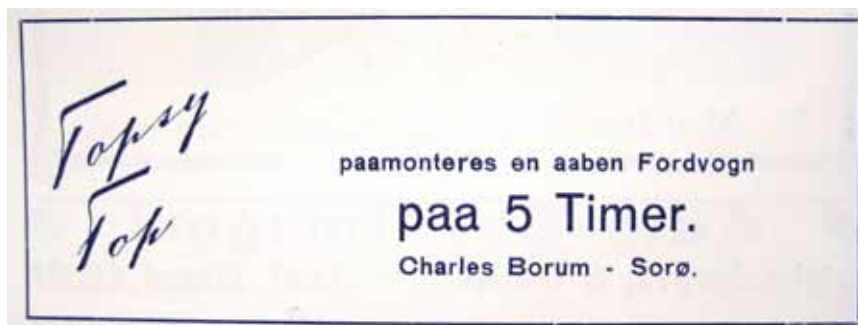
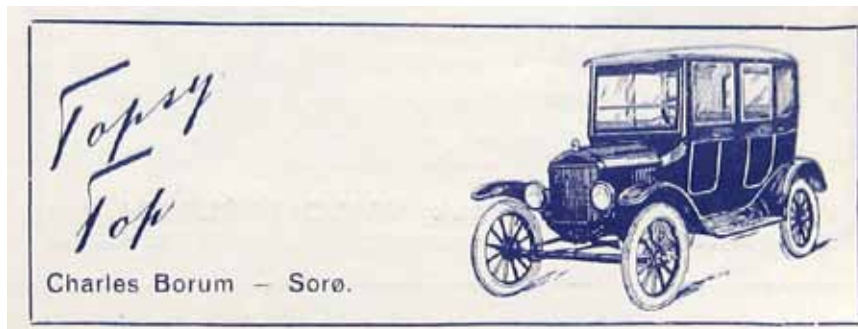
Af: Allan Pihl Hansen

En henvendelse fra Uffe Mortensen, Helsingør, vedrørende nogle billeder af gamle køretøjer med ”Topsy Top”, som en mand i Aakirkeby skulle være i besiddelse af fik mig til at undersøge og skrive denne artikel.

Ved en henvendelse til manden oplystes det, at Henning Jensen, Rønne, havde fået disse fotografier, og Henning gav mig lov til at se de 2 albums og skrive navnene op på de viste køretøjer m.v. Alle køretøjerne, der var af forskellige mærker og årgange, havde en ”Topsy Top” på, men da jeg begyndte at stille forespørgsler blandt Bornholms Motor-Veteraners ældre medlemmer, viste det sig at de faktisk ikke vidste ret meget om ”Topsy Top”, så jeg begyndte at trække på mine forbindelser rundt omkring, samt foretage undersøgelser selv.

Jeg blev dog ikke meget klogere.....

Tidligere tiders biler op til ca. 1925 var stort set alle åbne køretøjer, men om vinteren var åbne køretøjer meget, meget kolde at køre i, derfor var der nogle fremsynede mennesker, som fandt på at lave en top til de åbne biler, så de blev næsten, næsten lige så gode som de lukkede.



Jeg har ofte hørt om ”Topsy Top”, og vi har da haft nogle stykker her på øen.

Carl Aage Reuss har vistnok en af Bornholms ældste Ford T (1922), og den har en ”Topsy Top”.

En mand på Sjælland ved navn Charles Borum, Sorø, anmeldte d. 14. maj 1923 kl. 11.27 navnet ”TOPSY”, og fik det registreret d. 9. juni 1923 i Registrerings Tidende 1923 for vare- og Fællesmærker for karosseri og dele til ka-

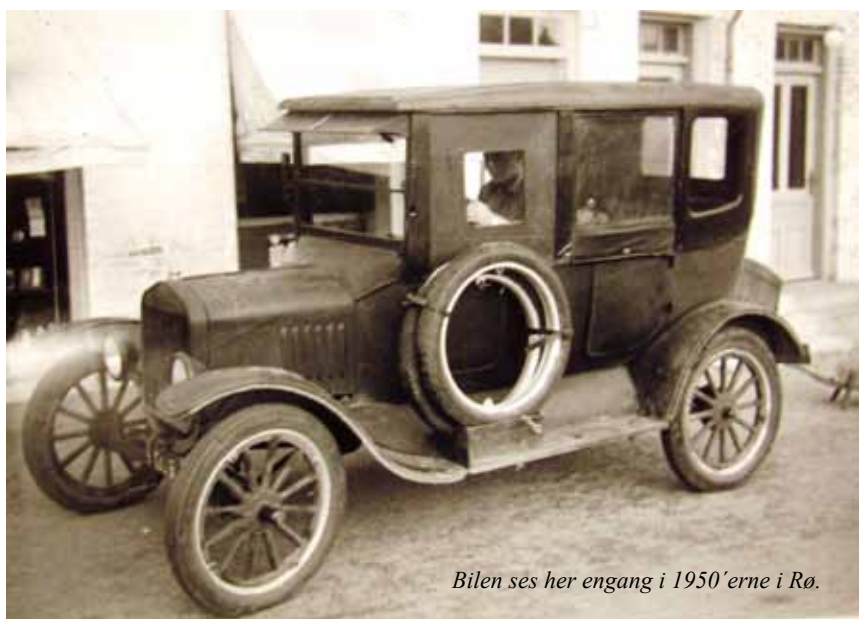
rosseri for automobiler. Dette fremgår af Registrerings Tidende fra 1923.

Ved en henvendelse til Sorø Lokalhistoriske Arkiv fik jeg så oplyst, at firmaet Borum & Wulff, Sorø, havde boet på ”Søgården” (den gamle Sorø dampmølle) Holbækvej 22, Sorø, og de fremstillede kalecher og hard-tops – også med navnet Topsy Top.

Yderligere oplysninger kom gennem Uffe Mortensen og Jens Birch og var, at en Allan E. Borum i april 1913 blev ansat af Charles Borum i Sorø. Senere i februar 1914 overtog Allan E. Borum fabrikken efter Charles Borum og i 1921 hed fabrikken Borums Maskinfabrik. Der er dog reklamer fra 1923 og 1924, hvor det kun er Charles Borum, der fremgår af reklamerne om ”Topsy Top”. (fabrikken har nok været et A/S). I 1925 hed fabrikken Borum & Wulff. I 1930 og til 1934 var Allan E. Borum ansat af Thomas B. Thrige i Odense, og da må man antage, at før nævnte fabrik enten er lukket eller overtaget af andre, og ikke længere fremstillede ”Topsy Top”.

En henvendelse til Borums familie gav ikke noget resultat.

”Topsy” Top var dog alligevel så kendt, at den som den eneste aftagelige ”over-



Bilen ses her engang i 1950'erne i Rø.



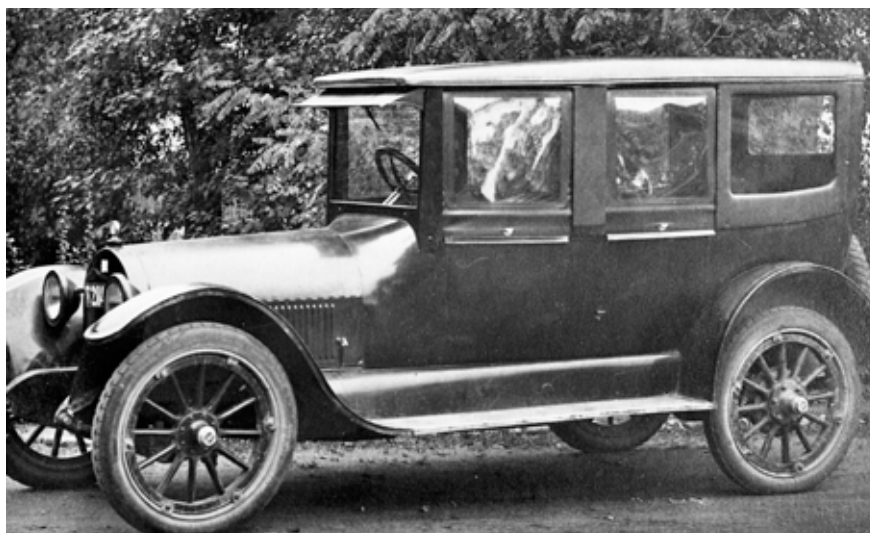
Igen en karosserifabrikant som fremstillede aftagelige toppe.

bygning" til åbne karrosserier står nævnt i "Automobilets Historie og dets mænd" fra 1938. Her kan man læse, at efterspørgslen var så stor, at fabrikken praktisk talt kunne bygge disse "toppe" på samlebånd til ejere af åbne vogne, for at gøre disse til lukkede personbiler. Lukkede personbiler har været og er meget mere behagelige at køre i om vinteren m.v., så det er meget forståeligt, at folk ønskede lukkede biler, men der blev faktisk ikke fremstillet mange lukkede biler før 1925, da bl.a. de amerikanske fabrikker først i ca. 1920 begyndte at levere biler med lukkede karrosserier. Før 1910 blev bilerne leveret hovedsagelig med åbne karrosserier med eller uden vindskærme og kaleche med sidestykker.

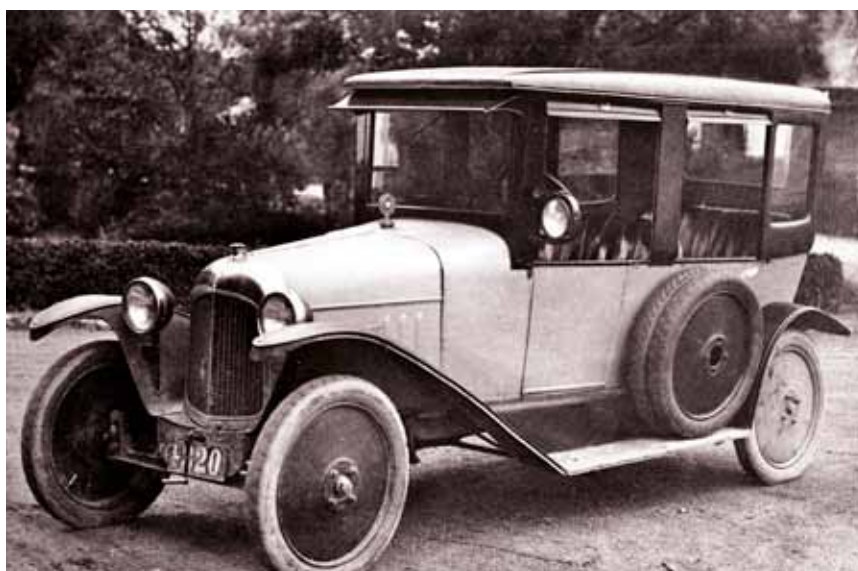
I Danmark var der en stor karrosseri-industri før 1925, der fremstillede hele karrosserier til personbiler, brandbiler, ambulancer, og busser m.v., og mange karrosserifabrikanter samt karetmagere byggede lukkede aftagelige toppe til åbne biler. Selv her på Bornholm var der karrosserifabrikanter/karetmagere, der lavede aftagelige toppe på bestilling.

**Der var andre, som havde samme tanke.**

Fabrikant Henry Nielsens karosserifabrik i stationsbyen Viby fremstillede "Vibytoppen". Den blev fremstillet specielt til enhver automobil efter bestilling, men havde du en Ford så var der færdige toppe på lager. Eneforhandler af "Vibytoppen" var Wald. Nielsen, Gl. Kongevej 4, København. Det fremgår det af "Nordisk Motor Industri" 1-6 fra 1923, at salget gik så godt, at Henry Nielsens karosserifabrik måtte udvide fabrikken for at kunne følge med efterspørgslen. Den



En Buick med Topsy Top.



Ovenover vises en Citroën A fra 1919/1920 med Topsy Top.



Ford T fra 1924 med Topsy Top.



Vognmand Brandts Chrysler 60 årg. 1925 sidder fast i sandet på Balka Strand. Denne bil var en åben touring model, og fik bygget en lukket topkarosse af træ ovenpå af karetmager Teodor Jensen og sønner i Østermarie, Bornholm,, som bilen stadig har. Er i øvrigt til salg hos Viklit Graae Jørgensen.



blev solgt i hele Skandinavien. Fabrikken fremstillede i løbet af 9 måneder i 1923/1924 i alt 67 vogn overbygninger, så den har haft en vis betydning.

Dette lidt specielle overgangsfænomen fra åbne til lukkede karrosserier står der ikke ret meget om nogen steder, og det er lidt ærgerligt.

Jeg hører meget gerne fra læsere af Veteran-Tidende som evt. har yderligere oplysninger om emnet.

Allan Pihl Hansen  
[allan.hansen@bornholmsmotorveteraner.dk](mailto:allan.hansen@bornholmsmotorveteraner.dk)



**Kilder:**  
Lokalhistorisk Arkiv Sorø.  
Jens Birch, DVK.  
Uffe Mortensen, DVK.  
Registrerings-tidende.  
Nordisk Motor Industri.  
Automobilets Historie og dets mænd.





Endvidere blev der herhjemme solgt noget, som blev kaldt "Close Tite" top formentlig fremstillet i USA. Hvor udbredt her i Danmark sidstnævnte "top" var er et åbent spørgsmål.

Close Tite Top kunne du især få til følgende bilmærker: Ford, Star, Overland, Dogde og Chevrolet.

*Top  
Top*

### udføres til alle Vogne

Vi har paamonteret den paa:

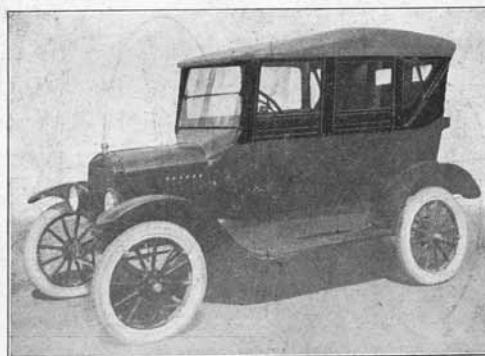
Austin,  
Austro-Fiat,  
Buick,  
Chevrolet,  
Citroën,  
Clement-Bayard,  
Davis,  
de Dion Bouton,  
Delage,  
Dodge Brothers,  
Essex,  
Fafnir,  
Ford,  
Hudson,  
Hupmobile,  
Itala,  
Maybohm,  
Minerva,  
Moline Knigt,  
N. A. G.,  
Nash,  
N. S. U.,  
Oakland,  
Oldsmobile,  
Opel,  
Overland,  
Peugeot,  
Renault,  
Star,  
Stoewer,  
Studebaker,  
Sunbeam,  
Wanderer,  
Willys Knigt.

*Top  
Top*

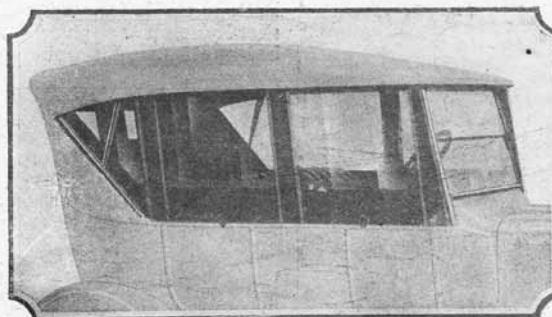
holdes paa Lager til Ford, Chevrolet og Overland til øjeblikkelig Levering. Den leveres paa 6 Dage til alle andre Mærker.

Borum & Wulff <sup>1/8</sup> Tlf. Sorø 73

# CLOSE TITE TOP



For Kr. 185.00 exclusive Montering kan De omforandre Deres aabne Ford til en lukket Vogn



**CLOSE TITE** er praktisk Sommer- og Vinter, den yder Beskyttelse mod Sne, Kulde, Regn og Støv. De har dobbelt Gavn af Deres Ford Touring, naar De forsyner den med **CLOSE TITE**. Den er da den ideelle Sommer- og Vintervogn.

**CLOSE TITE** forhandles af enhver autoriseret Fordforhandler

Generalrepræsentant

Tlf. 3087

**TRACTOR-MATERIEL**  
STRANDBOULEVARD 144 - KØBENHAVN

Telegr.-Adr. Tracplow

## HOLBÆK LIMOUSETTE FABRIK

Aktieselskab

Smedelund 25

Holbæk.

Telefon 952.

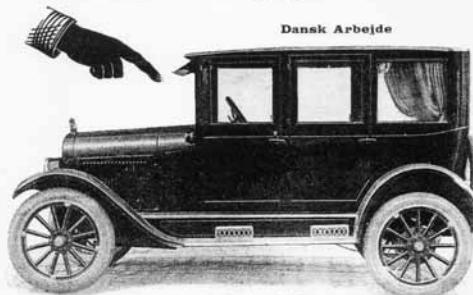


Første Billede viser en almindelig Turistvogn, udstyret med Limousettekarrossen. Andet Billede viser en almindelig Turistvogn, udstyret med Limousettekarrossen, der passer til alle de for Sæson Jæde og Vindskærm for Bagveden.

Også en form for lukket top.

## Viby Toppen

Dansk Arbejde



Jules Chevrolet med Viby Top

Paabygges alle aabne Biler

*I Pris, Skønhed og Soliditet uden Konkurrence*

Fremstilles specielt til enhver Vognstype  
Til "Ford" færdige paa Lager - Forlang  
Demonstration

Enseforhandler af VIBY-TOPPEN

**Wald. Nielsen**

Gl. Kongevej 4  
(106 = 105 Træmanden)

Tlf. Ctr. 14045  
København B.



## HESTEKRÆFTER I HORSSENS 2013

**Lørdag d. 31. august 2013**

**Hermed indbydes der til 4. udgave af løbet for klassiske biler der køres i omegnen af Horsens.**

**Der er middelalderfestival i byen samme weekend.**

**Startsted: Hotel Opus Horsens, Egebjergvej 1, 8700.**

**Morgenmad kl. 8.00 Start kl. 9.00 Løbets længde ca. 80 km med opgaver.**

**Startgebyr: 150.- pr. person der omfatter morgenbord, frokost og kaffebord ved præmieuddelingen på Hotel Opus.**

**Tilmelding: Hans Geschwendtner, tlf. 4041 1921, Amager Landevej 171 C, 2770 Kastrup.  
Senest 20.8.2013**

**Mail: [hans@geschwendtner.dk](mailto:hans@geschwendtner.dk)**

**Oplys: navn, antal personer, bilmærke, årgang.**

### **Krudtværksfestival 14. september - Køretur kl. 10.00 fra Nærum til Frederiksværk**



Vi udstiller vores køretøjer og "Festivalen" og "Din Bilpartner" er vært ved en lille frokost.

Krudtværksfestivalen har nu kørt i 15 år og har vokset sig større og større. Den foregår på det gamle Krudtværksområde, som i dagens anledning bliver lukket af for trafik. Her kommer til at foregå lidt af hvert. Der bliver børnecirkus med flere forestillinger, hoppeborg, børnekarrusel m.m.

Der er ca. 125 studepladser med salg af alverdens ting. Der bliver underholdning med bl.a. Sir Henry og et andet lokalt band, der hedder Hadberg Band.

Herudover bliver der traditionelt jazz, naverviser, tyrolermusik, optræden af tømmerfolk med kædesave, økser m.m., line og squaredance samt folkedans.

Kl. 14.00 kører borgmesteren, efter hans mening, den flotteste bil.



Krudtværksmuseet har åbent hvortil vi får gratis adgang.

Denne bygning ligger på Krudtværksområdet og blev opført af General Classen i 1763. Det hører sammen med Salpeterladen og Gjethuset til Frederiksværks ældste bygninger. Fra 1787 frem til 1965 blev der produceret trækul - en af de tre bestanddele i sortkrudt. I trækulsbrønderiet findes de intakte ovne fra 1890'erne. Den unikke industribygning er blevet gennemrenoveret i 2008 og fremtræder nu, som den så ud i slutningen af det 19. århundrede.

**Tilmelding til:**

**DVK sekretariatet, tlf. 45 56 56 10**

**eller mail: [kontor@veteranbilklub.dk](mailto:kontor@veteranbilklub.dk)**

**Max 100 biler og tilmelding med besked om antal personer i bilerne, senest d. 31. august**



### Så er chancen her igen...

Måske nogen af klubbens medlemmer planlægger sommerferie i på veteranen eller blot er nostalgisk anlagte. I så fald kunne I måske have lyst at kigge forbi fig.:

Musik og veteraner

**Musik og veteraner, fredag d. 5. juli 2013 kl. 18-23 på Karensdal i Uldum** (v. Horsens) arrangeres for 5. år i træk og er et mindre, men hyggeligt arrangement med udstilling af veterankøretøjer, hvor alle typer d.v.s. traktorer, biler og 2-hjulede er velkomne, når blot de er mindst 35 år gamle.

Oplev også "**Karensdal kolonial**" med emailskilte, gamle købmandsvarer og andre herlige sager der emner af nostalgi. Frem for alt er det også en aften med god livemusik, hovedsageligt vise, jazz, folk og anden "moden" musik. Man kan læse meget mere om program og se billeder på [www.karensdal.dk](http://www.karensdal.dk)

Der er gratis entré  
Øl, vin, vand, grillpølser, kaffe, o.s.v., kan købes i "Karensdal kolonial" til priser næsten som i gamle dage. Støt "Købmanden" og dermed arrangementet!  
Arrangementet er udendørs, og der er begrænset antal stole, så medbring gerne klapstol, tæppe el. lign. og en ekstra tøjte til de små aften timer!

**Musik og veteraner** er også en optakt til **Uldum Cademusik Festival**, som kan opleves dagen efter, lørdag d. 6/7. Her er der lovrigt også en særlig plads for veterankøretøjer. Skal tilmeldes på [www.gademusik.dk](http://www.gademusik.dk).

Der er mulighed for overnatning i egen campingvogn/telt fra fredag til søndag. Begrænset antal pladser og kun mod tilmelding. Info på [www.karensdal.dk](http://www.karensdal.dk)

Kunne du tænke dig at bidrage til udstillingen med veterankøretøj, et gammelt emailskilt eller anden købmandsnostalg, eller måske har du stumper til salg eller antikviteter eller noget helt tredje...så benyt kontaktoplysningerne herunder.

Arrangør:  
Karensdal musik og lyd

Arrangementet afholdes:  
**d. 5. juli 2013 kl. 18.00-23.00**  
På adressen:  
**Karensdal, Fasanvej 15, 7171 Uldum**

Nærmere oplysninger:

[www.karensdal.dk](http://www.karensdal.dk)  
[info@karensdal.dk](mailto:info@karensdal.dk)  
tlf. 28120591



# Efterårsløb 2013



## Jens Høstrups efterårsløb køres i år den 8. september fra Restaurant Kystens Perle, Lovbyvej 31, 8700 Horsens.

Vi mødes Kl. 9.00 hvor der venter os et veldækket morgenbord. Vi kører så en smuk tur hvor vi bl.a. besøger en seværdighed inden vi kommer frem til Restaurant På Havnen i Juelsminde hvor vi, som tidligere år, skal nyde det store flotte ta'selv frokostbord.

Vi forlader Juelsminde ca. kl. 15.00 for at returnerer til Horsens.

Vi afslutter som sædvanligt med præmieuddeling og eftermiddagskaffe med lagkage på Restaurant Kystens Perle i Horsens hvorfra vi startede.

Løbets længde: ca.70 km. Forventet afslutning ca. kl. 17.00.

Prisen for hele engagementet, ekskl. drikkevarer, kr. 350,00 for voksne og børn under 12 år halv pris.

**OBS! Der er kun plads til max. 25 køretøjer!**

**Husk at tilmelding til løbet efter princippet først til mølle.**

**Tilmelding på tlf. 40 42 04 22 og betaling: Danske Bank (3636) 3664 030055.**

**Husk, inden du betaler, at sikre dig at der er flere ledige pladser.**

**Man er IKKE tilmeldt før betaling er modtaget.**

**Jens Høstrup Tlf. 75 66 58 98 e-mail: [jens-NSU@c.dk](mailto:jens-NSU@c.dk)**



## Læserbrev

*Den fremtidige linje i bladet?*

*Dette er vist nok min første læserbrev eller kommentar som medlem, for normalt leverer jeg kun redaktionelt stof, der stort set altid har haft en motorsportsmæssigt indgang – for det er der, jeg har min spidskompetence. Og hvis jeg har bevæget mig ud på tynd is, har der været mærkespecialister, som har været kvikke til at kunne rette mig om, at en Cooper på Roskilde Ring ikke var en Austin Partner, men en Morris Mascot. Med rette.*

*Men nu er det så mig, der er blevet mavesur (gammel er man jo blevet efterhånden...). Det skete, da jeg fik baksæt maj-nummeret (VT 443) ud af postkassen og gik i gang med læsningen. Det var den herlige, lange historie om Tempo Matador, hvor mine øjne på side 24 desværre fangede et foto af en Hanomag Henschel F20. Eller rettere den nummerplade, som var masket ud. Skal det være den fremtidige linje? At vi ikke ønsker at publicere "billedmateriale om motorkøretøjer af teknisk og/eller historisk interesse" (et til lejligheden udvalgt uddrag af vedtægternes punkt 3.1.2.) i fuld offentlighed? At vi skal til at skjule andre kendetegn? Eller retouchere historien? Lad os vise historien, som den er. For eftertiden også.*

*Morten Alstrup*

*DVK-medlem 6861*

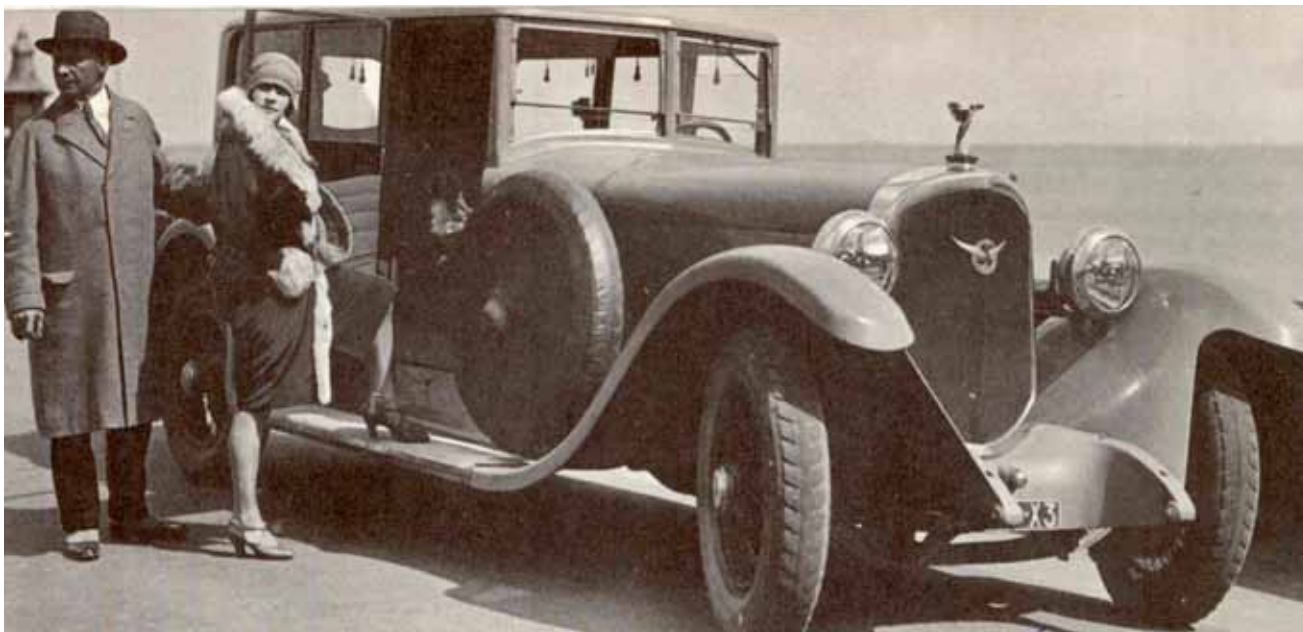
*P.t. indehaver af køretøjer med registreringsnumrene AC 61 493 og HW 39 032.*

### SVAR:

Billedet stammer fra Tyskland, som man kan se, er teksterne på markiserne bag bilen, tyske.

Grunden til at dette billede bruges er udelukkende for at illustrere de forskellige navne, som Matadoren optrådte under, og i dette tilfælde måtte Jens Ørvad ty til Wikipedia, som havde sløret nummerpladen, ikke VT's redaktion.

Red.



**På Fredericia messen fik jeg spørgsmålet, "Dorte ved du hvad det er for en bil der er på dette billede?" af Poul Andersen fra Vejle.**

Jeg beklagede at så langt rækker mine evner ikke, men jeg ved hvor jeg kan få svar. Nemlig på biblioteket om tirsdagen, og alle de gæve gutter, svigtede heller ikke denne gang.

Bilen er fransk, en Farman fra ca. 1925, har 6 cylindret motor med overliggende knastaksler og 4 trins gearkasse.

Tak for spørgsmålet og billedet Poul og tak til biblioteksgutterne, det er dejligt at vi i fællesskab får løst nogle opgaver. DS.



## BILER SÆLGES

**MG TD Mark II** 1953. Indreg. på sorte plader. Racing Green m/grønt indtræk og canvas kaleche. God stand og kører godt.

Niels Larsen, tlf. 2467 38 69  
e-mail: lenenielslarsen@gmail.com

**MGA 1500** 1957. Flot rød velrenoveret og velkørende bil med nyere læderindtræk, tonneau og kaleche sælges omgående. Perfekt rustfri stand - måske Danmarks flotteste. Eventuelt kan en velrenoveret Triumph Spitfire MK II eller III indgå. Pris kr. 180.000.

Carsten Ekelund, tlf. 42 94 16 11  
e-mail: cme1611@gmail.com

**MG TF** 1954, Rød MG TF 1954 HDC265964 sælges for 199.000.- Bilen er indført far USA i 2006, og restaureret i 2006-07 med helt nyt ledningssæt. Der er ingen rust, motoren og bilen kører perfekt. Lakken er fin og forkromningen meget flot, der er forkromede fælge. Yderligere oplysninger eller billeder, ring. Pris kr. 199.000.

Otto Schumann, tlf. 40 76 18 99 eller 97 82 08 99.  
e-mail: otto.schumann@email.dk

**Mercedes 170 SV** 1949. Rigtig gangster bil. Restaurerings projekt. Delvist adskilt. Alle dele haves. Kontakt Michael på mc@styleandmakeup.dk. Pris kr. 20.000.

Michael Christensen, tlf. 23 41 75 53  
e-mail: mc@styleandmakeup.dk

**MGA** 1962. Flot restaureret, klassisk sportsvogn, BRG, kører fremragende. Sorte nummerplader. Holder syn til 2018. Pris kr. 178.000.

Jørgen F. Bakka, tlf. 40 11 54 34  
e-mail: frode@bakka.dk

**Ford Anglia** 1961. Sælges til restaurering eller reservedele - alt til den motor er OK. En del rust i den, men der følger en masse nye dele - købt i England. Den mangler forbenene ellers er den lige til at gå til. Pris kr. 6.500.

Carsten Spange, tlf. 21 77 46 20  
e-mail: cs306@gmail.com

**Mercedes Benz 280S** 1970. Automatgear, servostyring, 4-dørs, el-soltag, kongeblå. Tilladelse til registrering i DK. Ingen papirer. Står flot i lakken. Enkelte små rustpletter. Pris kr. 50.000.

Gert Petersson, tlf. 40 26 78 04  
e-mail: gertp@pc.dk

**MGA Roadster** årgang 1958. Motor renoveret. Synet januar 2013. Rigtig fin rød bil. Kr. 150.000.

Otto Bech Hansen, tlf. 23 43 57 62  
e-mail: otto52@live.dk

**Sunbeam Tiger Mark II** 1967. 56.000 km. Sjælden - solgt 3 stk. mark 2 i Europa og resten af de 500 der blev solgt, gik til USA. Sunbeam Tiger blev også kaldt "Fattigmands" AC COBRA, da den kom, var den lig Cobraen mekanisk, og blot med en anden karosse, og det var Carol Shelby, der var med til at konstruere den tilbage i 60erne. I min sidder en original Shelby motor og ikke blot en 289 Mustang motor, hvilket der gør i de andre mark 2ere. Jeg har nr. og papirer, der viser, at det er en original Shelby Cobra motor. Bilen er ekstremt hurtig, men den kan også køre tomgang på 500 omdrejninger og virker meget let at køre - så "lille mor" kan køre til bageren i den og hente rundstykker. Jeg sælger den langt under vurdering og handelspris, og bilen er så sjælden og speciel at det kræver nærmere forklaring i telefonen - så ring og lad os fortsætte derfra. Billeder kan sendes pr. mail. OBS hardtop medfølger. Telefon 33 24 01 71

**Lotus Cortina** 1965. Papirer på nummerplader. Kørt 40 km (den samme som HKH prins Joachim har). Billeder kan sendes pr. mail. Telefon 59 44 00 75

**Fairthorpe Minor** 1960. Eneste i Skandinavien. Ser ud som ny. Vægt ca. små 500 kg. Motor 1.300 ccm med 108 hk. Bilen har været på nummerplader i England og i Sverige. Ingen indregistreingsproblemer. Afgift ca. 4.500 kr. Minder meget om en Austin Healey Sprite Mark 1 (frøje), men denne kan ikke ruste op. Fremstillet i

500 eksemplarer. Hardtop og billeder findes på mail. Der er også en DK-vognbog og styrtøjle mm. Sælges billigt. I tyskland står der en til salg for 185.000 kr. - den er ikke ligeså fin som min - min koster 110.000 kr. og det er billigere end en "god frøje" Telefon 70 23 23 78

**Volvo Amazon** - 121- kongeblå - 4 dørs- fra 1965 - har været i familiens eje siden "fødslen", derfor kun to ejere - helt funktionsdygtig - er blevet pudset og plejet - fremstår original - også på originale sorte plader, registreringsbogstaver MA - har haft garage hele sit liv - kasko forsikret - sælges evt. til højeste bud - lone@reippurt.dk telf: 36 98 01 76

## DELE TIL BILER SÆLGES

**Porsche** 1970. 2 meget flotte sæder til 911S. kr. 1.000 for 2 stk. H/V. Michael Christensen, tlf. 23 41 75 53  
e-mail: mc@styleandmakeup.dk

## DELE TIL BILER KØBES

**Talbot Samba** 1984. Radio købes helst original eller en fra start firserne. Skal virke. Nicolai ibsø, tlf. 26 24 70 61  
e-mail: nibsoe@gmail.com

## DIVERSE

Original **HILLMAN plaid** fra Rootes group sælges. Mål 150 x 155 cm Pris 250. Kan afhentes på Kbh.s vestegn eller sendes for købers regning. Billeder kan sendes pr. mail. Steen Høj Rasmussen, tlf. 40 86 17 44  
e-mail: steen.hoj.rasmussen@gmail.com

**Ransomes 5/3** cylinderklipper 5led Ford 1100 ccm motor 4 cyl. Klippebredde 3,5 m. Årg. 1978-1982. Er ikke slebet, men starter og kører godt. Vægt 1.300 kg. Inst.bog (kopi). Pris med klargøring (ej slibning) 7.500 kr. Henrik Poulsen, tlf. 21 23 01 40  
e-mail: h.poulsen66@gmail.com




## Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST

RØD/SORT med logo <b>kr. 350,00</b> med navn kr. 400,00

PLAKAT

<b>Kr. 75,00</b>

STOFMÆRKE

Bredde 7 cm <b>Kr. 25,-</b>

KASKET

<b>Kr. 50,-</b>

VOGNMÆRKE

Bredde 6 cm <b>Kr. 125,00</b>



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet  
Telefon: 0045 4556 5610  
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

**VINTAGE**  
**DÉCOR**

v/ Lone Riis · Rømersgade 9 · 1362 København K  
Tlf. 3314 8098 · 2382 8098 · www.decorvintage.dk  
Tirsdag-fredag: 12<sup>00</sup>-18<sup>00</sup> · Lørdag: 10<sup>00</sup>-16<sup>00</sup>



Dynotest  
Optimering/Justering  
Karburator/Indsprøjtning  
Fejlsøgning  
Datalogning  
OBD udlæsning  
5 gas måling  
Reparation  
Karosseri og pladearbejde

### MB MOTOR

v/Mikael Breiding  
Larsensvej 10 B, 3230 Græsted  
Tlf. 4839 1693

DVK medlemmer tilbydes  
15% rabat på arbejde  
Der ydes ikke rabat på reservedele



### 1924 Austin Seven "Chummy" Danmarks ældste

Chassis og motornummer  
A1 4884, sælges grundet  
forelskelse i Citroen 5 cv  
kløverblad 1923. Vognen  
kører herligt, er tryksmurt,  
olietryk på 60 Lbs. Den har  
converteret magnetænding,  
strømfordeler og SU  
karburator. Nemt hvis man  
vil føre den tilbage, så den  
bliver godt sløv i trafikken.  
Medlem 200 Bo Bonfils  
bo@bonfils.dk  
Tlf: 2463 0875 **Kr 125000.-**



## Sorptionsaffugtning af garager



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

**Munters**  
- specialister i affugtning  
Tlf.: 4495 3355 • [www.munters.dk](http://www.munters.dk)



**Veterandele.dk**

LEVERING HVER MÅNED FRA USA Vi har alle materialerne til dit restaureringsprojekt

**RESERVEDELE TIL**

- Ledning
- Tænd ledning
- Pærer
- Blink relæer 6V
- Gummlister
- Rudelister
- Frostpropper
- Tin
- Esbjerg Maskinemalje
- og meget mere på [www.veterandele.dk](http://www.veterandele.dk)

VI HAR OGSÅ BRUGTE DELE TIL FORD T, FORD A & CHEVROLET

Castrol

Vi forhandler Castrol's produkter

Har din klub en foreningsaftale det giver rabat både til dig og tilskud til din klub

- FORD T
- FORD A
- CHEVROLET

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 4926 6420 Telefax: 4926 6933 mail: [info@veterandele.dk](mailto:info@veterandele.dk)

**Veterandele.dk**  
En del bedre..

**Man behøver ikke være veteran...**

**...for at læse Veteran Posten**

[www.VeteranPosten.dk](http://www.VeteranPosten.dk)

**Veteran smeden . dk**

**Rustreparation af veteranbiler  
Pladedele fremstilles**

v/ Bo Kjer  
**40 45 88 82**  
[bo@kjer.net](mailto:bo@kjer.net)

Ballerupvej 91, 3500 Værløse  
[www.veteransmeden.dk](http://www.veteransmeden.dk)

**Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende**

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. Enspaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun 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.

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

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

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

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

*Vi glæder os til at tegne din forsikring.*

### Priseksempler (2013):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 912 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.138 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.166 kr. inkl. vejhjælp

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



**OBS : Al henvendelse vedr. forsikring rettes til DVK  
Se tlf., mail og kontortid på side 2.**

Sorteret Magasinpost  
ID nr. 42123

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