

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



52. årgang - august 2008 - VT nummer 386

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-to 10-13)
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253
Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

Veteran Tidende

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

Ansvarshavende redaktør:

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

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,-

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

Erhvervsokretojer, teknisk brevkasse og restaurering:
P. E. Hansen
Torsted Alle 25, 8700 Horsens
e-mail: pehansen@mail.tele.dk
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, kontakt til medlemmer).

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 45 83 80 08

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Løb og arrangementer).

Anne Lise Gustafsson

Karlsbjergvej 32, 5672 Broby

Tlf. 62 63 20 51

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Veteran Tidende og pressen).

Kaj Dyring Larsen

Hasselparken 23, 4040 Jyllinge

Tlf. 39 90 42 40

kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol, MHS, museer).

Erik Mieth

Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk

Tlf. 45 89 13 35

erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben).

Jørgen Lauritsen

Fasanvej 28

7190 Billund

Tlf. 75332051

jorgen.lauritsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, klub i klubben).

Torben Olesen

Fåborgvej 340, 5250 Odense SV

Tlf. 66 17 42 49 - 40 17 42 49

torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, ost).

Ole Poulsen

Tlf. 54 70 03 58

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600

Åbningstid søndage kl. 14-17. Onsdage kl. 17-20 under særudstillinger.

Entre for voksne kr. 50. Børn kun i følge med voksne.

Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.

Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4556 5600.

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Amager Landevej 246

Kaj Christensen, Hollændervej 17,

2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.

kaic@c.dk

Klaus M. Pedersen, Tlf. 2467 9783

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, 5752 5040

samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205

Samme adresse

Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4170 Høng

Johnny B. Rasmussen

20745709

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup

Torben Olesen, tlf. 6617 4249

Fåborgvej 340, 5250 Odense SV

torben.olesen@veteranbilklub.dk

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Robert Vestergård, tlf. 8622 4003

Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 8698 8883

Midtjylland-Vesterhede

Refskøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig

Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721

Samme adresse

Vestjylland-Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald

Henning Knudsen, 97381264

Samme adresse

Esbjerg

Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V.

Jørgen Jacobsen, tlf. 20222729

yak@esenet.dk

Sønderjylland:

Sundgade 25, 6320 Egersund

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 74485959

holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 74625361

erik.kef@webspeed.dk

Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop

Poul-Erik Jakobsen, 27231433

Tranevej 109, 8721 Daugård.

jakobsen@skjerna.dk

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

København og Nordsjælland

Claus E. Neble -2253 5550

Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm

Ole Poulsen - 5470 0358

Fyn & Jylland

John Andersen - 7593 1785

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53

www.fordv8.dk

Jens Munk, tlf. 6596 1303

jens.munk@fordv8.dk

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, tlf. 59507155

claus@clo.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Jesper Jespersen, tlf. 45891965

jesper.jespersen@suf.kk.dk

Jensen-Klubben

Jesper Troels Jensen, tlf. 2367 2000

info@jensen-klubben.dk

www.jensen-klubben.dk

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs & Ford Mustang

Peter Løvstrøm Sørensen

Tlf. 7586 9510

Austin Seven

Ole Troen

Tlf. 75943494

troline@yahoo.dk

FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh

9868 1189 - kurtogionna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

Jens Munk, tlf. 6596 1303

jens.munk@fordv8.dk

Ford T

Claus Olesen

5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz

Folmer Larsen

6538 2497/4034 1189

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 40942520

tteisen@yahoo.com

Singer

Bent Friis, tlf. 61352211

bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB

Claus Oppenheim

clap@webspeed.dk

Tatra

Svend Carstensen

3969 8115

Toyota

Henning Holm

9865 8011

IT og medlemsregister

Bo Ødegaard

Hostbuen 18

2750 Ballerup, 44 64 42 94

bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503

Klintsovej 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:

Niels Jonassen

Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

Tlf. 49191129

aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistret

Austin Seven

Jørgen Frode Bakka

Tlf. 4576 1224

www.austinseven.dk

mail@austinseven.dk

FIAT - Førkrigs

Ole Emil Riisager

Se under Veteran Tidende

Ford Junior

michael@deichmann.org

www.fordvandemodelleregister.dk

Morris

Ole Nordlund

Torben Valerius

3956 0710

www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen

3250 1237

Porsche

Paul Watson, tlf. 27285725

paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard

8648 6968

Rover

Henning Helmer

4919 2700

Singer

Kaj Dyring Larsen

3990 4240

Triangel

Uffe Mortensen

4920 2301

Volvo

Ole Callesen

7456 1611

VW - Luftkølede

Robert Hagen

Tlf. 3251 7624

Robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis

Peter Bering.

5599 6089

pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen

Dag 9412 0711

Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson

6263 2051

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab Vest

Erik Hougaard

7583 0049

Peugeot

Claus 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: bibliotek@veteranbilklub.dk

Telefon 4556 5610 kl. 10-13.

Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders

Ditlev Clausager, Peter la Cour, Niels

Jonassen (fmd.), Ole Emil Riisager.



Forsiden:

Det er et Ford T-år. Vi med gamle biler ved at man skal aldrig sætte noget fra sig på trinbrættet - det falder bare af når man kører.

Indhold

Orientering fra Veteran Forsikringsklubben.....	3
Så skete det	3
Fejl.....	3
Aktivitetskalender	4
Nye aktiviteter.....	6
Austin Seven x 2	7
Database.....	7
Klubaktiviteter	8
American Austin 1930 coupe.....	10
På opdagelse i »Det rullende museum«.....	14
Natløb.....	15
Transport af racerbiler i udlandet.....	16
Skandinavisk Ford V8 træf 2008.....	26
Jørgen Strøjer Hansen	32
Aftenkøretur i Kværkeby	35
Skovboløbet.....	35
Masser af charme og problemer.....	36
Bornholm rundt.....	38
Bagagerumsmarked.....	41
Flakhaven	42
Sydhavsrally	43
Ford T 100-års jubilæumsløb	44
Konkurrencen.....	46
Om replikaer og kopier	50
Nye medlemmer.....	52
Invitationer	53
Køb/salg.....	56



Orientering fra Veteran Forsikringsklubben

RUNA forsikring har opsagt aftalen med Veteran Forsikringsklubben pr 31/12-08

Siden 1996 har Veteran Forsikringsklubben, som tæller Dansk Veteranbil Klub, Dansk Vintage Motor Club, Dansk Ford A Klub, Nordjysk Vintage Motor Klub, Sjællands Motor Veteraner, VMC ”Genbrug”, Danmarks Nimbus Touring, Roskilde Amerikanerbil Club, Dansk DKW Club, Volvo Amazon Klub Danmark og Graziella Klubben – Veteran Camping.dk, haft aftale med RUNA forsikring A/S. Aftalen har indebåret at disse klubbers medlemmer via klubben har kunnet indtegne forsikringer på veteranbiler og motorcykler.

RUNA forsikring har, helt i overensstemmelse med aftalens opsigelsesbestemmelser, valgt at opsige aftalen med udgangen af 2008, da man ikke længere ønsker at have klubberne som samarbejdspartnere og administratører. RUNA forsikring ønsker i stedet selv at udbyde og administrere forsikringer til veteranbiler og motorcykler.

I forbindelse med aftalens ophør vil alle medlemmer som har deres forsikringer hos RUNA forsikring, veteranbil/mc såvel som andre, blive orienteret om at deres kundeforhold fortsætter uændret.

Veteran Forsikringsklubben beklager opsigelsen, men er indstillet på – i overensstemmelse med sit formål – at finde en ny samarbejdspartner fra 2009, og vil vende tilbage når nyt foreligger.

Da aftalen med RUNA forsikring løber året ud, vil det indtil da som hidtil være igennem klubbernes kontaktpersoner eller kontor at indtegning og ændring af forsikringer hos RUNA foregår.

På Veteran Forsikringsklubbens og de tilsluttede klubbers vegne

Henrik Thostrup
Formand for VFK

Så skete det

- som Niels Jonassen advarede mod i sidste nyhedsbrev fra MhS. En Alfa Romeo fra 1974 brød i brand i Allerød i Nordsjælland. Og efter alt at dømme pga. en benzinslange, der ikke klarede de nymodens tilsætningsstoffer.

Advarslen er dermed gentaget!

Fejl

I rubrikken Konkurrencen i VT 385 opgav vi boringen på den oprindelige Opel Kadetts motor til 87.5 mm og skrev derfor at den var overkvadratisk.

Det er forkert. Boringen var 67.5. Derimod havde Olympia fra 1938 en overkvadratisk motor, der blev ganske langlivet.

Fejlen stammede faktisk fra Oswald ”Deutsche Autos”, der ellers må anses for den tyske bilbibel.

...

I reportagen sidste gang fra Græsted manglede der at stå at nogle af fotografierne var taget af Uffe Mortensen.

...

Det var en fejl at der stod til salg på fremlysningen af nogle bilsæder for et par numre siden.



Møder

- Torsdag 14. Børkop.** Mødeaften - garage- og havebesøg med grill hos Åge Jørgensen og frue, Jelling.
- Torsdag 14. Egersund.** Grillaften kl. 18.30. Tilmelding nødvendig.
- Tirsdag 19. Kværkeby.** Besøg hos Helmer Christensen og frue i Dalby. Se Klubaktiviteter.
- Søndag 24. Ristrup.** Madpakketur fra Ristrup i det østjyske landskab.
- Tirsdag 26. Egeskov.** Klubmøde med aftentur kl. 19.30.
- Tirsdag 26. Klippinge.** En af Dronningens chauffører, Søren Sørensen, fortæller om den kongelige bilpark.
- Torsdag 28. Amager.** Amagermøde torsdag i stedet for onsdag og lig med Harald Nyborg-løb.
- Søndag 31. Børkop.** Madpakketur til Martin Andersen i Ådum.

September

- Tirsdag 2. Ristrup.** Klubmøde kl. 19.30.
- Torsdag 11. Børkop.** Besøg i Jelling.
- Torsdag 11. Egersund.** Klubmødet er henlagt til Mechanisk Museum i Hokkerup.
- Tirsdag 16. Kværkeby.** Besøg af mærkeklub.
- Torsdag 18. Spjald.** Udemøde på Lyne Gl. Elværk.
- Tirsdag 30. Egeskov.** Bagagerumsstumpemarked og grill kl. 19.30.

Oktober

- Tirsdag 7. Ristrup.** Per Nielsen om dampbiler kl. 19.30 præcis.
- Torsdag 9. Børkop.** Klubmøde kl. 19.30.
- Torsdag 9. Egersund.** Klubaften.
- Tirsdag 28. Egeskov.** Klubmøde flyttet til Starup Teglværk, Strøjers samling.
- Torsdag 30. Morris-møde.** Morrismøde kl. 19 hos Rimmy Tschernia, Krogagervej 39, 2405 Brøndby.

November

- Torsdag 13. Børkop.** Klubmøde kl. 19.30.
- Torsdag 13. Egersund.** Tilbageblik på årets arrangementer.
- Tirsdag 25. Egeskov.** Julefrokost kl. 19.00.
- Torsdag 27. Morris-møde.** Morrismøde kl. 19 hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, 4000 Roskilde.

December

- Torsdag 11. Egersund.** Julefrokost kl. 18.30. Pakkeleg, medbring en pakke af værdi ca. 20 kr.

2009

Januar

- Torsdag 29. Morris-møde.** Morrismøde kl. 19 hos Bent Riff, Elmevej 23, 4000 Roskilde.

Februar

- Torsdag 26. Morris-møde.** Morrismøde kl. 19.

Marts

- Torsdag 26. Morris-møde.** Morris-møde kl. 19.

April

- Torsdag 30. Morris-møde.** Morris-møde kl. 19.

Løb og arrangementer

- Lørdag 9. Ferritslev-Løbet.** Indbydelse i VT 381. Tilmelding fra 20/4. Tlf. 63907040.
- Lørdag 9. Munkebjergløbet 2008.** Indbydelse i VT 382. Hans Geschwendtner tlf. 35538470 hans@geschwendtner.dk
- Søndag 10. Munkebjerg Hillclimb 2008.** Indbydelse i VT 382. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 hans@geschwendtner.dk Info desuden www.hms.dk
- Tirsdag 12. Veteranaften i Egeris, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30.** Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.
- Onsdag 13. Lundebergtræf kl. 18.30.** Jan Klarskov. Tlf. 29876621.
- Tirsdag 19. Havnetræf i Haderslev kl. 18.30.** Indbydelse i VT 385.
- Onsdag 20. Aftentur i det fynske.** Lundeberg lystbådehavn, til Christiansminde Svendborg. Mette Svendsen, tlf. 62202758 - 21390685.
- Torsdag 21. Aftentur ved Storstrømmen.** Se indbydelse i VT 382.
- Lørdag 23. Fyens kardanløb.** Indbydelse i VT 385.
- Lørdag 23. Fyns Veteranbil Klubs stafetløb.** Indbydelse i VT 385.
- Søndag 24. Madpakketur fra Ristrup i det østjyske landskab.**
- Søndag 24. Sommerudflugt til Fussingø.** Fra Hinnerup. Indbydelse i VT 384.
- Tirsdag 26. Veteranaften i Egeris, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30.** Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810103.
- Torsdag 28. Harald Nyborg-løb.** Start Harald Nyborg i Tårnby kl. 18-19. Slut formentlig også på Amager.
- Fredag 29. -søndag 31. Automania - Silkeborg Automobilfestival.** Bilmarked på Søtorvet, Hillclimb i Gjern Bakker, 4x4 kørsel i Kalbygård Grusgrav mm. Blive løbende opdateret på www.automania.dk
- Lørdag 30. Silkeborg Hillclimb.** Info www.hms.dk
- Søndag 31. Classic Car Brunch, Havnegade, København.** Se Ny aktiviteter i VT.
- Søndag 31. Veterantræf ved Rindsholm Kro.** Kl. 11-16. Se Ny aktiviteter i VT 383.

September

- Mandag 1. Holte havnemik.** Kl. 19. Se Ny aktiviteter i VT 383.
- Tirsdag 2. Havnetræf i Åbenrå kl. 18.30.** Indbydelse i VT 385.
- Torsdag 4. Historiske Havnedage på Aså Havn.** Træskibs Sammenslutningens flerdages arrangement, hvor der er veteranbiltræf den første dag kl. 11 til 21.
- Lørdag 6. 6. Føtexløb Sønderjylland.** Erik From, tlf. 74625361 - erik.kef@webspeed.dk Indbydelse i VT 386. Tilmelding senest 1. sep.
- Lørdag 6. Bella Italia.** På Hollufgård, Hestehaven 201, Odense SØ, arrangeret af Alfa Romeo Klub Denmark, sektion Fyn. Se indbydelse i VT 384 og www.alfaklub.dk



Lørdag 6. Madpakketur fra Videbæk. Start hos Ketty og Anton Sørensen kl. 9. Tilmelding tlf. 97171902. Mere senere i VT.

Lørdag 6. Sommertur på Sydbyn for køretøjer før 1945. Indbydelse i VT maj. Men bemærk ændring: Vester Skerninge Kro lukker, derfor i stedet start og slut ved Hundstrup Kro. Mette og Alfred Svendsen, tlf. 62202758 - 21390685.

Lørdag 6. Sønderris-dagene. Se Ny aktiviteter i VT 383.

Lørdag 6. Veteranbiltræf og køretur i forbindelse med Lidenlunddagene i Lemvig. Indbydelse i VT 383.

Lørdag 6. Veteranlastbiltræf kl. 10-16 Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050 www.jyskautomobil-museum.dk

Søndag 7. Fjordløbet. Arrangør Ølstykke Veteranbil og Mc Klub. Tilmelding fra 1. maj på www.vbmc.dk

Søndag 7. Golden Days i Frederiksberg Alle. Se Ny aktiviteter i VT 386.

Søndag 7. Karolinetræf Middelfart. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Søndag den 7. Efterårsløb. Indbydelse i VT 385. Start og slut Horsens. Jens Høstrup, tlf. 75665898 - jens-nsu@c.dk

Tirsdag 9. Veteranaften i Egeris, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.

Onsdag 10. Lundeborgtræf kl. 18.30. Jan Klarskov. Tlf. 29876621.

Torsdag 11. Søbyhus. Se notits under Ny aktiviteter i VT 383.

Lørdag 13. -søndag 14. Fyn rundt med DVK. Indbydelse i VT 382.

Søndag 14. Passionistkøretur og Roskilde Ring in memoriam. OBS: Flyttet fra 21/9. Indbydelse i VT 384.

Tirsdag 16. Havnetræf i Åbenrå kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.

Onsdag 17. Aftentur i det fynske. Fjelstedskov rasteplads, hovedvejen Odense-Middelfart, til Nr. Åby. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Torsdag 18. Aftentur ved Storstrømmen. Se indbydelse i VT 382.

Søndag 21. Passionistkøretur. OBS: Flyttet til den 14. september. Roskilde Ring in memoriam. I 40-året for lukningen besøger vi byparken, hvor konturer af banen kan ses. Indbydelse i VT 384. Leif Fortmeier.

Tirsdag 23. Veteranaften i Egeris, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.

Lørdag 27. -søndag 28. Country Stars 2008. På Vilhelmsborg, Bedervej 101, 8320 Mårslet. Trucks, veteranbiler, amerikanerbiler. Sidste frist for tilmelding 12/9. www.rainbow-entertainment.dk/index2.asp?id=5 Tlf. 97339999 - 23443055.

Søndag 28. Classic Car Brunch, Havnegade, København Se Ny aktiviteter i VT.

Oktober

Torsdag 2. Besøg hos Vestjysk Motorveteran Klub. Kl. 19.30. Se Ny aktiviteter i VT 383.

Lørdag 4. Fåborg Hillclimb. Info. www.hms.dk

Søndag 5. Karolinetræf Middelfart. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Tirsdag 7. Havnetræf i Sønderborg kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.

Lørdag 11. Veteranaften i Egeris, sæsonafslutning, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.

Lørdag 18. -søndag 19. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - www.bilmesse-brugtmarked.dk

Tirsdag 21. Havnetræf i Sønderborg kl 18.30. Indbydelse i VT 385.

November

Lørdag 1. Herning stumpemarked. Kl. 8-16. Info. Svend Aage Mortensen, tlf. 97151603.

2009

April

Lørdag 4. -søndag 5. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - www.bilmesse-brugtmarked.dk

Oktober

Lørdag 17. -søndag 18. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - www.bilmesse-brugtmarked.dk

Udland

August

Torsdag 7. -søndag 10. Styrkeprøven 2008. I Stjärnhov, lige syd for Mälaren. Indbydelse senere. Indtil da kan arrangøren Per nås på psw@telia.com

September

Fredag 19. -søndag 21. Goodwood Revival Meeting, Chichester, England. Klassiske racerløb i historiske biler på original bane.



NY AKTIVITETER

Rubrikken med ny aktiviteter blev godt modtaget, og i sæsonen vil vi føre den videre med tilføjelser, ændringer og sletninger. Som sagt vrimler det ind med indbydelser til ny og gamle aktiviteter i hele landet – en del fremgår af indbydelser i Veteran Tidende, vi prøver desuden at få alle med i kalenderen.

Men ofte er det månedsvis tilbagevendende træf, og hvis ikke arrangørerne meddeler mig de konkrete datoer i hele forløbet kan jeg ikke sætte det i kalenderen mere end første gang – og det forsvinder jo af kalenderen på hjemmesiden når datoen er passeret. Men selvfølgelig ikke i de numre af VT, man forhåbentlig ikke smider væk.

Her er et forsøg på ajourføring:

GOLDEN DAYS

Det er formodentlig i håb om at lokke udenlandske turister til at arrangørerne benytter sig af et fremmed sprog – men det skal nu nok vise sig især at blive en Københavner-begivenhed. Eller rettelig, det foregår på Frederiksberg, idet udgangspunktet er Frederiksberg Runddel for den vestlige ende af Frederiksberg Alle, ved hovedindgangen til Frederiksberg Have, skrås for Frederiksberg Kirke og mellem Storm P Museet og lidt nærmere Lorry (nu TV2's storkøbenhavnske hovedsæde) Revymuseet. De museer kan ikke noksom anbefales, og de holder ekstraordinært åbent, med henholdsvis foredrag om humor og forevisning af stumfilm med stuntkvinden Emilie Sannum. Læs for resten i Veteran Tidende for nogle år siden om Storm P's kærlighedsforhold til biler.

Vej- og Bromuseets ny rullende udstilling, som er omtalt andetsteds i dette blad, vil være stillet op.

Minister Mikkelsen skyder arrangementet i gang søndag den 7. september kl. 13, og det består i at 50 biler, busser, lastbiler og motorcykler fra mellemkrigsårene adstadigt bevæger sig ind mod byen til Skt. Thomas Plads, omtrent i den modsatte ende af Frederiksberg Alle. Derfra kører de tilbage igen. Publikum får lejlighed til at bese køretøjerne og tale med ejerne.

Arrangørerne har sendt VT en deltagerliste, men i et program vi ikke formåede at åbne, og en henstilling om at tilstille os det i et mere gængs program gav ingen reaktion.

Imens kan det tilstrømmende publikum dels blive befordret mellem de to endestationer i en gammel bus, dels købe så formodet tidstypiske sager som Stjerne-pilsner (næppe den originale, al den stund bryggeriet ikke eksisterer mere), bagerkringler og fedtemadder!

En studievært fra Danmarks Radios P3, Henrik Milling, vil være speaker og forsøge sig i Gunnar Nu-stil.

FORD PÅ FORTET

Ligeledes søndag den 7. september inviteres til Ford V8-løb på Amager med start og slut i Dragør. Morgenkaffe, betalt af DVK, kl. 9 hos Birger Blakø, Peter Petersens Alle 41 i Dragør. Derfra køres Amager rundt efter turbeskrivelse. På turen vil man kunne opleve Morten Korch-idyl, nymodens

betonbyggeri på godt og ondt i Ørestad, strand, skov og lufthavn. Undervejs holdes en lille pause, hvor der bydes på en vand eller øl.

Ca. kl. 13.30 ankomst Dragør Fort, hvor vi i dagens anledning har fået lov at parkere på selve fortet. Der bliver serveret rødvinssmarineret svine- eller oksekød, kartofler og salatbar, alt sammen ad libitum. Pris 145 kr. per person, børn halv pris. Drikkevarer betales særskilt. Efter spising kan man gå rundt på fortet. Fra toppen er der en storslået udsigt over Dragør, Øresund og Øresundsbroen, hvis vejret tillader. Der er også mulighed for at købe eftermiddagskaffe.

Bindende tilmelding og betaling senest 25. august, gerne før af hensyn til planlægningen. Telefonisk til Jens Munk, 20702605, eller Birger Blakø, 42501340.

FYNESKE AFTENTURE

Onsdag den 20. august: Fra Lundeberg lystbådehavn til Christiansminde, Svendborg.

Onsdag den 17. september: Fjeldstedskov rasteplads, hovedvejen Odense-Middelfart, til Nr. Åby.

HAVNEGADE

i København. Custom House (!)i Havnegade 44, tæt ved den gamle toldbod, har allieret sig med Copenhagen Historic Grand Prix om at indbyde til Classic Car Brunch de sidste søndage i måneden til og med september. Motorkøretøjer, der er mindst 35 år, er sikret afspærret parkering med god plads, og er vejret godt kan brunchen spises på kajen med udsigt til både biler og livet på havnen. Se mere på hjemmesiderne www.customhouse.dk og www.chgp.dk

Da vi kikkede ind den 27. maj var der dog nogen uenighed hos chpg om hvorvidt første gang var den 14. (som ikke var en søndag) eller den 25. maj, og på customhouse fandt vi intet, og da slet ikke hvad brunchen koster.

ODENSE (OBS ændring)

Bemærk ændret mødetidspunkt for det månedlige træf på Flakhaven i Odense. Det er hver den første søndag i måneden, og nu rykket frem til kl. 11 til 16. Så medbring ikke kun kaffe, men også madpakke hvis du kommer allerede om formiddagen. Det er gratis for alle med et indregistreret veterankøretøj. Hvis nogen af de fremmødte ønsker at give en tur mod betaling, som vil gå til velgørenhed – i år kræftramte børn – er de velkomne. Man er ikke tvunget til at køre. Vil man bare vise vidunderet frem, er det ok. Jeg håber på at mange møder op og gør det til en årligt tilbagevendende begivenhed.

Tilmelding til Bent Normann Andersen på tlf. 23821443.

EN ÆNDRING MERE

på Fyn. Da Vester Skerninge Kro lukker er start og slut for sommerturen den 6. september (indbydelse i VT 383) flyttet til Hundstrup Kro.

RØRVIG HAVN

Vi er en lille flok veteranbilfolk, der har fundet sammen og er mødtes vinteren igennem sammen med vores ægtefæller.



Det begyndte grundlovsdag sidste år ved et havnetræf, arrangeret af Conny Larsen.

Der fandt vi ud af at det kunne være spændende at mødes jævnligt. Det blev aftalt at mødes hver tirsdag kl. 19 på Rørvig Havn. Nogle aftener var vi mange, andre gange færre.

Da det blev efterår trak vi inden døre hos Lissi og Hardy Petersen. De har et dejligt stort lokale med masser af plads. Der mødtes vi første tirsdag i hver måned.

Vi begyndte møderne på Rørvig Havn i maj.

Foreløbig er det aftalt at mødes hver tirsdag sommeren igennem. Alle er velkomne. Vi håber på godt vejr, så vi kan nyde vores medbragte kaffe og sparke nogle dæk.

Vi vil også prøve at arrangere nogle køreture på forskellige lørdage i sommer. John Randahl Larsen randahl@nyka.dk

SØBYHUS

Næste gang 11. september kl. 17 til 22 byder Søbyhus alle med ældre biler, motorcykler og knallerter velkommen til en snak om de gamle køretø-

jer. Søbyhus sælger øl, vand, pølser, dansk bød, kaffe og lagkage. Det ligger i Midtjylland mellem Hammerum og Arnborg.

SØNDERRIS-DAGENE

DVK-medlemmer er indbudt til at udstille ved Sønderris-dagene lørdag den 6. september klokken 9 til 16. Stedet er Multicentret i Sønderris, Krebsens Kvarter 70, 6710 Esbjerg. Der er lovet lettere forplejning for dem der udstiller, det er lig med kaffe, kage, pølser, vand og øl.

Hvis du vil have et skilt i din bil eller på din motorcykel om navn, årgang, teknik m.v. tilbyder Jørgen Jacobsen at laminere skiltet. Og man skal også henvende sig til ham på tlf. 20222729 eller yak@esenet.dk

Opgiv model og årgang og selvfølgelig navn og kontaktmulighed. Tilmelding senest 10. august.

BESØG HOS VESTJYSK MOTOR-VETERAN KLUB

I Gjesing Fritidscenter, Gjesingslund Alle 2, Esbjerg, torsdag den 2. oktober. Alle DVK-medlemmer på egnen er indbudt til klokken 19.30. Mødelokalet er i kælderetagen.

HOLTE HAVN

Det lyder lidt som Vorbasse krigshavn – Holte ligger jo ikke ved noget hav. Og nogen havn i gængs forstand er det heller ikke, men et hyggeligt sted i Holteenden af Vejlesø tæt ved Holte station, med en kiosk-café, også med udendørs borde og stole, og hyggelig stemning. Der er en stump græs, hvor man kan holde med klassikeren og veteranen. Det har fristet Arendse og Leif Fortmeier, som foreslår at man mødes ved Holte Havn kl. 19 og et par timer hver den første mandag til og med september. Ingen anden dagsorden end hygge og bilsnak.

RINDSHOLM KRO

Flere af de nævnte arrangementer har tydeligt nok præg af at nogen gerne vil nyde godt af vores tilstedeværelse med gamle køretøjer. Det gælder også Rindsholm Kro, hvor der igen i år foregår noget sidste søndag i august, nemlig den 31. kl. 11 til 16. Det er en lejlighed, blandt andre Peugeot-folket benytter til at mødes med deres biler.

Info www.rindsholm-kro.dk

HUSK OGSÅ RIBE CLASSIC

Hver tirsdag kl. 18 til 22, sidste gang 26. august. www.ribe-classic.dk

AUSTIN SEVEN X 2

En af Veteran Tidendes meddelere i Jylland observerede midt i juli hele 14 stk. Austin Seven fra en klub i Essex på Vikingtur i Danmark. Kortegen vakte selvsagt opsigt, men fik også næsten trafikken til at gå i stå, fordi de færreste nænnede at overhale.

DATABASE

Den frivillige stab på DVK's bibliotek arbejder støt på at registrere, og nu er man nået dertil at man kan lade medlemmer og andre få indsig i bibliotekets database.

Men finder den på www.dvk-database.dk

Blandt andet vil man opdage at de fleste af de gamle numre af Bilhistorisk Tidsskrift, som man ellers må bestille på kommunebibliotekernes læsesale, nu er skannet og lagt i databasen. Arbejdet fortsætter og efterhånden vil det samme ske med Veteran Tidende.

Der er også lister over brochurer, værkstedsbøger, instruktionsbøger og for eksempel videoer til brug på mødestederne. Endnu er listerne ikke komplette, men det kommer efterhånden.



AMAGER

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

Augustmødet flyttes fra onsdag til torsdag den 28. og bliver til månedens Harald Nyborg-løb. Vi mødes ved Harald Nyborg, Kirstinehøj, Kastrup, mellem kl. 18 og 19 og kører en tur til et sted hvor der kan købes kaffe og brød. Der er konkurrence med præmier fra Harald Nyborg.

7. september Forder på Fortet – se under Ny aktiviteter.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405, bemærk ny e-mailadresse kajc@c.dk

BØRKOP VANDMØLLE

14. august kl. 19: Klubmøde – i form af garage- og havebesøg hos Åge Jørgensen og frue, Plantagevej 5, Jelling. Vi ankommer mellem kl. 18 og 19, hvor der er tændt op i den store grill. Medbring det du skal grille, spise og drikke. Husk hustru, kæreste, din gode ven. Vi ser på biler, kuriositeter og have, måske fortæller Åge Jørgensen hvorfor der er brug for fire plæneklippere på matriklen. Åge og frue sørger for kaffe. Svigter vejret, sidder vi i garagen.

31. august. Madpakketur til Martin Andersen, Ådun pr. Tarm. Vi tager en tur ud i sensommerlandskabet og ender omkring frokost hos Martin Andersen, som har en betydelig samling af Buick. Fælles afgang fra Vejle Havn kl. 9.30 og saml op i Sønder Omme (!) ved DK-tanken først i byen. Vi kører derfra kl. 11. Vi spiser frokost, når vi kommer til Ådum. Tilmeld gerne så jeg ved lidt om antal.

11. september kl. 19: Klubmøde – vi tager på besøg hos Jelling Veteran Hotel, Nordkrogen 5 i Jelling. Benni Falk

har arrangeret. Kør med fra Vejle Havn kl. 19 eller kørselv til Nordkrogen til kl. 19.30. Medbring kaffe og brød til eget forbrug.

9. oktober kl. 19.30: Klubmøde.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen, tlf. 75890487 - 27231433 jakobsen@skjerna.dk

SØNDERJYLLAND - EGERNSUND

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Torsdag den 14. august samles vi i klubhuset kl. 18.30 til grillaften. Du medbringer kød, pølser og drikkevarer, vi sørger for brød, kartoffelsalat mm. Tilmelding nødvendig.

Torsdag den 11. september kl. 19 er klubmødet henlagt til Mekanisk Museum, Lundtoftvej 6A, Hokkerup, 6340 Kruså (tidl. Hebru Møbler). Der udstilles oldtimer traktorer, biler, knallerter, hestevogne, maskiner, "oldemorsstue" m.v. Vi skal betale entre kr. 50 per person (inkl. kaffe ved mere end 20 personer). Der kan købes kage til kaffen når vi har set Sønderjyllands nyeste og største museum af sin art. Tilmelding senest 6. september til en af nedenstående.

Se evt. www.mekanisk-museum.dk

Torsdag den 9. oktober klubaften.

Torsdag den 13. november klubaften med tilbageblik på årets arrangementer.

Torsdag den 11. december julefrokost kl. 18.30. Pakkeleg, medbring en pakke til værdi ca. 20 kroner. Kuvertpris kr. 125, hvoraf forventet egenbetaling kr. ca. 75.

Lørdag den 6. september Føtexløb Sønderjylland – se nærmere om det hele i Aktivitetskalenderen, og der kommer flere oplysninger i dette og de næste numre af Veteran Tidende.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kørselv bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler. Husk det er altid sidste tirsdag i måneden.

Når man ankommer til klubmøde vil kaffen stå klar. Brød afhentes i køkkenet, hvor der samtidig afregnes for kaffe, brød og eventuelt vand.

Tirsdag den 26. august kl. 19.30. Aftentur, kom i veteranen og madpakke og aftenkaffe med.

Tirsdag den 30. september kl. 19.30. Møde med bagagerums stumpemarked og grill.

Tirsdag den 28. oktober: Mødet er flyttet til Vedstårup Teglværk, Strøjers samling. Tilmelding på 66174249.

Tirsdag den 14. november er sidste frist for tilmelding til julefrokost.

Tirsdag den 25. november kl. 19 julefrokost. Tilmelding og betaling på møder i september og oktober eller senest 14. nov.

December juleferie – intet møde.

NYT: Der oprettet egen hjemmeside for mødested Egeskov Fyn med adressen www.dvk-egeskov.klubsider.dk

Se i Aktivitetskalenderen og Ny aktiviteter datoer for Lundebergtræf og Karolinetræf.

Venlig hilsen

Poul Henning Lauridsen, tlf. 65962428 og Arne Olesen, tlf. 60840537.

ESBJERG

Klubmøde tredje torsdag hver måned.

Juli sommerlukket.

Se i rubrikken Ny aktiviteter om Sønderis-dagene og om besøg hos Vestjysk Motorveteran Klub.

Classic Træf i Ribe. Hver tirsdag i den lyse tid mødes klassiske biler på Engen



i Ribes nordlige del. Der er åbent kl. 18 til 22.

Se mere på www.ribe-classic.dk
Skal vi samle en flok DVK-medlemmer og biler i Esbjerg-området og køre derned sammen? Så kontakt mig.

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

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.

Vores junimøde den 24. blev en rundtur til Vallø Slots park og Solgårdsparken. Der mødte 11 veteranbiler i højt solskin. Både Vallø Slots park og Solgårdsparken kører de fleste bare forbi, så det måtte vi ændre på, da begge parker absolut er et besøg værd. Selv om vi fik en kraftig byge.

Til vores møde tirsdag den 26. august kl. 19 vil en af Dronningens chauffører, Søren Sørensen, fortælle om kongehusets store bilpark, hvor flere jo også er "veteranbiler".

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.

Tirsdag den 19. august besøg hos DVK-medlem Helmer Christensen og frue i Dalby. Vi er inviteret til at se hans veteranmotorcykler og museumssamling. Adressen er Karisevej 44, Dalby ved Haslev, og vi kører direkte til adressen og altså ikke først til Kværkeby.

Tirsdag den 16. september besøg af en mærkeklub, nærmere oplysning i næste nummer.

Endnu ingen programmer for møderne 21. oktober og 18. november.
Erik Madsen, Roskilde, tlf. 46323825
Preben Boisen tlf. 40351585

KØBENHAVN-NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møde den første torsdag i hver måned. Vanen tro vil der ikke være noget på programmet i juni, juli, august og september. Men herfra vil vi prøve om det vil være muligt at få vores pølsemand Micael Schullstad til at stå på parkeringspladsen ligesom sidste år. Derfor vil opfordringen være: Kom i gammel bil.

Der bliver igen i år Harald Nyborg-løb, dog kun fire. Der resterer ét:

Torsdag den 28. august kl. 18-19 mødes vi hos Harald Nyborg i Tårnby, slutstedet bliver formentlig et andet sted på Amager. Denne aften vil det være planlagt af mødestedslederen på Amager, som også er en erfaren tur-lægger.

Venlig hilsen Claus Neble

ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Årets grillaften 1. juli var velsignet med godt vejr, så vi denne gang kunne dække op på plænen. Ca. 55 deltagere kunne nyde den gode mad, som blev tilberedt af den veloplagte slagter.

Søndag den 24. august kl. 9: Heldags-tur med besøg på Fussingø, mødested torvet i Hinnerup. Husk madpakke.

Tirsdag den 2. september kl. 19.30: Almindeligt klubmøde.

Tirsdag den 7. oktober kl. 19.30: Per Nielsen fra Lyngby kommer og fortæller om dampbiler, blandt andet om sin egen Stanley. Foredraget begynder kl. 19.30 præcis, så mød venligst til tiden.

Med venlig hilsen
Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883
Robert Vestergård, tlf. 86224003
Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Om tur med Nordvestjyske Veterankørere se under Ny aktiviteter.

Henning Knudsen, tlf. 97381264
Kristian Nørgård, tlf. 97166252

VESTSJÆLLAND - SÆBY

Der er åbent fra kl. 19 i mødestedet hver den 1. onsdag i måneden. I sommersæsonen i Vestsjællands Bilmuseum, i vinterhalvåret i forsamlingshuset.

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

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

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

M. v. h.
Ove H. Iversen



AMERICAN AUSTIN 1930 COUPE

Af Johannes Anker

Historie

The American Austin Car Company var indregistreret i staten Delaware, USA, med fabrikation i Butler, Pennsylvania.

American Austin var en følge af den økonomiske depression i USA. Behovet for en mindre, billig vogn nummer to syntes indlysende, og valget faldt på den engelskproducerede Austin Seven. Men i den 10-års periode der fulgte fra begyndelsen den 21. maj 1930 skulle det vise sig, at det amerikanske marked ikke var parat til denne lille nyskabelse. Austin Seven blev på det tidspunkt udover i England licensfremstillet i Frankrig (som Rosengart), Tyskland (Dixi – senere BMW), Australien (Loncar), og i Japan som Dat (senere Datsun/Nissan).

Den første American Austin, model 1930, var bygget over det engelske Austin Seven chassis, men med sit egen specielle amerikanskbyggede karrosseri, der af samtiden blev omtalt som lille, henrivende og yndigt. Dette antagelig af høflighed over for konstruktøren og karrosserifabrikken Hayes i Detroit. Vognens ydermål var 16" smallere og 28" kortere end nogen anden vogn i Amerika. Ligeså var American Austin den første amerikansk-producerede vogn, hvor batteriet var anbragt under motorhjelm.



Den vandkølede 4-cylindrede motor på 747 cc udviklede 15 hk ved 3.300 omdrejninger. Bilen kostede 445 dollars, svarende til 1.500 kroner, hvilket var 5 dollars mere end en Ford A, og det var uden tvivl et af dens problemer. Det blev garanteret at benzinforsbruget var 40 miles per gallon, svarende til ca. 17 kilometer per liter, men det har formentlig ikke været tilstrækkeligt afgørende for salget.

Ved annonceringen af denne nyskabelse skortede det ikke på offentlighedens

opmærksomhed, og berømteder som Al Jolson, Buster Keaton og Ernest Hemingway blandt mange andre kendte kørte American Austin, som i øvrigt var et yndet motiv for tegneserier og forskellige former for humoristiske indslag i radioen.

I stedet for at blive betragtet som et anvendeligt transportmiddel blev American Austin nærmest opfattet som en joke, og i stedet for årlige produktionstal på 100.000 blev der produceret mindre end 10.000 biler de første to år.

Efter at selskabet havde fået en kraftig økonomisk indsprøjtning i 1932 holdt det dog kun i to år, hvorefter produktionen af American Austin blev indstillet i 1934.

I 1937 var produktionen i gang igen under et andet kompagni ved navn American Bantam, og med en ny model, der var så meget ændret i forhold til den oprindelige American Austin, at den var fritaget for licensafgiften til England.

Da store dele af den amerikanske bilindustri i årene 1941-42 overgik til krigsproduktion blev fremstillingen af American Bantam indstillet, og fabrikken forsøgte sig med leverancer til US Army og var først til at fremstille de senere så kendte Jeeps.





Hjemtransport og klargøring

Bilen fandt jeg på internettet og har, takket være værdifuld hjælp fra en af mine nære venner, hjemført fra New Jersey, USA, i sommeren 2007.

Den havde efter total reovering hængstæet i en udstilling i en ukendt årrække uden at have været ude at køre. Det betød naturligvis at jeg måtte gennemgå bilen fra A til Z for at foretage diverse efterspændinger og justeringer, men da det var overstået kørte den også som den skulle.

Jeg vil dog nævne at jeg havde problemer med at få et "tilfredsstillende" olietryk på motoren, selv om olie-pumpen og lejerne efter nærmere eftersyn var i orden. Først da jeg fandt frem til en tidlig instruktionsbog for Austin Seven, og takket være gode råd og vejledning fra en Austin Seven-ejer i Kastrup, fik jeg tilsyneladende styr på olietrykket. Det viste sig nemlig, at instruktionsbogen for de tidlige modeller omtaler et normalt olietryk på 5-7 lbs/sq.in., hvorimod f. eks. 1937-årgangen har foreskrevet et olietryk på 20-30 lbs./sq.in. Stor var min lettelse, da jeg fandt ud af at bilens olietryk var fint placeret noget over det foreskrevne.



Et andet problem der voldtde vanskeligheder, var at skaffe 10 ml af den røde væske, der bruges til den særlige benzinnmåler der er i bilen. Efter sigende samme målerprincip som sidder i Ford V8. Aage Louring, Gjern, hjalp mig med en adresse i USA, og forsynet med katalognummer og varebenævnelse var det ikke noget problem at rekvirere væsken via internettet. Allerede dagen derpå modtog jeg leverandørens ordrebekræftelse med oplysning om pris og forsendelse. Pengene blev afsendt, 30 USD, og så var det bare at afvente pakkens ankomst. Men efter flere forgæves

henvendelser til firmaet fik jeg så pludselig den besked at de godt nok havde denne væske til benzinnålere, men at de ikke turde sende den til mig, da det formentlig var at betragte som farligt gods. Jeg fandt dog en løsning på dette problem takket være Poul Hedegaard, Sunds.

Afsluttende bemærkninger

Da jeg stillede til syn med bilen vakte den nogen opsigt, og den blev da også besigtiget på alle tænkelige leder og kanter, og gav da heller ikke anledning til bemærkninger. Der var dog et lille





praktisk problem. Synshallens udstyr var bestemt ikke dimensioneret og udstyret til at håndtere en bil med denne meget begrænsede sporvidde. Hverken rampen eller graven tillod besigtigelse af undervognen. Da frihøjden er begrænset til 22 cm, blev denne del af synet efter nogen tids grublen forbigået i stilhed.

Forsynet med historisk korrekte nummerplader kunne jeg så køre ud i den smukke bornholmske natur for at vise vidunderet frem.

Specifikationer

Akselafstand 192 cm, vognens egenvægt 513 kg, totallængde 320 cm, største bredde 136 cm, største højde 156 cm, frihøjden 22 cm.

Hjul og dæk 3.75" x 18" monteret på pladehjul med løse fælge.

Instrumenter: Målere for olietryk, amperemeter, benzinmåler og kombineret speedometer og tæller for kørte miles. 6 volt elanlæg af typen Autolite. 2 hovedlygter og 1 centralt placeret baglygte, der tillige fungerer som stoplygte og nummerpladebelysning.

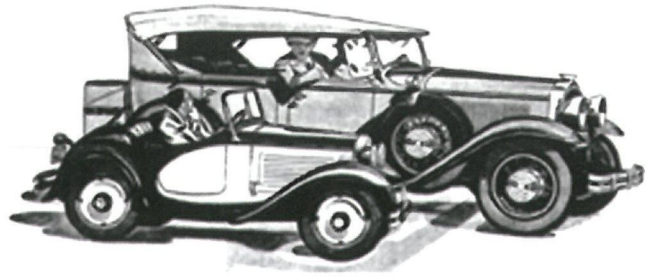
Forkromede kofangere, lygtekranse, dørbeslag og kølerkappe.

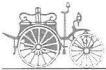
Indtræk af jernbanefløj.

Bilen er fremstillet i første halvdel af 1930 og forsynet med chassisnummer 1368, motornummer L 1330 og karrosserinummer 1418.

Til højre:

(Red.: Både American Austin og American Bantam blev fremstillet i adskillige karrosseriformer, lukkede og åbne, til sidst også en station wagon. I hvert fald American Bantam synes at have været solgt i enkelte eksemplarer herhjemme. Og den første Jeep var altså ikke alene fremstillet hos, men var også konstrueret af American Bantam, om end det store antal som bekendt løb af samlebåndene hos Willys og Ford. På næste side er de tre nederste Bantam).





På opdagelse i ”Det Rullende Museum”



Lørdag d. 14. juni klippede museumschef Helle Schummel den røde silkesnor over og åbnede Danmarks første ”Rullende Museum”.

Publikum besøgte både lørdag og søndag de flotte udstillingspavilloner med den spændende fotoudstilling og den 10 meter lange legevej med fire forskellige broer. Børnene var begejstret for legevejen. De gik og løb på den og brugte den til at gå catwalk på. De kravlede hen over buebroen og fik en lille rutsjetur på den. Sammen fik børn og voksne en aha-oplevelse, når de udforskede legevejens mange skuffer. Der kunne de gætte, hvad gravemaskinen støder på når den arbejder, og hvordan en rigtig skurvogn er indrettet. De kunne også se hvilke dyr der kribler og krabler i grøftekanten, og hvad asfalt er lavet af. Indimellem kunne man høre hvin og grin, når skufferne med føleling blev afprøvet. Det voksne publikum kiggede med stor interesse på den flotte fotoudstilling, der med store billeder og få ord blandt andet fortæller om behovet for en ny færdselskultur i 1920'erne og den store brobygningstid i 1930'erne. Især billederne fra de bilfrie søndage i vinteren 1973/74 fremkaldte mange minder hos dem, der har oplevet oliekrisen.



NATLØB

Løbet 21.-22. juni var lagt på det helt rigtige tidspunkt. Det var årets korteste nat og næsten fuldmåne.

Der var tilmeldt 25 biler og 45 personer, som mødte op på Havnsø Hotel til middag og for at se solen gå ned over Sejrøbugten kl. 21.55 præcis.

Det lykkedes, ledsaget af støj og musik fra havnefesten, som var i gang lige ved hotellet. Så gik turen mod Holbæk, hvor der skulle bowles fra kl. 23 til 24. Forinden var vi blevet fordelt på 5 hold ved lodtrækning. Efter bowling gik turen videre til Brorfelde observatorium, som ligger på det tredjehøjeste punkt på Sjælland, og samtidig det mørkeste sted, i et skovområde.

Det er delvist nedlagt og bliver nu fortsat på frivillig basis – nogle havde været der i 40 år.

Vi fik alle lejlighed til at se i en stor teleskopkikkert, men desværre var det overskyet, så der var ikke meget at se, øv. Men så fik vi natmad - selvfølgelig "stjernesud", som Dorte Stadil og Bent Friis havde medbragt i Samba-bussen.

Efter observatoriet gik turen ned over Midtsjælland. Det var ikke så mørkt, stadig de lyse nætter; vi skulle være fremme ved Mandehoved på Stevns kl. 4. Mandehoved er tidligere militært område, nu omdannet til naturcenter. Det ligger kønt, lige ud til Klinten og Østersøen, så det var særdeles velegnet til vores formål – at se solen stå op præcis kl. 4.28. Og det blev en oplevelse, sådan en meget tidlig søndag morgen. Helt stille, kun fuglesang, da solen stod op som en kæmpe rød ildkugle bag Øresundsbroen (som ligger 20 km væk).

Så var det godt med morgenkaffe. Selv om det foregik under lidt primitive forhold i naturparken og vi var trætte efter turen, som var på 146 km, varede det noget inden vi skiltes. Nogle skulle helt til Fyn eller Lolland.

Tekst Kai Wredstrøm og foto Dorte Stadil, Anne Lise Gustafsson, Kai Wredstrøm.

Afgang fra Havnsø.



Transport af racerbiler i udlandet

Et af Veteran Tidendes redaktionsmedlemmer er dybt fascineret af de specielle køretøjer, som ikke bare gennem historien, men også i dag anvendes til at transportere racerbiler til og fra banerne. I den første af to artikler om emnet fortæller han om denne fascination og beskriver køretøjernes historie i udlandet. Den anden artikel bliver om racertransportere i Danmark.

Tekst: Morten Alstrup.

Foto: Daimler, Audi AG's virksomhedsarkiv, BMW, Allan B. Sørensen, Morten Alstrup, Birgit Holm-Madsen, David Lawson, Jørgen Bøgeholdt Jensens arkiver.

Den vel nok mest kendte racertransporter af dem alle var den hurtigtransporter, som Mercedes-Benz i midten af halvtredserne byggede med det officielle formål hurtigt og effektivt at kunne transportere en defekt racerbil fra racerbanerne til værkstedet i Syd-tyskland. Men reelt var der også tale om et PR-stunt af de helt store, da køretøjet vakte opsigt, samtidig med, at der var anvendt standardkomponenter fra en lang række af mærkets gadebiler (foto: Daimler).

Indrømmet. Jeg har en fetich. Ikke sådan en med lak eller læder. Ej heller en, jeg bliver flov over eller beklemt ved at tale om. Den er bare lidt ulogisk. Min fetich er nemlig racertransportere. Disse køretøjer, som transporterer min væsentligste motoriserede hovedinteresse frem og tilbage mellem værkstederne og racerbanerne.

Det er en fetich, jeg har haft længe. Første gang jeg blev eksponeret for den, var som tiårig en junieftermiddag i 1977. Jeg stod sammen med en lege-kammerat ved den daværende hovedvej

E45, som dengang gik igennem min fødeby Horsens. Pludselig dukkede der et stort køretøj op, der lignede en krydsning mellem en bus og en møbellastbil. Jeg mindes, at førerhuset var integreret i den høje, mørkeblå kasse, der bar teksten Team Tyrrell og var dekoreret med logoet for den amerikanske bank First National City. Havde jeg været bare det mindste i tvivl, blev tvivlen øjeblikkeligt fejlet bort ved synet af den meget mindre Mercedes 608D, som fulgte lige i kølvandet. Den var dekoreret med sort og guld, og den bar blot teksten Walter Wolf Racing.

Det var racertransportere, og jeg var ikke et sekund i tvivl om, at den første bil rummede mindst to af de højst specielle Tyrrell P34-racere med de dobbelte forhjul. Derimod undrede jeg mig lidt over, om den anden lastbil overhovedet kunne indeholde den elegante Wolf WR1-racer, som Jody Scheckter netop havde vundet Monacos Grand Prix med. Men dengang vidste jeg heller ikke, at man ofte erstatte de gigantiske ballonbagdæk med noget, der nærmest ligner knallertdæk, når Formel 1-racere skulle ruller ind i transporteren.

Men hvad er det så egentlig, der har givet mig denne uforklarlige fascination over racertransportere? Ja, for jeg har ikke nogen speciel fascination af lastbiler, hverken i almindelighed eller når der er tale om de mere specielle stilarter som de amerikanske Mack og Kenworth.

Den væsentligste årsag er nok indholdet. De lynhurtige racerbiler. Men også den specielle og meget individuelle udformning, som en racertransporter er underkastet. Og så den store kontrast mellem de to ting. Mellem den tunge, klodsede og langsomme lastbil, der må kante sig gennem depotet, og de lynhurtige biler, som den efter sin ankomst spyr ud af sit lastrum.

Men ligesom biler og racerbiler har racertransportere gennemgået en stor udvikling gennem årene. De Formel 1-transportere, jeg så for tredive år siden, var markant forskellige fra dem, man oplever i dag – selv i et dansk DTC-depot – og dengang var de også markant forskellige fra deres forgængere.

Til at begynde med var der slet ikke behov for racertransportere. Løbene foregik jo på offentlige veje (Red.: og strande), der blev spærret af, og selv om der efter datidens forhold var tale om nogle hidsige biler, var racerbilerne i de første årtier af det 20. århundrede ikke mere specielle, end at de kunne transporteres til og fra løbene ved egen kraft. Men med tiden var det ikke hensigtsmæssigt - hverken fra teamenes eller myndighedernes side - at de blev transporteret på de offentlige veje. Tog blev anvendt, og i hver ende af togforbindelsen hyrede man lokale lastbiler til at foretage den sidste del af transporten. Men der blev også flere og flere tilfælde, hvor hele transporten fra racerværkstedet til racerbanen blev tilbagelagt på ladet af en lastbil og i nogle tilfælde endda også på en påhængsvogn efterspændt en trækstærk person- eller varevogn.

En anden ting, der er fascinerende ved racertransportere, er at finde frem til dem. Ligesom de mekanikere, som står for opbygningen og vedligeholdelsen af en racerbil, altid står i skyggen af den kører, som styrer bilen til sejr, står



Da Auto Union i 1934 gik ind i Grand Prix-sporten og samtidig i direkte dyst med rivalen Mercedes-Benz om rekordkørsler på afspærrede dele af det nye tyske Autobahn-net, ankom teamets racerbiler standsmæssigt til banerne. Det skete inden i disse tre specialbyggede Büssing NAG Type 300-lastbiler, der ved flere lejligheder var forsynet med hængere eller suppleret med normale Opel Blitz 3 tons-presseningvogne. En enkelt af Auto Unions racertransportere har overlevet, og efter endt restaurering har man kunnet opleve den ved en række af de store historiske motorløb, ligesom den mellem løbene kan ses på Auto Technik Museet i Sinsheim i Tyskland. (Foto: Audi AG's virksomhedsarkiv).



Når man ikke anvendte tog, var almindelige presenningslastbiler den mest almindelige form for transportmiddel til racerbiler i mellemkrigsårene. Her ses to af BMW's sportsvogne i Brescia sammen med den ene lastbil, som transporterede dem til løbet i Italien i foråret 1940 (foto: BMW).

Med 1600 km fra den nordlige til den sydlige del af landet var svenskerne vant til at skulle tilbagelægge store distancer; og de var derfor blandt de første, som fik opbygget specielle racertransportere. Her ses det eksemplar, som duoen Brune Tavell og Oscar Swahn anvendte til at transportere deres to Cooper-JAP-racere i 1949 (foto: Jørgen Bøgeholdt Jensens arkiver).

racertransportere også altid skyggen af racerbilerne. Hvis de i det hele taget er så tæt på, når billedet skal tages, at de bliver ramt af racerbilernes skygge! Faktisk er det svært at finde gamle fotos af racertransportere, hvor disse udgør hovedmotivet. Ofte befinder de sig i baggrunden eller yderkanten af fotoet. Hvis man i det hele taget kan ane andet end en forskærm eller en bagdør til lastrummet.

Det gør det naturligvis også svært at datere verdens første racertransporter, men blandt dem, der har arbejdet mest med emnet, er der enighed om, at det drejer sig om en sportslig to-sædet Mercedes 15/70/100 PS, som Mercedes' legendariske motorsportschef Alfred Neubauer op til 1924-sæsonen tog initiativ til at få ombygget, så den kunne transportere en enkelt racerbil. Alt bag den forreste sæderække blev fjernet, og i hver side af bilen blev der anlagt en sliske, der gik op over baghjulet og efter 60 graders knæk ned igen. Der kunne man i det sydlige Tyskland så trille en Mercedes-racerbil op og en hel del dage senere læsse den af på Sicilien, hvor Christian Werner vandt Targa Florio.



Da Mercedes-Benz i 1954 gjorde comeback til Grand Prix-sporten, ankom bilerne til Reims-banen i Frankrigs champagnedistrikt inden i blå lastbiler som denne, hvor der var plads til to racerbiler i to etager (foto: Daimler).



I de første mange år var det stort set kun de store fabriksmandskaber, som anskaffede og indrettede deciderede racertransportere, og i mange tilfælde var der blot tale om traditionelle lastbiler med nedfældelige sider og en presenningsoverdel, hvorpå der var trykt navne og logoer. Scuderia Ferrari gik dog et skridt videre, da man var blandt de første mandskaber, som anvendte lukkede møbelkasser, hvori førerhuset tillige var integreret. Da de to tyske virksomheder Mercedes og Auto Union kastede sig ind i Grand Prix-sporten i 1934, gjorde specielt sidstnævnte også en stor indsats for, at deres racerbil ankom standsmæssigt til racerbanerne i Europa og Nordafrika. Hos den tyske karrosseribygger Schumann fik man

De fleste samtidige billeder af Mercedes-Benz' hurtigtransportere viser ikke køretøjet med en havareret Mercedes W196 eller 300 SLR-racer, der skulle hastes tilbage til værkstedet i Untertürkheim, sådan som det udtrykte formål med den specielle transporter ellers var. Mange gange blev den vindende bil – og den var i disse år mange gange en Mercedes – nemlig kørt tilbage til Sydtykland sammen med laurbærkransen på ladet af hurtigtransporteren. Her er man ved at gøre klar til hjemturen efter sejren i Sveriges Grand Prix i Kristiansstad i 1955 (foto: Daimler).





Fiat var det foretrukne lastbilschassis, når ikke bare de italienske racerbilsteam som Ferrari og Maserati, men også det dansk-amerikanske Scarab-team skulle have opbygget en racertransporter. I de fleste tilfælde var der tale om opbygninger, hvor racerbilerne stod mere eller mindre ubeskryttede på to åbne dæk, men der blev også bygget lukkede lastbiler som denne, der siden er blevet restaureret og ses i depotet på Nürburgring under Oldtimer Grand Prixet i 2003 (foto: Allan B. Sørensen).

bygget tre Büssing NAG racertransportere, der hver kunne indeholde en af Ferdinand Porsches hækmotoriserede racerbiler.

I trediverne begyndte flere af Europas bedste private racerførere, som Whitney Straight, Dick Seaman, Earl Howe og Prins Bira også at råde over deciderede racertransportere, men hvor de store fabrikker havde lastbiler, der fra start var bygget op til formålet, var der for de fleste privatkøreres vedkommende tale om brugte lastbiler, der havde haft anden anvendelse, inden de blev bygget om til det nye formål.

Anden verdenskrigs ophør efterlod en lang stribe busser og lastbiler, som nu var i overskud, men da økonomien samtidig var præget af smalkost, passede de to ting som fod i hose, specielt hos den samling af køre og team, der i sidste halvdel af fyrrerne genoptog sporten. Mens det var forholdsvis

enkelt at ombygge en lastbil med møbelkasse så den kunne anvendes til at transportere racervognen, reservedelene og alt værktøjet, forestod der ofte en større ombygning for at gøre en udrangeret bus eller rutebil klar. Men faktisk var den type af køretøjer grundet deres efterhånden stigende længde ganske velegnet. Typisk blev den bageste del af bussen ombygget til garage for racerbilen med en dobbeltfløjet dør i bag, mens den forreste del af bussen blev ombygget til kombineret opholds- og soverum med køjearrangementer.

I halvtredserne begyndte der atter at rulle nybyggede racertransportere ind i depotet på de europæiske racerbaner,

og da Mercedes i 1954 igen var at finde i Grand Prix-klassen, foregik transporten primært ved hjælp af store mørkeblå lastvogne af mærkets eget fabrikat. Men pludselig dukkede der en ny skabning op, der siden har opnået kultstatus som racertransporteren over alle racertransportere.

Parallelt med Daimler-Benz' racerafdeling i Untertürkheim havde man også en forsøgsafdeling, der byggede alskens forskellige prototyper og ofte havde store frihedsgrader. Her opstod et køretøj, der kunne transportere enten et eksemplar af Mercedes' W196-Formel 1-racer eller 300 SLR-sportsprototypen, men som fuldt lastet ikke var meget højere end en velvoksen mand. Og så kunne den tillige køre hurtigt.

En stor del af de komponenter, man anvendte til bygningen, var hentet fra fabrikkens øvrige modelprogram. Chassiset stammede fra en Mercedes

Det skotske team Ecurie Ecosse fik i slutningen af halvtredserne opbygget denne racertransporter på et Commer lastbilchassis, der var udstyret med en usædvanlig totakts dieselmotor med tre cylindre og seks stempler. Racertransporteren kunne transportere to biler i det fri øverst oppe, mens der var plads til endnu en bil i stueetagen bag den forlængede kabine og værkstedsrummet. Commeren blev i begyndelsen af halvfemserne gennemrestaureret, og den gæstede i 1996 København i forbindelse med Copenhagen Classic Car Cup. (foto: Morten Alstrup).





Et lille udpluk af forskellige lastbiler og varevogne, der er blevet anvendt til transport af racerbiler og udstyr i halvtredserne, tresserne og halvfjerdserne, her fanget ved den britiske Race Retro-udstilling i 2007. Fra venstre er det Tyrrells Formel 1-transporter, Ecurie Ecosse's sportsvognstransporter, to køretøjer fra British Motor Corporations motorsportsafdeling samt til sidst en varebil, som den britiske sportsvognsproducent Elva anvendte til at hente og bringe stumper (foto: Race Retro).

300S, men var dog blevet forlænget, så man foran forakslen kunne bygge en kabine til to personer. Til fremstillingen af denne kabine anvendte man bl.a. forruden og sidedørene fra en normal Mercedes 180, mens bagruden havde negativ hældning (à la Ford Anglia), så fronten på den transporterede racerbil næsten kunne stå i læ. Bagskærmene bar et umiskendeligt slægtskab med Mercedes' daværende SL-modeller, mens motoren stammede fra 300 SL-modellen, men dog var neddrolet fra 215 til 192 hestekræfter, så den kunne opnå et højere drejningsmoment. Alligevel var køretøjet god for en topfart mellem 160 og 170 km/t – selv med en totalvægt på tre tons, når der var en racerbil på ladet.

Officielt var baggrunden for konstruktionen et behov for hurtigt at kunne fragte en defekt racerbil tilbage til racerafdelingen, hvis der opstod et problem, som ikke kunne løses på selve racerbanen, men det er noget, flere historikere i dag betvivler, for placeringen af de baner, man kørte på i midten af halvtredserne, var faktisk ikke så fjernt fra racerafdelingens lokaler i det sydlige Tyskland. Man kommer nemlig heller ikke uden om den enorme PR- og reklameværdi, som Mercedes-Benz fik ud af brugen af bilen. Og så var det egentlig også sjældent, at de tyske sølvpile brød sammen...

Netop PR- og reklameværdi var en vigtig sidegevinst ved tidens racertrans-

portere. Dengang var mulighederne for at give kommercielle sponsorer reklame på racerbilerne strengt reguleret, men så kunne man til gengæld overklister transporteren med reklamer. Og det var ikke bare dæk-, benzin- og tændrørsleverandører, der her blev nævnt. Den ombyggede Bedford-rutebil, Mike Hawthorns familieteam anvendte i 1952, fik således påskriften *We use Colman's Mustard*, efter at teamet med succes havde kommet sennep i det utætte kølesystem på deres racerbil under Ulster Trophy-løbet i Dundrod! (Red.: Colman's sælges sædvanligvis som pulver, man selv rører op med eddike eller vand).



I tresserne anskaffede den britiske Lotus-fabrik denne transporter til sine nye Lotus 49-modeller. I begyndelsen var transporteren malet i den traditionelle British Racing Green med teksten Team Lotus i gul, men da der i 1968 blev åbnet for kommercielle sponsorreklamer på racerbilerne, og man skrev kontrakt med Gold Leaf, blev ikke bare racerbilerne, men også racertransporteren malet i de røde og hvide farver. Siden overgik bussen til Lotus' Formel 2-team og blev dekoreret med Texaco Star-logoer, inden den blev overtaget af den britiske Formel Ford-producent Alexis, som anvendte den i England. Seneste ejer er Johannes Willenpart, der alle dage har været Jochen Rindt-fan, og som også ejede den Lotus 49 med chassissnummer 6, som østrigeren i sin tid kørte. Da Johannes Willenpart fik mulighed for at købe racertransporteren, blev den bragt tilbage til den stand og den dekoration, som den turnerede rundt med i slutningen af tresserne (foto: Allan B. Sørensen).



Det er denne blå racertransporter opbygget på et Leyland Worldmaster-chassis, der en juniestermiddag i 1977 antændte fascinationen for racertransportere hos denne artikels forfatter. Racertransporteren var dengang på en af sine sidste ture for Tyrrells Formel 1-team, som den havde tjent trofast i mere end syv sæsoner. Siden har John Delane fået den bragt tilbage til sin oprindelige stand, og den fungerer i dag ikke bare som publikumsmagnet i depoterne som her ved Oldtimer Grand Prixet på Nürburgring i 2005, men anvendes også til at transportere hans egen Tyrrell 002 og John Dimmers Tyrrell 004 til løbene (fotos: Allan B. Sørensen, Birgit Holm-Madsen).



Netop de ombyggede rutebiler af mærker som Bedford, Bristol og AEC var kendetegnende for de britiske racertransportere i halvtredserne, hvor der også opstod det, der kan betegnes som halvændækkerbusser. Altså en traditionel bus, hvor bagenden er gjort til værksted, men hvor der ovenpå denne var påsvejet overdelen fra en dobbeltdækker, så man alligevel kunne udnytte køretøjet i sin fulde længde til beboelse og ophold. En anden interessant ombygning kom til nogle år senere, da Mike Anthony konstruerede en Standard Vanguard med lavt, fladt lad, så den kunne transportere hans Lotus Eleven på præcis samme måde, som Mercedes' hurtigtransporter havde gjort det (om end ikke nær så hurtigt).



Samtidig skete der i disse år et stilskifte i det, der i det første efterkrigsår havde været den førende motorsportsnation, da Ferrari og Maserati pludselig forlod de helt lukkede lastbiler til fordel for halvåbne konstruktioner. Grundlaget var typisk et Fiat 642 RN2-chassis, hvorpå Bartoletti opbyggede et dobbeltkabine med et efterfølgende værktøjsrum af samme størrelse. Men herudover var der så åbne dæk – et i halv længde bag karrosseriopbygningen og et i fuld længde ovenpå – hvor der kunne være tre racerbiler, som til gengæld var udsat for vejr og vind i almindelighed og støv og sol i særdeleshed under de sydlige himmelstrøg, hvor disse transportere oftest kørte.

Her ruller tre af Tyrrell-teamets mekanikere Jackie Stewarts racerbil ud af teamets Leyland Worldmaster-transporter, der ligesom de fleste racertransportere på det tidspunkt var udstyret med en bagklap, der blev til en skrå slikske. Senere har disse bagklapper udviklet sig til at være meget sofistikerede elevatorer, der er ideelle til de moderne racerbiler uden nogen særlig frihøjde. Ved siden af Tyrrells transportere kan man se McLarens Ford Dorset-chassis samt en hænger; man anvendte til at transportere en ekstra racerbil, mens den Bedford med en forholdsvis beskedne kasse, som Frank Williams i 1971 anvendte til sit dengang forholdsvis beskedne Formel 1-team kan ses lige ved siden af (foto: David Lawson).

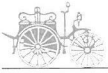


Det var kun de store fabrikker, som kunne tillade sig så ekstravagante køretøjer, hvor såvel den spanske Pegaso-fabrik som den amerikanske Fageol-fabrik i halvtredserne producerede nogle meget futuristisk udseende transportere, som det desværre ikke er lykkedes at finde originalt fotomateriale om. Efterhånden begyndte briterne også at komme efter specielt italienerne med skræddersyede løsninger. I 1960 præsenterede BRM således en helt ny transporter, der med et slag erstattede den Commer, der havde fungeret som værkstedsvogn, og de tre Austin Lodestars, der havde slæbt BRM-bilerne rundt i Europa. Den nye transporter var bygget op på et Leyland Royal Tiger-chassis, og den gjorde med et slag teamets transport langt mere effektiv. Hvor den gamle konvoj typisk måtte stoppe for hver 500 km for at tanke, var brændstofføkonomien i den nye transporter så god, at man kunne køre fra værkstedet i Midtengland til



I depotet på Anderstorp under Formel 1 Grand Prixet i 1977 kan man fornemme den forvandling, der skete i halvfjerdsenerne, hvor man gik fra de møbelbuslignende konstruktioner, som endnu blev anvendt af Lotus (hvis ejer Colin Chapman her ses blive interviewet), til de sættevognskonstruktioner som March anvendte til bl.a. at transportere Alex Ribeiros racerbil (foto: Allan B. Sørensen).





I halvtredserne og tresserne blev der ombygget mange busser og rutebiler til såkaldte halvændedækkere med forskudte plan. De fleste ombygninger blev foretaget i England, men racertransporterne levede videre i andre lande, som denne, der i 1976 har fået tysk ejer og ses på militærfløvepladsen Diepholz syd for Bremen, der i flere årtier blev anvendt til motorløb (foto: Allan B. Sørensen).

Monaco og tilbage igen uden at skulle tanke. Alt imens marchhastigheden var en halv gang højere.

Det private skotske Ecurie Ecosse havde året forinden fået Selby Howgate til at designe deres egen transporter, som blev specialbygget af den lokale karrosserimager Walter Alexander. Chassiset stammede fra en Commer, hvorpå der blev bygget det, jeg vil tillade mig at kalde et brandbilslignende karrosseri. Ligesom de italienske Fiat-Bartolettikonstruktioner var der plads til tre biler i to plan, men selv om bilen på det nederste plan var beskyttet med udvendige pladesider, var den mod himlen kun beskyttet af de to slisker, hvorpå den bageste af de to øverste vogne stod. Men Ecurie Ecosse-transporteren var – og er – bemærkelsesværdig, og da den var ny, producerede Corgi den som model, som man solgte 180.000 eksemplarer af, og nu om dage kan den også købes som 1/43-model i ægte samlerkvalitet fra Spark.

Ombygninger blev der færre og færre af i depoterne ved de store internationale

arrangementer i tresserne. Det var kun de mindre, private team, som anvendte dem i form af aflagt transportmateriel overtaget efter de store team, som fik bygget egne konstruktioner. Porsche-fabrikens udramatiske Opel Blitz med sideskydedøre fra 1958 blev et årti senere erstattet af to Mercedes-buschassis, hvorpå der med vanlig tysk effektivitet blev bygget to store kasser, som udnyttede den tilladte maksimumhøjde, og som endda gik hen over det integrerede førerhus. Brabham-teamet fik opbygget en transporter på et af tressernes Bedford-chassis, der havde to foraksler og kun en enkelt bagaksel, og i slutningen af årtiet opstod så endnu et par ikoner blandt racertransporterne i Storbritanien.

Den ene var en racerbus opbygget på et Reliance Swift-chassis, som Lotus anvendte, og hvor man kommercielt kløgtigt sørgede for at skifte bemalningen i takt med, at teamet gik fra British Racing Green over de røde og hvide Golden Leaf-farver til den sorte John Player Special-dekoration. Og da busen havde udtjent sin værnepligt og

var blevet afløst af de sættevogne, som begyndte at dukke op i halvfjerdserne, levede den videre som transporter på et andet niveau, nu hos Alexis' fabrikshold i Formel Ford.

Den anden klassiker opstod i 1969 på basis af et Leyland Worldmaster-chassis, der var i overskud efter en større ordre til Saudi Arabien. Tyrrell-teamet, der netop havde vundet køernes VM med Jackie Stewart bag rattet af en Matra, fik opbygget en stor kasse på chassiset, hvor der var plads til tre racerbiler. Metalslisen, hvorpå den forreste racerbil var placeret under transportereren, fungerede under løbene som filebænk, og under denne sliske var der indbygget en række tunge træskuffer, hvoraf en bar teksten Mrs. Tyrrell. Det var her Ken Tyrrells livsledsager og teamets trofaste tidtager, Norah Tyrrell, gemte det personlige udstyr, som hun brugte under løbsweekenderne.

Det var netop denne racertransporter, jeg hin sommerdag oplevede i en 10-12 sekunder lang forbigørsel på hovedvej E45, men selv om netop denne racer-



Racertransportere i det nye årtusinde består for det meste af store sættevogne, der udnytter lovgivningens regler maksimalt med hensyn til længde, bredde og højde. Her er det et eksemplar fra hvert af de tre DTM-team Abt/Audi, Mercedes og Opel fra 2001-sæsonen (foto: Daimler).

transporter for mig symboliserer en periode, der for længst er forsvundet, er der faktisk en hel del af dem, der har overlevet. Mange er blevet bevaret, fordi de har været så specielt egnede til deres oprindelige formål, at de har haft et langt og aktivt liv på racerbanerne. Flere er tillige blevet restaureret og ført tilbage til deres oprindelige udformning, og nu om dage skaber de mindst lige så stor opmærksomhed som racerbilerne i depoterne ved de historiske løb, hvor man kan opleve dem.

Medvirkende til denne opmærksomhed er det faktum, at der her virkelig er tale om unika, som rummer et længere og mere præcist stykke historie end en racerbil. Selv en klassiker som Maseratis legendariske 250F-model blev bygget i intet mindre end 26 eksemplarer, så når man betragter et chassis nu om dage, kan man ofte sætte spørgsmålstegn ved, om bilen er malet i de farver, den oprindeligt var født med, eller om den har fået dem, fordi den skal ligne Juan

Manuel Fangios vindervogn fra Nürburgring i 1957.

Sådan er det ikke med racertransportere – eller for den sags skyld de andre hjælpekedetøjer, der har tilbagelagt tusinder af kilometer i motorsportens tjeneste. De var stort set alle individuelle modeller, der kun blev produceret i ét eksemplar, så hvis nogle skulle forsøge sig med kopier eller replikaer, ville man ikke komme langt. I de sidste mange år har jeg selv tilbragt mange timer i sommerhalvåret inden i en Mercedes 0303-bus, som anvendes i forbindelse med DTC-løbene. I de seneste år har den fremstået i sort dekoration, men i slutningen af firserne blev den anvendt af McLaren som hospitality-bus, og den dag i dag kan man få det til at løbe koldt ned ad ryggen, når man giver folk en kort rundvisning i bussen og fortæller, at i *den og den lædersofa har personligheder som Alain Prost, Ayrton Senna og Ron Dennis i sin tid til sidst og lagt strategien før et Grand Prix.*

Der er dog en undtagelse indenfor det kontroversielle emne omkring originaler og replikaer. Den stod Mercedes-Benz bag, da de i halvfemserne gav et eksternt firma opgaven at skabe en kopi af deres legendariske hurtigtransporter fra halvtredserne. Og selv om der normalt med god grund skal peges fingre ad replikaer som historieforvanskninger, må man her sige, at den tyske bilproducent gjorde det med ædle hensigter. Man begik nemlig i 1967 den helligbrøde at skrotte den originale transporter, da den var kommet i så dårlig forfatning, at man ikke ville restaurere den – en beslutning, man siden har fortrudt mange gange.

I næste artikel fortsættes med danske racertransportere.

Skandinavisk Ford V8 Træf 2008



52

Ford Crestline 1951.



Ford V8'er fra 1937.

Tekst og foto: Hans Pedersen

Skandinavisk Ford V8 Træf går på tur mellem de skandinaviske lande Sverige, Norge og Danmark.

I år var det så Sveriges tur til at afholde træffet.

Det foregik i dagene 27. - 29. juni ved Solbacka Sport & Konferens i Stjärnhov, ca. 40 kilometer vest for Stockholm. Et meget flot sted, som kan anbefales til en forlænget weekend i det svenske.

Vi var tre der kørte derop i en dejlig Lincoln Capri Coupe årgang 1954. Bilen kørte de 1400 kilometer frem og tilbage helt uden problemer. Motoren snurrede lystigt, den automatiske gearkasse skiftede lystigt – ja, alt fungerede 100 %.

Solbacka ligger meget, meget skønt – og bygninger og park er bare helt i orden.

Vi ankom til Solbacka fredag aften kl. 18.30 og kl. 19.30 var der grill-aften –

og alle hyggede sig gevaldigt. Fra Danmark var der 6 biler og 15 personer.

Lørdag morgen var der selvfølgelig morgenmad, og kl. 10.00 kørte vi til Sparreholm Slott, hvor et af Sveriges fineste bilmuseer er indrettet i en separat bygning. En flot, flot samling af biler, modelbiler, modelfly, emaljeskilte og meget andet.

Der var rigtig mange fine biler at se på, bl.a. den sjældne svenske bil Thulin.

Udstillingen omfattede også hestekøretøjer af alle typer samt Europas største samling af juke-bokse – helt fantastisk.

Der var rigeligt med tid, så alle hyggede sig indtil ca. kl. 15.00, hvor vi trillede de ca. 40 kilometer tilbage til Solbacka.

Vejret var helt fantastisk, så der var rig lejlighed til at "sparke dæk" og kigge på alle de fine Ford V8'ere i alle afskyninger.

Der var bl.a. en flot Ford V8 Delivery årgang 1937 – altså en original vare-

vogn. Den er meget sjælden. Så var der jo de lidt finere Ford-biler i form af Mercury og Lincoln. Der var i alt tilmeldt ca. 65 biler.

Fra Ford V8 Klub Danmark var der mødt flg. biler op:

Ford V8 Fordor årgang 1936

Ford V8 pickup årgang 1935 (ombygget personbil)

Lincoln Capri Coupe årgang 1954

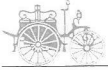
Ford V8 3 windows coupe 1933

Ford V8 5 windows coupe årgang 1935

Ford V8 type 22, engelsk model med 60 hk motor

Træffet i Sverige var et fantastisk godt træf, alt fungerede. Fredag aften var der desuden auktion over reservedele, som var skænket af medlemmer fra de 3 Ford V8 klubber.

Bl.a. blev der solgt et sæt retningsvisere inkl. de sjældne "damelår" - altså



Ford V8 3W coupe, Henrik Kamp fra DK.



Museum med hestevogne og mange jukebokse. En del V8'ere parkeret foran.



de specielle beslag. Prisen var særdeles rimelig – hammerslag ved kr. 800,- (svenske kroner). En buste af Henry Ford var sat til min. kr. 30.000,- men den blev ikke solgt.

Den norske Ford V8 klub havde indleveret et par ”hjemmelige” kuverter med hemmeligt indhold. Folk var – efter et par glas rødvin – meget modige, og kuverterne blev budt op i kr. 1400,-. Det viste sig senere at indholdet blot var de sidste 6 numre af de norske klubblade. Så var de da vist betalt – men morsomt var det jo, og klubben fik penge i kassen.

Under middagen lørdag aften gjorde vi reklame for næste års Skandinavisk Ford V8 Træf, der som i 2006 afholdes i Randers. Træffet finder sted den 3. - 6. juli 2009.

Skandinavisk Ford V8 Træf i Randers i 2006 er gået over i historien som det absolut bedste Skandinavisk Ford V8 Træf gennem tiderne, så der er virkelig noget at leve op til.

Da vi lørdag aften under middagen meddelte dato og sted fik vi i løbet af 5 minutter tilmelding fra 12 personer. Det er aldrig sket før.

Ford V8 Klub Danmark går allerede i slutningen af august måned i gang med planlægningen af næste års træf i Randers. Programmet offentliggøres på Ford V8 Klub Danmarks hjemmeside: www.fordv8.dk

Klik også ind på hjemmesiden for at se mange flere billeder fra træffet i Sverige.



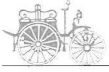
Ford Crestline 1951.

Lincoln 1950.



Ford V8 1940.

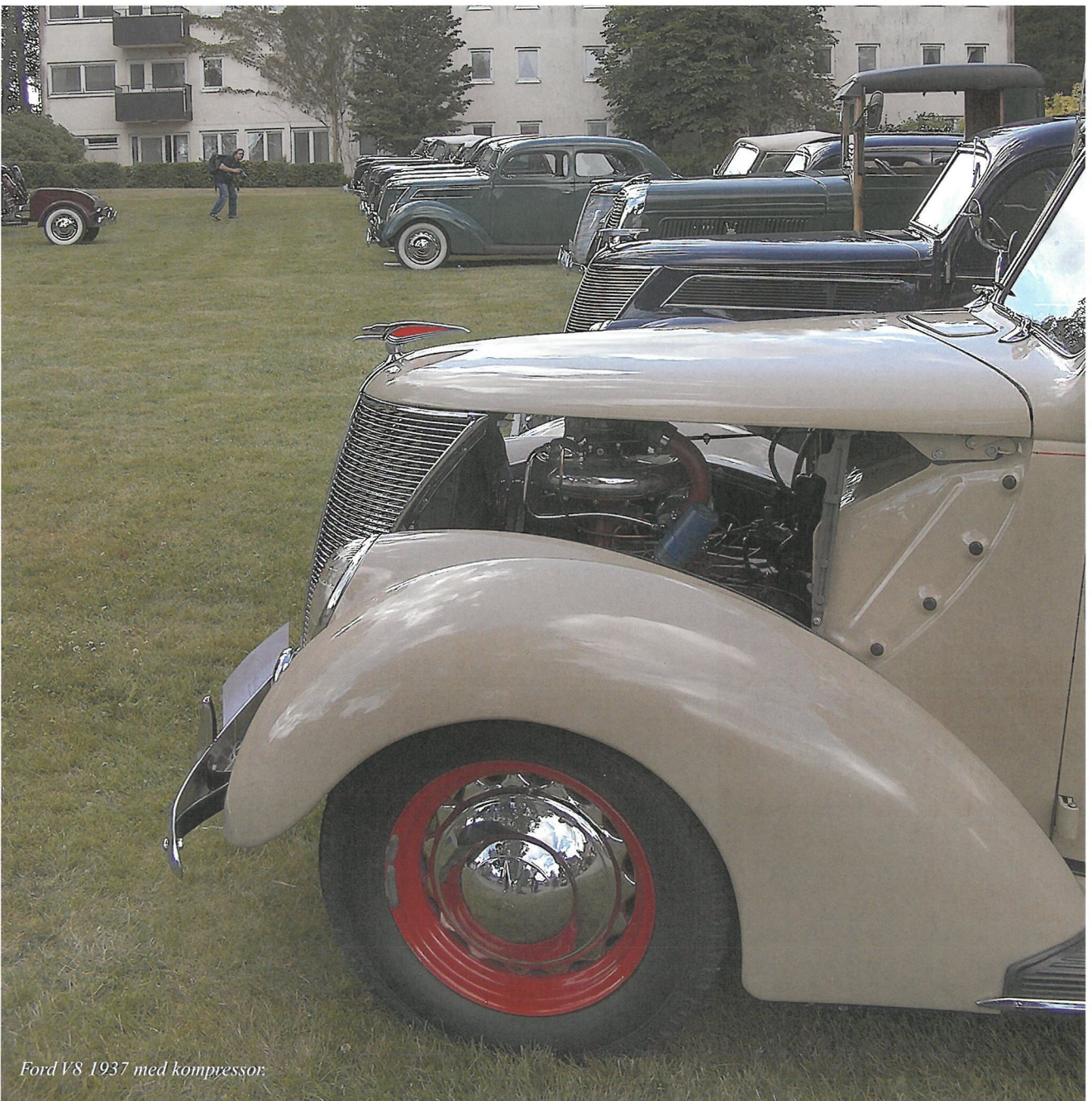




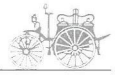
Ford V8 1934 Phaeton.



Mercury 1946.



Ford V8 1937 med kompressor.



Ford V8 Delivery 1937.



Flere Ford V8 1936.



En glad Jørgen Strøjer ved et bord med billeder af hans forældre og to sønner.

Jørgen Strøjer Hansen

Af Poul Suhr

Strøjer Samlingen, der består af enestående smukke og sjældne veterankøretøjer, er kendt viden om og skabt af Jørgen Strøjer Hansen, ejer og femte generation på Vedstårup Teglværk, der ligger i nærheden af landsbyen Turup, ikke langt fra Assens. Men hvem er han egentlig?

Jeg har kendt Jørgen siden han var en ung mand først i tyverne og havde for nylig fornøjelsen at besøge ham og hans kone Karen i deres dejlige hjem på Å Strandvej, der er smukt beliggende med udsigt over Lillebælt. Ved den lejlighed fortalte han mig sin spændende livshistorie.

Han kom til verden i august 1948 og runder således et skarpt hjørne i år. Hans forældre ejede og drev Vedstårup Teglværk og boede tæt ved teglværket. Det betød at Jørgen havde sin barndom i og omkring Teglværket og han deltog tidligt sammen med sin far i de mange spændende aktiviteter der er i en sådan virksomhed.

Han begyndte sin skolegang i den lokale skole i Turup, men efter 5. klasse mente hans forældre at det ville være godt hvis han kom til en større skole, hvor det også var muligt at få en realeksamen og skiftede derfor til Assens

Realskole. Jørgens interesse var imidlertid ikke skole og lektier, han ville hellere være med i arbejdet på teglværket og forlod derfor skolen efter 8. klasse. Han fik altså ikke sin realeksamen, men det gjorde heller ikke så meget, siger han spøgefuldt. "For jeg er så heldigt beskåret, at jeg har kunnet klare mig udmærket uden". Skolen var imidlertid endnu ikke helt slut, så han tog det sidste år på Vesterdal Efterskole, der ligger i nærheden af Middelfart. Jørgen fortæller at det år har haft meget stor betydning for ham senere i livet. Han lærte ikke bare noget bogligt men også en masse både kulturelt og menneskeligt, og fik et meget flot vidnesbyrd med fra skolen.

Efter skoletiden skulle han så i gang med en faglig uddannelse. I drengeårene var han meget optaget af alt det tekniske og var meget sammen med sin far når der skulle løses tekniske problemer. Han fortæller med begejstring om en periode hvor hans far også ejede og drev en grusgrav, der i øvrigt ikke lå langt fra hans nuværende bopæl, og der var der altid brug for hjælp, idet maskineriet ofte gik i stykker på grund af

Selv om Jørgen ser glad ud på sin første skoledag som 7-årig, blev skoler aldrig hans store interesse.

den hårde belastning. Hans far, der var et meget fremsynet menneske, mente at det nok var en god ide hvis Jørgen fik lært nogle grundlæggende færdigheder indenfor smedefaget, idet teglværksindustrien var i en rivende teknisk udvikling. Derfor kom Jørgen i smedelære på en maskinfabrik i Glamsbjerg, hvor han fik lært at svejse og dreje og hvad der ellers hører til smedefaget. Læretiden blev afsluttet med 3 måneders teknisk skole på Ollerup Håndværkerskole.

Herefter skulle det handle om mursten og han kom i lære på Hillingsø Teglværk ved Hurup i Thy. Efter læretiden aftjente han sin værnepligt ved artilleriet i Varde, og han fortæller med stor begejstring om militærtiden, hvor han havde fornøjelsen at være chauffør på et af de store ammunitionstransportkøretøjer af mærket Diamond. Grinende fortæller han at han af soldaterkammeraterne blev kaldt Onassis, og det skyldtes at han lånte penge ud til dem, mod en passende rente, så når ugelønnen på kr. 48.- blev udbetalt, stod han ved siden af og ordnede sin bankfor-





retning. Han har aldrig drukket øl og røget og var ikke interesseret i at gå på værtshus, så i militærtiden lejede han i stedet en garage, hvor han i fritiden restaurerede en veteranbil.

Efter militærtiden ville Jørgen ud i den store verden for at lære noget mere om teglværksdrift og fik arbejde på et teglværk i Sydtykland. Det var vigtigt for ham at komme så langt væk som muligt, således at han blev tvunget til at lære sproget godt. I det første år var han ikke hjemme og hans forældre besøgte ham kun én gang, så han fik rigtigt prøvet at stå på egne ben. Det var meningen at han skulle være der i 2 år, men da hans far var så uheldig at brække et ben kom han hjem for at hjælpe til, så det blev kun til godt et år.

Desværre blev hans far senere også ramt af en alvorlig sygdom, hvorfor Jørgen måtte tiltræde som driftsleder. Han fortæller at det ikke altid var lige let, idet hans far var en meget dygtig og velanskrevet person, og det kunne godt være svært at leve op til. Desuden var han en meget bestemt herre, der var kæft, trit og retning. Men det lærte jeg meget af, siger Jørgen, der udtrykker stor respekt og beundring for sin far. Jeg fik meget frie tøjler, siger Jørgen, og problemerne blev løst over spisebordet, for jeg havde det privilegium at bo og spise hjemme hos mine forældre. Jeg er ud af en søskendeflok på 3 og takket være mine søskendes indforståelse skete der et glidende generationsskifte, således at jeg i 1986 kunne overtage teglværket som enejer.

Da jeg nu var blevet omkring 35 år syntes min mor at det nok snart var tiden hvor jeg skulle tænke på at flytte hjemmefra, og så var jeg så heldig at jeg mødte min søde kone Karen, som jeg i år har været gift med i 25 år. Sammen har vi 2 voksne sønner, så 6. generation skulle være sikret.

*Jørgen Strøjer ved den MG som han restaurerede under militærtjenesten.
Foto Kim Rune.*

Jørgen fortæller at han nåede at få 18 fantastisk gode år som leder af teglværket sammen med sin far, der var ham en stor støtte. Jeg har kendt Jørgens far Thorvald Strøjer Hansen gennem mange år, og selv om han var kendt som en barsk herre, så var han også et varmt og humoristisk menneske, bl.a. kendt for sine små tekniske flirligheder i sit mødelokale. Han var også et meget fremsynet menneske og var den første teglværksejer i Danmark der i 1964 fik installeret en tunnelovn, hvilket betød at man kunne øge produktionen fra 4.5 mil. sten pr. år til 12 mil. sten pr. år. Vedstårup Teglværk var også det første teglværk der fik installeret gasfyring, som giver en meget renere brænding af stenene

Der er ingen tvivl om at Jørgen har arvet sin fars store fremsynethed. I 1984 indførte han fuldautomatisk computerstyring af produktionen, hvorved kapaciteten blev sat op til 22 mil. sten pr. år. Senere indførte han robotter, så produktionen kom op på 40 mill. sten pr. år, og han er nu i gang med at indkøre et helt nyt teglværk med den sidste ny robotteknologi.

Så er der det med bilerne Jørgen, hvor kommer den interesse fra? Jo, jeg er vokset op med biler, min far har altid haft biler så lang tid jeg kan huske,

det var mest store amerikanerbiler eller Mercedes. Som 14-årig købte jeg min første bil, en Fiat 509 varevogn fra engang i tyverne, som jeg flere gange havde set stå ved et hus ved Falsled. Jeg fik lov at købe den for 500 kr, og stolt var jeg, men desværre var den i så dårlig og uoriginal stand at den måtte opgives. Mit kørekort fik jeg af min far for at lade være med at ryge, det havde jeg nemt ved at holde, for min far røg som en skorsten, og det var rigeligt røg for mig. Den næste bil købte jeg mens jeg var på teglværket i Nordjylland, en Ford A roadster. I min soldatertid i Varde købte jeg og restaurerede en MG TD, som jeg stadig har, men Ford A'en har jeg ikke mere. Jeg var meget stolt af restaureringen af min Ford A, men erfarede ved de træf jeg deltog i, at mere erfarne entusiaster kritiserede flere ting, mange danskere er jo bedre til at kritisere end at rose.

Nå, men min far begyndte også at interessere sig for veteranbiler, og effektiv som han var, opkøbte vi sammen alle de Ford A'er vi kom i nærheden af,





En stolt Jørgen Strøjer ved indkørslen til Vedstårup Teglværk i 1998.



Jørgen sammen med sin kone Karen på trappen ved deres hjem sammen med deres små husdyr, en gravhundehvalp og en veltilpas lysebrun huskat.



og til sidst havde vi flere lader fulde. Vi fandt imidlertid hurtigt ud af at der var andre bilmærker der var mere interessante og gav Ford A'erne i bytte for andre mere spændende køretøjer. Siden er samlingen vokset til en enestående samling, der hovedsagelig består af engelske og europæiske bilmærker, men det er en hel anden historie. Dog er der sneget sig en amerikaner ind i samlingen, nemlig Kong Christian den X's fine gamle Cadillac fra 1933.

Selv om bilerne er Jørgens store interesse har han også haft tid til at dyrke andre interesser både i interesseklubber og i politik, fagligt sidder han for tiden i bestyrelsen i arbejdsgiverforeningen som repræsentant for teglværksindustrien.

Jeg spurgte ham om han i sin fritid aldrig havde dyrket sport, og hertil svarede han at han i drengene havde forsøgt med lidt fodbold, men ellers var hans konkurrencelyst blevet tilfredsstillet ved at tilstræbe at blive den bedste til at fremstille mursten. Det er lykkedes godt og han er stadig meget aktiv i det daglige praktiske arbejde i produktionen.

Det har været en stor glæde og fornøjelse for mig, der har kendt Jørgen i så mange år, at lytte til hans spændende og inspirerende livshistorie. Flere gange måtte jeg slukke for maskinen, når vi grinende udvekslede private minderige oplevelser gennem tiden.

Det er tydeligt at Jørgen er meget taknemmelig og tilfreds person, der nyder tilværelsen. Han nyder det daglige arbejde ude i produktionen på teglværket mens hans kone Karen passer økonomi og regnskab på kontoret. Jørgen udtrykker, at det er en stor lykke at være sammen med sin kone både på arbejde og i fritiden. Sammen nyder de fritiden både med bilmuseet og i deres hus i Sydfrankrig.

Jørgens skarpe hjørne vil blive markeret senere på året i forbindelse med indvielsen af et helt nyt bilmuseum ved Vedstårup Teglværk.

Her kan Jørgen slappe af og nyde den smukke udsigt til Lillebelt.



Aftenkøretur i Kværkeby

I skarp konkurrence med EM-fodbold i fjernsynet stillede 25 biler 17. juni til start i det årligt tilbagevendende aftenløb. Som sædvanlig var vejrguderne med os og Preben Boisen havde også som sædvanlig lagt en rigtig smuk tur i det midtsjællandske.



En af de afgørende årsager til at jeg i sin tid meldte mig ind i DVK, var muligheden for at se og opleve variationen af bilmærker og årgange, som er repræsenteret i DVK. Denne variation blev også tydeligt demonstreret i aftenens startfelt.



Løbet begyndte med et af Prebens mange påhit. Denne gang skulle deltagerne demonstrere deres evner til hjulskift på tid. Der var vinpræmier til de hurtigste, som klarede denne prøve på under 1 minut. Så var det ellers ud på ruten efter pile, km-angivelser og ud på små veje, hvor det endnu engang var lykkedes at finde veje, vi ikke havde været på før. På trods af en mindre skrivefejl



i "rutebogen" kom vi tilbage til kaffen og præmieoverrækkelsen i Kværkeby.

Tekst og foto: Erik Madsen

Skovboløbet

Skovboløbet kørtes 14. juni med deltagelse af 103 cykler op til 1960.

Løbet arrangeres af "Skovboligaen", som er fire medlemmer af Danmarks Veteran Motorcykel Klub. Klubben har selv en aldersgrænse på 1940, men Skovboligaen mener at der findes mange interessante motorcykler fra 1950'erne, motorcyklernes store salgsår herhjemme.

Af de 103 deltagere var 21 med sidevogn. 41 var fra før 1940, resten altså indtil 1960.

Løbet startede i Gørslev, hvor der blev uddelt gule sikkerhedsveste, sponsoreret af Harald Nyborg.

Ruten på ca. 100 km gik over det kønne Stevns, med frokostpause ved traktørstedet Bøgeskoven, Gjorslev.

Godt vejr og godt humør var med til at det blev en rigtig god motorcykeldag.

På Skovboligaens vegne

Gunner Sørensen – også mangeårigt medlem af DVK





Udsigten til Østerlars Sogn fra det indre af H 17.737.

Masser af charme - og problemer

Af Søren Palsbo
Foto: Lennart Bydal

”Vi vidste det jo – at vi har købt to store bunker af problemer”, sagde min kone. Hendes bemærkning faldt umiddelbart

efter, at jeg nedtrykt havde konstateret, at min fine gamle sideventilede englænder var død som en sild dagen efter et i øvrigt meget vellykket veteranbilløb over to dage på klippeøen i Østersøen. Nej, jeg havde ikke glemt at slukke lyg-

terne i den lyse sommeraften, men stendød var den alligevel næste formiddag. Der var lige akkurat liv nok i batteriet til, at en afviservinge nølende forlod sit hylster i en vinkel på 45 grader, hvorefter den heller ikke ville mere.

Den anden store bunke problemer, som min kone refererede til, er hendes egen MG B GT, som var virkeliggørelsen af en af hendes mangeårige drømme. Begge biler blev anskaffet i 2007. MG'en i juni, den lille Ford Popular 104 E i november. Så det var kun MG'en, vi nåede at ”lege med” inden veteran-spærrtiden i vinteren 2007-2008.

To klassiske biler i samme familie – skulle det være noget? Næ, der er uden tvivl mange DVK-medlemmer, der har flåder af veteraner, som tæller mere end 2. Det, der gør vores forehavende særlig vovet, er måske den omstændighed,



Flere af de interesserede tilskuere til starten af årets ”Bornholm Rundt” fortalte, at en Ford Popular var deres første bil. H 17.737 blev indregistreret første gang i februar 1954.



Et hurtigt stop ved det gamle Christianshøj Trinbræt midt i Almindingen. Som det ses, er Forden en smal sag.

at vi ikke selv kan reparere ”dyrene”, når de fejler noget. I hvert fald kun absolut småting. Så vi håber, vi er bare nogenlunde heldige, mens vi nyder de gamle hestekræfter.

Men begge biler opførte sig eksemplarisk under ”Bornholm Rundt 2008”, og det er faktisk som at vinde i lotteriet for lægfolk som os. Der var langt mere gennemrestaurerede biler, som gjorde knuder under løbet, erfarede vi bagefter.

”Du har et karburatorproblem,” mente en af de venlige officials, der bemandede opgaveposterne rundt på ruten. Og sandt er det, at der lugtede temmelig meget af benzin i den lille bil under kørslen.

Min første flammes far, der var viktualiehandler i Brønshøj, havde en mørkeblå Ford Eifel fra sidst i 1930’erne. Jeg mener, jeg kan huske en svag duft af benzin, når han ville vise, hvad tysk Ford kunne præstere før krigen. De tæt på 90 km/t, som hans speedometer dengang påstod, vi kørte, var vildt imponerende, husker jeg.

Det er langt fra sikkert, at hr. Brandts mørkeblå Eifel eksisterer i dag. Men den lille sideventilede englænder af samme familie, som jeg var så heldig at kunne købe i efteråret 2007, lugter vældig meget af benzin, så vores bornholmske mekaniker-redningsmand skal se på både det problem, og hvad der ellers måtte være opstået af større og mindre problemer inden da. Der er efterhånden langt mellem mekanikere, der kan reparere gamle biler. ”Vi har jo slet ikke måleudstyr til den slags biler,” siger mange af dagens computer-assisterede bildoktorer. Hvad gør vi, når den sidste mekaniker fra før computeralderen er død?

Man anskaffer en masse charme og en masse problemer med en gammel bil. Heldigvis vejer charmen tungt på vægtskålen. Det er kolossalt hyggeligt, at medtrafikanter vinker til én, når man kommer buldrende med svimlende 65 km/t. Og man bliver klar over, at en smal og forholdsvis høj bil med smalle dæk og absolut klassisk styretøj er en hel del mere ”vild med dans” end den moderne bil, man bruger til hverdag. Heldigvis er det ikke omvendt.



Fruens hvide MG-dejlighed årgang 1967 set under løbet gennem Fordens bagrude.

Der er mange associationer til bilerne i tv-serien ”Folk og Fæ” (All Creatures Great and Small), når man er ombord i H 17.737, som er Populærens originale registreringsnummer fra det daværende Præstø Amt. Jeg håber, den gamle bil fornemmer, at den er blandt venner, og at den vil lade være med at drille alt for meget. Der følger mange glæder med ”early motoring”, men gratis er de ikke.



Henrik Schrivvers Essex Speedster 1927 – der meget ligner en Hudson, som til stor fortørnelse blev eksporteret fra Danmark til USA omkring 1960.

Bornholm Rundt

Tekst: Henning Jensen
Foto: Richard Andersen

Bornholm Rundt blev afviklet i weekenden d. 5. og 6. juli med deltagelse af 140 køretøjer, hvoraf godt 40 var motorcykler. Blandtbilerne var der rigtig mange åbne halvtredserkøretøjer, og der var solskin til alle, idet vejret artede sig fra den bedste side. Startstedet var henlagt til et dejligt grønt område ret ud til Østersøen i Allinge. Efter starten begav deltagerne sig ud på en godt 100 km lang køretur. Som sædvanlig blev der kørt begge veje rundt. Også som sædvanlig fandtes 10 bemandede poster, hvor hver fører skulle løse en opgave. Det var ikke poster, som krævede den store specialviden, hvorimod almindelig snilde og et godt øjemål kunne gøre underværker. Mange gav i hvert fald udtryk for, at de fandt turen ret så morsom. På Dueodde, som var ca. halvvejs, blev der serveret frokost og samlet kræfter til den sidste del af Turen. På Dueodde mødtes nogle af deltagerne med en fin Packard touring fra 24/25 tilhørende Torben Aggerbeck, som dog ikke deltog i arrangementet. Om aftenen var der spisning og dans i en stor idrætshal lige



ved startstedet, ligesom der fandt præmieuddeling sted. I år havde man valgt at præmiere bil- og motorcykelfolket under ét, og nr. 1 blev Poul Søndergaard, Sverige, nr. 2 Anders Christensen, Danmark, nr. 3 blev Bent Rønne Frederiksen, Danmark, nr. 4 blev Hans Hellberg, Sverige, og nr. 5 Ib Gudbergesen, Danmark.

Søndag blev alle køretøjer udstillet for publikum mellem 9.30 og 11, hvorefter man begav sig på en fællestur tværs over øen for at indtage de sædvanlige røgede sild med tilbehør i Nylars Hallen, hvorefter arrangementet var slut. Der var deltagelse fra Norge, Sverige, Tyskland og Danmark, hvilket dog ikke fremgik af det i øvrigt fine program, hvor det ellers kunne ses, at efterkrigskøretøjerne nu er i klart overtal.



Per-Eric Sandells Ford Taunus 12M 1954.



Mogens Bessermanns Amilcar 1928 – dansk fra ny – og bag den Sten R. Jensens Chevrolet Capital 1927.



Bente og Otto Schumanns MG TC 1947.



Paul Sørensgs Daimler 1954.



2 x BSA.



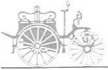
Claus Møllers Hillman Minx 1951 foran Jonas Bergströms Volvo 1939 lastbil.



Redaktørens forkærlighed for Prinz fornægter sig ikke ved billedvalget – Thomas Kjærgaards 4L 1972 og Jens Holsts Prinz 3 1961.



Og trods sine kun 600 cc kan den fortræffelige motor i en Prinz – med overliggende knastaksel, drevet af skubbestænger gennem ekscentrikker - slæbe en let campingvogn. Prinz 4 var for øvrigt også godkendt til at bære sin egen vægt som nyttelast.



Kamma Trebbiens Pontiac 1928.



Kaj Hermansens Chevrolet 1933.



Fra Norge deltog både en førkrigs BMW og Kjell-Ivar Sørensgs EMW 340-2 1953.



Povl Marker deltog med den kønne Buick 1922 roadster.



Og den Packard, kølerfiguren sidder på – deltog ikke, men kom med Torben Aggerbeck som tilskuer til begivenhederne.



Kølerfigur på Packard.



Henning Petersens Indian 1919.

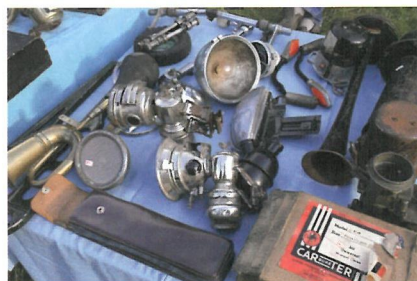
Bagagerumsmarked ved Amagermødet i juni

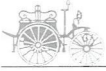
Denne onsdag aften var det fint vejr og derfor havde mange medlemmer og lokale beboere fundet vej til Kirstinehøj hos firmaet Walbom, hvor DVK's afdeling Amager holdt sit første bagagerumsmarked.

Her var et fint udvalg af gode stumper og andet udstyr til bilerne og garagen. Parkeringen og græsplænen var godt fyldt op med biler af mange forskellige mærker, så der var meget at se på for de fremmødte samt en rigtig hyggelig stemning i fine omgivelser; dette arrangement bliver nok gentaget til næste år.

Thom Bang Pedersen

Foto: John Laursen





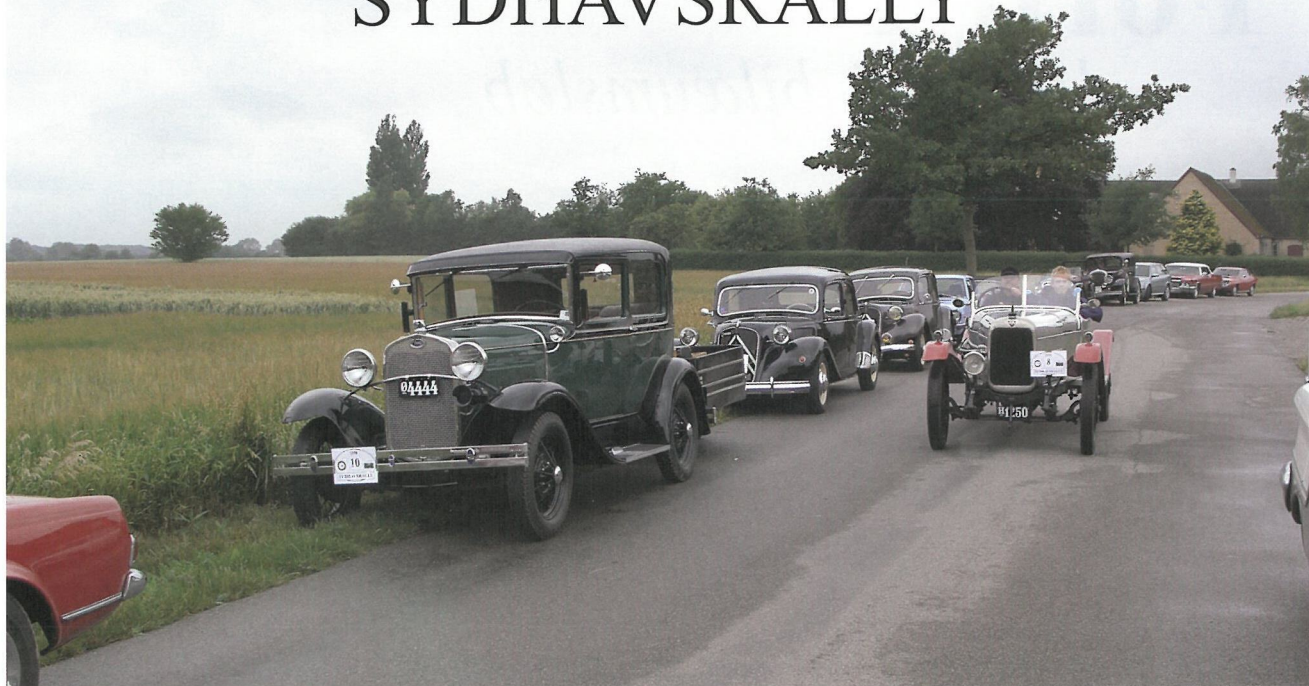
FLAKHAVEN

I reportagen fra køredagen 5. juni i sidste blad måtte vi undvære billeder fra det store opløb på Flakhaven i Odense. Nu har vi fået billeder fra Tómas Fjalldal.





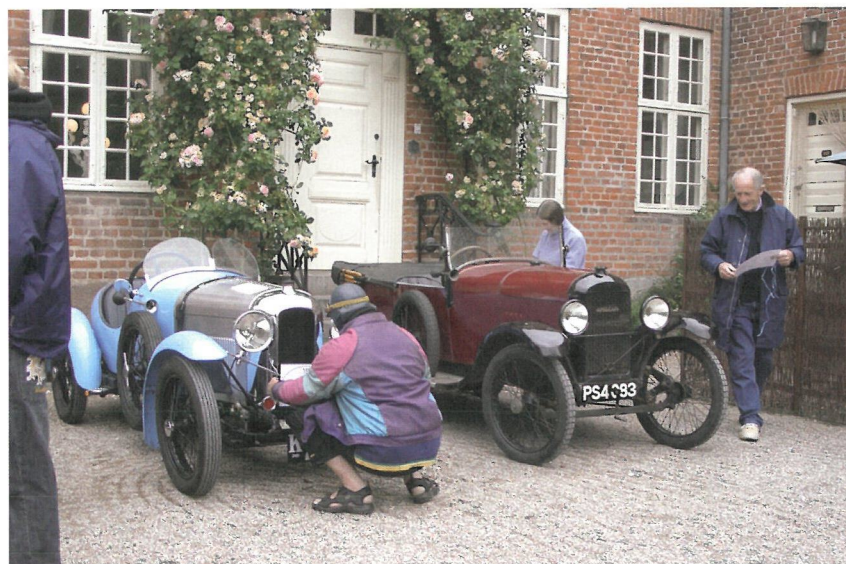
SYDHAVSRALLY



Peter Bering fotograferede til Sydhavs rallyet og skriver at Karen og Ole Poulsen havde gjort løbet hyggeligt og vellykket.

Der deltog godt en snes køretøjer, og en overraskelse var en lillebitte Amilcar, der gjorde Mogens Bessermanns CGSs selskab. Det var en model C4 fra 1922, hele sagen vejede kun godt 500 kg, med en sideventilet motor på knap en liter – med plaskesmøring. Den havde ikke cykelbilernes skrøbelighed ved sig og gik fortrinligt med sine ejere, parret Sue og Mike Raahauge, som var på 14 dages biltur i Danmark. Det meget nordiske efternavn udtalt cirka rar-hårg.

Ekvipagen fik præmie for at have kørt længst for at deltage.





Ford T

- 100 års jubilæumsløb



Ebbe Carmels meget fine TT bus fra 1925 var oprindelig skolebus i New York. Den har overraskende en gearstang i en kort slidse i gulvet, det skyldes at den har to gear i bagakslen.

Som alle der læser dette ved, fylder bilhistoriens vigtigste bil 100 år til oktober. I den anledning stimlede 31 biler på Ford T Klubbens foranledning sammen i Ubby på Sjælland for at køre en dejligt veltilrettelagt tur i 2 dage.

Vi besøgte to Ford-forhandlere som har været med fra starten, og den ene, nemlig Ford-forhandleren i Nykøbing S, som nu drives af 3. generation af Tamstorf familien, har i sin tid solgt en af deltagernes bil som ny. Start nr. 21 Johnnie Rømers 2-dørs sedan 1925.

Vi skylder en stor tak til arrangørerne, i særdeleshed Hanne og Uno Andersen, for det store arbejde med en flot rutebeskrivelse med billeder, sangbog mm. Selv om jeg ikke har en Ford fra de tidlige årgange, var jeg inviteret med til at fejre T'ens 100 år. Vi startede turen med Henrik og Ida Westengaard i deres 2-dørs sedan 1926, og efter frokost om lørdagen hoppede vi så over til Peter Lykkeberg i Ford T touring 1919. Der kom en sær lyd om lørdagen fra Peters bil, lyden blev om søndagen videregivet til Michael Deichmanns taxa 1921, men i sidste ende betød lyden ikke noget. Alle kom godt igennem løbet, uden de store problemer. Dorte Stadil
Foto: Michael Deichmann og Dorte Stadil.



På pladsen ved Ubby Fri- og Efterskole hvor man sov lidt og spiste godt.



Henrik og Ida Westengaard i Tudor 1926.



Dorte Stadil og Bent Friis med Peter Lykkeberg ved rattet i touring 1919. Jo, egerne skal skam være sorte på enhver Ford T indtil 1926.



I løbet af 1915 blev det standardmonterede speedometer rationaliseret bort. Man kunne så købe et fra den omfattende tilbehørsindustri eller som Peter Lykkeberg vælger et Mile-O-Meter som dette på 1919 touring. Inden i sidder en gaffel, som griber om møtrikken, der jo står stille, og da hjulet triller bliver der altså målt afstand – ganske præcist.

Lidt Ford T historie.

I ved det jo; alligevel skal det gentages. Den første Ford T kørte ud fra fabrikken i oktober 1908. Da havde Ford allerede været igennem det meste af alfabetet. Indtil august 1916 havde Ford T messingkøler, af dem blev der fremstillet 1.362.989 eksemplarer. I alt kørte der 15.007.033 biler ud, inden man lukkede fabrikken d. 31. maj 1927. Man blev dog ved med at producere motorer til Ford T'en indtil 1941, det blev efter slutningen på selve bilproduktionen til 169.836 motorer.

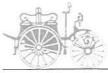
I 1909 kostede en touring 850 \$ og i 1927 kostede den 380 \$.



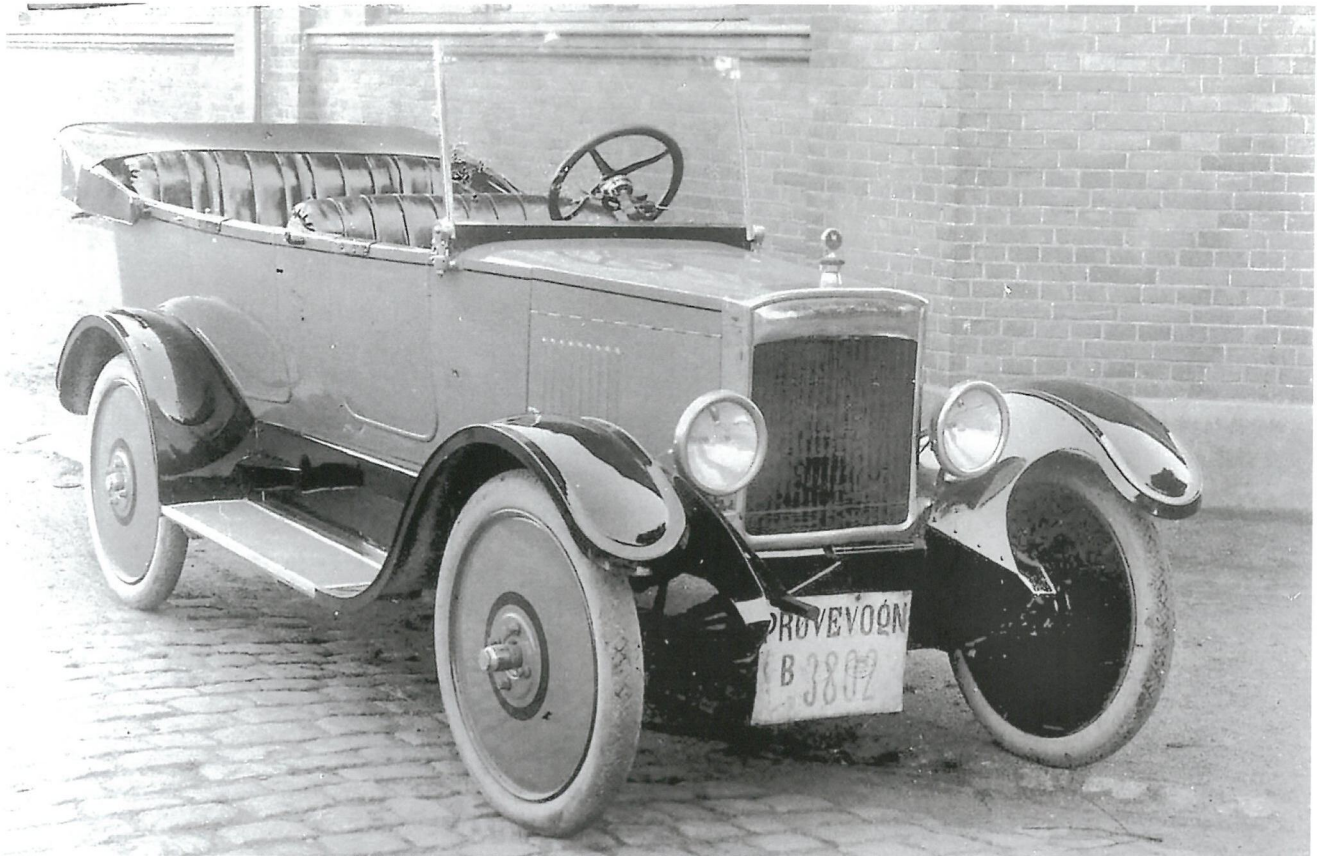
Underlig lyd! - Nå, det er jo en brugt vogn. Peter Lykkeberg og Bent Friis.



Poul Aage Thomsen i touring 1910. Ja, knaldrød var en standardfarve dengang.



KONKURRENCEN



Der nåede at komme nogle svar på konkurrencen i julinummet inden den fremrykkede deadline for stof til augustbladet, men vi har taget imod konkurrencesvar juli ud og derfor kommer resultatet af lodtrækningen først til september.

Knud Torp Madsen havde personlig erfaring med måske netop den bil på billedet og skrev meget malende "Det blå ådsel er en Armstrong Siddeley fra lige først i 50'erne. Den er ikke køn på billedet, men i virkeligheden var den styg".

Knud Torp skriver at den var til salg ca. 1970-73 og han var den gang "forbløffet over at det var lykkedes nogen at skabe

en så uharmonisk og klodset bil. Syntes nu at den var brun, da jeg så den, men det kan godt være Corrostabil-bemalingerne, der har gjort et stærkt indtryk på mig. ... Den var i meget sølle stand, da jeg så den. Fik at vide at det var et dansk ombygget karrosseri, og kan det passe at den havde været med varekasse, når det fandtes belejligt?"

Knud slutter: "Nå, undskyld mine negative vibrationer, det kan jo godt være at andre holder af en sådan sær vogn".

Ja – for var den nu så styg i grunden? Bortset nu fra billedets medtagne eksemplarer. Armstrong Siddeleys efterkrigsbiler var faktisk meget elegante, måske lige undtagen denne karrosseriform, som meget vel kan have været fabrikkens egen station coupe.

Armstrong Siddeley var et gammelt engelsk mærke med en noget kroget historie, som bilmærke afgik det i 1960 ved en stille død. Lige så kendt var fabrikkens fremstilling af fly og flymotorer, også i et kringlet samarbejde med diverse andre fabrikker.

Til bilmærkets historie i Danmark hø-

rer: Cai Caspersen var en af de mere kendte motorsportsfolk fra omkring begyndelsen af første verdenskrig, han kørte de små Wanderer tandembiler i langdistanceløb, men efter krigen blev det FIAT; han arbejdede både med forhandlingen af mærket og kørte FIAT i løb, og han præsterede blandt andet at ankomme i sidste øjeblik til et Fanø-løb i en skrælet FIAT 501 (formentlig motormæssigt en 501S, dvs. svagt tunet) direkte fra fabrikken i Torino og gøre sig gældende på Fanøs strand.

Han var samtidig på mere end god fod med kongehuset og fik de fleste af Amalienborgs beboere til at skifte til FIAT fra ca. 1921 og en årrække frem. Dog solgte han for eksempel også Lancia til Prins Aksel – for øvrigt et mærke Caspersen bevarede agenturet for til sin død efter Anden Verdenskrig. Til Kronprins Frederik solgte han efter en stribe FIAT-vogne en stor Talbot – og efter den en åben Armstrong Siddeley. Som de foregående med karrosseri fra Dansk Karrosseri-Fabrik i Drejøgade på Østerbro i København.

Caspersen havde da i nogle år været selvstændig med forretningen Oxford Motor Co. i Fredericiagade i København – hvor han også solgte Morris. Forretningen flyttede til Grønningen, derfra til Toldbodgade, og Caspersen fik som kompagnon og sikkert især kilde til fornyet kapital i foretagendet Erik Jørgen-Jensen, der var sønnesøn af den ene af Det Danske Petroleums Aktieselskabs stiftere.

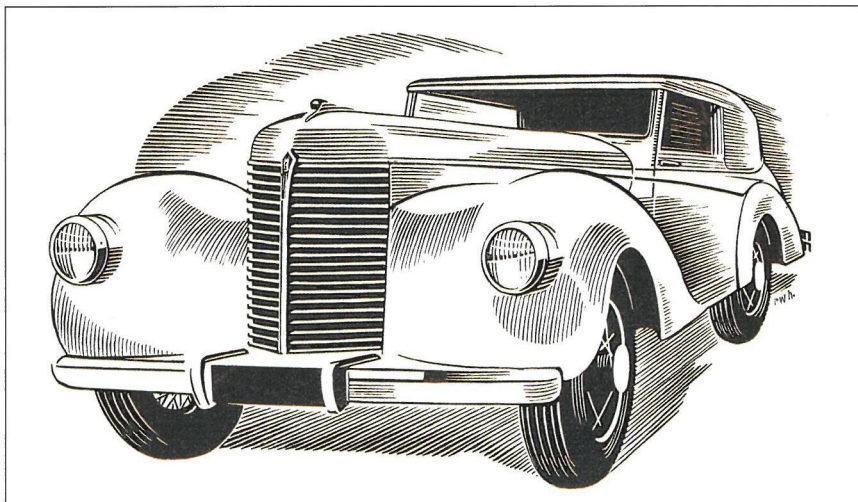
Det var omkring 1930 og kortvarigt fik Caspersen og Jørgen-Jensen også repræsentationen for Auburn og Cord, som de overtog fra en i bilsammenhæng mere ukendt Barnekow, der havde sin forretning ved Østerport Station, det har nok været i de lokaler hvor straks efter K. W. Bruun fik sin mere langlivede forretning British Motors.

Erik J-J var gift med en af mine fastre, og hun fortalte mange år efter at Dronning Alexandrine havde fået Caspersen til at levere den store Armstrong Siddeley til Kronprinsen med en udveksling, der i al hemmelighed var gjort lavere, så Frederik ikke kunne køre så hurtigt. I 1972 kunne det ellers troværdige blad Veteran & Vintage Magazine diske op med en historie om en engelskmand i Uruguay, der da ejede Frederiks Armstrong Siddeley. På et fotografi lignede den såmænd, men historien holdte noget, fordi bilen i Uruguay blev dateret til 1937, og Frederiks var jo en del ældre. Sagen blev aldrig videre udforsket, det kan måske nås endnu!

I løbet af tredverne leverede Caspersen også et par lukkede Armstrong Siddeley til andre medlemmer af kongehuset, Prinsesse Margrethe og Prins Valdemar, og sidst i tredverne en rædsomt klodset Armstrong Siddeley limousine til fint brug for kronprinseparret. Også med karrosseri fra Drejøgade.

Egentlig kan jeg ikke komme i tanke om nogen som helst andre eksemplarer af mærket før krigen end de nævnte.

Men navnet dukkede altså op da bilhandelen efter besættelsen ganske langsomt kom i gang igen. Armstrong Siddeley var da repræsenteret af G.E. Caning, der drev sin forretning fra privataadressen i Klampenborg – den har altså kun bestået af en telefon og sikkert en aftale med et værksted, der kunne klargøre og servicere bilerne. Men biler blev der solgt. Det skyldtes



Reklametegningen af en Hurricane cabriolet får ikke for lidt.

at en model som den på vores konkurrencebillede kunne indregistreres på gule plader, dvs. til lavere afgift, fordi den havde varerum og kun plads til to personer.

I mange år troede jeg at denne ikke ganske fikse krydsning mellem en coupe og en pickup var et helt dansk fænomen, fremstillet her udtrykkeligt med det formål at lave en vogn til gule plader (som kom i 1950). Men det vidunderlige internet har belært mig om at fabrikken faktisk selv fra 1949 til 53 havde både en "station coupe" og en "utility coupe" med det udseende på sit modelprogram. De var især bestemt for det australske marked, og de fleste gik da også den vej. Om de danske, som bilen på billedet, så var engelske eller dansk fremstillede skal jeg ikke kunne sige, men sandsynligheden taler for at det er den originale station coupe – den har jo den karakteristiske vult på siden i en kontrastfarve. Det er i så fald en station coupe, der havde længere passagerkabine end utility coupe. Der synes både at have været eksemplarer med et sejldugsdækken over ladet og et bliklåg. Låget kunne så være en dansk tilføjelse for at få køretøjet til at se mere ud som personbil.

Caning fik lavet en De Luxe taxa (eller flere?) hos Jensen og Søn i Højer på Armstrong Siddeley chassis, og en ganske tilsvarende lavede Højer på et AC chassis. I hvert fald en AC er bevaret. Vi har også et billede (fra Uffe Mortensens arkiv) af en danskbygget Armstrong Siddeley rustvogn, fotograferet på Langelinje i København, og

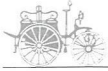


AS' mærke har foroven en sfinx, der også var bilens kølerfigur.

Henrik Houmøller husker ligeledes en AS rustvogn hos bedemanden i Vejgård ved Ålborg.

I filmen "Mød mig på Cassiopeia" ses i et glimt en AS taxa holde i en kaperække på Rådhuspladsen i København. I en lille tryksag om taxaen, fortæller Caning at stålpladerne er slået på 15 års lagret træ, at taxaen med klapsæder er godkendt til 6 personer inklusive føreren og opfylder alle krav i regulativerne, at der er instrumentbræt af valnøddetræ og at to indbyggede donkrafte nås gennem klapper i gulvet. "Accelerationen ved langsom Kørsel i højt Gear er yderst tilfredsstillende"

Armstrong Siddeleys efterkrigsmodeller afveg i modsætning til så mange an-



En Armstrong Siddeley Taxa De Luxe med karrosseri fra Jensen og Søn i Højer og den stolte ejer, en vognmand fra Frederiksberg.



dre britiske mærker i deres formgivning tydeligt fra førkrigsmodellerne. Sedanmodellerne Lancaster og Whitley, en todørs, firepersoners cabriolet hed Hurricane og en hardtopmodel Typhoon – alle navnene passende lånt fra flytyper. Disse biler havde topventilede motorer på 2 og fra 1949 2.3 liter, 6-cylindrede med kun 4 hovedlejer, hydrauliske ventilløftere. Den 2-liters udviklede 70 hk ved 4200 omdrejninger, den større 75 hk. Enten 4 gear med manuelt skifte eller med forvalg. Bladfjedre bagtil, torsionsstænger fortil. Girling bremses, som var hydrauliske fortil og mekaniske bagtil.

Anders Clausager har mere styr på biludstillingerne i Forum end vi og oplyser at Caning i 1950 udstillede et bart chassis, en Hurricane cabriolet, en Lancaster sedan og en taxa.

Nils Weitemeyer husker at i hans læretid omkring 1960 havde en landsretssagfører i Randers en AS cabriolet, og Anders Clausager erindrer både omkring 1950 at have set taxa-udgaven i København og en snes år senere forbinde han Armstrong Siddeley med nav-

nene Peder Fuglsbjerg, Kurt Vandkjær og Alfred Bruus. I vores nyeste vognliste kan man se tre efterkrigs AS, den ene endda netop en station coupe.

2- og 2.3-liters modellerne blev i deres produktionstid 1945 til 54 fremstillet i 12.470 eksemplarer, hvoraf 1022 station og 717 utility coupeer.

Canings brochurer nævner i øvrigt at under krigen beskæftigede den samlede koncern 100.000 mennesker og fremstillede blandt andet 40.000 flyvemaskiner plus 38.000 flymotorer, 12.000 torpedobådmotorer og 7000 kampvognsgearkasser.

En større model de sidste år før bilproduktionen stoppede i 1960 hed Sapphire og var en firedørs sedan med en motor på 3.4 liter. Fandtes også som limousine. I nogle år sås en Sapphire med en noget uklædelig spotlight i panden i den københavnske trafik.

Også en Sapphire sedan synes at have overlevet herhjemme. Hvad der findes af efterkrigs AS i Danmark i dag vil vi følge op, så deres ejere må meget gerne fortælle os om det.

Vinder af konkurrencen i jubiladet

kan vi som sagt pga. den fremrykkede deadline for augustbladet først offentliggøre til september.

Konkurrencebilledet i denne måned er fra Uffe Mortensens arkiv, og det er lidt lumsk. Vi nøjes med at antyde at bilens karrosseri er en dansk "customizing". Dem var der utroligt mange af, mere eller mindre gennemførte, på netop denne bilmodel – som var?

Husk at løsninger skal sendes direkte til redaktionen – ikke andre steder.

Og til tidligere og kommende vindere: Henvend jeg til klubkontoret og aftal præmien. Der er som regel nogle stykker at vælge imellem.

SIDSTE: Konkurrencebilen er fundet. Den befinder sig hos et DVK-medlem og har det bedre. Mere i næste nummer.

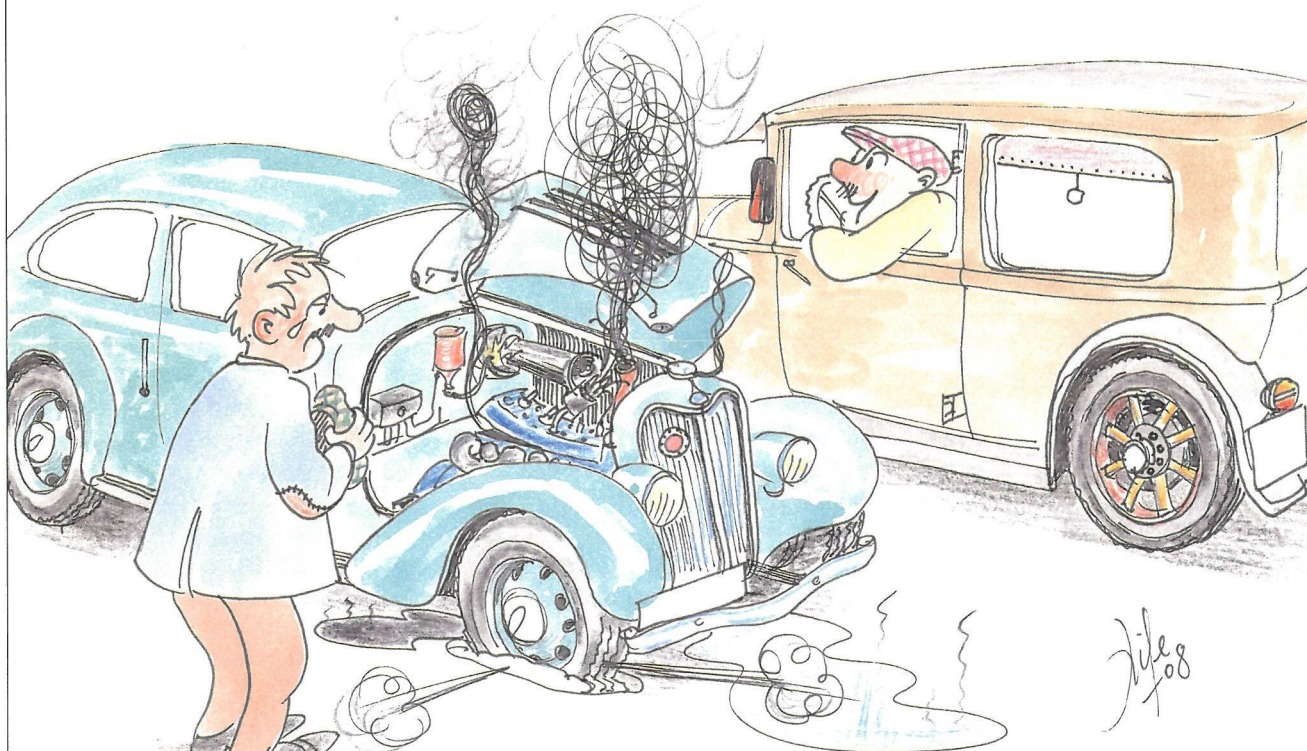
oer



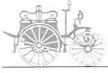
SHIPPING.DK

Godt tunet motor- & bådlogistik og en personlig service, der ikke er sat på cruise control. Priser der er til at forstå og betale, uanset om det skal med skib, kurer eller fly. Vi dækker både de Britiske Øer og Nordamerika.

Mere information findes på vores hjemmeside www.shipping.dk under Oversø spedition, motor- & bådlogistik.
Her findes du også mulighed for at bede om priser med mere, ellers giv Michael eller Thomas et ring på 5665 0006



- Op med humøret gamle dreng.
Var der ingen problemer, så havde vi ikke noget at snakke om!



OM REPLIKAER, KOPIER, FORFALSKNINGER OG SØJLEHELLIGHED

Af Peter Larsen

Først havde jeg tænkt mig at skrive et mavesurt svar til Ib Jensens artikel i VT nr. 384: FORLOREN HARE I FLØDESOVS - fordi jeg føler at indlægget var skrevet ud fra den mere og mere virkelighedsfjerne osteklokke som DVK efterhånden befinder sig i. Men ved nærmere eftertanke må et mere seriøst svar være det rigtige. Ib Jensen spørger i sin artikel om hvad man kan bruge en replika eller en kopibil til - og han stiller spørgsmålet fordi han helt oprigtigt ikke kan forstå det. Og det er trist, for det viser en snæversynet mangel på forståelse for mangfoldigheden i vores hobby. Alt ændrer sig i disse år - også vores hobby. Det er mange herrens år siden at d'herrer Mackeprang og andre stiftede klubben - og der er vel næppe mange af stifterne tilbage iblandt os. Dengang var en rigtig gammel bil jo fra før 1. verdenskrig. Tiderne skifter og DVK følger desværre kun i begrænset omfang med, og man kan ikke sige at klubben i nævneværdig grad har fingeren på classic car pulsen. Generalforsamlingsreferatet i VT nummer 382 var uskøn læsning. Det er beskæmmende og Torneroseagtigt at der er medlemmer der finder det passende at DVK er det "rette forum til at bekæmpe kopibiler".

Det nemmeste er naturligvis at bladde om på side 37 i samme nummer af VT og se svaret: replikaer kan bl.a. bruges til bryllupskørsel i Møgeltønder - men tingene er efterhånden mere komplicerede end som så.

Området er mere end gråt - og spænder over alt fra biler inspirerede af klassiske forbilleder som f. eks. Excalibur, over Cobra replikaer af ekstremt varierende kvalitet og såkaldte "continuation cars" til pinligt nøjagtige kopier. Endelig er der deciderede forfalskninger, hvor f.eks. en berømt og forsvundet Ferrari i multi-millionklassen pludselig dukker op under en sten i Langbortistan og bliver solgt for kassen til en uvidende samler. Nogle af disse kriminelle forfalskninger opdages og bliver til celebre retssager - andre gør ikke, og der står helt sikkert afsindigt dyre forfalskede Bugattier, Alfaer or Ferrarier rundt omkring i fine

samlinger som ikke er afslørede endnu - og måske er den snørede i sidste ende ej heller i alle tilfælde så interesseret i en afsløring. Vi ved også at både BMW og Audi har fået rekonstrueret tabte racerbiler fra 30'erne som de udstiller i deres Heritage udstillinger. Volkswagen har brugt millioner på at få rekonstrueret fra billeder og tegninger en nøjagtig kopi af den første KDF Wagen prototype, som var gået tabt. Den stod knaldrød på Technoclassica for et par år siden og fascinerede horder af tyske VW fans - men en kopi var og er den. Og de genskabte Auto Union V-16 racerbiler henrykker publikum på Goodwood. VW selv har købt en af Bugatti Atlantic replikaerne, konstrueret af Erik Koux - og udstiller den gerne.

Så er der hele det morads omkring kostbare biler restaureret ud af ingenting: er biler værdifulde nok er det nærmest nok at have et bundkar eller en bagfjeder - og så rekonstruerer man (læs: replicerer) den "originale" bil. Og hvad med W. O. Bentley'er der har skiftet motor, karrosse og chassisramme -men ikke stelnummer? Carol Shelby render rundt i sin alderdom og finder ubrugte stelnumre alle vegne: under hovedpuden, middagstallerkenen osv. Dem klasker han på sine continuation cars som bliver bygget af Kirkham i Polen, signerer handskerummet, og så er bilen en ægte Cobra. Nemlig. Tonsvis af 60'er Mustang'er får et sæt overføringsbilleder, nyt topstykke og opstrammede fjedre, og vupti: det er en Shelby. Mercedes byggede 22 SSK. I dag findes 46 biler. Eksperten regner med at højst 6 af dem kan dokumenteres fuldt ud. Man kunne blive ved - en lad os konkludere at replikaer findes på alle mulige måder, og i alle mulige prislæg. Krystalkuglen er mildest talt grumset. Men det er sikkert at replikaer er kommet for at blive, så derfor bør man se konstruktivt på fænomenet og pakke sine old school fine fornemmelser væk.

Værdimæssigt sker der et voldsomt udskillelsesløb i disse år. Enkelte ikoniske modeller stiger og stiger, mens andre falder af ved vejkanten. Alle vil have en Delahaye med specialkarrosseri, men hvem gider en Renault Frégate el-

ler Ford Vedette. De var klumpedumper som nye og kørte som en rombudding og det gør de stadig. Miura'er, Mågevinger, Aston'er og hvad som helst med en hest på køleren går gennem loftet mens Alvis'er stagnerer. Paradoxet er at selv om disse ikoner (formentlig) er en stor oplevelse at køre, ender de som trailer queens og statiske udstillingsobjekter - de er for dyre på alle måder til at bruge. Ole Sommer er den (forhåbentlig) meget lykkelige ejer af en ægte Jaguar D-Type, og han lader den deltage i klassisk ræs af og til. Og det skal man forstå både at beundre og værdsætte. Den er nemlig et eller andet sted mellem 15 og 25 millioner kroner værd på en god dag. Men man kan ikke forvente at ejere af den slags alle har tilsvarende nerver af stål, hjerte af guld og bundløs pengepung. For et par år siden ankom Palle Murmann til Klampenborg med 2 Jaguar C-type replikaer og de var både flotte og gav publikum en oplevelse. Palle har også i flere år haft en Favre-bygget Ferrari GTO replika (som nu står og pynter i den grad hos Formula i Allerød) som han har glædet både mig selv og andre med til diverse events. Hvad koster en af de 36 ægte biler? - ikke under 50 millioner kroner (!!!) - og i virkeligheden nok en del mere, og man skal altså hedde Nick Mason, være trommeslager i Pink Floyd og i øvrigt have købt den for 20 år siden for at være med.

Så pludselig ser replikaen mere appetitlig ud. Det kan ikke nytte bare i misforstået skinhellighed at skære det hele over én kam og sige grise-fy til alt hvad der ikke er ægte og originalt, selv om det er en dejlig nem løsning. Hobbyen omkring klassiske biler er meget bred og ændrer sig hele tiden. Det er forkert i en stor-klub som bør favne bredt, bare at sidde i et hjørne og afvise replikaer og kopier. I øvrigt lander man jo med tiden i et paradoksproblem: Excalibur startede som en evokation af Mercedes SSK tegnet af Brooks Stevens - og endte ironisk nok som en måske smagløs "kopi" af en 540K - men nogen synes de er fede, og dem om det. Det tilkommer ikke mig at smagsdømme. - Bemærk at de første Excalibur roadstere



fra 1964 så de er jo for længst gamle nok til at være klassiske biler i sig selv og det er mange gamle Cobra replikaer også godt på vej til at blive. I øvrigt skal jeg hilse og sige at en Excalibur roadster der vejer 900 kilo og er bestykket med en 327 Corvette sparker seriøs røv, og trykker på alle de rigtige knapper. California Custom Coach og Elegant Motors i Californien begyndte at bygge Auburn speedster replikaer i 1971 - dvs. for 37 år siden - så er en sådan Auburn speedster en klassisk bil eller en puha da da replika? Der var en matsort Auburn speedster replika på Klampenborg i år. Den var faktisk temmelig cool.

Så hvad kan man bruge replikaer til?? Sandheden om mange gamle biler er jo at de var nogen ikke særligt interessante pispotter da de var nye og i modsætning til god bourgogne er de overhovedet ikke blevet bedre med årene. Jeg tilbragte flere drengeår køresyg på bagsædet af min fars Cortina som var en rædsom bil. Jeg kan se både på Klampenborg og til Gavnø at der er folk der holder liv i et par stykker af dem - og det er da al ære værd - men jeg gad ikke. Hver sin lyst for sine penge, men personligt har jeg selv meget svært ved at se det fede i at prutte rundt i en eller anden gammel Morris med 18 hk og madkurv i svigermorsædet. Mange ønsker sig en smuk bil som er sjov at køre - hvem ville ikke gerne stille en ægte Cobra, Alfa 8C, 300SL, Bugatti Type 35 eller 57 i garagen? Men af indlysende grunde er det kun de få beskåret. Og for dem som har en af de uerstattelige originaler kan det være forbundet med problemer at bruge den: den kan være umulig at forsikre - og er jo lige netop uerstattelig. Det er almindeligt kendt at adskillige velhavende samlere i udlandet får konstrueret en replika af deres kostbare originaler - den kører de så ræs og rally med.

Så svaret er såre enkelt: en REPLIKA KAN BRUGES - og du kan give den TÆSK på en måde som du aldrig vil gøre med originalen - for hvor går grænsen ved mishandling af et klenodie? Med en virkelig fin ægte og original bil bør der jo være en vis ærbødhed: jeg er denne originals kustode i en tid før den passerer videre til en

anden - det er min pligt at tage hånd om denne bil. En replika kan du køre i normal trafik. Sidde i trafikprop uden at være bange for at den koger eller fimsen af brændt kobling breder sig. Du kan køre til Spanien og regne med at komme frem. Jeg er selv så heldig at jeg har haft økonomisk mulighed for at eje originaler af nogen (synes jeg selv) interessante, smukke og eftertragtede biler - men tallene taler for sig selv: der blev bygget 139 af min Bizzarini - og i dag findes der mindst 186. Der er i den grad mudder i stelnumrene. Caveat Emptor!! Jeg har lige udstillet en fin 30'er bil på Klampenborg, og det var en stor oplevelse - men sandheden er at den er et museumsstykke. Dels er den alt for værdifuld til at køre på alfarvej, dels har den svært ved at begå sig i moderne trafik - bremses, kobling og gearkasse er fra en svunden tid, og det er som det skal være. Men den er en stor oplevelse at sidde i og køre i. Og der findes ganske nøjagtige replikaer som jeg kunne køre ferietur i. Det er fristende.

Bugatti klubberne har i mange år udstedt "BC" stelnumre til Bugatti replikaer. Auburn-Cord-Duesenberg klubben accepterer replikaer i en særlig sektion. SACC (Shelby American Car Club) accepterer replika Cobra'er. Det sørger for flere medlemmer, mere kammeratligt samvær, og bekæmper gammelmandsmafiaer og uigennemtænkt bilsnobberi. Og hvem ved - måske sælger replikamanden en dag firmaet eller vinder i lotto og får råd til en original og køber den. I mellemtiden har han forhåbentligt haft masser af godt klubsamvær.

Et godt råd til DVK: lad være med at være så sekteriske. Lad være med at have så travlt med at bestemme hvem der ikke må være med i klubben, eller hvem der ikke er tilstrækkeligt stuerene. Det kommer hurtigt til at lugte af dårlig Reality TV på 3+. Lav en sektion for replikaer og byd dem velkomne. Indse at hobbyen ændrer sig hele tiden og at nye generationer ønsker "gammelbil" oplevelser på nye og andre måder. Sig goddag og velkommen til hotrods, som i øvrigt er et stort hit hos de fine classic car samlere i USA nu -Jay Leno er

bare 1 af dem. Det er almindeligt kendt at amerikanerbilfolket (og dem er der rigtig mange af) i vid udstrækning holder sig væk fra DVK fordi de føler sig uvelkomne og ikke helt fine nok i kanten. Nogle af dem er jo også så formastelige at sætte porno-følge på deres 66 Riviera - men det ser da ok ud, og man kan jo altid sætte de originale hjul på igen. Lad være med at begå de samme fejl overfor replikaer og kopibiler. Manden med replikaen kan have lige så megen viden om biler og seriøs glæde ved sin bil som ham ved siden af med den fine original. Han har bare truffet et andet valg. Der går ikke skår af en original bil blot fordi der er parkeret en replika ved siden af. Tvært imod.



Velkommen til nye medlemmer

Anders	Sørensen	Hasselhøj 13	3070 Snekkersten	2097 9686	Chevrolet Impala	1966
Martin	Pedersen	Bagsværd Hovedgade 111, 2. tv.	2880 Bagsværd	2825 1957		
Kaj	Pedersen	Sollerupvej 2	5600 Fåborg	4035 8541	Fiat 1500 C	1966
Houria S. T.	Richardt	Østbanegade 17, 3. tv.	2100 København Ø	2382 6717	Mercedes-Benz 300	1968
Poul Ejnar	Pedersen	Bagergade 58 A, 1.	5700 Svendborg	6221 8877	Jaguar Sovereign XJ 12	1980
Niels M	Nielsen	Torslundevej 81, Torslunde	2635 Ishøj	2166 2960	Triumph Stag	1971
Henning V	Jørgensen	Løvenskjoldsgade 9	6400 Sønderborg	7443 4455	Fiat 850 Spider	1971
Helen	Køhlert	Karavelvej 16	4040 Jyllinge	4673 1214	Triumph Spitfire MK IV	1971
Torben L	Hansen	Bækkeskovvej 38	2700 Brønshøj	0356 6534	VW 365M 250M	1967
Ole	Madsen	Monradsgade 14	7400 Herning	4019 2650	Honda	1977
Gunnar S	Nielsen	Fjordvej 2	6200 Aabenraa	7362 8202	Ford A	1931
Hans H	Jessen	Møllevænget 15	6200 Åbenrå	7468 0382		
Jan	Kjeldsen	Amtsvej 9	6400 Sønderborg			
Dan	Young	Garnisonsvej 45, 2. tv.	3520 Farum	4495 3335	Porsche 911	1978
Ruben	Rindom	Mørkhusvej 1	4640 Faxe	2491 2095	Mercury Park Lane	1968
Claes	Lindholm	Esplanaden 36, 2. tv.	1263 København K	2646 9902		
Peter	Jørgensen	Hovmarksvej 17	4100 Ringsted	4021 7113	Triumph TR 4	1096
Henrik	Hansen	Svendborgvej 222	5260 Odense S	2033 0371	Chevrolet Camaro	1969
Henrik	Hansen	Svendborgvej 222	5260 Odense S	2033 0371	Ford T	1926
Poul	Kring	Bredstrup Markvej 26	7000 Fredericia	2091 5182		
Ove	Rasmussen	Tinghøjvej 60	4750 Lundby	5576 7242	Chevrolet	1039
Henrik	Berg	Kejlstrupvej 54	8600 Silkeborg	4056 5396	Chevrolet Impala	1967
Hans Peter	Svendsen	Peder Lykkesvej 36	2300 København S	4044 4464	Morris Mini Clubman	1971
Hans Peter	Svendsen	Peder Lykkesvej 36	2300 København S	4044 4464	Triumph Stag	1975
Lars	Hansen	Gl. Landevej 10, Drastrup	8960 Randers	8649 5662	Mercedes-Benz CE	1983
Hans K	Bremholm	Rundvej 3	4281 Gørlev	5154 7406	Morris 1000 Super	1967
Rick	Whiten	Lyngbygade 29	3540 Lyngby	4816 0993	Triumph Thunderbird	1950
Tom	Hansen	Mølledalen 2	3140 Ålsgårde	4970 7860	Fiat 124 Spider	1967
Benny	Nielsen	Bragenholtvej 33	9310 Vodskov	2041 8380		
Danny	Kofod	Annexstræde 7	5953 Tranekær	6250 2585	Buick Electra	1971
Kim	Buchholdt	Saltværksvej 53	2770 Kastrup	2184 3610	Chevrolet	1972
Erik	Henriksen	Jegstrupvænget 593	8310 Tranbjerg	8629 4691	Ford Mustang	1965
Knud Erik	Rasmussen	Ludvigsmindvej 38	5600 Fåborg	6264 1438		
Peter	Foged	T. H. Jensensvej 8	8723 Løsning	4097 2105		
Bo	Jørgensen	Vestervangen 37	4550 Asnæs	5965 1230		
Peter	Henningsen	Parkvej 24	6623 Vorbasse	4190 8782		
Bjørn Jarl	Kristensen	Gartnervej 23	4654 Faxe Ladeplads	5671 6564	Morris Minor 1000	1969
Henrik	Fabrin	Kastanievej 78, 2. tv.	5230 Odense M	2671 5845	Porsche 912	1968



Hej Veteran-kørere!

Så vil vi gerne igen invitere alle til **sen-sommertur** den 6. september.

Vi byder på morgenkaffe m. rundstykker kl. 9.00. Derefter kører vi en tur i området og finder et sted hvor vi kan nyde den medbragte madpakke.

Kl. 13.30 skal vi besøge Abildå brunkulsleje, hvor vi har lavet aftale med de gamle brunkulsarbejdere om at fortælle om tiden da de arbejdede i lejet. De vil starte de gamle gravemaskiner, og ellers vise os hvordan de arbejdede fra lejet blev taget i brug, før der var elektricitet, og frem til 1965 da lejet blev lukket.

Derefter kører vi ad mindre veje tilbage til Videbæk, hvor vi byder på eftermiddagskaffe ca. kl. 16.

Ketty og Anton Sørensen Ørnevej 8, Videbæk

Vi håber på god tilslutning, medbring frokostmadpakke og godt humør.

Pris maks. 50 kr. pr. pers. til entre (det afhænger lidt af hvor mange vi bliver). Børn gratis.

Tilmelding senest 1. sept. tlf. 97171902 – 20460000 eller e-mail ketty@goggomobiler.dk

Veteranbiludstilling og Åben Have på Nebbegaard

Hver søndag kl. 10 til 17 i sommerhalvåret
Fra maj til og med september holder vi åbent på Nebbegaard i Harløse ved Hillerød.

Viklit har en spændende samling af biler fra 1910'erne, 20'erne og 30'erne plus mange snurrepiberier i længerne.

Nye biler kommer hele tiden til - der importeres livligt fra bl.a. USA!

Haven er samtidig åben - en stor, stemningsfuld landbohave.

Her er en lille butik hvor der bl.a. kan købes kaffe og kage som kan indtages på gårdspladsen.

Velkommen på Nebbegaard
entré 40 kr./voksen, børn gratis.
www.nebbegaard.com



FØTEXLØBET 2008 Sønderjylland, Åbenrå lørdag den 6. september

Program:

- 9.00-10.00 Ankomst Føtex parkeringsplads (bag Føtex) Åbenrå.
Der serveres morgenkaffe m.v.
- 10.00 Køretøjerne starter og kører ud i den smukke sønderjyske natur, hvor der vil være indlagt et ophold til forfriskninger.
- 12.30 Der serveres frokost i den frie natur, så husk bord og stole.
- 13.30 Turen fortsætter og afsluttes på Skamlingsbanken hvor kaffen kan nydes.

Tilmelding Ruth og Erik From på tlf. 74 62 53 61 - erik.kef@webspeed.dk
Senest den 1. september 2008. Pris pr. deltager 50.00 kr. Max. 30 køretøjer.



Daytona er den ældste eksisterende forretning i Danmark med klassiske biler som speciale, og vi har i snart 25 år været førende i Scandinavien.

Vil du KØBE eller SÆLGE, eller sælge på kommissionsbasis, så kontakt Palle Murmann, (DVK-medlem siden 1964) for at drøfte mulighederne. Vi har det bedste netværk og Danmark's bedste beliggenhed, hvor din bil BLIVER SET.

Se mere på www.daytona.dk, Ring 40 43 24 02 eller skriv til daytona@daytona.dk

Daytona

- The Leading Classic Car Dealer in Scandinavia -

Daytona - Strandvejen 34 DK-2900 Hellerup



SWAPMEET®

Søndag d. 5. oktober. kl. 09.00-15.00

Andelslandsbyen Nyvang
Oldvejen 25
4300 Holbæk

Stumpemarked for veteranbiler, motorcykler og knallerter

Gratis parkering
Mulighed for at køre ind og hente større stumper

Indgang til SWAPMEET og entre til Andelslandsbyen, nedsat til kr. 35,- i dagens anledning

Tag hele familien med

Arrangør: Damptrømlklubben
Tlf. 49 13 25 40

damptrømlklubben.dk

LÆBORG AUTOHANDEL Kan nu tilbyde VINTEROPBEVARING



af Deres veteranbil under perfekte forhold i opvarmet hal med alarm. Evt. med overdækning af bilen samt komplet vinterkonservering og forårsklargøring med opstart af veteranbilen.

Transport fra hele landet kan arrangeres. Kontakt os for yderligere oplysninger på tlf. 40515400
www.laeborg-autohandel.dk



JFC-TRADING

DÆK OG FÆLGE



Til køretøjer fra 70'erne og tidligere:

Fra Ford T til Ford Mustang
og naturligvis:

Mercedes, Volvo og VW
veteranbiler, klassiske biler, muskelbiler - spørg os!
(mange varianter på lager, kort leveringstid)

se hele udvalget:

www.jfc-trading.dk

BFGoodrich
Tires



Firestone

JFC-TRADING
DIGTERPARKEN 14
DK-2750 BALLERUP
+45 44662903
info@jfc-trading.dk



**Rustreparation af
veteranbiler**
Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

NYT I DANMARK:

*Specialbutik for tilbehør
til klassiske biler!*



*Tilbehør til
klassiske biler*

Se mere på

www.classictrim.dk

- Vælg Vintage shop



Renovering af oldtimerbiler i Polen
Alle former for arbejde udføres

Rustarbejde
Mekanisk arbejde
Lakering

Kabine
(Læder, indvendig beklædning, tæpper)

Transport
Forsikring af bilen, mens den er i Polen
Prisoverslag

Fuld billedokumentation
Dansk kvalitetscheck

Tlf. 39691020 - Mobil 20840465
www.Autoclassic.dk

MB MOTOR

TRIMNING OG JUSTERINGER

PÅ RULLEFELT UDFØRES

YDELSESTEST, ØKONOMITEST,
FEJLSØGNING, DATALOGNING.

RESERVEDELE LEVERES

REPARATION AF ALLE
BILMÆRKER

SPECIALOPGAVER UDFØRES

Biler sælges

Triumph TR6 1973. Nysynet (8 år til næste syn) Dansk indreg. Nye tæpper, bundmætter, nyere kaleche, nul rust. English racing green. Prisinde 130.000 kr.
Hans Post, Uglekær 26, 6200 Åbenrå, tlf. 74627414 – 29435581 - epost@mail.tele.dk

Mercedes 350SL 1971 cabrio. Importeret fra Schweiz 2006. Sort metallic, 167.000 km, velholdt og velkørende. Pris kr. 150.000 inkl. afgift.
Viggo Borgen Schmidt, Randersgade 29, 1. th, 2100 København Ø, tlf. 24654095 – viggoborgen@hotmail.com

Volvo 142 1970. Sorte plader og en del ekstra reservedele og dæk. Vægtafgift 700 kr. årligt. Pris 12.000 kr.
Birgit Laage, tlf. 26591507

Corvette 1958. Flot, lysblå med hvid kaleche og sort indtræk. Er indreg. Restaureret 2005. Anden bil kan evt. tages i bytte som del af betalingen.
Niels Larsen, tlf. 62691569

FIAT 500 Topolino med kaleche.
Tlf. 32542901

Opel Kapitän 1952. Ford Zephyr Zodiac Mk. II.
Bent Gnist Christensen, Myrehøjvej 13, 5700 Svendborg, tlf. 62212532

Morris 1000 Super 1968 varevogn med to bagdøre. Bilen er adskilt, meget pladearbejde er udført.
Henrik Christensen, Kyse Overdrevsvej 4, 4700 Næstved, tlf. 20814460 – 55450341

Jaguar Mk. II 3.8 1962. Man./overdrive. Hvid, grønt læder. Hovedrepareret for 10.000 km siden. Løbende vedligeholdt og kører fint. Kr. 150.000.
Lars Rasmussen, Godthåbsvej 6, 4000 Roskilde, tlf. 46371756 – 46373012

NSU Prinz 4 1964. God til restaurering. Pris 5.000 kr.
Ole Thoudal, Porskærvej 12, 8420 Knebel, tlf. 86351248 - 29672519

Triumph Spitfire MK4 1972. Rød. Frame-off restaureret over de sidste 5 år, alt er skiftet, stål-hardtop. Pris nysynet og på plader kr. 95.000. **Morris Ten 1948,** grøn, meget flot og velkørende, uden afgift, kr. 60.000.
Morten Petersen, tlf. 24656228 - mp4@ofir.dk

Alfa Romeo 2000 Spider 1974, Bilen er rød, super velholdt og total rustfri, nysynet og på DK-plader. Pris kr. 120.000
Peter Petersen, tlf. 40100714, e-mail: peterpetersen350@hotmail.com

Ford A 1929. Flot. Nysynet med org. nr. plader. Totalrestaureret og nylakeret år 2000. Regninger på reservedele + rep. på ca. 130.000 have. Bl.a. nyt indtræk, nyt tag, forkromede lygter, højglanspolerede rustfri kofangere (forreste). Desuden er motoren renoveret. Ny kobling, ny tandkrans, ny ventiler, ny køler, startmotor+dynamo totalrenoveret. Nye bremsebelægninger+nye bremsetromler på forhjul. Nye dæk. Bagagebærer m. kuffert. . Pris kr. 130.000.
Hermann Grønbæk, tlf. 97495252 - ondaftenvej@mail.dk

Fiat 500 De Luxe 1967. Nysynet uden anmærkninger. Totalt restaureret, nylakeret i 2007, nyt foldetag, flot kabine, masser af nye dele, starter og kører fantastisk, undervognsbehandlet, 0 rust, står så godt som fejlfri, helt unik veteranbil. Pris kr. 79.000.
Henrik Sørensen, tlf. 40841293 - info@henriksbiler.dk

DKW 1937 2-dørs sedan. Bilen er renoveret totalt for tre år siden, motor defekt, er synet for 8 år med tidstypiske nummerplader. Pris kr. 35.000.
Allan Dan Petersen, tlf. 54930024

MGB 1971, En rigtig flot bil. Professionel restaurering afsluttet juni 2008. Importeret fra Californien og fuldt restaureret i UK mellem september 2006 og juni 2008. MGB'en er med en overdrive gearkasse og trådhjul. Den har fået en komplet opmaling, nyt ophæng, bremsesystem, rustfri udstødning osv., nyt interiør og eksteriør trim inkl. kaleche. Fuldt serviceret og rustbeskyttet. <http://roadster.awardspace.com>. Pris kr. 159.000.
Stuart Pethick, tlf. 40638886 - sjp@adr.dk

Volvo Amazon GT 1967. Grøn. Bilen er rigtig pæn overalt. Pris kr. 80.000.
Keld Nielsen, tlf. 41407087 - 46563552

Unik **Audi 100 LS** fra 1970 med velkørende og pålidelig motor samt smukt interiør - 1.8 liters original motor og 100 hk. Kun 2 tidligere ejere. Nysynet december 2007. Pava-behandlet december 2007. Første gang på danske nummerplader december 2007. Kun ca. 160.000 kilometer. Veteranstatus = billig forsikring. Originale papirer medfølger. Reservehjul, dækken, ratlås, reservedele medfølger. Pris kr. 42.000.
Christian Schultz, tlf. 30590912 - christian.schultz@mattel.com

Ford Y 1934, let adskilt, 25.000 kr.
Ole Hansen, Brande, tlf. 96420142 – 30270052

Triumph TR4 1962. Synet 05/07. Rød, renoveret, med nyt læder. Kaleche og surrey med hard og soft top. Kr. 140.000.
P. H. Mikkelsen, Marselisvej 6, 8000 Århus C, tlf. 40311186 – mikkel@systeme.dk

Biler købes

VW Boble cabriolet købes. Er kun interesseret i en der er i tiptop stand.
Ring 21642233

Dele til biler sælges

4 stk. alufølge for **Mercedes 123** modeller. Gode dæk. 1000 kr.
Ole Thoudal, Porskærvej 12,8420
Knebel, tlf. 86351248 - 29672517

Vinduesviskere passende til diverse mærker, primært fra perioden 1950-1966.

Egon Persson, tlf. 44661470 - egpe@novonordisk.com

Triumph, MG m.fl. 1963 - 1975, 2 stk. sorte lædersæder med nakkestøtter. Sælges bl.a. af Moss som "Classic Seats" til Triumph & MG m.fl. Sæderne er som nye og har kun været monteret/brugt under 1.000 km. Pris afhentet Kr. 5.000,- (Nypris fra Moss ca. kr. 8.500,- ekskl. fragt osv.).
Jørgen Bomberg, tlf. 61207078 - jbomberg@tiscali.dk

Dele til **Morris Mascot** og **Clubman** sælges billigt.
Ole Hansen, Brande, tlf. 96420142 - 30270052

Til **Chevrolet** 1929-1932 3-trins gearkasse, kr. 1.000, til samme modeller 2 stk. pæne forkromede forlygter GMC Twilight kr. 1.200.
J. Herforth, tlf. 39651855

Dele til biler søges

Til **Opel Olympia/Opel Kapitän 1951-53** benzinpumpe, ny komplet eller repsæt.
Ib Jensen, tlf. 43994762 ibbente@ishoejby.dk

Motorcykler sælges

Norton Commando 850 Mk 1 1978. Meget velholdt og i orig. stand. Kr. 78.000.
Jens Rasmussen, Vejlebrovej 83, 2635 Ishøj, tlf. 51554601 - 43736492

Ariel LB 250 1930. Sideventilet, ny-restaureret stand. Fremstillet i 1929 og første gang indregistreret i Danmark 1930. Efter vidende kun 2 stk. i Danmark. Dateringscertifikat foreligger samt div. manualer. Pris kr. 34.500. Billeder fremsendes gerne på mail.
Finn Matthiessen, tlf. 74620821 finn-matthiesen@mail.tele.dk

BMW R26 250 cc. Nysynet og indregistreret, på plader. Pæn og velholdt, sort. Pris 33.000 kr.
Gert Strøm Søærensén, Sofievej 17, 9900 Frederikshavn, tlf. 98425109 - vona@webspeed.dk

DKW 125 cc. Sort, m. afgift. Meget flot renoveret og særdeles velkørende. Syn 2007, sorte plader og ny dæk mm. Kr. 12.000.
Morten Petersen, tlf. 24656228 - mp4@ofir.dk

Wanderer 1921. Fuldt restaureret, har stået i en stue siden restaurering. Original. En ejer, dansk. Sælges eller byttes med Land Rover Series 1.
Carsten Ellerbæk, tlf. 20115599 carstenellerbaek@sol.dk

Diverse

Købes: **Halda Twinmaster**.
Tlf. 39631034 - 35424344 - grebart@worldonline.dk

Købes: Løse **nakkestøtter** af dem kan klemmes ned over ryglænet. 2 stk. ens i pæn stand.
O. E. Riisager, tlf. 45891148 ole.emil.riisager@tdcadsl.dk

Udnyt pladsen med **pedal-rulleskøjter**, org. amerikanske, fabriksny. Et sæt à 2 stk. Som de bruges i Sommers museum og Daytona. Engrospris kr. 3.500 afhentet.
O. E. Riisager, tlf. 45891148 - ole.emil.riisager@tdcadsl.dk

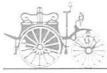
Velbeliggende **garage** udlejes. Gl. Kongevej, Frederiksberg. Mdl. leje kr. 1.000. Dep. 3 mdr. husleje.
Hovedstadens Ejendomsadministration, tlf. 33253000 - www.lejemaal.dk

Automobilia

Jaguar Mk. 2. Original værksteds-håndbog, original instruktionsbog + stor vægplakat med smøreskema - dæktryk mm. Dansk instruktionsbog i mappe fra E. Sommer. Alt som nyt.
Hans Hansen, Mågevej 12, 6500 Vojens, tlf. 74543758.

Købes: Til **Ford V8** 1938 type G 81A 3.6 ltr. 85 hk reservedelskatalog, håndbog, vækstedsmanual, alt på tysk eller engelsk. Til **Bristol 400** fabriksmanual, håndbog, reservedelskatalog.
Ib Jensen, tlf. 43994762 ibbente@ishoejby.dk

Suzuki RE5 1975. Jeg er på jagt efter materiale på dansk om Suzuki RE5, det være sig mc-blade, motorblade, manualer, brochurer eller lignende, så har du noget du vil sælge eller som bare fylder for meget på dine hylder så send mig en mail. Udenlandske blade og brochurer har selvfølgelig også interesse. Komplet RE5 og reservedele samt andet RE5 relateret har også interesse.
Tonny Larsen, tlf. 59597728 - tonny@re5.dk



TIL SALG



PAGODE MERCEDES BENZ 230SL 1966/67 CABRIOLET (113042) Sangerinden Ricky Lee Jones' Pagode, hjemtaget fra Californien 2005.

Kaleche/hardtop sort. Ny ekstra kaleche + orig. Becker radio medfølger. 6-cylindret rækkemotor, cremehvid. 4-trins manuelt gear. Servostyring. I meget smuk stand. Nysynet. Kr. 245.000.

Seriøst interesserede kan henvende sig på tlf. 20335958 – 32555958.

TIL SALG



MGC GT 1969 COUPÉ

På grund alder (min egen) er min meget flotte MG til salg. Den er med aut. gear (derfor meget let at køre). Motoren er en 6-cyl. 3-liters på 160 hk. 2 SU karburatorer. Amerikaner-model, men har aldrig været i Amerika. Den nåede ikke længere end til Fyn. Ny forkromede hjul og nye dæk str. 165-15. Som ekstraudstyr er den forsynet med rallyur og stopur. Nyt indtræk i både dørsider og loft. Alt i alt en meget fin bil, som er lige til at køre i. Pris kun 145.000.

Egon Wang Neesgaard,
tlf. 46383426, bedst aften.

TIL SALG



Campingvogn SMW LYX 12 1967

Sund og god. Har fået ny bund. Har været opbevaret indendørs. Ingen fugt, råd eller stank. Totalvægt 750 kg. Kr. 12.000.

Knud Madsen, tlf. 40143500
- khtm@mail.dk

TIL SALG



PLADS TIL VETERANBILER

Dommerengen, Helsingør. Charming 3-længet stråttækt landejendom tæt på Helsingør Golfklub, kun 30 min. kørsel til København C. Ca. 100 m² isoleret og opvarmet garage/værksted med autolift og 2 dobbeltporte. Endvidere vognport med plads til 2 biler. Stuehuset har ca. 200 m² boligareal plus ca. 50 m² bryggers og mindre rum.

Ejendommen er moderniseret gennem de seneste år med nyt stråtag, badeværelser og køkken, og er meget velholdt. Idyllisk beliggenhed væk fra trafikstøj. Jordtilliggende ca. 8 tdr. land. Pris 5.8 mill.

Se mere på www.ole-lindgreen.dk eller kontakt ejer Gunnar Herman på tlf. 40310037

TIL SALG



FORD FAIRLANE SKYLINER (retractable)

Holder syn til 2013.
Kom og se og prøv.
Svend Draaby, tlf. 38713902.

Motorbøger & Modelbiler

Velkommen i Danmarks største
forretning med Modelbiler & Motorbøger

SamlerBørsen

Rødovrevej 210 2610 Rødovre

Telefon 33 25 40 22

Åben hverdage 12-17.30 - Tirsdag lukket - Lørdag 10-12

www.samlerboersen.dk



Kørejakker til sportsvognen

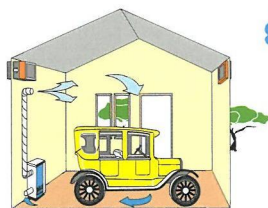
Den engelske bombermodel i ægte rulam
Normalpris kr. 3.000
Vores pris kr. 2.000

Vi fører også kørehjelme, briller og halskraver

Birger Overgaard Skind & Tøj

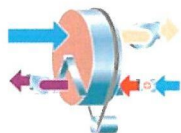
Skovvej 18, 9560 Hadsund
Tlf. 98 58 30 75

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



danske
Nyt klassisk magasin

- ✓ Redaktionelle artikler om klassikere og veteraner samt personerne bag
- ✓ Danmarks ubetinget største annoncemarked (over 1000 annoncer)
- ✓ Udkommer 12 gange årligt med min. 52 sider
- ✓ Arrangementskalender
- ✓ Tips & Trix
- ✓ Set & Sket

Prøveabonnement 3. mdr. kr. 95,-
Årsabonnement kr. 450,-

60 år

Corgi - 50 år med hund som varemærke

VeteranPosten
- fås i alle førende kiosker
- eller tegn et abonnement
VeteranPosten
Søvejen 1 • 6500 Vojens
Telefon 76 40 00 14

www.veteranposten.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

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

Helårige præmier
for 2008

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	556 kr.
100.000 kr.	791 kr.
150.000 kr.	920 kr.
200.000 kr.	1.002 kr.
250.000 kr.	1.201 kr.
300.000 kr.	1.329 kr.

Vintage biler årgang 1951 - 1973

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	617 kr.
100.000 kr.	879 kr.
150.000 kr.	1.022 kr.
200.000 kr.	1.113 kr.
250.000 kr.	1.334 kr.
300.000 kr.	1.477 kr.

Klassiske biler årgang 1974 - 1983

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
25.000 kr.	1.637 kr.
50.000 kr.	2.087 kr.
100.000 kr.	2.359 kr.
150.000 kr.	2.788 kr.
200.000 kr.	3.204 kr.
250.000 kr.	4.686 kr.
300.000 kr.	4.194 kr.



Veteran
Forsikringsklubben

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum
 Tlf. 4556 5610 (10 - 13) - Fax 4556 5611
 E-mail: kontor@veteranbilklub.dk

Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1973

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	529 kr.
100.000 kr.	720 kr.
150.000 kr.	1.005 kr.

Klassiske motorcykler årgang 1974 - 1983

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
25.000 kr.	1.276 kr.
50.000 kr.	1.562 kr.
75.000 kr.	2.133 kr.

Vinterkørsel

* I perioden 15. marts til 15. november er der normal dækning for ansvars- og kaskoskader. I perioden 16. november til 14. marts er dækningen begrænset til skader som følge af brand, tyveri, hærverk og nedstyrtende genstande. Hvis du ønsker at køre om vinteren, bliver det lidt dyrere. Se mere på Runas hjemmeside - www.runa.dk - eller rekvirer en brochure.

Der kan desuden regnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også regnes privatforsikringer i RUNA til fordelagtige priser. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer. Denne annonce erstatte ikke forsikringsvilkårene. Der tages forbehold for trykfejl og præmierreguleringer. Alle præmier er baseret på helårig indbetaling.

Udgiveradresseret
 maskinel magasinpost
 ID nr. 42123

Al henvendelse:
 Dansk Veteranbil Klub
 Tlf. 45 56 56 10
 Mail: kontor@veteranbilklub.dk