

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



53. årgang - marts 2009 - VT nummer 393

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 konkurrencesvar dog inden månedens udgang.

Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Annoncepriser:

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 veteranretojer aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

Erhvervsrådgiver, teknisk brevkasse og restaurering:

P. E. Hansen
Torsted Allé 25, 8700 Horsens
e-mail: pehansen@mail.tele.dk
Fax: 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse

I redaktionen desuden:

Morten Alstrup
Peter Bering
Svend Carstensen
Peter F. Lykkeberg
Erik Nielsen
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

Ryvevej 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, øst).

Ole Poulsen

Bursøvej 33, 4930 Maribo

Tlf. 54 70 03 58

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Amager Landevej 246
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.
kaic@c.dk

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Dorte Stadil
Se under formand

Midtsjælland:

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

Østsjælland:

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

Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4270 Høng
Johnny B. Rasmussen
20745709

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Poul Henning Lauridsen
Flittig Lises Vej 2, 5250 Odense SV
65962428 - 26644238
phsports@yaho.com

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003
Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161
Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 8698 8883

Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721
Samme adresse

Vestjylland-Sjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Sjald
Henning Knudsen, 9738 1264
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

Dansk Austin Klub
Bogeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolffbrandt, tlf. 86593300
www.danskaustinklub.dk

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

Föreningen Motorhistoriske Formidlere
Jesper Jespersen, tlf. 45891965
jesper.jespersen@suf.kk.dk

Jensen-Klubben
Jesper Troels Jensen, tlf. 2367 2000
jjjensen@mac.com
www.jensen-klubben.dk

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs & Ford Mustang
Peter Lovstrom Sørensen
Tlf. 7586 9510

Austin Seven
Ole Troen
Tlf. 75943494
troline@yahoo.dk

Chevrolet 1929 til 1932
Jens Rasmussen
Tlf. 86178002 - 24840013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189 - kurtgjonna@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
cloppost@g.mail.com

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Toyota
Henning Holm
9865 8011

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

Mærkeregistre

Austin Seven
Jørgen Frode Bakka
Tlf. 4576 1224
www.austinseven.dk
mail@austinseven.dk

FIAT - Forkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

Ford Junior
michael@deichmann.org
www.fordyandmodelregister.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

Studebaker
Gorm Albrechtsen,
97223630/40447505
post@gorma.dk

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

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.

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.



FORSIDEN
 Billedet på forsiden stammer fra artiklen inde i bladet om Ferrari i Danmark. Læs om situationen der. Peer Lauritzens billeder sidste gang på for- og bagside stammede rigtigt nok fra da Børge Kå havde museum på Pedershvile i Nordsjælland sammen med Kaj Bach. »Skulpturen« er karrosseriet til en Ford T coupe årgang 1927.

Indhold

Kai Wredstrøm 80 år.....	3
Dorte Stadil fylder 60	3
Aktivitets- og mødekalendar	4
Bestyrelsens beretning 2008	7
Årsrapport DVK 2008.....	9
Seneste om afgifter	15
Føs'da i Kværkeby.....	15
Klubaktiviteter	16
Det ka' lade sig gøre.....	18
Apropos klubvognen (2).....	20
Autofokus.....	28
MhS.....	29
Bornholm Rundt 2008	30
Virksomhedsbesøg i Odense	32
»Og det var så et sidespring«	33
Arne Jensen, Simmelkjær	34
Historisk Monte Carlo Rally	37
Folkevognsrugbrødet.....	37
Chaufførarmbind.....	38
Ferrari'er i danske racerløb	40
Forvandlingsnummer igen	44
Alvis Sektionen 2008.....	46
Omsider.....	47
Dansk deltagelse i Mille Miglia.....	47
Konkurrencen.....	48
Læserbrev	49
Tilbageblik i Lundeborg.....	50
Invitationer	52
Køb/salg	56



KAI WREDSTRØM 80 ÅR

DVK's initiativrige mødestedsleder i mange år i Klippinge, Kai Wredstrøm, blev fejret den 22. februar på sin 80-års fødselsdag.

Det var en dejlig eftermiddag, hvor mange veteranvenner kom fra nær og fjern for at fejre Kai. Hans popularitet og smittende glæde gjorde, at det blev en uforglemmelig dag for de næsten 110 personer fra Kais forskellige klubber og familiemedlemmer der var mødt op for at fejre ham, og hvor Kai er, gælder familiens slagsang til fulde: Solskin kan man altid finde.

Dorte Stadil



En stor tak for det overvældende fremmøde og de flotte gaver til min 80-års fødselsdag.
 Hilsen Kai Wredstrøm, mødestedsleder, Klippinge

Vores formandinde Dorte Stadil fylder 60 år tirsdag den 7. april

Her i huset har vi kendt Dorte i 12 år, tror vi nok det er, det er jo ikke meget af de 60 hun snart bliver, men det har for os været nogle gode år, med dejligt samvær hos hinanden, med lækker mad og vine.

Hvornår Dortes interesse for veteranbiler begyndte ved vi ikke, men hvis ikke hun havde haft den havde vi jo ikke mødt hende og Allan, så det var jo godt nok.

Dorte blev formandinde for DVK efter, som en skrev, citat.«modbydelig generalforsamling» i marts 2005. I april optræder hun for første gang som formandinde i vores Veteran Tidende nr. 346. Det var bestemt en turbulent tid for både DVK, dens medlemmer, og ikke mindst for Dorte. Der skete voldsomme ting med en masse sladder m.m., og beskyldinger fløj rundt i luften. I den tid tror jeg at Allan var en god støtte for Dorte, hun red stormen af, og i dag mener vi faktisk der er god ro og orden i klubben. Det er vores indtryk at alt foregår i en fordragelig og god tone. Så alt i alt må man vel sige at det går godt for DVK, stort set da, der er vel altid nogen der vil have ændringer her og der, men Dorte gør det godt, og vi kan jo nu forstå at hun vil tage endnu en omgang i »Ringene«, og det er vi glade ved.

Med venlig hilsen

Alice og Lars-Hugo Kristiansen, Majbøl.



Møder

Tirsdag 17. Kværkeby. Klubmøde kl. 19. Erik Kristoffersen om færdselspolitiet før og nu.
Torsdag 19. Nærum. Cafeaften i biblioteket.
Torsdag 19. Nærum. Cafeaften kl. 19.30. Tag film eller billeder med. Gratis kaffe.
Torsdag 19. Spjald. Klubmøde.
Lørdag 21. . DVK's generalforsamling.
Tirsdag 24. Klippinge. Henrik Thostrup om veteranbilforsikringen. Kl. 19.
Onsdag 25. Amager. Klubmøde kl. 19.
Torsdag 26. Morris-møde. Morris-møde kl. 19.
Mandag 30. Vesterhede. Samkøring til Brande Autosadelmageri. Start Vestergård kl. 18.15.
Tirsdag 31. Egeskov. Bagagerumsmarked kl. 18.30.

April

Torsdag 2. Nærum. Ole Poulsen om kørekort og regler.
Torsdag 2. Ristrup. Almindeligt klubmøde kl. 19.30, planlægning og arrangementer i 2009. Forslag modtages på mødet.
Torsdag 16. Børkop. Klubmøde kl. 19.30 - rykket pga. påsken.
Torsdag 16. Egersund. Sæsonens arrangementer lokalt. Kl. 19.30, bemærk ændret dato pga. påsken.
Torsdag 16. Nærum. Cafeaften kl. 19.30 med gratis kaffe. Tag gamle løbsbilleder med.
Torsdag 16. Spjald. Klubmøde.
Lørdag 18. Egeskov. Besøg i Strøjers museum. Afgang Bellinge Brugsforening kl 9.
Tirsdag 21. Kværkeby. Klubmøde kl. 19. Villy Paulsen om lufthavnsbyggeri.
Torsdag 23. Nærum. Virksomhedsbesøg hos MB Motor i Græsted.
Tirsdag 28. Egeskov. Museumsåbning på Egeskov kl. 18.30.
Tirsdag 28. Klippinge. Mødet aflyst. I stedet kan man tage på bustur til sæsonindvielse på Egeskov.
Torsdag 30. Morris-møde. Morris-møde kl. 19.

Maj

Tirsdag 5. Ristrup. Forårstur, bemærk mødetidspunkt kl. 19.
Torsdag 14. Børkop. Mødeaften kl. 19.30.
Torsdag 14. Egersund. Biblioteks- og bagagerumsaften. Kl. 19.30.
Torsdag 14. Spjald. Klubmøde.
Tirsdag 19. Kværkeby. Besøg af Peugeot-klubben. Kl. 19.

Juni

Tirsdag 2. Ristrup. Kl. 19.30. Emne ikke planlagt.
Fredag 5. Kværkeby. Klassisk køredag.
Torsdag 11. Børkop. Mødeaften kl. 19.
Torsdag 11. Egersund. Tur rundt om Broagerland. Kl. 19.30.
Tirsdag 16. Kværkeby. Aftenkøretur fra Kværkeby. Kl. 19.
Torsdag 18. Spjald. Klubmøde.

Juli

Tirsdag 7. Ristrup. Grillaften kl. 18.30.
Tirsdag 21. Kværkeby. Intet møde - sommerferie.

August

Torsdag 13. Egersund. Grillaften kl. 19.

September

Torsdag 10. Egersund. Vinterklargøring af bilen. Kl. 19.30.

Oktober

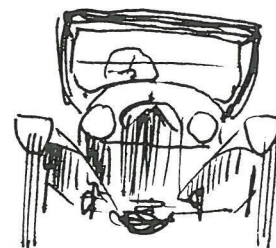
Torsdag 8. Egersund. Evt. filmaften. Kl. 19.30.

November

Torsdag 12. Egersund. Året der gik i lyd og billeder. Kl. 19.30

December

Torsdag 10. Egersund. Julefrokost med pakkeleg. Kl. 18.30.





Løb og arrangementer

Marts

Torsdag 26. Foredragsaften i Nærum Holger Danske. Sabotage og likvidering fra 1943 til 1945
Indbydelse VT februar 2009 Henvendelse: kimpolte@hotmail.com

April

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

Søndag 12. Odense Veteran Event. Kl. 11-15 på Flakhaven. Derefter hver den 2. søndag i måneden, slut 13. september.

Søndag 12. Odense Veteran Event. Kl. 11-15 på Flakhaven. Derefter hver den 2. søndag i måneden, slut 13. september.

Torsdag 23. Virksomhedsbesøg hos MB Motor i Græsted. Tilmelding nødvendig. Indbydelse i VT 392.

Lørdag 25. »Motor Show«. Kl. 10-16 hos Dansk Motor- og Maskinsamling, Kristiansmindevej 14, 8500 Grenå. Særparkering for veteranbiler og -motorcykler. www.motorsamling.dk hvor man også kan tilmelde sig som udstiller.

Lørdag 25. Stumpe- og kræmmermarked kl. 10-15 hos Ove Iversen, Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig. Oplysning om studeplads tlf. 75339321 - 23950721.

Maj

Lørdag 2. Esbjerg Veteranløb. Indbydelse i VT februar.

Søndag 3. Forårsmønstring på Kastellet. Kl. 13-16. Indbydelse i VT 394.

Mandag 4. Havnemik i Holte Havn. Kl. 19. Vejlesøvej 22, KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

Lørdag 9. -søndag 10. Fionialøb. Info Ole Andreassen tlf. 65978595.

Lørdag 9. Kongeågrænseløb. Mere i VT april.

Lørdag 9. Odsherredsløbet. Alt optaget. Der oprettes venteliste.

Onsdag 13. Lundeberg aftentræf. Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

Lørdag 16. -søndag 17. Hjallerup Stumpemarked og Motorhistorisk Træf. Kl. 9-16.

Lørdag 16. Store Bildag i Horsens

Søndag 17. Copenhagen Classic Autojumble på Klampenborg Galopbane. Kl. 10-16. Tema Morgan, Mini og Marcos jubilæer. Indbydelse i VT 394.

Søndag 17. Stumpemarked og veterantræf ved Køng Museum kl. 9-16. Gl. Øbjerggård, Bygaden 27, Køng, 4750 Lundby. Køretøjer over 25 år, ingen tilmelding. Info Hans Jensen, 55723738 - 20416925.

Lørdag 23. -søndag 24. Countrymusik og veteranbiler i Chr. Himmelfartsferien. 185 kr. pr. bil inkl. 2 pers. til helstegt pattegris. www.rainbow-entertainment.dk/index2.asp?id=5 Steen, tlf. 97339999 - 23443055

Fredag 29. -søndag 31. Historisk Opelklub Danmarks 25-års jubilæum i Vorbasse. www.historisk-opelklub.dk

Lørdag 30. Nivåløb - start kl. 9. Willibald Farbmacher, tlf. 23339957 willibald@mail.dk

Juni

Mandag 1. Havnemik, Holte Havn. Kl. 19. Vejlesøvej 22, KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

Fredag 5. Familierally fra Vesterhede. 10-års jubilæum var en fejl - det er først til næste år. Konkurrencer og prøver. Max. 30 deltagere. Tilmelding. Mere senere.

Fredag 5. Himmelbjergløb. Indbydelse i VT 393.

Lørdag 6. Stumpe-, bil- og motorcykelmarked på Jysk Automobilmuseum i Gjern. www.jyskautomobilmuseum.dk Tlf. 86875050

Søndag 7. Forårsløb. Indbydelse i VT 393.

Søndag 7. Herregårdsturen Fyn. Indbydelse i VT april. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051.

Søndag 7. Industrimuseets forårsløb. Indbydelse i VT marts. Jens Høstrup, tlf. 75665898.

Søndag 7. Museumsløbet. Køretøjer før 1940. Start Ballerup kl. 10. Slut Nationalmuseet i Brede. Tilmelding ballerupmuseum@dk tlf. 38602463 Lars Cramer-Petersen.

Onsdag 10. Lundeberg aftentræf. Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

Fredag 12. Optakt til Engländertræf i Løgumkloster.

Fredag 12. -søndag 14. Spjald kalder til weekendtræf. Indbydelse i VT 392.

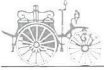
Lørdag 13. 8. Engländertræf i Løgumkloster. Indbydelse i VT 392.

Lørdag 13. Vitus Bering Løb. Indbydelse i VT formentlig i marts.

Søndag 14. Fransk biltræf i forbindelse med Gisselfeld Klassisk Motorshow. I samarbejde mellem 9 danske klubber for franske bilmærker. Tilmelding til en af dem. Gratis for køretøjer, der er på plads senest kl. 9.45 og bliver der hele dagen.

Søndag 21. -lørdag 27. Højskoleophold - Veteranbilpassion på Europahøjskolen på Kalø. Info Dorte Stadil 4583 8008 eller http://www.europahojnskolen.dk/korte-kurser.aspx.

Lørdag 27. Ålsbo Motorstævne. Indbydelse i VT 392. Løbsarrangement, stumpesalg, konkurrencer, spisning. Tilmelding nødvendig.



Juli

Lørdag 4. -søndag 5. Bornholm Rundt. Indbydelse i VT 390. www.bornholms-motor-veteraner.dk

Mandag 6. Havnemik. Holte Havn. Kl. 19. Vejlesøvej 22, KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

Onsdag 8. Lundeberg aftentræf. Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

Torsdag 23. -lørdag 25. Ringkøbingløbet. 23/7 kl. 16.30 Classic Car Cruise fra Hotel Fjordgården. Kl. 19 parade på Torvet. 24/7 14.30-17.30 Skønhedskonkurrence på plænen foran Hotel Fjordgården. 25/7 Kl. 9-10.30 Enkeltstart på veteranløb med præsentation fra rådhuset. 15.30.-17 Opvisning i Old Timer Expert Class på plænen foran Hotel Fjordgården. Tilmelding tlf. 97322342 info www.ringkobinglobet.com

August

Lørdag 1. -søndag 2. COPENHAGEN HISTORIC GRAND PRIX For mere information: <http://chgp.dk/>

Lørdag 1. -søndag 2. Dansk Austin Klub sommertræf og gen.fors. på Austin Museet, Bøgehøjvej 15, 8305 Samsø.

Lørdag 1. Old Timer-turen i Odder. Indbydelse i VT maj.

Mandag 3. Havnemik. Holte Havn. Kl. 19. Vejlesøvej 22. KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs. Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

Torsdag 6. Passionistkøretur. Kl. 16.30. Ingen tilmelding. Start Åsebakken, Høsterkøb, slut ved medlemsmødet i Nærum. Indbydelse i VT 396.

Torsdag 6. -søndag 9. Styrkeprøven - i år på Bornholm. For køretøjer før 1926. Indbydelse i VT 392. Info Ole Køhlert, tlf. 40174004 ohk@privat.dk Tilmelding Ninette Ellingsen, Kastanievej 3, DK3730 Nexø styrkeproven09@gmail.com

Lørdag 8. Munkebjergløbet. Indbydelse i VT 394. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 hans@geschwendtner.dk

Søndag 9. Munkebjerg Hill-climb. Indbydelse i VT 394. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 hans@geschwendtner.dk

Onsdag 12. Lundeberg aftentræf. Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

Lørdag 15. -søndag 16. Biler på Lerchenborg.

Søndag 23. Skoda Klub Danmarks »Store Bilklubdag« på Krengerup gods. Kl. 13 til 17. Ingen tilmelding, men Skoda-klubben hører gerne fra dig. fyn@skodaklub-danmark.dk Se www.skodaklub-danmark.dk Rabat på entre til Skoda-museet for alle medlemmer af bilklubber.

September

Lørdag 5. Race & Carday, Skærbæk. Kl. 9 til 15. For klassiske og nyere sportsbiler. Gratis. Foredrag af Jason Watt. Info www.m-s-s.dk Tilmelding nødvendig til anders.t.jensen@hydro.com

Lørdag 5. Veteranlastbiltræf. www.jyskautomobilmuseum.dk Tlf. 86875050

Mandag 7. Havnemik. Holte Havn. Kl. 19. Vejlesøvej 22. KRAK 107, A3. Kom som du er, evt. for at nyde cafeens enkle retter og drikkevarer. I dårligt vejr indendørs Ingen tilmelding. Arendse og Leif Fortmeier.

Onsdag 9. Lundeberg aftentræf. Indbydelse i VT 393. Tlf. 29876621.

Oktober

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

Udland

Maj

Søndag 24. 16. Tjolöholm Classic Motor. www.tjoloholm-classicmotor.se

Juni

Lørdag 13. -søndag 14. Tøff-tøff-løpp for alle biler og mc til og med 1905 og en- og 2-cylindrede biler til og med 1914 i Moss-Fredrikstad, Norge. Trygve Krogsæter trygve.krogsaeter@arkitektbedriftene.no

August

Mandag 10. -onsdag 12. Tidlige Porsche 911 til Nürburgring. Info om grupperejse thomasLJ@early911.dk

September

Lørdag 5. -fredag 11. Moravia Rally, Tjekslovakiet. www.veteran.ova.cz





Bestyrelsens beretning 2008

Vi indledte året med en ekstra veteranbustur til Nærum, fordi busturen i november til Årets Emil i 2007 havde været overtegnet. Da vi nåede til november 2008 blev bussen igen fyldt til bristepunktet af glade mennesker som vi fra øst havde en dejlig dag sammen med. Museet og biblioteket blev kigget efter i krogene, og årets Emil-modtager, Arne A. Jørgensen, fik en velfortjent erkendelse for hans store arbejde med udbredelsen af kendskabet til DKW's grundlægger, danskeren Jørgen Skaft Rasmussen.

Bestyrelsen har holdt 6 møder hen over året. I maj måtte vi desværre sige farvel til John Andersen, der af personlige årsager valgte at stoppe. Vi vil sige John tak for den tid han var i bestyrelsen og glæder os over at John stadig er med ved afholdelsen af Fredericia Messen.

Sædvanen tro har vi deltaget i Herning og på Fredericia messerne, og til messen Biler i Bella i København, og har kunnet konstatere at der kommer flere og flere besøgende på standen fra gang til gang. Samtlige fra bestyrelsen var med på efterårsmessen i Fredericia, og det er tanken at det vil vi prøve at være de kommende år. Det er en god måde at møde så mange af vore medlemmer på, der kommer altid gode ideer og ønsker frem.

På kontoret viste det sig desværre at den ene ansættelse ikke var det rigtige valg, så samarbejdet måtte ophøre. Til gengæld fik vi ved Mette Glidovs hjælp fundet den helt rigtige, så siden november har kontoret kørt med fuld bemanning. Vi har hen over året fået 547 nye medlemmer, men sagt farvel til nogenlunde samme antal, så omkring 6.000 veteranbilentusiaster er vi stadig.

Som julegave fik alle medlemmer den nye medlems- & køretøjsliste. Den var længe undervejs, et par måneder sad Peter Lykkeberg og rettede de tidligere udsendte rettelseslister, men så snart den gik i trykken var den alligevel ikke up-to-date, da der hele tiden skær ændringer såvel i adresser som i ejerskabet af køretøjer. Desværre er ikke alle lige flinke til at melde til kontoret, når de skiller sig af med en bil eller motorcykel, så med bogen fulgte en ny rettelsesliste, hvoraf godt 300 er kommet retur.

Det gode samarbejdet med Ole Sommer vedrørende klublokalerne i Nærum er fortsat i 2008, dog har problemer med parkeringsforholdene været til debat. En stor tak til de mange DVK-medlemmer, der har medvirket til aktiviteterne i museet til glæde for hele miljøet i Nærum, omkring de gamle biler og motorcykler.

I sommer blev der stiftet en ny dansk Austinklub, den søgte optagelse som klub i klubben i DVK, og vi ønsker dem hjertelig velkommen. Gorm Albrechtsen søger at få registreret og måske også hjulpet alle ejere af Studebaker i Danmark.

Swiften med Iver Jensen som chauffør har i år deltaget i DVMC's 45-års jubilæum med P.E. Hansen som codriver, og i Styrkeprøven i Sverige med tilrettelæggeren af 2009-løbet på Bornholm, Ole Køhlert, som codriver. Iver, som har vedligeholdt Swiften gennem mange år, har i år repareret på tanken, men bliver nok nødt til at fremstille en ny i år.

På en af Bonhams auktioner i London fandt Peter Bering ud af at der var to Swift brochurer under hammeren, og da han vidste at undertegnede alligevel var der, fortalte han om dem og opfordrede klubben til at prøve at købe dem. Det lykkedes, og resultatet kan bl.a. andet ses i sidste og dette nummer af Veteran Tidende, foruden på vores hjemmeside www.dvk-database.dk, under brochurer, hvor de er lagt ud.

Apropos brochurer, så er biblioteket i besiddelse af ca. 9.100 forskellige som på nuværende tidspunkt alle er registrerede, et kæmpe arbejde som endelig kan se sin ende. Det er også lykkedes for det faste arbejdshold at se en ende på udpakning, sortering og registrering af alt det vi gennem det sidste par år har modtaget, men helt færdige bliver vi nok aldrig. Tilbage er ca. 50 sorte kasser med instruktionsbøger, som det nu er tid til at få registreret, samt alle værkstedshåndbøgerne. En stor tak til biblioteksgruppen for et godt teamwork.

Først på sommeren modtog Veteran Forsikringsklubben RUNA forsikrings opsigelse af den forsikringsaftale som havde været gældende siden 1996. Ved et møde – hvor også DVK deltog – først i juli stod det klart at begrundelsen for



at opsigse aftalen var RUNA forsikrings ønske om at udbyde forsikring af veterankøretøjer i eget regi frem for i samarbejde med VFK.

VFK besluttede på en senere ekstraordinær generalforsamling at forsøge at finde en anden samarbejdspartner, der kunne se den stærke alliance der er ved at have klubbernes ekspertise med i baghånden. Sidst på året lykkedes det at få en aftale på plads med E-forsikringer/ETU forsikring, som i store træk bygger på de samme principper som hidtil. I forbindelse med aftalens forhandling er det lykkedes at indfri flere af de medlemsønsker som det ikke lykkedes at få en aftale med RUNA forsikring om, rabat ved mere end ét køretøj, knallertforsikring og en indbygget vejhjælpsordning; desuden har E-forsikringer givet en prisgaranti på præmien i forhold til eventuelle andre tilbud.

Som hidtil administreres aftalen i klubberne og der modtages en provision for det arbejde der udføres og også en bonus hvis skadesregnskabet er tilfredsstillende.

Ved ophævelsen af aftalen med Runa forsikring er der blevet frigivet en stor sum penge der hidrører fra den forretningsaftale som VFK har haft med Runa forsikring. Pengene har stået i selskabet dels som buffer for eventuelle dårlige regnskabsår, dels som et forhandlingsargument for at garantere mod mulige tab ved indførelsen af rabat til medlemmer med mere end én forsikring – en ordning som Runa trods det aldrig har ønsket at indføre og heller ikke har præsenteret i sit nye koncept.

Da skadesregnskabet for de sidste 3 år ikke er endeligt opgjort, henstår der stadig nogle midler i en buffer, penge som kan blive udbetalt efterhånden som skadesårene afsluttes. Pengene som VFK har modtaget fra Runa er fordelt mellem de deltagende klubber i henholdt til den i VFK's vedtægter aftalte fordelingsnøgle, hvor ½ fordeles efter antal forsikringer og ½ fordeles efter præmieindtægt. DVK's andel, som kan læses i regnskabet, udgjorde 2.429.900,- kr. som er sat i banken til en god forrentning (pt 4,5%).

Den nye aftale med E-forsikringer/ETU forsikring er kommet godt fra start fra nytår, naturligvis har der været nogle begyndervanskeligheder, som der arbejdes på at afhjælpe, på samme måde som markedet følges og der om muligt foretages justeringer.

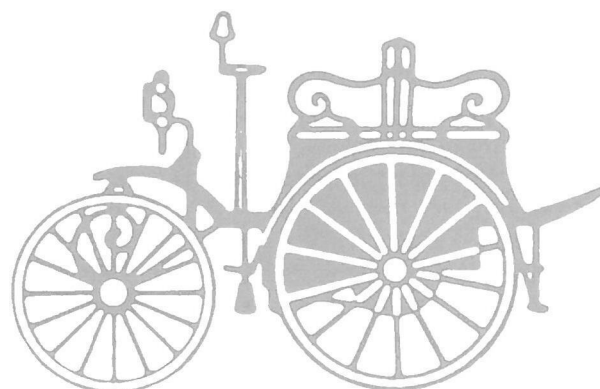
Klubbens store og stadig voksende formue er naturligvis genstand for medlemmernes opmærksomhed, senest på generalforsamlingen i 2008. Pengene må/kan ikke blot henstå og tiden er inde til at finde fremtidige brugbare og varige løsninger. Mange har en mening om anvendelsen, og bestyrelsen opfordrer til at seriøse ideer formuleres og fremsendes til formanden, meget gerne med evt. budgetoverslag og overordnet beskrivelse af ideen.

I løbet af det kommende år kan brugbare ideer bearbejdes og evt. være modne til drøftelse på næste generalforsamling eller et særskilt indkaldt møde med dette på dagsordenen. Vi opfordrer til, at man drøfter ovenstående på mødestederne, og en efterfølgende konstruktiv dialog kan ske via Veteran Tidende.

Over hele landet har der været månedlige møder på de 12 mødesteder, utallige uformelle sammenkomster, virksomhedsbesøg, foredrag, madpakketure og løb. Det var nødvendigt for Ole Emil at lave en ny side med arrangementer, for at alle kunne blive nævnt, og alt det bliver arrangeret af frivillige arbejdskraft - flot.

Igen i år har Ole Emil Riisager og Ole Callesen fremtryllet 12 fantastisk flotte blade, som vi alle ser frem til at modtage hver måned, en stor tak til jer.

Bestyrelsen
Dorte Stadil





Dansk Veteranbil Klub

Årsrapport 1/1 – 31/12 2008

BESTYRELSENS GODKENDELSE

Årsrapporten for 2008 for Dansk Veteranbil Klub giver efter vores opfattelse de nødvendige oplysninger til bedømmelse af klubbens aktiver og passiver, den økonomiske stilling samt årets resultat.

Nærum, den 5. februar. 2009

Dorte Stadil

Kaj Dyring Larsen

REVISIONSPÅTEGNING

Vi har revideret årsrapport for Dansk Veteranbil Klub for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2008. Regnskabet omfatter resultatopgørelse, formueopgørelse og noter.

Årsrapporten viser efter vor mening et retvisende billede af klubbens økonomiske stilling pr. 31. december 2008 og årets indtægter og udgifter.

Efter vor bedømmelse indeholder årsrapporten de oplysninger, som efter god regnskabskik bør komme til medlemmernes kendskab.

Nærum, den 5. februar 2009

Henning Hansen

Erwin Koster Kristensen

ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Den af klubben anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år. De væsentligste regnskabsprincipper er følgende:

Kontingentindtægter indtægtsføres over den periode de vedrører. Forudbetalt kontingent opføres i balancen under gæld

Annonceindtægter indtægtsføres i det regnskabsår annoncerne er indrykket.

Indkøb af mærker og accessories udgiftsføres i det regnskabsår de indkøbes, uagtet at der forefindes en beholdning på regnskabsafslutningstidspunktet.

Anskaffelser omkostningsføres i købsåret, men klubben fører et anlægsregister over samtlige anskaffelser. Større anskaffelser, som repræsenterer en væsentlig værdi optages i balancen til anskaffelsespris med fradrag af akkumulerede afskrivninger.

Tilgodehavender optages i balancen til nominel værdi.

Gældsforpligtelser optages i balancen til nominel værdi.

Årsrapporten er i øvrigt udarbejdet i overensstemmelse med klubbens vedtægter og almindeligt anerkendte regnskabsprincipper.

	Noter	Regnskab 2008 kr.	Regnskab 2007 kr.	Budget 2008 kr.
INDTÆGTER				
Kontingentindtægter		3.021.350,72	2.940.030	3.000.000
Salg af klubregalier		12.900,00	9.695	20.000
Lejeindtægter/udgifter		16.099,73	9.000	10.000
Annonceindtægter m.v.		77.911,99	40.270	30.000
Veteran Forsikringsklubben		220.311,62	218.706	220.000
Aktieudbytte		17.101,62	14.596	10.000
Renteindtægter/udgifter		173.094,25	119.272	50.000
I alt		3.538.769,93	3.351.570	3.340.000
OMKOSTNINGER				
Veteran Tidende	2	1.242.504,35	1.133.033	1.340.000
Klubrelaterede omkostninger	3	84.660,00	75.700	190.000
Køb af klubregalier		24.332,50	9.400	15.000
Bibliotek	4	130.381,39	96.367	160.000
Sekretariat/Nærum	5	384.009,70	353.358	395.000
Medlemsrelaterede omkost.	6	321.435,28	276.251	282.200
Administrationsomkostninger	7	533.329,43	610.209	791.500
Medlemslisten	8	0,00	120.000	120.000
I alt		2.720.652,65	2.674.318	3.293.700
Årets ordinære resultat		818.117,28	677.251	46.300
Ekstraordinære poster				
Udbetaling fra VFK		2.429.905,26		
Årets resultat		3.248.022,54		

FORMUEOPGØRELSE

pr. 31. december

	Noter	31.12.2008 kr.	31.12.2007 kr.
AKTIVER			
MKP campingvogn		11.000,00	11.000
Swift		1,00	1
Deposita		129.944,00	127.444
Tilgodehavender	9	20.844,92	22.167
Værdipapirer		119.327,46	216.870
AL Bank, aftaleindskud		5.792.578,26	2.949.207
AL Bank		164.998,70	184.553
BG Bank, girokonto		29.837,43	12.245
Kassebeholdning		876,00	885
Aktiver i alt		6.269.407,77	3.524.372
PASSIVER			
Hensat til bygningsfond		50.000,00	50.000
Hensat til Medlems- og køretøjsliste	8	36.500,00	240.000
Forudbetalt kontingent		51.335,00	172.460
Skyldig A-skat, AM-bidrag og ATP		6.770,40	36.372
Øvrige kreditorer	10	44.079,02	95.297
		188.684,42	594.129
Egenkapital		6.080.723,35	2.930.243
Passiver i alt		6.269.407,77	3.524.372
FORMUE			
Egenkapital pr. 1. januar 2008		2.930.242,88	2.252.991
Urealiseret kursgevinst / tab		-97.542,07	
Årets resultat		3.248.022,54	677.251
Egenkapital pr 31. december 2008		6.080.723,35	2.930.243

NOTER

	Regnskab 2008 kr.	Regnskab 2007 kr.	Budget 2008 kr.
Note 2 Veteran Tidende			
Trykning	805.200,00	691.192	800.000
Udsendelse	422.941,72	431.752	500.000
Redaktionsomkostninger	11.259,88	9.237	25.000
Kørselsgodtgørelse	1.403,75	852	10.000
Øvrige omkostninger	1.699,00		5.000
	1.242.504,35	1.133.033	1.340.000
Note 3 Klubrelaterede omkostninger			
Løbsomkostninger Sjælland og øer	39.250,00	22.500	50.000
Løbsomkostninger Fyn	12.500,00	16.500	25.000
Løbsomkostninger Jylland	17.290,00	17.000	25.000
Styrkeprøven i Danmark	0,00	0	70.000
Trykning af rallyplader	15.620,00	19.700	20.000
	84.660,00	75.700	190.000
Note 4 Bibliotek			
Indkøb af blade	12.376,07	6.057	10.000
Indkøb af bøger	14.738,32	26.008	30.000
Administration	31.905,76	13.281	20.000
Bibliotekssystemer	36.026,74	26.410	30.000
Registrering	37.368,50	33.825	55.000
Salg af bøger mm	-2.034,00	-9.215	0
Lønnet hjælp	0,00	0	15.000
	130.381,39	96.367	160.000
Note 5 Sekretariat/Nærum			
Nærum, husleje	324.767,43	300.000	320.000
Nærum, el og varme	54.480,01	41.388	55.000
Inventar	3.281,37	1.993	10.000
Diverse	1.480,89	9.978	10.000
	384.009,70	353.358	395.000
Note 6 Medlemsrelaterede omk.			
Klubsted København - Nærum	4.685,00	5.891	6.000
Klubsted Kværkeby	18.945,00	19.821	19.000
Klubsted Klippinge	12.555,61	10.461	11.200
Klubsted Egeskov	23.197,50	12.013	10.200
Klubsted Egersund	15.090,52	22.140	16.000
Klubsted Børkop	3.967,00	7.930	5.000
Klubsted Ristrup	19.230,41	14.316	19.200
Klubsted Spjald	12.727,75	12.327	12.400
Klubsted Vesterhede	12.146,63	10.239	12.200
Klubsted Vestsjælland	8.567,76	6.175	9.200
Klubsted Amager	9.920,00	6.338	8.800
Klubsted Esbjerg	1.200,00	1.529	8.000
Klubregistre	0,00	0	1.000

DVK arrangementer (Årets Emil)	34.585,41	26.998	29.000
Motorhistorisk Samråd	46.215,00	44.615	45.000
Hjemmeside	7.977,59	16.824	5.000
Udstillinger, materiel	30.253,22	8.875	20.000
Udstillinger, diæter & kørsel	21.296,37	25.053	15.000
Udstillinger, andre omk.	7.770,50	10.449	5.000
Udgifter vedr Swift	24.573,51	13.468	20.000
Udgifter vedr MKP Campingvogn	6.530,50	789	5.000
	321.435,28	276.251	282.200

Note 7 Administrationsudgifter

Generalforsamling	15.868,00	17.256	20.000
Mødeaktiviteter	4.994,50	9.872	40.000
Telefon- og kontorgodtgørelse, bestyrelse	16.500,00	14.000	16.000
Telefon – fax – internet	8.921,59	12.106	14.000
Porto	71.048,13	69.824	80.000
PBS vedr kontingentopkrævning	35.752,77	37.174	42.000
Forsikringer	10.511,19	10.285	12.000
Fotokopi	6.767,63	4.509	6.000
Kontormaskiner	3.153,75	721	15.000
Edb-udstyr og programmer	29.362,34	949	15.000
Edb-assistance	0,00	0	20.000
Kontorartikler	20.264,33	36.909	30.000
Køkkenartikler	247,75	947	1.000
Tryksager	993,75	0	15.000
Gebyrer	1.721,00	1.633	3.000
Repræsentation og gaver	25.338,30	14.636	15.000
Transportgodtgørelse	34.349,55	39.759	60.000
Småanskaffelser	1.468,13	14.949	7.000
Administration i øvrigt	3.608,75	7.415	3.000
Lønninger inkl. personaleomkostninger	242.457,97	317.264	377.500
	533.329,43	610.209	791.500

Note 8 Medlemslisten

Hensat i alt	240.000,00	120.000	
Trykning & udsendelse	-203.500,00		
Rest hensat ultimo året	0,00	120.000	120.000
Saldo pr 31. december	36.500,00	240.000	120.000

Note 9 Tilgodehavender

Mellemregning E. Sommer	10.560,92	22.167	
Forudbetalte omkostninger	10.284,00	0	
	20.844,92	22.167	

Note 10 Øvrige kreditorer

Skyldige kørselsgodtgørelser	0,00	5.600	
Kontingent Motorhistorisk Samråd	0,00	44.085	
Klubstedsafregning	0,00	14.303	
Øvrige skyldige omkostninger	44.079,02	31.309	
	44.079,02	95.297	

BUDGET for 2009 og 2010

Budget	Resultat		Budget	
	2008 kr.	2008 kr.	2009 kr.	2010 kr.
INDTÆGTER				
Kontingentindtægter	3.021.350,72	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Salg af klubregalier	12.900,00	20.000	20.000	20.000
Lejeindtægter/udgifter	16.099,73	10.000	10.000	10.000
Annonceindtægter m.v.	77.911,99	30.000	50.000	50.000
Veteran Forsikringsklubben	220.311,62	220.000	150.000	150.000
Aktieudbytte	17.101,62	10.000	10.000	10.000
Renteindtægter/udgifter	173.094,25	50.000	260.000	260.000
I alt	3.538.769,93	3.340.000	3.500.000	3.500.000
OMKOSTNINGER				
Veteran Tidende	1.242.504,35	1.340.000	1.380.000	1.380.000
Klubrelaterede omkostninger	84.660,00	190.000	160.000	130.000
Køb af klubregalier	24.332,50	15.000	20.000	20.000
Bibliotek	130.381,39	160.000	225.000	225.000
Sekretariat/Nærum	384.009,70	395.000	410.000	410.000
Medlemsrelaterede omkost.	321.435,28	282.200	394.200	349.200
Administrationsomkostninger	533.329,43	791.500	726.000	705.000
Medlemslisten	0,00	120.000	120.000	120.000
I alt	2.720.652,65	3.293.700	3.435.200	3.339.200
Årets ordinære resultat	818.117,28	46.300	64.800	160.800
Ekstraordinære poster				
Udbetaling fra VFK	2.429.905,26			
Årets resultat	3.248.022,54			



Seneste om afgifter

Der skal betales ekstra registreringsafgift efter brændstofforbrug for veteraner. Lige inden bladet gik i trykken, modtog redaktionen information fra SKAT om den regulering af registreringsafgiften for veteranbiler, som blev omtalt i sidste nummer.

Dermed er det nu slået fast, at registreringsafgiften for veteranbiler (dvs. mere end 35 år gamle) skal tillægges et beløb, hvis brændstofforbruget er større end svarende til 16 km/l (benzin) hhv. 18 km/l (diesel).

Den ekstra afgift udgør 1000 kr. for hver km/l, bilen kører mindre end disse 16 hhv. 18 km/l. Dette tillæg blev indført med ændringerne i lov om registreringsafgift, der trådte i kraft i foråret 2008.

Der har hidtil været tvivl om denne regulering. Spørgsmålet har været overvejet i Skatteministeriets departement, og nu foreligger afgørelsen altså.

Til gengæld er det også bekræftet, at der IKKE sker tillæg for manglende airbags.

Forskellen ligger i, at tillæg for manglende airbags sker i bilens afgiftspligtige værdi, mens tillæg for brændstofforbrug sker i selve afgiftsbeløbet. Den afgiftspligtige værdi for veteranbiler fastsættes som 40 % af bilens oprindelige værdi (uden registreringsafgift), og disse 40 % anses at omfatte alt – også airbags eller mangel på samme.

Beregnet forbrug

Hvordan opgøres afgiftstillægget så? Der findes jo ikke noget "normforbrug" for veteranbiler efter de gældende regler, som der gør for nyere biler. Men det har lovgiverne tænkt på. I lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler

er der anført en beregningsformel, der er baseret på bilens egenvægt. Forbruget fastsættes i liter pr. 100 km som summen af et fast element på 3 liter pr. 100 km og et variabelt element, der beregnes som 0,5 % af bilens egenvægt i kg. For dieselbiler reduceres det beregnede forbrug med 12,5 %.

Eksempel: en veteranbil (benzindrevet) har en egenvægt (uden driftsmidler, dvs. brændstof, smørelie og kølevand) på 1450 kg. Det beregnede forbrug i liter pr. 100 km er således $3 + 0,5 \% \times 1450 = 3 + 7,25 = 10,25$ liter pr. 100 km. Det skal omregnes til km/l: $100 / 10,25 = 9,756$ km/l, der afrundes til én decimal: 9,8 km/l.

Afgiftstillægget for denne veteranbil beregnes således: $16 - 9,8 = 6,2$, der ganges med 1000 kr., altså 6.200 kr.

Hvis man regner baglæns kan man finde ud af, at en veteranbil skal være meget let for at slippe for dette afgiftstillæg. "Nulpunktet" ligger ved en egenvægt på 650 kg. Skulle der findes en veteranbil, der er lettere end 650 kg, vil den så få en reduktion i afgiften, som oven i købet er på hele 4000 kr. pr. liter over 16 km/l.

Ingen efteropkrævning

SKAT oplyser, at der ikke vil ske nogen efteropkrævning for biler, der allerede er betalt afgift af. På grund af den tidligere usikkerhed om spørgsmålet har der nok været tilfælde, hvor der ikke er opkrævet afgiftstillæg, og i de tilfælde kan ejeren altså være tryk. I juridisk henseende betragtes afgiftsberegningen som en endelig administrativ afgørelse, der ikke ændres.

Men ved fremtidige beregninger af registreringsafgift ved import af veteranbiler vil der altså ske et tillæg for brændstofforbrug.

SC

Forslag til generalforsamlingen

Bevarelse af veterankøretøjer i Danmark.

Generalforsamlingen pålægger bestyrelsen at undersøge muligheden for at personer frivilligt, kan lade deres køretøj registrere i et register over køretøjer der skal forblive i Danmark.

Baggrund for forslaget.:

Jeg har selv det ønske at mine køretøjer kunne blive pålagt en servitut om at de skal forblive i Danmark og at kommende ejere måtte acceptere dette ved køb.

Jeg forestiller mig en offentlig tilgængelig hjemmeside på nettet hvor køretøjet er registreret med nødvendige tekniske data, uden at ejerskabet fremgår. Her er det nødvendigt at man tjekker inden erhvervelse af et køretøj. Jvf. ordningen med registrering af gæld i Århus.

Ordningen burde finansieres af et gebyr ved registreringen og evt. klubben.

Jeg mener at forslaget ligger inden for en bred opfattelse af klubbens vedtægter, herunder § 2 1.1.

Det måtte være i sagens interesse at registret var åbent for alle, dvs. at man skulle samarbejde med andre klubber samt ikke-medlemmer.

Adgangsbetingelserne til registret skulle udstikkes af klubben.

Nøgleordet for registreringen er frivillighed for nuværende ejer, herefter fanger bordet.

Med venlig hilsen

Jan Lund-Jørgensen, Klodskov Strandvej 4, 4800 Nykøbing F, medl.nr. 955



AMAGER

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

Onsdag den 25. marts: Klubmøde kl. 19.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405 kajc@c.dk

BØRKOP VANDMØLLE

12. marts kl. 19.30. Mødeaften. Vi tager en snakke- og læseaften. Vi har i de sidste måneder været ude eller haft gæster, så vi tager en aften med os selv.

16. april kl. 19.30 klubmøde - rykket pga. påsken!

14. maj kl. 19.30. Mødeaften.

11. juni kl. 19.00. Mødeaften.

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 12. marts. Bil- og lakpleje. Vi prøver at få en prof. Autolakerer.

Torsdag den 16. april (bemærk dato, flyttet pga. påsken). Sæsonens arrangementer lokalt. Forslag til ture og løb udbedes. Havnetræf 2009! hvordan og hvor ofte?

Torsdag den 14. maj. Biblioteks- og bagagerumsaften. Har du gamle bøger og anden litteratur, du ønsker at afsætte til andre klubmedlemmer, så har du muligheden denne aften.

Torsdag den 11. juni samles vi i klubhuset og kører en tur rundt på Broagerland. Medbring egen kaffe og kage. Vi påtænker at gøre holdt i Vemminglund og der indtage vores medbragte kaffe og kage.

Torsdag den 13. august kl. 19. Grillaften. Medbring drikkevarer og grillmad til egen brug. Vi tænder grillen og sørger for salat og brød.

Torsdag den 10. september. Vinterklarering af bilen.

Torsdag den 8. oktober almindeligt samvær. Evt. filmaften med årets arrangementer.

Torsdag den 12. november. Året der gik i lyd og billeder.

Torsdag den 10. december kl. 18.30 julefrokost med pakkeleg. Medbring pakke til værdi højst 20 kr. per person.

Tilmelding senest 29. november. Forventet kuvertpris kr. 125. Tilmelding til en af nedenstående.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

FYN EGESKOV



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

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

Tirsdag den 31. marts kl. 18.30 bagagerumsmarked.

Tirsdag den 28. april kl. 19.00 museumsåbning på Egeskov. Nærmere orientering følger.

Yderligere bliver der en tur til Strøjers museum i april. Der kommer nærmere orientering og pris.

Hjemmeside for mødested Egeskov Fyn har adressen www.dvk-egeskov.klubsider.dk

Venlig hilsen

Poul Henning Lauridsen, tlf. 65962428.

ESBJERG

Klubmøde tredje torsdag hver måned.

Torsdag den 19. marts kl. 19: Alm. klubmøde.

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.

Til vores baghulekomsammen 27. januar var også i nogle enkelte mere heldige end andre i bankospillet om sponsorgaverne. Madmæssigt fik vi prøvet noget nyt, men alle blev mætte og næsten alle gik glade hjem.

Den 24. marts kl. 19 kommer Henrik Thostrup kommer og fortæller om den ny forsikringsaftale. Bagefter kan man stille spørgsmål.

28. april intet møde i Klippinge, da da-toen falder sammen med bustur til Egeskov - som man i stedet kan taget med på, så alle vores trofaste mødedeltagere kan få den store oplevelse Egeskov er når DVK-medlemmer fra Sjælland, Fyn og Jylland mødes til fællesspisning og åbning af museet. Husk snarest at melde jer til bustur på DVK's kontor, tlf. 45565610.

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 17. marts kl. 19. Erik Kristoffersen om Færdselspolitiet historisk og i dag, understøttet med film.

Tirsdag den 21. april kl. 19. Villy Paulsen fortæller om sit arbejde som ingeniør med speciale i lufthavne, som han rejser rundt til over hele verden.

Tirsdag den 19. maj 1. 19. Besøg af Peugeot-klubben.

Fredag den 5. juni deltager vi i Klassisk Køredag i samarbejde med mødested Klippinge. Vi har udvalgt nogle opsamlingssteder og tidspunkter, som bliver bragt i næste VT.

Tirsdag den 16. juni. Aftenkøretur fra Kværkeby kl. 19.

Juli intet møde - sommerferie.

Erik Madsen, Roskilde, tlf. 46323825
Preben Boisen tlf. 40351585



**KØBENHAVN-
NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

Møde den første torsdag i hver måned. DVK udvider åbningstiderne i Nærum med cafeaftener i biblioteket, hvor bøger og tidsskrifter nu er ordnet så meget at det fortjener at blive brugt meget mere. Derfor for fremtiden åbent 3. torsdag i hver måned kl. 19.30 til ca. 22.30.

Kaffemaskinen bliver sat i gang og der vil være folk til stede som kender biblioteket og dets muligheder. En gang imellem vil der være et lille program med f. eks. film eller billeder.

Torsdag den 19. marts kl. 19.30 cafeaften i biblioteket med gratis kaffe. Har du film eller billeder du gerne vil vise, så tag dem endelig med.

Torsdag den 2. april. Ole Poulsen har kørekort og regler i fokus. Vi ser på ny regler og opsummerer noget færdsels-teori og slutter med en teoriprøve, som den foregår i dag. Deltag i april mødet og få at vide hvornår man får et klip i kørekortet, eller deltag og find ud af hvordan man undgår det!

Der serveres kyllingebryst med peberrodssauce.

Torsdag den 16. april kl. 19.30 cafeaften med gratis kaffe.

Torsdag den 23. april virksomhedsbesøg hos MB Motor i Græsted. Tilmelding på tlf. 48391693.

Tilmelding til varm mad senest mandagen før på e-mail h.froberg@get2net.dk Man kan også få en sandwich.

Venlig hilsen Dorte Stadil

ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Tirsdag den 2. april kl. 19.30 almindeligt klubmøde, planlægning og arrangementer i 2009, l forslag modtages på mødet.

Vi er indbudt til Motor Show lørdag den 25. april kl. 10-16 hos Dansk Motor- og

Maskinsamling, Kristiansmindevej 14, 8500 Grenå. Der er særparkering for veteranbiler og -motorcykler, se også www.motorsamling.dk hvor man kan finde kontaktoplysninger, hvis man vil tilmelde sig som udstiller. Vi mødes på pladsen.

Tirsdag den 5. maj, bemærk kl. 19: Forårstur.

Vi er også indbudt til et arrangement 23.-24. maj »Country Stars på Wilhelmshøje«, hvor der er mulighed for fordelagtig deltagelse, hvis man kommer med et veterankøretøj og udstiller det. Se www.rainbow-entertainment.dk:80/index2.asp?id=5

Tirsdag den 2. juni: Emne ikke planlagt.

Tirsdag den 7. juli, bemærk kl. 18.30: Grillaften.

I øvrigt er vi indbudt til at udstille vores køretøjer i forbindelse med to kunststillinger ved Fussingø Slot 29.-30. august og 5.-6. september. Mere på www.fussingoeslot.dk Vi omtaler begge arrangementer ved forårets klubmøder og forsøger evt. at lave en samordnet tilkendegivelse til arrangørerne.

Med venlig hilsen

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883 - 40192574

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Mødedatoer: 19/2, 19/3, 16/4, 13-14/6 weekendtræf, 18/6, juli ferie.

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 sommer-sæsonen 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.

26. januar havde vi filmaften og flere havde videooptagelser og filmklip med, som vi så. Steen Lillelund fra Rainbow Entertainment fortalte om et møde for veteranbiler, et godt oplæg til sommerens start.

30. marts samkøring til Brande Autosadelmageri. Start fra Vestergård kl. 18.15. Maks. 30 deltagere, derfor tilmelding nødvendig.

Hukommelsen er ikke hvad den har været, det er først næste år mødestedet har 10-års jubilæum. Undskyld. Vi kører alligevel rally for hele familien 5. juni. Der bliver konkurrencer og forskellige opgaver på turen. Maks.. 30 køretøjer. Mere senere.

M. v. h.

Ove H. Iversen, tlf. 23950721

Føs'dag i Kværkeby

Et halvhundrede medlemmer var mødt op udelukkende for at fejre Preben Boisens fødselsdag. Som sædvanlig blev vi mødt med flot opdækkede borde, kaffe, lagkage og æblekage.

Blandt aftenens deltagere var DVK-medlem nr. 3823 Poul-Erik Højer fra Jyllinge, som spontant sang for på fødselsdagssangen for Preben. Poul-Erik sang senere på aftenen yderligere et par sange og det viste sig, at Kværkeby endnu engang havde besøg af en Kgl. operasanger. (Til julefrokosten var det Ole Allermann). Poul-Erik er ejer af en Opel Olympia Rekord Caravan fra 1959. Snakken gik lystigt ved de runde borde og Preben og vi andre blev et år ældre Erik Madsen, Roskilde





Det ka' la' sig gøre

Der er mange historier i omløb om dårlige erfaringer med at lade polakker restaurere gamle biler. Vi vil gerne bidrage med et lyspunkt. Vi har gode erfaringer med en dygtig mekaniker, som driver et beskedent énmandsfirma i en mindre provinsby. Manden er professionel, han giver gerne en fast pris, når han har set bilen og omfanget af arbejdet er beskrevet. Han kan både lave mekanik og karrosseri – asketræ og pladearbejde i stål. Han vil dog ikke svejse i aluminium; vi har en fornemmelse af at han ville kunne; men vi respekterer i højeste grad folk der siger, hvad de ikke kan.

Et af beviserne på, at han er lidt udover det sædvanlige, fik vi da han på forhånd sagde fra overfor Alvisens to dumme buler forrest i kølerkappen, som en 'hjælplos idiot' havde lavet, da han ville skubbe vognen baglæns for over fyrre år siden. Ole Bering havde prøvet at få bulerne lavet her i landet; men ingen turde give sig i kast med det meget tynde messing. Polakken skulle heller ikke nyde noget: Han sagde straks, at det var specialistarbejde. Men da han ikke kunne finde 'specialisten', lavede han det selv – ret imponerende. Et andet bevis på, at omhyggelighed og flid er hans varemærke er malerarbejdet. Da han hørte at Peter ville have Alvisen malet sort, vendte han nærmest det hvide ud af øjnene. Men han gjorde det med bravour: Nu er den sort og slebet og malet så godt, at den næsten er for flot.

Kommunikationen kan være lidt tung; men man kan få fotografier på mail med jævne mellemrum, så man hele tiden kan følge med i fremdriften. Da det kun er en énmandsforretning, tog projektet sin tid. Også lidt længere end forventet. Men prisen holdt og da bilen blev hentet var glæden og stoltheden ikke til at stå for.

Erwin Koster Kristensen og Peter Bering





ILLUSTRATIONER:

*Øverst fra venstre:
Speed 25 foran værkstedet, da den skulle
flyttes til sadelmageren i Stettin. Den gamle
kalesche er gjort (nødtørftigt) fast – til sine
sidste 100 km.*

*Tolk, stolt mekaniker og glad kunde spejler
sig i en nymalet dør.*

Rolls-Royce inde på værkstedet.

*Rolls-Royce 1929: Der bliver lavet og påsat
nye skærmkanter. Efter at de er svejset på
fyldes med tin. Resultatet er nydeligt.*

*Nyt asketræ i torpedoen bagkant, hvor den
gamle aluminium var knækket.*

Gammelt og nyt træ under kaleschekanten.





APROPOS KLUBVOGNEN (2)

SWIFT CYCLECAR

Af Iver Jensen

Her er nummer to artikel, der er skrevet ud fra gennemlæsning af de to salgskataloger fra Swift for årgangene 1909 og 1914 som klubben har erhvervet.

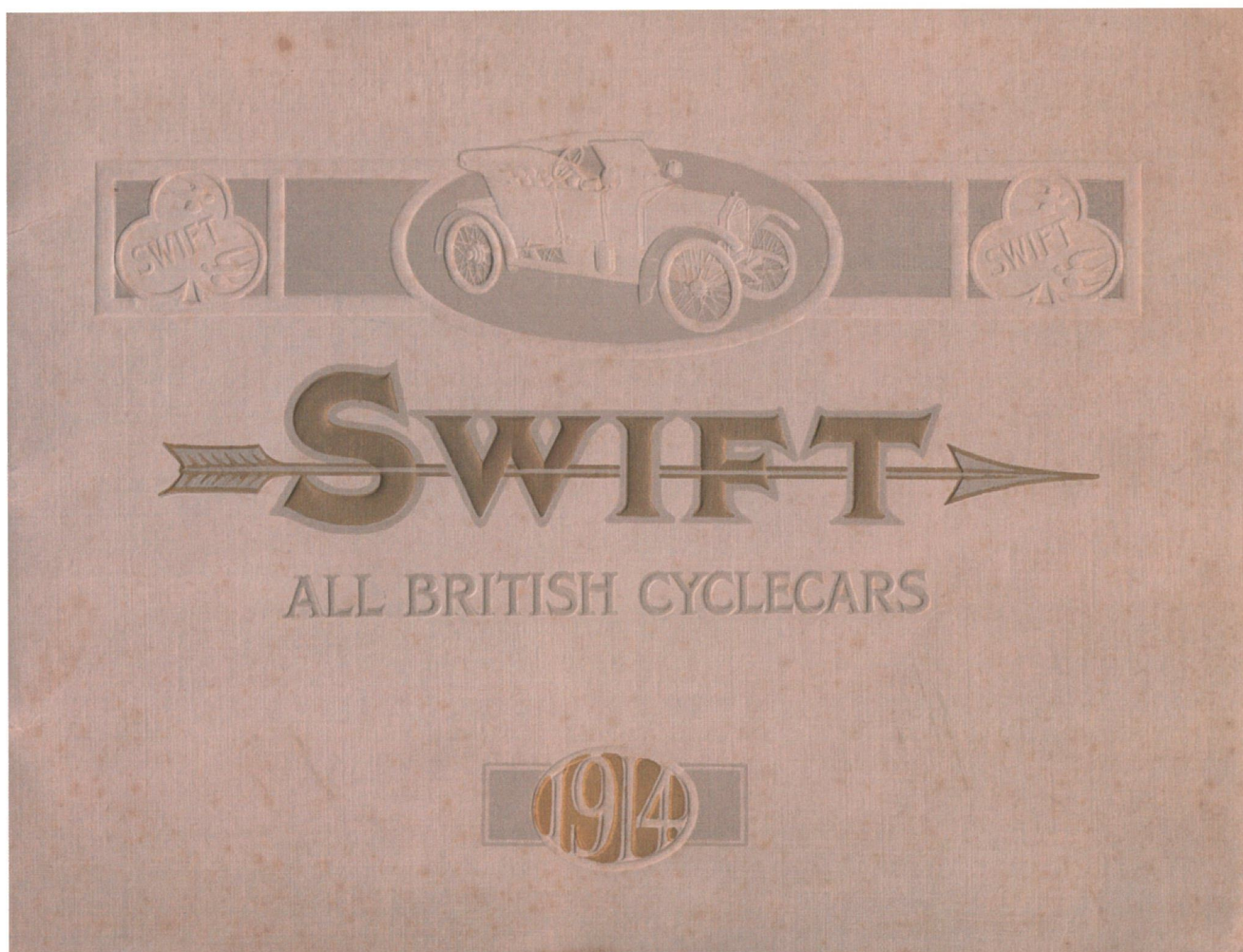
Kataloget fra Swift for 1914 omhandler kun én model, som Swift kalder Cyclecar. DVK's eksemplar er et år el-

ler to ældre, men meget lig på den fra 1914. Den er registreret første gang i Danmark i 1913, men kan meget vel være en 1912-model. Forskellene til 1914-modellen vil jeg kommentere undervejs.

Herhjemme havde motorkøretøjer op til 450 kg dengang lov til at køre på biveje. Større køretøjer måtte holde

sig til byerne og landevejene. Grænsen blev flere gange forhøjet, indtil den et stykke oppe i 1920'erne helt forsvandt. Bivejsvognene kunne, i hvert fald de sidste år, kendes på et kryds ved siden af bagnummerpladen.

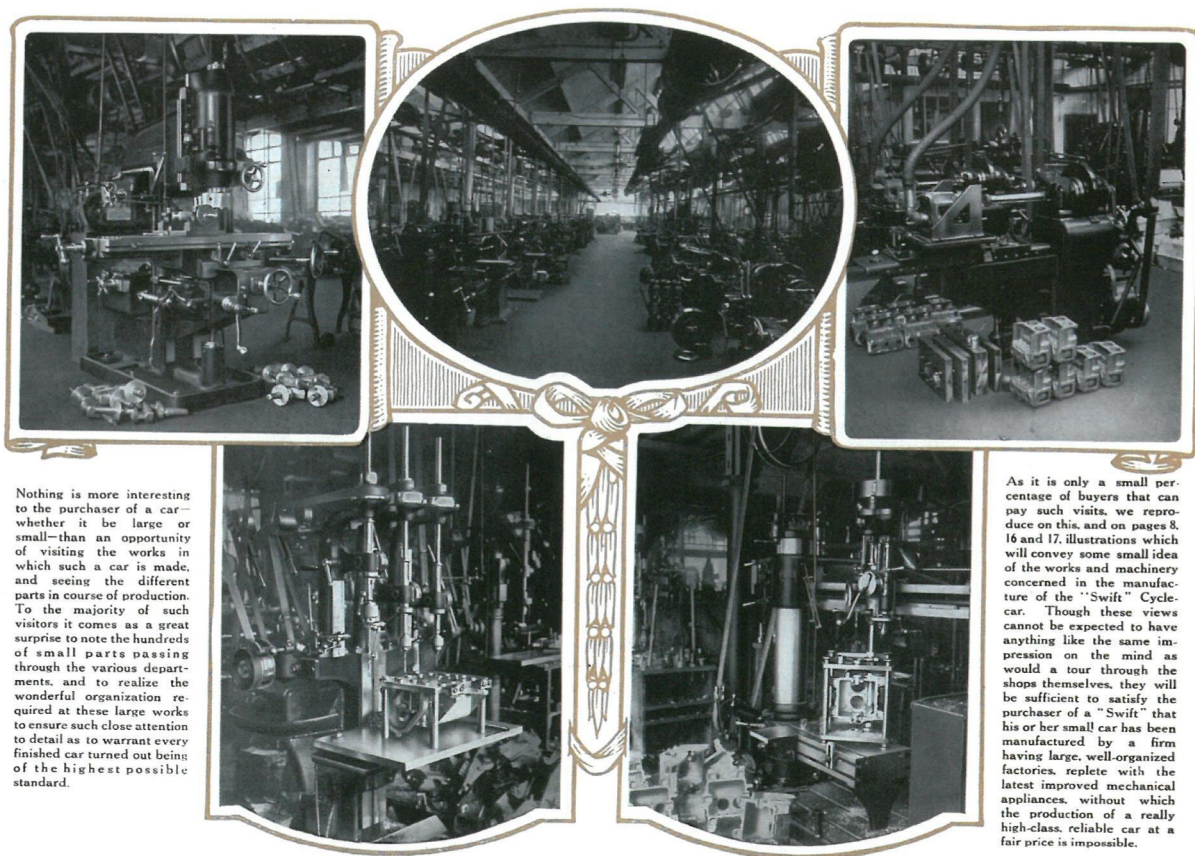
Med en bivejsvogn kunne for eksempel en læge eller dyrlæge komme helt frem til patienter på landet.



Her ses Swift fabrikkens varemærke med en pil igennem og fabrikkens adresser. Læg mærke til det røde stempel med ny adresse. Pilen skal måske give kunderne et indtryk af styrke og fart (Red.: ligesom navnet, der frit kan oversættes til rap og hurtig. Og som også er navnet på fuglen mursejler, jvf. kølermærket med et trekløver og to mursejlere, som det ses på billede 4 og flere - og et efternavn, tænk på forfatteren til Gullivers Rejser, Jonathan Swift).



Swift'en fotograferet ved Styrkeprøven 2006. Foto: Ole Callesen



Nothing is more interesting to the purchaser of a car—whether it be large or small—than an opportunity of visiting the works in which such a car is made, and seeing the different parts in course of production. To the majority of such visitors it comes as a great surprise to note the hundreds of small parts passing through the various departments, and to realize the wonderful organization required at these large works to ensure such close attention to detail as to warrant every finished car turned out being of the highest possible standard.

As it is only a small percentage of buyers that can pay such visits, we reproduce on this, and on pages 8, 16 and 17, illustrations which will convey some small idea of the works and machinery concerned in the manufacture of the "Swift" Cyclecar. Though these views cannot be expected to have anything like the same impression on the mind as would a tour through the shops themselves, they will be sufficient to satisfy the purchaser of a "Swift" that his or her small car has been manufactured by a firm having large, well-organized factories, replete with the latest improved mechanical appliances, without which the production of a really high-class, reliable car at a fair price is impossible.

- 4 -

På billedet øverst til venstre bearbejdes krumtappen til den lille tocyllindrede motor.

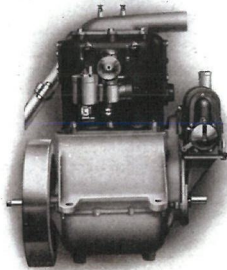
Øverst i midten ses den store maskinpark.

Øverst til højre er en tocyllindret motorblok spændt op i en bænk for at blive bearbejdet. På gulvet ses motorblokkene stablet op sammen med noget opspændingsværktøj til bænken.

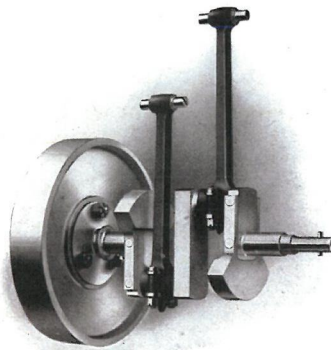
På de to nederste billeder ser det ud til at det er krumtaphuset der bearbejdes.



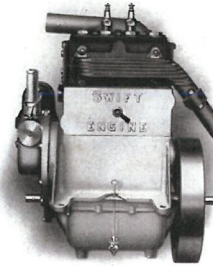
SWIFT CYCLECAR ENGINE



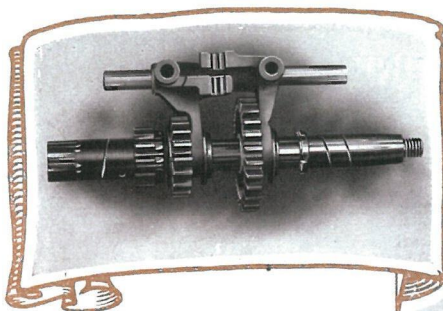
Showing side view of Swift Cyclecar water-cooled engine, from which it will be noticed that the carburettor and magneto are fitted in such positions as to be easily accessible.



Cyclear crankshaft with connecting rods and flywheel, the large diameter of the latter being at once noticeable.

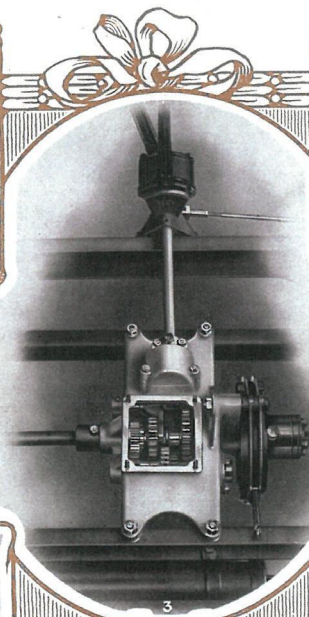
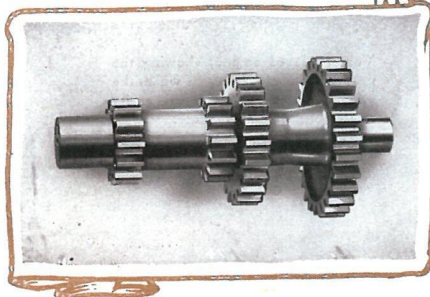


Valve side of engine, showing the neat and clean manner in which the valves are enclosed by an easily removable aluminium plate.



General and sectional views of three-speed gear box. All gears and gear shafts are cut from the solid, and are of the finest steel, case hardened. The box itself is aluminium, and cast in one piece, thus removing all possibility of leakage.

1. Sliding gears and direct pinion of the three-speed box.
2. Castellated shaft.



3. Plan view of three-speed gear box and change speed lever in line. Note large inspection plate of gear box, and short, stiff shafts.
4. Lay shaft of three-speed box. Note ample size of teeth.
5. Change speed lever and brake levers. Note gate change quadrant.





Fra venstre mod højre ses højre side af motoren, med den lette adgang til karburator og tændingsmagnet. Motorstørrelsen er 972 kubikcm.

I midten krumtap, plejlstænger og svinghjul

Til højre venstre side af motoren, og her er der en ændring. Under det aftagelige dæksel ind til ventilerne er der på DVK's Swift støbt en oliebeholder til smøroleie. På 1914-modellen er påfyldning af smøroleie og kontrol af olie-højde i bundkarret ændret.

Øverste venstre de øverste gearhjul med skiftekulisser.

Øverste højre den øverste gearaksel.

Nederst til venstre bundgearakslen med tandhjul.

Nederst til højre gearstangen og håndbremsen.

I midten er der igen ændringer. DVK's Swift har gearkassen anbragt lige bag ved motoren, uden kardanaxsel imellem. Det betyder at gearskifteakslen på DVK's Swift, ikke kan gå direkte ind i gearkassen, men må igennem et 45 graders vinkeltræk og forbindelsesstænger.

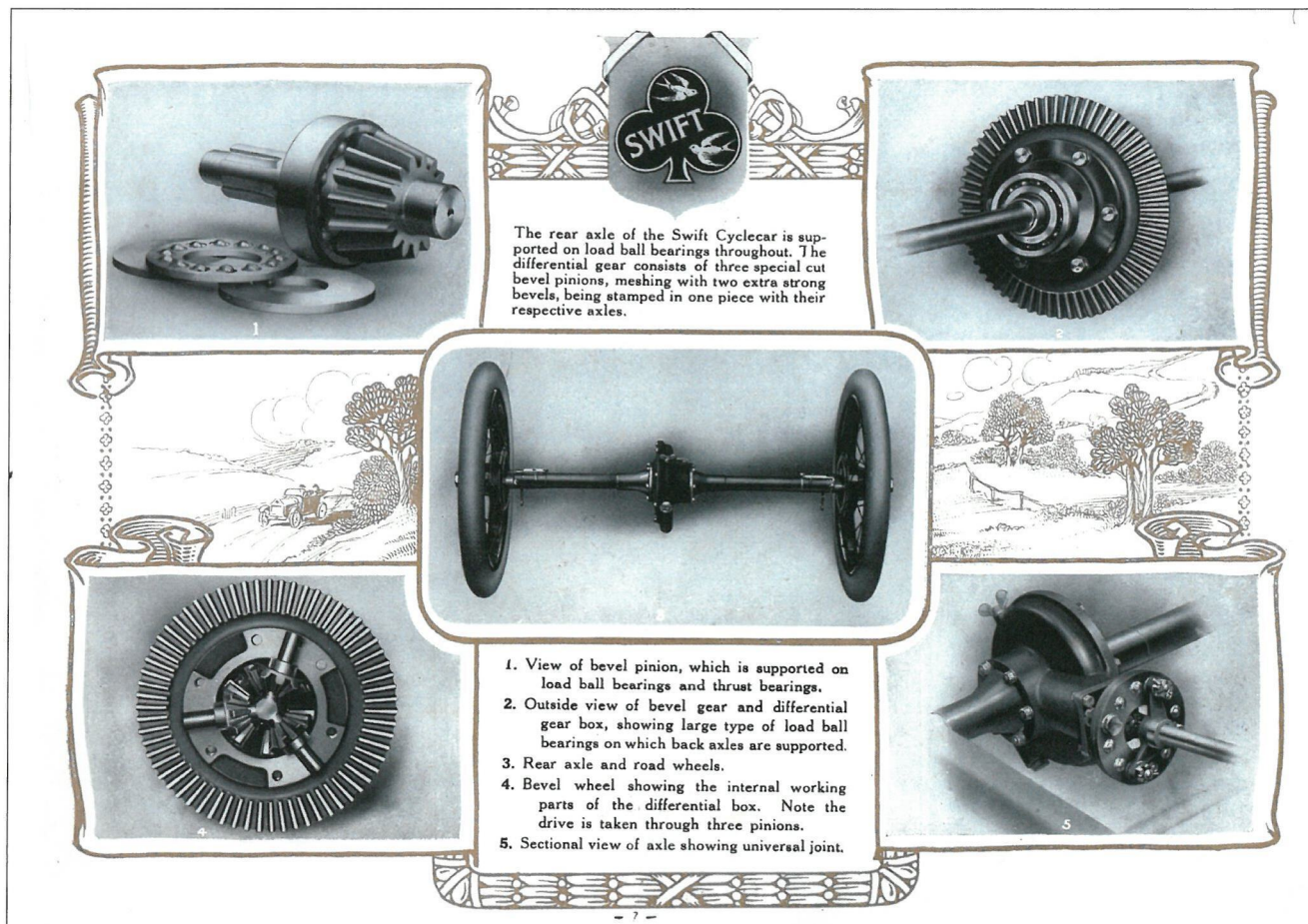
Øverst til venstre spidshjul med trykleje.

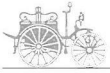
Øverst til højre kronhjul med lejer og bagakslar.

Nederst til venstre ser vi kronhjul med differerehjul.

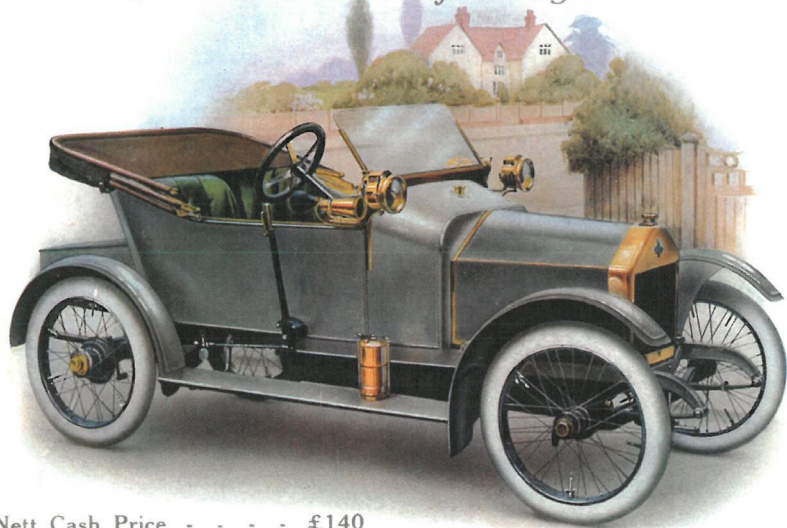
I midten det samlede bagtøj med hjul.

På nederste billede til højre er der en ændring. DVK's Swift har lukket kardannør, med akslen kørende inden i. 1914-modellen har fritkørende kardanaxsel, der ved bagtøjet er forsynet med en hardyskive. En hardyskive er et kardandel bestående af hårdt gummi forstærket med lærred, som regel er den forsynet med et centerleje til kardanaxslen. Det er for at styre sidebevægelser og dermed ubalance.





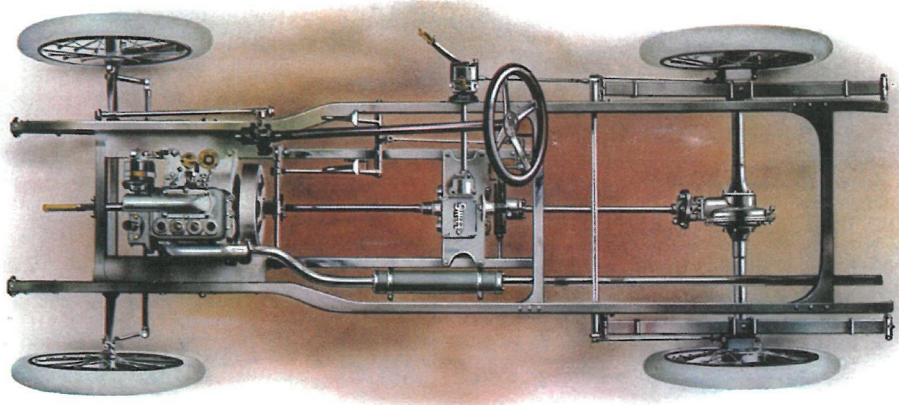
SWIFT *The Perfect Cyclecar*



Nett Cash Price - - - - £140
Complete with Hood, Screen, Lamps, Horn and Tools.



SWIFT *The Perfect Cyclecar*



PLAN VIEW OF CYCLECAR CHASSIS



Katalogets 1914-model. Den kostede ved kontant køb 140 engelske pund. Den har fået monteret trinbræt hvor beholderen til karbidgas er flyttet ned. Bagenden af motorhjelm og forenden af bagagerummet er hævet. Karrosserifarven er grå, og sædeindtrækket er grønt.

Her er det nye Swift chassis fotograferet oppefra, og det ses tydeligt at gearkassen er rykket tilbage. Den har nu todelt kardanaksel. Med denne konstruktion har den nu igennem hardyskiven fået indskudt et ekstra kardanled på spidshjulsflangen, som bevirker at bagtøjets vip op og ned ikke presser så hårdt på gearkasse.

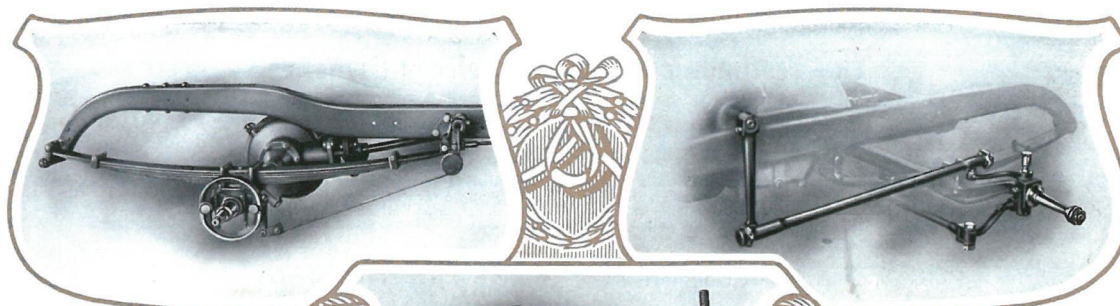
Billedet øverst til venstre viser en chassisramme i presset U-profil, hvor DVK's Swift har rørramme, og det ser ud til at bagfjedrene her er en anelse længere. Underteksten fortæller at bremsetromlen indvendig har to metalbakker der, når der bremses, slæber direkte imod bremsetromlen metal mod metal, uden påmonteret bremsebelægning. Det samme system havde DVK's Swift.

Øverst til højre styretøjet med snekke og sektoraksel. DVK's Swift har tandstangsstyring.

På nederste billede til venstre er der anbragt en beholder til smøreolie med skueglas og drypsmøring. Udstødningsgassen sørger for et lille overtryk i beholderen, der kan pumpes op med en lille håndpumpe. Hvad der smøres nævnes ikke.

Nederst til højre ses forakslen i en solid H-profil. På DVK's Swift er det en rørkonstruktion.

Billedet i midten er af en udvendig kardanromlebremse, der er forbundet til fodbremsen.

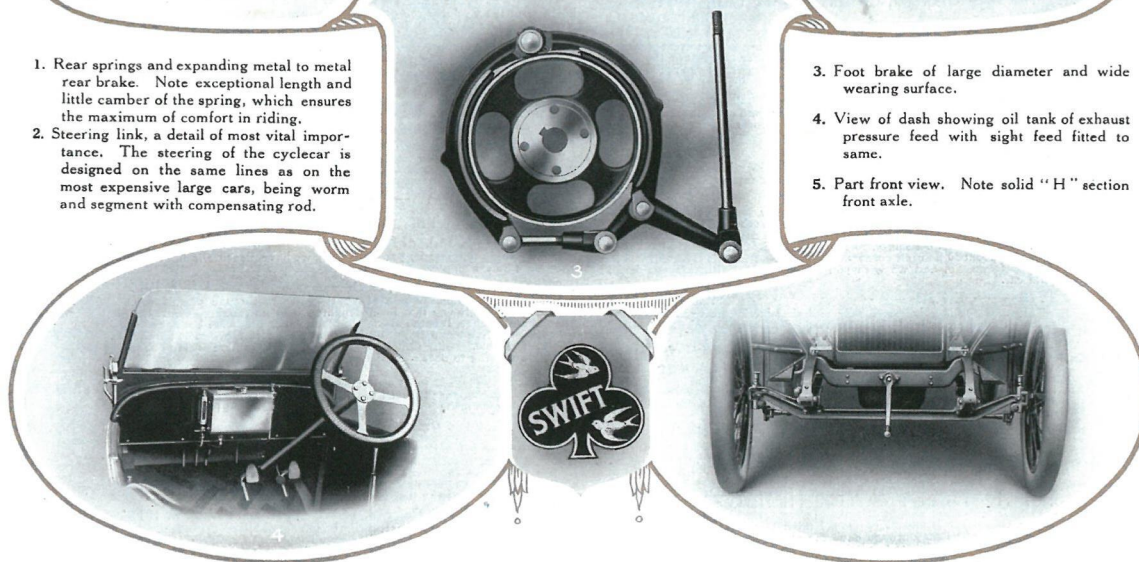


1. Rear springs and expanding metal to metal rear brake. Note exceptional length and little camber of the spring, which ensures the maximum of comfort in riding.
2. Steering link, a detail of most vital importance. The steering of the cyclecar is designed on the same lines as on the most expensive large cars, being worm and segment with compensating rod.

3. Foot brake of large diameter and wide wearing surface.

4. View of dash showing oil tank of exhaust pressure feed with sight feed fitted to same.

5. Part front view. Note solid "H" section front axle.

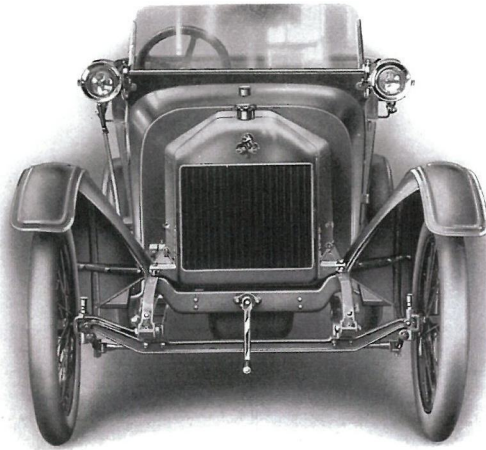




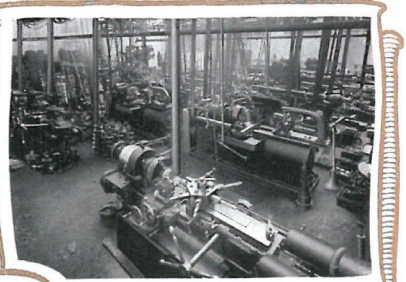
SWIFT 1914 CYCLECAR



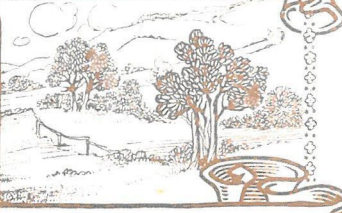
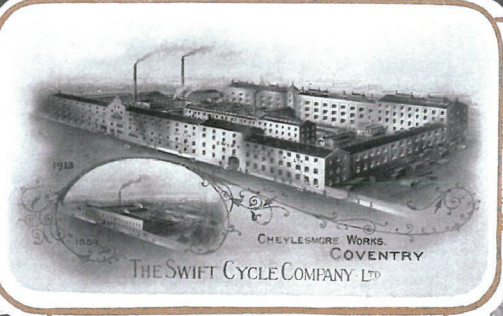
Plan view of the special designed body, which allows ample room for the comfort of both driver and passenger.



Front view. Note rounded corners of radiator, also solid "H" front axle.



Generally speaking, the oft quoted query, "What's in a name?" may be allowed to pass, but applied to a Cyclecar the name stands for everything which the public have a right to expect in the shape of all-round reliability and efficiency. If the average buyer of a Cyclecar were informed of the number of parts which go to its making, considerable surprise would be evinced, and yet it is the



case that the number of parts is stupendous, each one depending upon the next, and each one carried through with a mathematical accuracy unknown in many factories, impossible in others, owing to lack of modern engineering facilities. Given a Cyclecar bearing the name Swift, a vehicle known to have emanated from the great Cheylesmore Works, and the name affords just that guarantee which renders the purchase of a Swift Cyclecar a wise investment rather than an every day transaction with more or less of the speculative element about it. To the motorist with whom running and maintenance costs are a matter for close consideration, as well as to the very practical one who can see no solid reason for the paying of a high figure for big car service, only occasionally called for to its full extent, the Swift Cyclecar makes an irresistible appeal.





Det forskudte sædesystem er bevaret. Det er af hensyn til kabinens ringe bredde; det giver mere albuerum til den der styrer.

På billedet til højre gøres der opmærksom på at køleren har fået kanterne afrundet.

Til sidst viser Swift fabrikken sine produktionslinier og lidt af sit færdigvarelager, med et billede af Swift fabrikken i midten.

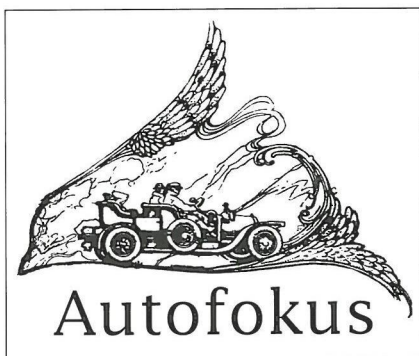
SWIFT

When considering the pros and cons of the Cyclecar it is not enough to regard it as a vehicle costing round about £150, and therefore, because of the price, cheap, but to take into account with the price, the amount and quality of the service

PARKSIDE WORKS, COVENTRY.

to be secured at that figure. If this is done the selection will invariably fall upon a Swift, for although the purchase price is but £140, the service, comfort, durability, and reliability is always that of the big car. We long since established our claim to be regarded as the pioneers of the small car movement, with the result that having over fifteen years of practical experience to work upon, we have found it possible in the designing of Swift Cyclecars to develop along sound, practical lines those features which tend to lower running costs without in any way affecting general efficiency or result.

— 17 —



Porsche vil købe Scania

Måske kommer svenske Scania lastbiler til at køre hurtigere, for den tyske sportsbilsproducent har tilbudt at købe den svenske lastbilproducent. Porsche er i øvrigt forpligtet til at købe Scania, fordi Porsche kontrollerer 50,76 % af stemmerne i Volkswagen, som igen kontrollerer 69,5 % af stemmerne i Scania. Dermed skal Porsche give tilbud på Scania. (Den kapital(isme). Red.) Porsche vil dog finansiere købet med egne penge, i alt svenske kroner 31.6 mia. (Dagbladet Børsen 20.01.09)

Mere kapitalisme

Ford har meddelt, at koncernen i sidste kvartal tabte kr. 30 mia. i kontanter. Alle penge fra en kredit, som nu er sunket til kr. 80 mia. Det vil sige at Ford lukker og slukker om mindre end tre måneder, medmindre ledelsen ombestemmer sig og alligevel gerne vil undsættes fra Washington. (Dagbladet Børsen 30/01/09)

Ikke en gang til

Olieforekomster har ført til krige og nu skal bilfabrikkerne bruge litium til næste generation af batteridrevne biler. Det betyder at bilproducenterne skal til at tale med Bolivia, hvis store saltsletter har de største forekomster af litium i verden. Landets venstreorienterede præsident, Morales (der dog så vidt vides ikke har masseødelæggelsesvåben, Red.), er ikke er begejstret for amerikanerne. Flere fabrikker, bl.a. Mitsubishi og Toyota, har allerede inklineret, men bilfabrikanterne skal ikke tro at de bare kan købe billige råmaterialer her og så sælge os de dyre biler bagefter, siger præsidenten. Bolivia er tidligere blevet 'plyndret' for råvarer. I kolonitiden byggede spanierne i betydelig grad deres imperium på sølvrigdomme fra Bolivia. Morales kan dog være for tidligt ude med musklerne, idet internationale mineeksperter forventer at

efterspørgslen efter den rå litiumkarbonat allerede om ti år vil overstige udbuddet. (Så elbiler er måske slet ikke fremtiden. Hører du efter, DONG? Red.) (TIME Magazine 2.2.2009)

El-biler skal have i tonsvis af statsstøtte

Omkostningerne ved at skabe et marked domineret af elektriske og hybride biler er uoverstigelig høje, konkluderer Boston Consulting Group (ikke hvem som helst, Red.) Hvis disse køretøjer skal nå deres miljømæssige potentiale, skal alle verdens regeringer yde massive økonomisk tilskud til både bilindustrien og forbrugerne, idet besparelserne i forhold til benzin eller diesel alene ikke tilnærmelsesvis vil motivere til et teknologisk skift. Og i det mest sandsynlige scenario med en oliepris på \$150 pr. tønde, og hvor alle verdens regeringer gennemtvinger de nuværende regler for CO2-udslip, forudser konsulentfirmaet at der globalt i 2020 kun vil blive produceret 11 millioner hybrider og 3 millioner el-biler, hvilket kun vil være 28 % af den totale produktion og ikke mindst verdensbehov. Stikpropbiler af forskellig slags er en økonomisk udfordring, idet batterier også i 2020 vil koste omkring \$14.000. (CNNMoney.com)

Så er det tid igen

I Sverige har Posten udgivet seks frimærker med klassiske biler: Folkevogn 1955, Volvo PV 444 1953, Cadillac coupe 1959, Citroën DS19 1959, Ford Mustang 1965 og Volvo Amazon 1958 med en tidlig Kabe husvogn på slæb. Men hvorfor må SAAB 92/93 ikke være med? spørger redaktøren. (Nostalgia 3/2009)

Det har man vist hørt før

Hvad ligger egentlig til grund for Porsches køb af den kontrollerende indflydelse i Volkswagen? Ja, vi ved hvad der ligger lige for, nemlig de hedge funds (betyder noget i retning af en forening for risikovillig investering. Red.) som skaffede sig af med deres VW aktier for blot at konstatere de samme aktiers himmelflugt, da Porsche meddelte, at nu ejede man 74 % af VW. Men årsagen til Porsches overtagelse rækker langt ud over finansverdenen, langt udover bilindustrien og dybt ind i generationer af familiestridigheder og rivalisering. Kort sagt: noget personligt. Ferdinand Piech, Porsches

barnebarn, nu 70, sidder i bestyrelsen hos både Porsche og Volkswagen, og det har været hans ønske om at forene de to grene af Porsche-familien under samme virksomheds tag, der var gnisten, som oprindelig antændte ilden.

-og hvem skal så bekymre sig om det

Ja internt kunne arbejderne på folkevognsfabrikken frygte at Porsches stringente arbejdsprocesser blev indført der. Set udefra er det nok Audi, der bliver skydeskive. Vil Porsche se Audis R8 som en torn i siden på 911? Vil Audi med R10 nægte Porsche at vende tilbage på Le Mans? (MotorSport 01/2009)

1000 MPH klasseværelse

Næsten 1700 km/t er hvad Richard Noble og hans organisation har sat sig som mål. Altså på landjorden. I en 'bil'. Man regner med at prøve med forsigtige 800 mph til næste år, 900 i 2010 og 1000 i 2011. Men de 1000 miles per hour er ikke målet for dette £10 mio. projekt, men at udfordre og overvinde det umulige ved at anvende videnskab, ingeniørkunst, teknologi og matematik for at motivere den næste generation til at tage del i det 21. århundredes udfordringer. (Whauw, red.). Normalt er væddeløbsprojekter o.lgn. omgærdet af hemmeligheder, siger Noble, men vi er modsat. Vi lægger alt ud på vores hjemmeside, også alle problemerne, og vi vil læse alle tilbagemeldinger. Får en ung ingeniørstuderende en god ide, vil vi forfølge den. Formålet er som sagt at fremme interessen for ingeniørarbejde blandt de unge. Noble håber og tror på, at forskellige tekniske universiteter og ingeniørskoler vil integrere Bloodhound-SSC med en eller flere discipliner i deres undervisning. Mange er allerede i fuld gang. Noble har regeringens støtte, men får ikke en jante (det er set før, red.) Så han skal selv samle alle skillingerne sammen. En million pund er i kassen, så han mangler bare ni, men det han tilbyder er ikke plat reklame eller bannerviften, som han siger. Nej, "jeg tilbyder en mulighed for indflydelse på landets teknologiske fremtid". (MotorSport 1/2009) En 'Store Nørd' fra 'Mudderbanken'. Nysgerrig? Besøg www.bloodhoundssc.com - meld dig eventuelt ind i støtteklubben K1. Hører du efter Helge Sander?

Claus Frausing stillede skarpt på den automotive verden.



MhS nyhedsbrev 1/2009

MhS her for nylig udsendt nyhedsbrev nr. 1/2009. Vi omtaler kort indholdet her, og interesserede kan se hele nyhedsbrevet på www.motorhistorisk.dk.

Bestyrelsen

Efter årsmødet den 15.11.08 har bestyrelsen konstitueret sig således: formand Mads Thyregod, kasserer Knud Degnbol og sekretær Lisa Mikkelsen, og bestyrelsesmedlemmerne Lars Genild, Niels Jonassen og Erik Mieth.

Historisk Køretøjsdag

MhS opfordrer alle veteranejere til også i år at markere grundlovsdag den 6. juni som Danmarks Nationale Historiske Køretøjsdag ved at tage deres køretøjer ud på gader og veje, gerne i form af arrangementer i landets klubber.

Bestyrelsesansvar

I anparts- og aktieselskaber opstår spørgsmålet om ledelsesansvar, altså tilfælde, hvor ledelsen personligt bliver gjort ansvarlig for de dispositioner, den har foretaget på selskabets vegne. Også i foreninger gælder der regler om bestyrelsesmedlemmers personlige ansvar. I den professionelle verden er det ikke usædvanligt, at der tegnes en ansvarsforsikring for bestyrelsesmedlemmerne.

MhS' bestyrelse har besluttet at undersøge, om der kan tegnes en samlet forsikring for alle de tilknyttede klubbers bestyrelsesmedlemmer. Under alle omstændigheder opfordrer MhS de enkelte klubber til at overveje, om der er behov for en sådan forsikring for bestyrelsesmedlemmerne.

FIVAs definition af et historisk køretøj
For at sikre, at historiske motorkøretøjer også i fremtiden kan køre på offentlig vej, har FIVA vedtaget en definition af, hvad man forstår ved et historisk motorkøretøj.

FIVAs definerer et historisk motorkøretøj:

- som et mekanisk drevet vejkøretøj der er mindst 30 år gammelt
- som er bevaret og vedligeholdt i en historisk korrekt stand
- som ikke bruges til daglig transport
- som derfor er en del af vor tekniske og kulturelle arv.

Betydningen af definitionen

I forbindelse med Motorhistorisk Samråds årsmøde kom en anden problemstilling tydeligt frem: Spørgsmålet om kopier og ombygninger, f.eks. hotrods. MhS' vedtægter § 2 lyder: Som medlem af Motorhistorisk Samråd kan optages danske motorhistoriske foreninger, hvis medlemmers køretøjer fremtræder i historisk korrekt stand.

Begrebet historisk korrekt stand kan imidlertid forstås på flere måder. Enten som et køretøj, der fremstår, som da det forlod fabrikken (med slid og eventuelle reparationer), eller som et køretøj, der er ombygget for mindst 25 år siden. I så fald dateres det til ombygningstidspunktet. Det er imidlertid ikke MhS, der har opfundet denne regel – den bruges bredt internationalt, og den er fastlagt af FIVA.

Der er dog en række forhold, der i praksis kan gøre det vanskeligt at afgøre, om et køretøj lever op til denne definition: Mange har monteret radialdæk i stedet for diagonaldæk. Lakken er ikke længere cellulose- men vandbaseret. En del har lygter med halogenpærer. Ledningsnettene er med plasticisolering og ikke gummi og vokslæred. Listen kan fortsættes meget længe.

Eller mere omfattende ændringer som f.eks. en Morris 1000 med 5-trins gearkasse og skivebremser, Ford A med nyere motor, biler med teleskopstøddæmpere i stedet for friktionsdæmpere, bredere fælge, vekselstrømsgenerator i stedet for jævnstrømsdynamo, nyere bagtøj.

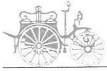
Køretøjer med sidstnævnte, mere omfattende ændringer, er betænkelige som historiske, fordi de er ændret på nogle punkter, som forandrer deres egenskaber og faktisk gør dem mere moderne. De er ikke længere en repræsentant for fortidens bilteknik.

Betydningen af at have definition er ikke mindst, at historiske køretøjer af myndighederne har fået en række dispensationer og særregler, og så vil man være sikker på, at køretøjerne rent faktisk er historiske. Det er lykkedes MhS og FIVA både her i landet og i resten af Europa at få indført undtagelser for historiske motorkøretøjer. Den væsentligste begrundelse er, at de historiske køretøjer kører så lidt, at de kun tegner sig for 0,07 % af de samlede kørte kilometer. Argumentet for overhovedet at forsøge at få undtagelser har været, at køretøjerne udgør en kulturhistorisk arv.

Det kan undertiden være svært med sikkerhed at afgøre, om definitionen er fulgt, og der vil altid et sted være nogle der slipper igennem med noget, som bliver afvist et andet sted. Men på trods af alle fejlmuligheder fastholder MhS sine synspunkter.

Målet er at leve op til kravet om, at køretøjerne er, som de var for et antal år siden, og ikke som enkelte medlemmer synes kunne være sjovt. Hvis nogen har lyst til at lege med biler på en anden måde, er det op til dem. Det er ikke MhS' bord.

sc



Gode oplevelser fra Bornholm Rundt 2008, krydret med diverse problemer og stor hjælpsomhed

Af Bjarne Simonsen

Det er dejligt at have et hold gode MG T-venner at køre sammen med, og det er spændende at møde andre veteranbilejere i deres "mærkevare", og det var der rig mulighed for på Bornholm d. 5. og 6. juli. Det er ikke så tit, vi fra Vestdanmark kommer til Bornholm, så vi ville bruge en uges tid på turen frem og tilbage, med hovedvægten lagt på at udforske Bornholm.

Turen gik fra Lemvig via Svostrup Kro, hvor vi spiste frokost i haven. Svostrupkroens miljø passer til veteranbiler. Herfra via Århus - Kalundborg til Køge og en behagelig overfart i gode kahytter med natfærgen til Rønne. På færgen traf vi en flok nordmænd i veteranbiler, der også skulle deltage i Bornholm Rundt. De var på tur gennem Danmark og skulle fortsætte til Tyskland, inden de returnerede. Vi havde bestilt værelser på Hotel Fredensborg, et dejligt sted med fin service og udendørs "autoværksted"? Hele vejen havde min MG TC ikke kunne presses over ca. 2500 omdrejninger, og vi var klar over, at det måtte være galt med

benzinpumpen. Otto Schuman havde en reserve med, så den blev påmonteret, men ak! det hjalp ikke. Jeg havde i skyndingen glemt, at der var monteret et lille forfilter før pumpen, og det var der problemet var, så en skruetrækker gennem det, og vi var kørende. Dagen efter var vi på "autoværkstedet" igen. Denne gang fordi jeg glemte at sætte olieproppen på efter at have efterfyldt olie, med det resultat at motoren blev fritteret, så i gang med klude og servietter og et par timers arbejde inden bilen var køreklar. Pga. "olieudslippet" deltog Else og jeg ikke i løbet, men nåede dog den dejlige og veltillæggede frokost på Dueodde Golfklub. Om aftenen var der fælles middag i Nordlandshallen i Allinge, men den glippede. På vejen hjem til hotellet fra Cirkuspladsen i Allinge, hvor alle biler samledes efter løbet, holdt Otto og Bentes T'er op med at lade, og vi måtte holde ind til siden. Til alt held kom Arne Olsen, ham de lokale kalder "Vang", forbi i sin MG TF. Han tog os med hjem, hvor han har et veludstyret værksted, og vi begyndte at diagnosticere fejlen, der efter længere tids søgen viste sig at være remskiven, der var gået løs på krumtappen. Det kunne vi ikke ordne, og vi var indstil-

let på at få bilen transporteret hjem. Nu var det sådan, at der til Bornholm Rundt var tilknyttet to mekanikere, - Henning Ibsen og Poul Jørgensen. De blev rekvireret, og uden store lifter, men med en mini garagedonkraft og et viskestykke til at ligge på i gruset, samt et minimum af værktøj, fiksede de problemet. Men inden vi var tilbage på hotellet i Rønne var det blevet for sent til at nå middagen i Nordlandshallen - ærgerligt - men til gengæld inviterede vi damerne på middag på hotellet, der har et godt køkken. Næste formiddag inden vi i kortage skulle køre fra Allinge til Ny Vestcenter i Nylars, hvor der var afslutning med nyrøgede sild og en kold øl, dukkede Henning og Poul op for at efterspænde remskiven. Poul havde efter festen ikke kunne sove ved tanken om, at remskiven måske kunne løsne sig, og havde derfor lavet et stykke værktøj så den kunne blive efterspændt. Dagen efter fik min TC problemer med tændingen. Det ordnede en ung mekaniker og en lærling på få minutter midt på gaden ved Torvet i Neksø. Sikken en hjælpsomhed og stor tak til Henning, Poul, de to mekanikere i Neksø samt Arne Olsen.



Bornholms små veje og hyggelige byer er skabt til veteranbiler, og der er meget at se. Vi trillede rundt og fik set de fire rundkirker og nogle flere af øens 23 kirker. Vi nåede også det lille veteranbilmuseum ved Åkirkeby, glaspustere, kunststillinger, Bornholmer Revuen i Rønnes smukke gamle teater og meget mere.





Virksomhedsbesøg hos Folmers Autosadelmagerværksted i Odense



Dansk Veteranbil Klub var den 28. januar kl. 19 inviteret på et meget spændende virksomhedsbesøg hos Folmer ApS.

Aftenen indledtes med at værkstedets indehaver, Peder Hansen, fortalte om firmaet fra det blev grundlagt i 1921 og til dags dato. Firmaet har igennem tiden haft til huse flere steder i Odense.

Den 1. januar 1966 købte Peder, en bror samt et 3. familiemedlem firmaet. Fra den 17.12. 1972 har Peder Hansen været enejer af firmaet, og det har siden 1988 haft adresse på Tolderlundsvej.

Da de begyndte i 1966 beskæftigede de sig mest med autosadelmagerarbejde og andet, som have relation hertil. Siden begyndte de også ombetrækning af møbler og klinikmøbler og at sy presenninger til lastbiler.

Inden for de sidste 20 år har de lavet flere specielopgaver, bl. a. interiør til fly. Møbler til Cafe Kræs, Old Fellow Logen. Filmlærred og møbler til Cafe Biografen, masker til Lindø og meget, meget mere. Et ting, som de gennem alle årene har lavet, er reparation af interiør og kalecher, samt syning af nyt til veteranbiler og ældre køretøjer. I gennem årene har de arbejdet med mange spændende biler, både for private, fra Vedstårup Teglværk og Strib Automobilmuseum og haft den fornøjelse, at nogle af de køretøjer de har lavet, har fået præmie for bedste indtræk.

Da vi var på besøg stod på værkstedet bl. a. en Peugeot 404, som havde fået lavet nyt interiør. Sæder og dørbeklædning i rødt læder, nyt skind på instrumentbræt og nye gulvmåtter, om det så var lyd-isolering af for- og bagklap.

En påbegyndt Jaguar E, der også skulle have lavet interiør, med nyt skum, betræk, himmel og beklædning. Derved kunne vi se hvordan en sådan proces foregår!

Peder Hansens egen Chevrolet 1930 (DVK-medlem) stod også på værkstedet, samt et par andre biler der skulle have lavet den ene eller anden reparation.

Efter en rigtig spændende aften på værkstedet blev der serveret kaffe og boller med pålæg.

Mindst 30 personer mere ville også gerne have deltaget, men dem var der ikke plads til, så Peder lovede at åbne dørene igen til efteråret.

Der skal lyde en stor tak til Peder Hansen for at vi måtte komme på besøg til en meget interessant aften.

Med venlig hilsen Anne Lise Gustafsson

”Og det var så et sidespring”

Af Morten Alstrup

På sit medlemsmøde i februar havde man på mødested Sydøstjylland besøg af Nic. Christiansen, som fortalte om sit lange og spændende liv. Og det var et interessant foredrag, der holdt de knapt 35 fremmødte fanget.

De fleste kender naturligvis Nic. Christiansen for hans meritter indenfor den automotive branche, hvor han med sine selskaber har stået for importen af mange forskellige bilmærker. I dag har han stadig aktiviteter indenfor dette område. Nic. Christiansen Holding rummer således de virksomheder, som i dag har importen af Lada, Land Rover, BMW og Honda, samt syv bilforretninger under navnet Terminalen. Men Nic. Christiansen har været – og er – også aktiv indenfor en lang række andre områder. Nic. Christiansen Invest dækker således alle hans andre aktiviteter, heriblandt landets 12 Comwell-hoteller med godt 750 ansatte.

Det var forholdsvist sent i sin karriere, at Nic. Christiansen bevægede sig ind på bilområdet. Det var nemlig først da han var i fyrrerne, at han blev direktør hos først General Motors og siden Bohnstedt-Petersen, inden han som 50-årig fik det danske agentur for BMW. Men når man samtidig også ved, at Nic. Christiansen blev født i 1917, kan man regne ud, at det er blevet til mange år i bilens tjeneste.

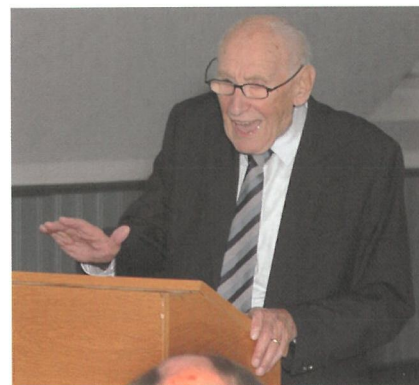
Utallige er de mærker, Nic. Christiansen har stået i spidsen for i Danmark. Britiske, tyske, såvel vest- som øst-tyske, japanske og koreanske for at nævne nogle, og Nic. Christiansen kom i sit foredrag ind på nogle af de mange kulturforskelle, man oplever i samhan-

dlen med virksomhedslederne fra de forskellige nationer.

De koreanske modparter kunne man således godt være hårde mod i en forhandling, mens det ikke gik at trænge japanerne op i en krog. I forbindelse med personerne fra den opgående sols land trak Nic. Christiansen en episode frem, hvor han nærmest havnede i en bukkekonkurrence sammen med Honda-forhandlerne. Den underdanige part skal nemlig bukke sidst, og Nic. Christiansen mente, at han som agenturansøger skulle gøre det, mens Honda-folkene følte sig som underdanige, fordi man stod overfor en person, som havde vist interesse for deres produkter.

Også et par episoder fra besværlighederne i det daværende DDR blev trukket frem. Emsigt grænsepersonale betød engang, at Nic. Christiansen kom for sent til et møde med Wartburg-direktøren, og efter at han have beklaget dette ved ankomsten, sørgede Wartburg-direktøren for, at danskeren fik diplomatstatus, så han uden ophold ved grænsen kunne fortsætte sin rejse til BMW-fabrikken i München.

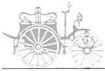
Men hovedvægten af foredraget lå faktisk på den del af karrieren, som gik forud for entreen i bilverdenen. Og Nic. Christiansen har været langt om-



kring – og han kom også langt omkring i sit foredrag, hvor han flere gange afbrød sig selv med et ”Og det var så et sidespring”, inden han fortsatte sin fortælling.

Han blev uddannet på et maskinværksted, og da han var født i Højer på et tidspunkt, hvor området stadig var tysk, gjorde nogle specielle tyske støttemuligheder at han kunne læse til ingeniør i bl.a. Berlin. Under besættelsen var han ansat hos IBM, som leverede maskiner til registrering i den danske statsadministration, og siden blev Nic. Christiansen selv virksomhedsejer, da han overtog Sønderjysk Køleindustri, som producerede køleskabe med teknik fra Danfoss. Det foregik i de bygninger, hvor den navnkundige Hans Jensens Karrosserifabrik i Højer i sin tid havde haft til huse, og det emne blev naturligvis også berørt i det spændende foredrag.





ARNE JENSEN Simmelkjær

Jensen, Arne, Vognmand, f. 8. August 1905 i Sønder Resen Sogn. Søn af Vognmand Jens Chr. Jensen, gift 18. Juli 1930 med Mary, f. Petersen. Forretningen etableredes 1. Juli 1928 af nuværende Ejer.
Følgende Vogn er i Drift:
Ø 6017. Chevrolet 1933. 60 HK. 1950 kg. Last 2250 kg.
Adresse: Simmelkjær pr. Sands.

Af P. E. Hansen

Bag de mange vognmænd, omtalt i bogværket »Dansk Godstrafik med Auto« fra 1937, er en historie. Nogle kan skrives i få linier, andre fylder mere og strækker sig over årtier. Simmelkjærfirmaet eksisterede i firs år, inden det blev afhændet som en going concern i 2008.

I 1928 kom Arne Jensen til Simmelkjær fra Sdr. Resen længere nordpå, med sig havde han en Ford TT 1924 købt for 500 kr. hos købmanden i Stoholm. Jensen indlogerede sig på det lokale afholdshotel og indrykkede en annonce i Herning Folkeblad med tilbud om kørsel med svin og kreaturer. Og sådan kunne det have fortsat, som det skete for de fleste vognmænd i oplandet.

Simmelkjær-egnen er sandjord velegnet til kartoffelavl. Allerede i 1930 så Jensen muligheden for at supplere vognmandskørselen med kartoffelhandel. Jævnligt afgik lastbiler med indkøbte kartofler til aftagere i Århus, Ålborg og Thisted. Tilbage kunne bilerne



Chevrolet'en er gået i grøften. Arne Jensen kom kørende med et læs kunstgødning i sække, tværs over vejen ligger en granstamme tabt af en tømmertransport, Jensen vil undvige, kommer ud i den bløde rabat, og så sker det. Bilen går i grøften og sækkene følger efter. Det siges, at der stadig ligger en forstenet sæk derude i den vestjyske grøft.

medtage returlæs med foderstoffer, gødning, brændsel og fra Ålborg cement. Kartoffelhandelen udviklede sig gennem årene til en større selvstændig virksomhed med bygninger til sortering og opbevaring. I 1984 blev den del af vognmandsforretningen afhændet.

Kørsel med levende dyr blev overtaget af en chauffør sammen med en lastbil sidst i 1950'erne. I 1960 anskaffede firmaet den første kølebil, der hurtigt blev efterfulgt af flere, i 1970 havde man 5 kølevogne. I 1970 døde Arne Jensen. Sønnen Børge Jensen var indtrådt i firmaet som 21-årig i 1962 og kunne tage over. Stadig udviklede forretningen sig med kølebiler, tank-

vogne og biler med almindeligt lad. På et tidspunkt førte 50 biler navnetrækket Arne Jensen Simmelkjær på fordøren. Med eksporttilladelse i 1972 kørte man til England, Skotland, Irland og Frankrig, ja selv til Rusland havde man enkelte ture, altsammen styret med telefon, papir og pen. Edb fik aldrig indpas på kontoret i Simmelkjær.

Seniors etablering af sideordnede virksomheder blev fortsat af junior, Børge Jensen.

Han drev autolakering og skiltefabrik, som nu er udlejet. Desuden værksted og autovask til lastbiler.



Handel om et læs kartofler er i gang, på prangermaner sker det ved håndslag. Arne Jensen th. synes at tage den med ro, kartoffelavlere derimod vil gerne afslutte handelen. Kasser omlades fra Bedford'en årgang 1937 til påhængsvognen. Tilkobling af en påhængsvogn var en to-mandsopgave, en til at bakke forvognen og en til at styre træktriangelen ind i gaften, sætte bolten i og sikre med split. Derefter sørge for strømfor-syning til den enlige baglygte. Afbrem-sning af påhængsvognen skete ved påløbsbremse på forhjulene, ved bakmanøvrer kunne bremsen blokeres.



Dele af Arne Jensens vognpark midt i 1950'erne. Bedford var gennem flere årtier det mest solgte lastbilmærke. Fra venstre Chevrolet 1946 og tre Bedford'er anskaffet 1951, 53 og 54.

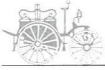
Som 60-årig begyndte Børge Jensen at overveje firmaets fremtid. Ved samtaler med sin hustru Bente, der var medhjælp på kontoret, og sine to døtre, nåede man frem til at bilerne skulle sælges, men man ville bevare ejerskabet til den store grund med bygninger i Simmelkjær. I 2008 blev de sidste biler afhændet. En epoke var afsluttet. Siden 1974 har Børge Jensen deltaget i mange kørearangementer med sine gamle biler. Med medlemskab af DVK, DVMC, Dansk Ford A Klub, KDAK Classic, Rover Owners Club og Danmarks Nimbus Touring droppes mange løbsinvitationer i postkassen i løbet af sommeren.



To benzin-Bedford'er er udskiftet med to Mercedes med dieselmotor. Ford AA'en var en udrangeret postbil, som blev brugt til at trække en transportabel kartoffelsorteringsmaskine, så kunne sortering ske i marken.

Ø 13.959 var firmaets første bil med tippelad, denne konstruktion medførte en betydelig arbejdsbesparelse ved aflæsning af løst gods. Bilen er udstyret med pejlestænger, ikke flagstænger, på kofangeren, de skulle forhindre sammenstød med murværket i snævre portåbninger og andre steder ved vanskelige manøvrer.





En rigtig lastbil, Mercedes type L 45 årgang 1956 med danskbygget førerhus, fint intergreret med motorhjælmen og dekoreret med aluminiumslist. Mange chauffører savnede udsynet over motorhjælmen efterhånden som nye typer med frembygget førerhus vandt indpas. Vogntoget er læsset med kartofler, man dækkede med tomme sække og bølgepap og snøede presenningen omhyggelig ned over siderne for at undgå koldt træk gennem læsset ved fartvinden.

Afhængigt af arrangementets karakter kan udvælges et passende køretøj i samlingen som rummer Ford A Tudor 1929, Vauxhall 1954, Rover 1968 og Nimbus 1954.

Skal erhvevskøretøjerne luftes er der tre klar til opstart: Morris Oxford ladvogn 1954, Mercedes 312 og en stor Volvo NB 86 med bogie og kølekasse, alle malet i firmaets rød/grønne farver med navnetrækket på førerhusdøren. Derudover rummer garagerne nogle urestaurerede biler. VW 1302 og 1600, Trabant og Volvo, plus et antal lastbiler fra firmaets vognpark.



CT 91.715, Mercedes 1113, læsset flydende fedt, 70 grader varmt, ved slagteriet i Skive for transport til Kolding

Udsnit af Arne Jensens vognpark i 1970. Tv. en Fiat som man kun havde en kort tid, derefter Volvo'er type 485, 495 og N 86, mellem N 86 og privatbilen vognmanden himself. Volvo blev det mærke man satsede på, med eget værksted og reservedelslager var det hensigtsmæssig kun at have ét bilmærke i firmaet.





HISTORISK MONTE CARLO RALLY

Der var gode danske placeringer i årets Rally Monte Carlo Historique. Det blev vundet af nordmændene Svein Lund og Tore Frederiksen i Datsun 240Z, men af 253 ekvipager som gennemførte blev Lars Bækkelund og Arne Pagh nr. 10 i FIAT 128 coupe.

Bent Mikkelsen/Jens Gandrup blev nr. 55 i Alfa Romeo 1750 GTV, Henning Hjorth/Otto Kristensen nr. 71 i MGB

GT, Preben Kristoffersen/Knud Hedegaard nr. 99 i Austin Mini Cooper og Peter Karlsen/Michael Munkholm Jensen nr. 130 i Renault Alpine A110 1600S.

På billederne FIAT 128 coupe, som i den sidste natetape kørte sig op til tiendepladsen, og Alfa Romeo runder en hårnål på vej mod toppen af Col de Turini.

(Materiale: Michael Eisenberger).



Folkevognsrugbrødet

Den nye danske bog om Folkevognsrugbrødet forventes at udkomme til efteråret.

Folkevognsrugbrødet var jo en del af den danske trafikultur i de første årtier efter anden verdenskrig. Den geniale konstruktion gav mange små håndværkere og handlende mulighed for at udvide deres forretning, og mange fik mulighed for at starte et lille taxa- eller vognmandsfirma, måske oven i købet med turistikørsel. Bussen blev også brugt til utallige ferieture, og den blev hippiernes foretrukne til dannelsesrejsen til Østens mysterier.

Den nye bog skal have en kraftig dansk indfaldsvinkel, og der søges derfor kontakt med forhandlere, vognmænd og meget gerne også private der har gamle fotos, oplevelser og lignende med Folkevognsrugbrødet.

Jeg ved der i utallige familiefotoalbummer findes mange billeder fra skovture og ferieture, ligesom den lille håndværker ofte fik taget et billede af stoltheden. Større firmaer og landsdækkende kæder som radioforretninger og lignende købte ofte større flåder af Folkevognsrugbrødet – dem hører jeg også gerne fra.

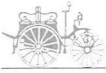


Det er den historie, der skal fortælles i den nye bog! Specielt søges kontakt med nogle af datidens hippier, der har oplevelser og fotos fra ferieturene.

Jeg hører derfor gerne snarest muligt med post eller på:
tlf 86983177 / 30243177

eller mail jk@motorploven.dk

Jørgen Kjær, Elgådsvej 11, 8370 Hadsten.



CHAUFFØRARMBIND

Vi er blevet spurgt om begrebet chaufførarmbind, og det er heldigt at vi i det arkivmateriale, vi har fået fra Kongelig Dansk Automobil Klub, finder fotografier til at illustrere hvad det var.

Både KDAK og Forenede Danske Motorejere havde disse armbind, som medlemmer kunne erhverve til deres chauffører. Nok i antal flest erhvervschauffører, men forholdsvis har de væ-

ret hyppigst hos privatchauffører, hvis herskab har villet anskaffe armbind og tilhørende kasketmærker som påskønnelse til deres chauffører, der uden tvivl har værdsat det. Endog i kongehuset brugtes det.

Armbindene til erhvervschauffører var grønne, til privatchauffører blå, og med guldtrækkeri og emaljemarkering på. På armbindene kunne sættes et antal stjerner efter hvor mange års tro tjeneste, en

Så kan det ikke være finere. Fra KDAK tre stjerner og to medaljer for efterhånden 40 års pligttopfyldende og samvittighedsfuld gerning, hvorunder han i adskillige situationer havde lagt de bedste chaufføregenskaber for dagen, som det hed i klubbens blad Auto. Til overflod Dannebrogsmændenes hæderstegn. Året var 1952 og chaufføren var Lorentz Appelgreen, der 1. august 1912 blev ansat som privatchauffør og bankbud i smørekseportfirmaet Danish Dairies af daværende direktør, konsul A. Kransøe. I 1951 kørte han for den for længst afdøde Kransøes oldebarn.

chauffør havde ydet. I hvert fald privatchauffører satte om sommeren armbindet over på en hvid jakke, og kasketten fik hvidt betræk.



Fire stolte chauffører på KDAK's hovedkontor i 1953. Ejnar Blom Madsen har fået sølvplakette, Willy Andersen og Holger Petersen stjerner af 1. grad og Karl Nielsen af 2. grad. De alvorlige herrer på væggen er nogle af KDAK's stiftere; til højre genkender vi V. Ludvigsen fra Hellesens Enkes batterifabrik. Se forsiden af BhT 70 og ikke mindst side 2. DVK har fotografierne i dag.



De 15 chauffører med forklæder er fra Ceres. Georg Christensen får sin belønning for 25 års fejlfri kørsel af direktør Flemming Jørgensen, KDAK. Fra venstre i øvrigt KDAK's filialbestyrer i Århus M. Tolboe, Bestyrelsesmedlem i KDAK, ingeniør M. Ladegaard, Odder, og brygger Vagn Klæbel.

Hosstående fotografier viser at chauffører får overrakt deres distinktioner. Vi har for resten i arkivet også et diplom, Kaffe-Petersens privatchauffør fik fra Rolls-Royce for fejlfri kørsel med en Silver Ghost, chassismnummer 2516, fra 1916 til 1929. Trods verdenskrig - og mangel på kaffe - ned til mindste enkelthed bygget efter hans ønske. Se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 100. Klubmedlemmerne kunne til bilerne og sig selv købe vognmærker, knaphulseemblemer, vimpler osv., men også pådrage sig en påskønnelse. Jeg har en lille sølvplakette, som mormor fik efter 10 års medlemskab af KDAK. Jeg tror aldrig hun fik skruet den på instrumentbrættet på sin Packard 1929 limousine. Under besættelsen blev den selvfølgelig klodset op og desværre solgt. Gundorph blev »fritstillet«, og vi har også fra KDAK's arkiv en ansøgning fra ham om at få lod i de julepenge, KDAK uddelte. 30 kroner androg de, men det

var penge dengang, nogenlunde hvad en pige på landet fik i månedsløn (plus mad og husly). Der er masser af ansøgninger fra chauffører og deres enker. Må jeg benytte lejligheden til at slå et slag for at vi på dansk forbeholder betegnelsen limousine for en personbil med chaufføradskillelse, og betegnelsen chauffør for den der kører erhvervsmæssigt. Der har de sidste år været en tendens til at bruge limousine om en hvilken som helst lukket bil (som på tysk), eller endog en stor, åben flyder. Ligeledes ser man dagspressens yngre journalister og selv motorblades medarbejdere kalde den første den bedste bilist eller bilens fører, om jeg må be'.

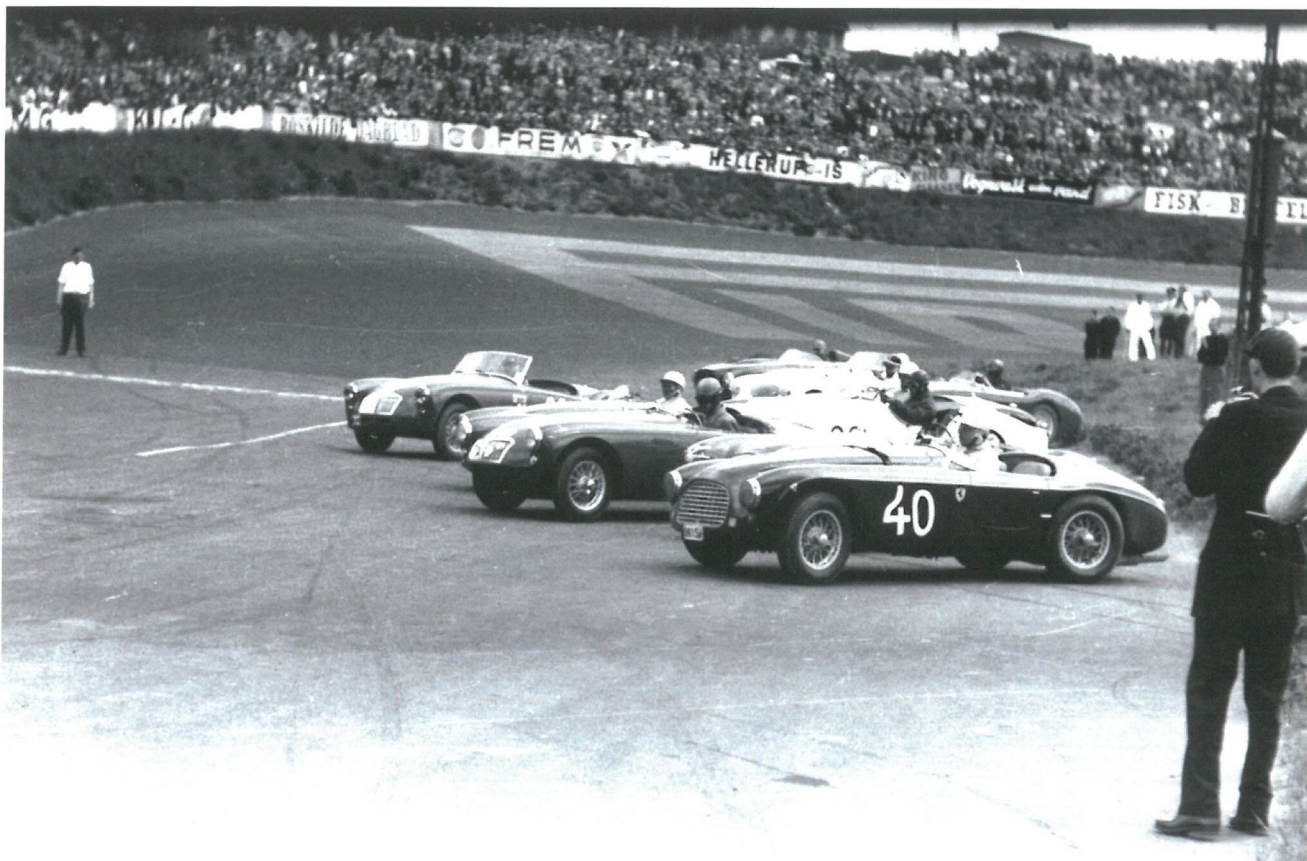
Oer



En lang og en kort.



FERRARIER I DANSKE RACERLØB



Et af heatene i klassen for seriesportsvogne ved Copenhagen Cup i 1957 havde Le Mans-start. 'Jean Beurlys' er kommet på plads i sin Ferrari 166 Mille Miglia (40), men må erkende, at flere af feltets MGA-kørere er hurtigere ude af starthullerne (DVK's arkiver).

Af Morten Alstrup

Forleden kom jeg til at fundere over den forvandling, der er sket i bilsporten såvel nationalt som internationalt. Og egentlig var det ikke så meget den forandring, der var sket fra f.eks. halv-

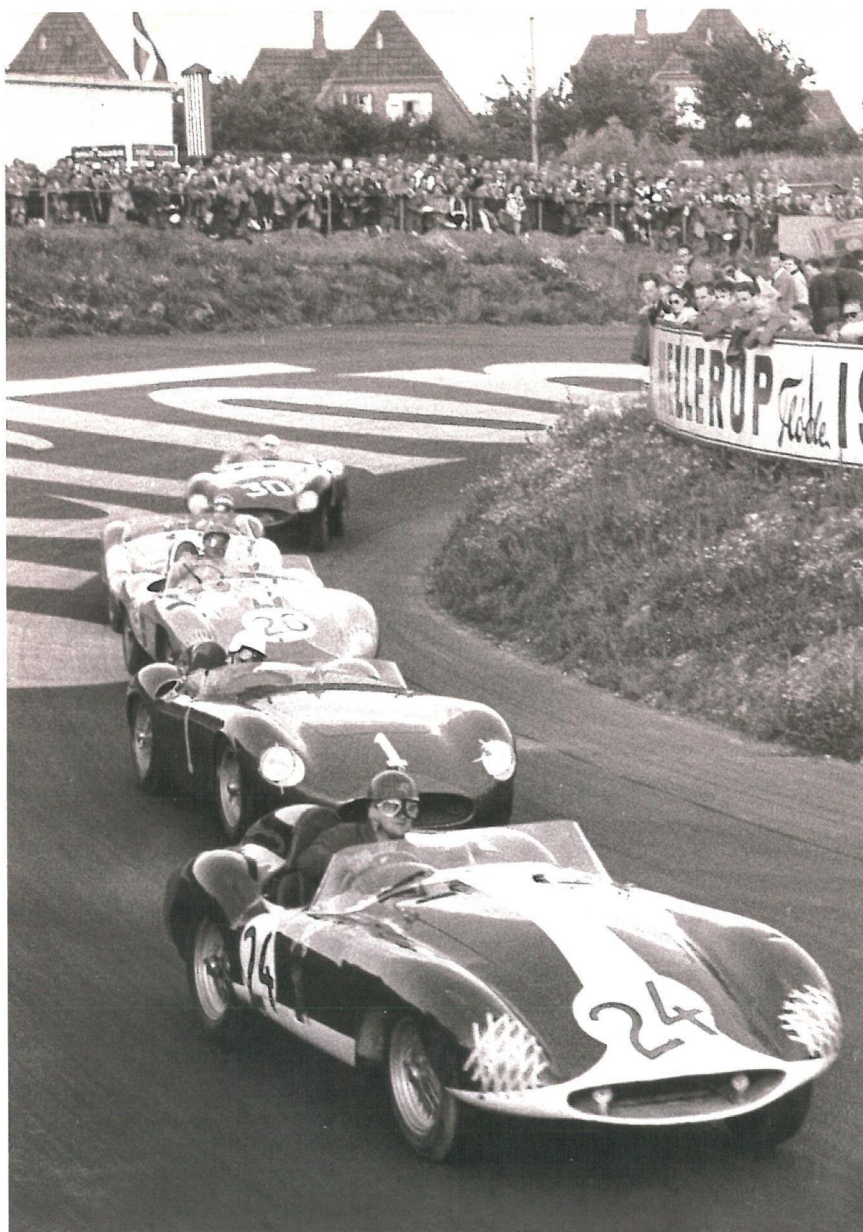
tresserne og frem til nu, men egentlig indenfor de seneste par årtier, jeg kom til at tænke på.

Hvad der fik mig ind på det spor, kan jeg ikke erindre, men jeg kom hurtigt til at tænke på et notat, som jeg havde udfærdiget en gang først i halvfemserne.

Jeg var blevet kontaktet af en dansker, som vist nok var bosiddende i Schweiz. Han havde et par Ferrarier, men også en bekendt, som havde sat sig for at ville kortlægge brugen af de italienske biler i motorløb verden over. Kunne jeg mon hjælpe ham med nogle input, blev

Serge Orban (41) var også med ved Copenhagen Cup i 1957, hvor hans bil ifølge programmet var en Ferrari Mille Miglia. Men her, hvor man ser bilen i profil sammen med Bo Elmhorns MGA (38) og Hans Wieses AC Ace (34), er det tydeligt at se, at det ikke er samme model som den 'Jean Beurlys' deltog med. Fronten har således elementer af Ferrari 340 Mexico, så der har højest sandsynligt været tale om en Ferrari 340 Mille Miglia (DVK's arkiver).





Gruppebillede af Ferrarier fra Grand International på Roskilde Ring i 1958. Forrest ses Gunnar Carlsson i sin Ferrari 750 Monza, og længere nede i feltet ser man de næsten tilsvarende udgaver af modellen, der blev kørt af Carl Otto Bremer (26) og John Kvarnström (30). Lige bag Gunnar Carlsson følger Stirling Moss i sin Maserati 300S (men den stadig fungerede), mens racersportsvognen, hvor man ikke kan se noget nummer, sandsynligvis er en af Scuderia Askolins Ferrari Testa Rossaer (DVK's arkiver).

jeg spurgt? Det mente jeg nemt, at jeg kunne, for vi skrev vinteren 1991/92. På daværende tidspunkt var Ferrarier faktisk kun nogle racerbiler, som blev anvendt af fabrikkens eget hold i Formel 1, mens der måske var visse excentrikere rundt omkring i verden på daværende tidspunkt, som kørte deres biler til sportsbrug på det, man vel roligt kan kalde hyggeplan. 20 og 30 år tidligere havde det været helt anderledes, for udover at have sit eget Formel 1-mandskab havde Ferrari-fabrikken sit eget hold med fabriksbiler i de internationale mesterskaber for GT-vogne og sportsprototyper. Ligesom man også solgte racerbiler til kunder, som kørte løb i dem med sejre og skader til følge.

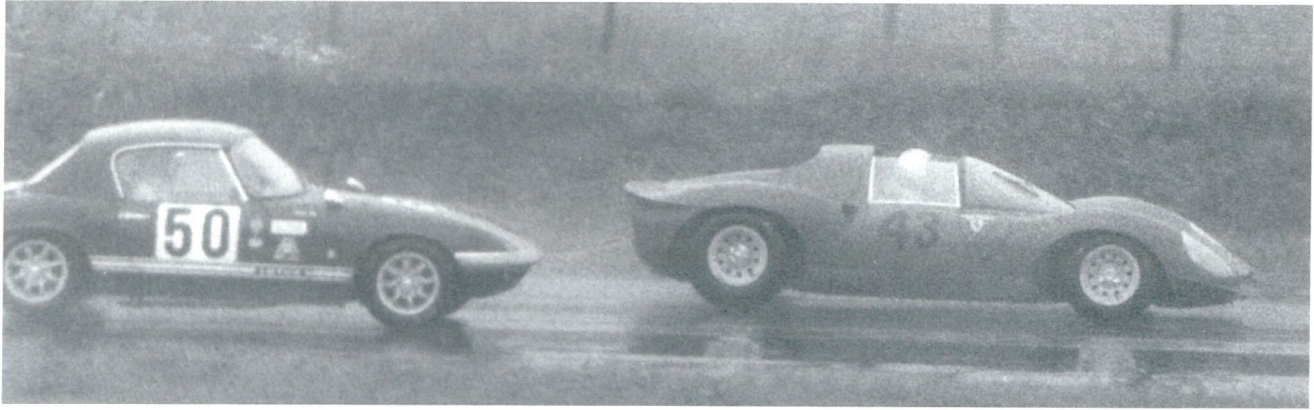
Og dem var der faktisk indtil da ikke ret mange af, som man havde oplevet på dansk grund, og det var det, som dengang gav mig overbevisning i stemmen. Og som i dag får mig til at tænke over den forandring, der er sket. Siden årtusindskiftet er de danske racerbaner nemlig blevet beriget med en Ferrari Scandinavia Challenge, hvor indehavere af netop Ferrari har givet den gas bag rattet af deres biler. I de første år med behørig afstand til hinanden (læs: en meter eller mere) og ofte med det flødefarvede læderindræk intakt i kabinen. Dengang var det vist kun ejerne af bilerne, som morede sig. Men sidenhen blev det til rigtigt ræs i en sådan grad, at man til tider har kunnet kalde

det for kontaktsport og bruge betegnelsen Danmarks dyreste bilkegård, når der skulle ryddes op efter et løb (selv om mine venner i Danish Touringcar Championship nu nok stadig har den reelle rekord på det område). Så skulle jeg i dag besvare danskschweizerens henvendelse, ville jeg nok svare, at det godt kunne lade sig gøre, men det nok måtte blive en dag, hvor jeg havde god tid til rutinemæssigt at gennemgå de flere meter resultatlister, som fylder op på mit kontor.

Det var anderledes for de 17-18 år siden, da jeg fik henvendelsen. At jeg dengang mente, at jeg nemt kunne finde frem til de Ferrarier, som havde kørt race i Danmark, skyldtes ikke, at jeg havde dem systematisk katalogiseret, men mere det faktum, at de dengang virkelig var sjældenheder på de danske baner – så store sjældenheder, at det kun var udenlandske team, som bragte dem med til landet.

Forleden fik jeg så gravet kopien af mit notat frem, og selv om jeg ikke vil gengive det her ord for ord, kan jeg ikke undlade at viderebringe, hvad jeg egentlig dengang fandt frem til (og så i øvrigt spille bolden videre til andre, som måtte sidde inde med information om emnet).

Roskilde Ring var naturligvis stedet, hvor man første gang oplevede en Ferrari i et dansk racerløb, og det skete faktisk forholdsvis tidligt i banens levetid. Allerede ved det tredje stævne i den første sæson – de internationale automobillob i august – mødte svenskeren



Ved Ring Djurslands våde Grand Prix i 1967, der bl.a. kostede banens grundlægger Jens Christian Legarth livet under Formel 3-løbet, var der også en sportsvognsklasse. Her kunne man opleve svenske Gustav Dieden, der i sin Ferrari 206 Dino (43) bl.a. kæmpede mod pseudonymkøreren 'Mr. Muzac', der kørte Lotus Elan (Finn Nørby Hansen).

Gunnar Carlsson op med en Ferrari, som han vandt alle tre heats med i specialvognsklassen, hvor han bl.a. slog Robert Nellesmann i Allard J2 og Bengt Mårtensson i Mercedes-Benz 300 SL. Senere på dagen blev Gunnar Carlsson sendt ud i en udfordringsmatch mod André Loens, som i en Maserati havde været lige så suveræn i to-litersklassen for sportsvogne. Denne match vandt svenskeren også, ligesom han rundede dagen af med at sætte den første officielle banerekord, da han alene i kamp mod stopuret kørte en omgang på 25,8 sekunder – en snitfart på svimlende 93,5 km/t!

De eneste oplysninger, jeg har kunnet grave frem om Gunnar Carlssons Ferrari, var at den havde en 3-liters motor, for det officielle løbsprogram er nemlig ikke til megen hjælp, da svenskeren var efteranmeldt.

Ved det samme løb året efter var det Bengt Mårtensson, som repræsenterede mærket. Denne gang med en 500 Mondial-model, som han vandt tre af fire heats med i en GT-klasse. Kun Robert Nellesmann i sin trofaste Allard J2 kunne slå ham i det sidste heat, og selv om hans forspring på ti sekunder var mere end rigeligt til at opveje de halve og hele sekunder, han havde tabt med i de tre første heats, var det ligegyldigt. Det sammenlagte resultat blev nemlig afgjort ved at tildele points efter heatplaceringerne og addere disse...

I 1957 blev Copenhagen Cup kørt for første gang. Hovedattraktionen var løbet for racersportsvognene, men der var også et felt af seriesportsvogne i intervallet fra 1400 til 2700 cm³, hvor

'Jean Beurlys' og Serge Orban fra henholdsvis Holland og Belgien mødte op med hver sin Ferrari i kamp mod danske og svenske køreere i Triumph TR2, MG A og Austin Healey 100. Ifølge det trykte program kørte begge i Ferrari Mille Miglia, men fotos i DVK's arkiver viser, at der ikke var tale om identiske modeller.

'Jean Beurlys' kørte helt klart i en Ferrari 166 Mille Miglia, mens Serge Orban snarere har siddet bag rattet af en Ferrari 340 Mille Miglia. Snarere skriver jeg, fordi fronten og motorhjelmene helt klart tyder på, at der er tale om en Ferrari 340 Mille Miglia, men den havde typisk tre lufthuller langs siden, mens Serge Orbans bil blot havde to.

'Jean Beurlys' var faktisk en af de hurtigste i feltet, da han tog en sejr og en andenplads i to heats, men da han udgik af det tredje, måtte han se sig henvist til en sammenlagt femteplads lige foran Serge Orban.

Og her er der så sikkert nogle læsere, der undrer sig over, hvorfor jeg har sat citationstegn omkring 'Jean Beurlys', og det er der en god grund til. Det var nemlig ikke hans døbenavn, men det pseudonym, han brugte, når han kørte motorløb. I virkeligheden hed han Jean Blaton, men for at hans forretningsforbindelser ikke skulle få nys om hans weekendaktiviteter, stillede han altid op som 'Jean Beurlys', hvilket han i øvrigt gjorde mange gange. Hele 15 gange var han til start i 24-timers løbet på Le Mans, i mange år rekord, mens han siden opbyggede sig en betydeligt privat samling af veteranbiler.

Men tilbage til emnet for denne artikel,

nemlig Ferrarier i danske løb. Og dem var der faktisk mange af ved Grand International i 1958. Storløbet er i dag mest kendt som det løb, hvor Stirling Moss først ødelagde motoren i sin Maserati 300S, for så at køre stævnet til ende bag rattet af Brian Naylor's JBW-konstruktion med Maserati-motor. Men det var også det løb, hvor der var tilmeldt flest Ferrarier, nemlig fem – en rekord, som først blev slået med introduktionen af nutidens Ferrari Scandinavia Challenge.

Ifølge løbsprogrammet bestod kvintetten af John Kvarnströms privatanmeldte Ferrari 750 Monza, to tilsvarende eksemplarer fra Scuderia Ferrari Swezia til Gunnar Carlsson og Carl Otto Bremer samt den finske Scuderia Askolins to Ferrari 250 Testa Rossa til Esko Keinänen og Fred Geitel. Sidstnævnte team havde også medbragt en Jaguar D Type, som Julius Voigt Nielsen skulle køre, men tekniske problemer med vildkatten betød, at man overlod Fred Geitels Ferrari Testa Rossa til ham.

I første omgang blev det kun til en enkelt start i lørdagens del af Grand International for Julius Voigt Nielsen. Han var ellers sluttet som treer, men da Stirling Moss' motor var sprængt i atomer, fik Moss lov til at prøve Ferrarien for så også at gøre den midlertidig ukampdygtig. Om søndagen kom Julius Voigt Nielsen dog til start i bilen og blev noteret for tre sjettepladser.

Grand International endte dog med den første sammenlagte Ferrari-sejr på dansk grund, men det skyldtes ikke blot det italienske mærkes mekaniske fordele, men også Gunnar Carlssons evne



til at køre bredt. Således fik han holdt Stirling Moss bag sig i lige præcis så lang tid, at Moss manglede syv tiendedele af et sekund i at vinde sammenlagt – noget, som ikke var specielt populært hos publikum.

Året efter vendte Gunnar Carlsson og John Kvarnström tilbage med deres Ferrarier, men de kom nærmest til at agere statister overfor kørerne i de britiske racersportsvogne. Stirling Moss vandt i en Cooper T49 foran David Piper i en Lotus 15, mens John Kvarnström blev bedste Ferrari-kører med en fjerdeplads, alt imens Gunnar Carlsson udgik.

Til 1960-udgaven af Copenhagen Cup var Carl Otto Bremer anmeldt i en Ferrari, men højst sandsynligt startede han ikke til fleres store skuffelse. I sit løbsprogram havde nu afdøde Stig Holm-Madsen i forventningens glæde ellers sirligt tilføjet det italienske bilmærke ud for finens navn for efterfølgende at strege det hele ud igen...

Dermed var det slut med Ferrari på Roskilde Ring, men i slutningen af tresserne dukkede det legendariske mærke atter op i Danmark.

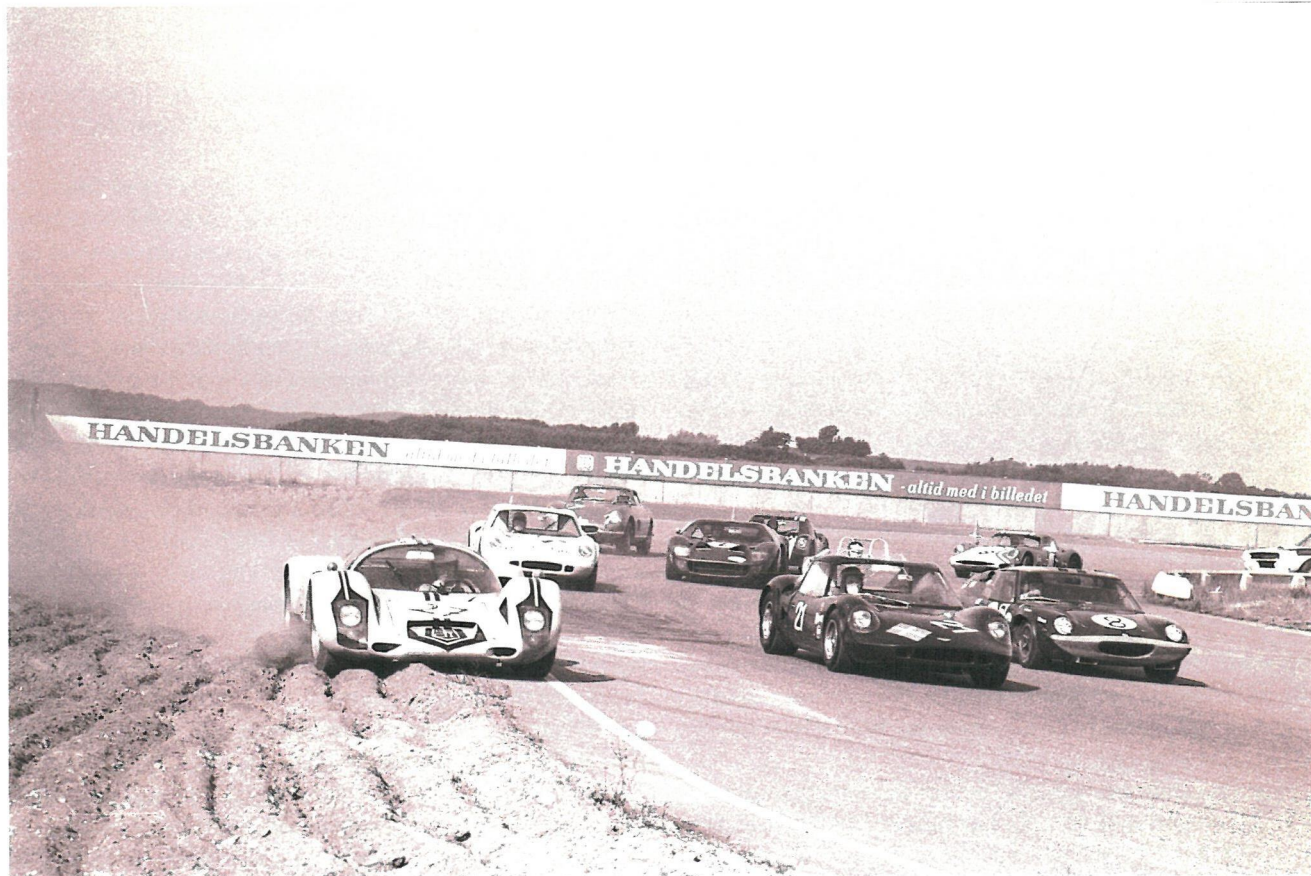
Første gang var på Ring Djursland ved det skæbnesvangre Grand Prix i 1967. Det var dog ikke i Formel 3-feltet, hvor dødsulykken indtraf, men i den noget magre sportsvognsklasse, som også var på programmet. Svenskeren Gustav Dieden stillede op med en Ferrari 206 Dino, og vejrforholdene og den dystre stemning var tydeligvis ikke noget, der huede ham. En ting var, at han var blevet kørt agterud af Yngve Rosqvist i den store Lola T70. Men han kunne heller ikke følge med Anders Josephssons Porsche Carrera 6 for ikke at nævne en trio af Lotus Elaner...

Bedre gik det ikke fire uger senere på Jyllands-Ringen. Her var Gustav Dieden atter med i feltet, som vist nok også talte en Ferrari 275 GTB kørt af Pierre Sudan, men ingen af dem spillede nogen rolle.

I 1968 var der atter Grand Prix på Jyllands-Ringen, og atter var det med et stort sportsvognsfelt som hovedattraktion. Og atter var det de små, vævre modeller som Chevron B8 og Porsche Carrera 906, som klarede sig bedst på banen. Ved denne lejlighed kom der en Ferrari 275 GTB til start, denne gang med Matthias Wasel bag rattet, mens førnævnte Pierre Sudan er omtalt i det trykte program som fører af en Ferrari P4000 – en modelbetegnelse, som denne artikels forfatter aldrig har set anvendt andre steder.

Men uanset hvad, så spillede de udenlandske Ferrari-kørere ikke nogen rolle ved disse Grand Prixer, og der skulle altså gå mere end 30 år, inden der atter kom italienske racerbiler med den stejle hest i logoet til start i danske baneløb.

Det er egentlig ikke den lave Porsche 906, der er på en afstikker i Jyllands-Ringens sandkasse, eller den Lotus Europa og de Chevron B8-biler, som formår at holde sig på asfalten, der er interessant fra Ford Grand Prixet i 1968. Det er i stedet den bil, man kan se under H'et i reklameskiltet for Handelsbanken. Det er nemlig Matthias Wasels Ferrari 275 GTB, der formodentlig var den sidste samtidige Ferrari i et dansk racerløb, inden Ferrari Scandinavia Challenge dukkede op omkring årtusindeskiftet (Morten Alstrups arkiver).





FORVANDLINGSNUMMER IGEN

Mens dette skrives midt i februar kan man på nettet finde en stor reklame med mange fotografier fra en af de store engelske gammelbilhandlere for en fantastisk original og velbevaret Rolls-Royce Silver Ghost 1921 med karrosseri af det lidet kendte fabrikat Dansk Karrosseri-Fabrik.

At karrosseriet er fra DKF er sandt, resten er hylende vås. Uden at jeg kan vide om handleren er klar over det. Prisforlangendet er 255.000 pund.

Den korrekte historie kunne læses i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 101. Jeg har i koncentreret form gjort den engelske bilhandler opmærksom på den rette sammenhæng. Foreløbig ingen reaktion.

I 1927 ejedes en Silver Ghost årgang 1915 med chassisnummer 5CB og motornummer 181 af Ernst Michaelsen, direktør i Vacuum Oil for Skandinavien og Rusland, boende Jægersborghus i Jægersborg nord for København, nu kaldet Schæffergården.

Bilen var leveret 8. februar 1915 til Windowers, som byggede et almindeligt touring-karrosseri. Fabrikens arkiv kender ingen ejer før en Mr. C. Larson (Larsen?), der pr. 5. juni 1925 er noteret på adressen 158 Fenchuch Street, London E.C.3 - det var ØK's kontor i London.

Ejerkortet hos RR har to andre navne. I et brev 18. november 1926 nævnes A. Schmiegelow, Bredgade i København, og 2. januar 1937 Asger Bukkehave, Svendborg. Men i en liste fra februar 1927 hedder chassisets ejer Ernst Michaelsen.

Og netop i februar 1927 var bilen udstillet i Forum med et nyt, fikst »doctor's coupe« karrosseri. Det som nu er til salg i England - vel at mærke på et chassis fra 1921 som vi i øvrigt ikke kender noget til.

I parentes bemærket var Michaelsen også bestyrelsesmedlem hos en anden af de store karrosserifabrikanter, Københavns Karrosserifabrik på Gl. Køgevej, og hos Skandinavisk



Automobil- og Transport Co., der siden 1919 havde været dansk repræsentant for FIAT og var det indtil agenturet overgik til De Forenede Automobilfabrikker.

I FIAT-sammenhæng har jeg i tidens løb talt med Michaelsens nu afdøde søn, hans sønnesøn og hans sønnesønnesøn. Og for øvrigt med hans nevø og niece, men det var mest under udforskningen af emnet Carl Nielsen (komponisten) og bilerne. I august 1925 fik Ernst Michaelsen en FIAT 502 med et danskbygget sedankarrosseri. Den fortalte sønnen mig var en sløv affære, hvorimod familien havde en mere livlig, åben FIAT. 502'en havde i tidens løb flere ejere, længst en organist i Vangede. I 1963 stod den til salg på en Gulf-tank på Lyngbyvej ud for Gentoft Sø, jeg lurede på den, men da jeg mente at kunne klare de 1.750 kroner var den solgt dagen før og tankmanden vidste ikke til hvem. Der gik mange år før jeg fandt den igen, senere gjorde Poul Suhr, Amager, den køreklar, han solgte den til Poul Spangsberg og i dag har jeg den. Hvem der lavede karrosseriet ved jeg ikke sikkert, men jeg tror Olsen og Henriksen på Godthåbsvej.

Tilbage til vores Ghost.

I 1974 havde Bukkehave i Svendborg den stadig og solgte den til England. Købers navn har jeg ikke. Måske var det Joe Fildes, som Poul Sachmann besøgte i England fem år senere. Hos Fildes fik Sachmann kopi af de danske papirer. De fortalte at den 1. gang var indregistreret i Danmark til

Henry Nørgård, Wesselsminde i Nærum (kendt rig- og motorsportsmand). 5. april 1934 til autoforhandler Carl Ejner Schibye i Riisskov og endelig 16. september 1936 til prokurist (bilforhandler) Bukkehøve i Svendborg.

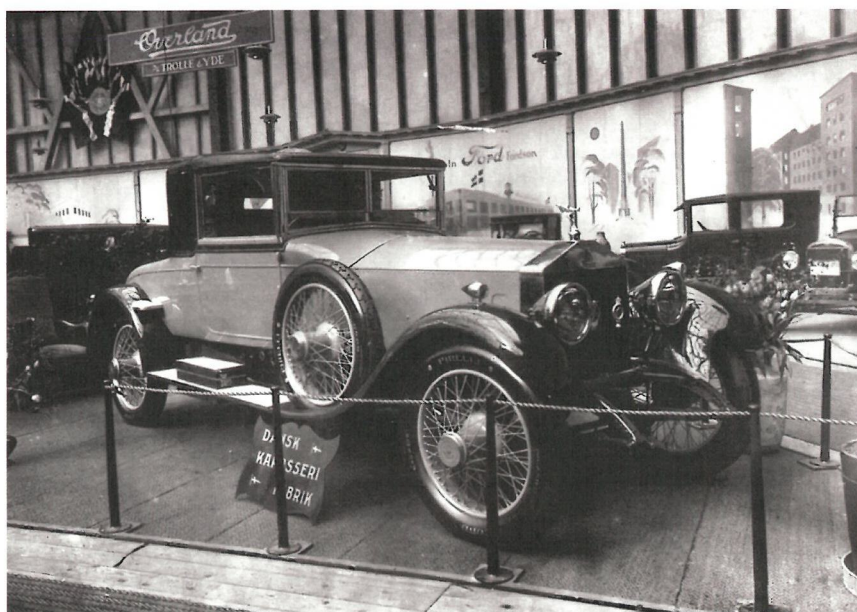
Da et daværende medlem af DVK omkring 1980 forlagde residensen fra Århus V til Lystrup, fandt han på væggen i sit ny hjem nogle indrammede fotografier af biler. De to var med en Silver Ghost med den tydelige nummerplade K 833. Og den nummerplade tilhørte i sin tid Chr. Schmiegelow, direktør hos ØK. Kaptajn Schmiegelow var for øvrigt medstifter af Dampskibsselskabet Torm, hvor sønnen Arne senere blev reder.

Nu begynder tingene at passe sammen. Navnet Schmiegelow forekommer flere gange i arkiverne hos RR, og man skal næppe lægge større vægt på fornavnene. Det er uvivlsomt vores bil. Arne døde barnløs, så der har ikke været nogen direkte efterkommer at tale med. Hvordan billederne var endt i Riisskov vides ikke.

Ernst Michaelsens søn mente at huske at hans far solgte sin Ghost til en Schmiegelow, rækkefølgen har snarere været den omvendte.

Det er også muligt at DKF i Drejøgade på Østerbro har købt bilen og for egen regning lavet det ny karrosseri, og så er Michaelsen faldet for den.

På udstillingen i Forum i 27 vakte den opsigt, også ved sin farve: Lyslilla med mørk top. Da Bukkehøve solgte den til England cirka 1974 var den mørkerød,



og handleren gør i sin reklame nu et nummer ud af denne »originale« farve med fine stafferinger.

Nå, men Fildes har altså af årsager ingen kan gætte om skilt chassis og karrosseri. På chassiset begyndte han at opbygge et touringkarrosseri, og da jeg vekslede breve med ham ti år senere var det 90 procent færdigt. Men han var blevet gammel og gangbesværet og måtte koncentrere sig om en lukket 20, skrev han.

Flere enkeltheder kan man læse i BhT nr. 101, blandet at Bukkehøve havde fortalt mig hvordan han fin sin RR i en byttehandel hvori indgik en Reo Royale. Og at Fildes fortalte Sachmann at motoren var meget lidt slidt, bagtøj

og bagfjedring derimod unormalt medtaget, og bilen havde tegn på at have været indblandet i et voldsomt, frontalt sammenstød.

Fildes havde den ide at det måske var en forsøgsmodel, og/eller at den havde deltaget i Første Verdenskrig med et pansret karrosseri.

Det korte af det lange er: Hvad skal man mene om den engelske handler, der nu udbyder bilen til salg for mange penge? Karrosseriet er i hvert fald nydeligt, og en del af det må være som da det blev fremstillet på Østerbro i København.

Jeg tillader mig et lille suk.

oer

SIDSTE

Efter at jeg skrev ovenstående er der sket to ting. For det første udviklede jeg en langstrakt og høflig udveksling af e-mails med den britiske bilhandler. Først forstod jeg på ham at han havde bilen i kommission for en anden, siden fortalte han at han til enhver tid havde 30 RR.

Jeg udelader navnet på manden og hans forretning, enhver kan med en smule snedighed finde det.

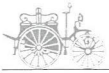
Det endte med at han udnævnte mig til idiot fordi jeg beskæftigede mig med

en bils sande historie. Men jeg havde været så uforsigtig at forsyne ham med fotografiet af Rolls'en fra Forum 1927. Det satte han så på sin hjemmeside og mente at jeg måtte være yderst tilfreds, også med nogle småændringer i teksten, som jeg ikke kan se gik ud på andet end at bilen nu ikke var fra 1921, men 1920.

Det andet nye er at der mellem de utalige notater den utrættelige Eugenio Lai har gjort under sin gennemgang af toldvæsenets protokoller over brugt-

bilhandelen er et om at skibsreder A. Schmiegelow, Bernstorffsvej 30, pr. 1. juni 1927 ejede en Rolls-Royce 2-personers cabriolet af årgang 1915 med stelnummer 5 RB og motornummer E 3369. Det passer ikke helt - men alligevel.

Der står endvidere: Sidst påtegnet København 2/7 25. Duplikat udstedt 13/11 1938.



Længst i Danmark - 74 år i år. Kjærgaards Speed 20 fra 1935 forlader Klampenborg.

2008 var året hvor Alvis Sektionen blev officiel under DVK's vinger. Det var desværre også året, hvor vi mistede en af de kendte Alviskørere: I januar døde Kurt Skov. Kurt havde to treliters Alviser; han reddede den eneste af de fire originale danske efterkrigsvogne, der er her i landet – fru Thriges TA21 saloon. Og senere indførte han en TC21/100 drophead fra England. Med den kørte han ind- og udland tyndt. Årets højdepunkt var Alvis-weekenden

d. 30. maj – 1. juni. Takket være Karsten Wikkelsø's indsats kom der en hel Danmarkstur ud af det. Det lykkedes at få seks vogne over fra England. De mødtes med nogle få danske Alviser ved Lillebælt og besøgte de næste to dage både Strøjer-samlingen og Egeskov. Fredag aften samledes de fleste hos Wikkelsø og lørdag var Ole Sommer guide i museet i Nærum, hvorefter vi kørte en vidunderlig tur rundt i Nordsjælland. Om søndagen skulle vi

være så mange som muligt på Klampenborg. Og der skulle jo helst ikke være flere udlændinge end danskere. Karsten fik sin Speed 25 over på galopbanen trods koblingsproblemer, så resultatet blev 13 vogne i alt: 6 englændere og 7 værtsfolk. Så mange har der ikke været samlet siden 1990.

Sektionen er knap et år gammel; men der har eksisteret et register i mange år. For ordenens skyld gør jeg regnskabet for den danske Alvisbestand op. Der er 15 Alviser: Ti førkrigs og fem efterkrigs eller ni 6-cylindrede og seks 4-cylindrede. Af disse vogne har de tre været i Danmark fra de var nye. Hvis man slår efter i BhT nr.80, kan man se, at der således er forsvundet én (sidste danske ejer var Ole Abel); men hentet otte andre hertil.

I 2009 holder vi ikke noget stort arrangement; men den 21. maj bliver der Alvis-dag.

Peter Bering



Karsten Wikkelsø (til fods) midt i vrirten efter Klampenborg. Hvis han ser glad ud er der mange grunde. Dels gik hele arrangementet nærmest smertefrit, og solen skinnede hver dag. Og så er koblingen netop begyndt at fungere igen på hans Speed 20.

OMSIDER

Der er nok andre end mig der har prøvet at have et byggesæt til en modelbil stående år efter år, uden at man kommer i gang med det. For mit vedkommende ender det som regel med at jeg forærer det væk.

Anderledes med Thom Bang Pedersen. Da inspirationen kom over ham gjorde han en model færdig, som havde stået i kælderen i 25 år.

Det er en 1937 Cord 812 Convertible Coupe med kompressor.

Thom så sådan en model i en hobbyforretning i Yonkers, New York, i 1971. Men da den var gået ud af produktion var eksemplaret ikke til salg. Året efter var der en artikel i Motor om en fransk entusiast, som havde en model stående på pejsen.

Sættet blev oprindeligt fremstillet af Pyro og Lindberg i 1965, men genoptrykt i 1982 af AMT i skala 1:12. Sådan



en fik Thom og lavede i første omgang motoren. Men så kom den i kælderen. Inspirationen til at finde den frem fik Thom ved at se den let formindskede

(8:10) Glenn Pray udgave af Cord'en i USA. Den har en Ford-motor.

oer

ATTER DANSK DELTAGELSE I MILLE MIGLIA

Der bliver atter dansk deltagelse i Mille Miglia den 13. maj. På trods af en efterhånden enorm mængde tilmeldinger (omkring 1800 i 2008 iflg. MM's hjemmeside), er to danske ekvipager kommet gennem nåleøjet i år efter flere forsøg.

Jørgen Witting fra Odense, der er debutant i løbet, starter i en Aston Martin DB 2, og i en Jaguar XK 120 roadster starter Palle Murmann fra Hellerup for femte gang, og denne gang sammen med Ferrari-entusiasten Gregers Back fra Solrød.

Det fineste resultat med en britisk bil blev i 1950 opnået af Leslie Johnson netop i en Jaguar XK 120 roadster. Af 375 startende biler gennemførte Johnson som nr.5 overall, i tiden 14 timer og 29 min. Ganske kvikt for 1600 km på datidens ringe veje.

Fotoet viser Johnson og Lea klar til start i 1950.





KONKURRENCEN



Konkurrencebilledet sidst forestilte Erik Koux' Maybach W6 Zepelin, omtalt i teksten til Ole Berings fotografi fra Bromølleløbet i Veteran Tidende i december (altså sidste år).



Koux havde indført bilen fra Schweiz, havde den nogle år, derpå forsvandt den igen. Som også nævnt i billedteksten sidst havde den mistet sin originale motor, som var en 8-liters V12 på 200 hk, og havde i stedet motor fra en Cadillac. Som sædvanlig er Anders Clausager der som et søm med den rigtige løsning og følgende tilføjelse:

Eneste anden Maybach, jeg kender i Danmark, er den SW38/SW42, som nu står som chassis hos Lourcing i Gjern. Den havde oprindeligt karrosseri fra Jensen og Søn i Højer og var engang ejet af Ole Sommer. Altså ikke vores husvært i Nærum, men navnefællen i Glostrup.

Den var nok den som deltog i Tulipanrallyet i 1950, kørt af K. Erichsen, E. Juhler og G. Hansen - hvem de så end var (ved nogen det?). De udgik, tilføjer Clausager.

Peter Hass husker at Koux demonstrerede hvordan man skiftede et overgear, der befandt sig ved differentialet.

Det falmede farvebillede tog Hans Bo Jacobsen på Ålholm, og han fortæller at Raben-Levetzau havde befriet en Zepelin for det originale karrosseri og sat noget andet på. Det rigtige karrosseri skulle dog stadig befinde sig på Ålholm.

Peter Hass har en anden erindring. Han husker at Zeppelin-neren stod hos en jernhandler i Rødovre, og at den var uden karrosseri.

Erik Koux har i mange år boet i Frankrig, men hans søn Peter skriver at bilen blev købt for 700 schweizerfrancs hos en hugger. Og 1964-65 solgt til USA. Billedet er taget i Hareskoven i nærheden af Koux daværende bopæl.

Redaktøren husker at der i efterkrigsårene kørte en »lille« Maybach sedan i Ordrup.

Mellem de indkomne løsninger har vi trukket lod, vinder er Peter Christiansen, Kirke Eskilstrup, som bedes henvende sig til kontoret og vælge sin præmie.

Konkurrencebilledet denne gang rummer en lille historie. Det er taget af en meget produktiv amatørfotograf på Amager, og vi har både billede og historie velvilligst fra historikeren Dines Bogøs arkiv.

For selv om bilen har nummerplader fra den tyske værne-magt, og bilen som alle selvfølgelig kan se ikke er noget tysk mærke, er billedet taget i Danmark. Det er jo en fast regel for vores konkurrencebilleder.

Spørgsmålet lyder: Hvad er det for et mærke, og hvilken år-gang?

Svar sendes direkte til redaktøren, se side 2. oer





Læserbrev

Advokat Lo Breiding, MB Motor, Græsted, skriver:

Kommentar til Motorhistorisk Samråd, Peter Løvstrøm Sørensen, Ib Jensen og alle dem, der i tidligere numre har berørt emnet – veterankøretøjer, historiske køretøjer, originaler, kopier og alle andre personer og betegnelser omhandlende dette.

Nu har skrivelserne om kopier contra originaler været mange i den senere tid. Det er meget få, som jeg er lodret uenige med, da mange kommer med nogle gode pointer, men jeg har svært ved at forstå, hvad alle de forskellige definitioner på et "historisk køretøj", hvornår et "ombygget køretøj er veteran" – ja, I kender jo selv resten. Hvad skal disse definitioner bruges til? Hvad er formålet? Skal en videre skare bydes velkommen eller skal nogen udelukkes?

Motorhistorisk Samråd finder, at et ombygget køretøj først kan indregistreres som veterankøretøj 35 år efter ombygningen. For min skyld må man gerne have denne opfattelse, men da køretøjer indregistreres hos SKAT, må selv Motorhistorisk Samråd vel se i øjnene, at når man hos SKAT kan få indregistreret et køretøj som veteran, når blot 1. registreringsdato ligger mere end 35 år forud i tiden – altså helt desuagtet at køretøjet eksempelvis er konstruktivt ændret i 2009 – så har Motorhistorisk Samråds opfattelse af sagen vel ikke nogen reel betydning. SKAT har kun originalitetskrav i forbindelse med afregning af registreringsafgift. Efter SKATs opfattelse er alle biler over 35 år "veteraner" og kan registreres som sådan, såfremt ejeren ønsker det.

Det er formentlig alle bekendt, at køretøjer over 35 år, der "fremstår som ved 1. registrering" (altså er helt originale) kan slippe med at betale registreringsafgift af 40 % af den oprindelige nyvognspris uden afgift (+ diverse tillæg for manglende airbags og brændstoffillæg – læs herom i sidste blad). Her håndhæver SKAT originalitetskravet. Ikke-originale veteranbiler – det vil sige replikaer, hotrods, kit cars/buggyer – kan ikke afgiftsberigtiges efter den lempelige veteranregel, men skal i stedet betale afgift af handelsprisen enten ved registreringstidspunktet; efter en skønnet handelspris i det år den eventuelle tekniske årgangsbestemmelse lyder på; eller efter en skønnet handelspris/nyvognspris hvis køretøjet bibeholder sin oprindelige årgang. Når først der er betalt registreringsafgift af et ikke-originale køretøj, så bruger SKAT ikke længere sin viden om, at køretøjet ikke er originalt til noget.

Der er således heller ikke noget originalitetskrav i SKATs administration af de sorte plader. Alle biler, der ifølge registreringsattesten har den rette alder (indregistreret første gang før den 01.04.1958) til at få tildelt sorte plade i de respektive kategorier, kan få sorte plader uanset "ombygningsgraden". Jeg har for så vidt fuld forståelse for, at det egentlig ikke var hensigten med ordningen. At man ønskede at de sorte plader skulle sidde på originale biler, men sådan er det altså ikke blevet.

Uanset om man er til helt originale biler, replikaer eller om man blot ønsker at sætte sit personlige præg på køretøjet – så er interessen for det gamle køretøj det bærende element. Der er vel ingen, der vil påstå, at brugsværdi er højere for et ikke-originale køretøj end for et originale. Der bliver ikke flere solskinstimer på en sommer for dén, som har et ikke-originale køretøj, så det er vel rimeligt nok, at også de ikke-originale køretøjer kan opnå billigere forsikring og reduceret vægtafgift.

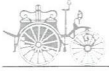
For så vidt angår spørgsmålet om veteranforsikringer på ikke-originale biler, mener jeg at diskussionen har været lidt skudt over målet. Set fra mit synspunkt er der tale om en aftale mellem en veteranbiler og et forsikrings-selskab. Hvis ejeren af et ikke originale køretøj har oplyst forsikrings-selskabet om, hvilken forsikringssum og selvrisiko han ønsker samt – naturligvis – at køretøjet ikke er originale, foretager forsikrings-selskabet en risikoberegning og derudfra fastsættes præmien, hvis selskabet ønsker at forsikre ikke originale køretøjer.

Jeg kan egentlig heller ikke se problemet i Dansk Veteranbils Klubs vedtægter i relation til ikke-originale biler. Selvom et køretøj ikke er originale er det jo stadig historisk. Det er muligt, at Ib Jensen mener, at BMW's definition er god, men i den passage mangler en stillingtagen til køretøjets aldre, som jo alt andet lige må være den helt afgørende faktor. Når man møder folk, der kan huske bilerne fra "de gode gamle dage", får man en interessant historie med på vejen. Nogle kan godt se, at køretøjet ikke er originale, men selv det ikke originale køretøj fortæller en historie. Om de ændringer, der har gjort køretøjet uoriginale, er sket for 5, 10, eller 35 år siden er historien fuldstændig uafhængig, og hvem hænger sig i det ud over Motorhistorisk Samråd og FIVA.

Hvis der skal komme noget som helst ud af alle disse indlæg, så mener jeg, at en god ting ville være større åbenhed, og lidt mindre negativitet overfor de ikke-originale køretøjer. Vi lever trods alt i 2009 og en forening som DVK bør kunne favne bredt uden at der skal ses ned på eller skævt til dem, der ikke har råd til originalen eller dem, der gerne vil sætte et mere personligt præg på deres hobbykøretøj. I en så stor forening som DVK bør ALLE veteranbiler kunne være repræsenteret, også med den nuværende formulering af vedtægterne.

Hvis en holdningsændring kan reducere "kampen mod kopi-bilerne", vil det måske anspre dem med de ikke-originale biler til at være mere ærlige med hensyn til de ændringer, der er lavet, og således gøre det mere attraktivt at overholder de regler, der nu engang gælder for ikke-originale køretøjer. Så kan alle være her – på hver sit afgiftsgrundlag – for det er kun det, der officielt adskiller en original fra en ikke-original.

Omdrejningspunktet bør være, at vi alle har en fælles interesse for gamle biler. Vi bør derfor kunne nyde hinandens selskab og acceptere forskellighederne, også selvom vi ikke nødvendigvis kan lide alle slags veterankøretøjer.



Et lille tilbageblik over aftentræffene i Lundeborg



For 3. år i træk holdt vi i 2008 aftentræf ved den nye lystbådehavn i Lundeborg den 2. onsdag i månederne maj til september i tidsrummet mellem 18.30 og ca. 22.00.

I 2006 havde vi en "kanonsommer" med tørvejr og sol under alle træffene.

2007 bød på lidt dårligere vejr, hvor fremmødet af åbne biler på nogle aftener var naturligt begrænset.

Vi var i 2008 begunstiget med godt vejr de fleste af træf-aftenerne, og fremmødet var rigtig fint.

Det var ikke kun "Tordenskjolds soldater" der kunne finde Lundeborg, men ved hvert træf fik vi øje på nye (gamle) køretøjer og deres mennesker.

Det er rigtig hyggeligt at mødes med gammelbilentusiaster, og det er mit indtryk, at flere "gammelbilejere" ligeledes lokker venner og bekendte med til træffene. Mange benytter desuden lejligheden til at tage madkurven med eller nyder et måltid hos et af byens spisesteder.

Da der ikke er tilmelding eller fast mødetid til træffene, ser

vi at der dukker "nye" veteraner op hele aftenen igennem. På gode aftener var der mødt mellem 25 og 40 køretøjer op.

Ved et arrangement i 2006 var der sidst på aftenen mødt ca. 50 køretøjer op. Ved mørkets frembrud fik vi oven i købet besøg af 15 amerikanerbiler og et stort antal motorcyklister fra den lokale motorcykelklub.

Den nye smukke lystbådehavn har fine muligheder for at parkere de gamle biler helt nede ved vandet tæt ved de mange dejlige lystbåde. Der har været et forslag fra bådfolket om, at vi kunne "bytte ture", men det har knebet lidt med at komme i gang – måske lykkes det i 2009.

Som det ses af billederne var det en skøn blanding af åbne og lukkede, store og små, eksklusive og almindelige biler der mødte op til træffene.

I 2009 ser vi frem til en sæson, hvor vi igen kan mødes og beundre hinandens klenodier og få en hyggelig (bil)snak.

Kig i aktivitetskalenderen efter mødeaftenerne.

På gensyn i Lundeborg
Jan Klarskov, Svendborg



Billedtekster øverst fra venstre:

12. juli 2006: To Morris 8 m.fl.

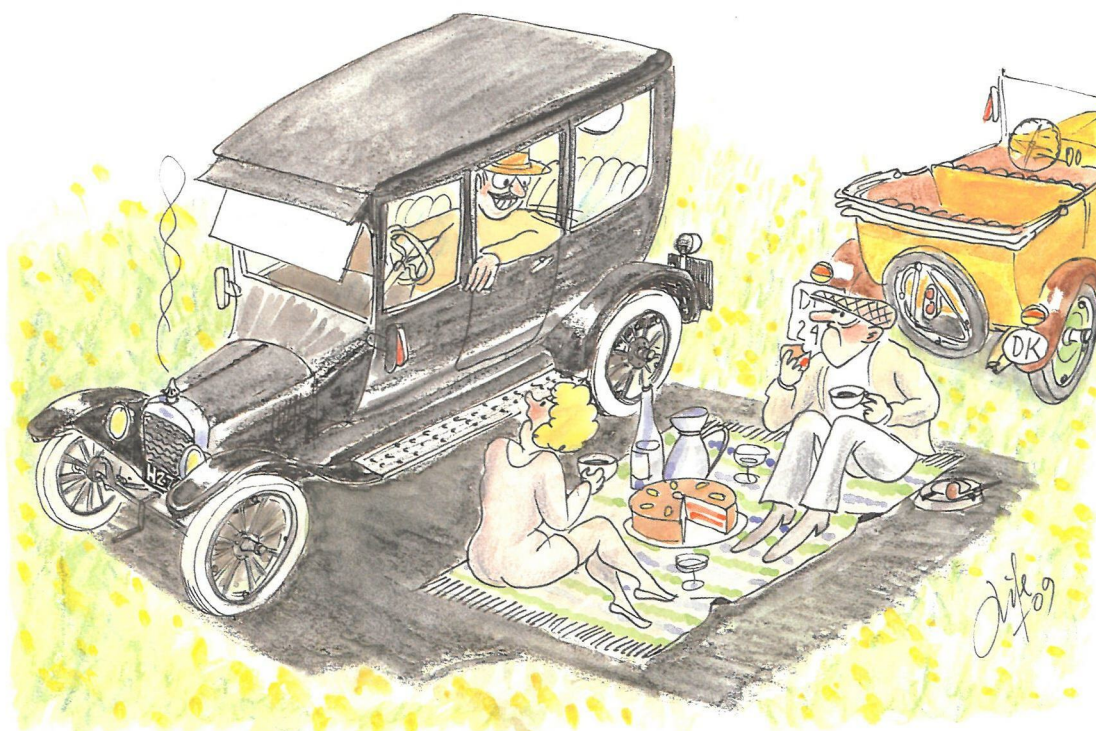
10. maj 2006: MGA, MGB, Mustang og MG.

14. maj 2008: Goggomobil 300, Jaguar E.

14. maj 2008: Picnic ved Simca Vedette V8.

9. juli 2008: Triumph, Ford V8, Olympia, Mustang m.v.

8. august 2007: Motor i Opel Olympia 1955 (Benny Hansen, Stenstrup).



- Nåh, nyder I solen?



*Snubldelse til Ford T Klubbens 10 års jubilæum 2009
(kun Ford T biler kan deltage)*

Overnatning:	Fjeldsted Skov Kro	Tlf.: 64 88 16 60
	Store Landevej 92 ---	(gl. hovedvej fra Odense til Middelfart)
	5592 Ejby	
Dato:	Aktivitet:	Klokken:
Fredag 3.7.	Fremmøde	15:00
	Aftensmad	19:00
Lørdag 4.7.	Morgenmad	8:00
	Rallyplader og kort udleveres og start	9:00
	Thomas B. Thriges Kraftcentral	10:30
	Opført 1916 (stor dieselmotor)	
	Vi kører igen	12:00
	Fyns Kardan & Bremsler - Frokost	12:30
	Rundvisning på værkstedet, hvor der er	
	motorrenovering	
	Vi kører igen	14:00
	Bryg selv øl (lille bryggeri)	15:00
	Rundvisning: Øl og vand	
	Vi kører igen	16:00
	Turen slutter ca.	18:00
Søndag 5.7.	Festmiddag	19:00
	Morgenmad	8:00
	Start	9:30
	Ford i Odense - Frokost	12:00
	Slut ved Ford senest	15:00

Pris pr. person 1.500 kr. - for to overnatninger i dobbeltværelse med morgenmad + middag fredag + festmiddag + Rallyplader og kort over ruten. Tilmelding hurtigst muligt på grund af værelser. Tilmelding er gyldig ved betaling senest den 24. april 2009.

Kontonummer: 5875 4379810247 (husk navn eller medlemsnr.)

Kontakt Ole S. Frandsen, Toftevej 9, Måre, 5853 Ørbæk, tlf.: 20 45 78 75
- 65 98 23 06, email: ida3261@vip.cybercity.dk



VITUS BERING LØBET 2009

Det er os hermed en glæde igen at kunne invitere jer til veteranbilløb i Horsens. Denne gang på en tur i det skønne område øst for Horsens og nord for Horsens fjord.

- Tidspunkt** Lørdag den 13. juni 2009, hvor vi mødes på Rådhusforvet mellem kl. 9.00 og 10.00, herfra går vi til Horsens Rådhus, hvor der bydes velkommen og serveres kaffe og brød. Første start kl. 10.45.
- Program:** Turen går gennem et smukt landskab med indlagte pauser og afslappende prøver på spændende steder. Der serveres frokost ved den økologiske have i Odder. Løbet forventes afsluttet mellem kl. 16.00 og 17.00.
Efter løbet er der festaften på Scandic Hotel Bygholm Park, med spisning og præmieuddeling. Under spisningen er der levende musik, og efter middagen er der mulighed for en svingom.
- Deltagelse:** Løbet er åbent for max. 70 køretøjer op til ca. årgang 1975 (kørsel med prøveplader efter loven)
- Deltagerpris:** Kr. 315,- pr. person, børn under 12 år kr. 150,-. Beløbet dækker morgenkaffe, frokost, eftermiddagskaffe og festmiddag incl. velkomstdrink, men eksklusive øvrige drikkevarer.
- Tilmelding/ Oplysninger:** Udfyldt tilmelding og deltagergebyr skal være modtaget senest 1. Maj.
Send mail til knud.kaerslund@pc.dk for udførligt program og tilmeldingsskema. Har du ikke mail ring da på tlf. 75 61 36 38 og oplys navn og adresse.



AFTENTRÆF I LUNDEBORG

ved den ny lystbådehavn den 2. onsdag fra kl. 18.30 i månederne maj til september

Mød op i den gamle bil til hyggeligt dækspark og samvær. Du kan tage madkurven med (+ gerne ægtefællen, kæresten og/eller gode venner) eller nyde et måltid hos et af byens spisesteder. Der er også velassorterede is- og pølse kiosker.

Sejlkлубben har som tidligere givet os lov til at benytte klubhusets terrasse med borde og stole, dog med skyldig hensyntagen til sejlkлубbens egne medlemmer (de har naturligvis fortrinnsret).

Der er ingen tilmelding til træffet, men hvis du har spørgsmål, kan du ringe til Jan Klarskov på 29876621.

Ved træffene den 13. maj og 12. august vil der for eventuelle interesserede ca. kl. 19.30 blive en lille hygge kørsel i den smukke omegn.

Se de enkelte træffdatoer i aktivitetskalenderen.

Vel mødt til nogle hyggelige aften træf, hvor vi naturligvis regner med godt vejr.

Med venlig veteranhilsen Jan Klarskov, Sydfyn



HIMMELBJERGLØBET den 5. juni

Vi begynder med morgenmad hos Ford i Horsens kl. 9. Ormhøjgårdsvej 2. Derfra kører vi til Hjortsvang Museum, hvor der er mulighed for at se museet og spise den medbragte mad indenfor, hvis det regner.

Derfra kører vi til Himmelbjerget. Efter en pause på Himmelbjerget kører vi til Ry Kro, hvor der vil være eftermiddagskaffe og derefter afslutning.

Der er mulighed for overnatning på Danhotel Vandrehjem, Flintebakken 150, 8700 Horsens, telefon 1175616777.

Pris for turen pr. person kr. 100,-, børn under 12 år 50 kr. som betales på løbsdagen.

Tilmelding inden 1. maj til nedenstående på telefon 74545080 efter kl. 20.

Venlig hilsen

Jørgen Boel Hansen

ODENSE VETERAN EVENT

er klar til en ny sæson med møde på Flakhaven i Odense City.

Opstart den 12. april og derefter den 2. søndag i hver måned, sidste gang 13. september.

Vi mødes kl. 11 til 15. Medbring mad og kaffe og få en hyggelig eftermiddag.

Alle med indregistrerede køretøjer er velkomne. Håber du/I kommer og viser jeres fine køretøjer frem.

Vel mødt O.V.E.



Industrimuseets forårsløb

Så er det tid til at melde sig til Industrimuseets forårsløb som i år køres den 7. juni med start fra:
Restaurant Korning Kro, Korningvej 143, 8700 Horsens

Vi mødes kl. 9.00 hvor der venter os et veldækket morgenbord. Starten går kl. 10.30. Husk vores Kro-kasketter.

Vi kører som sædvanlig på små asfalterede veje og sætter kursen ud i det smukke danske landskab. Vi skal se en seværdighed, spise frokost et hyggeligt sted og som vi plejer afslutter vi dagen med eftermiddagskaffe og præmieuddeling. Det vil i år foregå på Industrimuseet, som vil holde åbent så vi kan bese museets udstillinger.

Løbets længde ca. 100 km. Forventes afsluttet kl. 17.00.

Prisen for hele arrangementet, dog ekskl. drikkevarer er kr. 250,00 for voksne og børn halv pris og indbetales på konto: 3636 3664030055. Husk navn og antal deltagere, bil/mc, mærke og årgang.

OBS! Der er kun plads til maks. 50 køretøjer; derfor tilmelding efter princippet: Først til mølle.

Jens Høstrup, tlf. 75665898 e-mail: jens-nsu@c.dk

BILMESSE & Brugtmarked

For 47. gang den 4. - 5. april 2009
kl. 9-17 i Fredericia Messecenter

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 4. - 5. april 2009.

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

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

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



Velkommen igen
17. - 18. oktober 2009

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

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

www.bilmesse-brugtmarked.dk



SWAPMEET®

Søndag d. 26. april. kl. 09.00-15.00

Andelslandsbyen Nyvang
Oldvejen 25
4300 Holbæk

Stumpemarked for veteranbiler, motorcykler og knallerter

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

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

Tag hele familien med

Arrangør: Dampromleklubben
Tlf. 49 13 25 40

dampromleklubben.dk



Opbevar din bil sikkert og bekvemt året rundt

Få din helt egen p-plads eller garage med adgang året rundt

Garageanlæg i Bagsværd

140 p-pladser (garager)
50 mc-pladser
Autoværksted
Kameraovervågning
Sprinkleranlæg
Ventilation/udluftningsanlæg
Elektrisk kodeport
El-udtag i båse og garager.

**Introduktionspris til
alle medlemmer af
Dansk Veteranbil Klub**

kr. 500,-
pr. måned.
DVK pris pr. P-plads

Kontakt: Lars Trégart 35430806 / 28116635, lars@tj-group.dk (husk at oplyse medlemsnr.)

Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	PostNr	TelefonNr	Model	Årgang
Lars-Jørgen H.	Andersen	Østervang 5	7441 Bording	8686 2860		
Anders	Eichhorn	Bøgevej 15	4070 Kirke Hyldinge	2129 8535	Austin Cooper	1969
Mogens E.	Lausen	Midtløkke 20	6200 Aabenraa	7468 7285	Morris Oxford	1953
Ken	Andersen	Åsen 23	2880 Bagsværd	7023 0060	Oldsmobile Cutlass	1970
Kasper	Tidemann	Syvendehusvej 51 A	2730 Herlev	2881 1020	BMW 323	1980
Poul	Runefelt	Sauntebygade 9	3100 Hornbæk	6060 1805	Morgan	1975
Judy Skov	Nørbjerg	Tvisvej 6	7490 Aulum	4160 0377	Porche 924	1976
Henrik	Laursen	P. Steffensensvej 11	8680 Ry	8689 3234	Oldsmobile Delta 88 Royale	1074
Ove	Drygaard	Røjlevangen 92	2630 Taastrup	4399 8626	Rover 3500	1976
Chris K.	Møller	Ertebjerg Bygade 1	6470 Sydals	2829 6159		
Johnni	Voigt	Monrads Allé 4, 1. th.	2500 Valby	3616 1873	Volvo 144	1973
Hugo	Nielsen	Langelinie 6 E	8700 Horsens	4075 2309	Ford A	1931
Arne	Madsen	Lindevej 13	2630 Tåstrup	2014 8523		
Leo	Heukendorff	Mågevænget 7	4160 Herludmagle	0492 0818	Ford Thunderbird	1961
Palle N.	Hansen	Åbyskovvej 20	5881 Skårup	6225 2012	Lincoln Mk IV	1974
Dejan	Ivanovigt	Østbanegade 151	2100 København Ø	3116 8898	Mercedes-Benz Capriolet	1971
Niels	Kruse	Assendløsevejen 42	4130 Viby Sjælland	4649 7753	Lincoln Continental	1964
Helge	Flott	Peder Billesvej 58	4300 Holbæk	5943 1534	Volvo 544	1960
John M.	Petersen	Nordmarksvej 124, 2. th.	2770 Kastrup	2791 0358		
Herluf	Kruse-Enevoldsen	Vesterled 12	9560 Hadsund	9857 1789	MG Midget	1969
Jørgen E.	Larsen	Tornskadevænget 16	6760 Ribe	2277 5501	BSA BB31	1953
Keld	Andreasen	Vejlevej 41	7300 Jelling	7587 2464	Renault 4CV	1958
Janne S.	Hansen	Orehoved Vestergade 4	4840 Nørre Alslev	2622 9598	Ford Fairlane Galaxy	1959
Henry	Larsen	Gadesvinget 12	2670 Greve	4361 0265		
Jan O.	Nielsen	Gl. Nykøbingvej 104	4572 Nørre Asmindrup	5931 2050	Plymouth Valiant Signet 200	1964
Ole	Matthiesen	Hundstrupvej 78	5771 Stenstrup	6226 3208	Mercedes-Bent 250 SI	1967
Dennis	Ellebæk	Frejas Alle 14	6700 Esbjerg	7545 4020		
Hans	Jørgensen	Forten 11, Dørup	8660 Skanderborg	2083 4212		
Peter	Jørgensen	Gl. Brovej 14	4736 Karrebæksminde	5543 0317		
Jeppé	Hansen	Thorshavnsgade 17, 1.th	2300 København S	4084 2819		



BILER SÆLGES

AEC/DAB 1973. 45 siddepladser. 8.3 liters dieselmotor. Halvautomatisk gear. Pæn og reel rutebil. Kr. 25.000. Claus Hansen, tlf. 43525112-26171089 Æblehaven 11, 4390 Vipperød.

NSU Prinz 4 - 47 1964. God bil til restaurering. Kørt hos én ejer i Fredericia. Pris 5.000 kr. Ole Sørensen, Knebel, tlf. 86351248 - 29672519

Ford A 1931 4-dørs Town Sedan med sorte plader. Meget velholdt, sidst synet i 2005. Pris 134.000. Ole Jagd, tlf. 32510839 - 22585929 ole-jagd@mail.dk

Buick Skylark Special 1966. Elrunder, elsæder, metalgrøn, 340/4 motor. Holder syn til 2015, kr. 90.000. Søren Christensen, Mørkøvvej 6, Undløse, 4340 Tølløse, tlf. 22825613 vibsekeller@hotmail.com

FIAT 1100 Neckar 1962. Pæn stand, på plader, men kører ikke. Kr. 18.000. Cliff Gentle, Wergelands Alle 21, 2860 Søborg, tlf. 39679503

Ford A 1930 cabriolet. Dansk indregistreret. Gamle registrerings- og toldattester samt instruktionsbog fra 1930 medfølger. Bilen er original og fremtræder som fabriksny fordi den har været opbevaret tørt og godt i mere end 50 år. Den 4-cyl. motor og alle mekaniske dele er i fejlfri stand. Karrosseri i Westinhouse Blue og hjul i Tacoma Creme. Prisforslag kr. 285.000. Se den på www.naturligstevis.dk eller ring 45814466

Rover P6 Mk 1 1970, 3,5 V8 højkompression, aut.gear, dansk bil, delvis adskilt, pladearbejde er lavet, der mangler kun et hul i gulv h.s. forrest, og 3 mindre huller i bagagerum. Pæne sæder og interiør, pænt krom. Mange ekstra reservedele i overskud medfølger ved køb. Har ikke kørt siden 2000. Altid opbevaret indendørs. Kr. 8000. **Opel Kapitän A** 2,8 Automatic 1966. Dansk bil til restaurering, delvis adskilt. Elsoltag, servostyring, sofasæder og ratgear. Motor er en 2,8 E med aut.

gearkasse, mange ekstra reservedele medflg., heriblandt krom & blik, pæne rustfrie døre, ekstra 2,5 + 2,8 motorer/gearkasser manuelle/aut. Karrosseriet er generelt sundt, der er dog rust i soltag, bund og ruderammer. Kr. 5000. **Ford Taunus Savoy** 1,6 1982. Rustfri bortset fra et lille stykke bag venstre baghjul (ny pladedel medfølger), inden syn skal der skiftes forrude og bremseklodser. Uden plader, sidst synet i 2004. Bilen fremstår pæn og velholdt. Div. kvitteringer haves for reparationer, Pavabehandling m.v. Nyere komplet udstødning, platiner+kondensator+tændspole, forlygter og benzinpumpe. Ny tandrem+strammerhjul, nye støddæmpere, motorolie+filter. Der medfølger sort frontgrill med fjernlygter, en kasse med div. reservedele og et hængetræk, servicebog, instruktionsbog og en Haynes værkstedshåndbog. Bilen står på 4 nye dæk på Dunlop 13" alufælge fra perioden. Vinterdæk på fælge medfølger. Kr. 8000. **Volvo Amazon B18**, 1968. Hvid. Adskilt, klar til sandblæsning/pladesmed. Dansk bil. Mange ekstra dele medfølger, bl.a. ekstra stue (rødt vinyl), rat, el-dele, nye pladedele m.m. Rust findes i ruderammer, bund og bagagerum. Pæne skærme, klapper og interiør. Forbro og bagtøj er ligeledes i pæn stand. Kr. 4000. **Opel Commodore B** coupe 2,5S aut. Dansk bil, meget lidt rust, mest lidt anløben i kanterne, intet i bund og paneler/bagpanel/frontpanel/inderskærme. Kører og skifter fint, har stået stille i 6 år, skal have lavet bremses, de er "vigende". Hel og komplet bil der er let at syne. Soltag. Indtræk er lidt slidt men komplet. Kr. 15.000. Sælges på grund af flytning. Kontant afslag ved hurtig handel! Pris kr. 8000. Johan Krohn Carl, tlf. 26208039 ranchofever@hotmail.com

VW bus 23/10 1981, 2,0 benzin. Kan starte. Kan ses på lift. Pris kr. 5500. **Ford Taunus 17M Super** 31/3 1967. Bilen har haft samme ejer siden 71. Afmeldt i 95. Der må påregnes en del rustarbejde. Bilen starter og kører ok. Kan ses på lift. Pris kr. 5500. **Citroën GS** varebil 17/8 1981. Bilen har stået inde siden 96. Meget fin stand mht rust. Skal have lavet hydraulik bagi/tank og udstødning. Kan ses på lift. Der er kun

to indregistrerede varebiler i Danmark. Pris kr. 10.200.

Johnny Hansen, tlf. 61769281 johnnykruse71@gmail.com

Ford T 1925, 2-dørs sedan. Bilen er dansk og har tilsyneladende kun kørt maks 40.000 km fra ny. Været i DVK regi fra 1963. Trænger til reparation af forskærm, samt skal renses af og males. Fint indtræk monteret i 1963 - er meget tæt på det oprindelige. Pris kr. 55.000.

Ford T 1925, 4-dørs sedan, i helt urestaureret stand. Har været opstaldet siden 1958. Dansk bil som er komplet, kan starte og køre. Monteret med nye dæk. Pris kr. 45.000. **Ford T** touring 1919 i helt fantastisk velbevaret stand. Adskilt; men 100 % komplet. Alle karrosseridele er sandblæste og helt uden rust. F.eks er alt træværk og motor renoveret. Hjul med nye Dunlop 30 x 3½, nyt indtræk og kaleche medfølger. Bilen er dansk, samlet i Heimdalsgade, Nørrebro. Kan ret nemt blive en fin Ford T. Pris kr. 55.000.

Lars Legaard, tlf. 40456187 brugsebakken@tdcadsl.dk

Triumph TR3 1959. Et pænt eksemplar af en køreklar TR3 fra USA - ikke concours, men som sagtens kan deltage i et almindeligt car show. Fint karrosseri, pæn i maling (på et par meters afstand ser den faktisk ud som concours), god original krom. Fin nedenunder, ingen rust i chassisramme. Motoren er kraftig og har en blød gang, med god kompression og olietryk, ingen røg, støjsvage ventiler, gearkassen virker fint, originalt ledningsnet, alle instrumenter og el-dele fungerer. God kaleche med gode plastic sidevinduer og sidegardiner. Tonneau virker nyt, interiør med pænt sædebetræk og tæpper, dog er der en aftegning på det ene sæde. Sandblæste og malede 60 egers trådhjul med nye krom vingemøtrikker o.m.a. Du får en masse i en bil. Skivebremses, kraftig motor, fin gearkasse, trådhjul, lavt udskårne døre, basisudstyr til kørsel i dårligt vejr, en bil med stil der vil blive beundret mange steder. Ekskl. reg. afgift (ca. kr. 7.300,-). Er synet og toldsynet og klar til indregistrering og forårskørsel. Husk - der er kun de veterانبiler der er! En god værdifast, sandsynligvis stigende, investering man



samtidig kan have fornøjelse af. Førpris kr. 148.000,-. Nupris kr. 128.000,-. Flere oplysninger og fotos: Holmgaard, tlf. 20201047 tholm@stofanet.dk

Chevy pickup truck 1962. Meget fin og rustfri pickup truck fra Arizona. Kører meget fint og er istandsat, mangler kun lak. Fremstår i grunder. Ring for yderligere info og billeder. Pris kr. 69000. Michael Vang Christensen, tlf. 40108402 vorrevang@vorrevang.dk

Austin 10 1933. Bilen er ikke samlet, men stort set alt er renoveret til flotteste stand. Kvitteringer for over kr. 100.000 for renovering. Der mangler enkelte komponenter. Pris kr. 30.000. Henrik Bentsen, Odder, tlf. 86 54 10 12 hb@benman.dk

Peugeot 504 1980. Klassiker, hvid 4-dørs sedan, 1-ejers, meget pæn og velholdt, nyt indtræk, synet 08/08, sælges el. byttes med Mascot, Taunus el. lignende, årg. ca. 1960 -70. Pris kr. 22.000,-. Poul-Erik Kremmer Hansen, tlf. 21623330

Ford V8 1937 85 hk. Al rust er lavet efter rammeløft. Undervogn er færdigrestaureret. Motor eftergået, ny køler. Nyt indtræk er monteret på sæder, samt næsten alle nye dele der skal bruges til færdiggørelsen af bilen medfølger. Kom og giv et bud. Ivar Christiansen, Hejrevej 44, 4000 Roskilde, tlf. 46757875

Audi 100 CD Automatic 1986. 2.2 l, 5-cyl., blå, rustfri, god stand/garage. 231.000 km. Synet 2008. 20.000 kr. Tlf. aften 38111246

Porsche 911 2.4 Targa 1973. Hvid, benzin (US) T model, ex ex-Texas. Har 140 hk med Bosch CIS benzinindsprøjtning (E). Ingen rust. Originale »flat 6« Fuchs alufælge. Nymalet og nye sæder og måtter i 2005. Nye benzinslanger, dæk, bremseslanger, generator i 2008. Porsche certificate of authenticity, historie/kvitteringer tilbage til 80'erne, originale matchende numre på stel, transmission og motor. Flot eksemplar, der står 100 % klart

til syn. Pris 180 med afgift 150 uden afgift. Paul Wilson, tlf. 27285725 paul@yellow1.dk

MGB 1972 1.8 roadster. Rød. Bilen har netop gennemgået en stor renovering og stor service. Hellakeret hos automaler. Overdrive, meget fin kaleche, alufælge 15«, sort læderindtræk. Afgift betalt, synet og indreg. i Danmark 2008. Billig forsikring og vægtafgift. Skal synes hvert 8. år. Pris 134.500. Ring for yderligere information. Billede kan mailes.

Finn Christiansen, Bækken 12, 6300 Gråsten, tlf. 27358832 finn@fcauto.dk

Volvo 142 årg 1974, Bordeaux-rød med mørk rød interiør. kørt 173 tkm. Synet uden anmærkninger 14/12-2007 ved 171 tkm. Sorte plader. Kun svejset få steder - en sund og velkørende veteran, som nemt kan gøres rigtig flot. Pris kr. 25.000, tlf. 74540543.

BILER KØBES

Jaguar 140/150 1950'erne. Har du en XK 140 eller helst en 150 til salg, vil jeg gerne give et bud. Stand næsten underordnet.. Pris kr. giv et bud. Børge Ingvorsen, tlf. 30734317 karen.klint@ft.dk

DELE TIL BILER SÆLGES

Ford T & A & V8 1915-1940. Vi støver af - dvs. der er dukket mange gode nye og brugte reservedele op. Både karRosseri såvel som mekaniske dele, samt tibeher. lars legaard, tlf. 40456187 brugsebakken@tdcadsl.dk

Renault 5 TL 1984. To nye forskærme malet i original grå farve 800 kr. Til **Vauxhall** (måske Victor) fire meget fine navkapsler, 600 kr. Signalthorn 12v til **FIAT** 1950'erne 400 kr. Poul-Erik Højer, tlf. 24875953 pehojer@yahoo.dk

Morris Minor 1953-71, alufælge med nye dæk. pris 2.500. lasse nykær jørgensen, tlf. 30450869 tilas@mail.dk

Volvo Amazon dele + forbro. Pris 0. Cliff Gentle, Wergelands Alle 21, 2860 Søborg, tlf. 39679503

Magnet 1-cyl. **WICO**, 3-kulsdynamoer til Ford T, A, C, 6 v **Ford 4** venstregående, 6 v dynamoankre **Delco-Remy**, 6 og 12 v **Opel** dynamoer, 12 v **Lucas** dynamoer C 40 L c 2. Mange forskellige auto-eldele. Kaj Nielsen, Ø. Vedstedvej 121, 6760 Ribe, tlf. 51509789

Til **Bugatti type 57** skærmlygte i god stand, kr. 1.000. **Hemo** triptæller, tidlig udgave med aluhus. Inkl. forbindelseskabel og fordelergearboks til speedometer. Pris kr. 950 plus forsendelse. Ib Jensen, tlf. 43994762 ibbente@ishoejby.dk

DELE TIL BILER KØBES

Opel Olympia 1951. Jeg søger begge instrumenterne samt 2 afviservinger, speedometer samt olietryk/benzinmåler i pæn og funktionel stand, afviservinger i funktionel stand 6v (bilen er ombygget til 12v så ligger du inde med nogen til 12v der passer er jeg også interesseret) bagagebærer til tag el. bagsmæk har også interesse. Vaser fra 50'erne har også interesse. Jan Dosdal, tlf. 74775929 jan@dosdal.dk

MOTORCYKLER SÆLGES

Honda Four K 1978. Mørkebrun med orig. stafferinger. starter og kører ok. original med alle 4 udstødningsrør, tæring i venstre potte, ellers rimelig flot, original stand.. Pris kr. 12.000.

Honda CB 650 1983, metallic blå, med orig. stafferinger, afmeldt 8. oktober 2008. Kører fint. Står originalt.. Pris kr. 17.000.

Christopher Clay, tlf. 21225544 clay2@pc.dk



MOTORCYKLER SØGES

Henderson motorcykel, alt har interesse, fra toprestaureret til vrage. Også anden amerikansk 4-cyl. mc købes kontant.

Paul Andersen, Pejrupvej 18, 5600 Fåborg, tlf. 22543103

AUTOMOBILIA

Workshop manuals til salg. Følgende gamle originale workshop manuals sælges: Maintenance Manual and Instruction Book for the **MG Y Series** (1,25 cc). **BMC 1800** Reparationshåndbog på dansk (**Monaco**). **Austin-Healey 100** Parts list. **Opel Kadett C** service manual (dansk).

Peter Lillelund, tlf. 28996821 plillelund@mail.dk

Håndbøger sælges. Priserne er inkl. forsendelse i DK. Volvo 122S, eng., FIAT 500 1957, sv., FIAT 500 1959, eng., Renault R11 1962, da., Ford Sierra + servicenet 1982, da., Peugeot 203, ty., SIMCA 1100 1970 + SIMCA servicenet, da., VW 1500 1961, da., à kr. 150. Chrysler De Soto Dodge 1946, eng., Moskvitch 1946, eng., Volvo P60 1949, sv., FIAT 1900A 1955, eng. Minor (Aero) 1949, eng., Lloyd Alexander 1960, da., à kr. 200.

Vauxhall Velox-Cresta 1956, eng., Mercedes-Benz 220 1953, ty., à kr. 250, ZIM 1946, eng. kr. 300, FIAT 600 1955 Shop Manual, eng., kr. 500.

Ib Jensen, tlf. 43994762 ibbente@isho-
ejby.dk

TIL SALG



VOLVO AMAZON B16 1959

Bilen fremstår i concoursstand. Præmieret ved flere lejligheder for originalitet og finish. Farven olivengrøn er meget sjælden og kun fremstillet i meget få eksemplarer. Har haft samme ejer fra 1959 til 1997. Originale sorte nummerplader. Pris kr. 120.000.

Keld Nissen, tlf. 4656 3552 og 41407987

TIL SALG



Ford A 1930 ladvogn,

god stand, står i Yorkshire.

Ring Leif Gr. Thomsen, 7456 6593

TIL SALG



MERCEDES-BENZ 300 "Adenauer" 1953

Komp. Original fantastisk kvalitetsbil. Læderstue, kuffertsæt, orig. radio. 290.000 kr.

S. Pedersen, København K

tlf. 2840 5161

stigge@pedersen.mail.dk

VETERAN-, VINTAGE- & LIEBHVERAUKTION

**Auktionen foregår
Kr. Himmelfartsdag
torsdag d. 21/5-09 kl. 11.00**

Tilmeld din bil nu...

Denne årlige tilbagevendende begivenhed tiltrækker sædvanligvis mange unikke køretøjer og vi har sat et max. på 100 tilmeldinger for at auktionen kan afvikles hensigtsmæssigt.

Du kan tilmelde din bil ved henvendelse til os eller download tilmeldingsblanketten fra vores hjemmeside.

Vi mærker allerede nu stor interesse fra såvel indland som udland for denne særlige auktion, som trækker mange interesserede købere, sælgere og publikum.

Seneste tilmelding:

Seneste tilmelding er **mandag d. 4/5-09**. Pladserne bliver tildelt efter først-til-mølle princippet.



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

BCA
VEHICLE REMARKETING

BCA Autoauktion A/S
Bugattivej 12 · 7100 Vejle
Tlf. 7585 8300

www.bca.dk

Kørejakker til sportsvognen

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

Kørehjelme kr. 350.-

NYHED:

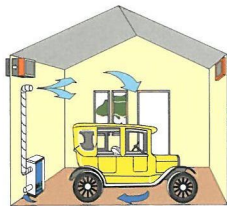
Topgun - skindjakker m/pelsfor
hos os kun kr. 1.200.-

Birger Overgaard

Skovvej 18, 9560 Hadsund

Tlf. 98 58 30 75

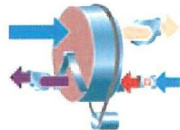
Sorptionsaffugtning af garager



- ◆ 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



dansk 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,-



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!



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse

www.veteransmeden.dk



Ny forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben fra 1. januar 2009

E-forsikringer og ETU Forsikring afløser Runa i en god og bred aftale – med prisgaranti. Du kan forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter og -campingvogne.

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

E-forsikringer – www.e-forsikringer.dk
– står for administration af aftalen, daglig service
og den øvrige indtægning. Se prislister

ETU Forsikring – www.etuforsikring.dk
– er forsikringsselskab i aftalen og håndterer
policer og skader.

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler:

Veteranbil årg. 1948	Værdi Kr. 135.000	Selvrisko Kr. 1.200 – ansvar/kasko	Årlig præmie Kr. 954 inkl. vejhjælp
Vintage bil årg. 1973	Værdi Kr. 210.000	Selvrisko Kr. 1.200 – ansvar / kasko	Årlig præmie Kr. 1.300 inkl. vejhjælp
Klassisk bil årg. 1982	Værdi Kr. 260.000	Selvrisko Kr. 3.000 – ansvar / kasko	Årlig præmie Kr. 3.225 inkl. vejhjælp

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



**OBS - OBS: Vedr. forsikring skal al henv. foregå til DVK
Se tlf., mail og kontortid på side 2.**

Udgiveradresseret
maskinel magasinpost
ID nr. 42123

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