

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



56. årgang - september 2012 - VT nummer 435



Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

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

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

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 veteranokretøjer aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

I redaktionen:

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

Layout, sats:
Ole Callesen, tlf. 61 78 16 11
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Bestyrelsen

Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer og veteranforsikringsklubben

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

Næstformand:

Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben

Anne Lise Gustafsson
Karlsbjergvej 32, 5672 Broby
Tlf. 6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Kasserer:

Erik Lindholm
Stokbrovej 140, 8520 Lystrup
Tlf. 8623 0295
erik@lindholm.com

Sekretær:

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

Løb og arrangementstilsud

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

Veteran Tidende, MhS

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

Mødesteder og udstillinger Vest

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

Mødesteder og udstillinger Øst

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

Suppleanter:

Ib Rasmussen. Øst. Tlf. 2026 3220
Kristian Nørgård Gravesen. Vest. Tlf. 2781 0131

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
lotosen@hotmail.com

Midtsjælland - Kværkeby:

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

Østsjælland - Klippinge:

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

Vestsjælland - Løve

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

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

Sydsjælland - Engelholm

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

Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:

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

Østjylland - Uldum

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

Historiske nummerplader

Erik Mieth

Se under bestyrelsen.

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
shoobox@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
trolley@yahoo.dk

Chevrolet 1911 til 1941

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

FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh
9868 1189 - kurtogjonna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

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

Ford T

Claus Olesen
5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz

Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Pontiac

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

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520
tteisen@yahoo.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.fordvandmodelregister.dk

Morris

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

Opel

Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche

Paul Wilson, 2728 5725
paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard, 8648 6968

Rover

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

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



*Fra Styrkeprøven 2012.
Harald Fadum fra Norge i sin
Ford T 1914.
Foto: Familien FASTERHOLDT.*

Mødestedsleder i Fredericia, Lillebælt, John Andersen fylder 70 år d. 29. september



John Andersen, som er tidligere medlem af DVKs bestyrelse, har en meget stor andel i at mødestedet DVK-Lillebælt kom i gang, og at det siden er blevet en stor succes for trekantsområdet og Vestfyn. John ryster den ene gode aktivitet efter den anden ud af ærmet. Han kan have mange bolde i luften og griber som regel de fleste.

Men en gang gik det galt, da der gik romantik i mødestedet DVK-Lillebælt. I foråret 2012 havde John anskaffet sig nogle søde, engelske høns, for der kommer mange englænder biler på mødestedet. Meningen var, at hønsene skulle gå frit rundt på Ryesgaard og hygge om medlemmerne på torsdagsmøderne.

En ting havde John dog glemt: Klubhunden Trine, den søde, godmodige ruhåret hønsehund. Der satte den s'gu grænsen – så alle hønsene blev fordelt rundt i naboernes haver, og det tog 3 dage før alle var indfanget igen. Så kom de i hønsegård, og Trine sad vagt ved døren. Efter 10 dage uden æg i rederne, opgav John projektet og donerede hønsene til velgørenhed. Det viste sig senere, at der var tale om haner.

Alle os, der nyder godt af Johns arrangement for DVK, ønsker ham et stort TILLYKKE på dagen.



Indhold

John Andersen, 70 år.....	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Klubaktiviteter	6
Billeder fra DVKs akiv	9
Svar på august måneds arkivfotos.....	10
Kommentarer om den kongelige Cadillac	11
Styrkeprøven 2012	12
William S. Knudsen	18
Fra bibliotekets gemmer	19
Befrielsesauktionen.....	20
Fiat 127 - årets bil for 40 siden	26
Prøvetur i alperne.....	32
Køretur i udkantsdanmark.....	34
Tour de Hvidebæk.....	36
Invitationer	38
Velkommen til nye medlemmer	40
Køb salg	41

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





Møder

SEPTEMBER

Lørdag 8. Løve. Køretur fra Løve til biludstilling i Kalundborg

Lørdag 8. Ristrup. Indvitation til 25 DVK medlemmer, til at se Henrik Frederiksens private bilsamling.

Mandag 10. Aarup. Besøg hos Hans Barholdt, Strandgade 112, 5683 Hårby (rep af mercedes/karrosserier).

Tirsdag 11. Spjald. Egeristræf adresse.: Ejstrupvej 7a i Egeris.

Tirsdag 11. Uldum. Tur til Arne og Benedicte Henriksen, Kragelund Autolakering. Afgang fra Møllen kl. 19.10.

Torsdag 13. Lillebælt. Besøg på DSB Centralværksted i Fredericia

Torsdag 13. Åbenrå. Almindelig Klubaften

Tirsdag 18. Kværkeby. Besøg af en mærkeklub kl. 19.

Tirsdag 18. Stenum. Klubaften i "fodermesterhuset".

Onsdag 19. Engelholm. Møde med gamle køretøjer

Onsdag 19. Nærum. Jægerborg Sprøjtehus, Ermelundsvej i Gentofte, har inviteret medlemmerne på besøg kl. 19.00

Mandag 24. Vesterhede. Ikke noget program endnu - følg med på vores hjemmeside.

Tirsdag 25. Egeskov. Filmaften med gamle optagelser fra Fangel motorbane og Jyllandsringen.

Tirsdag 25. Klippinge. Garagemøde hos Henrik Hansen kl. 19.00. Tilmelding til Kaj på telf. 5657 8205 senest 20.09.12.

Tirsdag 25. Spjald. Egeristræf - adresse.: Ejstrupvej 7a i Egeris

Onsdag 26. Amager. Lokalmøde Amager

Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde hos Kim Clasen kl. 19

OKTOBER

Tirsdag 2. Løve. Besøg af Midland olie.

Tirsdag 2. Ristrup. Den vilde auktion på Aalholm.

Lørdag 6. Spjald. Afslutning Egeris.

Mandag 8. Aarup. Vi mødes hos Autohuset Obelirz A/S, Holmelund 32, 5560 Aarup, hvor Sonax kommer for at fortælle om bilpleje.

Tirsdag 9. Egeskov. Cafe og bibliotekstaften

Tirsdag 9. Uldum. Klubmøde, snakke og læse aften. Vil nogen fortælle eller vise noget "specielt" fra gemmerne, er det meget velkomment.

Torsdag 11. Lillebælt. Foredrag på mødestedet af sogne- og feltpræst Jes Rønn Hansen, Strib.

Torsdag 11. Åbenrå. Almindelig Klubaften

Tirsdag 16. Kværkeby. Klubmøde kl. 19.

Onsdag 17. Engelholm. Besøg på Næstved Bilmuseum. Tilmelding nødvendig.

Tirsdag 23. Klippinge. Vi skal se og høre om Triumft klubbens Europa-tur 2012 ved Jørgen Busch.

Torsdag 25. Morris-møde. Morrismøde hos Lenart Poggenborg kl. 19

Mandag 29. Vesterhede. Fortæl om noget hvad du har oplevet omkring gamle køretøjer. Lav en CD med billeder og fortæl om dine ture, nogle udstillinger du har været på etc.

Tirsdag 30. Egeskov. Klubmøde

Onsdag 31. Amager. Lokalmøde Amager

NOVEMBER

Tirsdag 6. Løve. Mercedes-aften

Tirsdag 6. Ristrup. Morten Alstrup holder foredrag om LE MANS fra 1960 til slut 80erne.

Torsdag 8. Lillebælt. Mødestedet får besøg af den Hemmelige Gæst. Glæd dig til en spændende aften på Ryesgaard, Nrd. Kobbelvej 27. 7000 Fredericia.

Torsdag 8. Åbenrå. Året der gik i lyd og billeder.

Mandag 12. Aarup. Klubmøde og foredrag om færdsel med veteranbiler i udlandet.

Tirsdag 13. Egeskov. Cafe og bibliotekstaften

Tirsdag 13. Uldum. Vi besøger Læborg Autohandel, hvor Søren Sørensen er vært.

Tirsdag 20. Kværkeby. Thomas Kjærgaard kl. 19.

Onsdag 21. Engelholm. Steffen Jørgensen kommer og viser billeder fra og fortæller om femten års besøg på Nürburgring.

Mandag 26. Vesterhede. Juleafslutning

Tirsdag 27. Egeskov. Julefrokost. Kl.18.30

Torsdag 29. Morris-møde. Morrismøde hos Carsten H. Hansen kl. 19

DECEMBER

Tirsdag 4. Løve. Julehyggeaften i Løve.

Mandag 10. Aarup. Julefrokost, info senere.

Tirsdag 11. Egeskov. Julehygge

Tirsdag 11. Kværkeby. Julefrokost

Tirsdag 11. Uldum. Julekomsammen

Torsdag 13. Lillebælt. Vor kendte julefrokost i Skærup Forsamlingshus kl. 18. Tilmelding til John Andersen 2978 2909 eller ja-ryesgaard@c.dk senest d.7.december. Menu og pris følger. Mødestedsgruppen

Torsdag 13. Løve. Julefrokost

Torsdag 13. Åbenrå. Årets julefrokost med pakke leg.



Løb og arrangementer

SEPTEMBER

Lørdag 8. Bella Italia - Nyborg Slot.

Lørdag 8. Havnetræf i Lundeborg - ved den nye lystbådehavn. Se info VT 430.

Lørdag 8. Krudtværksfestival. Køretur med start kl. 10 fra Nærum til Frederiksværk, hvor køretøjerne udstilles. Festivalen giver frokost. Aktiviteter for børn og voksne. Info og tilmelding til: Gert Nielsen, tlf. 4970 9580 eller på e-mail: gertasger@stofanet.dk - senest 1. september 2012. Endnu ledige pladser!

Lørdag 8. Kræmmer/torvedag Vorgod-Barde vil gerne se veterankøretøjer. kl. 13 - 16.

Lørdag 8. -søndag 9. Oresund Rally 2012. Hermed kan Intercom, Hässleholms Motorklubb og Dansk Rally Club byde velkommen til fortsættelsen af første udgave af løbet, som fandt sted i september 2011. Internet link

Søndag 9. Veteraner i Odense. Kom og gør Odense mere levende den 2. søndag i måneden sommeren igennem. Info VT 432.

Tirsdag 11. Havnetræf Gl. Havn. 7000 Fredericia. kl. 18. Info VT 430.

Onsdag 12. Aftentur i det fynske Vi mødes mellem Kl. 17.30 -18.00. P. pladsen ved Stenstrup Kirke, 5771 Stenstrup, slutter Høvedvej 30, 5771 Stenstrup. Info Kay Riber tlf. 6226 2580.

Onsdag 12. Aftentur i det fynske kl. 17.30. Info om mødested i VT 421.

Onsdag 12. Besøg på Ferguson Museet i Glud. Info: Bente og Poul, tlf. 4044 5060 - Benedicte og Arne, tlf. 7589 3600

Onsdag 12. Spark Dæk Kom Sammen på Amager Strandpark. Havkajekvej 5, 2300 Kbh. S. Info sparkdaek@mail.com

Lørdag 15. Veterantræf og kræmmedag i Trolhede.

Søndag 16. Dengang vi fik bil - da bilen blev hverdag i forstaden. Museumsløbet kl. 10 - 16. Tilmelding til Hans H. Hansen, e-mail: hansh@hansen.mail.dk.

Tirsdag 18. Aftenture ved Storstrømmen. Info: Serena Gallacher og Steffen Jørgensen, tlf. 5444 6872

Tirsdag 18. Havnetræf Gl. Havn. 7000 Fredericia. kl. 18. Info VT 430.

Onsdag 19. Besøg på Jægerborg Sprøjtehus, Ermelundsvej i Gentofte. kl. 19.00 Tilmelding til dorte@stadil.net

Onsdag 19. Spark Dæk Kom Sammen på Amager Strandpark. Havkajekvej 5, 2300 Kbh. S. Info sparkdaek@mail.com

Torsdag 20. Høstløbet - DVK Lillebælt. Vi mødes på Skærbæk Havn kl. 17.30. Info VT 435.

Lørdag 22. Bagagerumsmarked på Dragørfortet. Info VT 434. Sidste frist for tilmelding 19-09-2012 til Kaj Christensen, tlf. 4053 9401 eller e-mail: kajc@c.dk

Onsdag 26. Havnetræf i Kerteminde, kl. ca. 18.30.

Indbydelse i VT 428. Info Arne Sørensen, tlf. 6532 2249

Onsdag 26. Spark Dæk Kom Sammen på Amager Strandpark. Havkajekvej 5, 2300 Kbh. S. Info sparkdaek@mail.com

OKTOBER

Søndag 7. Søndagstræf hos Karoline på Brovejen i Middelfart. Info VT 430.

Søndag 14. Veteraner i Odense. Kom og gør Odense mere levende den 2. søndag i måneden sommeren igennem. Info VT 432.

Lørdag 20. -søndag 21. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Internet link

Søndag 28. Løvfaldsløb, Nærum afslutningsløb.

Udland

2013

AUGUST

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





AMAGER

Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00.
Mødestedet er Dragør Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragør
 September d. 26. Lokalmøde.
 Oktober d. 31. Lokalmøde.
 Kaj Christensen, tlf. 40 53 94 01
 kajc@c.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

4. TIRSDAG i måneden kl. 19.00
Nygade 3, 4672 Klippinge
 Sommerudflugten den 24. juli fik stor tilslutning og det var rart at se nye medlemmer, sammen med den trofaste skare, der møder hver gang.
 September d. 25. Garagemøde hos Henrik Hansen, Søndergade 12, Karise kl. 19. Af hensyn til plads, er der tilmelding til mig på tlf 56 57 82 05, seneste lørdag d. 20. september. Vi kan mødes her i Klippinge kl. 18.45, og så følges ad der over.
 Oktober d. 23. Vi skal se og høre om Triumft klubbens Europa-tur 2012 ved Jørgen Busch.
 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.
 Aftentur i Kværkeby 2012
 Den 19. juni blev det så tid til den årlige aften/orienterings tur i Kværkeby. Igen i år med stort fremmøde - 21 biler var mødt til start. Som sædvanligt var vejret også med os denne gang, eller som Preben sagde - det var aftalt og arrangeret. Det plejer han at sige, men i år gik jeg ham lidt på klingen og han kom med en eller anden forklaring om kontakt til de højere magter. Det skulle have noget at gøre med lynaflederen på gården!
 Turen var smuk og uden fejl i noterne. Vi kom endnu engang ud på de små og idylliske midtsjællandske veje. Nogen af dem har vi kørt på før, men Preben er fortsat i stand til at vende rundt på

rækkefølgen og lige finde en ny vej, så turen opleves på en ny måde hvert år. Tak til Preben for en god aften.
 September d. 18. Vi får besøg af en mærkeklub.
 Oktober d. 16. Klubmøde – programmet under forberedelse.
 November d. 20. Vores ”egen” Thomas Kjærgaard komme og fortælle om sine oplevelser som udstationeret under UN i Kroatien og Bosnien-Herzegovina.
 December d. 11. Julefrokost kl. 18.00
 Sekretær: Erik Madsen, Roskilde tlf. 46 32 38 25 / 40 63 31 25
 Madsen.roskilde@city.dk
<http://emfoto43.mono.net>
 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 Knudstrupevej 6, Løve, 4270 Høng.
 Følg med på hjemmesiden 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.
 September d. 8. Køretur fra Løve til biludstilling i Kalundborg.
 Oktober d. 2. Besøg af Midland Olie.
 November d. 6. Mercedes-aften med Folmar fra Mercedes-klubben.
 December d. 4. Julehyggeaften.
 December d. 13. Julefrokost.
 Dirch Glad, tlf. 20 84 89 40
dirchglad@hotmail.com
www.dvk-loeve.dk

KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM

1. TORSDAG i måneden, kl. 18.30 spisning og mødestart kl. 19.30
3. TORSDAG cafeaften kl. 19.30.

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
 Nu er sæsonen godt i gang, så kom i gammel bil, så der kan sparkes dæk.
 September d.6. Klubaften – kom i gamle køretøjer. Menu.: Braiserede spoleben m/ tilbehør.
 Mogens Ottosen, tlf. 21 78 17 36
lottosen@hotmail.com

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

3. ONSDAG i måneden fra kl. 19.00
Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje
 Gamle køretøjer parkeres foran hovedbygningen, og nye holder på den ny-anlagte P-plads syd for mødelokalet.
 Augustmødet gik fint og vi fik befærdet de lokale biveje i rigtige biler.
 September d. 19. Køresæsonen er stadig i gang, så vi har endnu en aften med de gamle biler.
 Oktober d. 17. Mødet er flyttet til Næstved Bilmuseum, hvor DVK-medlem Peder Spandet vil åbne for os. Tilmelding på mail eller til Bo Frederiksen tlf. 5599 0235. Museet ligger på Skellet, som er en vej på Næstved Havn.
 November d. 21. Steffen Jørgensen kommer og viser billeder fra og fortæller om femten års besøg på Nürburgring.
 Fuld gas og hjulspin
 Peter Bering.
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 Holmegyden og drej ned af alléen til godskontoret.
 September d. 25. Filmaften med gamle optagelser fra Fangel motorbane og



Jyllandsringen på 8 m/m smalfilm fra 1967 og en DVD med sammendrag fra Slæbæk Ring ved Stenstrup fra 1965 – 1973. Oktober d. 9. Cafe og bibliotekstafte.

Oktober d. 30. Klubmøde.

November d. 13. Cafe og bibliotekstafte.

November d. 27. Julefrokost.

December d. 11. Julehygge.

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

September d. 10. 1900 Besøg hos Hans Barholdt, Strandgade 112, 5683 Hårby (rep. af mercedes/karosserier).

Oktober d. 8. Vi mødes hos Autohuset Obelirz A/S Holmelund 32, 5560 Aarup, hvor Sonax kommer og fortæller om bilpleje.

November d. 12. Klubmøde og foredrag om færdsel med veteranbiler i udlandet.

December d. 10. Julefrokost, info senere.

NYT - så fik vi indviet petangbanen ved klubhuset. Der var mødt 31 medlemmer med godt humør og vejret kunne ikke være bedre. Efter instruktøren havde belært medlemmerne om



reglerne, fløj kuglerne om ørene på tilskuerne. Efter et par hurtige kampe, var det tid til grillen, hvor vi fik afsat alt det indkøbte. Alt i alt en rigtig god aften i DVK - Rørup, og en stor tak til alle de fremmødte.

Med venlig hilsen mødestedgruppen Bent Konradsen, tlf. 64 42 12 27

bent.konradsen@email.dk

Mogens Andersen, tlf. 64 43 16 53

orsbjergvej33@hotmail.com

www.dvk-aarup.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT



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

September d. 13. Besøg på DSB centralværksted. Vi mødes på Mødestedet Ryesgaard, Ndr Kobbelvej 7 mellem 18.30 - 19.00.

Oktober d. 11. Foredrag på mødestedet af sogne- og feltpræst Jes Rønn Hansen, Strib.

Jes Rønn har været udsendt som feltpræst for danske soldater. Den sidste tur gik til Afghanistan, og det var den vanskeligste og hårdeste af alle. Mød op til et spændende foredrag om et aktuelt emne, og vi lover, at det bliver ikke kedeligt. Mødestedsgruppen.

November d. 8. Mødestedet får besøg

af den Hemmelige Gæst. Glæd dig til en spændende

aften på Ryesgaard, Nrd. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

December d. 13. Vor kendte Julefrokost i Skærup Forsamlingshus.

Tilmelding til John Andersen 29 782 909 eller ja-ryesgaard@c.dk senest d.7.december.

Menu og pris følger.

Mødestedsgruppen

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

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.

Oktober d. 2. Den vilde auktion på Aalholm.

November d. 6. Vi får besøg af Morten Alstrup, hvis navn mange har stødt på i forbindelse med specielt motorsportsartikler i Veteran Tidende.

Morten Alstrup vil holde et foredrag omkring det legendariske 24-timers løb på Le Mans, hvor han vil sætte speciel fokus på en 20-årig periode fra slutningen af 60erne til slutningen af 80erne. Dette vil ske ved at inddrage en masse billeder fra sit righoldige arkiv.

Erik Nielsen, tlf. 86 92 39 43

Jens Rasmussen, tlf. 24 84 00 13

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.

September d. 18. Klubaften i "fodermesterhuset". Vi starter med en kort tur til Børglum Kloster for at se solnedgang fra "Bålhøj". Senere tilbage i huset, vil Jens Peter Gadensgård fortælle om sin deltagelse i auktionen på Aalholm.

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.

September d. 2. Vi tager til Lønborggård's kunststudstillingsdag.

September d. 11. Egeristræf
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.

September d. 11. Vi besøger Arne og Benedicte Henriksen og Kragelund Autolakering. Arne kan fortælle alt om lakering og vi kan spørge om alt. Vi kører fra Møllen kl. 19:10 og finder vej til Kragelund.

Oktober d. 9. Klubmøde, snakke og læse aften. Vil nogen fortælle eller vise noget "specielt" fra gemmerne, er det meget velkomment.

November d. 13. Vi besøger Læborg Autohandel, hvor Søren Sørensen er vært. Vi kan denne aften både se mange fine biler og dvæle over nostalgien. Mere i næste nummer. Vi skal vide cirka antal, så der bliver tilmelding. Dog således at står du denne aften og vil med, men ikke har meldt til, så kom alligevel.

December d. 11. Julekomsammen
Erik Hougaard, tlf. 40 34 00 49
k.e.hougaard@mail.dk.

Poul-Erik Jakobsen, tlf. 27 23 14 33
jakobsen@skjerna.dk

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

September d. 24. Vi har ikke lagt noget endeligt fast endnu, følg med på vores hjemmeside.

Oktober d. 29. Fortæl om noget du har oplevet omkring gamle køretøjer. Lav en CD med billeder og fortæl om

dine ture, nogle udstillinger du har været på etc.

November d. 26. Traditionen tro vores årlige juleafslutning med mad og drikke til rimelige priser. Vi holder også gavespil, tag en eller flere gaver med til en samlet pris på ca. 25,00 kr.

Tilmelding til Ove på tlf.: +45 23 95 07 21.

Jørgen Jacobsen, tlf. 20 22 27 29
yak@esenet.dk

Ove H. Iversen, tlf. 23 95 07 21
ove@iversen.mail.dk

Se mere på www.dvk-sydvest.dk for flere nyheder og evt. ændringer.

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

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

September d. 13. Almindelig klubaften.

Oktober d. 11. Almindelig klubaften.
November d. 8. Året der gik i lyd og billeder. Tag gerne egne optagelser med og lad os andre nyde godt af dine iagttagelser.

December d. 13. Vi mødes kl. 18.30 til "Årets julefrokost" med pakke leg. Medbring venligst en pakke til en værdi af 20 – 25 kr. per person. Forventet kuvertpris kr. 130.00. Max deltager antal vil være 50 personer. Så "først til mølle" tilmelding til enten Erik eller Kjeld. Tilmelding senest d. 30. november kl. 20. Men husk "først til mølle".

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20 23 44 91
holm-nielsen@bbsyd.dk
Erik From, tlf. 2966 9847 / 7462 5361
erik.kef@webspeed.dk



Mødested Sønderjylland – Aabenraa forærer Børneafdelingen på Sønderborg Sygehus kr. 1.500,00.

Overskuddet fra Forårsparaden 2012, blev den 16. august overdraget til Børneafdelingen på Sønderborg Sygehus. Pædagog Dorthe Westergaard modtog på afdelingens vegne checken på kr. 1.500. Pengene vil blive brugt til en speciel bæresele for børn op til 18 kg. Desuden var der penge til service (skeer) til de mindste.

Pengene blev indsamlet ved, at deltagerne betalte kr. 20,00 per køretøj i forbindelse med forårsparaden i Aabenraa. Da paraden, som blev afholdt første gang i år, blev godt modtaget, vil vi også i 2013 afholde en tilsvarende parade ved Klubhuset i Aabenraa.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen



Der er ingen tekst til september måneds arkiv fotos. Vi håber læserne kan komme med nærmere oplysninger eller kommentarer. Send dem til vt@veteranbilkklub.dk





Svar på augustnummerets arkivfoto

Så vidt jeg kan se, er billederne fra Thorvaldsensgade/Marstrandsgade i Aarhus. I øverste venstre hjørne på det første billede går vejen op forbi arresthuset og byretten og videre op til rådhuset. Bilen er en EMW, og den kunne godt være min fars. Desværre kan jeg ikke huske registreringsnummeret, og da han ikke er her mere, kan jeg heller ikke spørge.

Med venlig hilsen
John Hansen, medlem 8523

Bilen på billedet er jo en EMW. Disse køretøjer blev importeret af Bohnstedt Petersen i Sundkrogsgade 1-3, København Ø. Det ser ud til, at den er indregistreret i Aarhus.

Formentlig manglede man stål i DDR, da både IFA og EMW var med disse trækasser. Det ser ud som om, der er ændret på bagdørene.

Med venlig hilsen
J. Urban Nielsen Køge, medlem 5452

Billedet i nr. 434 side 9 er taget i 1950'erne i Thorvaldsensgade i Aarhus.

Varevognen, en EMW-van, har sikkert været impliceret i påkørsel, hvilket politiets kridtstreger kunne tyde på.

Med venlig hilsen
Jes Møller, Fredericia

Varebilen på side 9 i VT 434 er en EMW 340 Van fra 1952-53 fra Eisenacher Motoren Werke i Østtyskland DDR. Bilen har et X nr. som var hjemmehørende i Aarhus, og gadebilledet ligner Aarhus. EMW bliver afløst af Wartburg i 1955-56. EMW varevognen kostede fra ny 14.990,00 kr. hos Knud Jansen Automobiler i København. Vi så en enkelt gang en EMW varevogn på værkstedet hos Dana Ford i København i 1956. Varekassen var i træ, taget beklædt med voksdug. Motoren var som en førkrigs BMW 327, 2 L. topventilet stødstangsmotor med 2 karburatorer, 4 trins gearkasse med friløb i 4 gear. Det var bilen, stregerne på vejen, betjenten, skaden på højre forskærm, ingen lygteglas, ligner et færdselsuheld. Stor veteranhilsen.

Tommy Overballe, medl. nr. 10729

Varevognen på fotoerne er en EMW 340-3, årgang 1951-55. Tiden er 1954-58, stedet må være Aarhus, idet X11 056 er en Aarhus nr. plade, serie 10.700 til 12.999. Fotoerne viser at der er tale om et færdselsuheld med personpåkørsel, jvf. kridtmarkeringerne på kørebanen. Bilen har fået en bule i højre forskærm, ligesom højre forlygte- og blinklysglas er knuste. EMV blev bygget i Eisenach på den tidligere BMW fabrik, der rev sig

løs fra BMW hovedforvaltning i München i efteråret 1945 pga. de nye politiske tilstande i den daværende sovjetiske besættelseszone, fra oktober 1949, DDR. EMW 340 var teknisk set en BMW 326 førkrigsmodel, med et nydesignedt frontparti. Produktion af limousinen skete fra 1949-55 med i alt 21.083 stk. Den kunne endvidere fås som varevogn, kombi og ambulance. Opbygningen af disse køretøjer produceret i årene 1951-55 foregik hos IFA Karosseriwerke i Halle, der fik bilerne leveret som chassis inkl. fordøre og tag til og med B-stolperne, samt bagskærme. Denne produktion blev til 137 kombi, 533 ambulancer og 644 varevogne. Mange af bilerne blev eksporteret til adskillige europæiske lande, øst og vest for jerntæppet.

I Danmark blev importen varetaget af firmaet Bohnstedt-Petersen. I dette firmas jubilæumsbog fra 1986 står på side 82, at EMW varevognene solgt her i landet havde dansk trækarosseri. Rigtigt eller forkert?

Århusbilen har i hvert fald originalt karosseri, opbygget i Halle (Saale), dog er bakspejlene ikke originale. På det øverste foto ses en andre biler, en Opel Olympia 1950-52 med Esbjerg nummerplade Z 6044, serie 6000 - 7499. Endvidere en varevogn af engelsk oprindelse, muligvis Morris el Ford. Foran denne en Austin A40, dernæst en Nimbus motorcykel og forrest en militærlastvogn. Det er dog svært at se om det er en Bedford QL eller en Ford WOT. På det nederste foto ses en modkørende lastbil med danskbygget førerhus og den ligner umiddelbart en Ford BB

Med venlig hilsen
Finn Larsen

Forsinket svar til julinummeret

Kommentarer til juli måneds arkivfoto af Volvo Viking lastbil.

Volvoen tilhørte vognmand Ole Mundbjerg i Haderup, som efter den tids forhold drev en ret stor vognmandsforretning i Haderup i 40 - 45 år. Han fik sin første lastbil som 20-årig i 1920.

Jeg sender et billede med, som jeg har taget fra bogen "Haderup i mands minde". Jeg ved ikke, hvad mærke bilen er. På et senere tidspunkt var jeg selv lastvognschauffør og kørte brunkul blandet andet i Volvoen sammen med chaufføren Åge Vittrup, der var chauffør hos Mundbjerg i over 30 år. Omkring 1966-1967 blev forretning og de sidste tre lastbiler solgt til vognmandsfirmaet Jens Chr. Koldkur i Fårbæk.

Venlig hilsen
Ejgil Pedersen, Fredericia, medlem 527



Om kongelige vogne

Tekst: Leif Gr. Thomsen

Det var en dejlig artikel i VT nr. 434 om den kongelige Cadillac, der er blevet nænsomt sat i stand ude hos Karl Erik Sørensen i Bække.

Det er helt typisk, at denne vogn fik øget sin højde, for kongen var jo en meget høj mand. Prøv også at se fotos af den berømte åbne Cadillac, som også havde en anseelig højde, hvilket kunne ses af vindspejlets placering. Under sit ophold i USA er vindspejlet tilsyneladende kommet ned i normal højde, men betragt gamle fotos.

Dette med de royale køretøjers højde minder mig om en historie, der blev fortalt af krigsminister Klaus Bernthsens chauffør mange år efter begivenheden fandt sted. Krigsministerens vogn var en Hudson.

I 1921 var der stor modtagelse på Københavns Hovedbanegård af den italienske Kong Victor Emanuel. Han var jo som bekendt en meget lille mand, og det var ganske specielt at se de to konger ved siden af hinanden, den ene meget lille, den anden ekstremt høj.

Den italienske konge skulle køre med i Christian X's vogn, og da han kom op bag i den åbne vogn, måtte han gøre et hop for at komme op på sædet, og de omkringstående kunne se, at han ikke kunne nå gulvet. Dette fik mange til at trække på smilebåndet.

Billeder og tekst fra Uffe Mortensen

Stor tak til grev Michael, som har givet en historisk kongelig Cadillac en tiltrængt lettere renovering. Det er godt at se, at vognen igen har det godt - jeg så denne bil for 6 år siden, og der havde den det ikke så godt.

Jeg læste i et gammelt Bilhistorisk Tidsskrift fra sommeren 1962, at bilen var blevet købt af omtalte fiskehandler efter en annonce i Berlingske Tidende. Her fortælles, at motoren havde det meget dårligt, og at den var umulig at dreje rundt. Det stiller jo spørgsmålet, om motoren er kørende i dag? Jeg kan ikke huske at have set omtale af den vogn som kørende?

Det er sjældent at se gamle billeder af denne vogn, men et enkelt fandtes i DVKs arkiv. Her ses det meste af vognen, og man ser, at her er Cadillacen ikke med synlige trærammer omkring vinduerne, som den har i dag. Man ser også, at der er en stang med V12 mærket mellem forlygterne, som der skal være.



STYRKEPRØVEN 2012



Til højre ses arrangøren af det meget veltilrettelagt løb, Bent FASTERHOLDT.

*Tekst: Erik Mieth & Dorte Stadil
Foto: Familien FASTERHOLDT, Dorte Stadil*

Styrkeprøven er et tilbagevendende årligt løb for køretøjer fra før 1926. Arrangering af dette spændende løb for de prægtige gamle køretøjer, går på skift mellem Norge, Sverige og Danmark, og i år var det Danmarks tur, og dermed DVK der havde opgaven.



Bent FASTERHOLDT og Peter BERING / Claude THEISEN SIMONY har for længe siden sagt, at de gerne ville stå for Styrkeprøven i Danmark, hvilket jo viser hvilket engagement der er i klubben som gør livet for formanden meget let. De to hold blev enige om at familien FASTERHOLDT tog første tårn, og så er den næste Styrkeprøve i Danmark i 2015, jo allerede sikret og lagt i gode hænder.

Ansvar for den store opgave i år tog hele familien FASTERHOLDT sig af. Bent FASTERHOLDT, har sammen med sin familie – sønner, svigerbørn, børnebørn, Jørgen LAURITSEN, samt en række frivillige hjælpere, løst den svære opgave på helt fortræffelig måde. Det blev et meget veltilrettelagt løb.....hvor alt klappede.

Der kom 54 køretøjer til start fra Norge, Sverige og Danmark, og endda en engelsk indregistreret RR ejet og kørt af Jens PİLØ. RR Silver Ghosten fra 1920 er særlig interessant, da den har Dansk karosseri. Der var mange forskellige køretøjer: Maxwell, Oldsmobile, Swift, en highweeler, Huppмоби-ler, Citroën, Marmon Speedster, Ford T m. m.



Styrkeprøven strækker sig over to dage, og der skal være udfordringer til køretøjernes ydeevne med bakket terræn, grusveje og lange strækninger. Det indeholdt etappen den første dag fuldt ud.

Ved ankomsten til Billund torsdag aften blev deltagerne indkvarterede, og bilerne linet op under opsyn på Lego Village, så de stod klar til start fredag morgen. Det var et flot syn at se de velholdte køretøjer stå og skinne i solen, for selv vejret var med arrangementet, og det har ellers ikke været noget at råbe hurra for i år.

Fredagens løb gik østover og var på ca. 100 km. Det gik gennem noget af den smukkeste natur vi har i Danmark, de meget bakkede strækninger mellem Billund og Vejle, Jelling med Danmarks fødselsattest Jellingstenene, de skovklædte ret stejle bakker o.s.v. Jeg hørte på et tidspunkt et norsk hold sige, at sådan havde de slet ikke forestillet sig at Danmark kunne være.

Der var opgaver undervejs. En af dem bestod i at holdet skulle, på øjemål, bedømme deres køretøjs sporvidde på forhjulene, og så blev to standere sat så de passede på målet. Derefter kørtes bilen ind mellem standerne og afstanden til hjulnavet blev målt. Den der havde den korteste afstand fik flest point. Den dygtigste var en ung norsk dame Trude Bjerkeseth i sin egen Franklin 9B Touring fra 1919, hun havde kun 2 cm til pindene. Trude vandt i øvrigt generalklassen.

Næste dag gik løbet mod vest ad de flade (men gode) veje over en strækning på 110 km. Ved middagstid besøgte vi Buick Martins (Martin Andersen, Ådum) flotte Buick samling og blev godt beværtet. Aldrig har der været så mange gamle biler og mennesker i Ådum, selv TV midt og vestjylland var på besøg. Efter frokosten var der et sjovt indslag med ringridning i bil. Deltagerne skulle på bedste ringriddermanér fange to ringe, og det er ikke helt let, men det er sjovt, også for de mange tilskuere

Kun en enkelt bil udgik af løbet, men heldigvis først på anden dagen. Det var en svensk indregistreret Ford T, der måtte transporteres hjem med en mindre defekt som ikke kunne afhjælpes på stedet. Ellers var der forbavsende få problemer. Småting som en punktering



Anne & Jens Pilø i deres flotte RR Silver Ghost fra 1920



P-vagten Jørgen Lauritsen foran Bindeballe Købmandsgård



Anders Larsson & Inga-Lill Lindberg fra Sverige i deres Huppomobile Runabout 1910



Geir Fjerdumsmoen og vennerne fra Norge, kører fra Bindeballe i Cadillac 30 fra 1909



Liesel & Per Boman fra Norge, løser en af opgaverne siddende i deres Chalmers Six Touring fra 1922



og en forstoppet karburator blev klaret undervejs, men mest imponerende var Bent FASTERHOLDT hurtige indsats, 20 minutter før start. Bil nr. 26 Lexington Minute Man Six fra 1919 knækkede gearstangen. Den blev afmonteret, kørt til svejsning og påmonteret, således at Jan Rune fra Sverige, kunne starte til tiden.

Vi noterede os, at gennemsnitsalderen var faldet. Der var en del nye deltagere med, bl.a. Felicia Oleson der havde købt sin egen bil, en Studebaker Big Six fra 1920, og Trude der har overtaget farmands Franklin fra 1919, bilen hun har kørt i siden hun var spæd, og nu selv står for smøring osv. Endnu en datter og svigersøn var med som chauffør for Jan Rune i Lexington 1919, som er en garvet Styrkeprøve kører.

Jeg, Erik Mieth, havde fornøjelsen at være sammen med Iver Jensen i DVK's Swift fra 1913 og den lille to-cylindrede bil klarede det hele i bedste stil, men nogle steder måtte den helt ned i første gear for at komme op over bakkerne, men Iver er også den rette til at køre den, hen kender den i alle detaljer, det viste han, da vi gik i stå med en forstoppet tomgangsdysse.

Styrkeprøven i 2013 i Norge, er allerede ved at blive planlagt. Den bliver afviklet omkring den tidligere grubeby Røros, et unikt sted og byen er optaget på Unesco's verdensarvsliste. Byen ligger tæt ved den Svenske grænse ca. 425 km nord for Oslo.

Hvis du har lyst til at se billeder fra dette års løb, er der lagt mange ud på www.fasterholdt.com



Fam Damsgaards Pachard Coupe 1922 flygte 90 år

Overhaler norsk Fort T

Felicia Oleson gør sin Studebaker Big Six 1920 klar.



Reo T-6, 1920 hvor fru'en lykkedes med at fange den første ring.



Det lykkedes også formanden i Huppmobile RRS at få begge ringe på pinden.



Swift teamet. Iver Jensen og Erik Mieth.



Start nr. 2 Erling Carlsson fra Sverige i Oldsmobile Curved Dash 1903, løser opgaver:

Gang i håndsvinget på Oldsmobilten

TV igang i Ådum

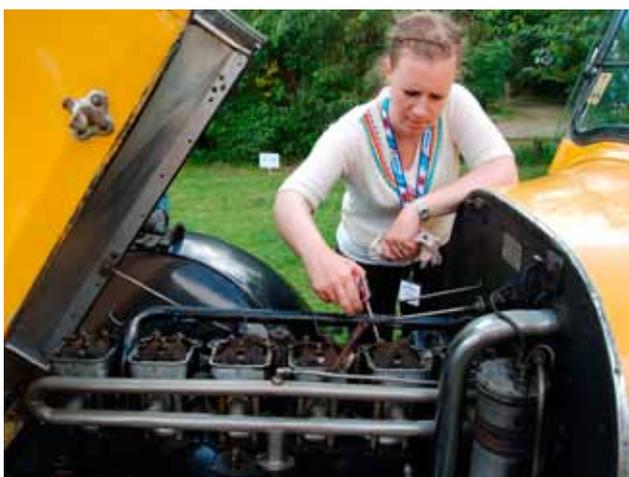




Tove & Martin Andersen i deres Buick 1907, klar til start.



Haakon Rodtwitt fra Norge i Fiat Torpedo, med Skjærvik familien som passagerer, da deres Huppmobile aldrig nåede frem til start.



Trude S. Bjerkeseth gør Franklin 9 B Touring, køreklar.



Renault 1909 måtte løbes igang.



Ikke alle kom igennem løbet uden problemer.

Serviceholdet i fuld gang.



Lisbeth hviler sig på trinbrættet af Marmonn Spedster 34B 1922



Familien Pålsson fra Sverige i Holsman 1908



To Huppomobiler fra 1924, begge importeret fra Australien bringer de lykkelige ejere rundt i det smukke danske land.

Fam. Christiansen fra Danmark i deres Ford T, 1913.





William S. Knudsen

William S. Knudsen i sin generaløjnantsuniform som leder af USAs krigsproduktion. Som sådan modtog han 1 dollar om året, da ingen måtte arbejde gratis for staten. Som direktør for General Motors tjente han mindst 300.000 dollars om året.

Tekst: Leif Gr. Thomsen

Som følge af artiklen i VT nr.432 om vor landsmand William S. Knudsen kom jeg til at tænke på den arktiske visdoms ord: Du kan låne din kone ud, aldrig din kajak. Hvorfor? Jo, bliver din kone behandlet dårligt, så kommer hun hjem af sig selv. En kajak ser du måske aldrig mere. Og sådan er det med bøger.

I forbindelse med William S. Knudsens besøg i 1945 blev der udgivet en lille bog, forfatteren kan jeg ikke huske. Den havde sin plads i min bogreol og blev uheldigvis lånt ud. Jeg har ikke set den siden - kan ikke engang huske, hvem der lånte.

Fra den bog kan jeg huske nogle små anekdoter om "Big Bill".

Knudsen var en skattet medarbejder hos Ford, det ved alle. Noget af det, der gjorde ham betydningsfuld, var hans eminente matematiske evner og flair for samlebåndsteknik. Man kunne sige til ham, at man agtede at indføre den og den ændring på T-Forden, hvad ville det koste i dollars og produktions-tid. Meget hurtigt kunne Knudsen gøre rede for det hele, og det passede altid.

Skilsmissen fra Ford skulle iflg. den lille bog skyldes, at Knudsen i 1919 mente, at T-Forden havde haft sin tid, tiden krævede en mere moderne konstruktion. Som vi alle ved, fortsatte T-Forden helt op til 1927, og det blev altså uden Knudsen. Henry Ford havde for øvrigt beordret et chassis med de velkendte tværfjedre og triangelsystemet ophængt i konstruktionsafdelingen, så de gode ingeniører kunne se, hvad den gamle mente.

Da Knudsen siden blev leder af USA's krigsproduktion, viste han sig ikke kun som en administrativ kapacitet, han



I marts 1942 var en britisk delegation en tur i USA for at opnå samkøring af kampvognsproduktionen. På foto ses til venstre lederen af delegationen Mr. George Nelson, og bagved William S. Knudsen.

vidste jo noget om håndværk og produktion. Således var han på besøg på en fabrik, der fremstillede kampvogne. Der fik han at vide, at der var problemer i felten med deres tanks, som var nittet sammen. Problemet bestod i, at fik en tank en træffer, drøede nitterne rundt inden i tanken til stor fare for besætningen.

"Svejs dem da sammen," var Bills replik. Svaret var, at man mestrede ikke en teknik, der kunne svejse panserplader.

Big Bill forlod fabrikken med to panserplader, én under hver arm. Dem bragte han til en bekendt på et skibsværft, hvor man kunne svejse store emner. De to panserplader blev svejst sammen i en vinkel af 90 grader, kom retur til kampvognsproducenten, der nu kunne indføre svejsning af kampvogne. Dem, der kender en Sherman, ved, hvordan det ser ud.

En af GMs underleverandører var Fischer (Body by Fischer), og de indgik selvfølgelig i krigsproduktionen. Her var Bill også på besøg, og sammen med Mr. Fischer gik de en tur gennem produktionshallerne. Her var mange kvinder i arbejde, og da de høje herrer passerede en meget ung dame, der kvikt råbte "Hello folks", blev Mr. Fischer meget vred og fyrede den unge dame på stedet.

Så tog Bill Mr. Fischer lidt til siden (Bill var jo i realiteten Mr. Fischers

øverste chef) og gjorde ham klart, at her stod man i virkeligheden med et ungt menneske, der havde den rette indstilling, kampånd og gåpåmod. "Genansæt hende omgående".

I Bilhistorisk Tidsskrift nr. 78/1984 blev på side 22 bragt to fotos af en enorm åben Buick, bygget på chassiset fra den limousine, som William S. Knudsen benyttede de 10 dage, han var i Danmark.

Mon den Buick findes i Danmark endnu?





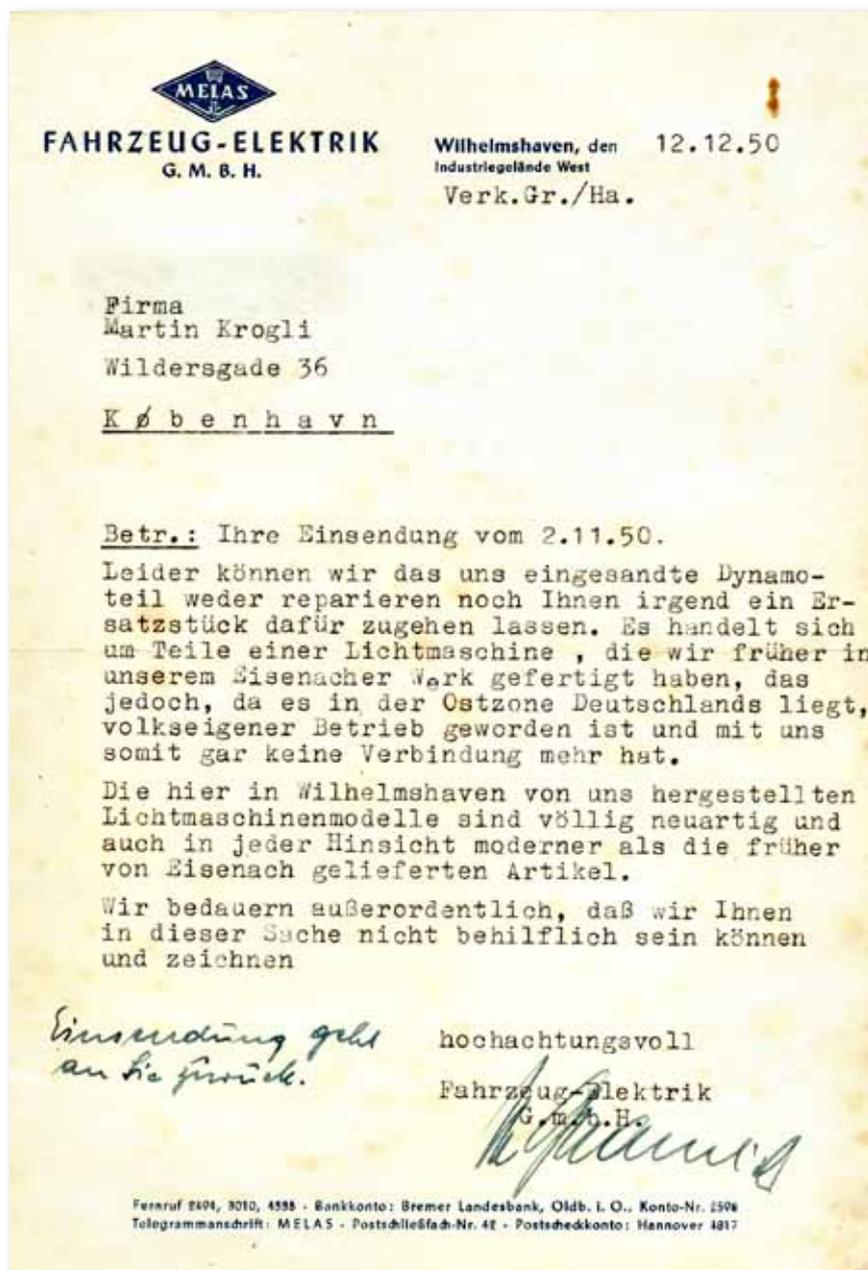
Fra bibliotekets gemmer

Tekst: Niels Jonassen

Da bilkørslen langsomt kom i gang igen efter Anden Verdenskrig måtte langt de fleste klare sig med de biler der nu var i landet. Det var grumme svært at få en indkøbstilladelse til en ny bil. Og de første år efter krigen skulle der også tilladelse til at købe en brugt bil.

Mekanikerne blev dygtige til at bruge hvad man nu kunne få fat i for at holde de gamle biler kørende. Mange af de fabrikker der havde bygget biler før krigen var enten udbombede, forsvundne eller begyndt at lave noget helt andet. Det samme gjaldt dem der havde produceret tilbehør. Havde man en engelsk, amerikansk eller fransk bil var man nogenlunde sikret, men kørte man tysk kom man let i vanskeligheder. For det første lagde de allierede sejrherre store begrænsninger på hvad tyskerne måtte producere, for det andet var mange fabrikker bombet væk fra jordens overflade, og for det tredje var Tyskland opdelt i fire besættelseszoner der blev styret af de fire sejrherremagter, USA, Storbritannien, Frankrig og Sovjetunionen. Disse zoner blev regeret efter meget forskellige principper, og især den sovjetiske zone skilte sig ud. Det var den der blev til Østtyskland. Meget af industrien der blev transporteret til Sovjetunionen som krigsskadeserstatning, og de resterende fabrikker blev overtaget af staten.

I en stak papirer i DVKs bibliotek, som ingen vidste hvad var, lå der et brev; et høfligt svar på en forespørgsel. Firmaet Melas Fahrzeug-Elektronik måtte beklagende svare en kunde at de ikke kunne hjælpe med den reservedel han skulle bruge til sin dynamo. Det drejer sig tydeligvis om noget til en dynamo fra før krigen. Firmaet fortæller at den var blevet lavet på deres fabrik i Eisenach, men nu lå Eisenach i Østtyskland, og fabrikken var overtaget af staten, og de har intet med den at gøre.



På deres nuværende fabrik i Wilhelmshaven producerer de nu en helt anden og mere moderne dynamo. Man aner bag den høflige tone ærgrelsen over at have mistet fabrikken i Eisenach og dermed bl.a. muligheden for at hjælpe kunderne. Med håndskrift er der tilføjet at den medsendte del bliver returneret sammen med svaret.

Naturligvis ville det være interessant at vide hvilken del der var tale om, men også uden den viden fortæller brevet en

historie om politiske omvæltninger og vanskeligheder med at komme i gang igen efter krigen. Langt større fabrikker som BMW og DKW var i samme situation som Melas; også deres fabrikker lå i Østtyskland. Er der nogen der ved hvad der efter krigen blev produceret på Melas' fabrik i Eisenach?



Befrielsesauktionen

Tekst: Johnny B Goode

Billeder: Johnny B Goode & Peter Bering.

En æra er slut med den afholdte auktion over den helt unikke samling på Aalholm slot, som Baron J. O. Raben-Levetzau grundlagde i 1962. En auktion der har spredt størsteparten af de 200 køretøjer ud over hele verden, men samtidig befriet dem fra det fængsel de har været opbevaret i 40+ år.



I 1995 måtte Baronens søn John Raben-Levetzau sælge ud til rigmanden Stig Husted-Andersen, grundet en barsk krise i landbruget, som John Raben-Levetzau fortæller i et interview med Jens Robdrup i juli nummeret af Veteranposten. Aalholm gods indgik derefter i den Stig Husted-Andersen's samling af godser og rigmandsvillaer. I offentligheden var han mest kendt som rigmanden, der købte godser og store ejendomme op, og i mange tilfælde lod dem stå og forfalde. Da Husted-Andersen døde på Aalholm Slot i marts 2008, overgik gods, museum og resten af hans enorme imperium til hans kone og tre døtre.

I sommeren 2010 omorganiserede Husted-Andersen familien blandt andet deres forskellige landbrugsselskaber, og automobilmuseet blev lukket for

Auktionarius Max Girardo var en sand artist. Auktionen begyndt næsten tre kvarter forsinket og kørte for fuld damp i fem timer. Girardo var lige veloplagt hele vejen igennem - uden tørt og med meget lidt vådt; men han havde en blæser bagfra, så han fik luft ind under jakken. Her får Maybach V12 Zeppelin hammerslag på 9,1 million.

aldrig at genåbne mere. På dette tidspunkt var bygningerne og indholdet allerede i kraftigt forfald grundet manglende vedligeholdelse.

Der var rygter forud for auktionen, at Aalholm gods havde været del af et tvangssalg i år, det er dog ikke helt korrekt, men hofjærgemester Gustav von Rosen har i foråret erhvervet to af godserne, der lå under Aalholm gods. Museet og indholdet af smukke køretøjer er på tidspunktet for auktionen, stadig i hænderne på familien Husted-Andersen, hvilket RM's presseofficer Peter Haynes også bekræfter overfor Veteranidende.

Det canadisk baserede RM Auctions fik til opgave at katalogisere og bortsælge samtlige køretøjer i museet. RM er et af verdens største auktionshuse når det kommer til veteran og klassiker køretøjer og med stor erfaring i samlinger som denne. Trods dette så skulle det vise sig at navnlig danskernes interesse i denne auktion kom aldeles bag på arrangørerne. Det var dog ikke kun danskerne der rendte auktionshuset over ende, alléen op til museet var sprængfyldt med biler på udenlandske nummerplader, og i den lange kø op til indgangen hørtes en varieret blanding af sprog. Desværre for nogle blev presset så stort på porten, at auktionshuset af sikkerhedshensyn lukkede for indgang kl. 11, uanset om man havde byderkort eller ej!! Det er også dels auktionshusets forventede interesse, der ligger til grund for de meget lave estimater i kataloget, fortæller pressetalsmanden. Dertil den gennemgående meget dårlige stand på museums køretøjerne og det faktum at stort set ingen af bilerne havde nogle former for medfølgende papirer eller anden for dokumentation for køretøjernes historie, hvilket oftest er kvaliteter som auktionshusets klientel efterspørger, dette gav nogle nærmest urealistisk lave forhåndsvurderinger.

Set på de opnåede priser så var klientellet ikke helt som det sædvanlige, idet køretøjerne blev budt op til 2-3 gange





1929 Opel 4/20 PS Roadster, som rejser til Norge for 112.000 kr.



1938 MG TA Roadster som gik til Tyskland for 252.000 kr.

vurderingspriserne i kataloget, nogle meget mere. Det blev klart allerede efter de første biler havde været under hammeren, at man skulle gange katalogets vurdering med mindst to hvis man skulle gøre sig forhåbninger om at tage sit byderkort i brug.

Som et eksempel kan nævnes den VW "Boble" cabriolet som var et af de første køretøjer på tavlen. En sådan har de sidste mange år haft en handelspris på ca. 100.000 kr. i Danmark, svarende meget godt til at i vores nabolande, der har en tilsvarende en handelspris på mellem 70-80.000 kr. Men i auktionkataloget var denne sat til en maksimum vurderingspris på 22.000 kroner og opnåede hammerslag på 134.000 inkl. Salærer til en herre fra Tyskland, og så skulle den have hele turen, og papirerne? Ja dem kunne man kigge langt efter! Der var dog også køretøjer i den almindelige afdeling, der tiltrak dem, hvor penge til sjov sidder løst. Eksempelvis en urestaureret Ford A til et hammerslag på svimlende 130.000 kr. plus salær.

Der var flere af den slags eksempler dagen igennem, på at pengene brændte i lommerne på mange af byderne denne solbeskinnede søndag. Der var naturligvis prægtige eksempler på internationalt meget eftertragtede køretøjer, som tiltrak sig enorme summer. Blandt auktionens topsælgere var den

Auktionen blev et kæmpetilløbsstykke. RM havde ikke kalkuleret med at tusindvis af danskere skulle tage afsked med det gamle bilmuseum

1911 Rolls Royce Silver Ghost Roy de Belges Tourer, der var starten på museets tilblivelse i 1962. Den gik til Australien for 5,2 millioner. Museets to smukke Bugattier, en type 40 tourer, og en type 57C Stelvio, gik for henholdsvis 1,9 millioner og 4 millioner kroner. Den lille åbne Type 40, bliver sendt sammen med Silver Ghost'en og 16 andre til deres nye ejer i Australien. Den fantastiske Type 57C har fundet et nyt hjem i Tyskland.

Toppen af kransekagen gjorde en Maybach DS8 Roadster, der trods sit uoriginale karrosseri blev budt op i imponerende 9,1 millioner plus auktionshusets salær på 12 % og moms.

En russisk rigmand gjorde også et kraftigt indhug i museets beholdning til sin private samling i Moskva, i alt flyttede seks biler fra Lolland til Rusland, der i blandt den eftertragtede Ferrari 250 GT/E.

Resten af samlingen er spredt ud over hele verden, fra Hong Kong til USA, fra Tyrkiet til Finland, England, Spanien, Italien og naturligvis Tyskland, Belgien, Holland og Frankrig, samt andre lande i Europa.

Trods de mange opkøb af udlændinge, så var der dog trods alt enkelte der forblev på danske hænder. En smart Pierce Arrow Roadster fra 1922, en Citroën 11CV med kaleche, samt en attraktiv lille Rambler Runabout Model C fra 1902, de er nok historisk set mest interessante her i blandt. I alt blev knap 30 af bilerne i Danmark.

Auktionarius Max Girardo forstod at charme byderne. I det hele taget var auktionarius en fryd at opleve, når han med humor og charme lokkede byderkortene i vejret. Der var lige stor entusiasme om det var en Moskovitch fra 80'erne eller en Rolls Royce fra 50'erne. Det positive indtryk som RM aktions





Mangel på respekt.

Godt henne på eftermiddagen kan man føle sig lidt ør. Den meget grønne SS1 blev solgt til Tyrkiet. En del af de allerfineste til over millionen gik samme vej: Bl.a. Delahaye, Delage, Hispano Suiza, Renault 40CV og 1914 Benz, som havde gået som lastvogn på Beldringe.

Tre luksus-englændere fra 1957-58: Rolls-Roycen i midten var den dyreste vogn, der blev solgt til Danmark. Den fik hammerslag på 360.000. Som det ses, er den indregistreret og en af de vogne Husted Andersen købte til museet. De næstdyreste til danske købere var Rambler 1902 og Pierce Arrow 1922, som begge kom over 300.000.



har fået af danskerne og modsat danskerne har fået af et meget professionelt auktionshus får dog ikke RM til at lægge turen forbi vores lille land igen i umiddelbar fremtid ifølge auktionshusets pressechef.

Det skal dog siges at der ikke var plus point over hele linjen, desværre var det publikummerne der trak oplevelsen ned med en beklagelig mangel på respekt for de gamle køretøjer. Man brugte i flæng køretøjerne til skammel eller garderobe eller bare til at sidde på. Det var skammeligt at være vidne til!

Vores DVK medlem, Henning Thomsen, som er RM Auctions skandinaviske repræsentant, kan fortælle hvordan den ellers fantastiske weekend, blev delvis spoleret, da de opdagede at kølerfiguren på den gamle Mercedes SSK var væk! ”Jeg nægter dog at tro på, at den kan være stjålet af en veteranbilmand” siger Henning Thomsen, ”men forestiller mig, at det kan være en af de mange turister, som også lagde turen forbi”

Vedholdende rygter siden i foråret, lyder at de sidste rester af Aalholms bilpark skal sælges på en ny auktion. Med hvem og hvordan en kommende ny aktion kommer til at foregå vil tiden vise. Disse sidste biler er en del af de mysterier som følger i kølevandet på auktionen. Således står der, bag et indelukke på Ålholm, en bunke udrangerede køretøjer, der mest har karakter af reservedelsbiler og projekter. Umiddelbart er de mest bemærkelsesværdige her en VW Transporter som har været brugt i Kim Larsen filmen ”Midt om Natten” og resterne af hvad der efter sigende skulle være Olsen Bandens Chevrolet. Taget i betragtning af den mangel på papirer og historie vi så på



auktionskøretøjerne, så skal det blive spændende at se, om den Chevrolets fortid kan dokumenteres.

Et andet mysterium kan man udlede af de billeder nordmanden Ivar Engerud har taget på museet i foråret inden RM Auctions kom inden for portene. Hans billeder er blevet offentliggjort i først Motor Classic og senere i det tyske blad "Oldtimer Markt". Et af billederne viser bagenden af hvad der sandsynligvis er en 1949 Chevrolet Delivery varevogn med trækarrosse. Den er særdeles interessant da det ikke er en model der er produceret sådan! Det kan måske være en danskbygget karrosse? Hvor er den nu, og hvorfor var den ikke på auktionen?

Henning Thomsens indsigt i forholdene giver svar på nogle af spørgsmålene: "Der er ca. 80 forskellige køretøjer tilbage [i Husted-Andersen familiens samling] hvoraf nogle står på andre gårde, som familien ejer. Disse vil familien selv afhænde ved enkelt udbud, eller sælge til højst bydende, måske på privat auktion? Det samme gør sig gældende for de reservedele, der findes på et par lofter på Aalholm.

Der er også tre lysskilte, som forskellige mærkeklubber har vist interesse i. Disse vil familien på Aalholm også selv sælge." Sluttede Henning Thomsen.

Samlet har Aalholm Automobil Museum været en betragtelig kulturskat. Men hver for sig repræsenterer de individuelle køretøjer ikke større kulturhistorisk værdi end andre importerede veterankøretøjer. Enkelte køretøjer har naturligvis repræsenteret en historisk værdi i forhold til dansk kulturhistorie. Ikke mindst den Rolls Royce Silver Ghost, som angiveligt var starten på Raben-Leventzaus samling, derom skal ingen tvivl herske.

Således sluttede en periode på 40 år med automobilmuseum på Aalholm slot, en periode der beklageligvis afsluttede med de mange køretøjers forfald. Med denne auktion er køretøjerne reddet ud af deres inaktive liv. Ved afslutningen af æraen kan et nyt og forhåbentligt aktivt liv nu begynde for de mange køretøjer, der indtil nu har udgjort Aalholm Automobil Museum.



RM Auctions havde samlet nogle af vognene i klumper; to af dem gik til danskere. Blandt andet denne 1966 Morris Monaco på lokale sorte plader. Den fik, sammen med tre andre vogne, hammerslag på 40.000, hvilket var lidt over det dobbelte af vurderingen. Det køretøj, der kom højest over (38 gange) vurderingen, var vist den hestetrukne benzintankvogn, som - med hammerslag på 95.000 - blev i Danmark. 22 numre gik til købere fra Danmark.



Måske kommende biler til auktion.



Aalholm RM Auctions 12 august 2012 - Foto: Peter Bering



Den Italienske køber skal gøre en kæmpeindsats at få den fire-cylindrede Auburn ud at køre. Det er en dansk vogn, som har fået fast tag påsat af sin københavnske ejer.



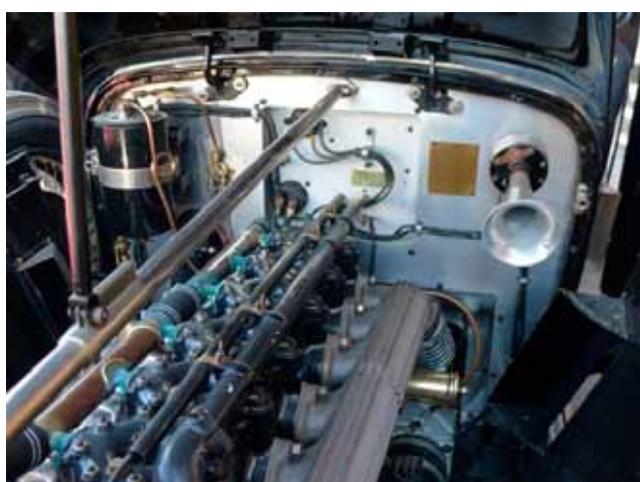
Brødrene Koux var på jagt efter den meget blå Bugatti Type 40A (med 40 blok); men den gik langt over rimelig pris til en australler, som købte stort ind - efter sigende til et nyt museum.



Nordmændene var på jagt efter to Packards og en Minerva med norsk historie. Packarderne gik til USA og Tyskland; men 1921 Minerva 32CV blev solgt til en nordmand over nettet.



Når man har kendt museet ved Ålholm, ved man at der var mange vogne som trænger til alt. Derfor var der også billige numre: Denne 1934 Morris 10/4, vurderet til 2.500, blev slået til Holland for 20.000. Sidste nummer, en Humber Super Snipe til 2.000 - langt under vurderingen, gik også til Holland og den blev også billigste bil. Måske blev auktionarius alligevel lidt træt?



En del biler, bl.a. den fine 1926 Daimler 35/120 blev solgt til Rusland. Daimleren virkede som et rimeligt køb med et hammerslag på 420.000.



Den smukke Cord 812 bliver smukkere uden de udvendige udblæsningsrør. De forsvandt, da den fik indbygget en Citroën 11CV motor. På 135.000 gik den femten gange over vurderingen og vender tilbage til Frankrig.



Med bragende godt vejr var der selvfølgelig mange gamle biler på parkeringen. Leicaens 50årige linse fangede denne 1956 Lancia Aurelia B20GT med kraftige forandringer fra karetmageren Pichon Parat.



FIAT 127 – årets bil for 40 år siden

Tekst: Jens Ørvad

Billeder stammer fra magasinet Bilen og Båden

I år er det 40 år siden, at Fiat 127 blev kåret til Årets Bil i Europa og Årets Bil i Danmark, og det blev samtidig startskuddet for en af de største salgssucceser for Fiat nogensinde - og var stærkt medvirkende til at Fiat i den periode var Europas største bilproducent.

Man kan i dag undre sig over, at der skulle gå næsten 12 år fra BMC i England præsenterede sine Austin og Morris Mini'er, i Danmark også kendt som Austin Partner og Morris Mascot, til Fiat 127 kom på markedet. Fiat-ledelsen i Torino blev nærmest chokeret over, hvor utroligt nyskabende Minien var i både konstruktion og design. Man vidste godt, at Alec Isigoniss og BMC testede en bil i nyt design, men man havde ikke forestillet sig, hvor revolutionerende den nye bil skulle vise sig at være, ikke mindst i forhold til Fiats egne små biler, 500 og 600.

Fiats chefkonstruktør, Dante Giacosa, hvis første succes var den lille "Mariehøne" fra 1936, var ikke kun chokeret men også lidt ærgerlig, fordi han allerede ved konstruktionen af Fiat 600, der blev præsenteret i 1955, havde



Fiat 127 type 1

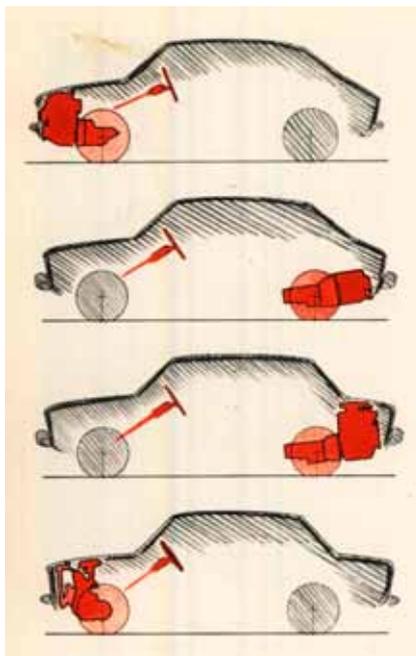
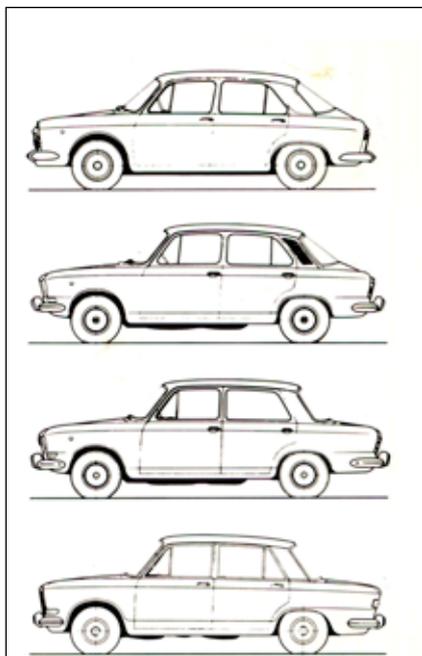
overvejet muligheden for en tværliggende frontmotor kombineret med forhjulstræk, og han havde allerede i 1947 udtaget patent på dette arrangement. Isigoniss har i et interview om Mini'ens tilblivelse senere indrømmet, at han havde kendt til Giacosas patent, som var udløbet, da arbejdet med Minien startede. Giacosa følte i lang tid, at hans interesse for at frembringe mere avancerede biler, f.eks. med forhjulstræk og tværliggende motorer, ikke blev delt af Fiats øverste ledelse, som i lang tid – og måske for længe – foretrak arrangementet med hækmotor og

baghjulstræk, som man på den tid også gjorde hos Renault og VW.

Det lykkedes alligevel for Giacosa i løbet af 1959 at få skabt en ny designafdeling "Advanced Engineering Sector", hvor der i løbet af de følgende 3 år blev skabt en helt ny serie af avancerede prototyper, kaldet projekt G 123. Det bestod af to forhjulstrukne biler med henholdsvis tværliggende frontmotor og med frontmotoren liggende på langs og to versioner med opretstående hækmotor eller vandretliggende "pandekagemotor" og baghjulstræk.

Der indgik meget nytænkning i designet af disse prototyper, f.eks. var en af de 3-cylindrede motorer forsynet med luftkølet topstykke og med oliekoledede cylinderforinger. Forskellige former for automatisk kobling eller halv- eller helautomatisk transmission indgik også i overvejelserne.

I 1963 var man nået så langt, at der blev bygget prototyper i fuld størrelse (mock ups). Det blev hurtigt klart, at tiden i hvert fald ikke var moden til at foreslå Fiat-ledelsen, at der også skulle udvikles helt nye motorer. Giacosa besluttede i stedet at anvende motoren fra Fiat 1100/103F og modificere den til tværliggende montering, og da han ikke brød sig om Isigoniss-konstruktionen, hvor gearkassen var indbygget i motorens bundkar, monterede man gearkassen på enden af motoren i sit





eget hus. Det var en billigere løsning, som samtidig havde den fordel, at man ikke behøvede at samle og teste motor og gearkasse i en operation på samme sted. Med Giacosas løsning kunne man samle og teste motor og gearkasse hver for sig og for den sags skyld på hver sin fabrik.

Der var ikke store chancer for, at Fiat-ledelsen ville godkende dette projekt som afløser for den udtjente Fiat 1100, men Giacosa så en anden mulighed. Autobianchi, som allerede den gang var kontrolleret af Fiat, havde en ny fabrik i Desio med uudnyttet kapacitet. Han viste derfor projektet for Autobianchis chef, som blev så begejstret for ideen, at det lykkedes ham at få Fiat-ledelsens ok til at gå i gang. Resultatet blev Autobianchi Primula, som var en 3-dørs bil med stor bagklap.

På det tidspunkt havde Fiat-ledelsen endelig indset, at man ikke kunne ignorere forhjulstrækket, men man var samtidig bange for at kaste sig ud i noget nyt og uprøvet, som måske kunne udvikle sig til skade for Fiats image. Ved at lancere det ny koncept under Autobianchi-navnet ville eventuelle problemer have en langt mindre negativ effekt. Primulaen blev præsenteret i 1964 få måneder efter Fiat 850 og blev godt modtaget. Der kom ikke større problemer med Primulaen, lige bortset fra at Fiat-forhandlerne blev fornærmede over, at de ikke fik lov til at sælge den.

Imens fortsatte udviklingsarbejdet på det projekt, der skulle blive til de to helt nye Autobianchi-modeller: A111 i Fiat 1100 størrelse og A112 i Mini størrelse og ikke mindst Fiat-modellerne 127 og 128. Autobianchi'erne og Fiat 128 blev alle præsenteret i løbet af 1969 og 128'eren blev kåret til Årets Bil 1970 af både den europæiske og den danske jury.

Der skulle så gå yderligere to år før Fiat 127 blev præsenteret - og blev en kæmpesucces; en succes som havde stor "domino-effekt" og gav anledning til mange både sjove og spændende projekter.

Fiat 127 Scandinavia

I begyndelsen af 70'erne var valgmulighederne blandt de forhjulstrukne småbiler stadig begrænsede, og i Danmark var der ud over Austin/Morris



Fiat 127 Scandinavia

Mini og Fiat 127 kun Renault 4, som kunne opvise et efter forholdene pænt salg; desuden var der Peugeot 104 og fælles for alle disse biler var, at de havde et yderst beskedent præg af luksus. Allerede inden oliekrisen i 1973 var der skete kraftige prisforhøjelser på brændstof, og der var også udsigt til skærpede miljøkrav og stigende råvarepriser. De to kendte motorskribenter, Rogers Søgård, Danmark og Jan Ulén, Sverige fra bladet *Bilen*, *Båden* og *Motor-Journalen*, stillede derfor sig selv spørgsmålet: "Hvorfor ikke lave en baby-Rolls, nu hvor vi sigter mod en tid, hvor der skal spares på blik og benzin?" De gik ud fra, at den ændrede situation ville øge interessen for mindre og lettere biler, og at der i denne forbindelse ville opstå et behov for disse biler med mere luksus, som publikum var vant til i de større og dyrere biler. Deres vigtigste krav til en sådan "luxus-mini" ville være:

Beskedne ydre mål, men med god plads til 2 voksne og 2 børn
Velkørende og økonomisk
Billig i standardversion og med en veludbygget service-organisation.
Mulighederne kunne være Fiat 127, Peugeot 104 eller Renault 5, men efter yderligere vurderinger faldt valget på Fiat 127.

Det var desuden et krav, at ændringerne i bilens udstyr skulle ske for at øge trivselen i bilen samtidig med at køreglæden og køresikkerheden øgedes. Desuden var det et krav, at vægtforøgelsen som følge af luksusudstyret skulle holdes på et absolut minimum. Komforten skulle øges ved bedre sæder med nakkestøtter, bedre lydisolering og et elegant interiør med gulvtæpper og paneler beklædt med fint stof. Udefra skulle

man selvfølgelig også kunne skelne "Projekt Lommeluxus-bilen" fra en almindelig 127, f. eks. ved ændrede kofangere, stødlistes og letmetalfølge.

Da projektet var blevet nærmere specificeret og bilen døbt Fiat 127 SCANDINAVIA, blev det i november 1973 præsenteret for Fiat i Danmark (den gang Nordisk Fiat), og man enedes om, at ombygningen skulle ske hos Nordisk Fiat i Valby, hvor den tekniske afdeling og reservedelsafdelingen kom til at stå for den praktiske gennemførelse af projektet.

Fiat stillede en lettere transportskadet, men fabriksny 3-dørs 127 til rådighed for projektet. Bilen blev afklædt, skaderne blev udbedret, og ombygningen kunne gå i gang. Langt hen ad vejen kunne ophavmændenes ønsker opfyldes, men der opstod f.eks. problemer med instrumentpanelet. Rogers Søgård havde fundet en industriel designer, som lavede et meget flot udkast til et instrumentpanel, som skulle formstøbes i et kunstmateriale. Det viste sig desværre, at denne løsning var særdeles kostbar og ville formentlig koste mere end hele 127'eren gjorde.

Der blev derfor i første omgang valgt en billigere løsning i glasfiber, som også viste sig uanvendelig, og løsningen blev derfor lidt mere konventionelt udformet i plade, træ og beklædning. Der var udtrykt ønske om anvendelse af fiberoptikkabler, hvor det var muligt, og resultatet var, at der bl.a. blev belysning i fodrummet under sæderne, i handskerum og i askebægerne.

Den indvendige beklædning og sædepolstringen gav også lidt problemer, da Nordisk Fiat ikke havde en sadelmagerafdeling, men det havde Nordisk Diesel fra den tid, hvor de samlede



De 2 skalamodeller



Så meget anderledes er Scandinavia

Her er opskriften på vor lille luksusbil. På 70 punkter er der lavet ændringer og tilføjelser. Mange af disse modifikationer kan enhver Fiat 127-ejer selv lave på sin egen vogn, men forandringerne i karrosseriet skal man næppe kaste sig ud i uden fagkundskab.

Udvendig

- Forlygterensere.
- Indbyggede, justerbare tågelyster.
- Rundt-om-hjørnerne blinklys foran.
- Specielt frontgitter med Scandinavia-emblem.
- Kraftigere kofangere med gummilister
- Nedfældet Fiat-emblem i front-hjelmen.
- Brede, matsorte vinduesviskere.
- Stødlister langs siderne.
- Cromodora 4 1/2" letvægtsfølge med Pirelli Cinturato CN 54 radialdæk.
- To ekstrastore sidespejle.
- Helt ændret baglygtearrangement med indbyggede baklygter og baglys med eget lysstyrke ved tågekørsel.
- Stænkapper.
- Scandinavia-emblem på siderne bag forhjulsskæringerne og på hækdøren.
- Lakering i guldkromfarve.

Indvendig

- Aut. tændende advarselslys i bagkanten af begge døre.
- Helt nyt frontpanel i ædeliræsplade og med sikkerhedsvulst beklædt med ægte skind.
- Ny større instrumentgruppe m. refleksskygge foroven: Speedometer, benzinmåler, kølevæsketermometer, oliemanometer, vakuummeter, el-ur og termometer for ude-temperatur.
- Kontrollamper for lav benzinstand, choker, håndbremse, sikkerhedssele, alarmblinklys, ord. blinklys, kørellys, olietryk, ladning, el-bagrude, tågelys og båndspiller.
- Diverse kontakter og lysinstallationer: Lys i alle tre askebægre og i el-tænders sokkel, 4 lamper indbygget i den ændrede sæ-

dekonsol til oplysning af fodrummene foran og bagl. lys i bakspejl og begge sider af bageste sidepanel (eftermonteres). Rat-stilkkontakter for lysomskiftning, overhalingsslys og blinklys med aut. tilbageføring samt stilkkontakt for el-vaskere og viskere med pausestop og trinløs variabel hastighed (indstilles på særlig drejekontakt på panelet). Kontakt for el-bagrude og alarmblinklys. Kontakt til tågelysterne, der samtidig tænder for øget lysstyrke i baglygterne. Kontakt for afbalancering af stereo-højttalerne. Tudehornkontakt i ratcentrum.

- Luksusrat med skindbeklædning.
- Sikkerhedssele af den spændefri rulletype foran og ordinære rulleseler i bagsædet. Alarmblinklys -Fasten seatbelts- koblet til forsædeselerne.
- Støttegreb over alle passagerpladser.
- Separate friskluftdyser med »egne« indsugningsåbninger under frontruden, 2-trins blæsemotor.
- Oplukkelige sidebagruder.
- Interiørets øvrige udstyr og indretning: Forsæder af X 1/9-typen med integrerede nakkestøtter og aflåselige ryglæn. Dørsider med armlæn og luksussikkerhedsgreb til ruder og døråbning. Tæppe-sparkekanter fornedet på dørene. De indbyggede armlæn bagi er skindklædte og såvel paneler som sæder beklædt med blåt heluldsklæde. Tæpper på gulvet og i bagagerummet. Bageste panelkant i bagagerummet er skindklædt og med indbygget magasin til værktøj, nødhjælpkasse etc. Gearstangsknop i træ.
- Radio og stereobåndspiller med 4 indbyggede højttalere og -indbygget- antenne i den laminerede forrude.
- Gennemgribende lydæmpning.



vendtes nogle skalamodeller (1:12) af 127'eren, og to af disse eksisterer til gengæld stadig i næsten intakt tilstand. Rogers Søgaard var i øvrigt i mange år Danmarks repræsentant i den europæiske Årets Bil-jury.

Videre forløb

Årets Bil-kåringen i 1972, kombineret med meget rimelige priser, var hovedårsagerne til at Fiat 127 op gennem halvårserne blev "Danmarks ny nationalbil". En anden vigtig faktor var konkurrenceforholdene; ved præsentationen på det danske marked var den eneste væsentlige konkurrent BMC's Mini, som allerede havde været på markedet i næsten 13 år (bl.a. i konkurrence med Fiats aldrende 500 og 600/850 modeller). Fiat 127 blev den mest solgte bil i både 1975 og 1976. I 1976 blev der solgt 10.339 Fiat 127, men det skal retfærdigvis nævnes, at der blev solgt 8.507 stk af den efterhånden sytten år gamle Mini.

I løbet af 1972 blev Renault 5 præsenteret, men ikke til priser, der kunne matche 127-priserne. Medvirkende årsag til 127'erenes rimelige priser var, at den allerede i løbet af 1972 blev leveret fra Seat i Spanien, som den gang var en statsejet bilfabrik, der fremstillede forskellige Fiat-modeller på licens, primært til det spanske hjemmemarked. Men omkring 1970 begyndte Seat at eksportere biler til udvalgte markeder, hvor bilerne blev solgt gennem Fiat organisationerne. I Danmark var der først tale om Fiat 600, og man erfarede allerede den gang, at kvaliteten fra Seat absolut var på højde med den italienske, og man havde derfor ingen betænkeligheder ved at importere de spanskebyggede 127'ere.

Det viste sig også, at den spanske fa-

biler på fabrikken i Københavns sydhavn, så man overtalte i stedet Nordisk Diesels sadelmagerchef til at påtage sig opgaven med 127 Scandinavia, og han leverede et meget flot resultat. Den erfarne Fiat-kender vil ud over de flotte sæder kunne genkende mange andre dele fra Fiat X1/9 i Scandinaviaen.

I Bilen, Båden og Motor-Journalen fra marts 1975 blev det færdige resultat præsenteret – og vurderet – af de to ophavsmænd, som stort set var tilfredse med resultatet.

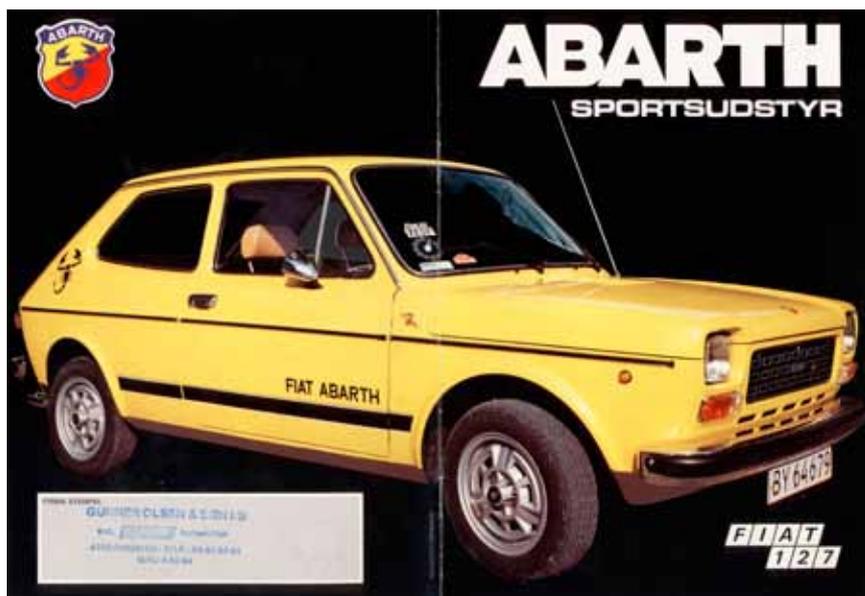
Det næste spørgsmål var så, hvad man skulle med bilen. I første omgang blev den brugt til forskellige udstillingsformål, men det lykkedes til sidst med hjælp fra Fiat i Danmark at gøre Fiats "Centro Style" i Torino interesseret i det færdige resultat af projekt Fiat 127 Scandinavia, og den blev i 1976 i en trækasse sendt til Torino.

Fiat folkene var begejstrede for Scandinavia'en og for filosofien bag den. Den eneste større indvending var faktisk kun, at man burde have brugt en 128 i stedet for en 127, som ville have haft større potentiale med hensyn til støjdemping mm., men så ville hele ideen om en minibil i luksusformat

være gået tabt. Til gengæld udtalte chefen for Fiats karrosserikonstruktion: "I har givet os noget at tænke på".

Scandinavia'en kom tilbage til Danmark i 1976 og blev i forbindelse med Bilen, Motor og Sports 10 års fødselsdag i 1977 udsat som gave til læserne i en præmiekonkurrence. Vinderen kunne vælge at få Scandinavia'en, som var et unikum og derfor kunne give reparations- og reservedelsproblemer i forbindelse med en eventuel trafikskade, eller man kunne vælge en fabriksny Fiat 127 CL, som i mellemtiden var kommet i en Serie 2-version. Vinderen valgte Scandinavia'en. Han var i øvrigt allerede Fiat-fan og kørte i Fiat 128.

Hvad der senere skete med Scandinavia'en står stadig lidt hen i det uvisse, men i Jyllands-Posten fra d. 10. maj 2010 genopfrisker Claus Worup historien om Fiat 127 Scandinavia og var i den forbindelse i kontakt med idémanden bag, Rogers Søgaard, som mente, at bilen var blevet hugget op for år tilbage, vistnok på Varde-egnen. Det kunne være interessant at høre, om dette virkelig skulle være tilfældet. I udviklingsfasen af projektet an-



brik, måske som følge af sin størrelse, var mere fleksibel med hensyn til leverancer og specialudførelser end de større italienske fabrikker var. Det gjorde det muligt for Fiat i Danmark at tilbyde det, der senere blev kendt som kampagnemodeller, og det første tilbud var en 127 Super, der bl.a. som den første Fiat havde standardmonteret radio med båndspiller, endvidere havde den 127 Special-kølergitter og en speciel grøn lakering, der gjorde, at modellen efterhånden fik kælenavnet "Grønært". Efter ønske fra de latinske lande, hvor 4-dørs biler allerede den gang var meget populære, begyndte Seat også at producere en 4-dørs 127. Denne model blev kun fremstillet hos Seat og fandt også vej til Danmark.

Efterhånden som konkurrencen på småbil-markedet skærpedes - efter 1974 var der bl.a. kommet Datsun 100A, VW Polo og ikke mindst Ford Fiesta - fortsatte Fiat i Danmark med at præsentere en stribe af kampagnemodeller som 127 Fiorucci, Ultra og Bella. Desuden blev fabrikkens modelprogram udvidet med CL-modeller med 1050 cc. motor og med 127 Sport. Selv om der kun er 11-12 "tolvsyvere" i DVK's vognlister er de fleste af kampagne- og specialversionerne repræsenteret her.

Samtidig fik Fiat 127 også konkurrence fra sin "kusine" Autobianchi A112, der blev importeret og solgt gennem Saab-organisationen. Også andre bilmærker forsøgte sig i mini-klassen, såsom Citroen LN og den tidligere

omtalte Peugeot 104. Tidligere havde Hillman Imp og Audi 50 også været på markedet, uden at det var blevet til de store salgstal. Til gengæld havde Fiat 127'eren succes den konsekvens, at Fiat 128 i Danmark lidt ufortjent kom til at stå i skyggen af 127'eren og aldrig nåede de salgstal, den fortjente.

Læser man i dag historiske beskrivelser af Fiat 127, er det et gennemgående tema, at de rustede op, og der var brugt dårligt stål osv. Objektivt betragtet var Fiat 127 nok hverken værre eller bedre end så mange andre mindre biler på det danske marked, og de var alle ved ankomst til Danmark blevet Tectyl-behandlet på Fiats import- og klargøringscenter i Vojens. Der kan dog være en speciel hændelse, som har bevirket at et større antal 127'ere kom på markedet i en tilstand, som senere kunne give problemer. De spanskbyggede 127'ere kom til Danmark med skib til Esbjerg og blev efter udlosning midlertidigt parkeret på havnen, inden den videre transport til Vojens fandt sted. Under en af de usædvanlige efterårsstorme midt i halvårerne blev et større kajareal i Esbjerg oversvømmet, og flere hundrede nye Fiat 127 kom bogstaveligt talt til "at stå i vand til knæene", dvs. havvandet stod op over aksler, bremses og styretøj og i mange tilfælde på gulvet i kabinen.

Det var klart, at selv om bilerne blev tørret og repareret, kunne de ikke sælges som fabriksnye på lige fod med de biler, der ikke havde været ude for samme oplevelse i Esbjerg. Bilerne

blev i stedet efter istandsættelse tilbudt til større flådeejere, typisk udlejnings-selskaber, til en specialpris, hvor der var indbygget en klækkelig kompensati-on for de gener, som opholdet i hav-vandet eventuelt senere måtte medføre. Fiat havde måske nok overset, at disse biler på et eller andet tidspunkt ville blive videresolgt, uden at den nye ejer i tilstrækkelig grad var blevet gjort bekendt med bilens oplevelser i Esbjerg Havn: Resultatet var, at disse kunder fik en dårlig oplevelse med en ellers meget populær bil.

Trods den stadig voksende konkurren-ce holdt 127'eren sig i mange år i top-pen på salgslisterne til glæde for både ejerne, de ny købere og selvfølgelig for hele Fiat-organisationen, og popula-riteten gav anledning til flere interes-sante tilbud til 127-ejerne.

Topsikring

Forsikringsselskabet Topsikring (Top-Danmark) indførte i begyndelsen af halvårerne et nyt præmiesystem for sine bilforsikringer, en såkaldt mærke-tarif, hvor den årlige forsikringspræ-mie var direkte relateret til reparations-omkostningerne i tilfælde af en skade på det enkelte bilmærke og -model. Det vil sige, at reservedelspriserne for et bestemt bilmærke fik direkte indfly-delse på størrelsen af den forsikrings-præmie, ejeren skulle betale.

Fiat havde på det tidspunkt stadig ry for at have høje reservedelspriser, og det betød, at 127'eren ikke fra starten kom med i Topsikrings billigste præ-miegruppe som f.eks. Ford Fiesta. Fiat gik derfor i samarbejde med Topsikring om at få ændret dette forhold, og resul-tatet blev efter en revision af reserve-delspriserne, at Fiat 127 fik sin helt egen, billige tarifgruppe hos Topsik-ring. For Topsikring resulterede det i, at mere end hver anden ny 127 i en lang periode blev forsikret i dette selskab.

Tilbehør

I de første år var 127'eren ikke stan-dardmonteret med radio, og der blev derfor i samarbejde med Blaupunkt (Bosch) fremstillet et komplet radiosæt til eftermontering med antenne, højttal-ler og indbygningsdele, smukt embal-



leret i en karton, som var en tro kopi af en 127.

Der var i øvrigt mange muligheder for 127-ejeren, hvis han ville give sin bil et personligt præg. Mange af de dele, som var brugt ved skabelsen af Fiat 127 Scandinavia, kunne uden større besvær eftermonteres i en almindelig 127. Ønskede man mere motorkraft, var der også flere muligheder. Nordisk Fiat havde omkring 1975 overtaget importen af Abarths program af sportsudstyr og tuningsdele efter den store Fiat-forhandler Borch-Christensen og fejrede dette med bl.a. at tilbyde komplette tuningsæt til Fiat 127. Der blev i den forbindelse ombygget en gul Fiat 127, som blev monteret Abarth ind-sugningssæt, tandremssæt, udstødning mm. og fik en motoreffekt på ca. 70 hk. Hvor mon den er henne?

Disse sæt fik dog ikke den store udbredelse; dels var det en temmelig kostbar operation, og dels var der jo en 127 Sport, og i 1977 kom der en 1300 cc-version af af 127 Mk. III, som både i præstation og pris kunne matche en Abarth ombygning.

Produktudvikling

Som tidligere nævnt blev "ur-127'eren" i 1977 afløst af Serie 2, som nu også kunne fås med en ny ohv-motor på 1049 cc produceret i Brasilien. Serie 2 fortsatte til 1981, hvor den blev afløst af Mk. 3-modellen, som blev den sidste europæisk-fremstillede 127. Fiats samarbejde med Seat ophørte i 1981, og derefter blev 127'erne til Danmark igen leveret fra Torino.

Mk. 3-udgaven levede kun til 1983, hvor den i Europa blev afløst af Fiat Uno, der i Danmark blev lanceret som "Danmarks ny nr. 1", hvad den trods sine mange gode egenskaber aldrig nåede at blive. Det var dog ikke helt slut med 127-eventyret i Danmark, for det lykkedes at få etableret en import fra Brasilien af den brasilianske 127-udgave, som hed Fiat 147. Den blev i Danmark solgt som Fiat 127 GL med 1049 cc motor og som noget helt nyt kom den også i en Panorama

(stationcar)-udgave. De sidste Fiat 127 GL i Danmark blev registreret i 1986, og nogle af de sidste 127 GL blev i et større antal leveret til biludlejningsfirmaet Østergaard Biler i Aarhus; de var alle sølvfarvede og blev anvendt til udlejning i de danske lufthavne og fik tilnavnet "Den lille sølvpil".

Da 127-eventyret sluttede endeligt i Danmark i 1986 var der ca. 55.300 tolv-syvere på de danske veje; bestanden toppede i 1984, hvor der 31. december var 58.585 i Centralregistret for Motorkøretøjer.

- Nå, hvad mangler der nu på din Morris Twelve Series III Saloon 1938 ?



Prøvetur til Alperne med 1953

Col de L'Iseran (2.764 meter) i snestorm i juni. Politiet stoppede trafikken lige efter, vi havde passeret toppen.



Col de Vars (2.111 meter). Den følgende dag var vejret meget bedre, og dette pas var et af de lavere, vi kom over den dag.

Col de la Bonette (2.860 meter). Dette er det højeste bjergpas i Europa, og jeg har ladet mig fortælle, at vejen rent faktisk er blevet ført højere op i de sidste par år, for at det kan bevare sin titel som det højeste pas. Mærkeligt nok var der meget lidt trafik her midt i juni måned.



Bentley R Type

Tekst og foto: Anne og Jens Pilø

Anne og Jens Pilø spurgte om læserne af Veteran Tidende måske ville være interesserede i at høre om deres 1953 Bentley R Type's videre eventyr, efter Peking til Paris og rallyer i Afrika, Canada/Alaska og New Zealand.

Det har jeg, Dorte Stadil, sagt ja tak til på alle medlemmers vegne, og her er deres beretning fra en prøvetur i juni i år.

Vi skal senere i år en tur til Sydamerika, hvor vi skal køre ca. 16.000 km fra Columbia i nord til Cap Horn i syd - og vi håber, at det lykkes. Der er en del meget høje pas (over 4,5 km), og vi besluttede derfor at køre en prøvetur til Alperne. Det blev en 5-dages tur, hvor vi kørte fra Suffolk i England ned til de højeste pas i den franske del af Alperne og tilbage igen.

Turen var på knapt 3.000 km, og grunden til at vi kørte så langt på så kort tid, var i virkeligheden, at vi skulle afprøve bilen med henblik på vores tur i Sydamerika i oktober/november i år.

Vi har forberedt bilen til Andesbjergene, og vigtigere end noget andet er selvfølgelig, at man har ordentlige bremsesystemer, og vi har derfor fået fornyet vores forreste bremsetromler, som var revnede.

Vi har også fået monteret hvad man her i England kalder en "Altitude Mixture Compensator". Det lyder indviklet, men det er meget simpelt, idet man drejer en lille hane under instrumentbrættet, således at man får ekstra luft ind i kaburatoren. Problemet er selvfølgelig, når man er højt oppe, at der er for lidt luft til benzinblandingen. Dette trick har været brugt f.eks. i et rally fra London til Mexico i 1960, og vi ville se, om det virkede i Alperne.

Vi kørte derfor derned sammen med 13 andre biler, der også skal med til Sydamerika, og de fleste af dem var Jaguarer eller Austin Healey'er, og vi var den ældste bil. Først kørte vi til Beaune og derefter til Embrun, der ligger sydøst for Grenoble.

På vejen til Embrun passerede vi Col de L'Iseran i 2.764 meter, og jeg brugte ekstra lufttilførsel til kaburatoren over 2.000 meter. Det gik smadderfint, bortset fra at vi fik snestorm på toppen af passet, som det er vist på fotografiet.

Den næste dag sagde jeg til Anne, min kone, at vi fik en let dag, for vi skulle kun køre omkring 300 km, men det viste sig, at jeg var helt forkert på den.

Det første pas, vi kom forbi, var Col de Vars på 2.111 meter, og det var dejligt vejr, og vi hyggede os endda med en øl, men det var kun optakten. Senere kørte vi op på Col de la Bonette på 2.860 meter. Dette er det højeste bjergpas i Europa, og det er her Tour de France går igennem.

Senere kørte vi over tre pas mere alle over 2.000 meter, og vi kom først tilbage til hotellet i Embrun sent om eftermiddagen efter en hård dags kørsel med ømme skuldre.

Vi beviste imidlertid, at bilen i hvert fald i øjeblikket kan klare højder op til ca. 3.000 meter, at bremserne er gode, og at vores kaburatorcompensator også virker godt. Lad os håbe, at bilen klarer sig i Sydamerika, og jeg håber, at jeg i begyndelsen af 2013 kan sende en rapport om, hvordan det egentligt gik på turen fra Columbia til Cap Horn.

Køretur i udkantsdanmark



Tekst: Jørgen Lind

Har du nogensinde kørt på vejen til Kløjning?

Det er ikke en vej i Kina, men bare en lille vej i det udkantsdanmark, som ligger ude mod sydvest i kongeriget. Aktive Bent Jessen havde indbudt til en køretur - kun en uge efter at fru Ursula og han havde afholdt det store Engländertræf i Løgumkloster.

Godt en snes andre havde taget imod invitationen og mødte op midt på formiddagen den 16. juni 2012 på Ursula og Bents adresse i Løgumkloster.

I et telt opstillet til lejligheden fik vi velkomstkaffe - med afbrydelser. Først kaldte Bent os ud til vejen for at hilse på en stor flok grå og røde Ferguson traktorer, der var på vej til traktorringridning i Øster Højst. Lidt senere blev vi kaldt ud igen, denne gang for at se et hold af muntre damer og herrer på deres Puch Maxi-knallerter - komplet med den obligatoriske mælkekasse på bagagebæreren.

Efter et herligt måltid - ubegribeligt, hvad man kan få for 20 kroner - startede køreturen med alle bilerne i én lang række. Ad skønne små grus- og asfaltveje nåede vi Skærbæk, hvor det begyndte at dryppe, så nogen fik travlt med kalecherne. Vi fortsatte ad grusveje og over kreaturriste

ud til Rømødæmningens begyndelse. Og alt imens regnen i en frisk sydvestenvind blæste væk, kørte vi videre ned til Ballum, så igen lidt ind i landet og ned gennem Sønder Sejerslev til næste stop i Højer. Her kunne man nyde solskinnet, et besøg hos Marsk Pølser, Højer Pottemageri og Højer Mølle.

Turens sidste etape gik ud til Hjerpsted Kirke, som ligger højt på kanten af vadehavet på den strækning mellem Ballum og Emmerlev Klev, hvor landet er højt nok - de fleste steder - til at klare sig uden et dige. Her ventede en mand med en spand og en oplevelse, der godt kunne give en klump i halsen. Spanden indeholdt nemlig frisk indsamlede stillehavsøsters, der nu er på vej til at brede sig i vadehavet. En betingelse for at få et glas champagne var, at man bagefter tog imod en fersk østers ... velbekomme! Ikke alle holdt løftet!

Jeg var startet fra Esbjerg om morgenen i den lukkede Lotus, men da jeg nåede over til Leif i Holsted, fandt vi vejrudsigten så tilstrækkeligt lovende, at vi valgte at køre i hans Austin Healey 3000. Det blev en herlig dag, vi holdt kalechen nede alle 2-300 km med frisk luft, gode oplevelser og godt selskab af hyggelige medkørere - en stor tak til Ursula og Bent.





Tour de Hvidebæk

Tekst: Tina & Stig Madsen, Glumsø

Billeder: Uno Andersen & Stig Madsen

En stor tak til Hanne og Uno for det helt igennem vellykkede arrangement den 6. til 8. august 2012. Det var som sidste år en stor fornøjelse at deltage og gense mange af de samme deltagere fra sidste års løb, samt enkelte nye.

Efter vi samledes fredag eftermiddag til dækspark og gensyn, blev vi beværtet med en fortræffelig middag.

Efter endnu en gang snak og dækspark, tørnede vi ind, fulde af forventning til lørdagens tur rundt i det nordvestlige Sjælland.

Efter en god gang morgenmad begav vi os ud på turen, som førte os gennem de mest skønne områder på vej til Nykøbing Sj., hvor den lokale Fordforhandler beredvilligt åbnede dørene for os, og vi fik serveret lækkert smørbrød med drikkeelse til. Herefter gik turen sydpå til Snertinge, hvor vi blev beværtet med eftermiddagskaffen hos Bilcentret, hvor vi også kunne besigtige de nyere modeller. Herefter gik turen hjemad til Ubby Fri- og Efterskole, hvor vi blev indkvarteret. Mere dækspark og en lille morfar inden vi klokken 19 blev beværtet med gallamiddag.

Efter maden en god kop kaffe og hyggeligt samvær inden vi tørnede ind. Søndag morgen fik vi igen et dejligt morgenmåltid, hvorefter vi blev instrueret i, hvad resten af dagen ville bringe. Vi skulle en tur til Rødnæs Fyr, og fik et foredrag af en af de lokale, som var meget engageret i at gøre Røsnæs attraktiv. Så tog vi af sted på søndagsturen, som førte os ud til Røsnæs, hvor vi kunne komme en tur op i fyret og skue ud over Kattegat. Herefter gik turen tilbage langs kystvejen til Kalundborg og ud over Asnæs, hvorefter vi vendte næsen hjemad til Ubby igen. Her ventede en storslået frokost med efterfølgende kaffe. Nu var det så blevet tid til afsked med de mange gode venner, man havde mødt. Vi tog af sted ved 15-tiden og var hjemme igen ved 17-tiden, godt trætte og mætte af oplevelser igennem hele weekenden. Nu ser vi frem til næste år og håber, der bliver endnu et arrangement.

Det er ildsjæle som Hanne og Uno, der gør det muligt for os andre at få disse oplevelser. Hvad skulle vi gøre uden?



Uno Andersens canadiske Ford T 1923 foran Røsnæs fyr



Forrest Jens Damsgård i sin Ford Eifel 1939, bagved Jacob Christiansen Ford T 1922



Steen Rasmussens søn Simon i Packard 1930



Steen Rasmussen Ford A 1929



Hardy Petersens Morris 8 og Erik Nielsens Opel 1939



Mogens Anholm fortalte alt, hvad der er værd at vide, om Røsnæs



Der var trængsel ved ta 'selv bordet med Toves hjemmelavede mad.



Kurt Knudsen Ford T 1913 ældste deltager kørende på egne hjul fra Tinglev i Sdr. Jylland



Der var en masse mennesker i gågaden for at se på de flotte biler



**Ole Sommer's Automobile Museum i Nærum
åbner en særudstilling
søndag den, 28. oktober 2012:**

**AUBURN, CORD, DUESENBERG
"Landevejens konger - skabt i krisetid"**



Udstillingen løber til og med søndag den 17. marts 2013

**Åbningstider:
onsdage kl. 18.00 til 21.00 - søndage kl. 14.00 til 17.00**



Løvfaldsløb

Sæsonafslutningsløb søndag den 28. oktober 2012

Start p-plads Nærum ved DVK's kontor kl. 10.00, mødetid kl. 09.30.

Med afslutning på Hundested Kro kl. 13.00, hvor det store kolde bord venter med efterfølgende kaffe.

Pris for hele arrangementet **200 kr.** pr. person. Børn under 10 år halv pris, drikkevarer betales særskilt på stedet.

Der er en konkurrence indlagt i løbet med præmie til nr. 1, 2 og 3.

Tilmelding telefon 4970 9580, betaling senest 8 dage efter tilmelding, tilmeldingen er bindende efter den 1. oktober (sidste frist for tilmelding og indbetaling er 1. oktober).

Ved tilmelding får du startnr. som skal anvendes sammen med navn når du indbetaler beløbet på konto nr. 2230 konto 8967 977951.

Med håbet om dejligt vejr og godt humør og mange gamle køretøjer ser vi frem til en dejlig tur.

Valgfri køretøj (helst gammel) – dermed ingen kørelister!

Med venlig hilsen
Løbsledelsen

Gert & Birthe





SWAPMEET®

Søndag d. 7. oktober Kl. 09.00-15.00

Andelslandsbyen Nyvang
Oldvejen 25
4300 Holbæk

Stumpemarked for veteranbiler, motorcykler og knallerter

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

Indgang til SWAPMEET og entre til Andelslandsbyen,
nedsat til kr. 50,- i dagens anledning

Tag hele familien med

Arrangør: Dampromleklubben
Email: swapmeet@dampromleklubben.dk
Tlf. 21 26 92 91

www.dampromleklubben.dk

BILMESSE & Brugtmarked

For 54. gang den 20. - 21. oktober 2012
kl. 9-17 i Fredericia Messecenter

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 20. - 21. oktober 2012.

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

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

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



Velkommen igen
9. - 10. marts 2013

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

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

www.bilmesse-brugtmarked.dk

STUMPEMARKED I HERNING

Lørdag d. 27. oktober 2012
Kl. 8 - 16

Messecentret, Vardevej, Herning

Mød op med eller kom og se alt i reservedele og tilbehør til veteranmotorcykler, -biler, -traktorer, -knallerter, m.v. Værktøj og litteratur. Komplette veterankøretøjer. Antikviteter, ting og sager.

Med venlig hilsen og på gensyn.

DE MIDTJYDSKE VETERANER

Bestilling af studeplads og yderligere oplysninger hos:

Svend Aage Mortensen, tlf. 97 151603
Ove Knudsen, tlf. 75 347242
Poul Hedegaard, tlf. 97 141483

Velkommen igen i
2013

Høstløbet 2012 - DVK - Lillebælt

torsdag d. 20. september.

Vi mødes på Skærbæk Havn kl. 17.30

JA har planlagt en smuk køretur i området med afslutning på Mødestedet Ryesgaard.

Du kan medbringe din madpakke eller nyde Fru Andersens Høst Buffet til kr. 50.00 + drikkevarer. Snyder ikke dig selv for denne oplevelse.

Tilmelding senest 15.09 til John Andersen på 2978 2909 eller ja-ryesgaard@c.dk

Venlig hilsen Mødestedsledelsen



Velkommen til nye medlemmer

Morten G.	Jacobsen	Inavej 23	3500 Værløse	4420 9384	Kawasaki LTD 454	1985
Torben	Sivertsen	Holtug Strandvej 14	4660 Store Heddinge	5650 0321	Volvo Amazon	1970
Pætur Klein	Jacobsen	Rektorparken 20, 07. tv	2450 København SV	5288 1794		
Emil	Christensen	Anemonevej 23	5300 Kerteminde	2927 4905		
Thomas	Strandgaard	Hyldekærparken 15	4000 Roskilde	4128 7753		
Jørgen Eeg	Sørensen	Ålevejen 3	5610 Assens	2147 0639	Volvo PV 444 ES	1954
Per Juul	Koefoed	Boderne 49	3720 Aakirkeby	2396 5016	Yamaha FZR	1987
Jesper Budal	Jensen	Jordhøjvej 2	3550 Slangerup	4068 2461		
Hammou	Benmohamed	Lauritz Sørensens Vej 30, 02. th	2000 Frederiksberg	5313 9514		
Søren Bøtker	Hansen	Ægirsgade 18, st. th	2200 København N	2191 2433	Mercedes-Benz 406 D	1972
Per Evald	Kristoffersen	Kongensstræde 66, 01. tv	7000 Fredericia	7593 2084	Dodge Dart	1965
Allan A.	Eimert	Laurids Bings Alle 16	2000 Frederiksberg	3888 6610	Vanden Plas Princess 4 ltr.	1961
Jawad Ahmad	Malik	Tranevænget 64, st. th	2605 Brøndby	2632 1107	Mercedes-Benz 380 SEC	1982
Peter M Romvig	Kristensen	Bøstrupvej 13	7840 Højslev	5044 5652	Buick Skylark	1964
Jan	Weiercke	Fasanvænget 2D	4733 Tappernøje	5596 5162	VW Golf I	1986
Dan	Hansen	Fluebæksvej 76A	4100 Ringsted	4031 1882	Peugeot 201	1932
Per	Christensen	Ejstrupvej 3	9460 Brovst	2219 55094	VW 1303	1973
Frank Raymond	Hansen	Sankt Olavs Alle 25	2630 Taastrup	4070 6099		
Poul Erik	Møller	Violvej 287	7800 Skive	9751 4060	Austin Healey	1974
Torben Erik	Hansen	Ida Tesdorpsvej 3C, 02. th	3050 Humlebæk	4916 3046	Morris Minor 1000 Super	1964
Tonny	Koldsøe	Kirkestræde 9	4220 Korsør	5837 7354	Opel Kapitän	1965
Peter Hedelund	Rabøl	Thorsgade 78, 001. th	2200 København N	6089 8369	Jaguar E-Type	1971
Morten	Møller	Ågade 8	6200 Aabenraa	7468 7396	VW Golf	1980
Uno	Junghans	Skovlæet 3	2900 Hellerup	5051 0448		
Michael	Bojesen	Tirsbækvej 10	2720 Vanløse	2947 8245	Mercedes-Benz 280 SL	1968
Jan	Nocon	Snogegårdsvej 8H, 01. tv	2820 Gentofte	2485 0050	VW type 1	1968
Mathias Gyldenlev	Rasmussen	Vorgodvej 1	6920 Videbæk	9717 5757	SCO Populær	1958
Kåre Bern	Hemmingsen	Sandbygårdvej 12, 02. tv	2700 Brønshøj	2873 8297	Mercedes-Benz 408 B	1973
Tommi	Sørensen	Gl. Hovedvej 22	6740 Brømming	2060 9647	VW Golf	1983
Søren	Søndergaard	Ben Websters Vej 70, 02. 0012	2450 København SV	3172 1500	Mercedes-Benz 300 E	1985
Eva Marie Sihm	Christiansen	Østerbrogade 33, 01. tv	2100 København Ø	2612 6301	Porsche 911	1977
Svend Erik	Andersen	Havnegade 4	5600 Faaborg	4030 6281	Triump TR3	1959
Ida	Larsen	Indelukket 11	4100 Ringsted	4064 0400	Mercedes-Benz 309	1967
Preben Morant	Jensen	Boghvedemarken 16	2680 Solrød Strand	5614 3797	Mercedes-Benz 280 SL	1970
Lars Stefan	Klausen	Fasanvænget 403	2980 Kokkedal	4161 4030	Mercedes-Benz 280 CE	1978
Jesper	Hansen	Korskærvej 158.02.tv	7000 Fredericia	2332 9607	Triumph TR6	1973
Martin David	Thorsen	Kongevejen 48C	3000 Helsingør	6016 9510	Ford Mustang	1967
Lars Ove	Juncker	Smedebakken 3	4330 Hvalsø	4649 6103		
Niels Erik	Nielsen	Lundemarken 15A	4400 Kalundborg	5951 2382	Opel Olympia	1939
Bjarne	Meinertz	Solvej 32	2635 Ishøj	2627 0245	Ford A	1929
Anton Frees	Jensen	Degnetoft 15	6300 Gråsten	7465 0055	Triumph Spitfire Mk III	1969
Kiran	Larsen	Bymidten 73E	3500 Værløse	6179 2496	Austin Seven	1933
Steen,	Hjortholm	Baneløkken 38, 01. th	2730 Herlev	4494 6217	Chevrolet Corvette	1969
Rehne Munck	Brandt	Ingerslevvej 66	8361 Hasselager	4243 0044	Pontiac Fiero V6 2,8	1986
Ulrik	Vig	Skærgårdvej 21B	7400 Herning	2679 5953	Caterham Super Seven	1986
Michael Brett	Christensen	Harevænget 3	7100 Vejle	2061 9003	Datsun 240 Z	1971
Lars	Knuth	Pilegårds Vænge 81	2635 Ishøj	2266 6933	Jaguar XJ 6	1971
Ivan	Lagoni	Faksevej 9	4632 Hårlev	5628 7360	Triumph Spitfire 1500	1977
Thomas Bo Nyby	Jakobsen	Sct. Hans Gade 33, 03. th	4000 Roskilde	2222 6159	Ford F 150	1978
Ole B.	Nielsen	Islands Brygge 36A, 01. 0001	2300 København S	2021 5506	MG Midget	1970
Poul Erik	Christensen	Højersgade 16	9850 Hirtshals	2276 4313	DKW F 93	1956
Leif	Jorsø	Solbærvænget 5	3630 Jægerspris	4068 6915	Mercedes-Benz 190	1987
Simon	Lennet	Sankt Annæ Gade 4B, 01. tv	1416 København K	2728 8127	Porsche 912	1968
Jan	Kjærhus	Godthåbsvej 36C, 04	2000 Frederiksberg	8110 1821	Mercedes-Benz 280	1977
Rasmus	Amstrup	Asagården 5, 01. tv	7500 Holstebro	2422 8646	Land Rover 88 STW	1977
Jens Johan	Andersen	Vejrmosegårds Alle 68	7000 Fredericia	2049 2104	Plymouth	1932
Victorine	Pedersen	Mejlgade 92	8000 Århus C	2612 8223		
Claus	Juel	Gunderødvej 5	2980 Kokkedal	2818 3940	Honda GL 1000	1976
Peter	Ahlmann	Krokusparken 30	7850 Stoholm J	9754 2390	Honda CBR 1000	1987
Niels Trolle	Hansen	Kærbygade 13	5320 Agedrup	6597 4308	Ford A	1930
Hallgrimur Valur	Hallgrimsson	Ulsevej 30	4690 Haslev	5054 6372	Dodge Wayfarer	1950
Peter	Kragh	Carinaparken 111	3460 Birkerød	3068 2113	Mercedes-Benz 280 SL	1969
Jens	Thillemann	Blomstervænget 68	6600 Vejen	7536 3272	Rover P4	1953
Knud-Erik	Sørensen	Allegårdsvej 10	8230 Åbyhøj	8625 1144	Porsche 930	1984
Søren Havn	Steffensen	Ølholm Bygade 35	7160 Tørring	4093 5193		
Jan	Rydendahl	Åhaven 77	2500 Valby	3617 9721		



BILER SÆLGES

Mercedes-Benz 280 SL aut. 1969. Hvid og i god stand, fin kaleche, fin org. hardtop. Fremstår original og i god elektrisk og mekanisk stand. Pris kr. 225.000.

Niels Blume **Jørgensen**, tlf. 20708080
e-mail: baldiblume@gmail.com

VW 1500 Type I årgang 1968. Bilen er i fin original stand med sorte nr. plader. Den er blå og holder syn til 2016. Pris kr. 45.000.

Jan Martinsen, tlf. 24443592
e-mail: jpmartinsen@thuromail.dk

Jaguar XK 140 Roadster 1956. Bilen er i meget flot stand, men mangler lidt færdig samling. Der er ikke betalt afgift ca. 20.000 kr. Den kan også **købes færdig og køreklar for 450.000 kr.** Pris kr. 375.000. Michael Andersen, tlf. 40208989
e-mail: mbybyg@hotmail.com

Roll Royce Silver Shadow 1973/74 i fin stand, **Jaguar Sovereign V12** 1985 i fin stand, **Audi 80 Cabiolet** 1977 i meget fin stand sælges. Alle biler er nysynet og i fuld køreklar stand. Niels Frølich Nilsson, tlf. 20407240
e-mail: niels@limousinen.dk

Opel Rekord C 1968 2-dørs - grøn. Nærmest som ny. Kørt 84.000 km fra ny. Reg.nr. som fra ny. Synes i 2020. 100% original. Kr. 53.000 evt. bytte. **Suzuki FX 800** 1985 - 3 cyl. mini bil. Nok eneste i DK. Meget sjælden. Vægt 625 kg. Sidst synet 2010 - nem at syne. 100% original. Kr. 8.800 evt. bud. Evt. nysynet og nymalet kr. 21.000. København, tlf. 2294 9794

Ford A årgang 1928. Med en hel del finesse. Reservedele for ca. 10.000 kr. + kompressor og motorstativ mm. Pris 85.000 kr. Jack Skov, tlf. 6610 7474 eller 2125 1814

Standard Flying 12 1937. Venstre-styret. Grøn med sorte skærme, grønt læder, soltag, frontrude kan åbnes til vandret. Alt virker undtagen benzinmåler. 1600cc, 46 hk, tophastighed over 110 km/t. Kører rigtig godt ved 85 km/t. Alle vinduer er nye og åb-

ner perfekt. Nymalede fælge med nye dæk. Ny benzin pumpe, afviservin-ger der virker. Delvis omlakeret. Skal synes. Evt. del-bytte med varevogn. Ring for en snak på. Pris kr. 45.000. Robert Lindvig, tlf. 40614393
e-mail: rollolindvig@gmail.com

DELE TIL BILER SÆLGES

Til **FIAT 509**: 3 stk. originalværk-tøj: Gaffelnøgle 22/19mm, gaffel-nøgle 10 mm, hjulnøgle 18 mm. Samlet kr. 500. - Knastkæde: kr. 200. Kølertermometer, reproduktion, chrom: kr. 300. Til **Mercedes Benz**: Rat til W115, kr. 250. Til W114, 6 cyl. modeller: 1 stk. nederste dobbelt forko-fanger med fin chrom og gummi. Pas-ser i begge sider. Kr. 300.

Claus Linnedal, mobil 22265666
e-mail: linnedal@hotmail.com

1 stk. retningsviser købes til **Opel Olympia** 1939. Aage Thomsen, tlf. 75673115

Til **FIAT 500**. En forkofanger - som ny. Kr. 450. Thorleif Tofte Hansen, tlf. 5599 6119

Løse stempelringe: Enkelte fabriks-nye ringe til div. motorer. Opgiv: Mo-torfabrikat og type, cylinderdiameter, ringbredder eller antal ringe (præcisi-onsmål på 2 decimaler tak).

Stempelringssæt: Ford fabriksnye stempelringssæt til bl.a. V8 60-85-95 & 100hk, Fiat 500 topolino, Fiat 1400 - 1900 Simca Aronde, Ford Y, Nash 8 cyl, Buick 40-50 og enkelte andre. For-hør nærmere, der kan være et sæt til din

bil. Til **Opel P1** 1931 - fabriksnye dele: Top & manifoldpakning, 1 sæt stem-pelringe, oilcontrol og 1 udrykkerleje f. kobling. Til **Overland-Whippet** - fabriksnye dele: 1 sæt stempler 1 top-pakning og 1 manifoldpakning. Henning Mouritzen, tlf. 45813274 - aften

Udstødningsmanifold (rør) købes til **Ford Sephyr Mk. 2** 1956. Ole Hansen, tlf. 30270052

Motorblok m/stempler, plejlstænger, knastaksel, oliepumpe og bundkar - alt til **Ford B**. Kølnermotor kr. 2.900. Hans Peter Nielsen, tlf. 4014 8037

MGB 1967. SÆLGES! MG fæl-ge 14". 4 stk. med MG logo med tilhørende prima dæk. Pas-ser til flere årgange. Pris: 2.000 kr. Connie og Torben Nielsen, tlf. 40546686
e-mail: connie.stagaard.nielsen@gmail.com

AUTOMOBILIA

Classic Cars - 46 numre fra perioden 1978-1996, samlet pris kr. 250. Kopi af **JEEP** bøger, bl.a. The Military JEEP complete, book one: Operating In-structions, vehicle maintenance m.fl. I alt ca. 275 kopier. Kr. 125. Claus Linnedal, mobil 22265666
e-mail: linnedal@hotmail.com

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

Tørre og selvstændige
garager til leje i velordnede garageejendomme i Storkøbenhavn, Lyngby, Hellerup, Frederiksberg og Glostrup.
Kontakt **GS EJENDOMME**
Tlf. 4037 0156 - jw@gsejendomme.dk

P-PLADSER
UDLEJES I BAGSVÆRD.
Affåst P-kælder, centralt beliggende ved Bagsværd Station, tv-overvågning, støvsugerplads.
For pladsleje, kontakt:
Venligst Peer Pihl, mob: 29 61 17 99
e-mail: ppp@post.cybercity.dk
P-kælderen Bagsværd Torv, tlf. 29611799



Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST



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

PLAKAT



Kr. 75,00

STOFMÆRKE



Bredde 7 cm
Kr. 25,-

KASKET



Kr. 50,-

VOGNMÆRKE



Bredde 6 cm
Kr. 125,00



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

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

Udsalg på skindtøj
ekstra nedsat her!

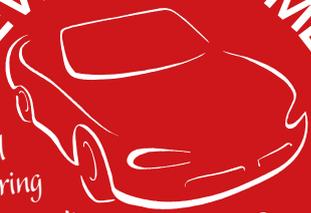


Pilot- og Scootermødder i kalveskind m. aft. pelskrave str. M til 3XL. Før 1800,-
NU 800,-

Pilotjakker i smarte dame- og herremødder m/varmt pelsfor. Før 2000,-
NU 1200,-
Køb 2 stk. for 2000,-

Birger Overgaard
Skovvej 18 • 9560 Hadsund
Tlf. 98 58 30 75 • Åben efter aftale

STEVNS AUTOSMED



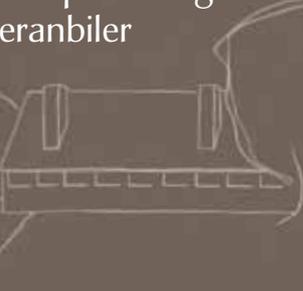
Mere end 20 års erfaring
V/ THOMAS BJØRNLUND

- Rep. af klassiske og veteranbiler
- Forsikringskader • Rustreparation
- Klargøring til syn • Autoruder
- Soltag • Rep. af stenslag • Dæk mm.

www.stevnsautosmed.dk

TLF. 5650 4626 • MOBIL 2077 2522

Vinteropbevaring
Veteranbiler



Vinteropbevaring af din veteranbil i Odsherred
Vi har lavet vinterplads til 25 biler under sikre og gode forhold.
Pris for oktober - april kr. 2.500,-

Kontakt:
Hans Møller Olsen Telf. 59305932
Almegårdsalle 3 Veteranbiler@almegaard.dk
4573 Højby Sj. www.almegaard.dk

Opbevaring
af biler m.m. i aflåst lade med betongulv.
Fra 2000,- pr. år for bil.
Ring og hør nærmere: Ebbe Nordborg Olsen
Skovvejen 7, Sønderby, 4050 Skibby
Telefon 4759-9414 – 6170-9414
email: ebbenordborg@gmail.com



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



Veterandele.dk

LEVERING HVER MÅNED FRA USA

Vi har alle materialerne til dit restaureringsprojekt

- Ledning
- Tænd ledning
- Pærer
- Blink relæer 6V
- Gummlister
- Rudelister
- Frostpropper
- Tin
- Esbjerg Maskinemalje og meget mere på www.veterandele.dk

RESERVEDELE TIL

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

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

Veterandele.dk
En del bedre..

Man behøver ikke være veteran...

...for at læse Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

Veteran smeden . dk

Rustreparation af veteranbiler
Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veterankallerter 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
– står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegning.

ETU Forsikring – 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 (2012):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 889 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.110 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.088 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