

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



49. årgang - August 2005 - VT nummer 350

## Dansk Veteranbil Klub

### Nærum Hovedgade 3 2850 Nærum

Klubsekretær: Kai Madsen  
Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)  
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)  
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk  
www.veteranbilklub.dk  
Giro: 600-4253

## Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.  
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.  
Oplag: 5500  
ISSN 1600-8278

**Ansvarshavende redaktør:**  
Ole Emil Riisager  
Krogsholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk  
Fax 45 65 19 54  
e-mail:  
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. For konkurrenceansvar dog inden månedens udgang.  
**annoncer til klubbens adresse, fax eller e-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,-

Erhvervs-køretøjer, teknisk brevkasse og restaurering:  
P. E. Hansen  
Torsted Allé 25, 8700 Horsens  
Fax 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse.

**I redaktionen desuden:**  
Morten Alstrup  
Svend Carstensen  
Erik Nielsen  
E.W. Neesgaard  
Leif Gr. Thomsen

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

**Tryk:** Jørn Thomsen Offset, Kolding.

## Bestyrelsen

### Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek og museer. Kontakt til medlemmer, Veteran Tidendes redaktion og pressen.)

Dorte Stadil  
Ryvej 31, 2830 Virum  
Tlf. 45 83 80 08  
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

### Næstformand:

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben og Motorhistorisk Samråd.)

Bent Friis  
Søbakken 29, 7000 Fredericia  
Tlf. 75 94 09 97  
bent.friis@veteranbilklub.dk

### Sekretær:

(Protokol)  
John Andersen  
Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia  
Tlf. 75 93 17 85  
john.andersen@veteranbilklub.dk

### (Løb og arrangementer)

Anne-Lise Gustafsson  
Karlsbjergvej 32, 5672 Broby  
Tlf. 62 63 20 51  
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

### (Mødesteder og kontakt til mødestedsledere)

Ole Poulsen  
Tlf. 54 70 03 58  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum  
Claus Neble, 2253 5550  
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

### Midtsjælland:

"Steffensgård"  
Kværkebyvej 79, Kværkeby,  
4100 Ringsted  
Kontakt: Preben Boisen, 57525040  
samme adresse som mødestedet

### Østsjælland:

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

### Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4170 Høng  
Dorte Stadil, 45838008

### Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup  
Kontakt: John Jørgensen, 66181212  
Firklovervej 6, 5270 Odense N

### Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003  
Kaj Munkholm, 86221736  
Strandvangsvej 100, 8250 Egå

### Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig  
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321  
Samme adresse

### Vestjylland-Spjald

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

### Sønderjylland:

Lunderup Markvej, 6230 Rødekro  
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 74415420  
Mommarmarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals  
e-mail: migogalice@privat.dk

### Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop  
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487  
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted  
jakobsen@skjerna.dk

## Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum  
Tlf. 4556 5600  
Åbningstid søndage kl. 14-17.  
Entre for voksne kr. 40. Børn kun i følge med voksne.  
Museet betjenes i åbningstiden af frivillige kustoder fra Dansk Veteranbil Klub. Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4556 5600.

## Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.

København og Nordsjælland  
Claus E. Neble - 22 53 55 50

Øvrige Sjælland,  
Lolland-Falster og Bornholm  
Ole Poulsen - 54 70 03 58

Fyn  
Leif Andersen - 65940704

## Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53  
www.fordv8.dk  
Hans Pedersen, 8779 2266  
hans.pedersen@fordv8.dk

## Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs  
Peter Løvstrøm Sørensen  
Tlf. 75869510

FIAT - Efterkrigs  
Kurt Krogh  
9868 1189

Ford V8 Flathead 1932-53  
Hans Pedersen  
87792266 - hans.pedersen@fordv8.dk

Jaguar (til 1972)  
Claus Frausing  
4453 8700

Mercedes-Benz  
Folmer Larsen  
6538 2497/4034 1189

Singer  
Bent Friis  
Se under bestyrelse

Tatra  
Svend Carstensen  
3969 8115

Toyota  
Henning Holm  
9865 8011

## IT og medlemsregister

Bo Ødegaard  
Høstbuen 18  
2750 Ballerup, 44 64 42 94  
bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

## Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

## Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4556 5610  
(ma-fre 10-13)

## Revision

Henning Andersen  
Erwin Koster Kristensen.

## FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:  
Svend Aage Tholstrup,  
tel./fax 8689 8777,  
e-mail: svend@satholstrup.dk

## Klubregistre

### Mærkeregistre

FIAT - Førkrigs  
Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende

Jaguar (William Lyons Era)  
Claus Frausing  
44538700

Morris  
Willibald Farbmacher  
4914 5167

Opel  
Frederik Ravn-Larsen  
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)  
Claus Neble  
2253 5550

Renault  
Kristen Korsgaard  
8648 6968

Rover  
Henning Helmer  
4919 2700

Singer  
Kaj Dyring Larsen  
3990 4240

Triangel  
Uffe Mortensen  
4920 2301

Volvo  
Ole Callesen  
7456 1611

## Sektioner

Jydsk Køreselskab  
Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn  
Ole Andreassen  
6597 8595

Køreselskab Vest  
Erik Hougaard  
7583 0049

Peugeot  
Claus Sonne Linnedal  
3252 7777  
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab  
Svend Draaby  
3871 3902

## Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle hverdage kl. 10-14 efter aftale.  
Mail: bibliotekar@veteranbilklub.dk  
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.  
Joan Jensen, bibliotekar, Hanne Jonassen, Kai Madsen, Søren Møller  
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Peter la Cour, Claus Frausing, Niels Jonassen (fmd.), Ole Emil Riisager.

## Særudstilling

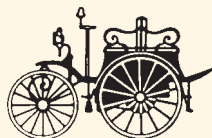
Fra 11. september til 9. oktober  
udstilles i samarbejde med  
Citroën-eksperter dansk fremstillede  
versioner af Traction Avant.



**Forsiden:**  
BSA Scout 1939  
Foto: Ole Callesen

## Indhold

Ændring i bestyrelsen .....	3
Indkaldelse til suppleringsvalg .....	3
Klubaktiviteter .....	6
Biltoget gennem Danmark .....	8
105-årig med krudt i .....	14
Julimødet i Nærum.....	15
5. Rally for erhvervskøretøjer .....	16
Schweiziske gæster .....	18
25 år med vitser.....	20
Historien om Ring Djursland.....	24
Månedens køretøj.....	34
Bornholm Rundt .....	42
Havnetræf i Ishøj.....	44
Søndagsudflugt.....	46
Dansk Ford A klub 40 år .....	48
Sydhavsrally .....	52
Nekrolog .....	53
Forvirring om brug af prøveplader .....	53
Nye medlemmer.....	54
Konkurrencen.....	56
Klubartikler.....	57
Invitationer .....	58
Køb/salg .....	60



## Ændring i bestyrelsen

Allan Bach Sørensen, kasserer i bestyrelsen, har meddelt formanden at han med omgående virkning træder ud af DVK's bestyrelse.

Sagen er den, at Allan har fået nyt spændende job i Kina, og i sagens natur vil det være svært at røgte jobbet i bestyrelsen på den afstand. Vi ønsker Allan held og lykke med de nye udfordringer, og siger tak for hans indsats i den korte tid han var med os.

Leif Struch Andersen meddelte mig d. 3. august kl. 23:00 pr mail at også han af personlige grunde ville trække sig tilbage fra bestyrelsen.

Dette medfører at der i henhold til vedtægterne skal foretages suppleringsvalg.

Dorte Stadil



## Indkaldelse til suppleringsvalg i Dansk Veteranbil Klub

**Lørdag den 1. oktober 2005 kl. 13:00  
I Borgerforeningens Hus, Nørre Voldgade 63, Nyborg**

Dagsorden:

1. Valg af 3 nye medlemmer til bestyrelsen.

Da 3 bestyrelsesmedlemmer i denne valgperiode er udtrådt af bestyrelsen, skal der iflg. vedtægternes § 11 stk. 3 afholdes suppleringsvalg.

Suppleringsvalget finder sted lørdag d. 1. oktober 2005 kl. 13:00 i Nyborg, i Borgerforenings Hus.

Eneste punkt på dagsorden er suppleringsvalg af 3 bestyrelsesmedlemmer. Der skal vælges 2 medlemmer fra øst og 1 medlem fra vest.

1 medlem fra øst vælges for den resterende periode indtil næste ordinære generalforsamling.

1 medlem fra øst vælges for samme periode + 1 år, altså til den ordinære generalforsamling i 2007.

Medlemmet fra vest vælges for den resterende periode indtil næste ordinære generalforsamling.

Medlemmer der ønsker opstilling skal meddele formanden dette senest 31. august 2005.

Efter suppleringsvalget vil klubben byde på en øl og en sandwich.

På bestyrelsens vegne  
Dorte Stadil



## Møder

VT har tidligere forsøgt at fylde ud ved hjælp af den almindelige kalender. Vi tør ikke mere, der gik for tit kludder i det. Så kære mødestedsledere: Nu er det op til jer hvad der skal stå. Får vi ikke noget til "Klubaktiviteter" står der heller ikke noget i kalenderen. Husk klokkeslæt.

Der er nogle grænsetilfælde – er det et løb eller en udflugt fra mødestedet? Se derfor hellere efter både i løbskalender og mødekalender.

### August

- 16. Kværkeby. Besøg af formanden, Dorte Stadil.
- 18. Spjald. Møde.
- 23. Klippinge. Ruth og Hans Koch om at lave løb.
- 25. Rødekro. Bankløb omkring Padborg.
- 27. Børkop. Sensommerkøretur lidt mod vest. Indbydelse i VT 349 og VT 350.
- 29. Vesterhede. Virksomhedsbesøg.
- 30. Egeskov. Klubmøde.

### September

- 4. Spjald. Madpakketur, Start hos Anton. Indbydelse i VT 350.
- 7. Vestsjælland – se VT 349 om det ny mødested og indbydelse i VT 350.
- 8. Børkop. Klubmøde.
- 11. Rødekro. Udflugt til Grindsted. Se Klubaktiviteter.
- 15. Rødekro. Bankløb omkring Åbenrå.
- 15. Spjald. Køretur.
- 20. Kværkeby. Besøg af Triumph klubben.
- 26. Klippinge – bemærk datoen. Besøg på Beredskabsgården i stedet for klubmøde. Se Klubaktiviteter og særlig indbydelse.
- 27. Egeskov. Klubaften.

### Oktober

- 1. DVK suppleringsvalg, Nyborg. Se indkaldelse i VT 350.
- 6. Nærum. Rundvisning på særudstilling på museet af dansk byggede Citroën-modeller.
- 13. Børkop. Klubmøde.
- 20. Spjald. Møde.
- 25. Egeskov. Klubmøde.

### November

- 17. Spjald. Møde.
- 29. Egeskov. Julefrokost.

### December

- 2. Spjald. Julefrokost.

## Løb og arrangementer

### August

- 12-14. Dansk Borgward Klub, 22. Int. Træf i Vindeby på Tåsinge. Info og tilmelding tlf. 66137607 m.p.rahbek@privat.dk eller www.borgward.dk
- 18. Havnetræf. Havnen i Jyllinge, kl. 19-20.
- 19.-21. 19. Mercedes-Benz Sommertræf, Helsingør. Indbyd. i VT 348.
- 20. Arresø Løbet. Se <http://home19.inet.tele.dk/arne-e-p>
- 20.-21. Biler på Lerchenborg. Ny og gamle. Medlemmer af DVK gratis adgang "hvis man kommer i en fin bil af ældre dato". Tilmelding tlf. 59513010 eller mail@deenfeldt.dk
- 24. Fynsk aftentur. Fjelstedskov rasteplads kl. 17.30-18.00. Indbyd. i VT 349.
- 25. Ikealøb. Start Vangede kl. 18-19.
- 25. Bankløb, Padborg, kl. 18.30. Info Alice & Lars-Hugo Kristiansen, tlf. 74415420.
- 27. Fyns Kardanløb. Indbyd. i VT 348.
- 27. Sensommertur mod vest. Arrangør mødested Børkop. Indbydelse i VT 349 og VT 350
- 27.-28. Svenstrup-løbet. Classic Car Day. Indbydelse i VT 347.
- 28. Sensommertræf Rindsholm Kro kl. 11-16, Gl. Århusvej 323, Viborg. [www.rindsholmkro.dk](http://www.rindsholmkro.dk)
- 28. Veteran/klassikertræf i Søgårdlejren kl. 11-18. Indbydelse i VT 350.
- 28. Åbent hus for alle med gamle køretøjer på Videbæk Egnsmuseum i Vorgod mellem kl. 11 og 15. Indbydelse i VT 350.

### September

- 3. Jysk Automobilmuseum i Gjærn. Lastbiltræf (ikke stumpemarked som tidligere annonceret).
- 3.-4. Øresundsdysten. Start Helsingør og rute i Danmark den første dag, start Helsingborg og rute i Sverige den anden dag. Indbydelse i VT 349.
- 4. Madpakketur, DVK Vestjylland, start hos Anton Sørensen i Videbæk. Indbydelse i VT 350.
- 4. Fjordløbet. Ved Roskilde Fjord, mødested Ølstykke. Indbydelse i VT 349. [www.vbmc.dk](http://www.vbmc.dk)
- 4. Veterantræf på Karolines Rasteplads. Indbydelse i VT 350.
- 11. Vestsjællands Bilmuseum. Indvielse af ny hal. Indbydelse i VT 350.
- 11. Veteranstævne og pløjedag på museumsgården Karensminde, Morsbølvej 102, 7200 Grindsted. Indbydelse i VT 350. [www.karensminde-venner.dk](http://www.karensminde-venner.dk)
- 11. Særudstilling på Sommers Automobil Museum af dansk byggede Citroën-modeller åbnes kl. 14.
- 15. Bankløb, Åbenrå, kl. 18.30. Info Alice & Lars-Hugo Kristiansen, tlf. 74415420.
- 15. Havnetræf, Helsingør. På den gamle værftsgrund, indkørsel over for indgangen til Kronborg. Kl. 19-20.
- 17. Føtex-løb. Indbydelse i VT 350.
- 21. Fynsk aftentur. Info senere.
- 25. Løvfaldsløbet, Sjælland. Info senere. Tilmelding kimpolte@hotmail.com claus.neble@privat.dk



### Oktober

2. Swapmeet i Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk (tidl. City 2). Arr. Dansk Ford A Klub og Damptromleklubben. Kl. 10 til 15.

22.-23. kl. 9-17 Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Oplysn. På tlf. 86416464 – 97221380, [www.bilmesse-brugtmesse.dk](http://www.bilmesse-brugtmesse.dk)

### November

5. Herning, stumpemarked kl. 8-16.

### UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmesiden [http://www.mhrf.se/id12\\_mhrfs\\_evenemangskalender.htm](http://www.mhrf.se/id12_mhrfs_evenemangskalender.htm).

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa – eller hvad med Sydamerika eller Indien? – besøg da FIVA's hjemmeside på [www.fiva.org](http://www.fiva.org) og se under Events, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-begivenheder.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kunne have interesse for andre end dig selv – send venligst information til [sat@egd.dk](mailto:sat@egd.dk)

## MhS

Motorhistorisk Selskab har udsendt sit Nyhedsbrev nr. 3/juli 2005. På grund af ferie har vi ikke fået bearbejdet det til VT-brug, men man kan se det i sin fulde udstrækning på hjemmesiden [www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk)

### Børkop - sensommerkøretur

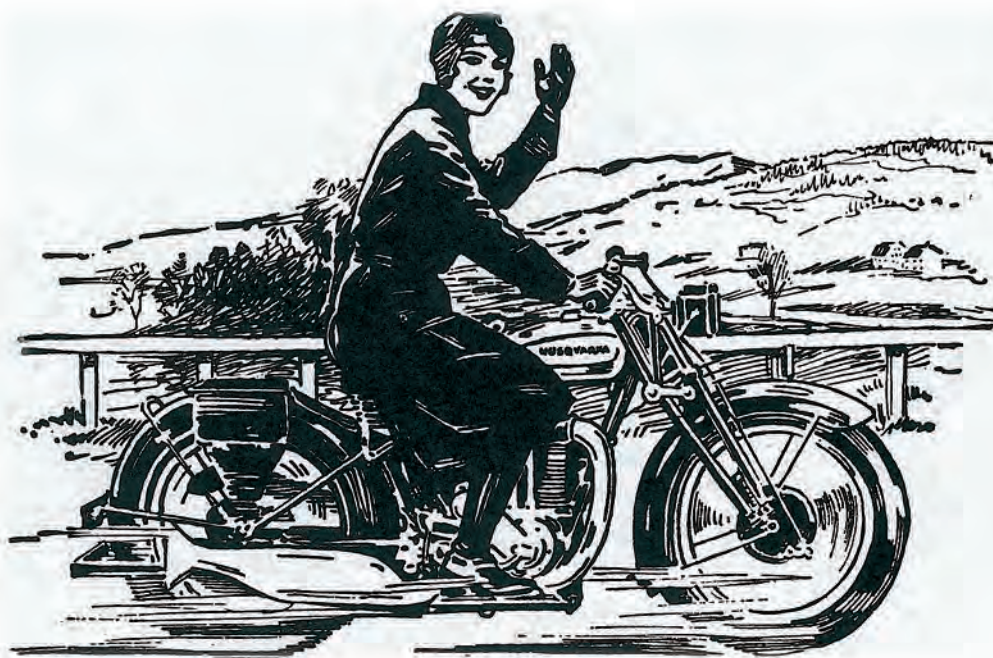
Se Veteran Tidende i juli – nr. 349.

Tilmeld til Poul-Erik Jakobsen senest 20. august.

Tel. 7589 0487, e-mail: [jakobsen@skjerna.dk](mailto:jakobsen@skjerna.dk)

Eller John Andersen 7593 1785.

Opgiv navn og antal personer.





## FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler.

Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

30. august: Klubaften kl. 19.30.

27. september: Klubaften kl. 19.30.

25. oktober: Klubaften kl. 19.30.

29. november: Julefrokost kl. 19.00, bemærk tid.

Vi vil også i år vise film 1 eller 2 gange på klubaftener i vinter. Andre forslag modtages gerne.

Ny kopieringsmaskine er til rådighed. Stadig kun 1 krone pr. kopi også i farver.

Venlig hilsen

John Jørgensen

## SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Torsdag den 25. august bankløb omkring Padborg, mødetidspunktet kl. 18.30.

Så laver vi en lille udflugtstur til Grindsted. Vi vil starte fra klubhuset i Rødekro søndag den 11. september kl. 9.00 og vi kører til Historisk Dyrskue + Veteranstævne på den gamle egnsgård Karensminde, som ligger på Mosbølvej lidt uden for Grindsted. De af os der har prøvet at være til dette stævne kan bekræfte at det er turen værd, det er sjovt og spændende, også at være til dyrskue. Nu er det sådan at én person pr. køretøj vil få morgenkaffe, middagsmad + eftermiddagskaffe, men hvis der er flere personer med det samme køretøj, det må der meget gerne være, men det er så nødvendigt at tage penge med, da man skal betale for forteringen for alt, kaffe, mad etc. Grundet ovennævnte er det nødvendigt med tilmelding, det har jeg aftalt med da-

men der står for det hele. Så husk at melde sig til senest den 8. september. Du ringer bare på 74415420 for tilmelding.

Torsdag den 15. september er vi kommet til det sidste bankløb i år, og det sker omkring Åbenrå, mødetidspunkt kl. 18.30.

I kan godt se at der er nogle småændringer både af dato og tidspunkter, men det er fordi vi taler om aftenløb, og det må af gode grund ikke blive for sent inden vi kommer hjemad.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf 74415420.

## ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Med venlig hilsen

Kaj Munkholm, tlf. 86221736 (nyt nr)

Robert Vestergård, tlf. 86224003

## ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00.

Vores sommertur tirsdag den 28. juni til nogle af Stevns' seværdigheder blev en rigtig hyggetur, med flere ny veterarbiler sammen med de trofaste, som næsten altid møder op.

Til vores augustmøde tirsdag den 23. har Ruth og Hans Koch lovet at komme og fortælle om hvordan man laver et godt veteranbilløb. Hvad og meget meget det koster, og så har de en video med fra selve Hornsherredløbet lørdag den 21. maj.

Vores septembermøde tirsdag den 27. vil vi rent undtagelsesvis flytte til mandag den 26. september kl. 19.00 på Beredskabsgården for Vallø og Stevns, Frøslevvej 36. Vi kan følges ad hvis I møder på Nygade senest kl. 18.30. Man vil demonstrere forskellige redningsøvelser, hvor der er mulighed for selv at deltage aktivt. Der kan kun være

30 med, så tilmelding til mig på 56578205 senest fredag den 23. september.

Hilsen

Kai Wredstrøm

## MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

16. august kl. 19 besøg af Dorte Stadil, der vil fortælle om det første halve år som ny formand.

20. september kl. 19 Triumph klubben besøger os og fortæller om deres modeller.

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

## BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.00 i sommerhalvåret.

11. august. Vi mødes på Vandmøllen. Starter nok aftenen med en lille køretur.

27. august. Vi kører lidt mod vest og slutter i en hytte, hvor vi kan hygge og grille medbragt mad. Indbydelse i VT 349.

8. september. Klubmøde. Vi mødes på Vandmøllen.

13. oktober. Klubmøde. Vi mødes på Vandmøllen.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

## MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Mødet i juni blev med godt vejr. 10 gamle biler var samlet til en køretur gennem Vesterhede til Krogager-Stenderup og derfra videre til Ansager. På Ansager Torv gjorde vi holdt og fik en forfriskning mens vi snakkede med lokalbefolkningen.

Derefter kørte vi om til maskinhandler



Gunnar Friis, som havde 3 veteranbiler til salg: Ford A, MG og Opel GT. Turen gik videre til Kvie Sø, hvor vi linede op i en række og fik en snak med eftertænderen Helge Engelbrecht. Derefter fælles kaffebord ved søen.  
29. august virksomhedsbesøg.

Venlig hilsen  
Ove H. Iversen

**VESTJYLLAND - SPJALD**

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.  
Søndag den 3. juli var DVK Spjald inviteret til Bundsbæk Mølle. Den har sommeren igennem en stor tresserudstilling, hvor der er indrettet et hus som det så ud i tresserne, og ville gerne have en udstilling med køretøjer som var på vejene i samme periode. Sjovt at gense hvordan vi boede dengang. Udstillingen var fuldendt, med køkken og skabe fulde af køkkenting, soveværelse og hvad man klædte sig i, stue fuldt møbleret, et børneværelse, hvor børnene fik lov til at lege med det udstillede legetøj. Man kunne også se hvordan man camperede i telt med udstyr der passede til. I marken blev høet slået med slåmaskine, trukket af et par store heste. Senere på dagen var der folkedans. Bundsbæk Mølle kvitterede for udstilling af køretøjer med gratis spising til frokost og eftermiddagskaffe. En meget hyggelig da.

Hilsen

Ketty og Anton Sørensen (som også har sendt fotografierne).

18. august møde i Spjald.

4. september madpakketur, start hos Anton i Videbæk. Se indbydelse i dette nr.

15. september køretur fra Spjald.

20. oktober møde i Spjald.

17. november møde i Spjald.

2. december julefrokost.

Den tur til Nærum som var planlagt til april er udskudt til september.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

**KØBENHAVN-  
NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30. Kom i gammel bil.



*Fra Spjald-afdelingens udflugt til Bundsbæk Mølle.*



*Fra Vesterhede-afdelingens køretur til Ansager.*

Ved klubmødet 6. oktober bliver der rundvisning i særudstillingen i museet om dansk byggede Citroën varevogne.  
Venlig hilsen  
Claus Neble

SPIS I KLUBBEN: I Café l'Été serverer "Store Claus" fra kl. 19 "dagens ret", sandwich, gode vine, kolde øl og vand, friskmalet kaffe, kage mm.  
Dagens ret i september: Paella.

**VESTSJÆLLAND - SÆBY**

Første møde finder sted onsdag den 7. september kl. 19.00. Da det er det første møde på det ny sted, håber vi at se

rigtigt mange medlemmer. Der vil blive rundvisning på museet af Willy Hansen, som i det daglige er i fuld sving med at omdanne den tidligere fabrik til et flot museum og veteranbilcenter.

DVK vil være vært ved et let traktement og tilmelding bedes rettet til kontoret på tlf. 45565612 eller 45838008. Det er planen at vi mødes den første onsdag i hver måned. Har du lyst til at være mødestedsansvarlig eller hjælpe til kan du rette henvendelse til Dorte Stadil, som indtil en "rigtig" mødestedsleder er fundet vil varetage jobbet.

Med venlig hilsen  
Dorte Stadil

# Biltoget gennem Danmark 2005

## 100-års jubilæumsløb Ålborg-København



TEKST: CLAUDE TEISEN-SIMONY

FOTO: P.F. LYKKEBERG, UFFE PETERSEN, O.E. RIISAGER,  
CLAUDE TEISEN-SIMONY, KARSTEN WIKKELSØ.

*Opkørsel til Storebæltsbroen. Den stærkt stafferede Ford T 1914 forrest er den som knækkede en bagaksel.*

### 100-års jubilæet for Danmarks første motorløb 27.-30. juni 1905 blev fejret med et jubilæumsløb 27. juni - 2. juli arrangeret af Poul Suhr og Køreselskabet for køretøjer før 1940.

Til starten i Ålborg var mødt 76 deltagere fra 4 lande og over 30 fantastiske veteranbiler og motorcykler fra før 1926. Starten blev meget festlig, idet Ålborgs kanonlaug var mødt frem med et utal af sortkrudtskanoner, og oven i købet 6 medlemmer i fineste liberi, så under øredøvende kanonbrag kom køretøjerne flot af sted i det herligste sommervejr, som heldigvis fulgte løbet hele vejen til Tivoli i København.

Kun ét køretøj var magen til et af de oprindeligt deltagende, en dansk Elleham mc fra 1907, ejet af Torben Damsgaard fra Frederikshavn, det er desværre den eneste kørende af knap 10 overlevende Elleham motorcykler. Det var sjovt at se Torben køre, han er meget adræt, og det forstår man, når man ser ham køre, Elleham har ingen kobling, så han er nødt til at stoppe Elleham'en hver gang der er rødt lys e. lign., hvorefter han må løbe den i gang igen.

Første dag forløb ligesom i 1905 stille og roligt uden andre uheld end et par punkteringer. Turen gik over Mariager til Den Gamle By i Århus, hvor hele biltoget under stor begejstring kørte ind og gjorde holdt på torvet midt i Den Gamle By.

På andendagen var der til megen glæde for deltagerne stort opsatte artikler i dagspressen om løbet, bl.a. havde Politiken en hel side i første sektion kun om Biltoget og med spændende citater fra Johannes V. Jensens originale reportage fra 1905.



*Elleham kræver kondi, den skal løbes i gang – hver gang.*





Også tv og radio viste stor interesse med indslag både på landsdækkende kanaler og lokalstationer.

Biltoget gik nu med kurs mod Industrimuseet i Horsens, hvor museet startede adskillige af sine flotte stationærmotorer op, dertil var der meget andet spændende at se. Desværre havde Industrimuseet ikke længere Teknisk Museums Gideon til låns, så det blev drøftet om museet ville overtage det Gideon chassis, som nu befinder sig i Christiania Veteranbil Klubs lille museum. Der findes samtidige billeder, så det ville være muligt at genskabe den, og Gideon stammer jo fra Horsens og er derfor en del af Horsens' industrihistorie.

I Hedensted skete turens alvorligste uheld, idet et træegerhjul på løbets næstældste bil, Thomas Pålssons Northern 1902, brød sammen under en kraftig opbremsning i en rundkørsel. Med venlige menneskers hjælp blev Northern båret igennem rundkørslen og ind i sikkerhed i vejsiden. Thomas havde godt nok en følgevogn med, men han havde ikke til sinds at give op og holdt stædigt



på at ville køre Northern hele vejen til Tivoli. Heldigvis standsede en venlig mand med et værksted, og straks tog Thomas med ham. Ved at sætte nogle skiver krydsfiner på siden af hjulet blev det forvandlet til et helt moderne pladehjul, og så kunne Thomas fortsætte for egen kraft, selvom hjulet godt nok eksede en hel del.

*Svensk Lancia Lambda 1925, tilhørende Anne og Ulf Lindén.*

*Peugeot 145 1914 og Northern 1902 med hjulreparation.*





*Sven-Erik Sørensen's Victoria 1922 rem-trækker var udover Elleham eneste deltagende motorcykel.*

*Udvendig ligner Bjørn Johannessens FIAT andre Tipo 501, men under motorhjelmen gemmer sig topventiler af mærket Super Culasse Silvani, der ved det imponerende omdrejningstal 3.000 øger hestekræfterne til 35.*



Dette var meget betegnende for hele løbet, hvor deltagernes entusiasme og hjælpsomhed kombineret med en god del stædighed holdt bilerne i gang. Kun én bil måtte udgå undervejs, flot når vi taler om køretøjer fra før 1925 og et meget langt løb på knap 500 km.

Med dagens portion af punkteringer nåede bilerne velbeholdent frem til Middelfart. Her havde deltagerne fornøjelsen at besøge Hindsgaul Madsens meget fine veteranbilmuseum i Strib, med mange spændende og flot restaurerede veteranbiler.

Tredjedagen gik ad dejlige fynske veje til Odense, hvor der blev gjort holdt lige ved siden af H.C. Andersens hus.

Norsk Veteranvogns Klubbs Rover 1907 havde gjort en del knuder de første dage af løbet. Nordmændene mente ikke Ro-

ver'en kunne lide at komme tilbage til Danmark, hvor den tilbragte ca. 35 år af sit liv, indtil NVK købte den tilbage til Norge, hvor den originalt hørte hjemme. I Odense mente Roverens entusiastiske fører Bue David-Andersen, at problemerne blandt meget andet kunne henføres til et bedaget batteri. Med hjælp fra John Jørgensen, DVK's mødestedsleder på Egeskov, blev der fundet frem til en repræsentant for Danbrit batterier, som kort efter trillede op med en sandt slaffenland i både 6v og 12v batterier, og Bue kunne vælge et passende 6v batteri. Ved lidt modifikation af strømfordeleren v.h.j.a. en moderne plaststrap, begyndte Roveren nu at opføre sig stabilt.

Det kan undre at Dansk Veteranbil Klub på opfordring ikke lod sin fine Swift 1913 køre med i løbet, når Norsk

Veteranvogns Klubb med entusiasme sender sin klubbil som god reklame for glæden og klublivet forbundet med de gamle biler. Der er jo ikke mange andre lignende arrangementer hvor Swift'en kan gøre så god reklame for DVK.

Biltoget kunne nu fortsætte med kurs mod Slipshavn, den gamle færgehavn ved Knudshoved, på vejen knækkede en Ford T 1913 sin bagaksel. Men det traf sig så heldigt at Ford T klubbens forkvinde og hendes mand, Karen og Jon Friis Wandall, var i Slipshavn for at hilse på Biltoget. Jon var straks rede til at køre hjem, og finde en bagaksel som kunne bruges. Ford T'en kunne ikke repareres på stedet, men måtte fortsætte over Storebæltsbroen med en meget interimistisk reparation.

Så det var med nogen spænding Biltoget under professionel eskorte med nogen forsinkelse begav sig ud på Storebæltsbroen. Der var jo flere lettere handicappede køretøjer, bl.a. Ford T med knækket bagaksel, Northern med stærkt eksende baghjul, og en stor International med store udvendige lapper på de stærkt slidte gummiringe! Det lykkedes og Ford T'en nåede hele vejen til Sorø, hvor den i løbet af aftenen blev repareret.

Entusiasmen blandt løbets deltagere gav sig udtryk på mange måder, bl.a. kom løbets ældste bil, en engelsk Daimler 1900 ejet af Ron Harris, kørende på egne hjul, dels i England og siden fra færgen i Esbjerg, i øvrigt ifølge med en dejlig Grégoire 1911.

På sidste dagen fik jeg af Ron Harris allernådigst lov til at afløse et par søde norske søstre, som skiftevis havde været kortlæsere på den gamle Daimler 1900. Det blev en helt fantastisk oplevelse, med sine faste ringe, to cylindre og 4 gear både frem og bak kører den meget komfortabelt og stabilt af sted med sine 20-35 km/t. Med de andre deltagere



*Indkørsel i Tivoli: Northern, Rover, Holsman Highwheeler.*

*På Plænen i Tivoli.*





tekniske småproblemer og punktering, blev vi absolut ikke de sidste til at nå Roskilde. Det tog 2 timer for knap 60 km, og inde i Roskilde blev vi på en fartmåler noteret for 35 km/t, det var Ron meget stolt af. Undervejs sagde han i øvrigt at Biltoget var blandt de allerbedste og hyggeligste arrangementer han havde deltaget i, ikke så dårligt fra en mand, som deltager i mange internationale arrangementer med sine mange veteranbiler, blandt andet adskillige gange i London-Brighton.

Turen gik nu stille og roligt fra Roskilde ind ad Roskildevej, og på trods af mange røde lys nåede vi Nordens Plads efter 45 min. Her var der opsamling før den afsluttende køretur ind til Tivoli. Mange af Køreselskabets medlemmer var mødt frem og tog imod med deres fine gamle køretøjer, bl.a. Niels Madsen med sin Opel fra 1911, den har været i familiens eje i tre generationer, og der er tre generationer som nu kører med den. Og hvilket pudsigt sammenfald, samme historie er der omkring Bent FASTERHOLDTS Opel 1910, som blev købt af hans bedstefar og deltog i hele løbet med tre generationer bag rattet: Bent, hans søn Torben samt barnebarnet Rasmus. Jeg tror de alle havde en meget dejlig tur, og det er helt sikkert at Rasmus ønsker at arve den fine gamle Opel.

Thomas Pålsson på Northern var taget meget tidligt af sted lørdag morgen, fordi han ville køre Northern'en frem til Nordens Plads for siden at hente sin Holsman highwheeler 1908, som blev kørt af Thomas' unge søn. På trods af sin nyere årgang var det den af bilerne, som så allermest ud som en hestevogn.

På Nordens Plads blev bilerne linet op efter årgang, og under let forsinket politiskorte satte Biltoget nu i bevægelse

*Fra oven:*

*Hans Peter Nielsen kommer sjældent i den samme bil to gange, ved denne lejlighed var det Buick 54 1922.*

*Briten Kieth Nash kørte fransk Grégoire 1911 og var lettere forarget over at flere af løbets andre biler var over 10 år yngre end hans.*

*Norskejet De Dion-Bouton 1912 forcerer Geels Bakke. Her på vej ud af slæbesporet.*



til et sandt triumftog ind forbi Zoologisk Have via Vesterbrogade og til sidst igennem Tivolis Hovedindgang til Plænen, hvor bilerne blev meget beundret af et menneskehav af glade Tivoligæster. Det var en stor fornøjelse at opleve den store begejstring fra publikum, som en værdig afslutning på Poul Suhr og Køreselskabets fantastiske arrangement.

*Fra oven:*

*Alle biler klarede Geels Bakke i Holte. Forrest International Harvester, derefter luftkølet Franklin, Ford T, Rover og Fiat.*



*Rover 1907, som i mange år boede i Danmark og blev restaureret af Hans Sørensen, Frederiksværk. Den stammede fra Norge, og nu er den tilbage og ejes af Norsk Veteranvogn Klubb.*

*Familien Fasterholdt, tre generationer, i den Opel generationen før, oldefar Ricard, købte for 50 kroner i 1940 og solgte videre til sin far for 100. Tipoldefar kørte i den til omkring 1955, godt 20 år senere fik Ricard den tilbage og begyndte at sætte den i stand. Originalt karrosseri var der ikke noget af (se billedet i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 54 side 18!), så Ricard byggede stort set alt synligt. Men mekanikken er fra model 6/16 eller 5/14 PS 1910 eller nok snarere et par år nyere og fungerer fantastisk. En doktorvogn er det ikke, og det oprindelige karrosseri har efter al sandsynlighed været en touringvogn meget lig Niels Madsens, eller måske topersoners med døre. Bagved en norskejet Panhard-Levassor 1914.*

Billedtekster: OER.





# 105-ÅRIG MED KRUDT I

Sommerens oplevelse var den maleriske brite Ronald Harris, der ikke alene deltog i og fuldførte Danmarkstoget i en bil som i år fyldte 105 år, men ankom til startsted Ålborg via Esbjerg og kørte hjem fra København for egen kraft. Ingen trailer her, om vi må be'

Bilen er en Daimler dos-a-dos, 2-cylindret på cirka halvanden liter, og med 4 hestekræfter. Fra Daimler-Coventry, men tysk konstruktion, der i 1900 nok så noget gammeldags ud, men til gengæld var gennemprøvet og pålidelig, som det til overflod blev demonstreret af Mr. Harris. "It hasn't missed a beat" (den har ikke haft en udsætter), sagde han ved ankomsten til arrangementets afsluttende festlighed på et hotel i Holte nord for København. Det blev så markeret med en Gammel Dansk i kyllingestørrelse. Vi spurgte også hvilke melodier han kunne spille på geleddet af knapper på olieglassene. "I can play them all", lød svaret.

På et tidspunkt demonstrerede han at han kan køre lige så hurtigt baglæns som forlæns, der er vist også lige mange gear i begge retninger, nemlig 4.

Punkteringer risikerede han ikke med sin Daimler, den har ikke luftringe. Og som man ser har han heller ikke besvær med at lukke kalechen eller pudse vindspejlet, for der er ingen af delene. Heldigvis var vejret fint hele vejen, men dårligt vejr havde næppe heller afskrækket manden. Så vidt vi forstod kom han næsten lige fra en lang tur i Frankrig.





# Julimødet i Nærum

Tekst og foto:  
Henrik Thostrup



*Irene og Georg Christiansens ældste Hupmobile har sine særheder, men når den er i godt lune bringer den dem vidt omkring. Torben Valerius' Morris 8 er ikke den sædvanlige roadster, men en ægte 4-personers tourer. Niels Andersens Ballot. Og i forgrunden til højre den lækre 2-cylindrede totakts Adler mc, som den snart 89-årige Kai Ottosson*

**Traditionen tro møder mange medlemmer op til sommerens klubmøder i deres gamle køretøjer, den 7. juli i Nærum var ingen undtagelse.**

Omkring 50 køretøjer var der vel mødt op på pladsen foran Sommers Automobilmuseum i Nærum, pladsen som snart bliver udvidet med en parcelhusgrund til det dobbelte, samtidig håber vi på at bilforretningen også snart får indarbejdet aftalen med ikke at bruge museets P-plads til andet end personalets biler i dagtimerne.



*Den engang epokegørende Renault 16 er i dag en sjældenhed. Og en af Lance Henningsens Chryslere, årgang 1934.*



*Jesper Jespersen var tindrende glad over at hans FIAT 1200 1960 cabriolet netop var blevet synet, så han kunne fremvise den på klubmødet.*



*En rigtig delivery van, Chevrolet 1957.*





# 5. RALLY FOR ERHVERVSKØRETØJER

TEKST: JESPER ANDERSEN



*Roland Munch på vej hjem i sin Volvo LV128 (Rundsnudet) fra 1948*

Den 11/6 tog vi til Silkeborg for at deltage i et veteranbilløb for erhvervskøretøjer. Det var 5. gang at det blev holdt og endnu en gang var det lykkedes arrangørerne at lægge en ca. 80 kilometers rute gennem Silkeborgens skønne natur.

Der deltog ca. 85 busser og lastbiler, hvor den ældste var Ole Mortensens Ford AA fra 1931 og den nyeste var Egon Sørensens Scania LBS 141 fra 1979. Der er nok nogen der tænker at en bil fra 1979 ikke er en veteranbil, men blandt lastbiler er biler på 20-25 år allerede blevet klassikere og de fleste er på det tidspunkt slidt helt op.

Der deltog også et par tyskere, og blandt dem var Klaus Sieh med en Mercedes Benz fra 1936.

Den er bygget til at transportere møbler med og er derfor beklædt med madrasser indvendigt i ladet.

Klaus Sieh vil hellere deltage i løb her i Skandinavien end i Tyskland fordi de er hyggeligere og ikke så kommercielle som de er blevet i Tyskland.

Som altid når der er løb for lastbiler i Norden så er hovedparten af bilerne Scania og Volvo, men efterhånden er der ved at komme flere mærker med og i år var der bl.a. 10-12 Bedforder, et par Chevrolet lastbiler fra 30'erne, ca. 10



*Erik Olsen fra Broby fortæller eventyrene som en anden H C Andersen.*

Mercedeser og selv deltog vi med en MAN 415 fra 1966.

Rundt på ruten var der forskellige opgaver, og da arrangørerne er gode til at finde sponsorer så var der præmier

til de 20 bedst placeret deltagere. De kunne så selv vælge 2 præmier hver og der kunne vælges mellem alt lige fra et ur til en havebænk.





*Erling Andersens Bedford fra 1972 En rigtig flot vognmandsbil.*



*Her ses madrasserne tydeligt i Klaus Siehs Mercedes fra 1936*



*Når Klaus Sieh laver noget så bliver resultatet rigtigt flot.*



# SCHWEIZISKE GÆSTER

TEKST OG FOTO: OER

Midt på sommeren var et lille selskab af schweiziske entusiaster på Danmarksbesøg. De var på Industrimuseet i Horsens og i Sommers Automobilmuseum. Billederne er fra Nærum. Bilerne var af årgange fordelt på 2-3 årtier og af modeller fra de mest eksklusive til de mere ydmyge, dog flest af de første.

*Packard.*





*Delage.*



*Hispano Suiza.*



*Bristol.*



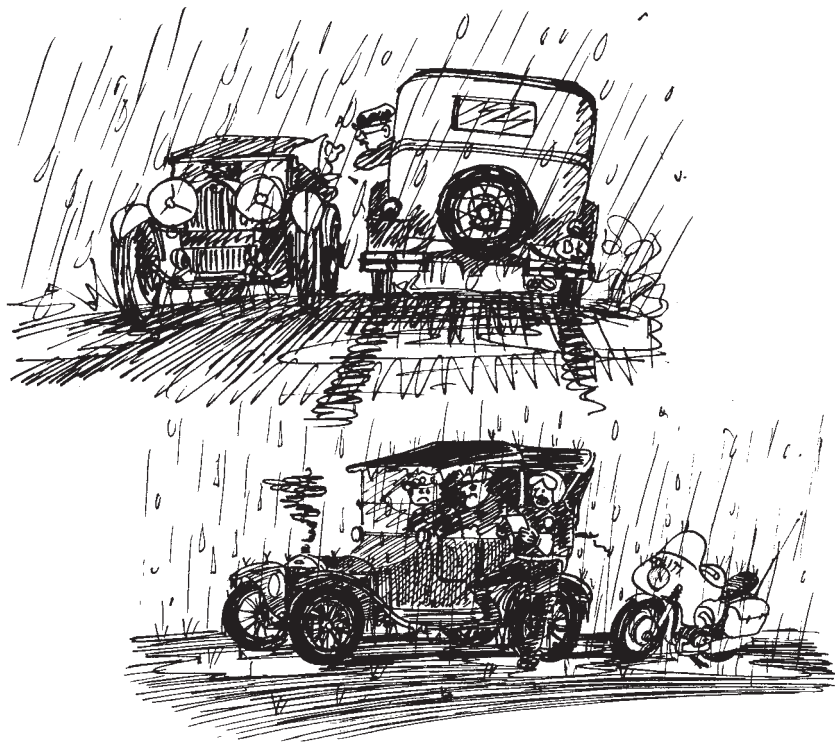
*Dodge.*



*Peugeot 301 – det er midt i tredverne, den er begyndt at blive skeløjet, men lygterne er endnu ikke flyttet ind bag kølgitteret.*

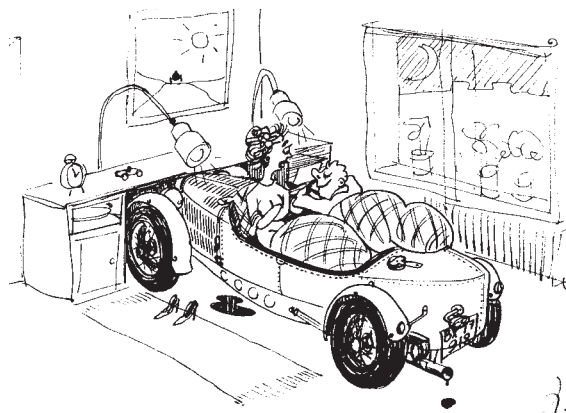


# 25 år med vitser til VT

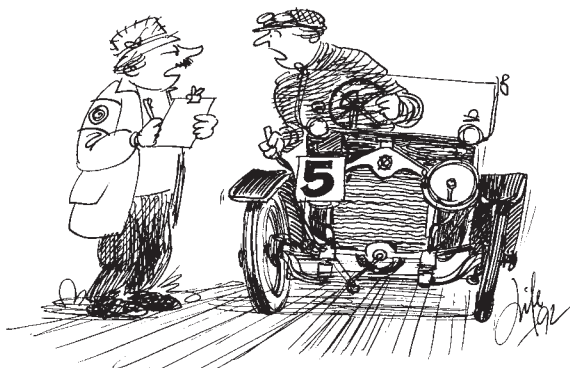


Disse to tegninger er de første vitser, bragt lige efter jubilæumsløbet i 1979, løbet, der druknede i regn. På den ene tegning mødes et kendt amerikansk mærke med en englænder i sportsligt antræk. Den ene siger: "Til helvede med ruten, hvor ligger kroen?" På den anden ser vi en touring uden sidestykker, i regnvej. Betjenten har åbenbart en kuglepen, der kan skrive under vand, og han siger: "At det øsregner, at De ikke kan finde vejen, at De kom for sent til Concours d'Élégance og at De for øvrigt er møghamrende sulten giver Dem ikke nogen ret til at køre 120 km/t!"

I det sønderjyske havde vi et trofast medlem, det var Ejvind Ellegaard, som døde alt for tidligt. Han fandt sig troligt i, at jeg brugte hans navn i en række vitser. Her er det konen, der siger: "Ærligt talt, Ejvind, det var ikke lige det, jeg havde tænkt mig, da vi snakkede om noget andet at sove i."



Det sker nok ikke så meget mere, men der var engang, hvor man snakkede meget om, hvorvidt der var tale om noget førkrigs eller om noget efterkrigs. Nogle, som tog det hele sådan lidt fra oven, morede sig med at snakke om, hvilken krig, det drejede sig om. Derfor var denne tegning nødvendig, og ham officialen er for øvrigt et trofast DVK-medlem, som godt, selv om han kan sine årgange, kunne finde på at spørge.



- Følelsen af at være trofast  
- Helt sikkert, ja



AF LEIF GR. THOMSEN

Der må være nogle, der kan huske 25-års jubilæet i 1979. Der var arrangeret et jubilæumsløb på Fyn med påfølgende selskabeligt samvær, og det hele druknede i regn. Det måtte der komme noget morsomt ud af, og i VT kom de første vitser, og de handlede om regnvejret.

Siden er vitserne leveret i en lind strøm, en om måneden, og i vinter var jeg inde i Nærum for at fortælle om det at lave vitser til VT, hvilket fik Den Gamle Redacteur til at bede om foredraget på tryk til brug for bladet, og det er det, der kommer her, så godt som jeg nu kan huske det.

Alt har en begyndelse, også tegneriet, hvor køretøjerne er emnet. Tænk en privilegeret barndom, man har haft. I en tid, hvor automobilet bestemt ikke var hvermandseje og næsten alle var klodset op, var en biltur på landet hverdagskost, i hvert fald for mig og min far, der var automekaniker. Han var dengang hos byens Ford-forhandler, og der var 2 vogne til rådighed for mekanikere, der skulle på landet for at ordne noget med auto-, traktor- eller selvbindermotorer. Der fandtes dengang hestetrukne bindere, hvor mekanikken blev drevet af en petroleumsmotor. Min far elskede dette liv, og han kom altid forbi derhjemme for at tage knægten med. Således blev livet med automobiler noget selvfølgelig, og man følte sig vældig hjemme i Dodgen eller Chrysleren, og udsigten over motorhjelmene med de store skærme og de



fritstående lygter forblev gennem årene den eneste sande udsigt.

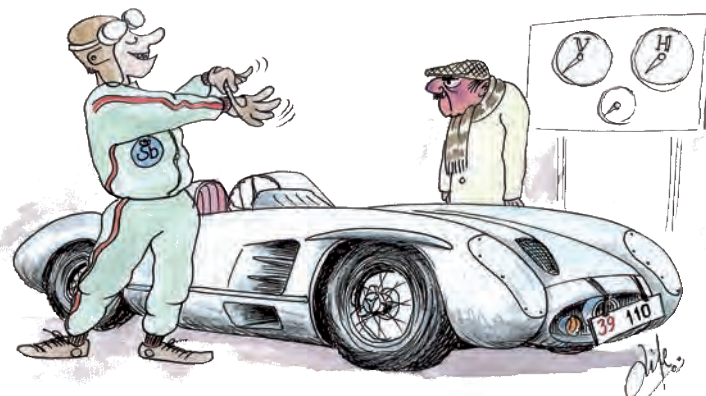
Og talentet for at tegne var der, arvet efter min far. Om aftenen derhjemme sad man så og tegnede de ting, man havde oplevet i løbet af dagen, opfulgt af den faderlige kritik. Han sagde altid, at tegningen var god, når han kunne genkende mærke og årgang.

Jeg tror, det må have været i skolen, at humoren kom ind. En skæg tegning, der gik rundt i klassen midt i timen, kunne altid afstedkomme en vis atmosfære, og når bare læreren troede på, at det var hans tørre vittigheder, der blev grinet af, så var alt i orden.

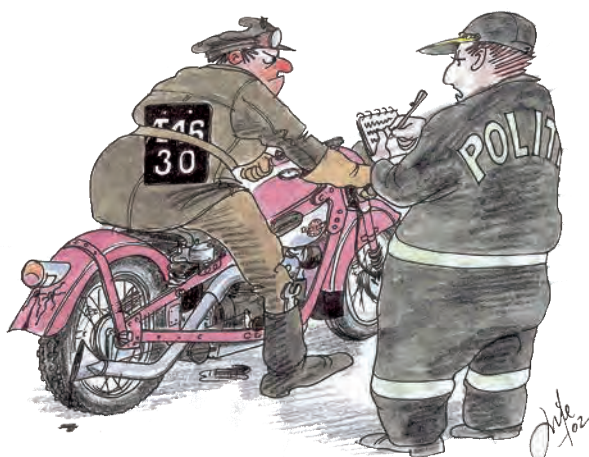
Jeg må lige komme med en kær erindrings. Det må have været ca. 15 år efter, jeg forlod skolen, at jeg på besøg hjemme i Sønderborg på Perlegade mødte min gamle fransklærerinde. Da hun så mig, strammede hun ansigtet alvorligt op, og idet vi mødtes, sagde hun: "Din slemme dreng, hvad er det, du har lavet?" Men så grinede hun højt. Hun fortalte, at hun ved bog gennemgangen i 1953 tilfældigvis havde kigget i min gamle franskbog, og den var gennemillustreret og kommenteret i en blanding af fransk og sønderjysk. Hun fortalte, at den havde hun stukket til sig, hvilket hun havde gjort med god samvittighed, eftersom den var en las, der alligevel skulle kasseres.

Emnet for tegnerierne har altid været mennesker, biler, motorcykler og fly. At tegne mennesker er virkelig en alvorlig sag, og mange er de timer, hvor man har siddet sammen med ligesindede og tegnet croquis, det højeste af alt. At tegne fly handler både om konstruktion og form. Tænk hvor megen skønhed, der skjules, bare fordi et skrog eller et bærelan skal beklædes. Det samme gælder i grunden også biler – og mennesker.

Man hvad sjovt er der egentlig ved et motorkøretøj? Jo, når man sætter det sammen med et menneske i en eller anden situation, og man samtidig kan inddrage noget, som er specielt for netop det køretøj. Derfor kan det nok være svært nogle gange at gennemskue en vits, hvis man ikke lige er klar over fines-



*I sin tid kom der et cirkulære til udtalelse i MhS, det var det første cirkulære om periodiske syn. Der stod, at et syn typisk sluttede med prøveassistentens køretur i det prøvede køretøj. Et af samrådsmedlemmerne mente, at hvis det drejede sig om et sjældent og kostbart antik køretøj, burde der stå, at prøveassistenten skulle bede om tilladelse til at køre en tur. Så langt kom det nu aldrig, rådet mente ikke, at vi skulle gøre det sværere for os selv. Men man kunne godt forestille sig situationen, og så er en 300 SLR ikke det kostbareste overhovedet.*

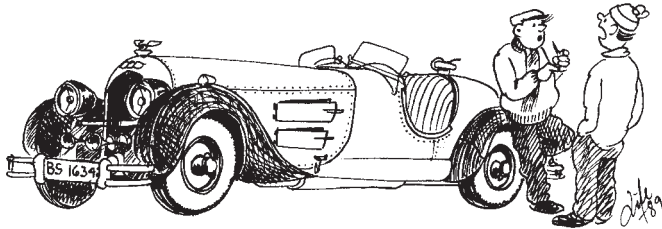


*Da man i sin tid kørte med tunge emaljeplader på motorcyklerne, kunne der med tiden på grund af vibrationer opstå revner i bagskærmen, så nummerpladen faldt af. Mången en motorcyklist er vendt hjem med nummerpladen sat fast i bæltet, hvis han var så heldig at finde den.*

*Betjenten siger: "Ingen lyd-potte, ingen styrthjelm, ingen nummerpladebelysning..."*

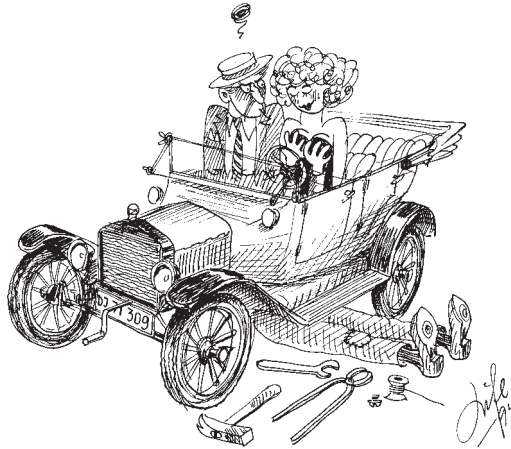


*Engang i 50'erne mødte jeg en revnefærdig benzinforhandler i Sønderborg, han havde haft en oplevelse af de stærke. Ind på stationen ruller en Simca Aronde, og som han plejede løb han ud og lukkede døren op for kunden (det var dengang), hvorved vognen bøjede nedad i så høj en grad, at døren ikke kunne lukkes igen. Rust i bunden. Først da man fik en donkraft under vognen, kunne døren lukkes igen, og manden kunne fortsætte. På tegningen råber manden: "Elendige smøreabe! Hvem satan har bedt Dem om at åbne døren?"*

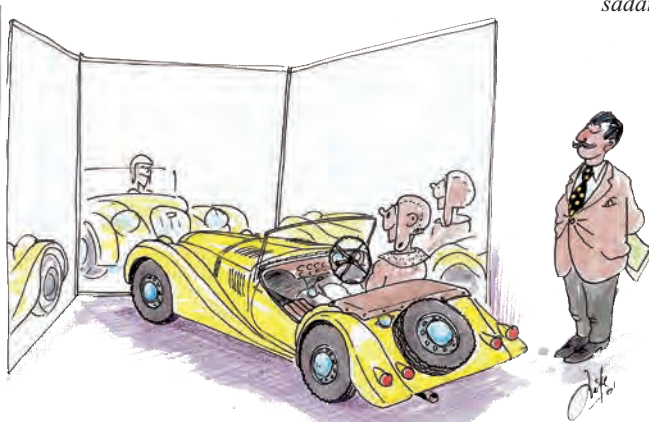


-Har du hørt, at Cadillac har udviklet en 8 cyl. motor, der nogle gange kan bruger de 5?  
-Ork, sådan en motor har jeg haft i mange år!

En af en serie på cirka 5 tegninger. I 1994 kunne man virkelig lave noget, hvis man havde adgang til en god kopi-maskine, man kunne bare skifte ud et eller andet sted i tegningen. Her er det altså Ford T'ens formsagde chaufføse, der har lidt mere end almindelig glæde over et besøg hos mekanikeren. Eller mangler han noget at tørre hænderne af i?



Ham Gøg og Gokke fanatikeren var en tid på hospitalet for at få ordnet et eller andet. Da jeg besøgte ham, havde jeg i hvert fald ikke blomster med, men vi tilbragte megen tid med at snakke om, hvad der sådan ville være godt at komme med. Derfor siger vor patient til kammeraten: "Du er ligegodt en kammerat. Alle de andre kommer bare med blomster og alt sådan noget."



En brugtvognshandler er for mig en herre i et dårligt siddende jakkesæt med tilhørende usmageligt slips. Efter en gammel skolekammerat, som havde et særligt talent, kalder jeg altid brugtvognsforhandlerne Ærlige Kaj. Her har Kaj endelig fundet på noget smart, et trefløjet kæmpespejl, hvori kunden ved selvsyn kan se, hvorvidt nyherhvervelsen sidder, som den skal.

Der verserede en gang en historie om dansk-amerikaneren, der hjemme i Danmark fortalte om den store farm han havde. Det ville tage ham mere end en dag, hvis han skulle køre rundt om sin jord i Buicken. Hvortil en af tilhørerne bemærkede, at sådan en elendig bil havde han også haft engang. Derfor burde det ikke være noget nyt, når Cadillac i 80'erne kom med en 8-cylindret motor, der en gang imellem kun kørte på de 5. Den tegnede bil er for øvrigt et konglomerat af mange forskellige ting. Sådan en er det også sjovt at tegne.

serne ved typen. Jeg tænker på, at f.eks. en mekaniker skal være forsigtig med at reklamere med "I DAG VENTILINDSTILLING 100 KR.", hvis der bor en Bugatti lige i nærheden. Er den ikke feset ind, så studer lige, hvordan man stiller ventiler på en klassisk Bugatti.

Her for nylig så jeg i avisen en reklame fra Skoda (jeg kører selv sådan én til daglig) og man ser en vejkurve med nogle grimme bremsestriber, der ender i rabatten ved nogle nedkørte skilte. Og så står der minsandten "Der er vist nogen, som ikke har ESP". Min øjeblikkelige tanke var "Ja, giv bare bilen skylden". Jeg gad vide, om de kvikke folk fra reklameafdelingen ved, at de faktisk har skabt en vits. I et hjørne står med lille skrift "Simply clever". Den ligger lige og simrer.

Vitserne gennem årene har ofte kommenteret aktuelle begivenheder, og det er noget, de fleste kan lide. Der er lidt kommunikation i det også, for som regel er der en eller anden, der skal have en hilsen, og så bruger jeg hans/hendes nummerplade. En glad opringning udebliver sjældent.

At lave lidt sjov med folk og så at gøre nar, det er der stor forskel på. Jeg synes ikke, det er sjovt at gøre nar, det er alt for let. Men et lille venskabeligt hib skader ingen. For nogle år siden var der en tegning af en sportsvognskører, der gav udtryk for, at han holdt meget af sig selv. Tænk, der var én, der ringede og sagde, at det var ham. Og han var ikke sur.

Kan man lære noget af andre? Ja, det kan man. Min første store inspirator var den engelske tegner Brockbank, det var ham, der tegnede den iltre Major Upsett og hans lille roadster. Brockbank tegnede ikke altid bilerne, så man kunne kende mærket, men man skulle ikke tage fejl. Ind i mellem kom der tegninger, som

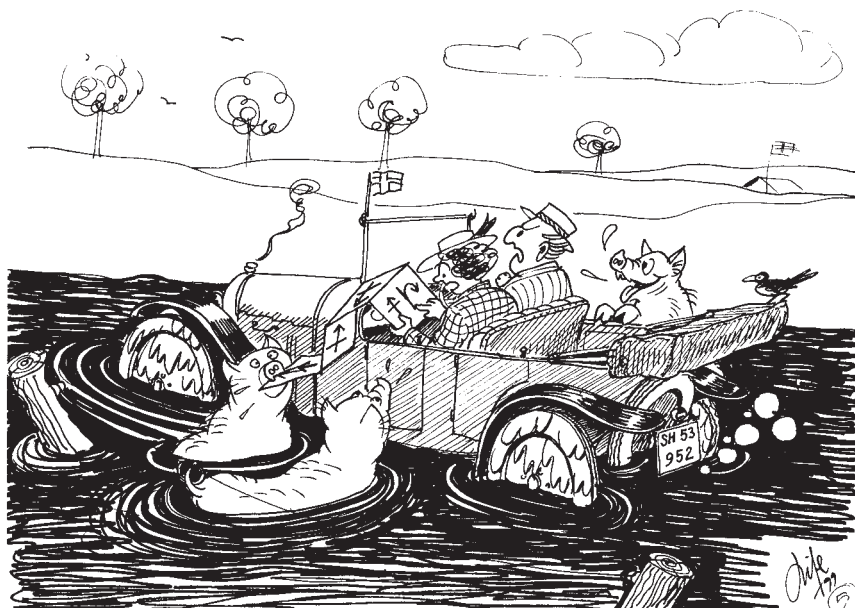


med næsten fotografisk klarhed viste en Blower Bentley eller en Citroën, altid affattet med afbalanceret og kølig britisk humor. En anden inspirator har været Frank Wootton, akademisk skolet tegner og maler, der gennem årene blev brugt meget som illustratør omkring flotte skildrier fra racerbanerne. Jeg har set nogle af hans skitser, der blotlagde en mængde fif om det at tegne bil.

Jeg har en rigtig god ven, som elsker gamle farcer med f.eks. Gøg og Gokke. En stor del af vitserne er faktisk opstået, når vi har været sammen for at snakke om tidens sære gang. Han er helt enormt god til at opmale "at hvis nu det var gået sådan og sådan" osv. "så var der sket det og det". Når vi så har grinet af, så var der gods til et par vitser.

Skulle inspirationen udeblive, så kan man jo prøve med klassiske emner, såsom den øde ø (hvad laver en gammel bil der?) eller den umulige kvindelige bilist eller "min kone forstår mig ikke" eller manden i klædeskabet eller "vi må finde en anden måde at mødes på". Problemet er bare at få et ældre køretøj hægtet på.

En gang så jeg en vits i "Motor". Man så en elegant herre i en meget ny bil, og han spørger en ung dame, om hun

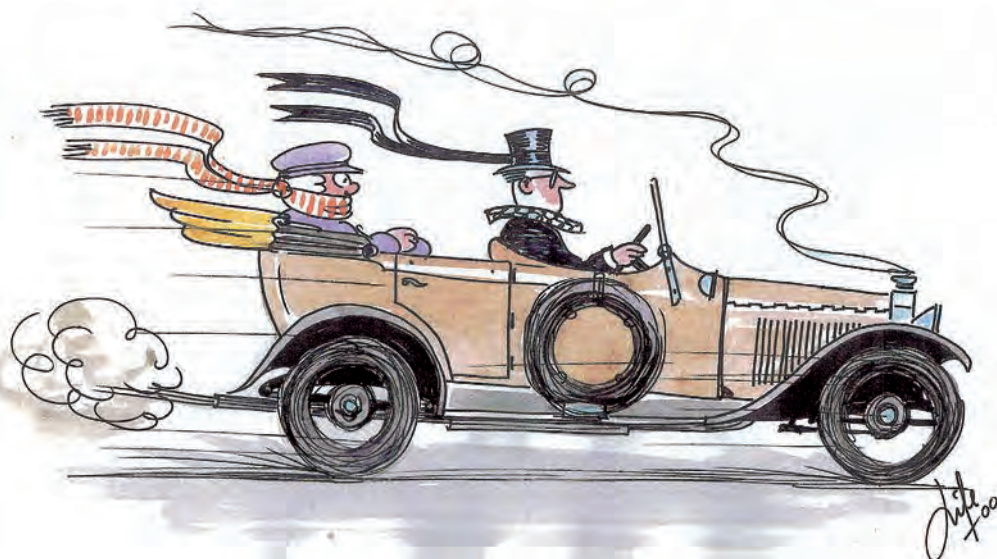


*Noget af det mest populære i sommervarmen er at køre langt væk i den gamle bil og så tilbringe en hel dag med at køre rundt i landskabet efter nogle indviklede piltegninger, som man har fået udleveret. Mange opgiver og "kører efter alle de andre", men der er også nogle, der virkelig prøver selv: "Dem og deres dejlige, charmerende og fortryllende tur gennem marsken omkring Møgeltonder!"*

vil køre med. "Nej tak", siger hun, "jeg har ikke tid i dag." Den snupede jeg og gentegnede med en Bullnose Morris. Og se, situationen ændrede sig totalt.

Til slut, hvor lang tid tager det at lave en vits? Selve tegnearbejdet for en sort/hvid tager ikke mere end et kvarter

til en halv time, alt efter antal streger. I farve tager det et kvarter ekstra. Jeg tror, det på mødet fremgik, at det kunne tage uger at lave. Det, der tager tiden, er det ubevidste hjernearbejde, der kører hele tiden. Sådan at forstå, at en vits kan ligge på lager længe, inden den tegnes.



*En tegning, som min far for mange mange år siden lavede til mig, forestillede præsten på vej i kirke i en phaeton med konen i bagsædet. Min fars tegning findes ikke mere, men jeg husker den dag i dag tydeligt, at der var en dampfane ud af kølerproppen, et langt silkebånd i præstens hat og et langt halstørklæde, der vajede fra præstindens hals. Dengang snakkede vi ikke om, at al den slags er livsfarligt i åbne køretøjer, vi kiggede kun på det æstetiske i flugten over det hele.*



# Historien om Ring Djursland

AF MORTEN ALSTRUP

I år kan Ring Djursland fejre sit 40-års jubilæum. Den 29. august 2005 er det nemlig fire årtier siden, at racerbiler for første gang blev sendt ud på banen ved landsbyen Pederstrup, øst for Tirstrup Lufthavn.

Allerede fra sine første år opnåede Ring Djursland en høj stjerne hos kørerne, for den satte dem i den grad overfor nogle udfordringer, så de på hver omgang måtte yde deres bedste for at have en vinderchance. Og at det fortsat gælder i dag, understreges nok bedst af den tidligere DTM-stjerne Kurt Thiim, der har prøvet lidt af hvert i sin karriere: »Jeg kalder den for den lille Nordschleife (Nürburgring, red.). Den er så undervurderet på grund af faciliteterne, men den er god for en kører.«

Men Ring Djursland er også den racerbane, der har haft den vel nok mest turbulente historie i Danmark. En kombination af skiftende ejere og en række stramminger fra myndighedernes side har gjort, at banen langt fra er blevet brugt i det omfang, som grundlæggeren i sin tid havde drømt om. For selv om

banen i år kan fejre 40-års jubilæum, så har den kun været anvendt til motorsportsformål i 33 sæsoner.

Intentionerne var ellers de bedste, da de første planer for banen blev fremlagt i begyndelsen af 1965. Manden bag var Jens Christian Legarth, der i den første halvdel af tresserne havde været en af Danmarks bedste racerkørere, hvor han turnerede Europa rundt i først Formel Junior og siden Formel 3-klassen. En alvorlig ulykke i Ungarn fik ham til at stoppe som aktiv racerkører, men selv om han både var proprietær og udgiver af det til tider kontroversielle blad *Illustreret Motor Revy* ville han ikke droppe sporten helt. I stedet ville han gøre en indsats som arrangør og banebygger, og



*Lige fra start var der blandt tilskuerne ingen tvivl om, hvad det var, at Jens Christian Legarth satsede på. Det var formelbilerne, sådan som man kunne se det på det allerførste program.*

målet var fra første færd klart. Der skulle ikke bare være tale om en bane, hvor der kun skulle køres race med datidens standardvogne som Mini Cooper og Ford Escort. Ambitionsniveauet var endnu højere. Det var international racing i almindelighed og Formel 3-klassen i særdeleshed, som den unge racerkører ville præsentere for det hjemlige publikum med sin nye racerbane.

Banebygning var i øvrigt ikke nogen ny udfordring for den dengang 25-årige Jens Christian Legarth. Allerede tre år tidligere havde han arrangeret et enkeltstående jordbaneløb på markerne ved det nærliggende gods Søholm, som han havde arvet fra sine bedsteforældre. Selv om det kun blev til et løb på markerne, så var det den første lokalitet, som var i tankerne, da Jens Christian Legarth i begyndelsen af 1965 fik ideen til at bygge den første asfaltbane i Jylland, hvor billøb tidligere kun var blevet kørt på den nedlagte Hobrobane, Korskrobanen og Ørnedalsbanen, samt diverse trav- og speedwaybaner.

*Formel 3 var udset til at være hovedattraktionen ved Åbningsløbet, men der var også masser af god sport i de øvrige klasser. Her er det Steffen Nielsen, der fører i den store standardvognsklasse foran mærkefjellen Aage Buch-Larsen, mens Bo Persson (Ford Cortina) og Tom Belsø (Volvo PV544) kæmper om tredjepladsen.*







*Som gammel racerfører på de europæiske baner kendte Jens Christian Legarth alle de køere, som han siden engagerede til løbene på banen. Her lykønsker han Kurt Ahrens, der var blot én af mange af de gæstende Formel 3-kørere, som siden avancerede til Formel 1 (fotograf: Gorm Albrechtsen).*

Godsets placering i Kolindsund var nemlig ikke uden problemer. Publikumsstilstrømningen blev nemlig fra start forventet til at blive meget stor, og da det skulle ske via en række mindre broer satte medlemmerne i Sundelauget sig imod, og der måtte findes en anden placering. Et andet landsbrugsareal i området blev også forgæves taget i skue, inden Jens Christian Legarths faste mekaniker, Frank Jessen, foreslog ham at kikke nærmere på et stykke jord ved landsbyen Pederstrup.

Som sagt så gjort. Samme dag som han havde besøgt området, hvor en del i forvejen var lejet ud til boldbaner, lavede han en aftale med ejeren om at leje det 28 tønder land store område med en forkøbsret, som han dog senere gjorde brug af. Umiddelbart herefter gik han i gang med at udforme banen, og der var ikke nogen arkitekter indblandet. Den del stod den tidligere racerfører selv for. Han satte sig bag rattet af sin personbil og kørte så rundt på kornmarken, mens en række hjælpere blev bedt om at stille sig op for at markere de steder, hvor der skulle være sving.



Hermed fik entreprenøren nogle hjulspor, som bulldozerne kunne skabe banen efter, men det var vigtigt, at de holdt sig til hjulsporene, for af lejeaftalen fremgik det nemlig, at landmanden skulle kunne høste det tiloversblevne korn, som jo var blevet sået, inden Jens Christian Legarth dukkede op! Slutresultatet af bulldozernes arbejde blev en bane, der blot var 800 meter lang, og som havde en langside på bare 250 meter, mens der var tre højre- og et venstresving, hvoraf det længste havde en mindre niveauforskel, da det gik på

*Jens Christian Legarth samlede de bedste Formel 3-felter, der nogensinde er set i Danmark. Her gøres der klar til start i et kvalifikationsheat ved Valvoline Cup i 1967 med Peter Westbury (62) og Peter Gethin (65) i forrest række, mens anden række består af Ulf Svensson (68), Mike Beckwith (64) og Derek Bell (63). Ole Vejlund (66) er bedst placerede dansker på indersiden af tredje række. Bemærk 2-3-2-griddet på banen, hvor man i dag bruger en forskudt 1-1-1-grid!*





tværs af den skråning, som i dag udgør nedkørslen til henholdsvis Skoven og Trapperne.

Mens banen var under opførelse, herskede der i offentligheden nogen uklarhed over, hvad den skulle hedde. Dagbladet Politiken omtalte den således som både Tirstrup Ring og Jyllands Ring, ligesom betegnelsen Djurslands Ring også blev brugt. Men det endte i stedet med det mere mundrette Ring Djursland, som banen siden er blevet kendt ved.

Den 29. august 1965 var banen så klar til at slå portene op for publikum med sit Åbningsløb. Egentlig havde det været planen, at en lokal klub skulle stå som arrangør, men da Djurslands Automobil Sports Klub først var under dannelse og endnu ikke havde fået det grønne stempel af Dansk Automobilsports Union, blev den sportslige arrangør i stedet Aarhus Automobil Sport (som siden hen faktisk også har arrangeret de første løb på både Jyllands-Ringen og Padborg Park!).

Fire klasser var på programmet ved Åbningsløbet, og foruden Jens Christian Legarths store hjertebar, Formel 3, gjaldt det to standardvognsklasser og en klasse for gruppe 4, som bl.a. omfattede racersportsvogne. I Formel 3-klassen var ejeren selv med i feltet, hvor han ubesværet vandt første heat i sin Brabham BT15 foran svenskeren Gunnar Pedersen i Lotus 22. Efter sigende fandt Jens Christian Legarth det upassende at vinde, når han nu var vært, så i andet heat lod han sig passere af svenskeren, som vandt sammenlagt, men hurtigste omgang blev Jens Christian Legarth selv noteret for, da han brugte 27,0

sekunder om at tilbagelægge de 800 meter. I racersportsklassen vandt Elo Sørensen i sin gamle Lotus Eleven, da Ole Vejlund i sin nyere Lotus 23 kørte ind i en af banens jordvolde, mens den randrusianske møbelpolstrer Poul H. Pedersen sørgede for lokal sejr i den lille standardvognsklasse. Den store klasse vandt Aage Buch Larsen derimod foran Tom Belsø.

Ved Åbningsløbet var der kritiske røster fremme omkring banens kørselsretning og generelle udformning.

En stor del af de danske racerførere protesterede over, at man ikke kørte mod uret, for det var de vant til på Roskilde Ring. Men i modsætning til de fleste af dem havde Jens Christian Legarth kørt på mange baner ude i Europa, og her var – og er – kørselsretningen nu engang med uret. Og sådan blev det! Hvad angik udformningen, så fandt mange den for smal, og længden var heller ikke tilfredsstillende. Mens det smalle baneforløb lige siden har været et kendetegn ved Ring Djursland, så var det lige fra start Jens Christian Legarths plan, at banen skulle udvides. Men det kunne ikke nås i 1965, hvor man dog afviklede endnu et arrangement, da Randers Motor Sport i oktober stod bag afviklingen af DM-

Finalen i TT (det, der i dag hedder Road Racing). Her vandt Dan Jeppesen og Jørgen Arnholtz de to DM-klasser for henholdsvis 250 og 500 cm<sup>3</sup>-maskiner, mens svenskerne Börje Jansson og Kent Andersson vandt de to internationale klasser, der var på programmet.

Efter nytåret slap de første detaljer om banens udvidelse ud. I første omgang blev en beskedent udvidelse fra 800 til 1.000 meter omtalt, som groft sagt bestod i tilføjelsen af den hårnål, som vi kender i dag ned mod landsbyen Pederstrup. Senere blev en tegning lavet af arkitekt Per Lauritsen offentliggjort, og af den fremgik et baneforløb, hvor man udover tilføjelsen af hårnålen havde flyttet det længste sving længere mod øst. Det skabte plads til den interne sløjfe og dermed det forløb på 1.752 meter, som vi kender i dag.

Herefter gik gravemaskinerne og bulldozerne atter i gang på Ring Djursland, for hen ved 10.000 tons jord måtte fjernes, inden banen kunne blive klar til Åbningsløbet, som var planlagt til 17. april 1966. Imidlertid nåede man ikke at blive klar til den dato. En uge inden satte et kraftigt snevejr ind, og på det tidspunkt havde man endnu ikke fået lagt et slidlag. Da det så endelig skete, endte det med, at lastbilerne ødelagde



*Ronnie Peterson var urørlig på Ring Djursland, hvor han i 1968 vandt samtlige fem heats under banens Petit Prix. Her gør han klar til start i sin gule Tecno (10) mellem landsmanden Rolf Gröndahl (8) og Trevor Blokdyk (1), mens man kan se Gunnar Martinssons Brabham BT21 i anden startrekke (12).*



*En enkelt gang har Ring Djursland indgået i en spillefilm. Det var i filmen Balladen om Carl-Henning, hvor Jesper Klein spiller hovedrollen som den tossegode ungersvend, som efter et slagsmål på byens mejeri begynder en turné rundt i landet. Den bringer ham blandt andet til motorløb på Ring Djursland, hvor der i filmen – men ikke i virkeligheden – er en kørerstrejke! (fotograf: Nils Støttrup).*

banen flere steder, hvorfor man måtte udsætte premieren en uge.

Åbningsløbet bød på Danmarkspremiere for den nye Formel Vee, hvor feltet primært bestod af syv af de danskbyggede Jala-vogne, hvor den ene af de to konstruktører, Aage Langthjem, vandt foran Jimmy Smed og Egon Nielsen. Med på programmet var også Formel 3-klassen, hvor udsættelsen af Åbningsløbet betød, at en del af de oprindeligt tilmeldte ikke kunne komme, da de var forpligtet til at deltage på Ring Knutstorp. Alligevel valgte Freddy Kottulinsky at køre i Danmark, hvor han vandt foran landsmanden Börje Sköld, mens Ole Vejlund blev bedste dansker på tredjepladsen.

Jens Christian Legarths internationale kontakter begyndte nu at bære frugt, for kvaliteten af startfelterne i netop Formel 3 blev bedre og bedre for hvert arrangement, hvilket også helt klart lå i tråd med hans ambitioner for banen. Til Valvoline Cup grundlovsdag var hurtigste mand i tidtagningen således ingen ringere end den senere Formel 1-teamejer Frank Williams, men i løbet spandt han hurtigt af banen og udgik. Løbet blev i stedet en interessant duel

*Den dag i dag kendes Ring Djurslands mest krævende baneafsnit som Skoven, selv om der ikke er en eneste bevoksning i nærheden. Men det var der oprindeligt, da Son Borch-Christensen (27) og Erik Høyer (22) kørte på banen (fotograf: Arne Forsberg Clausen).*

mellem svenskeren Picko Troberg og det nye britiske navn John Fenning, som Jens Christian Legarth lige præcis havde nået at få skrevet kontrakt med, inden han vandt sit første løb i Belgien, og hans honorar derfor steg. Også på Ring Djursland blev det til en sejr for John Fenning, som dog aldrig nåede helt til tops i motorsporten, men som stadig er aktiv. Han stod således senere bag firmaet Willans, som leverer sikkerhedsseler, ligesom han har kørt historisk Formel 1 i en Wolf WR1. Picko Troberg var atter med i topopgøret, da det internationale Formel 3-cirkus var tilbage til Kanonløbet i slutningen af juli. Her måtte en af favoritterne, Kurt Ahrens, allerede udgå efter kollision på første

omgang, og sejren gik derfor til Trevor Blokdyk, mens Reine Wisell endte på sjettepladsen, adskillige placeringer foran landsmanden Ronnie Petersson.

Selv om det var med Formel 3-klassen, at Jens Christian Legarth ønskede at profilere banen, så blev der også plads til mange andre klasser. Der blev således kørt masser af standardvognsrace, og 1966-sæsonen blev faktisk afsluttet med noget, man ikke havde set før (og i øvrigt heller ikke siden) i Danmark – et juleløb. I britisk motorsport havde der i tresserne længe været en tradition for, at man kørte et uhøjtideligt løb Boxing Day (anden juledag), men herhjemme blev det lidt mere besværligt for Jens Christian Legarth at forvandle idé til handling. Anden juledag 1966 var nemlig begunstiget med frostvejr, så baneejeren måtte gøre brug af en møgspreder til at fordele 800 kg salt på banen, inden løbene kunne afvikles med sejre til bl.a. Poul Weinreich og Flemming Rasmussen, sidstnævnte kendt som Maleren.





I første halvdel af halvfjerdserne kørte man på et banelayout, hvor den sidste del af den inderste sløjfe var udeladt. Mens Flemming Rasmussen (forrest) ikke havde nogen problemer med at accelerere væk fra det skarpe hårnålesving, som var blevet skabt til dette banelayout, så kneb det derimod for Leif Pedersen (304). De bagvedkørende Steffen Nielsen og Erik Høyer undgik dog en kollision (fotoğraf: Arne Forsberg Clausen).



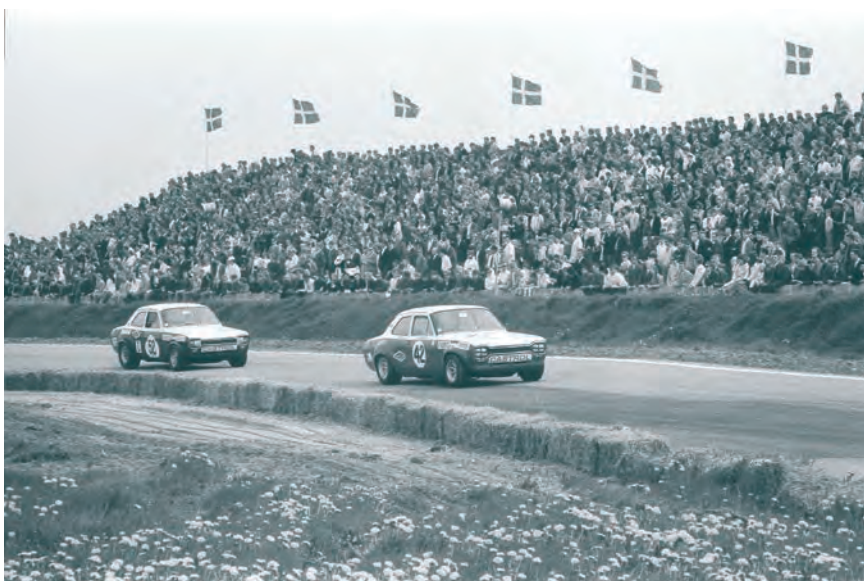
Udover baneudvidelsen havde man i 1966-sæsonen også været vidne til en færdiggørelse af banens tribune, der gjorde det muligt at se de to langsider, men ikke den mest krævende del af banen, som dengang stadig lå gemt i en mindre skov. I 1967 fortsatte Jens Christian Legarth, hvor han havde sluppet året forinden med flotte Formel 3-felter, hvor Kurt Ahrens vandt Åbningsløbet med Reine Wisell og Ronnie Petersson på henholdsvis tredje- og sjettepladsen. Ved Valvoline Cup i juni optrådte The Chequered Flag-teamet for første gang i Danmark med sine Gemini-vogne, der havde DAF-motorer og Variomatic-gearkasser, og den nye teknik viste sig at være særdeles velegnet. Peter Gethin og Mike Beckwith dominerede de indledende heats, men i finalen kørte Beckwith af banen, mens Gethin måtte se sig besejret af Peter Westbury i en mere konventionel Brabham BT21.

I weekenden den 29.-30. juli 1967 slog Ring Djursland portene op til sit største løb, der i øvrigt blev kørt på et nyt baneforløb på lidt mere end 1.200 meter. Umiddelbart efter passagen af dommertårnet fortsatte bilerne ikke ligeud ned mod Trapperne som i dag, men drejede til venstre, hvor et lille stykke asfalt førte dem til Depotsvinget, hvorfra de fortsatte ned mod Skoven.

Samtidig var det nogle kvalitetsfyldte felter, man kunne præsentere. Sportsvognsklassen havde således deltagelse af både Lola T70, Ferrari Dino og Porsche 906, mens feltet i Formel 3-klassen vel nok var det bedste, der nogensinde er oplevet på dansk grund. Felday Engineering havde således Derek Bell i en

af sine biler, Écurie Crio Tournesols to Matra MS5 blev kørt af Philippe Vidal og Jean Pierre Jabouille (der i øvrigt havde Jacques Laffite med som mekaniker), mens Francois Cevert deltog i en Alpine A310. Ligeledes var der deltagelse af fabriksbiler fra De Sanctis og Pygmeé.

Det var Jean Pierre Jabouille, som dominerede begivenhederne. Den senere Formel 1-vinder vandt begge lørdagens løb, og han lå da også i front i det første af tre planlagte løb om søndagen, hvor det regnede så kraftigt, at der dannede sig mange pytter på asfalten. Jørgen Ellekær og Douglas Revson havde en hård kamp nede i feltet, og da de skulle indhente Ray O'Connor med en omgang, opstod der en vis forvirring på grund af den dårlige sigtbarhed. Trioens biler kolliderede og tog straks retning af inderkredsen, hvor de ramte en række af banens officials, heriblandt Jens Christian Legarth, som havde stået meget tæt ved banekanten for med et blå flag at signalere til Ray O'Connor, at han ville blive overhalet. Jens Christian Legarth blev ramt af Jørgen Ellekærs



Den store betontribune var et af Ring Djurslands vartegn. Den blev bygget op til 1966-sæsonen, men var i starten af halvfemserne kommet i en så dårlig stand, at den blev jævnet med jorden. Her er det Tom Belsø (42) og Flemming Rasmussen (52), der passerer de tætpackede tilskuere.



*Efter sin mands død drev Anni Legarth Ring Djursland videre, inden hun solgte den til sin far, Gunnar Henriksen, som hun her overrækker pokal og laurbærkrans til efter en sejr på banen. (fotograf: Nils Støttrup).*

bil, der slæbte ham med et langt stykke, og da bilen endelig stoppede, lå den ovenpå baneejeren, der med en knust brystkasse var dræbt på stedet. Douglas Revson bl.a. blev ramt af vragstumper fra starterens podium, som var lavet af en brøndring i cement, og han pådrog sig så svære læsioner, at han senere døde. Yderligere fem personer blev hårdt kvæstet ved ulykken. Det var Jens Christian Legarths hustru Annie, løbslederen Henry Krogsøe, starteren Bent Salling, samt de to officials Hans Gramborg og Gunnar Jørgensen.

Ulykken var den mest alvorlige i dansk motorsports historie, og på mange måder kan man sige, at Ring Djursland aldrig rigtigt er kommet sig over ulykken. Det var ikke bare en banejer, man havde mistet ved ulykken. Jens Christian Legarth var også en af bilsportens store entreprenører og idémænd, der ikke kun havde sine meningers mod, men også viljen til at gennemføre tingene.

Trods det svære tab fortsatte aktiviteterne på Ring Djursland. Allerede et par uger efter ulykken blev der kørt TT-løb på banen og i efteråret blev Jyllands-Ringens Erik Fagerdal hyret som arrangør af et billøb, hvor man på eget initiativ havde gennemført en række forbedringer af sikkerheden. Enken Annie Legarth drev banen videre, og vægten blev mere lagt på standardvognsklasserne, hvilket også hang sammen med, at formelvognssporten i disse år havde

det svært i Danmark. Formel Vee-klassen slog aldrig rigtigt an, Formel Ford ventede endnu på sit gennembrud, og kun få danskere var aktive i Formel 3-klassen. Alligevel blev det til et enkelt Formel 3-løb i 1968, hvor Ronnie Petersen totalt dominerede begivenhederne og vandt samtlige fem heats ved banens Petit Race, hvor Jørgen Ellekær som bedste dansker højst kunne klare en ottendeplads.

Til 1969-sæsonen skiftede Ring Djursland for første gang ejermand, da Annie Legarth solgte banen til sin far, Gunnar Henriksen, som sin høje alder stadig var aktiv i motorsporten og tillige meget succesfuld. Men selv om Annie Legarth ikke længere var ejer af banen, så bevarede hun endnu i nogle år en vis tilknytning til stedet, da hun i begyndelsen af halvfjerdserne boede i landsbyen Pederstrup sammen med sine fire børn.

Gunnar Henriksen sørgede for en række forbedringer af banelegemet, ligesom der blev opkøbt flere arealer til depot og parkering, men allerede et år senere solgte han banen videre til Ancher Larsen for et seks-cifret beløb. Selv om han blot var midt i trediverne var Ancher Larsen lidt af en veteran i dansk banesport, da han i 1956 var blevet Danmarksmester på Roskilde Ring. Sidenhen drev han et autoværksted i Hedehusene (hvor Gunnar Henriksen jo også var hjemmehørende), men opgaven

som banejer kastede han sig ud i med liv og sjæl.

Ancher Larsen havde således mange ideer ved overtagelsen. Asfaltbanen skulle suppleres med både en jordbane og en motocrossbane, ligesom der skulle opføres et cafeteria (som var datidens store hit), mens kørselsretningen skulle ændres til at gå imod uret. Ikke alle planerne blev realiseret, men da 1970-sæsonen indledtes med Metzeler Cup, var der sket mange forandringer. Aarhus Motor Klub Autosport havde således overtaget den sportslige afvikling efter Djurslands Automobil Sports Klub. Kørselsretningen var blevet ændret, og tillige havde banen fået en ny konfiguration, idet der var blevet lavet et nyt sving lige inden Trapperne, som resulterede i en længde på godt 1.450 meter.

Der blev også kørt motocross på banen, hvor man – lidt som på den nedlagte Roskilde Ring – kørte op og ned ad bakkerne og på tværs af asfaltbanen, ligesom der også blev arrangeret en enkelt musikfestival, som for en stund forvandlede banen til en mellemting mellem Thy-lejren og Roskilde Festivalen.

Når det gjaldt bilsporten, var det dog fortsat standardvognene, som var det store trækplaster på banen. Her lykkedes det således trio'en Jens Winther sr., Sven Engstrøm og Aage Buch-Larsen at sikre Danmark en landskampsejr over Sverige, mens Jens Winther sr. også blev noteret som vinderen af det sidste handicapløb for biler på en dansk asfaltbane. Men nyheder var der også. Hovedbegivenheden ved Jysk Grand Prix var således et løb over 60 omgange for Formel Ford 1600, hvor deltagerne skulle i pit for både at få tanket op og skiftet dæk. Her gik sejren til Håkan Dahlqvist i sin Lotus 61. I de følgende år lagde Ring Djursland ofte asfalt til DM-løb for Formel Ford 1600, hvor Karsten Ree, Jørgen Herlevsen og Jac Nellemann var de danskere, som klarede sig bedst mod de mange svenske konkurrenter.

Det blev dog kun til en enkelt sæson, hvor kørselsretningen var mod uret, for allerede i 1971 kørte man den rigtige vej igen. Alligevel rummede denne sæson også en interessant nyhed, som faktisk



var forud for sin tid. Anden påskedag kunne banen præsentere en ny løbsform, hvor nordmanden Trond Schea vandt den store standardvognsklasse med sin Ford Escort TwinCam, mens Keld Hansen – alias Saab-Keld – tog sig af den lille. Bilerne brugte ikke bare banens asfalt, men også en del af inderkredsen, hvor der var lavet et nyt forløb med løst underlag på inderkredsen. Autocross blev det dengang kaldt, og det blev ikke den store succes. I dag kendes disciplinen som rallycross, og da den dukkede op igen på banen syv år senere, var det en helt anden og langt større succes.

Året efter skulle der atter noget nyt til, og det blev i form af et langdistanceløb, som udviklede sig til at blive en forholdsvis fasttømret tradition på banen gennem halvfjerdsenerne. Jens Winther sr. vandt første udgave sammen med sin svenske makker Boo Brasta. Året efter sejrede det svenske Volvo-par Ulf Granberg og Göran Sällström, og herefter gik der nogle år, inden traditionen blev genoptaget i 1978, da Flemming Hjersted og Preben Kristoffersen vandt.

Da 1972 var omme, fik banen atter ny ejer, da Ancher Larsen solgte den til René Koors, hvorefter Ancher Larsen selv fortsatte som ansat vicevært. René Koors drev på det tidspunkt et firma i Farum, hvor han importerede de østrigske Metzeler-dæk, og i de efterfølgende år brugte han bl.a. et par millioner kroner på at opføre den første store bygning på Ring Djursland, som bl.a. blev brugt til dæklager, mens taget ved flere lejligheder blev anvendt som tilskuerspladser.

På det sportslige område skete der ikke de store forandringer i de første år. I 1973 blev de første Formel 3-løb i fem år kørt på banen, hvor den senere Formel 1-kører Lella Lombardi var på deltagerlisten ved Wrangler Grand Prix Danmark. Danske Jac Nellesmann lå til at vinde løbet efter en sejr i første heat, men i andet heat ramte han en konkurrent og bøjede derved en styrestang og måtte udgå. I stedet gik sejren til Randy Lewis, som meget passende også havde Wrangler som personlig sponsor.

Samme år kom der dog yderligere en lejer på banen. Det var det såkaldte Team

TT Aalborg, der bestod af en række NSU-kørere, som lejede banen og kørte nogle lukkede arrangementer. Disse løb steg i popularitet, og senere dannede man det såkaldte Aalborg Banesport ApS, der i de første mange år holdt sig udenfor den organiserede bilsport. Men da flere af deltagerne også var medlemmer af klubber under Dansk Automobilsports Union, og disse blev truet med fratagelse af deres licens for at deltage i denne illegale motorsport, endte det mod slutningen af halvfjerdsenerne med, at Aalborg Banesport ApS blev en del af Djurslands Motor Klub Autosport. Men faktisk var det Aalborg Banesport ApS, som indførte den første løbsserie for historiske racerbiler, da man i 1981 lancerede den såkaldte Formel 74, hvor kun Formel Ford 1600-biler bygget i 1974 eller tidligere måtte deltage.

I 1974 var der også et gensyn med TT-motorcyklerne, som havde været borte fra banen i en enkelt sæson. Imidlertid indløb der naboklager, og selv om politiet ikke havde mandat til at gøre noget, valgte løbsledelsen selv at stoppe løbet for ikke at skade mulighederne for kommende arrangementer.

Det var dog ikke støjproblemer, som betød, at de sportslige aktiviteter i de kommende år blev reduceret. Det var i stedet banens kontroversielle ejer, René Koors, som i 1975 af økonomiske grunde aflyste en række planlagte løb, så bilsportskørerne for første gang måtte til udlandet for at kæmpe om DM-points. To løb blev dog kørt i 1975, nemlig et rent TT-løb og et rent billøb, hvor det sidste udmærkede sig ved, at der for første gang blev kæmpet om points til et FIA-mesterskab på en dansk bane. Ring Djursland var nemlig vært for en afdeling af Euro Cuppen i Formel 3, hvor intet mindre end 36 kørere var tilmeldte, heriblandt de senere Formel 1-kørere Larry Perkins, Renzo Zorzi og Conny Andersson. Løbet endte med sejr til Terry Perkins, mens Henrik Spellerberg sluttede på en meget flot fjerdeplads.

Havde 1975 været mager, så var det for ingenting i sammenligning med 1976. Her var forholdet mellem bilsporten og René Koors gået helt i hårdknude,

og ikke et eneste løb blev kørt. Det var første sæson det skete, men da det imidlertid gentog sig en del gange i de efterfølgende tyve år, har mange desværre fået det fejlagtige indtryk, at banen den dag i dag er lukket.

Der foregik alligevel en vis aktivitet på Ring Djursland i 1976, for det daværende Specialarbejderskolen lejede sig ind og kunne for første gang afvikle køretekniske kurser på banen. I løbet af året kom det dog til en opblødning af fronterne, og det endte med, at René Koors trak sig ud som arrangør af løbene og i stedet overlod denne opgave til motorcykelbetjenten Ulrik Aubertin-Oxholm, som dannede selskabet Aubertin-Oxholm ApS til formålet.

I 1977 kunne Ring Djursland atter slå sine porte op for publikum, mens kørerne for første gang siden 69-sæsonen igen kørte på det længste baneforløb – noget, der ikke har været ændret ved asfaltbaneløbene siden. På det sportslige område havde Ulrik Aubertin-Oxholm allieret sig med Djurslands Motor Klub og Djurslands Motor Klub Autosport som sportslig arrangør, og selv om han i sin første sæson kunne præsentere de samme felter, som kunne opleves på Jyllands-Ringen, så havde den nye arrangør mange planer.

Ulrik Aubertin-Oxholm ville således give banen ny asfalt, hvilket var tiltrængt, men det blev ikke til noget i 1977. Først i 1978 kom asfaltmaskinerne i aktion, men midlerne rakte kun til, at den dårligste femtedel af banen fik nyt slidlag. Til gengæld kunne man samme år præsentere det, der blev udlagt som en helt ny løbsform, men som reelt var en repremiere, nemlig rallycross. Sporten var på kort tid blevet populær i Sverige, og med hjælp fra Ring Knutstorps leder Allan Persson havde Ulrik Aubertin-Oxholm fået designet en rallycrossbane, hvor bilerne dels kørte på inderkredsen mellem de to langsider, dels brugte det kuperede område, som fandtes inderst i Depotsvinget.

Den 15. maj 1978 blev der for første gang kørt løb på den nye bane, og her var den nye Citroën 2CV Cross-klasse en klar publikumsfavorit, når de spinkle



biler hoppede og dansede rundt på banen. Rallykøreren Jens Ole Kristiansen og asfaltbanekongen Erik Høyer kastede sig også over den nye sport, men begge måtte se sig besejret af den norske Gunnar Kittelsen, mens Carl Erik Kristensen også var med fra start og siden blev en af landets fremmeste rallycrosskørere.

Den nye disciplin var blevet et sandt hit. Senere på året transmitterede Danmarks Radio live fra et løb på banen, hvor en tysk Porsche 911-kører på dramatisk vis væltede på langsiden, og klippet blev i de efterfølgende år en fast bestanddel i introen til kanalens sportsprogrammer. Men også sportsligt førte rallycross til et sandt løft for Ring Djursland, der i 1978 havde sin største sæson nogensinde med hele syv løb, da man også fortsat afviklede rene asfaltbaneløb.

Året efter sendte FIA en observatør til banen for at vurdere forholdene og afviklingen med henblik på en EM-afdeling, som blev en realitet til 1980-sæsonen. Her var rallycrossbanen blevet udvidet til også at omfatte den sløjfe midt på arealet, hvor asfaltbilerne normalt kørte venstre om, og herved opstod en rallycrossbane på 1.110 meter.

Ved EM-premieren den 8. juni 1980 mødte hele den europæiske elite op, og selv om man havde skaffet en Porsche 911 til Aage Mathiassen og en ex-Björn Waldegaard Ford Escort til Carl Erik Kristensen, så havde ingen af dem en chance. Divisionen for de mere serienære gruppe 1 og 2-biler blev vundet af Volvo 343-duoen Per Inge Walfridsson og Anders Hultqvist, mens Andreas Bentza i sin Lancia Stratos sejrede blandt sportsvognene i gruppe 3 og 4, hvor Egon Svanholt sluttede på en femteplads i sin Porsche 911.

Senere samme år skulle det danske rallycrossmesterskab afgøres på banen. Dansk Automobilsports Union havde kun udskrevet én titel i den nye disciplin, selv om køre fra flere forskellige klasser kunne score points, og før finalen stod man derfor i den situation, at Aage Mathiassen og Carl Erik Kristensen faktisk kunne slutte à point, uden at reglementet rummede nogen bestemmelse, der kunne afgøre denne tvist.



Ring Djursland var – og er – synonym med rallycross, hvor feberen rasede i en 4-årig periode fra 1978 til 1981. Her er det Per G. Hansen, som i sin Vauxhall Chevette jagter to Porsche-kørere på vej ud på pitlangens asfalt (fotograf: Finn Bojer).



I de første år tiltrak rallycrossdisciplinen drevne køre fra andre bilsportsdiscipliner. Her er den asfaltbanekøreren Erik Høyer (1), der kæmper mod rallykøreren Jørgen Hansen (fotograf: Finn Bojer).

Den senere Le Mans-vinders far havde derfor medbragt en nedstryger, så hver vinder kunne få en halv pokal med hjem, men Hobro-køreren fik ikke brug for værktøjet. Carl Erik Kristensen endte nemlig med flest points, selv om han fik en meget dårlig start på løbsdagen; han rullede sin Opel Ascona på vej ind på langsiden, da han skar et sving for meget i et forsøg på at vinde brøkdeler af sekunder.

Skadede biler hørte efterhånden til dagens orden i 1980-sæsonen, for asfalten var kommet i en stadig dårligere stand, og den forstærkede dermed de i

forvejen store belastninger, som Ring Djurslands mange niveauskift i forvejen gav bilerne. Banens Mini Le Mans den 17. august 1980, som blev vundet af Sports 2000-duoen Jim Vermeulen og Rob Lewenburg, skulle således senere vise sig at blive det sidste asfaltbaneløb i næsten fire år, for året efter var asfalten så ringe, at DAU ikke ville godkende den til rene asfaltbaneløb.

Det var dog ikke den eneste skelsættende begivenhed i 1981. Få uger før banen skulle have kørt sit Åbningsløb brød forhandlingerne mellem banejer René Koors og Ulrik Aubertin-Oxholm



*To gange lagde Ring Djursland asfalt – og jord – til afdelinger af Europamesterskabet i rallycross. Selv om arrangørerne bl.a. skaffede en Porsche 911 til jordbane-kongen Aage Mathiassen (5), så var han chanceløs overfor bl.a. det svenske Volvo R-Sport-team, som stillede med fire Volvo 343 til bl.a. Börje Carlsson (6).*

sammen, og motorsporten på Ring Djursland hang derfor i en endnu tyndere tråd. I hast fik Djurslands Motor Klub Autosport stiftet et anpartsselskab, Djursrace ApS, som kunne påtage sig de økonomiske forpligtelser ved løbene. Åbningsløbet blev gennemført i april, og måneden efter kunne Ring Djursland for anden gang være vært for en EM-afdeling i rallycross, hvor Mikael Nordström i sin VW 1302 vandt foran Martin Schanche i division 1, mens sportsvognenes division 2 havde Olle Arnesson som sejrherre. Men det var ikke kun DM- og EM-points, der blev kæmpet om på banen, for årets sidste løb talte således også til det nordtyske mesterskab, som ellers udelukkende blev udkæmpet på Estering-banen ved Hamborg. Ved DM-finalen var sejrherrene i de tre klasser Flemming D. Olsen (gruppe 1+), Egon Svanholt (stor gruppe 5) og Bodo Hartkopp (lille gruppe 5), og trioen var meget passende identisk med årets Danmarksmestre i rallycross. Men trioen skulle også vise sig at blive de sidste kørere, som vandt rallycrossløb på banen!

1981-sæsonen sluttede nemlig med store uoverensstemmelser mellem René Koors og Djursrace ApS, og det hele endte med, at René Koors i januar 1982 solgte banen til Arbejdsmarkedsdirektoratet (som var myndigheden for den daglige bruger, Specialarbejderskolen) til overtagelse den 1. juli 1982. Samtidig opsagde René Koors sit samarbejde med Djursrace ApS, og Djurslands Motor Klub Autosport måtte således ét for ét aflyse de tre arrangementer, man havde planlagt til sæsonen, herunder endnu et EM-løb i rallycross.

I salgsaftalen med Arbejdsmarkedsdirektoratet havde René Koors fået indarbejdet en betingelse om, at han i endnu fem år ville råde over retten til at afvikle



motorløb på banen. Alligevel lå Ring Djursland motorsportsmæssigt underdrejet i både 1982 og 1983, for det var først, da den nye ejer havde forsynet den med et nyt lag asfalt, at den atter kunne blive godkendt til motorsportsbrug. Det anstrengte forhold til den lokale motorklub betød også, at arrangørklubben fra René Koors' første år på banen, Aarhus Motor Klub Autosport, kom ind i varmen igen, mens René Koors' eneste opgave nu bestod i at bestyre banens cafeteria. Aarhus Motor Klub Autosport lagde ud som arrangør med en filosofi om, at man arrangerede løbene for sporten og ikke profittens skyld – noget som siden har været gældende for arrangementerne på Ring Djursland.

Genåbningen fandt sted 1. juli 1984, og i forhold til det sidste motorløb på banen tre år tidligere var der sket meget. Specialarbejderskolen (det senere AMU Center Djursland) havde opført endnu flere bygninger, hvorfor depotet for første gang blev henvist til den modsatte side af den lokale landevej. På inderkredsen var de sidste spor af rallycrossbanen mere eller mindre groet til, og der var nu blevet bygget nye flagposter.

Hovedbegivenhederne ved genåbningen var en afdeling af EFDA-mesterskabet i Sports 2000, der blev vundet af Thorkild Thyrring, mens de danske Formel Ford 1600-kørere fik godt og grundigt tæsk af specielt deres finske modstandere i

et nordisk EM-kvalifikationsløb. Men ellers var det de nationale klasser, som prægede programmerne ved de to billøb, som Aarhus Motor Klub Autosport afviklede hvert år frem til 1987, hvor man sluttede af med Legarths Mindeløb, som fandt sted meget tæt på 20-års dagen for grundlæggerens tragiske død. Dette løb blev faktisk på flere måder historisk. I Formel Ford 2000-klassen blev den senere mangedobbelte Le Mans-vinder Tom Kristensen noteret for sin første pole position i en bil, inden han sluttede løbet på en andenplads. Desværre kom Legarths Mindeløb også utilsigtet til at markere et nyt afbæk i banens historie.

Den 5-årige miljøgodkendelse, som Århus Amt havde udstedt i forbindelse med salget af banen i 1982, var nemlig udløbet et par måneder inden Legarths Mindeløb, og en fornyelse viste sig pludselig at være nærmest en umulighed. I 1988 lå Ring Djursland derfor atter stille hen, og selv om Aarhus Motor Klub Autosport fik dispensation til at afholde et enkelt løb i 1989, der mest havde til formål at gennemføre støjmålinger og beregninger for 100.000 kroner, så fremmede det ikke sagen synderligt. Først efter yderligere fire sæsoner uden nogen motorsportsaktivitet fik Ring Djursland endelig en permanent miljøgodkendelse, så banen atter kunne bruges til det, den oprindeligt var tiltænkt.

Det skete den 19. juni 1994, hvor den





historiske ring bogstaveligt talt blev sluttet. Med på deltagerlisten var nemlig banebyggerens ældste søn, Mike Legarth, der på det tidspunkt selv havde kastet sig over motorsporten, hvor han deltog i en NOSSCAR-klassen i en BMW M3 E30. Året efter fik han følgeskab af broderen Pierre Legarth, og disse to har i det seneste tiår været meget aktive, hvor de i Danish Touringcar Championship har opnået nogle af deres bedste resultater på netop Ring Djursland. I 2002 sluttede Pierre Legarth således på tredjepladsen efter Kurt Thiim og John Nielsen – et resultat, som Mike Legarth gentog to år senere, hvor han kun blev overgået af Casper Elgaard og Jan Magnussen.

Ved genåbningen i 1994 stod Aarhus Motor Klub Autosport med det sportslige ansvar for afviklingen af løbene, men gradvist blev flere og flere af medlemmerne i Djurslands Motor Klub Autosport atter inddraget i arbejdet. Det hele endte med, at klubberne fusionerede i begyndelsen af 1999, hvorefter alle de sportslige aktiviteter er blevet videreført i DMKA-regi. Et nyt skud på stammen var oprettelsen af Den erhvervsdrivende Fond Ring Djursland, som så dagens lys i 2004, og hvis formål det er at tilvejebringe midler til at videreudvikle banen i samarbejde med ejeren, AMU Center Djursland. Der er således blevet installeret permanent støjmålingsudstyr for en million kroner, mens en gigantisk støjvold afskærmer banen mod landsbyen Pederstrup.

Også sikkerheden fik et gevaldigt løft på Ring Djursland i 2004. I banens østlige ende blev den sidste vegetation fjernet og erstattet med store sandkasser og masser af autoværn, ligesom banen fik et helt nyt lag asfalt til Kronjyllands Jubilæumsløb den 7.-8. august 2004. Desværre viste den nye overflade sig ikke at kunne modstå det gevaldige slid, som DTC- og formelbiler udsatte den for, og natten mellem lørdag og søndag måtte NCC derfor rykke ud med asfaltmaskiner for at lægge ny asfalt, så løbet kunne gennemføres planmæssigt.

For Ring Djurslands historie er nemlig historien om racerbanen, der altid har villet overleve, selv om oddsene konstant har været den imod!



*Dette er ikke en fejl hos Veteran Tidendes trykkeri. Det er i stedet et eksemplar af den reklamekliché, som Ring Djursland brugte i sin første sæson i 1965, hvor man dels viste det første layout, dels en kørselsanvisning.*

*Luftfoto af banen fra først i halvfjerdserne, hvor tre af de i alt fire asfaltbaneforløb kan ses (faktisk kan man godt i konturerne mellem asfalten skimte dele af den oprindelige 800 meter lange bane). Her på billedet er dommertårnet den eneste bygning, som kan ses i depotet, som tilbage i 1965 også blev brugt som boldbaner. På langsiden blev der oprettet et ekstra pit, som kun blev brugt i forbindelse med banens langdistanceløb.*



*Ring Djursland i 1982. Forløbet af rallycrossbanen fremgår meget tydeligt (de hvide forløb), hvilket også gælder den daværende Specialarbejdsskoles busser og lastbiler. Disse køretøjer var i øvrigt de eneste, som brugte anlægget det år!*



*På dette billede fra 1999 får man en klar fornemmelse af de højdeforskelle (til venstre i billedet), som gør Ring Djursland til Danmarks mest krævende racerbane. I dag ejer AMU Center Djursland anlægget, og centerets aktiviteter har ikke blot resulteret i en glatførebane og en stor mængde bygninger, men medførte for nogle år siden også, at den nærliggende vej måtte forskydes for at skaffe plads.*

# En BSA SCOUT fra 1939





TEKST: LEIF GR. THOMSEN

FOTO: OLE CALLESEN

**Nede på Als i det sønderjyske bor et medlem, han er meget glad. Han har nemlig kunnet generhverve et køretøj, han selv havde restaureret for nogle år siden, og som altså blev solgt i et svagt øjeblik.**

Vi snakker om Lars Hugo Kristiansen, der gennem mange år sammen med fru Alice er kendt som ivrige løbsdeltager, løbsarrangør, hjælpsomme ven, ejer af mange interessante vogne og tovholder i det sønderjyske klubliv.

Køretøjet, som er månedens køretøj denne gang, er en BSA Scout 4 Seater Tourer fra 1939, og den blev erhvervet på en Morris-tur til Norfolk sommeren 1993. Som Kristiansen selv siger, så er det jo dyrt at have konen med på sådan en tur, så fru Alice blev sat til at holde udkik efter ”et eller andet”, der måske

fjælede sig bag en gård eller lignende. Og da er det, at fru Alice ved Aylsham får øje på noget under et blåt kornlærred.

Ingen hjemme på gården, men en flink nabo ville sørge for en tilladelse til et kig den næste dag.

Stor var forbavselsen, da man næste dag fik trukket tildækningen af. En BSA, sådan en havde man godt nok kun set én gang før, så der var tale om noget af en raritet. Godt så den ikke ud, men der var muligheder...

Det tykke af det tynde blev, at en samtale med ejeren godtgjorde, at den bil havde været i familiens eje i mange år, og den skulle videre til den håbefulde søn på 15 år. Men vi ved alle, at Kristiansen er en stædig jyde, så fornuftigvis opretholdt han kontakten med julekort og deslige, og så sker miraklet nøjagtig et år senere. Et telefonopkald fra England, og ejeren Mr. Mitchell meddelte, at Mr. Kristiansen åbenbart manglede den BSA, så

hvis man kunne komme overens osv., så gå i gang.

I august 1994 blev den hentet hjem til Danmark, og så forestod det store restaureringsjob, der skulle ende med at blive til et køretøj, som Kristiansen i dag betegner som det bedste job, han har lavet.

Som det plejer at være, blev der startet med istandsættelse af chassiset og mekanikken. Alt blev lavet, motoren hovedrepareret hele vejen igennem, gearbox og differentiale hovedrepareret med nye lejer og bøsninger, nye hjullejer overalt, nye bremses og kabler, fortøjet hovedrepareret med nye bøsninger (husk, BSA'en er forhjulsdrevet), alt elektrisk gennemgået med nyt ledningsnet.

Og så kom den store opgave med restaurering af karrosseriet, der blev bygget op på den nu restaurerede ramme. Alt træ, som ikke var råddent, blev genanvendt,





og blik er repareret med nye kanter, hjørner mv., så man kan sige, at der er genanvendt så meget af det oprindelige, som det har været muligt.

Det har været en stor hjælp at kunne trække på vort medlem Frits Johansen, der er rigtig dygtig til træarbejde i et gammelt karrosseri. På de lykkelige ejeres vegne har Deres Ærbødige lovet at udtrykke et varmt "Tak Frits".

Imens alt genopbygningsarbejdet står på, er der en del, der er afleveret til eksperterne, f.eks. kromdelene, der alt sammen er genforkromet til meget høj standard. Her må indskydes en lille historie.



Den meget smukke og hjerteformede kølerkappe blev også sendt til forkromning, og en dag ringer mesteren for at spørge, hvad sådan en kølerkappe egentlig koster ovre i England. Ja, det var jo nogle hambre beløb, der kom på bordet, og mesteren måtte så erkende, at interessen for alle disse priser var begrundet i, at man faktisk var kommet til at "makulere" hr. Kristiansens BSA-kølerkappe. Under poleringen var den





simpelthen røget med ind i maskinen, tableau.

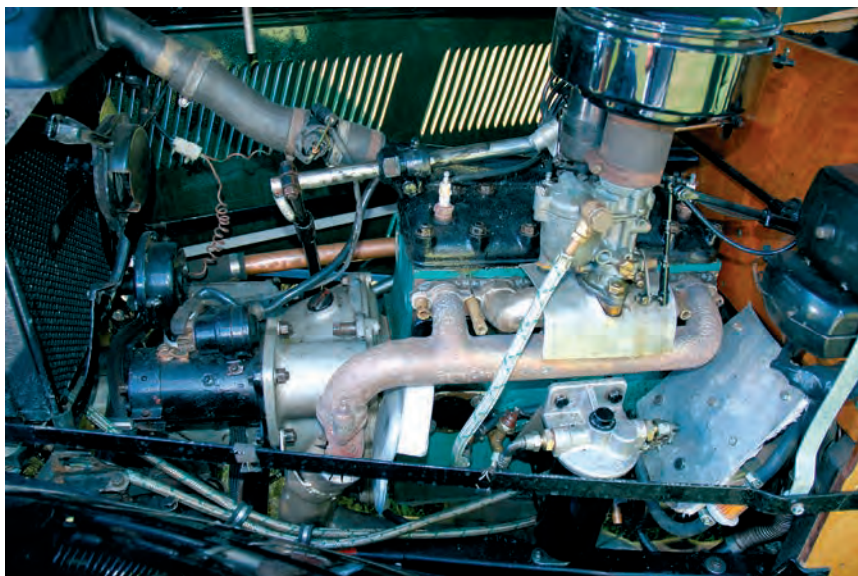
Slutningen blev, at der blev fremstillet en ny i plademessing, et godt og gedigent håndarbejde ved Sten Hansen, Nøvling Autoværksted. Når man ser på slutresultatet, kan man godt tænke lidt på, hvor grænsen mellem godt håndværk og egentlig kunst ligger.

Sommeren 1998 var bilen endelig færdig, og de første køreture var virkelig den store lykke og åbenbarede de samme egenskaber, som man oplever i dag. En god og rolig vejbeliagenhed, en maskine, der er vel afstemt til bilens vægt, faktisk ingen vibrationer, og man sidder formidabelt. Som Kristiansen selv siger, man kan køre langt i den bil, og alting fungerer. Man ligefrem nyder lyden fra den friske udblæsning, hvor forbrændingerne kommer som perler på en snor.

På billederne kan man se, at BSA'en har fået historisk nummerplade med Æ 1864. Denne særlige nummerplade er tidligere blevet beskrevet i VT nr. 273, marts 1999.

Ved et senere besøg i Norfolk blev Mr. Mitchell besøgt, og da han genså sin BSA, måtte han erkende, at sådan ville han aldrig selv have kunnet genskabe vognen, og han udtrykte glæde over det hjem, den havde fundet og i særdeleshed den opmærksomhed, den havde været udsat for.

Fortsættes side 41



## Specifikationer:

BSA (Birmingham Small Arms) model Scout årg. 1939.  
Karrosseri: 4-sædet åben tourer, fremst. i 132 ekspl.,  
Heraf 8 i den engelske klub.

<b>Motor:</b>	Coventry 4 cyl. sideventilet 1.200 ccm. Placeret bag gearkassen.
<b>Gearkasse:</b>	BSA 3-gearet, smøremiddel: Ambroleum.
<b>Transmission:</b>	Forhjulstræk, tandkranstyring.
<b>Affjedring for:</b>	2 parallelle ¼ elliptikker hver side.
<b>Dito bag:</b>	2 langsgående bladfedre og stiv aksel. Hydraulisk støddæmpning.
<b>Dækstørrelse:</b>	4.50 x 17
<b>Egenvægt:</b>	800 kg





Mr. Mitchell, Norfolk, ved BSA'en.



Bilen var original og komplet.



En stolt ejer ved kajen i Esbjerg.



En tiltrængt rengøring og nærmere inspektion hjemme på Als.

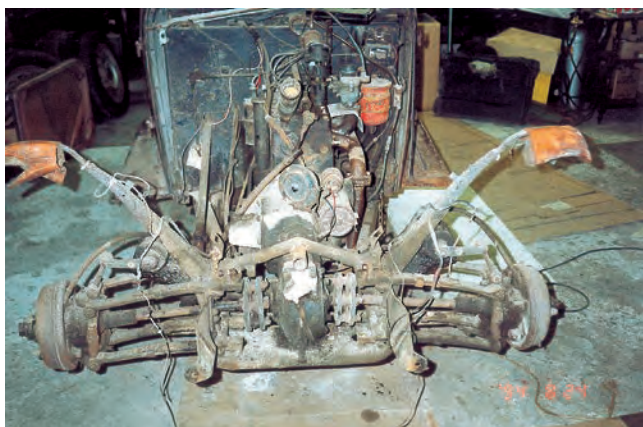




*En total adskillelse var nødvendigt.*



*Karrosseriet løftes af.*



*Fortøjet. Kardanledene er ikke homokinetiske.*



*Frits Johansen igang med træarbejdet.*



*Montering af pladedele på træskelletet.*



*Karrosseriet klar til maler.*



*Nymalet chassissramme og fælge.*



*Nyrenoveret motor klar til montering.*



*Karrosseriet sættes på chassiset igen.*



*Lars Hugo igang med det store monteringsarbejde.*



*Alice syer beklædning.*



*Så nærmer det store øjeblik sig.*



*Den første prøvetur.*



*Pokal for flotteste restaurering ved Ringkøbingløbet.*





Talrige arrangementer har den deltaget i, og den har altid haft en evne til at tiltrække sig opmærksomhed. Således var den en tid udlånt til udstilling i Odense og var forsynet med et specielt DK emaljeskilt med hvide bogstaver på sort bund. Tænk sig, en tilskuer er gået over afspærringen og har fjernet skiltet, der skulle tages med i hvert fald en skruetrækker og en nøgle. Man må formode, at der er samlere, som er klar i enhver situation.



Jeg håber, den ærede læser nu kan forstå, at Alice og Lars Hugo Kristiansen på Als i dag er glade, fordi de har haft muligheden for at tilbagekøbe den bil, som de i et svagt øjeblik afhændede i 2001, og som man kan forstå står begges hjerte meget nær.

Navnet BSA forbinder man oftest med motorcykler, men firmaet var et stort foretagende, der oprindeligt var en våbenfabrik, der begyndte også at lave cykler, motorcykler, biler og bomber eksempelvis. Daimler var en gren af virksomheden. På programmet var der

en trehjuler med en 2 cyl. V-motor foran a la Morgan, men den blev opgivet, og i 1932 kom Beezay med 4 hjul og en 4-cyl. motor. Den forsvandt et års tid og kom tilbage 1935 som Scout. Produktionen ophørte 1939.





# BORNHOLM RUNDT



Niels Erik Lundvigs Overland Whippet 1929.



Frank Hansens VW Type 82 Kübelwagen 1943.



Martin Andersen kommer gerne langvejs fra med en af sine mange Buick'er – her årgang 1908.



Det er lige før vi kan bruge det samme manuskript om Bornholm Rundt hvert år, for successen er lige stor hver gang.

I år foregik det i weekenden 2.-3. juli, i blændende solskin. Med selve løbet om lørdagen, 9 opfindsomme poster på en rute Svaneke tur/retur og en dejlig festmiddag i Nexø med musik og optræden.

Søndagen blev brugt til fremvisning af køretøjerne og en køretur, hvor de traditionelle røgede sild blev nydt tæt på Hammershus ruin. Over middag drog hver til sit.

Der var cirka 100 deltagere fra nær og fjern, og som altid på Bornholm et par spændende overraskelser og mange motorcykler. På den officielle deltagerliste var 37 lokale, 46 fra "ovre", 8 fra Sverige og to nordmænd. Det ser dog ud til at der har været nogle efteranmeldte nordmænd.

Tak til den trofaste leverandør af fotografier og tekst Kirsten Jørgensen og den ikke mindre pålidelige leverandør af materialet om begivenheden Henning Jensen.

Som nævnt i sidste blad har Bornholms Motor Veteraner netop holdt 30-års jubilæum; det var det 28. Bornholm Rundt. Men bornholmerne oplyser at der første gang blev kørt veteranbilløb på øen for 50 år siden. Det hører vi gerne mere om.



Chrysler Royal 1938 tilhørende John Henry Hultqvist.

Den har tabt sit nummerskilt, men det må være Bruno Sørensens Oldsmobile 98 1941 Custom Cruiser.



Amerikanerne var langt fra ene om at lave de store cykler med V2-motor. Her en BSA 1000 1931 tilhørende Ib Gudbergsen.



Er den ikke fin! Roland Bengtsons Chevrolet 1928 cabriolet.



Jens Hansens Victoria Kr 50 Sport 1931 med sidevogn.



De store Harley'er har vist dametække. Her er det Ingemar Thulins røde årgang 1938 med sidevogn.



Ældst, nyest og midt imellem, Nimbus Kakkellovnsrøret er Villy Carlo Hansens, til venstre Poul Frits Madsens fra 1938, til højre Erhardt Nielsens årgang 1953.



Hans Jørgen Jacobsens Austin 10 1934, løbsvinderne Louise og Hans Erik Jensens Morris Minor 1934 og en noget "customized" Ford T.



Her er lige præcis et apropos til vores konkurrencebillede i sidste nummer, nemlig en Calthorpe motorcykel fra 1933. Med den blev Karin Malchau løbets nr. 2.



En af landets ældste Citroën'er, Torben Brandts type A 1920.



# Havnetræf i Ishøj



*To meget forskellige varianter af FIAT.*

## TEKST OG FOTO: HENRIK THOSTRUP

En af de gode ting ved de efterhånden flere uformelle arrangementer er at man ved flere af dem ikke behøver at melde sin ankomst på forhånd, man kommer bare hvis man har tid og lyst og det er fint nok og dejligt uformelt. Ulempen er så at ser det ud til regn er fristelsen til at blive hjemme stor.

I løbet af torsdagen var det ikke specielt opløftende at sidde og høre på regnen – godt man var på arbejde – men vejrudsigten sagde nu opklaring hen på eftermiddagen og den holdt heldigvis.

Parkeringsforholdene omkring Søren Jensens virksomhed er spredte så jeg opgav at tælle antallet af fremmødte, men jeg gætter på at det lå i omegnen af 50 biler, et par mc og 1 campingvogn.

Som tidligere år var Søren Jensen vært med øl og vand og kaffe/kage som fru Mette stod for, tak for gæstfriheden.

PS næste havnetræf er 18/9 på havnen i Jyllinge og årets sidste er 15/9 på Helsingør havn.



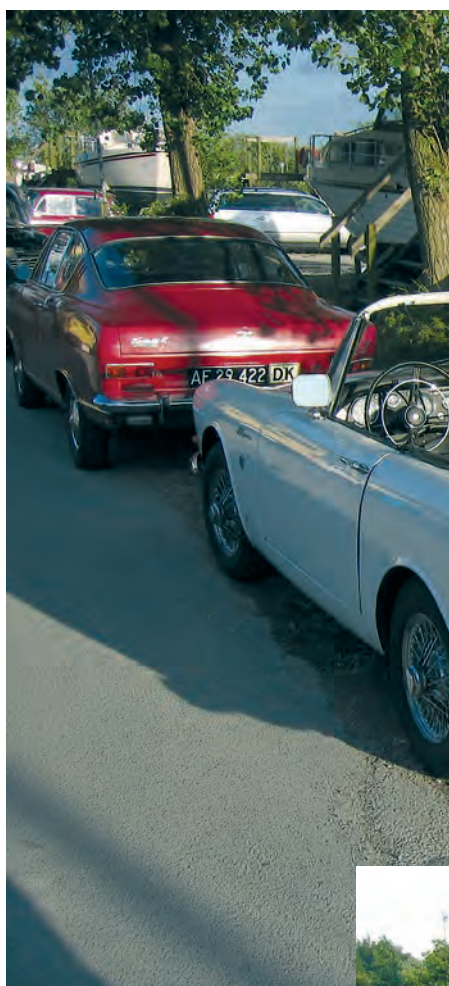
*Hans Erik Madsen var på Harley Davidson 1932 med sidevogn.*



*Jaguar Mk II, MG TF.*



*FIAT 600, som Henning Larsen forærede Bente til guldbryluppet. Rover 12 1947 tilhørende Svend Rubæk og bagest Simca Poul i Jeep fra lige efter krigen.*



*Et ofte overset alternativ til MGB, Denni Nielsens Sunbeam Alpine 1966.*

*Veterancamping er yndet blandt flere, her er det Lars Jørgensen, der lufter Ford V8 1936 med danskbygget MKP Petit.*



# Søndagsudflugt



*Iskagestop på Nivå havn.*

**TEKST: HENRIK THOSTRUP**

**FOTO: PETER BERING, P.F. LYKKEBERG  
OG HENRIK THOSTRUP**

Solen stod højt på en blå himmel som en perfekt optakt til en Nordsjællandstur 10. juli med køretøjer for 2 verdenskrig. Startstedet var naturligt lagt til klublokalerne i Nærum med mødetid allerede kl. 09.00, den skumle bagtanke hermed var at der blev serveret morgenkaffe og varme flutes til de løseligt anslåede 75 deltager i de 30 biler som arrangementet var begrænset til.

Deltagerfeltet måtte siges at være bredt sammensat, fra Hupmobile 1912 til BMW 327/28 1939, et par enkelte ”for nye” sås også i feltet, hvilket vist skyldtes tekniske problemer med den gamle. Vejret spillede formentlig ind på at de åbne vogne var i overtal.

Turen som Claus Neble havde lagt, var befriende fri for opgaver og spørgeskemaer (eksempel til kopiering) og med god tid til at nå diverse besøg i iskiosker, drikke medbragt kaffe oa. Og gik da også forbi hele 3 havne på Strandvejsstrækningen.

Turen på knap 30 km var der afsat 3 timer til, derfor var der som sagt god

tid til at stoppe og nyde vejret og gå og tale med publikum og hinanden, turen fulgte i det store hele Strandvejen mod Espergærde, men alle de steder hvor det var muligt at finde den gamle strandvej var ruten lagt der – og der var vist flere som trods det at Strandvejen er en yndet veterankøretursstrækning fik sat hjulene på dele heraf hvor de enten ikke havde været eller havde glemt eksistensen af.

Turens mål var Flynderupgård museet i Espergærde, som er et egns- og landbrugsmuseum der drives som et landbrug blev det i 30’erne. Bilerne blev opstillet rundt om gården og imens deltagerne fik

*Nordsjællandsturen bød på et glædeligt gensyn med Hans Sørensen, Frederiksværk – tidligere kendt for sine mange Austin Seven, nu med en stor Buick – og med fætter Kai Wredstrøm som passager.*



*Peter Ottosson var kommet helt fra Stockholm og havde fået lov at køre fætter Kai Ottossons BMW 327 1938.*





*Nyimport: En Flint, tilhørende Steen Ulrik Pedersen. I baggrunden Claus Gottliebs Citroën A 1920.*



*Carl Åge Andersens Austin Seven 1932.*



*Peter Høigård Rasmussen var på hjemmebane i Espergærde med sin Ford A 1929 phaeton, som er import fra Sydamerika – og højrestyret!*



*På Flynderupgård solgte Hansen is fra sin netop indkøbte Karrier 1960 – typisk engelsk.*

serveret madpakker med pålæg lavet af gårdens egne råvarer (dog undskyldte man at kartoflerne ikke var af egen avl) kunne publikum se på deltageres biler. Efter at have været beværtet med kaffe og hjemmebagt kringle kørte man ved 16:00 samlet fra museet.

Tak for en dejlig dag og et koncept som fortjener både kopiering og gentagelse.

PS. Hver enkelt deltager måtte af med den fyrstelige sum af 20,- kr. for arrangementet takket være sponsorat fra Flynderupgård og tilskud fra klubbens arrangementskonto.



*Jørgen Sjøntoft præsenterede sin over al måde delikate MG PB 1935.*

*Erwin Koster Kristensen kørte i Rolls Royce 1930 coupe.*

*Også i Humlebæk havn vakte familien Christiansens gamle Hupp opsigt.*



# Dansk Ford A Klub 40 år



*Ford A klubbens to brandbiler foran klubhuset, den "lille" fra Tårnby på Amager er årgang 1929 og den "store" fra Sønderborg årgang 1931.*

## TEKST OG FOTO: HENRIK THOSTRUP

Den 21. juni var det præcis 40 år siden at Ford A klubben, dengang under navnet Københavns Ford A Klub, holdt stiftende generalforsamling i Frederiksberg Hallen, om det var planlagt at netop jubilæumsdagen kom til at falde på den

3. tirsdag i måneden som er den ene af de faste mødeaftener i DFAK (den anden er i øvrigt den 1. tirsdag) er svært at sige men sådan faldt det sig i hvert fald.

Klubben havde derfor benyttet lejligheden til at invitere medlemmerne samt venner og bekendte af huset til reception

på selve dagen, og klubhuset i Glostrup som klubben købte i 1991 var fyldt med festende mennesker til bla. kaffe og fødselsdagskringle, naturligvis var flere klubber, også DVK, til stede for at gøre dagen festlig.

Desværre afholdt vejrudsigten en del fra at komme standsmæssigt kørende, selv om det vist kun var brandmændene fra Tårnby som blev rigtig våde, og hen over aftenen nåede P-pladsen da også at blive fyldt med Ford A biler.

Formanden Ole Jagd kom i sin tale ind på hvordan man i 1965 ikke rigtigt betragtede Ford A som en egentlig veterarbil – den var jo kun et par og tredive år gammel og hvordan man ikke rigtigt så den som deltager blandt de ”rigtige”



*Tudor 1931 i noget nær 1965-standard. Fundet frem i anledning af jubilæet – og den gik dagen efter gennem syn uden anmærkninger.*





*Gennem alle årene har reservedelsformidlingen været en hjørnesteen i Ford A klubben.*



*Formanden Ole Jagd holder fødselsdagstalen.*

veteraner, heldigvis har dette over årene ændret sig meget og Ford A ses næsten altid som deltagere ved veteranløb og i dag ofte som de ældste deltagende biler, så meget er sket de sidste 40 år, og Jagd kunne glæde sig over et godt samarbejde med andre ligesindede.

Festlighederne sluttede ikke i klubhuset; i den efterfølgende weekend blev klubbens jubilæumsløb afholdt med start fra Jacobil - Ford i Birkerød - hvor 75 biler kom til start og morgenkaffe.

Lidt økologisk bilvask blev det desværre til idet vejret først efter frokost klarede op til sommer og sol, men det fik ikke lov til at lægge en dæmper på humøret. Alt andet lige regnede det jo også da bilerne var nye.

Med 75 deltagende biler var mange af de forskellige typer af karrosserier repræsenteret, dog ikke alle. Dels er der enkelte som aldrig fandt vej til Danmark - hvor de fleste biler i øvrigt er samlet på fabrikken i Sydhavnen - dels er der typer som



*Der var fyldt godt op ved receptionen i klubhuset på Sofienhundsvej, som klubben købte i 1991, og som danner rammen om mange aktiviteter.*

*75 biler fyldte godt op på den til lejligheden næsten tomte plads hos Ford-forhandleren i Birkerød.*





*Ford A klubben har en del medlemmer i de gamle danske områder Skåne, Halland og Blekinge. Længst borte ses en 1932 Ford, dem dukker der enkelte op af til klubbens arrangementer, efterhånden alle med V8 motor.*

*Selv om det måske ikke ses i farten er Søren Jacobsens Town Sedan 1930 ikke den i Danmark vanlige Briggs, men fra en anden leverandør, Murray. Forskellen ses i dørenes bredde og udformningen af vindueskarmen.*

*Frokosten var henlagt til Julebækhus i Hellebæk, hvor de 75 biler fyldte i landskabet.*



sjældent ses, f.eks. Victoria Coupe, men som sagt et stort og varieret udbud.

Da jeg startede med at lege med gamle Ford biler for mere end 25 år siden var det mere reglen end undtagelsen at der måtte udføres restaurering undervejs, men det gamle princip om at man stopper og hører om man kan hjælpe og gør det hvis det ønskes holdes stadig i hævd. En uheldig deltager "tabte" den ene halvdel af kølervingen pga. manglende vedligeholdelse (dette til trods for adskillige opfordringer og advarsler i klubbladet om netop her at være opmærksom og skifte ved den mindste usikkerhed – en advarsel som også gives videre til DVK's mange Ford A medlemmer) knækkede af og løb en tur rundt i motorrummet, denne gang uden at anrette den normale skade. Efter en god ½ times arbejde var den skiftet og på vej igen – 25 år giver også en erfaring i hvilke dele man skal have med i sædet, og jeg husker det - mon det er derfor at Thomas og jeg ofte kommer frem med sorte fingre?

Turen gik i gennem Nordsjælland op til Julebækhus som lagde samtlige lokaler til frokosten som man evnede at få til at klappe perfekt, noget som ikke altid kendetegner frokoster ved veteranbilløb. Fra Julebækhus var der ikke langt til turens mål, LO-skolen i Helsingør, hvor der var indlogering og stor gallamiddag om aftenen.

I timerne indtil middagen kunne man nyde naturen omkring LO-skolen i det solskin som manglede om formiddagen, eller man kunne kigge på de mange forskellige Ford A modeller som var garageret i LO-skolens carporte.



*Det er blevet sjældnere at der må "restaureres på gaden", og når det er påkrævet er hjælpen ikke langt borte, med råd og dåd og værktøj.*



*For nogle af deltagerne sluttede turen med kørsel inde på Frilandsmuseet i Lyngby.*

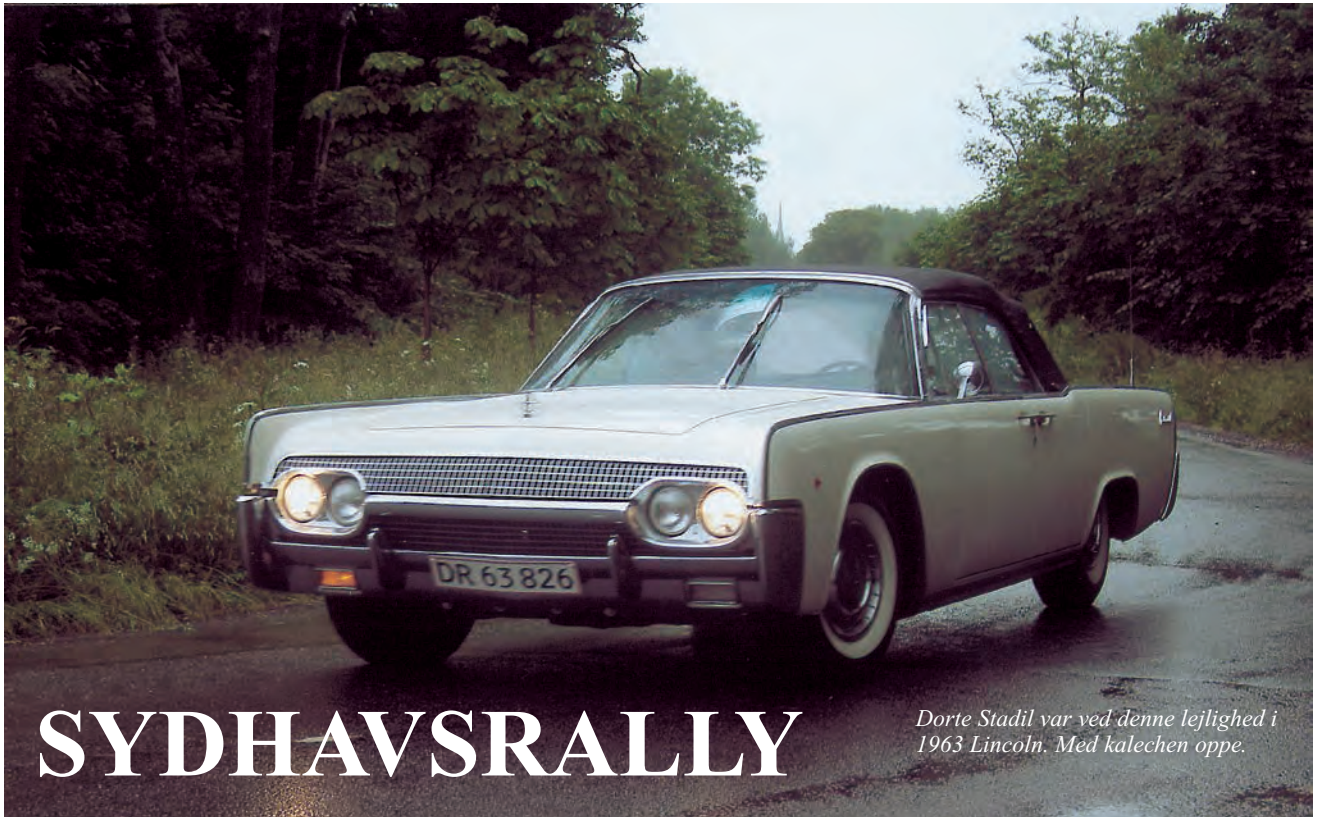
*Fra gallamiddagen på LO-skolen.*



En del tog opstilling omkring Thomas Thostrup og Tonny Christensen, som velvilligt gik i gang med at skifte toppakningen på et uheldigt ganske nyt medlems bil, der pga. fejlen nægtede at starte, en dårligt virkende strømfordeler blev samtidigt bragt i orden og når nu lige det var, så blev også ventilatorvingen med begyndende brud skiftet med en ny i aluminium.

Søndag benyttede en del af deltagerne en sjælden lejlighed til at komme til at køre inde på Frilandsmuseet i Kgs. Lyngby, hvor tidligere formand John Kunze bistår med tækkearbejde og havde skaffet en eksklusiv adgang (så eksklusiv at billetpersonalet ikke kendte til den).

Kardanaksel (alias Henrik Th)



# SYDHAVSRALLY

*Dorte Stadil var ved denne lejlighed i 1963 Lincoln. Med kalechen oppe.*

Det drukkede i regn, men de fleste tilmeldte kom, og de tog det med godt humør.  
Fotos: Peter Bering



*Svend Rubæks Rover 12 1946 Sports Saloon.*



*Henning Hansens Ford V8 1946.*



*Jens Chr. Jensens Morris Minor 1957 er fin som fredørs.*



*Zeza Pedersen kørte hele løbet i åben MG A 1956 – og det regnede hvert sekund.*



*Steffen Jørgensen i sin fine og sjældne BMW 503 1957.*



## BUSPOUL

Poul Franklin Rasmussen døde pludselig tirsdag den 28/6 – et langt og spændende liv havde fået sin afslutning. Et liv, som var præget af rejser og motorkøretøjer.

Poul var søn af snedker Christian Rasmussen og havde sin opvækst i en levende håndværkervirksomhed i Karlslunde. Pouls barndomshjem var snedkergården i Karlslunde.

Som ung fik Poul hurtigt benzin i blodet. Han blev medlem af Glostrup og Omegns Motorklub og fik sine første motorcykler. Blandt andet blev han indehaver af de mellem kendere meget berømte Vincent motorcykler. Samtidig startede et langt erhvervsliv som turistchauffør, som med få undtagelser bragte ham rundt i alle europæiske lande. Hele sit erhvervsaktive liv som buschauffør var han beskæftiget hos samme arbejdsgiver.

To ord kunne man hæfte på Poul – nemlig perfektion og præcision. Alle hans køretøjer var altid i bedste stand, og han var meget punktlig med aftaler og ydelser. Det medførte, at han ofte var den foretrukne chauffør både hos arbejdsgiver og gæster. Det kunne aflæses ved at han altid kørte i firmaets flagskib.

Først i 70'erne begyndte Poul at interessere sig for veterankøretøjer. Det fik med årene et større og større indhold i hans liv med det resultat, at han som 62-årig lod sig førtidspensionere og herefter kun beskæftigede sig med restaurering af og vedligeholdelse af gamle køretø-

jer. Igennem sit liv blev han ejer af mere end 100 biler og motorcykler. Han deltog i veteranløb i ind- og udland – bl.a. Skagens-løbet, hvor han nåede at få 25-gangs nålen – kørte bryllupskørsel og udlånte køretøjer til filmoptagelser. Hans rejseaktivitet blev udvidet med oversøiske rejser sammen med veteranvenner.

De mange mennesker, som gennem årene besøgte Poul i hans hjem blev altid vist rundt i hans nærmest museumsagtige garage og kælder. Her var der vidnesbyrd om hans spændende liv, hvor han minutiøst havde lavet optegnelser over rejser og løb, hvor han havde deltaget med sine køretøjer, hvilke og hvornår han havde været indehaver af de forskellige køretøjer.

Poul Rasmussen eller Bus Poul, som hans kælenavn blandt venner var, vil blive savnet blandt veteranfolk, venner og familie.

## TAK

Jeg vil gerne sige hjertelig tak for venlig deltagelse ved min kære mand Poul Franklin Rasmussens bisættelse.

Tak for kranse og blomster.

Venlig hilsen  
Jytte

## Forvirring om brug af prøveplader.

To af klubbens fremtrædende medlemmer går rundt med store røde øre, idet de fik formanden til at påtale en overtrædelse af prøvepladereglerne, som i virkeligheden ikke havde fundet sted. Forvirringen opstod fordi vi efterhånden er så vant til at se de lejede, selvklæbende prøveplader, at det er let at tro at alle metalprøveplader er forhandlerprøveplader.

Imidlertid er der flere motorkontorer i provinsen, som stadig bruger de gammeldags metalplader og det afstedkom misforståelsen.

Faste forhandlerprøveplader har to røde bogstaver foran tallene, hvor de lejede prøveplader har to røde tal som de første. Desuden findes de helt gamle faste forhandlerplader i emalje, de er hvide med sorte tal og bogstaver.

Brugen af faste prøveplader til veteranbilløb er ikke tilladt og det indskræpes løbslederne at påse at denne regel bliver overholdt. Regler for brug af lejede prøveplader er beskrevet i Medlems- & Køretøjslisten 2005 på side 13 og 14.

Ved lejlighedsvis brug af lejede prøveplader skal køretøjet været synet og godkendt i den nuværende ejers navn og køretøjet registreret 1. gang før 1/1 1960. (Reglen for løbende grænse på 35 år, er endnu ikke godkendt.)

Formanden beklager det passerede og forventer at de 2 ophavsmænd gør det samme.

*Således kan lejede prøveplader se ud.*





## Velkommen til nye medlemmer

Fornavn	Efternavn	Adresse	Postnr	Telefonnr	Model
Dennis	Søndergaard	Julsøvej 200, Svejebæk	8600 Silkeborg	4037 5135	Tatra 603
Michael	Olsen	Akelejevænget 6	3390 Hundested	4798 0617	BSA DBD 34
Karin	Jansz	Nyrupvej 35	4296 Nyrup	5780 3621	
Henri	Christensen	Søjlegården 26 F	2670 Greve	2125 0027	MAN
Jannik	Brudvig Jessen	Peter Bangsvej 218.2H	2000 Frederiksberg	3879 6309	BSA A7
Klaus	Juul Nielsen	Lejrevej 14	2700 Brønshøj	3828 6605	MG TD
Anders	Jacobsen	Fritz Hansens Vej 19-1-tv	3450 Allerød	2325 2567	Austin Healey Sprite
Lars	Rasmussen	Skodsborgvej 238	2850 Nærum	3085 1149	Citroën DS
Lars	Holm Sørensen	Kildegårdsvej 38	2900 Hellerup	4079 4200	Ford Mustang
Finn Bonde	Havholm	Lærkevej 7	4050 Skibby	4752 8098	Mazda 929
Tore	Moberg	Daltoften 70	8600 Silkeborg	8682 4301	Ural K 750
Frank Jørgen	Rømer	Lundager 5	2670 Greve	4390	Jaguar Mark 2
John	Jensen	Bårdesøvej 116	5450 Otterup	6487 2428	
Finn Christian	Jensen	Hjulmagervej 42	9300 Sæby	9846 3810	MG C GT
Ernst	Glerup	Roskildevej 203, Freerslev	3330 Gørlose	4827 8635	
Arne	Lassen	Agerbjerg 33	7400 Herning	9722 0811	Lotus Super Seven
René	Mieritz	Kløverbladsgade 5.2 sal	2500 Valby	3644 4417	
Finn	Gravesen	Tingvejen 46	6500 Vojens		Neckar Jagst
Niels	Frølich Nilsson	Limosine Service & Buisness kørsel	Bølleosevej 20	3550 Uvelse	Jaguar
John Thomas	Olesen	Poppelvej 11	8370 Hadsten	8691 5007	Lamborghini GT 400
Jesper	Jespersen	Skovstumperne 26	4673 Rødvig Stevns	2972 4023	
Peter	Riggelsen	Dyrhave 22	6200 Åbenrå		Citroën Mehary
Finn Ole	Espersen	Sognevejen 27	8560 Kolind	8639 2708	Opel GT
Dansk Carmangia Klub c/o Dorte Mark		Parnasvej 1	4180 Sorø		
Poul Erik	Schultz	Rugbjerg 28	2670 Greve	3369 2142	Opel GT
Niels	Ahregot	Kastanie Alle 9	3050 Humlebæk	4916 0304	Porsche 911
Mogens	Olsen	Sognevej 48	2820 Gentofte	3965 0928	
Ivan	Dahl	Gjeddesdalvej 76 C	2670 Greve	4394 0014	
Peter	Molbech	Enighedsvej 12.st.th	2920 Charlottenlund	3962 3361	
Karsten	Møller	LL Havdrupvej 1	4622 Havdrup	2630 1233	
Bjarne	Sølund	Provstebakken 42 A	5200 Odense	2423 7547	Jaguar XJ 6
Stig	Glæsner	Hovedgade 23	2791 Dragør	3294 4743	Ural M 63
Karl Erik	Hovad	Brødsgårdsvej 16	6000 Kolding	7552 9525	Tirumph TR 6
John	Melhede	Thingvalla Alle 51	2300 København S	3255 7560	Porsche 911
Lars	Hansen	Grejsdalsvej 251 A.1	7100 Vejle	2083 2349	Buick Skylark
Hans-Jørgen	Kirk	Østerbæksvej 72	5230 Odense M	6617 9909	MG A 1600
Christian	Huusom Hansen	Viktoriagade 17.4.mf	1655 København V	2020 8296	VW 231
Anders	Høj	Nærumgårdsvej 54	2850 Nærum		MG B
Ejler	Pedersen	Mørkager 2	2620 Albertslund	4364 6457	BSA M21
Svend	Henriksen	Hyllingeparken 11	4070 Kr. Hyllinge	4640 4305	Chevrolet 2D
Niels Ib	Christensen	Kastanielunden 88	6705 Esbjerg Ø	4037 5007	Nimbus Sport
Kirsten	Petersen	Gronnevej 259.7 dor 2	2830 Virum	4585 4647	Morris Maascot
Uffe	Bjørneboe	Frøhaven 13	2630 Tåstrup	2077 8362	Triumph TR 4A
Margareth	Bergman	Serridslevvej 28	8700 Horsens	7560 1199	
Per Bæk	Nielsen	Anemonevej 30	3650 Ølstykke	4117 8870	Triump Bonneville
Luis	Kristensen	Ørbækvej 33	5854 Gislev	6110 4950	Opel Manta B 1.2 S
Lars	Hansen	Flintholm Alle 7.4.	2000 Frederiksberg	3888 7212	Mercedes 450 SLC
Niels	Poulsen	Poppelvej 84 A	2791 Dragør	3253 6490	
Hans	Klausen	Vestterpvej 1	7200 Grindsted	7533 7580	
Michael	Randrup	Egernvej 63	2000 Frederiksberg	3833 6344	MG B
Tove	Nørgaard	Birkmosevej 48	7480 Vildbjerg	9713 2842	Triumph Spitfire
Thomas	Strandmark Larsen	Lystrupvej 5	5953 Tranekær	6250 1200	Mercedes-Benz 230
Karl Erik	From	Teglværksvej 22	6200 Åbenrå	7462 5361	Sunbeam Alpine
Peter	Røhrmann	Klosterstræde 1	3550 Slangereup	4738 1992	
Steffen	Hansen	Nyborgvej 111 - 2 - tv	5000 Odense C	2182 3712	AMC Matador
Ralph	Mathiesen	Paradishegnet 17	2840 Holte	4542 4271	
Lars	Balle Andersen	Roumvej 8, Roum	9632 Møldrup	8669 2101	BMW 2002
Kurt	Kildegaard Hansen	Munkerup Strandvej 95	3250 Gilleleje		Toyota Celica
Leif	Andersen	Knud Hjortsøvej 18.1.th	3500 Værløse	2683 3797	Chevrolet 3100
Torben	Staustrup Rasmussen	Hans Egedesvej 12	7100 Vejle		Austin A 30
Wilfred	Christiansen	Hjertegræsvej 28 A, Endelave	8700 Horsens	7568 9185	
Peter Kragh	Lyngs	Thorsvej 1	6091 Sdr. Bjert	4052 7840	Ford F 100
Martin	Mortensen	Kjærsvej 23	2290 Nyborg	2290 4877	VW 1303
Claus K	Høgdall	Grantsalle 26	2900 Hellerup	2681 0087	Mercedes-Benz 280 2,7 SE
Jørgen	Petersen	Elmevej 10	4100 Ringsted	5761 5735	Cadillac de ville
Klaus	Adamsen	Oddenvej 5	4500 Nykøbing Sj	59 93 2225	Alfa Spider 2000
Steen	Büttner Rasmussen	Volderslevvej 61	5260 Odense S		
Arne	Hansen	Abildgaardsvvej 26 B	4440 Mørkov	59273105	MG Midget
Christian	Boelsmand	Skovmosevej 4	3300 Frederiksværk	4027 6624	Toyota Crown
Jette	Birkholm	Bredgade 12	4653 Karise		
Flemming Peter	Christensen	Uglemosevej 8	4671 Strøby	40135340	
Jacob Levin	Svendesen	Strandgade 31 A	3000 Helsingør	4926 1233	
Henrik	Rahbek	Notmark 29	6440 Ausustenborg	7447 3273	VW T24
Michael	Schroll	Storskoven 13	3200 Helsingør	4879 1410	Chevrolet Camaro RS
Hans Peter	Godt	Juelsbjerg 1, Felsted	6200 Åbenrå	7468 5171	Opel Kadett A 1,0
Ole Thue	Hansen	Nymarksvej 16	9460 Brovst	98233089	Alfa Romeo 1900 SSC
Cliff	Kongedam	Sydtoften 16	4040 Jyllinge	4879 2413	Ford Taunus 17M Super
Kim Kenneth	Skaaning	Tømmerupvang 65	2770 Kastrup	3251 9102	Pontiac Firebird
Preben	Larsen	Åbjergvej 6 A	2720 Vanløse	3871 5856	MG B
Jørgen	Brøgger	Blåkjærsvej 11, Erritsø	7000 Fredericia	7594 3539	MG Midget
Jan	Christensen	Stigevej 337	5270 Odense N	66112441	Triumph Spitfire 4
Ronny Fogh	Knudsen	Skolegade 11	6690 Gørding	2049 3364	Opel Rekord
Niels Erik Ove	Andersen	Hostrups Have 29, st th	1954, Frederiksberg.C	3536 4630	MGA
Nicolaj	Fogt	Stolpehøj 24,1.tv	2820 Gentofte	2618 3465	
Pia Askgren	Nielsen	Sommervej 23	4040 Jyllinge	4678 9819	Honda CX 500C
Johnny	Olsen	Ærøvej 4	3140 Ålsgårde	4970 97 58	MG B
Lars Vendelbo	Sørensen	Næsbyvej 15	8270 Højbjerg	8614 0212	Buick Special Skylark
Michael	Infeld	Fabritius Alle 10	2930 Klampenborg		Mercedes Benz
Jan	Straaup	Christine Frederikkevej 14	6100 Haderslev	7453 0074	Opel Olympia Record
Alf	Rasmussen	Til Jernbanen 8	28780 Bagsværd		VW Jetta
Finn	Holthen Nielsen	Erslevvej 75	8370 Hadsten		Opel Blitz
Egil Jensen	Jensen Motor	Grøftebjergvej 1	5492 Vissenbjerg		
Preben	Vestergård Kristensen	Østergade 40	8300 Odder	8654 1550	Ford LTD
Lisbeth	Westergaard	Platanvej 24 - 12.5	1810 Frederiksberg C	2810 1554	
Susanne	Winther Nimb	Akacievej 6	4040 Jyllinge	4673 0533	Ford Mustang HT



Tommas	Bitsch	Gothersgade 13.3	1123 København	4098 9371	Mercedes Benz 280SL
Lars	Haarup	Højmarkstøften 96	8600 Silkeborg	8680 2137	Austin Healey
Henrik	Haaavik	Kirkevej 28 A	5580 Nr. Åby	6442 1994	Alfa Romeo Alfetta
Klaus	Busse	Vejrupvej 72	5592 Ejby	6446 2767	Chevrolet Corvette
Anders	Sørensen	Sabroesvej 14	3000 Helsingør	2097 9686	Chevrolet Impala
Thomas	Buxbom	Toftevej 12	5610 Assens	40274770	Austin Healey Sprite
Claus H	Andersen	Vejdammen 77	2840 Holte	45800280	Ford T
Lone	Hansen	Lindevej 11	3500 Værlose	2142 4442	Opel GT
Michael	Jørgensen	Steenlandsvej 13	4000 Roskilde	4632 6098	Ford Mustang
Henrik	Pihl	Stestrupvej 21 Skee	4370 St.Merlose	5752 9052	Ford Popular
Claus	Østergaard	Kallerupvej 17	5230 Odense M	6619 1430	Rover P6 3500 Mk1
Tomas Tex	Cenius Hansen	Falkoner Alle 58D	2000 Frederiksberg	4051 8787	Toyota Celica
Jan	Olesen	Havnevej 28 A, Jegindø	7790 Thyholm	9678 0044	Ford Mustang GT
Dan	Søndergaard	Møllevvej 6, Vejrup	6740 Bramminge	2247 2228	
Ivan	Duelund	Klintrupvej 7	8641 Sorring	86957109	Buick Skylark
Svend	Andersen	Østervej 12	2600 Karlslunde	4615 0808	MG B
Michael	Brauner Clausen	Nordskrænten 40	2980 Kokkedal	4557 1043	Volvo 142
Torben	Helms	Lykkesholmsalle 9A, 2tv	1902 Frederiksberg,C	3324 3612	Ford Anglia
Jørgen	Hambro Danchell	Niels W.Gadesvej 9	8000 Århus	4029 4907	Mercedes-Benz 300 SL
Christina	Ibsen	Søhøj 227	2690 Karlslunde	2214 1474	VW 1500
Steen	Burchardt Nielsen	Ringstrasse 6 A	D24787 Fockbek		MG A
Bethina	Thømming Larsen	Hyrtevangen 36.2.th	2700 Brønshøj		
Svend	Højberg	Ribe Landevej 100	7250 Hejnsvig	7533 5776	
Erling	Lundsberg	Løvsangervej 7	3080 Tikøb	5128 8155	Molotov mc
Klaus	Gottlieb Mogensen	Møllestensvej 12	8900 Randers	8640 7238	FIAT 124 Spider
Henrik Duus	Nørgaard	Bernstorffsvej 127	2900 Hellerup	3962 1314	HD 1200
Claus	Schjellerup	Bakkesvinget 6	3550 Slangerup	4068 0163	
Bendt	Mølgaard	Dagmarvej 12	7400 Herning	9716 1774	Opel Kadett LS
Michael Frederik	Ellekjær	Blomstervænget 14	2800 Kgs. Lyngby	3975 1160	VW 111
Charlie	Smedegaard	Assenbjergvej 8	4560 Vig	4075 7222	Cadillac Coupe de Ville
Bo	Hansen Hansen	C.F.Richsvej 2,4	2000 Frederiksberg	6068 4727	BMW R60/2
Jacob	Houliind	Strandboulevarden 95.2.th	2100 København Ø	3526 2776	Mercedes Benz 350 SL
Per	Clausen	Kystvejen 116, Strøby Egede	4600 Køge	5626 6325	Pontiac Trans Am
Lars Krohn	Jensen	Gråbrødrevvej 3	6270 Tønder	7472 1073	Chevrolet El Camino
Henrik	Andersen	Kongevejen 437	3490 Kvistgård	4917 0247	Chevrolet Chevelle Malibu
Erik	Kramer	Kirkegade 37, Hjortkær	6230 Røde Kro	7466 6840	
Leslie	Kristensen	Martensens Alle 9, 4	1828 Frederiksberg ,C	4019 8929	
Edelhardt	Holmberg	Diernæsvej 103	6100 Haderslev	7457 6261	Ford Consul 315
Christian Ewald	Hansen	Blidahpark 33, st tv	2900 Hellerup	2680 7626	Ford M151A1
Bjørn	Henkel	Vestertorp 89	7400 Herning	97209379	Ford Mustang
Anders	Vinther	Dortheavej 89	2400 København,NV	38877418	
Alex	Bahne	Erik Gudmandsvej 9	3140 Ålgårde	49700608	Mercedes Benz 220 S
Hans	Vilsen	Soløjevej 18	9400 Nørresundby	20742130	Ford T
Keld	Rasmussen	Skolegyden 4,Herringløse	3670 Veksø	40139414	
Christian	Ebert	Langebjergvej 18, Haraldsted	4100 Ringsted	5761 7949	Mercedes Benz 250C
Mads	Ingrisch	Villingebæk Strandvej 631	3120 Dronning Mølle	4037 5630	Mercury Monterey
Lone	Dauidsen	Fortevej 104 B	8240 Riskov	86170515	VW T2
Mogens Halkjær	Rasmussen	Jakob Dannefærdsvej 11,1 th	1973 Frederiksberg ,C	40898124	Porsche 911
Henning	Sund	Birkegården 31	3500 Værlose	44471700	Triumph Spitfire Mk4
Jørgen Holst	Eriksen	Nørregade 11, st tv	8000 Århus ,C	86197580	
Ole	Vestergaard	Papirfabriken 145-2	8600 Silkeborg	40101191	
Peter Holm	Jacobsen	Hovedgaden 5	6534 Agerskov	20109929	
Johan	Thiesen	Howitzvej 47.4.th	2000 Frederiksberg	2684 9887	
Heine	Rasch	Kagså Kollegiet 58	2730 Herlev	40954450	
Jørgen Hyldgård	Madsen	Sønderkær 23, Gjellerup	7400 Herning	97118017	Ford Mustang
Pernille	Fogelstrøm Post	Fogelstrømvej 35, 5 tv	1620 KøbenhavnV	50509447	
Leif Schmidt	Nielsen	Revførevej 38	5874 Hesselager	62251558	
Klaus	Damgaard Mogensen	Jens Baggesensvej 80, 3 tv	8210 Århus ,V	86161339	
Anders	Iversen	Skolevej 27	2630 Tåstrup	43712775	
Michael	Kjær	Stengårdsparken 39	2860 Søborg	30822921	Volvo 245
Søren Riisbjerg	Jørgensen	Nobis Mølle 19	3460 Birkerød	40253420	Cadillac Eldorado Seville
Kenneth Sigh	Nielsen	Brinken 1	8260 Viby J		
Finn	Sørensen	Mensalgårdvej 30	5260 Odense,S	66153519	Cadillac de Ville
Brian	Nielsen	Spodsbjergvej 339 A	5900 Rudkøbing	62501182	Volvo Amazon 121
Villy	Nørskov	Klarinetvej 28	8700 Horsens		
Henrik Wagner	Lauritzen	Nordre Frihavnsgade 84,5 tv	2100 København,Ø	40424510	Skoda Felicia
Charlotte	Als	Søhuse 11	2880 Bagsværd	44985213	
Niels	Væver Myrup	Gl.Strandvej 278	3050 Humlebæk	40203037	
Ole	Barslund Nielsen	Enghavevej 60.3.tv	1674 København V	33221077	
Frank	Bejlegård	Plantagevej 93	5462 Morud	65965580	
Jesper	Lindberg	Kystvej 2	3100 Hornbæk	27215194	
Jesper	Abell	Ebbesensvej 3 B	8641 Sorring	86957160	Citroën ID19 B
Christian Ruegaard	Hansen	Gl.Kalkbrænderivej 15 B, 4 tv	2100 København,Ø	35434515	
Jan	Jensen	Rughaven 8	4593 Eskebjerg	59291556	
Bo	Nilsson	Landsvagen 54, Austad	S-23195, Trelleborg	0046-485270	
Jørgen Mosegaard	Andreasen	Ogstrupgaardsvej 13, Mejlbj	8530 Hjortshøj	86998414	Austin A40
Troels	Jensen	Venhaven 43.1.mf	2500 Valby	2337 0937	
Gunnar	Agersnap	Planteheldvej 28	2650 Hvidovre	36351972	Triumph Spitfire mk 3
Kai	Bested	Frilands Alle 9	2500 Valby	40330109	
Søren	Nielsen	Nollundvej 81	7200 Grindsted	29824220	Chevrolet Camaro
Poul Henning	Pedersen	Kirsten Syves Vej 3	5700 Svendborg		
Jutta	Kroigaard	Rosenhaven 5	6040 Egtved	75552105	Morris Mascot
Hans Jørgen	Spangsbjerg Pedersen	Svalen 30	6920 Videbæk	97172053	VW 1302
Heidi	Have	Ndr.Fasanvej 37 A, st th	2000 Frederiksberg	38114808	VW 1300
Ole	Brockhuus	Sundevedsgade 34,4	1751 København,V	27140022	Morris Minor
Anne Lise	Borre Hansen	Skansevej 10, Reers	4281 Gørlev	20746039	Triumph Thunderbird
Peter	Lundholm Jensen	Vesterbrogade 108, 2 tv	1620 København,V	24657712	Jaguar XJ6 2,8
Jesper	Johansen	Sundevedsgade 12,1 tv	1751 København V		
Matthew Frank	Harvey	Bigårdsvej 18	4070 Ejby	46437621	VW 1300
Niels Søe	Mikkelsen	Hærvejen 188	7323 Give	75803497	Norton
Svend Aage	Soderqvist Hansen	Lundsgårdsvej 13, Vestre Sottrup	6400 Sønderborg	74467130	Triumph TR 4
Tobias	Rose	Nordvejen 17	4050 Skibby	21630077	Cadillac Coupe DeVille
Per	Bak	Nybosgade 49, 4 th	7100 Vejle	26791209	Opel Rekord
James	Newman	Hannerupgårdsvej 15 A	5230 Odense, M	26150558	MG B
Martin	Hartmann	Hostrupsvej 8, st th	1950 Frederiksberg C	26714161	Ford Standard Coupe



# KONKURRENCEN



Til den gamles forbløffelse var første indkomne besvarelse af konkurrencen i sidste blad korrekt. Og der kom tre til, men den ene fra et redaktionsmedlem, der selvsagt ikke kan deltage. Det samlede antal besvarelser var sandt at sige ringe.

Bilen er en Calthorpe. Muligvis model Minor og måske årgang 1915. Og den til højre en motorløs Ford T. En af dem der har svaret Calthorpe korrekt mener at et af beviserne er stjerneventilen i torpedoen. Det er nu ikke rigtigt, den fandtes på masser af engelske biler. En anden, Lars Legaard, drister sig til at hævde at bilen helt i baggrunden til venstre er en Studebaker med Holbæk Limousette fast top, to bagtøjer bag hestevognen med stor sandsynlighed Ford T pga. bagflangen og kardanledsklokken, bilen til højre Ford T 1919-24 og hestevognen – sikkert beslag/hjulmæssigt udført af hans families gamle firma Brdr. Merwede, Blegdamsvej 18, København N. Som Lars skriver: - Du kan jo ikke modbevise det!

Lars har for øvrigt selv en Calthorpe 1919 motorcykel med remtræk og en meget særpræget 2-trins gearkasse af fabrikat Royal-Enfield. 98% komplet og hvad der findes er helt originalt. I den sammenhæng har han forbindelse til en englænder der restaurerer en 1921 Calthorpe bil, men har manglet et bagtøj. Det blev fundet hos en forsikringstaksator, som for 30 år siden købte det fra et nedbrændt bilværksted.

Et par andre indsendere har været tæt på ved at foreslå biler fra fabrikker der var nok så kendte for motorcykler: FN og BSA.

Men Calthorpe er det rigtige. Det står også skrevet med blyant (ganske vist forkert stavet) bag på billedet - eller billederne, for i virkeligheden er der to, nemlig taget med et stereografisk kamera med to linser tæt ved hinanden. Fidusen var af aftrykkene blev monteret på et stykke karton i en vis afstand fra hinanden, og når man betragtede dem i et primitivt apparat forekom billedet plastisk, eller tredimensionalt.

Noget meget populært dengang og især endnu tidligere.

Nå, men Calthorpe var en engelsk fabrik, hvor en cykelfabrikant Hands begyndte at lave biler i 1904. Han kom og gik lidt, havde en overgang en anden fabrik, og Calthorpe fremstillede biler i mange forskellige størrelser og afskygninger. Mest populære blev de små modeller. En overgang flottede Calthorpe sig med et fabrikshold, der deltog i international bilsport, men uden større held. Bilproduktionen ebbede ud, de sidste år blev der kun fremstillet få, og det hele stoppede i 1931-32. Motorcyklerne fortsatte noget længere (se reportagen fra Bornholm Rundt).

Bag på billedet står også skrevet Edvin Petersen Stereotypien Poliken (en af avisens tekniske afdelinger). Nummerpladen med K 676 lader ingen tvivl om at billedet er dansk, gårdinteriøret

er også meget københavnsk. Pladen er den type der blev indført i 1921, og vi ser derfor efter i de eksisterende nummerbøger fra 1922, 1924 og 1926. I alle tre bøger er nummeret i brug, og hele tiden indehaves det af en grosserer Harald Kjær, Christian den IX's Gade 2 i København. Men en helt anden kan have haft nummerpladerne i 1928 eller 1930 - og typen var lovlig i hvert fald endnu sidst i 1960'erne, forudsat at pladerne havde siddet på en bil fra før de emaljerede nummerplader kom. Vinder er ved lodtrækning Lars Legaard.

...

For resten fortæller Hans Holtman at billedet af hans mors fnaste Sunbeam Talbot i VT 348 er taget på terrænet bag British Motors' forretning ved siden af Østerport Stadion i København, og at mekanikeren til venstre hed Christian og var den eneste der fik lov at røre bilen.

...

Ved denne måneds konkurrencebillede kan der stilles mange spørgsmål: Hvad er det for en hunderace man dengang desværre kuperede ørerne på? Hvilket medlem af DVK ejer i dag bygningen bagved? Hvem har lavet skulpturen, og hvad forestiller den? Hvad betød krydset ved siden af nummerpladen? Hvorfor har man afskaffet det?

Men vi nøjes med: Bilmærke, omtrentlig årgang - og eventuelt model.

Svar direkte til redaktionen inden månedens udgang.

oer





## KLUBARTIKLER

Nøgleringe kr. 25.

Stofmærke kr. 35.

Vognmærke kr. 200.

Der findes nogle få vognmærker med bagplade af messing. Kr. 250. De er forbeholdt "ægte messingbiler", dvs. ca. før 1920.

Kasket kr. 60.

Vest med klubmærke, størrelser fra XS til XXXL.

Med DVK-mærke kr. 500, med DVK-mærke plus navn kr. 575.

Det meste kan købes på kontoret eller hos mødestedslederne, som har det i klubtasken. Dog findes vognmærker med bagplade kun på kontoret, og vestene skal bestilles på kontoret og der må påregnes leveringstid.



Jeg vil gøre dig til den lykkeligste kvinde i hele verden!

- Ja - roadsteren vil jeg i hvert fald komme til at savne!





## **SVENSTRUP 2005 Classic Car Days 27. - 28. august 2005**

Sidste udkald til Classic Car Days på Svenstrup Gods.  
Så er det nu hvis I har glemt at tilmelde Jer.

### **Stumpemarked:**

Stadeplads 3 x 6 meter kr. 230,00 for begge dage  
Kontakt: Bjarne Mortensen på tlf. 40 63 14 65

### **Biler til salg:**

Pris pr enhed kr. 250,00 for begge dage  
Kontakt: Allan Krogh på tlf. 40 45 18 02

### **Søndagsarrangement:**

Fra kr. 50,00  
Kontakt: Dorte Stadil på tlf. 45 83 80 08

### **Weekendarrangement:**

2 overnatninger og fuld forplejning kr. 3.000,00  
Kontakt: Dorte Stadil på tlf. 45 83 80 08

eller se anmeldelsesblanket i VT 347

## **Indbydelse**

**Kombineret picnic for  
veteran- og klassikerkøretøjer og  
koncert af Hjemmeværnets Musikkorps Fyn i**

## **SØGÅRDLEJREN søndag den 28. august**

12 km syd for Åbenrå ved den gamle hovedvej  
A10 mellem Åbenrå og Kruså.

Ingen tilmelding, mød op kl. 11 på pladsen foran  
hovedbygningen.

Det er gratis. Fra ca. kl. 12 fælles picnic på plæ-  
nen med udsigt over søen. Der kan købes kaffe,  
øl, vand, kage.

Kl. 14 til 16 koncert på plænen.

Nærmere oplysning hos  
”Sido” på tlf. 73620619  
mellem kl. 18 og 20.

Mandag den 26. september kl. 19.00 - ca. 21.30

## **BESØG PÅ BEREDSKABSGÅRDEN FOR VALLØ OG STEVNS Frøslevvej 36, St. Heddinge**

### **Program:**

Kl. 19.00 - 19.15. Velkomst

Kl. 19.15 - 20.00. Øvelse med div. materiel – evt. med frigø-  
relse af en fastklemt person i en bil.

Kl. 20.00 - 20.30. Besigtigelse af køretøjerne.

Kl. 20.30 - 21.30. Servering af kaffe/øl-vand. Mulighed for at  
stille spørgsmål til beredskabsinspektør Brian Wesselhoff.

Medlemmerne opfordres til at komme i veterankøretøj!  
Bemærk at såvel medvirkende mandskab som køretøjer er i  
vagt, og programmet vil blive afbrudt, hvis der indkøber en  
alarmering.

Arrangementet træder i stedet for det ordinære medlemsmøde  
i Klippinge 27. september. Antal deltagere max 30.

Tilmelding på tlf. 56578205  
senest fredag d. 23. september.

## **VETERANSTÆVNE OG PLØJEDAG PÅ MUSEUMSGÅRDEN KARENSMINDE**

Morsbølvej 102, 7200 Grindsted

## **Søndag den 11. september kl. 09.30 - 17.00**

Der er gratis tilmelding og forplejning for  
en person pr. køretøj, alle gamle køretøjer  
og motorer er velkomne.

### **Tilmelding**

#### **Biler:**

Elna Sørensen, Morsbøl Skolevej 19  
7200 Grindsted, tlf. 75322345

#### **Traktorer og stationære motorer:**

Jens Arne Donslund, tlf. 75335095

[www.karensminde-venner.dk](http://www.karensminde-venner.dk)



## Veterantræf på Karolines Rasteplads

Vi har tilbud fra Palle Nielsen, Karolines Rasteplads i Middelfart, om at mødes med vores veterankøretøjer den første søndag i hver måned i sommerhalvåret. Der kan købes øl, vand og pølser til rimelige priser, kaffen er gratis.

Arrangementet er uforpligtende, mød op kl. 14, hvis I har tid og lyst.

Anne Lise Gustafsson

## HALLO HALLO

DVK Vestjylland inviterer til madpakketur i det vestjyske. Alle med køretøjer over 25 år er velkommen.

### Søndag d. 4. september

Vi mødes hos Anton og Ketty på adressen Ørnevej 8, Videbæk, til morgenkaffe kl. 10.00 og starter ca. kl. 11.00 på tur i det vestjyske med flere ophold hvor den medbragte mad spises på et passende sted. Turen slutter med kaffe i Fjelsestervang ca. kl. 15.00.

**Tilmelding senest d. 28. 08. 05 til**

Henning Knudsen telf. 97381264 eller

Kristian Nørgård telf. 97166252

Pris pr deltager 50,00 kr. Børn under 12 år gratis.

**Søndag d. 28. 08. 05. er der åbent hus på Videbæk egnsmuseum i Vorgod.**

Her er alle velkommen til at udstille køretøjer mellem kl. 11.00 og 15.00 så der som i 2004 er noget for publikum at se på.

Ring til Kristian Nørgård for aftale.

## Føtex-løbet 2005

### lørdag den 17. september

**For 10. gang inviterer jeg Jer til en hyggelig dag på Fyn**

Vi mødes kl. 8.30 på parkeringspladsen bag Føtex på Middelfartvej i Odense, hvor der er kaffe, rundstykker og en "lille en".

Turen starter kl. 10.00, hvor det jo ganske som det plejer går over stok og sten, gennem flot natur, forbi slotte osv..

Vi gør holdt et køøønt sted, hvor vi får slukket tørsten, inden det går videre mod Føtex Svendborg, hvor middagsmaden står og venter os. Klokken er nu ca. 13.30.

Når maverne er fyldte går det igen ud i den kønne fynske natur...

Hjemtur ca. kl. 17.00.

Som altid...husk benzin på køretøjet...- og det store smil! Alt andet er gratis!

Max. 50 stk. køretøjer fra før 1970. Motorcykler også meget velkommen.

Tag familien med og lad os få en dejlig dag.

**Vigtigt!! Tilmelding fra d. 24. august, så alle har en chance for at komme med.**

**Ring til Robert Lindvig, tlf. 65 93 41 93**



## BILE SÆLGES

**Packard DeLuxe Eight** 1949, serie 2301. 4-dørs sedan, delvist renoveret, såkaldt pregnant elephant. U. a. kr. 100.000. **FIAT X1/9** 1978, USA-model, import 1989, nysynet, original stand bortset fra lak. Kr. 45.000. **Opel Olympia Rekord 1700** 1962, 2-dørs sedan. Mange dele medf. Nysynet med grim, et godt rullende objekt. Kr. 12.000. **Ford Escort 1300** 1980, 2-dørs sedan. Guldmetallic med brun stue – tidstypisk – ca. 1½ år til syn. Kører dagligt. Kr. 10.000. Tlf. 28346889, Storkøbenhavn

**Triumph TR 4** 1962 roadster. Signal red. Nysynet. Billeder kan mailes. Kr. 98.000. Peter Bech, Elsdyrsgade 41 1. 1324 København K, tlf. 61301930

**FIAT Dino 2400** 1971 coupe med 180 hk V6 Ferrari motor. Rød med rigtig pænt indtræk. Dino-guruen Mike Elliot har sørget for at teknikken er i orden. Sælges uden afgift for kr. 80.000. Christian Wilken-Jensen, tlf. 58370700 – 28354298. Træffes efter kl. 18

**Opel Olympia L51** 1952 van. Søger nyt og kærligt hjem, jeg er i pæn stand. Div. dele medfølger. Pris 55.000-60.000 u/m syn. Peter Schmidt, Anemonevej 6 Lundby, 4520 Svinninge. Tlf. 59264455/59431289

**Jaguar XJ 6 4.2 I** i god stand sælges. Kr. 59.000. Niels Frølich Nilsson, Bøllemosevej 20, Uvelse, 3550 Slangerup. Tlf. 48278302 – 20407240

**MGB** 1970 roadster. Rød med kaleche og trådhjul. Bilen er i meget fin stand, velholdt over alt. Tonneaudækken medfølger. Fast pris kr. 135.000. Torben Schlichtkrull, Farumvej 125, 3660 Stenløse, tlf. 28102022

**Morris Isis** 1957 4-dørs sedan. Pris 37.000. **Chevrolet** 1953 4-dørs sedan. Pris 43.000. Erik Juhlsen, Nansensvej 4, 8700 Horsens, tlf. 75644296

**Ford Fairlane** 1956 V8 autom. Original pæn stand. Hvide dæk. Nysynet. Ejner Jørgensen, Tved 102 6270 Tønder, tlf. 74722717 – 22306189

**Morris 1000 Super** 1969. Total km. 99.500. Nysynet, god stand, sorte nr.plader, velholdt. Pris kr. 28.000. Evt. bytte med åben Morris. N. Neergaard Pedersen, tlf. 56710110 – 40132055

**MGA** 1960 coupe. Komplet bil. 70.000 kr. **MG GT** 1970. Kørt 10.000 km med renoveret motor/gearkasse. Rustfri og nem at syne. 60.000 kr. Jann Rasmussen, tlf. 86556346

**Chevrolet Corvette Sting Ray** 1965. Ny 327 cui motor, ny kobling, ny kaleche, nymalet, renoveret gearkasse. Den har elruder, sidepipes og manuelt gear. Indreg. MG TD eller mc fra før 1940, evt. fladtanker, kan måske indgå i handelen. Niels Larsen, Odensevej 20, 5672 Broby, tlf. 62691569

**BMW 2500** 1976. Synet september 2003 u. anmærkninger. Kørt 272.000 km. Kører i dag som brugsveteran. Velholdt bil. 2 ejere, første kørt 72.000, jeg har kørt bilen siden 1983. Sælges på grund af pladsmangel. Pris 22.000 med plader. Find Christensen, tlf. 66140845

**Austin 7** 1935 van. God stand, ej indregistreret. Pris 47.000. Jørn Harding, Store Karlsmindevej 144, 3390 Hundested, tlf. 26129120

**Triumph TR3** 1957. Eftertragtet Small Mouth roadster med tonneau og kaleche. 100 hk. Overdrive. Mekanisk og optisk i top. Gearkasse helt nyrenoveret, motor eftergået, er tør og går perfekt. Ingen rust. Nylakeret (helt unødvendigt) i den helt rigtige klassikerblå tone. Fejlfri krom og emblemer. Smukke, sunde beige-grå lædersæder uden ridser eller revner. Bilen kører som en drøm. Der medfølger omfattende litteratur (instruktionsbog, teknisk manual osv.) Bilen er venstrestyret (USA-import) og har kørt i DK i 1½ år. Fotoserie mailes gerne. Pris kun kr. 152.000. Kurt Krake, tlf. 40372030

**Buick 40** 1937 cabriolet med dansk karrosseri, i absolut fineste stand. Pris kr. 250.000. Erik Kjær, tlf. 86220942/40561015

**Mercedes 250 S** 1967, pæn og velholdt, med nyrestaureret træinteriør, originalt soltag. Bilen er sidst synet i sep. 2004. Sorte nummerplader. Evt. bytte med ældre motorcykel. Pris kr. 73.000. Lars Andersen, tlf. 64741219

**Ford Galaxie** 1959. Original bil. Har kørt 65.000 miles fra ny. Kører fantastisk godt. Pæn og velholdt. Mangler kun ny fører og brændstof. Pris kr. 78.000. Klaus S. Hansen, tlf. 40869182

**Mercedes Benz** 1969. Ægte Pagode 280SL cabriolet med hardtop, hvid, automatgear, ny kaleche, nyt læder indtræk, nye dæk, rustfri import fra Californien, utrolig flot og velkørende, synet 04, evt. bytte med billigere veteranbil eller motorcykel. Pris kr. 240.000. Arne Bach Pedersen, tlf. 98645275

**Citroën** 1925 Kløverblad sælges for bedste antagelige bud. Pris kr. 45.000. Claus Gottlieb, tlf. 45891155

**Triumph TR-4** 1962, Westminster blue. o/d. Restaureret i 2000. US-import. Nye foringer og stempler i 2005. Rust i begge forskærme (de eneste pladedele som ikke blev skiftet i 2000) Kom og kig og giv et bud - bilen skal sælges NU. Prisdé kr. 95.000. Christian Høj, tlf. 61332016

**Fiat Spider 1600 S** 1965, Meget fin bil, sælges pga. for tynde arme og for lidt kendskab til mekanikken. Billeder kan sendes. Pris kr. 130.000. Frank Schmidt, tlf. 47721450

**Ford V8** 1937, 4-dørs mod.78 synet og indreg. på historiske plader. Pris kr. 80.000. Kim Thunø, tlf. 28125202

**Ford Fairlane** 1957, Ford Fairlane Skyliner (Retractable). Holder syn til 2013. Pris kr. 275.000. Svend Draaby, tlf. 38713902



**Ford Popular** 1954, klargjort til syn sælges grundet pladsmangel. Bilen fremstår nydelig ud- og indv. med patina. Forsk. reservedele og litt. medfølger. Pris kr. 36.500.

Finn M. Poulsen, tlf. 32940612

#### DELE TIL BILER SÆLGES

**FIAT 500/600** dele, hjelm, bagklap, soltag, kofanger, vandpumpe, bremses. Alt skal væk, sælges billigt.

Ole Hansen, Vibevej 60, 7330 Brande. Tlf. 96420142 30270052

**Ford Escort 1300** 1974. Enejers bil. Automatic brand i motorrum – under instrumentbord. Mange dele kan bruges: God motor, gearkasse, bagtøj mm. Sælges for højeste antagelige bud.

Hasse R. Jensen, Kibæk.

Tlf. 97191076

Motorblok, ny 1622 ccm. 2.500 kr.

Jørgen O. Jensen, Brinken 226, 4671 Strøby, tlf. 56573487

Til **Volvo 164 B30A** 1 manifold. Kr. 200.

Til **Renault 8**: 1 forklap, god stand, kr. 500.

Til **Renault Dauphine Floride 8**

1960-64: 2 nye bagstøddæmpere 250.-

(par). Til **FIAT X1/9**: luftfilterindsats, kr. 100.

Til **Opel Rekord A**: 1 frontgitter, kr. 100. Rep.stk. h+v til forskærme

ø.b. kr. 75 pr. stk. 2 nye støddæmpere, kun til Caravan, kr. 250. 1 dæk, kr.

**Henry** 5.25/5.50 x 18, nyt, kr. 350.

Thorleif Tøfte Hansen, Mønvej 49, Ammendrup, 4720 Præstø, tlf. 55996119

Stumpemarked 13/8 kl. 9. Oprydning fra nedlagt autoværksted. Diverse dele til tresserbiler. En del til **VW**. Desuden sælges gl. drejebænk og søjleboremaskine + div. værktøj.

Maribovej 2, 4960 Holeby.

**Renault Dauphine** motor komplet samt begge bagaksler med fine bremsetromler + kabel. Samlet 1.800 kr. Passer også i 4CV.

Tlf. 65314152

**Renault Dauphine** motor komplet samt begge bagaksler med fine bremsetromler + kabel. Samlet 1.800 kr. Passer også i 4CV.

Tlf. 65314152

**Willys Overland Whippet** 1928. Da min veteranbil desværre brændte for to år siden har jeg ikke mulighed for at genopbygge den - det var en totalskade. Der er nogle stumper tilbage. Motor,

gearkasse, fortøj, bagtøj og enkelte øvrige stumper. De er ikke i særlig god stand. Motoren er fyldt op med olie.

Tlf. 75192422 (aften)

#### DELE TIL BILER KØBES

Gummilister til bagrude til **Austin Futura A40 Mk 1** 1961. Part. nr. 14 A 5623.

Lars Larsen, Christiansgade 105, 5000 Odense C, tlf. 66119043/40859043

**Opel Olympia** 1939. Mangler glasbånd til forrude samt glasbånd til højre og venstre døre. Helst til venstre dør. Tak. Aage Thomsen, Skovkrogen 1, 8762 Flemming, tlf. 75673115

**Austin Mini MKII** (Morris Mascot) 1969, købes: Døre til Mini/Mascot MKII - helst både h+v - m. udvendige hængsler. Hydrolastic støddæmpere til Austin Mini MKII. Originalt rat ("bus twirler") (m/u logo) til samme bil. Pris afh. af stand.

Henrik Söderman, tlf. 40885760

#### MOTORCYKLER SÆLGES

**Douglas Comet** 1934. 2-cylindret, 250 ccm. Totalt restaureret og synet uden anm. i 2002. Meget sjælden model. I flg. Douglas Club i England en af 3 kendte. Pris forhandles.

Gunnar Madsen, Bøgevej 12, Gl. Hinnerup, 8382 Hinnerup, tlf. 86985460

**Harley Davidson** 1930 500 ccm 1-cyl. Fin stand - gerne adskilt Nimbus i bytte.

**New Imperial** 1930 350 ccm projekt. Der er hele stel - tank - bagagebærer - motor - gearkasse osv. Samlet 5.500.

**Excelsior Talisman** 1952. Næsten komplet. God stand. Ekstra dele - adskilt delvist. 5.500.

Tlf. 65314152

#### MOTORCYKLER KØBES

**Puch 500 N, Z, L mv.** 2-cyl. dobbeltstemplett 1931-38 købes. Alt har interesse.

Tlf. 45813274

#### DELE TIL MOTORCYKLER SÆLGES

2 fabriksny bremsenav til 1920'er motorcykel: 4½" + 4" x 3/4" af Braking

Systems Ltd. Willenshall, Birmingham, incl. originaltening fra fabrikken. Begge nav er sorte og uborede med tromler, incl. bremsenøgler.

Tlf. 45813274

#### AUTOMOBILIA SÆLGES

Original reparationshåndbog til **VW type 3** fra 1961 bind 1 + 2, i flot stand. Originalt reservedelskatalog (billedkatalog uden tekst) til **VW type 1**, 1200/1300 fra 1972. Salgsbrochure **VW Polo** fra 1978.

Anders Thue Andersen tlf. 45818501 zwitter.anders@mail.dk

#### AUTOMOBILIA KØBES

FDM Motor 1931: nr. 8. "Bosch Nyheder" udgivet af Magneto, 1937 nr. 1, 2, 3. "Kør Godt" tidsskrift for Folkevognskørere, alle nr. fra 1955 - 1964. Originalt reservedelskatalog til **VW type 1** fra 1949 og 1952 - 1954.

Original reparationshåndbog til **VW type 1** udgave 1965 bind 2.

Anders Thue Andersen tlf. 45818501 zwitter.anders@mail.dk

#### DIVERSE

**Apache teltvogn** 1970 med godt telt. Div. org. papirer medfølger. Leveres nysynet og reg. i købers navn. Org. sort emaljplade. Perfekt efter klassisk bil. Billeder kan mailes. Pris kr. 4.000.

Jens Holmgaard, tlf. 28693264

Opbevaring af veteranbiler og mc i tør isoleret hal med elporte og god tilkørsel, ligger mellem Hillerød og Fredensborg. Der er "pusleplads" til små rep. og vask m.v. Ring og få en pris.

Ib Rasmussen, tlf. 20263220

**Brenderup** campingvogn fra 1965. Vognen er håndbygget med mahognilåger og -beklædning. Der er 3-4 sovepladser, 2 gasblus og vask med el-vandpumpe samt gasradiator. Endvidere er vognen indrettet med overskabe og klædeskab. Er i en god og kraftig kvalitet. Med tilhørende fortelt. Vognen skal synes og indregistreres. Prisdé 5.000 kr. (vi er dog til at tale med).

Henvendelse til Kirsten Hansen, tlf. 36786416



### TIL SALG



#### MERCEDES-BENZ 280 SE Typ 116 1973

Pris kr. 85.000.

Steen A. Møller,  
Snoghøjparken 31, 7000 Fredericia  
tlf. 75 94 20 71

### TIL SALG



#### CHEVROLET SIX 1934 Turistbus med rulletag

Synet sommer 2004. Motor og  
bremser gennemgået.  
Pris kr. 225.000.

Ib Kaa, Nørrebrogade 49E 4. th.  
2200 København N.  
Tlf. 26700792

### TIL SALG



#### MERCEDES-BENZ 280SL

Ægte Pagode-cabriolet 1969  
med hardtop, hvid, automatgear,  
ny kaleche, nyt læderindtræk.  
Rustfri import fra Californien,  
utrolig flot og velkørende. Synet 04.  
Pris kr. 240.000.  
Evt. bytte med billigere  
veteranbil eller motorcykel.

Arne Bach Pedersen,  
Enghavevej 20, 9631 Gedsted.  
Tlf. 98 64 52 75

### Indbydelse til træf

**Lørdag den 27. august inviterer Historisk Opelklub og Youngtimer.dk til træf for biler ældre end 25 år.**

Planen er at mødes på Langelinie i København, tilbringer et par timer sammen i det forhåbentligt gode vejr og herefter kører i samlet trop til Drive In Bio i Lyngø og ser film.

Programmet ser foreløbig sådan ud:

Kl. 15.00 Mødes vi til hyggeligt samvær på Langelinie

Kl. 17.30 Fælles kørsel ad hyggelige landeveje til Drive In Bio i Lyngø.

Der vil være mulighed for at se en af følgende film: Drabet, The Island eller Dark Water.

Nærmere oplysninger på [www.driveinbio.dk](http://www.driveinbio.dk).

Filmen starter kl. 20:45 og vi har aftalt at vi ankommer kl. 19 så vi kan få gode pladser. Denne invitation vil blive sendt til flere andre bilklubber og vi håber, at der vil komme rigtig mange. Hvis der skulle forekomme ændringer vil disse blive offentliggjort på [www.historisk-opelklub.dk](http://www.historisk-opelklub.dk) og [www.youngtimer.dk](http://www.youngtimer.dk).

Med Venlig hilsen:

Jakob Leth, Historisk Opelklub Danmark og Anne Svendsen, Youngtimer.dk.

### Til DVK-medlemmer

### Invielse

**Søndag d. 18. september  
af vores nye hal på 1200 m<sup>2</sup>**

Mod aflevering af denne kupon kan 2 personer for kun kr. 100,- komme ind og se hele museet på 3700 m<sup>2</sup> + ta-selv-bord + kaffe og kage, excl. drikkevarer.  
Kl. 12.00 - 15.00.

**Vestsjællands Bilmuseum  
Sæbyvej 48  
4270 Høng**

### Til DVK-medlemmer

Mod aflevering af denne kupon kan 2 personer for kun kr. 80,- komme ind og se museet  
Åbningstider alle dage kl. 10-17.  
Tilbudet gælder hele 2005

**Vestsjællands Bilmuseum  
Sæbyvej 48  
4270 Høng**



### KOBLINGER TIL ÆLDRE BILER - VETERANBILER - TRAKTORER

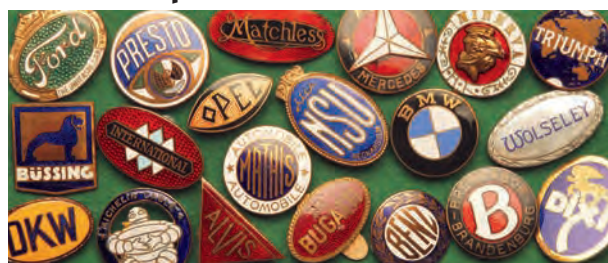
Vi har købt et lager med koblinger - nav og lejer.  
Mangler du en "stump" - så kontakt os.  
Vi har åbent hus lørdag d. 28. maj 2005 kl. 10.00 til 14.00

## FYNS KARDAN & BREMSE

### C E N T E R

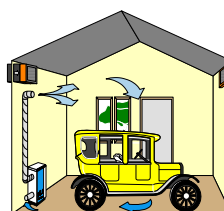
Sandvadvej 22, 5210 Odense NV  
Tlf. 65942313 - Fax 65942113  
[www.kardancenter.dk](http://www.kardancenter.dk) E-mail: [mail@kardancenter.dk](mailto:mail@kardancenter.dk)

## Knaphuls-mærker købes



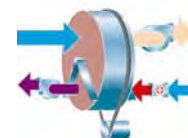
God pris gives for mærker vedrørende motor. Bil, mc, benzin, dæk, klubber, løb m.m. Enkelte mærker eller hele samlinger.  
Serios samler gennem 30 år. Per Fax, tlf. aften 49 75 03 39.  
Mobil 40 15 25 72. E-mail [post@faxelud.dk](mailto:post@faxelud.dk)

## Sorptionsaffugtning af garager



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

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



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

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen.

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

### DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg  Køb  Bytte Tekst: .....

Biler .....

Dele til biler .....

Mc .....

Dele til mc .....

Automobilia mv. ....

Diverse .....

Navn: .....

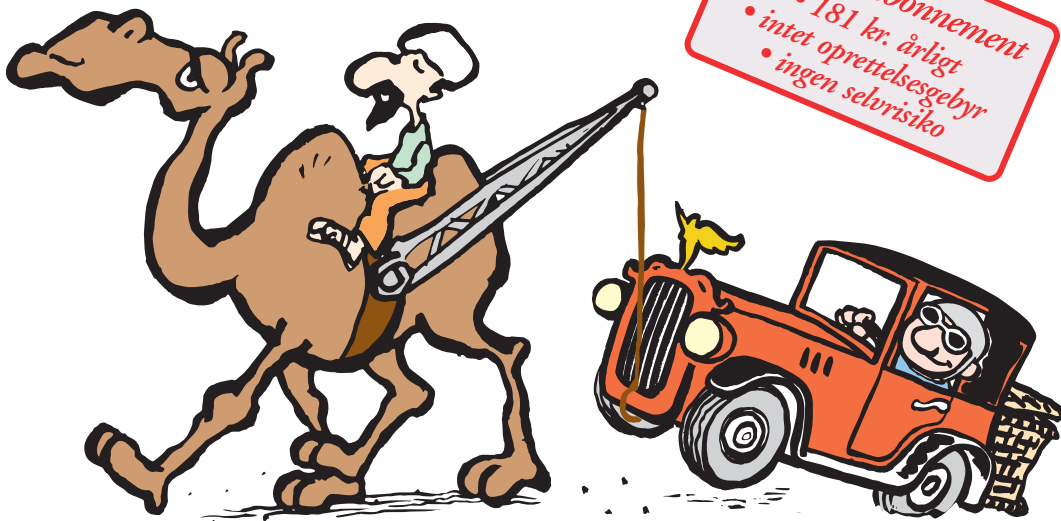
Tlf. ....

Adresse: .....

**DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum**

**Husk! Sidste frist den 20. i måneden!**

# Et godt tilbud til DVKs medlemmer



Er du medlem af DVK og har du dit veterankøretøj forsikret i RUNA, kan du tegne Falckabonnement til kun 181 kr. om året.

DVK har i samarbejde med RUNA Forsikring indgået en aftale med FALCK om redningsabonnement til veteranbiler, veteranmotorcykler og klassiske biler.

- ◆ Abonnementet dækker i perioden 1. april til 31. oktober.
- ◆ Intet oprettelsesgebyr og ingen selvrisiko ved assistance.

Som medlem af DVK kan du tegne alle dine øvrige private forsikringer i RUNA.

- ◆ Ring på RUNAs selvbetjeningstelefon: **3332 2200** - åben døgnet rundt.
- ◆ Besøg os på [www.runa.dk](http://www.runa.dk) - og få mere at vide om RUNA og RUNAs forsikringer. Du har også mulighed for selv at foretage præmieberegninger.

Ønsker du at blive kontaktet af din lokale tegningskonsulent, så indsend kuponen (gerne som fotokopi) - porto er betalt.

Konsulenten kan rådgive dig, så du får netop den forsikringsdækning du og din husstand har behov for.

RUNA FORSIKRING A/S

Farvergade 17 · 1463 København K · TLF. 3332 2200 · FAX 3315 7755 · [www.runa.dk](http://www.runa.dk)

## Kun for medlemmer af DVK

- Jeg ønsker at tegne Falckabonnement på mit veterankøretøj.

Reg.nr.

Reg.nr.

Reg.nr.

- Jeg vil gerne kontaktes af min lokale tegningskonsulent for gennemgang af mine forsikringer.

- Jeg er allerede medlem af RUNA.

Stilling: \_\_\_\_\_

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_

Tlf. privat: \_\_\_\_\_ Tlf. arbejde: \_\_\_\_\_

Sendes  
ufrankeret.  
Modtageren  
betaler porto.



RUNA FORSIKRING A/S

Farvergade 17  
+++ 0857 +++  
1045 København K



Maskinel Magasinpost  
ID nr. 42123

Afsender:  
Postboks 7777  
7000 Fredericia

Ændringer vedr. abonnement  
ring venligst 4656 5610