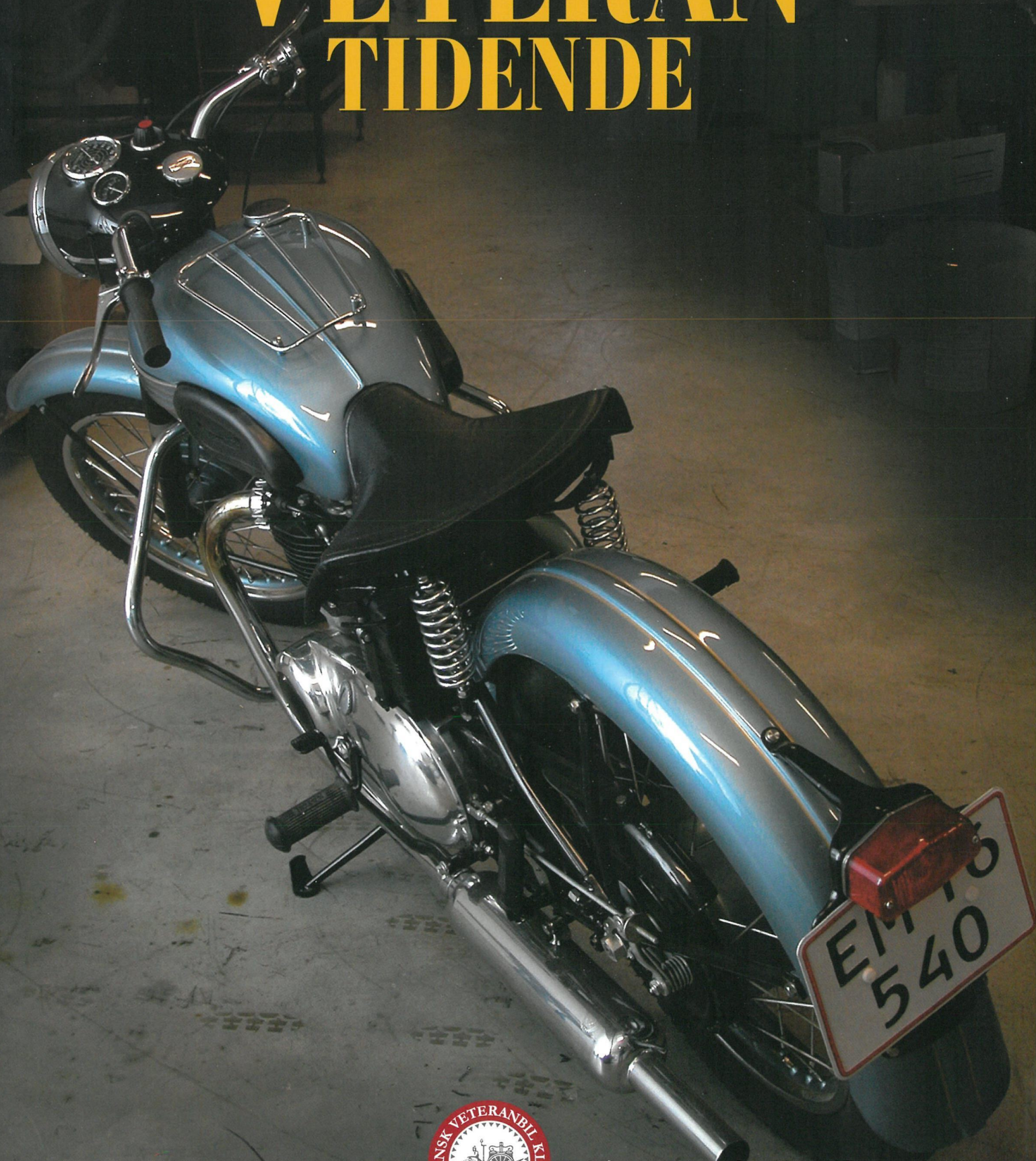


VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



58. årgang - december 2014 - VT nummer 462

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

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

www.veteranbilklub.dk
www.dvk-database.dk

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

Veteran Tidende

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

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

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktøren adresse.
annoncer og invitationer til klubbens kontor, fax eller 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 veterankortetjere aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

I redaktionen:

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

Layout, sats:

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

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Bestyrelsen

Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer og veteranforsikringsklubben og VT

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

Næstformand:

Modesteder og udstillinger Midt- & Nordjylland

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

Kasserer:

Per Henrik Nielsen
Munkebjergvej 1.st.th, 5000 Odense C
tlf. 2969 2423
phn@vandcenter.dk

Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben

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

Sekretær:

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

Løb og arrangementsstilsud

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

Modesteder og udstillinger Fyn & Sydjylland & MhS

Henning Thomsen
Bogyden 14, 5610 Assens
Tlf. 4051 4799
rosenparken@hotmail.com

Modesteder og udstillinger Øst

Ole Poulsen
Bursøvej 33, 4930 Maribo
Tlf. 4044 4666
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Suppleanter:

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

Modesteder og modestedsansvarlige

Amager
Horby Allé 11, 2770 Kastrup
Claus Sommer, 6170 3801
csommer1960@gmail.com

København Nærum
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Ernst Elholm, 2421 3631
ernst@elholm.se

Midtsjælland - Kværkeby:
"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Jan Lemming, tlf. 2288 3829
jan.lemming@email.dk
Erik Madsen, tlf. 4063 3125
madsen.roskilde@city.dk

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

Vestsjælland - Løve
Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Hong
Dirch Glad
Tlf. 2084 8940
dirchglad@gmail.com

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

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

Fyn:
Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby
Anne Lise Gustafsson
Tlf. 6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Sydvestjylland - Skjoldbjerg
Skjoldbjergvej 52, 6623 Vorbasse
Ib Ronne, 2280 8112
roenne@dlgpost.dk
kold@profibermail.dk

Nordjylland - Stenum:
Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev
Kræn Hjortlund, 3033 7370
kraenh@hotmail.com

Midtjylland - Herning
Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning
Peer Bak, tlf. 9712 2914
peba@kabelmail.dk

Ostjylland - Ristrup:
Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Erik Nielsen, 8692 3943
Jens Rasmussen, 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

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

Vestjylland - Spjald
Højgård, Holstebrovvej 17, 6971 Spjald
Henning Knudsen, 9738 1264
Samme adresse

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

Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:
Ryegård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia
John Andersen, 2978 2909
ja-ryesgaard@e.dk
Ole Troen, 2071 6694
troline@yahoo.dk

Sønderjylland - Åbenrå:
Skolevænget 12, 6200 Åbenrå
Erik From, 7462 5361
erik.kef@webspeed.dk

Historiske nummerplader MhS

Michael Deichmann, By-Lyngen 4
3230 Græsted
tlf. 7170 3525 - Kontortid: 18-19 i hverdage
md@motorhistorisk.dk

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

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

Ford T Klubben Danmark
Claus Olesen, 5950 7155
claus@clo.dk

Ford V8
Kim Hoier
shoebbox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Svend Carstensen, 3969 8115
svca@post3.tele.dk

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

Vejledere

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

Austin Seven
Ole Troen
Tlf. 7594 3494
troline@yahoo.dk

Chevrolet 1911 til 1941
Jens Rasmussen
Tlf. 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189 - kurtogjonna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53
Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Ford T
Claus Olesen
5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz
Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

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

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

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

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

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

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Toyota
Henning Holm
4056 8011

Volvo
Ole Callesen
6178 1611

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

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

Klubregistre

Mærkeregistre

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

Chevrolet 1911-41
Jens Rasmussen, 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior
Michael Deichmann, 2227 8651 aften
michael@deichmann.org
www.fordyandemodellregister.dk

Morris
Ole Nordlund, 4656 0229
jonordlund@mail.dk

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche
Paul Wilson, 2728 5725
paul@yellow1.dk

Renault
Kristen Korsgaard, 8648 6968

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

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

Triangel
Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com

VW - luftkølede
Robert Hagen, 3251 7624
robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis
Peter Bering, 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

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

Køreselskab DVK Lillebælt
Bob Rudy Hansen, 2323 6706
bobrhanen@gmail.dk

Køreselskab Vest
Erik Hougaard, 7583 0049

Peugeot
Claus Sonne Linnedal, 3252 7777
linnedal@hotmail.com

Bibliotek

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



Triumph Thunderbird 1953.
Foto: Ole Callesen.

Indhold

Glædelig jul.....	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Generalforsamlingen 7. marts 2015.....	5
Nekrolog	5
Klubaktiviteter	6
En Alfa-opfordring.....	9
Jul på Amager	9
Nyt fra biblioteket.....	10
Fra stumpemarked i Herning	10
Efterlysning af A2255	11
Nyt fra mødested Åbenrå.....	11
Efterlysning af en jysk Hispano-Suiza H6b.....	11
Opel Blitz.....	12
Arnholt Bristol	20
Tour de Hvidebæk.....	22
ClassicMotorShow i København	23
Østjyllands Veteranbilsamling	24
Da Triumph blev bygget i Danmark	26
Der arbejdes på mange fronter i Nærum.....	29
Fra mødested Løve.....	29
Indholdsfortegnelse 2014.....	30
Køb / Salg	34

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

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



Glædelig Jul

Kære medlemmer i Dansk Veteranbil Klub.

Jeg vil på bestyrelsens og egne vegne, ønske alle en rigtig Glædelig Jul samt et Godt og Lykkebringende Nytår.

Tak for mange gode oplevelser og timer, ikke mindst i forbindelse med klubben 60 års fødselsdag, som blev fejret med fest på Hinds-gavl Slot og med fuldt hus i Nærum, næsten på dagen d. 2. november, og derefter på mødestederne i november måned.

Endnu et år er fløjet afsted, og mange ting er blevet nået. F.eks. har vi købt eget hus på Fyn, hvor et team har fået gjort det i stand, indrettet køkkenet og købt møbler, et helt ideelt sted, som bliver benyttet flittigt. Der er åbnet to nye mødesteder, et i Midtjylland og et i Vestjylland, de er begge kommet godt fra start og er velbesøgt på møderne. 2015 er lige rundt om hjørnet, og hvad sker der så i det år. Ja, det bliver nok et år hvor der skal gøres noget ved hjemmesiden og vores database, biblioteket får nok et par reoler mere, så vi kan have alle de ting vi får doneret, og så er det Danmarks tur til at afholde Styrkeprøven, løbet for køretøjer fra før 1926, som går på skift mellem de nordiske lande. Filmen om Skaft Rasmussen, som der også er brugt en del timer på, bliver færdig og den kan i glæde jer til.

Jeg vil benytte chancen til at sige tak til alle jer der holder hjulene i gang rundt om i landet, uden jer var der ikke noget DVK.

Rigtig glædelig jul og på gensyn på de smukke danske landeveje i 2015

Dorte Stadil



*Sekretariatet holder
lukket
fra den 22. december 2014
til den 4. januar 2015.*

*Alle ønskes en
rigtig glædelig jul
og et godt nytår.*



Møder

DECEMBER

- Tirsdag 2. Løve.** Julehyggeaften i Løve kl.19
Tirsdag 2. Midtjylland. Julefrokost i Auto Galleriet.
Tirsdag 2. Ristrup. Julefrokost på Ristrup Kl. 18.00
Torsdag 4. Nærum. Juleafslutning med Bingo.
Tirsdag 9. Fyn. Julehygge med Gløgg og æbleskiver.
Tirsdag 9. Uldum. Juleafslutning, Café Gaslight kl.18.00
Torsdag 11. Aabenraa. Årets julefrokost kl. 18.30
Torsdag 11. Lillebælt. Julefrokost Skærup forsamlingshus kl.18
Torsdag 11. Mårum. Julehygge med gløgg og æbleskiver 19,30
Tirsdag 16. Kværkeby. Julefrokost kl. 18.00.

2015

JANUAR

- Torsdag 8. Aabenraa.** Nytårskur.
Torsdag 8. Lillebælt. Nytårskur kl.18.
Torsdag 8. Mårum. Nytårskur/mødestedets 2års fødselsdag
Torsdag 8. Nærum. Nytårskur og præsentation af 2015
Tirsdag 13. Fyn. Nytårskur.
Tirsdag 20. Kværkeby. Introduktion af ny Mødestedsleder
Mandag 26. Mårum. Værkstedsaften bemærk 19,00
Tirsdag 27. Fyn. Klubmøde med billeder fra året der gik.
Tirsdag 27. Klippinge. "Baghjulskomsmen"
Torsdag 29. Morris-møde. Morrismøde hos Torben Valerius

FEBRUAR

- Torsdag 5. Nærum.** Niels Jonassen fortæller om biblioteket.
Tirsdag 10. Fyn. Cafe og biblioteksaften.
Torsdag 12. Aabenraa. Tema aften.
Torsdag 12. Mårum. Goodwood stemning by Milland 19,30
Mandag 23. Mårum. Værkstedsaften bemærk 19,00
Tirsdag 24. Fyn. Foredrag om Militærhistorisk Samling.
Torsdag 26. Morris-møde. Morrismøde hos Stig Hansen

MARTS

- Tirsdag 10. Fyn.** Cafe og biblioteksaften.
Torsdag 12. Aabenraa. Veteranbilsforsikring.
Torsdag 26. Morris-møde. Morrismøde hos Gunner Sørensen
Tirsdag 31. Fyn. Bilen på billedet fra Bellahøj

APRIL

- Torsdag 23. Morris-møde.** Morrismøde hos Kim Clasen

Løb og arrangementer

2014

NOVEMBER

- Søndag 30. Stumpemarked i Odense.** Kl. 10 til 15.

DECEMBER

- Tirsdag 9. Uldum** Julefrokost Cafe Gaslight
2015

JANUAR

- Torsdag 22. Fransk aften i Nærum,** i anledning af ny bog "Renault i Danmark" Forfatterne til bogen, Erich Karsholt og Henrik Stenholt, kommer begge og uddyber tiden med og om Renault.

MARTS

- Lørdag 7. Generalforsamling** i Nyborg

MAJ

- Søndag 31. Travbanen.** Info senere

JUNI

- Søndag 7. Gavnø Classic Autojumble**

JULI

- Torsdag 23. -søndag 26. Styrkeprøven** på Møn.
Indbydelse følger

2015

FEBRUAR

- Fredag 6. -søndag 8. Bremen Classic Motorshow.**
Special show "ITALIAN CLASSINESS"

JUNI

- Lørdag 27. -lørdag 4. juli. Fiva World Rally** afholdes i Schweiz Fiva World Rally, Schweiz

SEPTEMBER

- Torsdag 10. -mandag 14. Goodwood rejse,** info Dorte Stadil, tlf. 40158008



Generalforsamlingen 7. marts 2015

Valg af kandidater.

§ 7.5: En oversigt over hvilke kandidater, der er på valg, og hvilke kandidater, der genopstiller, skal offentliggøres i Veteran Tidende inden udgangen af december.

Vest:

Kristian Nørgaard Gravesen – villig til genvalg
Erik Lindholst – ønsker ikke genvalg

Øst:

Dorte Stadil – villig til genvalg
Ib Rasmussen – villig til genvalg

Valg af suppleanter.

§ 11.13: Der vælges to suppleanter, henholdsvis en fra øst og en fra vest. De vælges for en toårig periode, således at suppleanten fra øst er på valg i lige årstal, og suppleanten fra vest er på valg i ulige årstal.

Vest:

Kay Rieber, villig til genvalg.

Forslag.

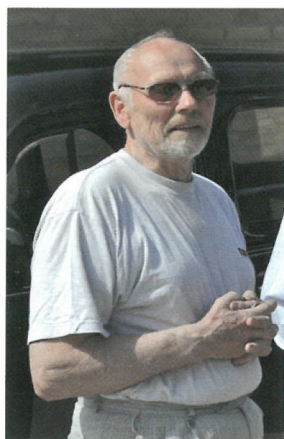
§ 7.6 Forslag til bestyrelseskandidater skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og skal offentliggøres sammen med dagsordenen.

§ 7.7 Forslag fra medlemmerne, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og fremgå af dagsordenen til generalforsamlingen.

Vedtægtsændringer § 15

§15.1 Forslag fra medlemmerne om ændring af klubbens vedtægter skal være bestyrelsen i hænde inden udgangen af december og kan alene behandles på en ordinær generalforsamling.

Bestyrelsen
Dorte Stadil



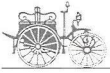
Mindeord

Onsdag morgen d. 19. november mistede vi Preben Boisen, mødestedslederen i Kværkeby. Preben fik diagnosen på sin sygdom for et års tids siden, men det kunne man ikke mærke på ham, han var som altid i fuld vigør og udrettede en masse lige til det sidste. Preben og Steffensgård var samlingspunktet for mange veteranklubber på Sjælland, hans ildhu med at lave arrangementer og spændende møder, vil blive et stort tab for mange, som én sagde til mig da jeg ringede og fortalte det kedelige budskab – ”Det er synd for os”.

Personligt har jeg mistet en kær ven, han efterlader et stort tomrum.

Æret være hans minde
Dorte Stadil





AMAGER

Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00.

Hørby Allé 11, 2770 Kastrup. Indkørsel fra Engelsbøjevej.

Med venlig hilsen
Claus Sommer, tlf. 61703801
csommer1960@gmail.com

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Januar d. 27. kl. 18.00. (Bemærk 1 time før !! vores normale mødetid). Så lykkedes det alligevel at få lokalet på hotel Stevns til vores ”baghjulskommissen”. Programmet, som sidste år, men prisen er steget lidt til 150,- kr. pr. næse, tilmelding til mig tlf. 56578205, senest søndag d. 18. jan, så ses vi på hotel Stevns. Algade 2. 4660 St Heddinge.

Rigtig glædelig jul ønskes alle, af Kai Wredstrøm.
angliakai@dukamail.dk

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

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

Den 19. november modtog vi den sørgelige og samtidig chokerende meddelelse, at Preben Boisen var sovnet ind, samme morgen. Selvom både Preben og vi andre godt vidste, hvilken vej det gik, rammer en sådan meddelelse alligevel så ufatteligt hårdt. Preben vil blive savnet, ikke kun af familie og venner, men også af de mange veteranvenner, han har fået igennem tiden. Der vil gå lang tid, før det vil gå op for os i DVK-Kværkeby, at Preben ikke står der og tager imod med sit normale lidt jyske lune. På vegne af mødested Kværkeby - Æret være Prebens minde.

December d. 16. julefrokost **kl. 18.00.**
Tilmelding til Erik Madsen på tlf. 4063 3125 eller på de fremlagte lister

i Kværkeby. Sidste frist for tilmelding er den 9. december. Pris pr. kuvert kr. 175,-.

Januar d. 20. Introduktion af ny mødestedsleder kl. 19.00.

Februar d. 17. Foredrag kl. 19.00.

Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig ajour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er ved at tjekke hjemmesiderne eller at ringe til mig, sekretær Erik Madsen, tlf. 4063 3125

Ny mødestedsleder:

Jan Lemming, tlf. 2288 3829

Jan.lemming@email.dk

Sekretær: Erik Madsen, Roskilde tlf.

46323825/40633125

madsen.roskilde@city.dk

www.emfoto43.dk

VESTSJÆLLAND - LØVE



Alle TIRSDAGE holder vi klubmøde fra kl. 19.00 og vi har som regel et særligt arrangement den første tirsdag i måneden.

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.

Vi er tit hurtige til at arrangere en køretur, garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbil.dk.

Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve.

Vi har også en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

Vi er som regel 5-15 veteranfolk i Løve hver tirsdag, hvor vi hygger os med kaffe og en masse bilsnak om alt fra Ford-T til Lotus.

ALLE ER VELKOMNE TIL AT KIGGE IND og hvis du ikke er medlem, kan du jo blive det senere!

Dirch Glad, tlf. 20848940

dirchglad@gmail.com

www.dvk-loeve.dk

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

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

3. TORSDAG cafeaften kl. 19.30.

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

December d. 18. Cafeaften, Gløg og æbleskiver er klar kl. 19.30.

Januar d. 8. Formanden byder velkommen til det nye DVK-år, og måske med et glas Champagne. Undertegnede orienterer om kommende klubaftener.

Menu: Sammenkogt ret & Chokoladekage. Husk tilmelding h.froberg@live.dk

Januar d. 15. Cafeaften.

ALLE er velkomne til at kigge ind til klubaftenen, også ikke medlemmer, har du en ven, med interesse for gamle biler, så tag ham med.

Ideer og forslag til klubmøderne til:

Ernst Elholm, tlf. 24213631

ernst@elholm.se

NORDSJÆLLAND MÅRUM

2. TORSDAG i måneden kl. 19.30

Værkstedsaftener: Starter kl. 19.00.

Se kalenderen hvornår.

Tinghusevej 23 - Mårum, 3230

Græsted.

December d. 11. Klubmøde med julehygge med gløgg og æbleskiver kl. 19.30. Hygge med billeder fra sommeren 2014 og vores mange aktiviteter med de gamle køretøjer.

Januar d. 8. Torsdag. Nytårskur og mødestedets 2 års fødselsdag kl.

19.30. Det nye år fejres med gyldne bobler, derefter fødselsdagslagkage og debatmøde om fremtiden. Gode idéer til aktiviteter modtages.

Januar d. 26. Mandag. Værkstedsaften bemærk kl. 19.00. Vi starter på værkstedet med svejssekursus.

Februar d. 12. Torsdag. Goodwood stemning by Milland. John Milland kommer og fortæller om sine mange ture til Goodwood som ægte motorsports entusiast og selv ”historisk racerkører”.

Februar d. 23. Mandag værkstedsaften bemærk kl. 19.00. Drejebænkursus. Grundkursus for uøvede.

Ib Rasmussen, tlf. 20263220

rasmussen@sport.dk

www.dvk-maarum.dk



**SYDSJÆLLAND -
ENGELHOLM**

**3. ONSDAG i måneden fra kl. 19.10
Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje
På Engelholm er parkeringen delt:
De gamle holder foran hovedbyg-
ningen; nye biler henvises til plad-
sen nede mod syd.**

Gamle køretøjer samles foran hovedbygningen; mens nye holder på pladsen syd for gården ud mod markerne.

December er uden møde.

Januar d. 21. Ved det første møde i 2015, fejrer vi, at halvdelen af den veteranbilløse vinter er gået, vi drikker klubbens 60års-fødselsdagschampagne og kigger på deltagernes medbragte billeder af gamle køretøjer, de har set i 2014.

Februar d.18. holder vi almindeligt klubmøde; men der arbejdes på at få en specialiseret veteranbilmand til at fortælle om sit mærke og sine vogne. Peter Bering, tlf. 55996089 pb@arkitektbering.dk

FYN



**Sidste TIRSDAG i måneden klub-
møde kl. 19.00.**

**Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672
Broby.**

December d. 9. Julehygge med Gløgg og æbleskiver

Januar d.13. Nytårskur. Mødestedet byder på et glas champagne og kransekage.

Januar d. 27. Billeder fra året der gik og vi snakker om, hvad i kan tænke jer af arrangementer. Kom med gode forslag, så vi i fælles kan lave et spændende program for 2015.

Februar d. 10. Cafe/ biblioteksaften
Februar d. 24. Kaptajn O. V. Pedersen fra Militærhistorisk Samling holder foredrag om fynske livregiments historie. Regimentet er et af de to ældste regimenter i Danmark og blev oprettet som et alternativ til at føre

krige med lejesoldater.

Regimentet blev oprettet år 1614 og nedlagt 1991. Det har bidraget til mange opgaver i verden i FN - EU - NATO - og OSCE regi.

Marts d.10. Cafe/ biblioteksaften og for dem der har lyst til at se en god gammel film viser vi "Convoy" med Kris Kristoffersen

Marts d. 31. Præsten fra Nr. Broby kommer og fortæller om "Bilen på billedet fra Bellahøj" - om da familien Danmark pakkede campingbordet, fyldte termoflasken, foldede Esso-vejkortet ud, startede bilen og tog på tur. Snyd ikke jer selv for denne oplevelse.

Venlig hilsen

Anne Lise Gustafsson, tlf.

62632051/22811954

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

www.dvk-fyn-broby.dk

**SYDJYLLAND
DVK - LILLEBÆLT**



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

Mødestedet DVK-Lillebælt, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia

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

December d. 11. Julefrokost kl. 18.00 i Skærup forsamlingshus (Kongelunden).

Januar d. 8. Nytårskur kl. 18.00, hvor vi spiser en varm ret.

Havnetræffet hver tirsdag aften kl.

19.00 er flyttet til klublokalet, frem til d. 5. maj 2015.

John Andersen, tlf. 29782909

ja-ryesgaard@c.dk

Ole Troen, tlf. 20716694

troline@yahoo.dk

www.dvk-lillebaelt.dk

ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Erik Nielsen, tlf. 86923943

Jens Rasmussen, tlf. 24840013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

www.dvk-ristrup.dk

NORDJYLLAND - STENUM



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

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder.

Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet.

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370

kraenh@hotmail.com

www.dvknord.dk

VESTJYLLAND - SPJALD

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

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

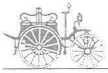
Henning Knudsen, tlf. 97381264

hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

nsunuser@gmail.com

www.veteranvest.dk



ØSTJYLLAND - ULDUM

2. TIRSDAG i måneden kl. 19.00

Skolegade 25, 7171 Uldum.

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

December d. 9. Kl. 18.00. Juleafslutning. Vi gentager succesen og mødes på Industrimuseet, Gasvej 17-19 i Horsens. Efter en lille tur i udvalgt(e) hjørne(r) af museet, går vi på Café Gaslight og nyder en god juleanretning. Pris for rundvisning og julesul er kr. 180. Drikkevarer købes individuelt. Tilmeld til Jens Heldgaard eller Poul-Erik Jakobsen.

Januar d. 13. Klubmøde på Møllen. Vi byder det nye år velkommen med lidt godt til ganen. Kristian Nørgård Gravesen, mødestedsansvarlig for vor region besøger os denne aften.

Februar d. 10. Klubmøde.

Marts d. 10. Klubmøde.

April d. 14. Klubmøde.

Maj d. 12. Klubmøde.

Juni d. 9. Klubmøde.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen, tel. 27231433,

jakobsen@skjerna.dk

Erik Hougaard, 40340049,

k.e.hougaard@mail.dk.

Jens Heldgaard, 30562299, heldgaard8700@gmail.com.

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sidste MANDAG i måneden kl.

19.00

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

Følg med på vores hjemmeside: www.dvk-sydvest.dk

Jørgen Jacobsen tlf. 20222729, joergen@dvk-sydvest.dk

Ove H. Iversen tlf. 23950721, ove@iversen.mail.dk

SYDVESTJYLLAND - SKJOLDBJERG

Sidste TORSDAG i måneden kl. 19.00

Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg

Intet klubmøde i december.

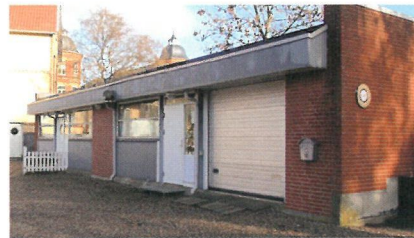
Januar d. 29. Jørgen Lauritsen fra Bil-lund kommer og viser billeder og fortæller om gamle biler.

Kontakt ved spørgsmål til:

Ib Rønne tlf. 22808112 skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bruno Kold tlf. 20990026 kold@pro-fibermail.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ



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

Mødestedet Aabenraa planlægger ekstra møde aktiviteter, startende med 1. torsdag i måneden, februar d. 5. første gang. Hvor der i tidsrummet 10.00 – 13.00 vil være bibliotekslæsning, arkivering med mere. Ligger medlemmerne inde med

gamle brochurer, som de vil donere til klubhuset, vil vi lave et arkiv for disse. Dette er tænkt som en vinter aktivitet. Om sommeren kan der arrangeres køreture. Dette er tænkt som et tilbud til de af jer, som ikke er på arbejdsmarkedet mere.

December d. 11. Årets julefrokost.

Medbring venligst en pakke til 20-25 kr. per person.

Forventet kuvertpris kr. 130,00. Max deltagerantal vil være 50 personer. Så "først til mølle".

Tilmelding til Ruth eller Erik tlf.

29669847 eller erik.kef@webspeed.dk senest den 7. december.

Erik From, tlf. 29669847/74625361

erik.kef@webspeed.dk

MIDTJYLLAND - HERNING

1. MANDAG 1 måneden kl. 19.00 Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning

De sidste to møder har været afholdt hos Messecenter/Boxen og hos a/s Bjarne Nielsen Ford & Volvo, begge besøg var meget spændende og vellykkede, med tilslutning af 25 – 30 medlemmer.

Januar d. 5. Evaluering af starten på mødestedet Midtjylland.

Peer Bak, tlf. 97122914

peba@kabelmail.dk





En ALFA-opfordring!

Jeg har i halvfjerdsere haft tre Alfasud Sprint. Dengang var jeg ikke alene om det valg og der var desuden ikke så få af den oprindelige Alfasud på gaderne. Nu er de forsvundet og i den tid jeg har været medlem af klubben har jeg ikke noteret mig en artikel om Sprinten eller set et eksemplar på de træf som jeg har været med til. Vi ved jo alle at der på gravstenen for disse mekanisk fremragende biler må stå: "Bortgået på grund af gravrust!" Men jeg ved at al-faklubben har dem med men skulle der være et medlem der har en sprint ville det glæde mig om vedkommende ville skrive en artikel om sin bil og Alfasud-historien og vise fine billeder af den smukt designede Alfa sprint-bil.

Jeg lægger ikke skjul på at motiverne for at købe den første Sprint primært var designet og det behagelige Alfa-embem. Jeg vidste fra beskrivelser af Alfasud at rusten var et stort problem. En ung mand skrev til en repræsentant for FDM for at få råd om at købe en af de oprindelige Alfasud-udgaver. Medarbejderen advarede mod rusten bla.



om skumgummi i de foreste bærende dele. Efter en lang redegørelse med advarsler sluttede han med: "Nå men tillykke med din nye Alfasud!"

Mine tre Alfasud Sprint rustede respektfuldt i overensstemmelse med FDM's rådgiver! Men teknikken kom fra Milano og den lille 1,4 liters boxer motor var uforlignelig. Først med registerkabrator og så med fordeling individuelt til alle fire cylindre. Alle tre sprinter kunne selv køre på lossepladsen, den sidste sprint med de forreste vanger brækket i en vinkel på ca. 30 grader.

Det skulle glæde mig at se en artikel fra en sprint-ejer!

René Hammershøj
Nordfyn



"Så blev det alligevel jul på Amager"

Den 19. november holdt vi julestemning i DVK Amagerkredsen. På trods af at vi var lidt sent ude og dermed ikke kunne nå at advisere sammenkomsten i bladet, mødte der ca. 40 glade mennesker op til en dejlig aften i lokalerne hos Amager Badminton og Tennis klub.

Dejlig mad og hyggeligt samvær er vi vistnok gode til herude, så stemningen var fin. Udover god mad var der også mulighed for at afprøve sin viden om Amager Land ifm. en konkurrence om Amager, lige fra antallet af metrostationer til historisk viden. De "heldige" blev på bedste vis begavet med et par flotte kurve og herudover var der også "kortbanko" med fine gaver.

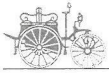
En speciel tak til vor nye mødeleder Claus Sommer som har stået for arrangementet, og til alle deltagerne fra Amagerland og omegn.



Næste møde på Amager bliver onsdag d. 28. januar 2015 kl. 19.00, hvor alle er velkomne.

Mange julehilsener
John Bording Laursen





Nyt fra biblioteket

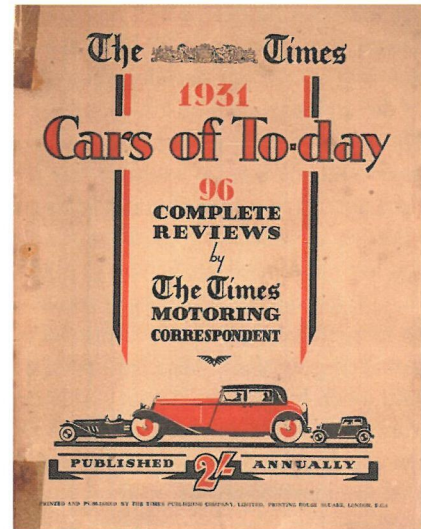
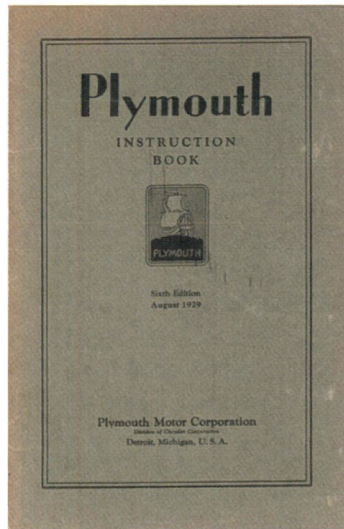
DVKs medlemmer er heldigvis så betænksomme at biblioteket jævnligt får overdraget bøger og blade. Vi er glade for det hele. Noget har vi i forvejen, men der er jo flere mødesteder som kan have glæde af det vi har i overskud på biblioteket.

For nylig fik vi en opringning fra en mand som ikke rigtigt vidste hvad han skulle gøre ved en bogsamling han havde arvet. Han var glad for at vi meget gerne ville have den og passe på den. Vores interesse steg en tand da han fortalte at han var nevø af en af klubbens stiftere, E.A. Nissen, og at det var hans bogsamling han havde arvet.

Vi hentede bøgerne og er nu gået i gang med at ordne og registrere dem. Der er mange spændende ting som vi ikke havde i forvejen. Især er vi glade for en række gamle tekniske bøger fra tyverne og trediverne – og endnu ældre. Blandt de ældste er "Avtomobilen", Dens Konstruktion, Funktion og Behandling. Bogen er fra 1907, og den begynder med en oversigt over politivedtægterne for de enkelte amter i Danmark. Det var nemlig der de fleste færdselsregler stod, og de var forskellige fra amt til amt. F.eks. var bilkørsel forbudt i Københavns amt mellem 16. april og 30. september på veje under 12 alens bredde. I Skanderborg amt var der slet ingen vedtægter, mens højest tilladt hastighed i Maribo amt var 2 mil i timen (ca. 15 km/t). Der var noget at holde rede på.

Den slags boggaver er med til at sikre at DVKs bibliotek er det største og bedste motorhistoriske bibliotek i Danmark.

nj



STUMPEMARKED I HERNING

Efterårets bil på standen. Der var også en Kawasaki motorcykel samt et par meget fine knallerter fra Antons samling. Det er noget, der giver en masse snak, når vi udstiller køretøjer.

I dette efterår var det så 30 år siden, man startede stumpemarkedet i Herning. Igenmårene er der sket forandringer og nye tiltag. Også på DVK's stand er der sket forandringer. Sidste forår fik vi lidt mere plads, så vi kan udstille nogle køretøjer, hvilket er blevet rigtig godt. Det har også givet mulighed for, at medlemmerne har kunnet kombinere udstilling af deres køretøjer med et "til salg" skilt. MKP vognen er fjernet og erstattet af en afskærmning for Antons kaffebryggeri. Alle er vist meget tilfredse med det nye tiltag. Jeg fornemmede, at der var en hel del besøgende denne gang, hvilket kunne måles på svindet i småkagerne og forbruget af kaffebønner. Det er noget, vi kan lide, for så er der gang i snakken ved vores stand.

Hilsen Kristian, Anton, Steen og Poul



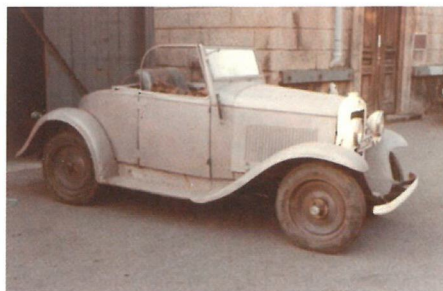
Efterlysning af bilen på billederne, A 2255

Bilen blev i sin tid fundet på en campingplads, hvor den med et anhængertræk, blev brugt til affalds afhentning. Den blev handlet gennem DVK for 20-25 år siden.

Det var en Opel P4 med boattail. Jeg var selv med da den blev fundet.

Kender nogen noget til bilens skæbne, så send gerne oplysninger eller historien til vt@veteranbilklub.dk

Hilsen Yngve Falk.



Nye aktiviteter mødestedet Aabenraa

Fra januar indtræder Kjeld Holm-Nielsen igen i den lille styregruppe i Aabenraa, det er glædeligt så det hele ikke skal hænge på Erik From.

De to planlægger ekstra mødeaktiviteter, startende med 1. torsdag i måneden, første gang torsdag d. 5. februar 2015. Hvor der i tidsrummet 10.00 – 13.00 vil være bibliotekslæsning, arkivering med mere. Ligger medlemmerne inde med gamle brochurer, som de vil donere til klubhuset, vil vi lave et arkiv for disse. Dette er tænkt som en vinteraktivitet, og om sommeren kan der arrangeres køreture. Dette er tænkt som et tilbud til de af jer, som ikke er på arbejdsmarkedet mere.

Efterlysning af en jysk Hispano-Suiza H6b

Efter at have talt med Peter Bering og slået efter i ”København før, nu og aldrig” hed første ejer af H-S ch. 11824 Olsen og ikke Olesen.

Jeg er i besiddelse af reservedelskataloget fra bilen. Jeg har fået det af Jac Olsens chaufførs søn, ch + mot. nr. er skrevet med blyant først i kataloget.

Er der nogen der har kendskab til følgende Hispano-Suiza H6b?

Ejer kaffegrosserer Winther (staves måske anderledes, jeg må være forsigtig) på Silkeborgegnen, han havde også den Auburn, der nu er på Gjerm Museum. En tidligere kollega har repareret begge biler. En anden kollega var mødt op til en bilauktion i Aarhus lige efter krigen, hvor bilen blev solgt til en pris, der var lavere end de udbudte Ford Aer og tilsvarende biler. Bilen kørte ved egen kraft fra auktionen.

Steen Jakobsen

Medlemsnr. 438



D-DAG - OG OPEL BLITZ LASTBILER

(OPEL BLITZ I KRIG OG FRED) - Fortsat



Det klassiske Opel Blitz køleremblem.

Teknologi

Opels fabrikker havde endnu ikke (jan. 1942) oplevet større tekniske problemer pga. mangel på visse materialer, og som tidligere nævnt havde erstatningen af kobber med aluminium i elektriske viklinger ikke haft nogen kvalitetsmæssig betydning. Skærestål og lejer var stadig tilgængelige i de ønskede kvaliteter. Til gengæld havde der både i person- og lastbilerne siden 1937 været en konstant tilbagegang i kvaliteten af indtræk og anden indvendig beklædning. Det på-

virkede ganske vist ikke køretøjernes funktionsdygtighed, men på eksportmarkederne havde det ført til mange kundeklager og utilfredshed med tyske køretøjer.

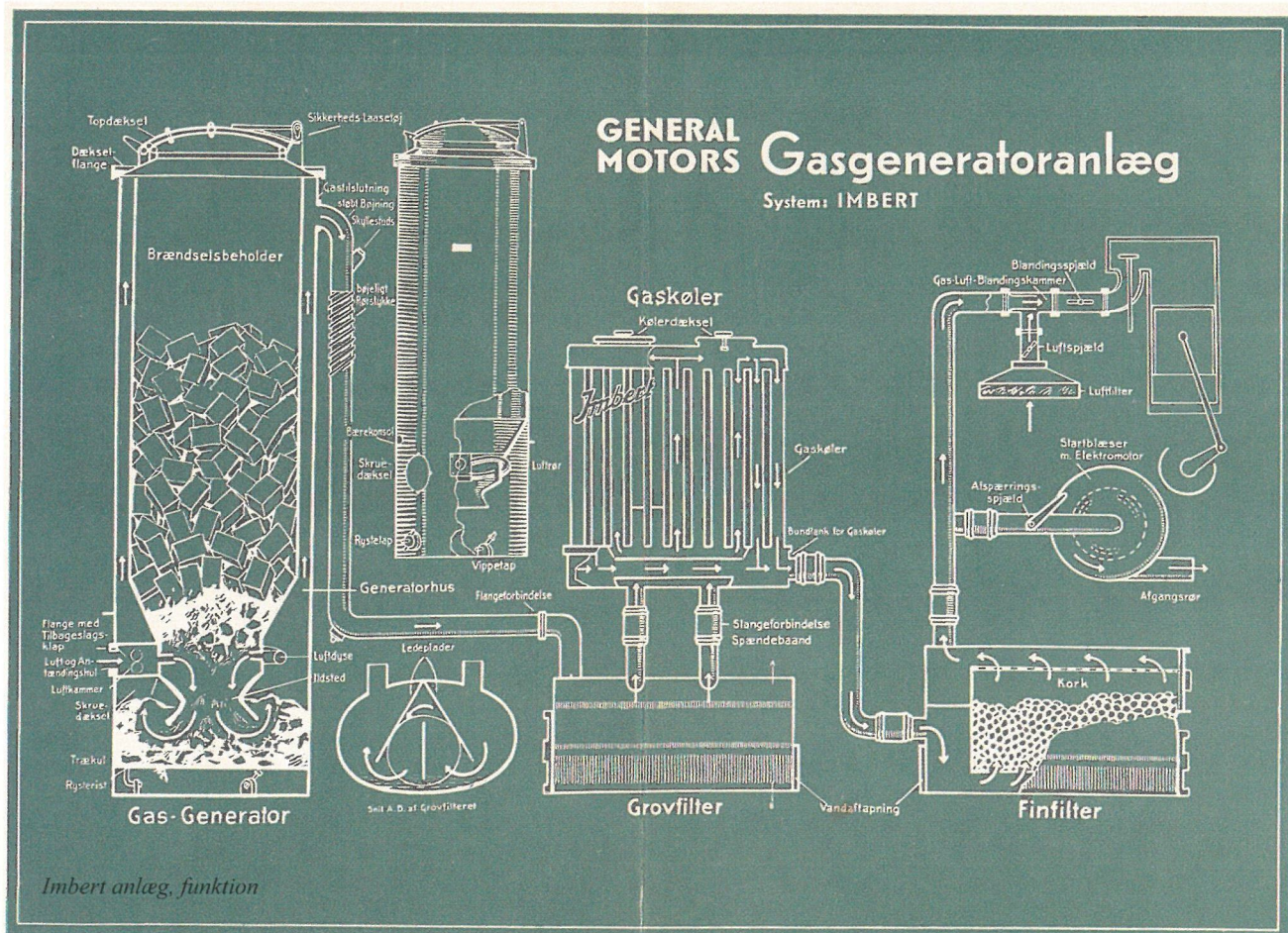
På de eksportmarkeder hvor der var lokale samlefabrikker, som i størst muligt omfang benyttede lokale materialer, som f.eks. Danmark, oplevedes disse problemer ikke i samme omfang. Et andet iøjnefaldende træk ved de biler, som var produceret efter München konferencen i 1938, var en meget dårlig afleverings kontrol, hvilket efter Mr. GM 's mening skyldtes, at mange kvalificerede arbejdere enten var overført til krigsproduktion eller til militærtjeneste. Opel havde tidligere forsøgt at eksportere den nye Opel Olympia i samlet stand til England, men måtte hurtigt opgive dette pga. mange reklamationer, specielt over kvaliteten af interiøret.



Præsentation af Imbert generatoranlæg.

Brændstofsituationen

Omkring 5 % af den tyske lastbilbestand var i 1940 dieseldrevne og produktionen anslås til at være 3000-3500 stk. pr. år. Desuden var en meget stor del af de motordrevne landbrugsredskaber (traktorer, tærskværker etc.),



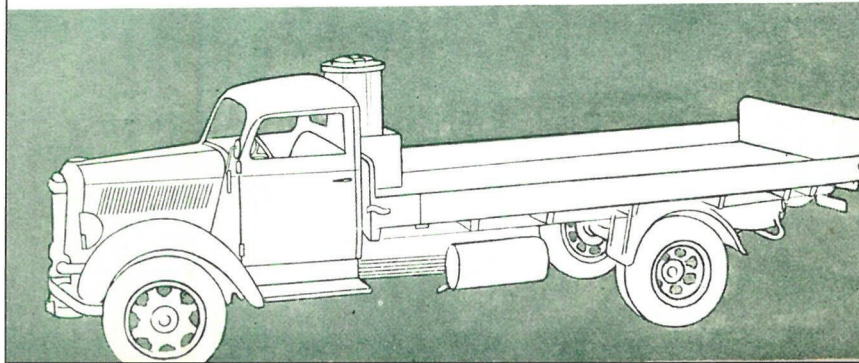


GENERAL MOTORS GAS-GENERATOR SYSTEM „IMBERT“

General Motors' IMBERT Gasgenerator, der har været anvendt i Uddlandet gennem mange Aar, staar baade hvad Konstruktion og Forarbejdning angaar i en Klasse for sig.

Generator, Køler og Filtre er konstrueret saaledes, at Motoren faar Gassen tilført i den rette Mængde og i den rigtige Tilstand — kølig, tør og uden Støv og Tjære. Alle de Dele, der er udsat for haard Paavirkning, er fremstillet, saa de kan taale denne Paavirkning. Brændemagasinet er beklædt med Kobber, der ikke tæres op. Selve Fyret er fremstillet af ildfast Manganstaa, kostbart, men næsten uforgængeligt. Renselemme og Fyraabninger er store og let tilgængelige, hvorved den daglige Pasning kan udføres nemt og paa et Minimum af Tid. Kort sagt, der er taget alle skyldige Hensyn til de Krav, man kan stille til en Gasgenerator: Driftssikkerhed, Økonomi, let Pasning og lang Levetid.

Lige saa vigtigt som Generatoranlægget er imidlertid Montering. Hvis den ikke udføres korrekt til de mindste Enkeltheder, vil selv det bedste Anlæg volde Dem Vanskeligheder. Rørene skal være rigtigt dimensionerede, tætte og uden Vandlommer. Svejsningerne skal udføres, saa de kan taale Kørselens Vibrationer uden at bryde. Køler og Filtre skal anbringes, saa de kan virke bedst muligt og renses lettest muligt.



Dansk beskrivelse af Imbert generatoranlæg

entreprenørmaskiner og mindre industrielle installationer dieseldrevne.

Det betød, at der ikke af den mængde råolie, som var til rådighed, kunne udvindes yderligere mængder dieselolie, hvilket havde ført til at man har forsøgt at nedtone produktionen af dieselskøretøjer og samtidig intensiveret brugen af alternative energikilder, som flaskegas og gengas.

Som tidligere nævnt var der også en betydelig produktion af syntetisk benzin. Det anførtes samtidig, at der i Europa var opnået gode resultater med flaskegas som drivmiddel, og det nævntes at

de gasdrevne motorer kunne opnå en effekt på op til 80 % af ydeevnen på benzin.

Gassen havde dog ikke fået den store udbredelse endnu, og der nævntes flere årsager: mangel på materialer og værktøj til at producere beholderne (gasflaskerne), gasflaskernes effekt på køretøjernes nyttelast, transporten og håndteringen af de tomme flasker, når de skal til en påfyldningsstation for genopfyldning og tilbage til udleveringsstederne. Rapporten omtaler også brugen af gengas (gasgeneratorer) og det nævntes, at både den franske og den tyske re-

gering havde opfordret til øget brug af dette system, men det ansloges, at der i Tyskland indtil nu kun var ombygget ca. 1000 køretøjer til gengas.

Derimod nævnes det, at GM's datterselskaber i Danmark og Sverige har startet produktion og salg generatoranlæg til både person- og lastbiler, og det mentes, at man her havde haft større succes end i andre europæiske lande, og det tilskrives bl.a., at der er gode forsyninger af affaldstræ, som er velegnet som generatorbrændsel. Det er dog kun den unormale forsyningssituation for olieprodukter, der gør det interessant at skifte til gengas. I Sverige kostede monteringen af et generatoranlæg på en lastbil mere end selve lastbilen kostede fra ny.

Sårbare leverandører

Rapporten nævner også, hvilke fabrikker der efter Mr. GM's opfattelse er ene- eller hovedleverandører af strategisk vigtige produkter til militær- og flyindustrien, men som samtidig også er leverandører til Opel. Der nævnes bl.a.: Bosch, Continental, Mahle, MAN, Tevis (Ate), VKF (SKF).

Der gøres opmærksom på, at en ødelæggelse af hvilken som helst af disse fabrikker ville være et alvorligt slag mod krigsproduktionen og det anbefales i rapporten, at dette forhold undersøges mere nøje.

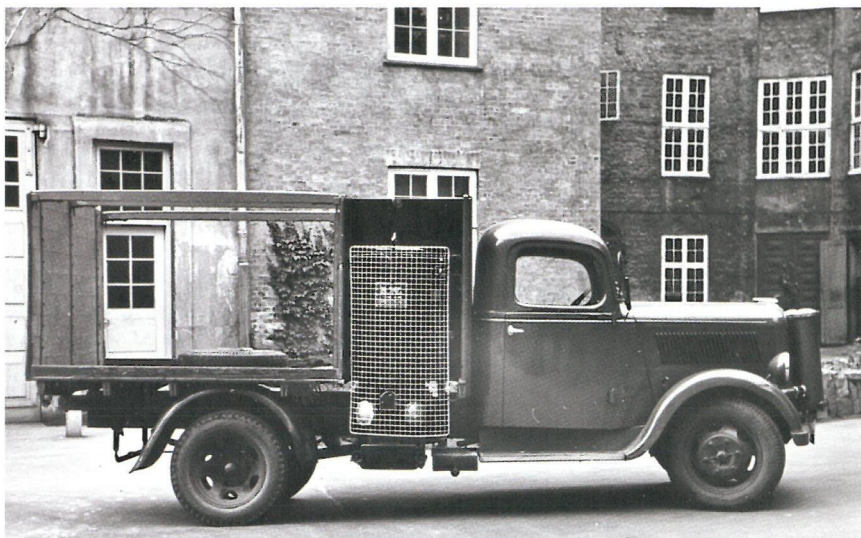
Militærtransport

Til slut rejses et spørgsmål om, hvordan Værnemagten får vedligeholdt sine mange køretøjer, både egne og tvangsudskrevne. Svaret var, at man i størst muligt omfang i de besatte lande benyttede sig af lokale virksomheder, og at hele dette program i hvert land blev overvåget af en "kommissær".

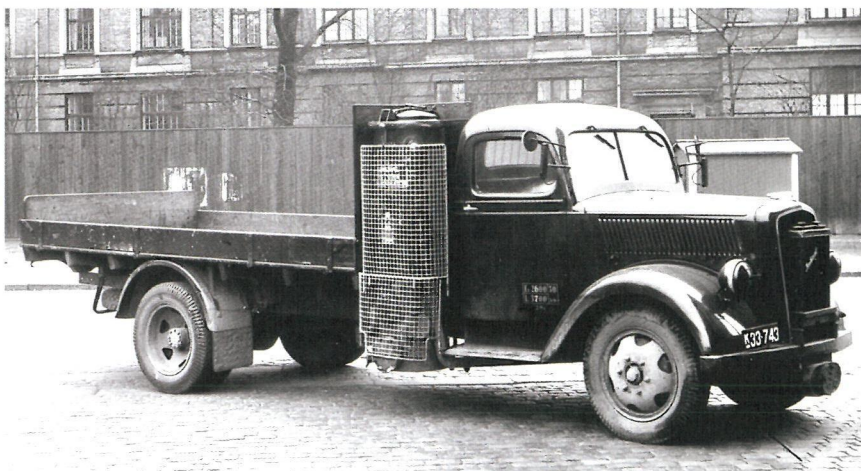
Disse kommissærer, som var civile, var tilknyttet bilsektionen i Transportministeriet. Ministeriet havde den totale kontrol med den tyske bilindustri og dens forhandlerorganisationer, uafhængige værksteder etc. Lederen var en general von Schell, og selv om ministeriet var en civil funktion, blev den altså ledet af en militærperson. Generalen var diktator over bilindustrien og kunne bestemme, hvilke køretøjer de enkelte fabrikker skulle producere, hvor mange og til hvilke priser. Denne



Opel Blitz med GM-Imbert generator, demobil.



Opel Blitz 2,5 med Bur-Wain generatoranlæg.



Opel Blitz 3,6 med Imbert generator. Trods generatoren er tilladte nyttelast stadig 3.700 kg.

magt havde han også over virksomhederne i de besatte lande.

Krigsforberedelser

Det var helt åbenbart, at den tyske efterretningstjeneste i god tid inden besættelserne af nabolandene havde gjort et omfattende arbejde med at kortlægge forhandlernet og servicefaciliteter, der kunne bruges for Værnemagts køretøjer. Som et eksempel nævnes, at den kommissær, som bl.a. skulle overvåge GM-bilværkstederne, var en tidligere tysk Opel-forhandler, som i flere år før besættelsen af de pågældende lande under forskellige påskud havde besøgt GM-forhandlere og virksomheder og var på denne måde godt kendt med de muligheder, som der var i disse organisationer.

På samme måde var den kommissær, som skulle overvåge Ford-organisationerne, en tidligere direktør fra Ford Köln.

Et andet eksempel på krigsforberedelserne var, at i mange år før 1939 blev ansættelse af importører og forhandlere af tyske biler nøje overvåget af det tyske Transportministerium og de militære autoriteter. Det gjaldt især for nabolandene, som Ungarn og de skandinaviske lande men f.eks. også Jugoslavien. Man blandede sig både i udvælgelse og ansættelse af forhandlere. F.eks. insisterede man på oprettelse af betydeligt flere service-værksteder i de baltiske lande og på Balkan, end hvad disse markeder behøvede.

For General Motor's vedkommende blev alle aktiviteterne for eksport af Opels produkter styret fra General Motors Overseas Operations i New York gennem de lokale samlefabrikker og importvirksomheder. Det var en torn i øjet på de tyske myndigheder, for det gav dem ikke de samme muligheder for at udøve pres på Opel forhandlere, som det skete overfor forhandlerne af andre tyske mærker.

De besatte områder

I Bruxelles tog den tyske kommissær kontrol over GM's samlefabrik i Antwerpen mindre end 48 timer efter, at besættelsen af fabrikken var gennemført. Fabrikken blev ikke "rekvireret" men blev taget under beskyttelse og ledelse af den tyske Værnemagt, som kunne autorisere den kommanderende



Så fyres der op.

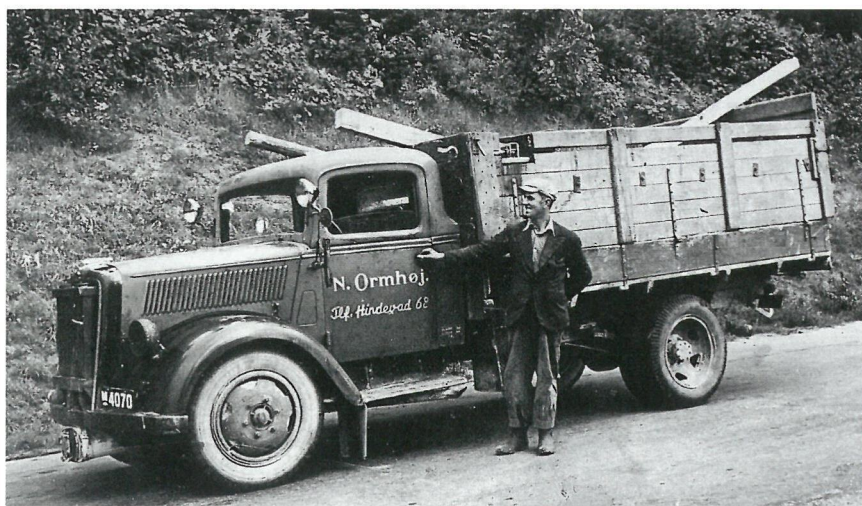
general i området til at udpege en kommissær, som havde en fuldmagt til at udføre de opgaver, som var efter rigets ønsker eller i dets interesse.

Straks efter besættelsen af fabrikken genansatte kommissæren 800 til 1200 mand af arbejdsstyrken, hvis første opgave var at rydde op efter de sabotageaktiviteter, som de fordrevne franske og belgiske tropper nåede at foretage under deres tilbagetrækning, og der blev derefter lavet en komplet status over de materialer, der stadig var til rådighed i anlægget.

Salg til private blev straks stoppet og alle forhandlere blev påbudt at indsende en komplet status over deres lagre af biler og reservedele. Ved den belgiske hærs endelige kapitulation nogle dage senere blev alt dens transportmateriel og reservedele dertil overtaget af tyskerne som krigsbytte. Alle General Motors reservedele blev overgivet i kommissærens forvaring i Antwerpen, medens køretøjerne blev sorteret efter mærke og efter behov for renovering. Måden, renoveringen og også reparationerne af Værnemagtens biler blev gennemført på, var interessant. Gennem efterretningstjenestens aktiviteter før krigen havde man kortlagt de bedst udstyrede og bedst beliggende værksteder og beregnet deres kapacitet. Disse værksteder blev straks okkuperet af Værnemagten. Derefter kom kommissæren ind i billedet og havde med sig følgende forslag til ejerne af værkstederne:



F. Bülow & Co.'s Blitz 2,5 Longfram.



En typisk Vognmands-Blitz 3,5. De højt monterede, ikke mørklagte ekstra-lygter kunne tyde på, at bilen også blev brugt til kørsel med sneplow.



En Brunkuls-Blitz med ekstra ventilation



Rutebilerne måtte også gå over til generatordrift

a. Der skulle underskrives en kontrakt, som erklærede at værkstedet udelukkende arbejdede for Værnemagten.
 b. Arbejdet skulle udføres på "cost plus" basis, hvor ejeren blot skulle aflevere sine lønningsskemaer, som så blev honoreret med 110 %. Alle reservedele ville blive leveret af Værnemagten, og hvis de blev leveret fra værkstedets

eget lager, ville de blive afregnet til listepriis minus 25 %
 c. Hvis ejeren var enig i disse betingelser, kunne han forblive som leder af sit okkuperede værksted. Der ville dog blive placeret en tysk officer på stedet til at varetage
 d. Forbindelsen mellem ejeren og det tyske personel, som besøgte værkste-

det. Ejeren ville blive fuldt honoreret for sin ledelsesfunktion.
 e. Hvis ejeren af værkstedet ikke kunne acceptere disse betingelser, ville der blive indsat en kommissær og ejeren vil blive "sendt ud i kulden".

I den første tid efter besættelsen så det ud, som om de fleste af værkstedsejerne accepterede de tyske betingelser, hvilket gav dem mulighed for at opretholde deres levestandard og til at sikre beskæftigelse for deres medarbejdere. Der har dog været tilfælde, hvor værkstedsejerne er flygtet inden værnemagtens ankomst, og i disse tilfælde blev enten en hidtidig medarbejder eller en kommissær sat til at lede værkstedet. Det fremgår af de samtaler, som Mr. GM har haft med kommissæren i Antwerpen, at værnemagten "overtog" ca. 85.000 køretøjer fra private ejere i Belgien og Holland. I perioden juni-september 1940 blev disse køretøjer plus tusindvis af køretøjer fra Tyskland "kørt igennem" værkstederne og sat i perfekt køreklar stand.

Det kan her tilføjes, at fra dokumenter, som findes i DVK's arkiv, fremgår det, at de danske bilimportører på et hastemøde i marts 1943 behandlede et "ønske" fra den tyske værnemagt om at overtage 4.000 biler fra Danmark, nemlig 1.000 lastvogne over 3 t., 2.000 lastvogne og andre biler under 3.000 kg. og 1.000 personbiler. Det blev samtidig oplyst, at der allerede til København var ankommet en Hauptmann Maas, som skulle stå for købet.

Tyskerne ville helst handle direkte med nogle enkelte forhandlere, men det afviste importørerne med et krav om, at et eventuelt salg skulle ske gennem de respektive importører. Der blev samtidig udtrykt ønske om, at hvis et salg skulle gennemføres, så man gerne, at man fik en opfordring fra de danske myndigheder om salg til Værnemagten af det omtalte antal biler, men man erkendte samtidig, at det måske slet ikke var sikkert, at de danske myndigheder ønskede, at komme med en sådan opfordring eller overhovedet ønskede at handelen blev gennemført.

Det blev samtidig oplyst, at værnemagten tidligere havde købt biler af en københavnsk forhandler af tyske mærker, og man mente, at det formentlig ville ske igen, hvis importørerne ikke

selv gik ind i sagen. Udfaldet af mødet blev dog, at man ville tage kontakt med Handelsministeriet for at få opklaret, hvordan ministeriet så på spørgsmålet. Dette skulle ske inden det næste møde med Hauptmann Mass.

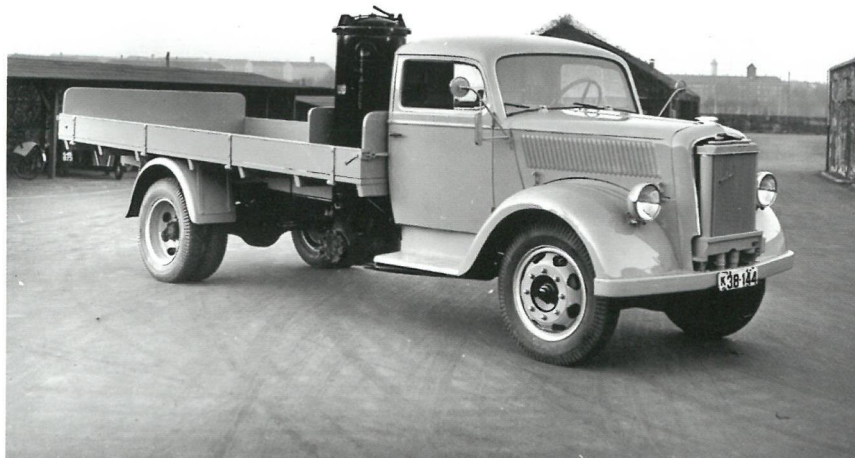
Hvad udfaldet af disse møder blev, eller om de overhovedet fandt sted, vides ikke. I de efterfølgende, tilgængelige mødereferater findes intet om emnet, så uanset hvad der kom ud af forhandlingerne, har det af sikkerhedshensyn måske været mest hensigtsmæssigt, at emnet ikke længere omtales på skrift. Noget tyder dog på, at der i september blev solgt 300 lastbiler til tyskerne.

Det var Mr. GM's indtryk, at der ikke var noget stort pres for at køretøjerne skulle hurtigt gennem reparationer på værkstederne i de besatte områder, undtagen for de svære lastbiler, hvilket sandsynligvis skyldtes, at der var en stor beholdning af konfiskerede, civile køretøjer, som kunne indsættes som erstatning.

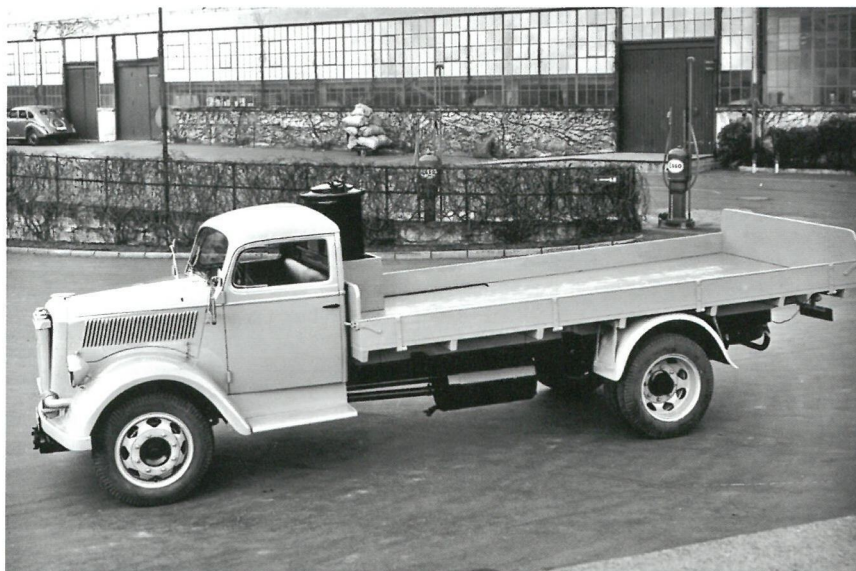
Efter lageropgørelsen på fabrikken i Antwerpen viste det sig, at der fandtes dele til samling af 2100 Chevrolet lastbiler og ca. 900 personbiler. Disse blev solgt til den tyske hær, og efter afslutningen af denne produktion, blev fabrikken omdannet til hovedlager for reservedele til biler af amerikansk oprindelse i Belgien og Holland. Samtidig blev den brugt som værksted til renovering af de køretøjer, som den engelske hær havde efterladt ved evakueringen fra Dunkerque i 1940.

Man regnede med, at der efter "kannibalisierung" af køretøjer for at skaffe reservedele til andre køretøjer, ville være ca. 16.000 britiske køretøjer til rådighed for Værnemagten. Da der kun var få reservedele til rådighed på det europæiske kontinent til de engelske og amerikanske erobrede lastbiler, blev der oprettet en produktion af reservedele på fabrikken i Antwerpen.

Den tyske kommissær, som var ansvarlig for driften af fabrikken i Antwerpen blev også ansvarlig for GM-fabrikken i Frankrig, blev alle dele til samling og andet materiel flyttet til den større fabrik i Belgien. Han havde en stab på ca. 25 tyskere i Belgien og Frankrig, som alle var civile og bestod af reservedels eksperter, værkstedsledere og administrativt personale. Dette personale var udvalgt af kommissæren blandt hans



En nyere Blitz demobil (1943) med generator og originalt førerhus



GM's nye demobil. Bemærk Opel Kaptajn'en i baggrunden

tyske organisation, og disse ansatte blev aflønnet af de lokale GM-selskaber, hvor de arbejdede.

Et tilbageblik

Det tidligere omtalte resumé om Opels situation i Tyskland stammer som nævnt fra en rapport udarbejdet ved årsskiftet 1941/42. Der findes imidlertid som tidligere nævnt en anden amerikansk rapport fra 1947, som handler om USA's (de allieredes) strategiske bombninger af den tyske bil- og flyindustri under 2. verdenskrig. Denne rapport giver samtidig en masse interessante oplysninger om bilindustrien

og bilmarkedet i årene op til og under krigen.

Rapporten påpeger, at da Hitler kom til magten i 1933 var bilindustrien ikke udviklet i samme omfang som andre dele af den tyske industri, men fra da af stimulerede regeringen en udvikling af bilindustrien bl.a. ved disse initiativer:

- 1 Anlæg af Auto Bahn-nettet.
- 2 Gennem etablering og gennemførelse af Folkevogns-projektet, som skulle bringe en regeringssponsoreret bil på markedet, som prismæssigt passede til en tysk gennemsnitstegebog.
- 3 Et program til standardisering af biltyperne.



GENERAL MOTORS INTERNATIONAL A/S
ALDERSROGADE 20
KØBENHAVN N.

REFERENCE KOPI

4. Marts 1943.

Til

Justitsministeriet.

Hermed anmoder vi Justitsministeriet om at give Sanktion til, at nogle Lastvogns-Førerhuse, der ikke helt er i Overensstemmelse med Forskrifterne for Lastvogns-Førerhuses Mael, kan godkendes af de Motorsagkyndige rundt omkring i Landet. De nærmere Omstændigheder i denne Forbindelse skal vi i det følgende gøre Rede for.

Fra vor tyske Fabrik, Adam Opel A/G. fik vi for nogen Tid siden Løfte om, at man vilde søge at udvirke, at vi til det danske Marked kunde faa nogle nye Blitz Lastvogne leveret. Betingelsen for, at Leverancen kunde finde Sted, var dog, at vi tog Vognene i den Udførelse, som Fabrikken var i Stand til at levere dem i paa det givne Tidspunkt, og man regnede med, at ca. 70 Stk. maatte kunne stilles til vor Disposition. De første 32 Vogne er nu ankommet, og det gælder for alle Vognes Vedkommende, at vi har maattet akceptere dem med tysk-bygget Førerhus. Vi har ikke ment at kunne risikere ikke at faa disse Lastvogne ved at indlade os i Diskussion om en relativt mindre Ting som et Førerhus, naar dette faktisk var brugeligt, selvom det ikke paa Centimeteren var i Overensstemmelse med de danske Normaltids-Forskrifter. Paa den anden Side repræsenterer Førerhusene en Værdi, ikke bare i Penge, men ogsaa i Materialer, som vi mener bør nyttiggøres, og da de har været Opel Fabrikernes Standard Førerhus Konstruktion lige siden 1937, saavidt vi erindrer, har vi ment det rimeligt at gaa ud fra, at Førerhusene maatte være brugbare ogsaa i Danmark.

Til Bedømmelse af Sagen vedlægger vi en Skitse med de nødvendige Maal anført. Efter vor Opfattelse er det kun Maalet fra Gulv eller Hyndekant til Forrudens øverste Ramme, som adskiller sig i nogen Grad fra vore danske Forskrifter, men i Betragtning af Hyndets Dybde, bødes der i

17 GM's ansøgning om godkendelse af det originale Blitz-førerhus, 1943

4 Annullering af de tidligere høje, årlige afgifter på personbiler, motorcykler og trailere efter april 1933.

Som følge af disse initiativer kom der hurtigt en stor vækst i den tyske bilproduktion, men indskrænkninger i personbilproduktionen i begyndelsen af krigen efterlod fabrikkerne med et overskud af produktionskapacitet, som hurtigt kunne omstilles til krigsproduktion.

Produktion og salg før krigen

Selv om der i 1938 fandtes omkring 35 producenter af motorkøretøjer, dominerede fire fabrikker markedet og tegnede sig for 64 % af omsætningen, hvoraf Opel alene tegnede sig for 30 %. Ser man på produktionstillene for de enkelte køretøjsgrupper for perioden 1934 til 1939, sker der en nærmest eksplosiv udvikling i produktionen af lastbiler, som steg fra ca. 28.500 til næsten 102.000 enheder. Produktionen af per-

sonbiler steg med 76 % til ca. 251.000 stk. Produktionen af motorcykler steg med 176 % til ca. 204.000 stk. Disse tal indeholder også køretøjer til Værnemagten, hvilket sikkert forklarer den specielt store stigning i produktionen af lastbiler og motorcykler.

Det nævnes i rapporten, at allerede i 1938 og 1939 er produktionstillene påvirket af størrelsen af tildelingerne af stål, som blev styret af regeringen.

Opbygningen af bilindustrien

Iflg. rapporten er der ikke noget, der tyder på, at den store stigning i masseproduktionen af biler og andre køretøjer i tiden 1934 til 1939 først og fremmest var dikteret af et ønske om at skabe et produktionsapparat, der hurtigt kunne omstilles til krigsproduktion, men at der var et ønske om at skabe produktion af en civil vare, som skulle være et af grundelementerne i en høj levestandard og samtidig en vigtig eksportartikel.

Ekspansionen inden for bilindustrien ville beskæftige et stort antal mennesker og samtidig medvirke til at sænke omkostningerne, og dermed gøre det muligt for flere borgere at anskaffe en bil og generelt styrke den tyske økonomi. I 1939 beskæftigede motorindustrien 173.000 personer.

Oven i dette var bileksporten en væsentlig kilde til opnåelse af udenlandske kreditter, af hvilken grund regeringen i en vis udstrækning subsidierede bileksporten.

Krigsproduktionen

Som tidligere nævnt er der i de undersøgelser, denne rapport omhandler, ikke fundet tegn på, at der har været en systematisk plan for at omdanne bilindustrien til våben/krigsproduktion. Forholdet var faktisk det, at bilfabrikkerne helt op 1942/43 ikke blev fuldt udnyttet til deres førkrigskapacitet, og deres overskudskapacitet blev hovedsageligt benyttet til produktion af komponenter til fly - og tankproduktion. Situationen var den, at den største og den tredje største bilproducent, Adam Opel i Rüsselheim og Daimler-Benz i Untertürkheim, efter 1942 i stigende grad blev underleverandører til flyindustrien, efterhånden som de oprindelige producenter blev ramt af de allierede bombninger. Den næststørste bilproducent, Auto Union i Zwickau,



4

JUSTITSMINISTERIET

CP

København, den 27. Marts 1943.

Brev Nr. 13972
Journ. 2. K. 1943 Nr. 181

Justm. Sagk. Journ. Nr. 106
1943

fortsatte indtil april 1943 udelukkende med at lave biler, hvorefter fabrikken blev omstillet totalt til produktion af lette, pansrede køretøjer og af halv-bæltekøretøjer.

Volkswagen-fabrikken i Fallersleben (Wolfsburg) var et andet eksempel på manglende udnyttelse af produktionskapaciteten. Fabrikken, som stod færdig i 1939, var den største af sin art i Tyskland og havde den største karrosseripresseafdeling i Europa med en produktionskapacitet på 150.000 biler om året.

Iflg. ledelsen (i 1947) så den daværende ledelse og myndighederne i Berlin ikke nogen idé i at udnytte fabrikken i krigsøjemed, og den fik en tid lov til at fortsætte i næsten "tomgang" med kun 20-25 % udnyttelse af kapaciteten, og man nåede aldrig under krigen til mere end en 50 % udnyttelse af kapaciteten.

Det faktum at den tyske hær selv i 1944 i stor udstrækning benyttede almindelige, civile standardlastbiler i modsætning til de amerikanske styrker, som udelukkende benyttede 4-hjulstrukne køretøjer, viser at regeringen satsede på i videst muligt omfang at bevare bilindustrien intakt til en kommende fredsproduktion.

Ledende tyske bilfolk udtalte efter krigen, at bilindustriens produktions-

Justitsministeriet har under Dags Dato tilskrevet A/S General Motors International, Aldersrogade 20, N, saaledes:

I et hertil indsendt Andragende har Selskabet anholdt om Tilladelse til Indregistrering af nogle Lastmotorvogne af Fabrikat Opel Blitz 3,6 ltr., uanset at Afstanden fra Pedal til Ryglænets Forkant kun er 815 mm, medens den ifølge Justitsministeriets Vejledning for de motorsagkyndige af 10. Oktober 1931 mindst skulde være 870 mm, idet Sædehøjden er 330 mm.

Foranlediget heraf skal man efter Brevveksling med Justitsministeriets automobiltekniske Udvalg meddele, at Justitsministeriet herved tillader det ansøgte.

Det tilføjes, at Justitsministeriets motorsagkyndige, Civilingeniør Erik Falck, i en over Sagen afgiven Erklæring har udtalt, at Afstanden fra Førerhusets Gulv til Underkanten af Frontrudens øverste Ramme, der andrager 1085 mm, maa anses for tilfredsstillende."

Hvilket herved meddeles under Henvisning til Kontorets Skrivelse af 8. Marts 1943.

P. M. V.

E. B.

E. B. Coussin

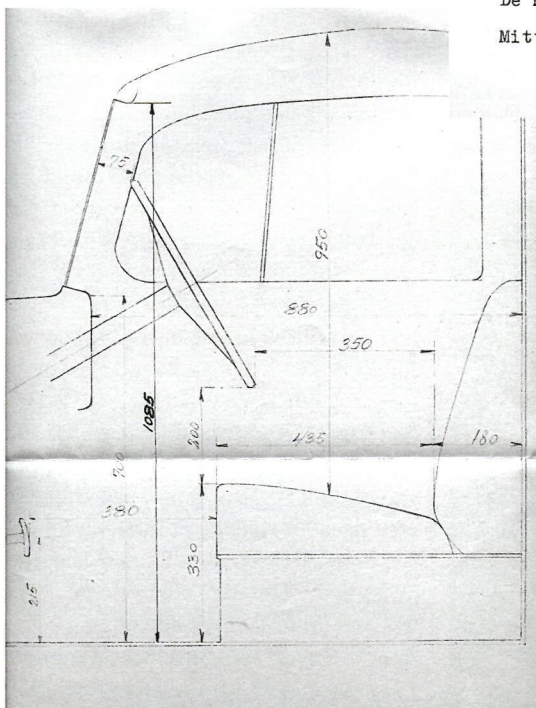
29.

De motorsagkyndiges Kontor,
Mittchellsgade 21, V.

*Ansøget 9/11 om at målte
for 30 Aftryk af msk
Stris & Usmølle*

d. 29.3.43

Justitsministeriets godkendelse af det originale førerhus



kapacitet ikke tilnærmelsesmæssigt blev udnyttet under krigen, og man var overbevist om, at hvis der havde været et gennemgribende program for omstilling af bilindustrien, kunne dens bidrag til krigsøkonomien have været meget større.

Adam Opel foretog i 1935 en nødvendig udvidelse af produktionsapparatet for at kunne bevare sin førerposition i branchen. Det var opførelsen af lastbilfabrikken i Brandenburg, men her blandede regeringen sig i placeringen af fabrikken, idet man ønskede at flytte den vigtige lastbilproduktion og andre strategisk vigtige produktioner til et mindre sårbart område øst for det man kaldte "Hannover-linien"

Fortsættes...

Målskitse af Blitz førerhuset



Arnolt Bristol 1954

Den var ny da DVK var det

Stanley H. Arnolt (1907-63) var en driftig entreprenør, som bl.a. havde tjent mange penge på krigsmateriel. Han fik et samarbejde med Aston Martin, Bristol, MG, Bentley og Rolls-Royce, som han blev forhandler for i USA. Hans hovedkvarter lå i Chicago.

Han havde en idé om at skabe sine egne biler, baseret på de bilmærker, han havde forhandlingen af i USA.

I den anledning besøgte han en biludstilling i Torino, hvor han mødte Carlo Bertone, som bl. a. havde udstillet en MG-TD coupe. (Historien vil vide, at firmaet Bertone havde svære økonomiske problemer). Så da S.H. Arnolt spurgte om den udstillede MG var til

salg, svarede Bertone ivrigt "Ja, selvfølgelig", hvortil S.H. Arnolt svarede "Så vil jeg gerne bestille 200 stk.". Så måske har S.H. Arnolt været med til at Bertone eksisterer i dag.

Set i bakspejlet, må vi konstatere, at "Arnolt Bristol" opstod på et afbud fra MG-Fabrikken, for da der var leveret ca. 100 stk., måtte de stoppe leverancen. Årsagen var den store succes, MG havde med deres nye model TF.

S.H. Arnolt havde nu et problem overfor Bertone, som han havde investeret meget i. Så han henvendte sig til Bristol Cars Ltd., her bestilte han 200 stk. chassis af typen Bristol 404 med 1971 cc 6 cyl. 130 HK motor. De rullende chassiser blev sendt til Bertone i Torino, hvor chefdesigner Franco Scaglione tryllede. Derefter blev bilerne sendt til USA, hvor de blev apletet.

Arnolt Bristol blev produceret mellem 14. januar 1953 og 12. december 1959





i et antal på 142 biler, hvoraf 12 blev afskrevet efter en brand på fabrikken. Af de 130 tilbageværende er de 6 stk. coupe'er. Man mener at der eksisterer ca. 85 biler i dag, i meget varierende stand.

Det var så lidt historie om Stanley H. Arnolt, skaberen af Arnolt Bristol.

Historien om min bil, er at den er solgt som ny i USA. Der blev kun solgt en håndfuld i Europa.

Jeg købte den i England i foråret 2013, da var den totalrenoveret.

Den har chassis nr. 404/X/3051, så det er nr. 51, der er produceret.

Da bilen kom til Danmark, skulle den have nummerplader på. Der startede papirmøllen med toldsyn og reg.syn. Sagen var, at sådan en bil havde aldrig været registreret i Danmark, og var det en Arnolt eller en Bristol 404?

Efter 2 måneder og en masse dokumentation, kom Trafikstyrelsen frem til, at det var en Arnolt Bristol, og så blev nummerpladerne monteret.

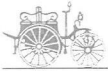
Næste hurdle var at få et FIVA-pas, så bilen kunne deltage i Mille Miglia 2014. Passet gik glat, så nu var det afsted med ansøgning til Italien. Det lykkedes også, så nu startede forberedelserne til turen fra Brescia til Rom og retur, ca. 1600 km.

Så den 12. maj 2014 drog min søn John og jeg afsted mod Norditalien med bilen på trailer.

Som det fremgår af fotoet, fik vi start nr. 281 ud af 475 deltagere. Løbet forløb uden problemer, og vi fuldførte med en placering som nr. 256.

Henning Andersen - Medlem nr. 929.





Tour de Hvidebæk 2014



Så oprandt endelig dagen hvor vi skulle deltage i Tour de Hvidebæk igen. Uno og Hanne havde strikket et rigtig godt program sammen, hvor vi samledes fredag sidst på eftermiddagen på Ubby Fri- og Efterskole, til en hyggelig aften og fik snakket sammen. Dejligt, igen at se alle de andre.

Lørdag morgen startede den lange tur, som førte os rundt på Vestsjælland, bl.a. til Andelslandsbyen ved Holbæk, hvor vi blev beværtet med mad og drikke. Videre rundt for til slut at ende i Ubby

igen. Efter et bad og lidt opfriskning fik vi den store middag og hyggede til langt ud på natten. Keld fik sågar sat blus på gaslygterne i sin Ford-T.

Næste morgen fik vi morgenmad og skulle til Høng for at køre en tur med veterantoget til Gørlev. Efter starten i Ubby gik vi i stå ved Jerslev. Efter nogle forsøg uden held, lykkedes det at få rensset brændstoftilførslen, og vi fortsatte mod Høng. Undervejs gik T-en ned på 3 cylindre, så da vi kom frem måtte vi skifte en spolekasse, og

så kørte vi igen. Den gik ikke helt som den skulle, med vi kom da både tilbage til Ubby og senere til Glumsø uden problemer.

Herfra en stor tak til Uno og Hanne, fordi de kan få stabled sådan et arrangement på benene. Godt gået.

Mange hilsner, Tina og Stig.





ClassicMotorShow i København

Nogle ildsjæle med en enorm erfaring i at arrangere messer rykker nu til København og laver ClassicMotorShow lørdag den 25. juli 2015.

ClassicMotorShow løber af stablen i de skønneste rustikke lokaliteter, det gamle DSB-lokomotivværksted på Otto Busses Vej 5A, 2450 København SV, meget tæt på Centrum. Dette gamle historiske værksted oser af nostalgi og har også en helt fantastisk historie. Normalt er messehaller jo blot store ”papkasser” uden vinduer, hvor man virkelig føler sig indelukket. Man ved ikke om solen skinner eller om regnen siler ned. I DSB-bygningen på over 10.000 m² er der kæmpe store gulv-til-loftvinduer samt en tagkonstruktion af træ og glas der giver et fantastisk flot lysindfald fra 8 meters højde. Og med det nye indbydende indgangsparti, en

ny garderobe og moderne toiletfaciliteter fremstår byens smukkeste rå lokation så autentisk som muligt.

Her vil de udstillede køretøjer på såvel 2, 3 og 4 hjul virkelig præsentere sig i en grad, vi **aldrig** har set tidligere. Udenfor de kæmpe store vinduespartier har vi en dejlig stor have med plads til 100 biler. Haven vil på en eller anden måde indgå i projektet.

Messer i vores branche har det med at være forår og efterår – hvorfor ikke en dejlig sommermesse i de helt rigtige omgivelser i Danmarks smukke hovedstad.

De mere end 10.000 m² fyldes op med salgsbiler og motorcykler, udstilling af veteranbiler, klassiske biler, ombyggede biler, Hot-Rods, flotte motorcykler og knallerter, mærkeklubber, stumpestande, modelbiler, retro-beklædning og meget, meget andet.

Messen vil være noget anderledes, idet der ud over de traditionelle ting vil være indbygget mere ”show”, så gæsterne får en ekstra dimension af oplevelser, lige til at sætte ind på oplevelseskontoen.

Arrangørerne har trukket i arbejdstøjet, planlægningen er i fuld gang, følg med på vores hjemmeside www.ClassicMotorShow.dk hvor du også kan reservere stand.

De erfarne arrangører er messteam’et fra Fredericia og Aars, Peder Nielsen, Solvej Tang-Petersen, Karsten Nielsen samt Steen Jørgensen fra Veteran Posten og bilentusiast Hans Chr. Møller i Randers.

Som ”tovholder” og for yderligere oplysninger kontakt Hans Pedersen på telefon: 29848282 eller mail: hans.pedersen@bilnostalgi.dk

www.ClassicMotorShow.dk



Østjyllands Veteranbilsamling



Fra: Mødested Uldum Mølle
Tekst og Fotos: Jens Heldgaard

Tirsdag den 14. oktober var vi inviteret på besøg på Østjyllands Veteranbilsamling i Løsning (mellem Horsens og Vejle), hvor familien Skals Nielsen tog

imod, og gav os en interessant aften i selskab med et stort udvalg af DKW og Auto Union biler, som der var flest af, men også mange andre spændende biler.

Vagn Skals Nielsen kom i 1958 i lære som mekaniker ved DKW og det star-

tede en livslang passion for denne biltype.

”Det var en god lille hvermands-bil, og hvis jeg skal komme med et bud på, hvor min interesse for gamle biler stammer fra, så må det være fra min læretid” fortalte Vagn Skals Nielsen, der har samlet på veterankøretøjer siden 1970’erne.

I dag er samlingen oppe på cirka 30 restaurerede biler og motorcykler og i et depot ved museet findes vel lige så mange, som venter på en restaurering. Vagn kender historien på alle køretøjerne, og mange er nogle, som han har kendt fra sit arbejde som mekaniker i Løsning.

Det er svært at fremhæve nogle biler frem for andre, men skal vi nævne en enkelt kan det være den lille mørkeblå DKW F1 fra 1931, med to-cylindret motor og forhjulstræk – Den skal inden længe indgå i den film om Jørgen Skafte Rasmussen, som er under udarbejdelse – og det bliver spændende at få visualiseret hele historien om bileventyret med Auto Union (Audi, Horch,



Wanderer og DKW), der startede
brugen af de 4 ringe på fronten,
som vi i dag kender fra AUDI
Også en flot hvid topersoners
DKW 1000 SP fra 1961, vakte
opmærksomhed – der findes kun
en 8-10 stykker i Danmark.

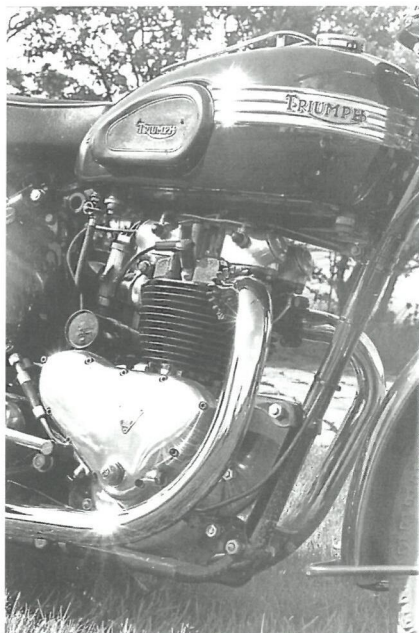
Vi kan varmt anbefale et besøg
hos Østjysk Veteranbilsamling,
idet vi her ser et meget stort
udvalg af de sjældne bilmodel-
ler, som der i dag ikke findes så
mange af.

Aftale om arrangementer kan
træffes på tlf. 2720 1235

Efter en interessant og lærerig
rundtur i de to haller, var familien
værter ved et flot kaffebord.

Vi siger tak for en hyggelig aften.





Triumph er et af de mest berømte motorcykelmærker i verden. Der bygges i dag store oplag af nye Triumph i meget moderne udgaver, som det eneste mærke der er tilbage i England med en tællende produktion.

Af Villy Poulsen.

Det er en kendt sag, at der har været omfattende produktioner af nye biler i Danmark. Med samlefabrikker for Ford, GM og Citroën. Produktionen har været i gang helt tilbage fra Ford T-tiden, og varet til flere år efter besættelsen af Danmark.

Mindre kendt er det derimod nok, at der også har været bygget nye motorcykler i Danmark. I perioden fra slutningen af 1934, og frem til 1939, blev der bygget nye Triumph på adressen Lyngbyvej 36 i København. Bag virksomheden stod navnkundige Carl Reinhardt, som i årene før især var kendt for at være en af landets største MC-forhandlere med især AJS på programmet. Selv efter forholdene på den tid, var det en ret beskeden virksomhed, som i øvrigt havde navnet "DANSK TRIUMPH SAMLEFABRIK".

Carl Reinhardt var egentlig uddannet pølsemaker, men med stor virkelyst. Allerede 22 år gammel overtog han et ismejeri på Christianshavn. Hans broder Albert var interesseret i motorcykler, og deltog i officielle løb. Men Carls interesse var at tjene penge, så ved siden af mælk, smør og brød, handlede

Da Triumph blev bygget i Danmark

I sidste halvdel af 1930'erne blev der samlet hundreder af nye Triumph Motorcykler på Lyngbyvej 36 i København.

han lidt med brugte motorcykler. Det blev mere og mere, og efter nogle år blev det alene motorcyklerne, han koncentrerede sig om. Hans entreprenøren gjorde sig hurtigt gældende, og snart havde han en af de største forretninger i hovedstaden.

I 1933 skiftede han AJS-modellerne ud, og overtog Triumph-agenturet fra fa. Smith & Co. A/S i Odense, og så gik det ellers rigtig stærkt, med salg af 500 motorcykler om året, enkelte år endda flere.

På grund af de strenge valutarestriktioner, var der en fordel ved at bygge nye motorcykler i Danmark, men det var ikke noget man sådan bare lige gjorde. Men Carl Reinhardt gjorde det. Flere dele blev fremstillet i Danmark, men man fik færdigsamlede motorer og gearkasser fra Triumph i Coventry, England. Stel, skærme og hjul kom for sig, og så blev cyklerne samlet under ret beskedne forhold i værkstedet på Lyngbyvej. 6-8 mand var beskæftiget med at samle maskinerne, i øvrigt under ledelse af "Motor Carlsen", der som værkfører var enerådende.

Der blev samlet serier på 25 maskiner ad gangen, og de var i størrelserne 250/350/500/550cc. Fra starten var alle 1-cylindrede, med såvel sideventiler som topventiler. Triumphs topmodel var i 1934 den nye twin på 650cc., men den kom til Danmark i salgsklar stand fra West Midlands. Motoren fra denne maskine blev i øvrigt anvendt i flere små engelske biler på den tid.

Carl Reinhardt var i datiden kendt for sin heftige annoncering. Både store annoncer, med lovprisning af alle de nye Triumph-modeller, og med mindre annoncer for nogle af de brugte maskiner af andre mærker, han tog i bytte. Man kan således i annoncerne se en Indian Scout 1926, med elektrisk lys, annonceret til 200 kr. Denne annonce gik igen over nogle måneder i midten af

1930'erne, og fortæller lidt om, hvordan datidens motorcyklister prioriterede, og hvor stærkt de engelske motorcykler stod på det danske marked. I nogle år forud var også Harley-Davidson store i Danmark, men det var cykler til helt andre priser, som var forbeholdt det mere købestærke publikum.

Nye Triumph kunne i midten af 1930'erne købes for 975 kroner, og op efter, mens de billigste Harley-Davidson kostede godt tre gange så meget.

I 1934 skriver Carl Reinhardt i en salgsannonce, at der i anledning af Triumph-fabrikernes 50 års jubilæum, er specialtilbud på enkelte nye Triumph-modeller. Dette uagtet, at de første Triumph motorcykler først blev bygget omkring 1903. Det var ikke noget man tog så tungt.

I andre, stort opsatte annoncer, søgte Carl Reinhardt efter underleverandører af dele til de nye Triumph. Men de fik kun opgaver i et beskedent omfang. I stedet opnåede han en fantastisk goodwill hos potentielle købere. I andre annoncer opfordrede Carl Reinhardt motorcyklisterne til at købe direkte af fabrikken – og spare mellemhandler-avancen, men tilsyneladende kostede nye Triumph det samme hos ham som hos forhandlerne.

Carl Reinhardt kunne kun 3 ord på engelsk: "Draft thirty days". (Veksel på 30 dage). En sætning han brugte hver gang han handlede med englænderne. Under krigen var der også ganske travlt hos Carl Reinhardt, så travlt, at han efter krigen blev anklaget for værnemageri, for at have arbejdet for tyskerne. Det erkendte han, men det var under tvang. Ved en efterfølgende retssag, i øvrigt med legendariske Carl Madsen som sagfører, blev han pure frifundet. Den slags sager var ganske almindelige i efterkrigsårene.

Det skal også nævnes, at Carl Reinhardt i en periode var dansk importør af

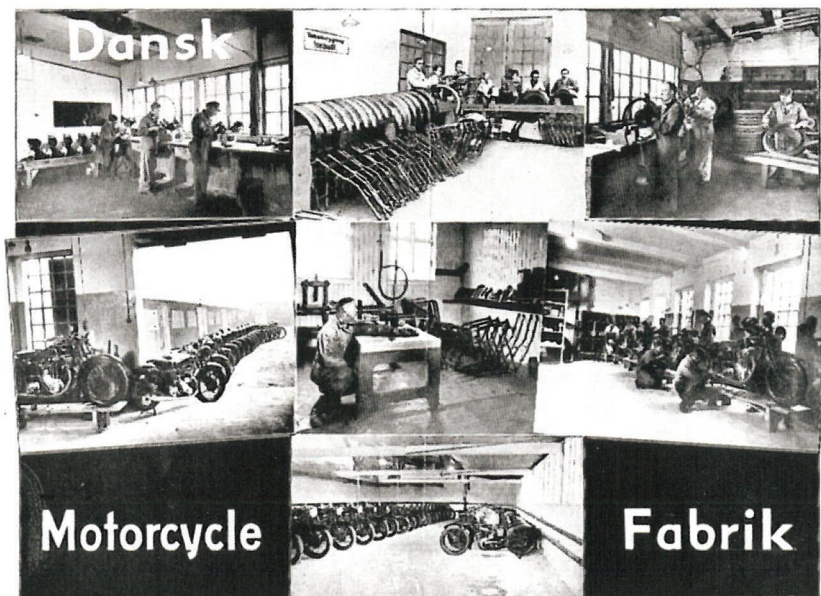


biler fra amerikanske Willys, med i det mindste tre modeller i salgsvinduerne, men det har næppe været blandt de bedste forretningsideer han havde. Meget bedre gik det i årene efter krigen, hvor han blev forhandler af FIAT-biler, og på det nærmeste bare skubbede nye FIAT 500 og 600 ud af forretningen. Men det var motorcyklerne der trak. I en periode i 1950'erne blev der foruden Triumph, også importeret Victoria, DKW og Diana scootere i store mængder. Fra omkring 1960 også MZ. Et mærke, som så at sige holdt hele den danske MC-branchen, og næsten hele MC-interessen på hjulene i en årrække fra omkring 1960, hvor man skulle betale det samme for en stor MC som for en lille bil. Det var en af årsagerne til, at danske Nimbus stoppede produktionen allerede i 1958.

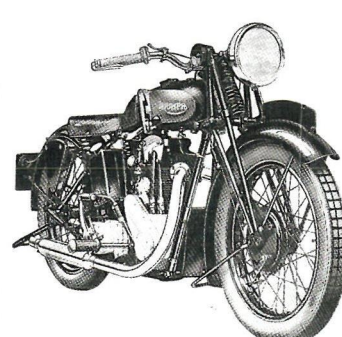
Det skal bemærkes, at i perioden fra omkring 1959 og godt en halv snes år frem, solgtes kun omkring 800 nye motorcykler årligt i Danmark. Det var der omkring 65 forhandlere der tog sig af. Enkelte af dem solgte ret godt, mens andre kun overlevede på at have reparationsværksteder – samt på, at der fra omkring 1965 var en hastigt voksende interesse for de klassiske maskiner. Det år kørte Skagenløbet for første gang i nyere tid. Det var for at fejre Danmarks Motor Unions 50 års fødselsdag. Kort efter blev DVM, Danmarks Veteran Motorcykleklub stiftet, og det spillede også en rolle for branchen, som det første år var meget engageret.

Allerede fra de meget tidlige 1950'ere, var det Carl Reinhardts søn, Ove Buster Reinhardt, der ledede virksomheden, i øvrigt sammen med en af sine gamle skolekammerater, Mogens Beier. I stedet kastede Carl Reinhardt sig over byggeri af bl.a. 55 huse i Lynge. Senere tog tredje generation over, med Kim og Jesper Reinhardt, men i dag drives virksomheden alene af Jesper Reinhardt

Fra 1970 kom Suzuki ind hos fa. C. Reinhardt, som nu i en lang årrække har været Danmarks største MC-virksomhed, med hovedkvarter i Ballerup, og i dag med mærker som PGO, Vespa og Gilera på programmet, foruden fortsat Suzuki, og en række af de vigtigste agenturer i tilbehør til motorcyklisterne..



I 1938, som var det sidste år der blev fremstillet Triumph motorcykler i Danmark, og der var en 2-cylindret på modelprogrammet.

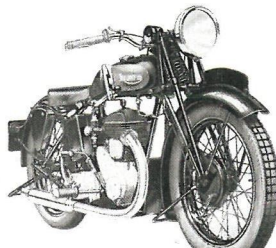
Model 5/2 ~ 1934.
500 c. c. Topventilet „de Luxe“

Den ideelle Motorcykle til Sport og Fornøjelse.
Fuldstændig indhængsede Topventiler, 4 Gear Lucas elektrisk Udstyr.
2 Portet Udblæsning, „Duplex“ forstærket Stel, Speciel afbalanceret Forgaffel.

—Kort sagt:
—en complet Motorcykle.

Pris Kr. 1750,00
med Omsætningsafgift Kr. 2012,50

DANSK FABRIK



Model 5/1 ~ 1934.
550 c. c. Sideventilet.

Det ideelle Transportmiddel, absolut billigere end Sportcyklen.
En Maskine, hvor der er taget Hensyn til 100% Overbelastning.
Duplex Stel og Patent Forgaffel, som paa Lucas Modelletene.
—Complet med elektrisk
—Lys og Horn.

Pris Kr. 1650,00
med Omsætningsafgift Kr. 1897,50

DANSK KAPITAL



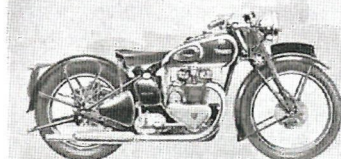
DANSK MOTORCYKLE FABRIK

TRIUMPH-OLE
Kgl. Tilsynsmand
Frederiksundsvej 331
Tel. Bilia 1728

Specification

Model „Speed-Twin“

„Speed-Twin“ med sine 2 vertikale Cylindre og tværstillet Akse udmærker sig særlig ved sin Accelerationssevne, høj Fart og alligevel overordentlig blød Gang. En smuk, robust Maskine, den eneste i sin Art. London Udstillingens største Attraktion.



500 c. c. topventilet 2 Cylindre i een Blok.



Da Triumph blev bygget i Danmark

Dansk Triumph Samlefabrik

Lyngbyvej 36 – Sejrgade 2-4 – Telefoner: 12355 – 12372 – 12375

Triumph

er en af Englands førende Fabriker med 50 Aars Erfaring og et Navn, der borger for Kvalitet, Holdbarhed og Skønhed i Linier og Udførelse. Navnet er kendt overalt i hele Verden, og i de fleste engelske Besiddelser bruges **Triumph** indenfor Stat og Kommune. Fabrikens Teknikere staar i forreste Række med gennemprøvede Nyheder. Vi importerer selv alle Delene til Motorcyklen fra Fabrikken, samler og sælger Maskinerne direkte

til Forbrugerne, derfor er vort Salg af Triumph i 1937 steget med mere end 100 pCt.

Er De interesseret i Køb af en Motorcykle, da bør De i egen Interesse besøge vort Udstillingslokale og lade os give Dem et Tilbud. Vi kan tilbyde Dem en virkelig Rabat pr. kontant eller uden brugt Vare i Bytte, ligeledes kan vi give Dem et virkeligt reelt Byttilbud. Vi har ingen Mellemløbere.

Triumph sælges i Danmark

af **C. Reinhardt** • Lyngbyvej 36 • Sejrgade 2-4
Telf. 12372 - 12375 - 12355

Reserve dele - Væchsted - Køreskole

Specification

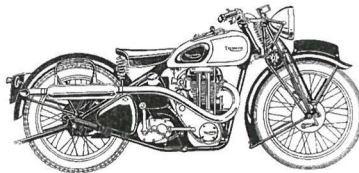
Model „Tiger 90“

Ønsker De en Maskine til Trial, Løb eller en meget hurtig Sportmaskine, kan vi anbefale Model „Tiger 90“, der med sin højkomprimerede Motor, lunet paa Fabrikken i England, er særlig konstrueret til saadan Kørsel. Motoren udvikler 28,29 H.K. ved 5800 Omdrejninger.

Boring 84. Slaglængde 89.
Lucas elektr. Udstyr med aut.
Albryder. 4 Gear, Fodgear.
Smalle Skærme og Forklæ.
Lukket Oliebadskuffekasse.
Først. Tank og Følge.
Fuld-Gas Haandfæs.
Gummihængel Styr.
Olietrykmaaler.

TRIUMPH TIGERS

„Tiger 90“



500 c.c. topventilet.

KØRESKOLE

Stort velassorteret Reserveredslager og Tilbehør
Stort Udvalg af Sidevogne

Husk - det er

DANSK TRIUMPH SAMLEFABRIK

*der kan give den vickelige Køber
det billigste Tilbud!*

LYNGBYVEJ 36
TELF. 12372-12375

TRIUMPH

C. REINHARDT

Program 1938

Dansk Triumph Samlefabrik

Lyngbyvej 36 • Sejrgade 2-4

Specification

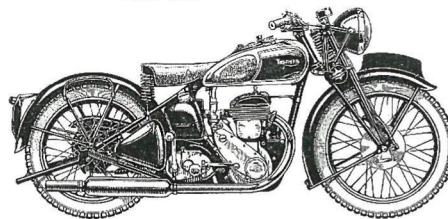
Model „De Luxe 6 S“

Denne sideventilede Model er særlig egnet til Sidevognsbrug. Motoren har en fin, blød Gang og er alligevel meget kraftig, den udvikler 18 H.K. ved 4800 Omdrejninger og er derfor ligesaa kraftig som en flercylindret Motor.

Boring 84. Slaglængde 108.
Lucas elektr. Udstyr med aut.
Albryder. 4 Gear, Fodgear.
Gummihængel Styr. Lukket
Oliebadskuffekasse. Lukkede
Skærme. Først. Følge og Tank.
Olietrykmaaler.

TRIUMPH

„De Luxe 6 S“



6 H.K. sideventilet.



Der arbejdes på mange fronter i Nærum

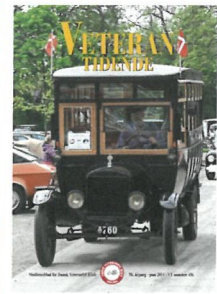
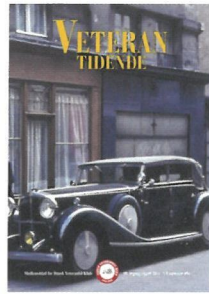
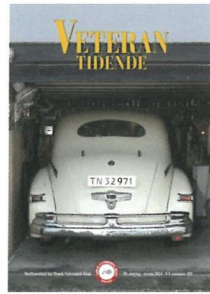
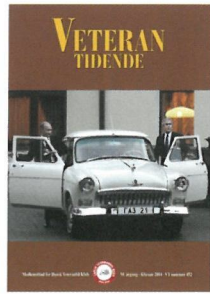
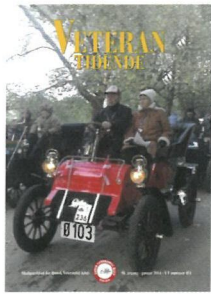
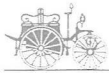
Drengene har hængt den fine "Kølergæstebog" op og Mette og undertegnede kontrollerer at det er gjort ordentligt. H.C. som er ansvarlig for "udklip" i biblioteket finder mange spændende ting, så det er svært for Jens Ørvad at koncentrere sig om brochurerne.



Løve

Billeder fra vores champagneaften i november i anledning af klubbens 60 års dag.

Kurt Plith bød velkommen, fortalte lidt om klubben og hvornår den startede, og om de forskellige mødesteder der er over hele landet. Der var godt fremmøde, næsten fuldt hus. Der blev serveret champagne, kransekage, kaffe og chokolade og folk hyggede sig med at kigge gamle blade og snakke til langt ud på aftenen.



Indholdsfortegnelse for 2014

Med forbehold for fejl og udeladelser.

Fra bestyrelsen

Nyt mødested på Fyn	jan	3
Velkommen til nye medlemmer	jan	49
do.	mar	53
do.	apr.	14
do.	maj	17
do.	jun	17
do.	jul	17
do.	aug	36
do.	sep	32
do.	okt	32
do.	nov	36

Generalforsamling

Indkaldelse	feb	10
Frsl. til best. og nominering	feb	10-11
Beretning	mar	13-19
Formandens omtale	apr	3
Referat	maj	16-17

60 års jubilæet

Invitation	mar	46-47
Omtale	juni	2
Invitation Aarets Emil	sep	9
Omtale af festligheder	sep	12-15
Fødselsdagsgave	nov	4-5
Referat og årets Emil	nov	9-11

Redaktionelt

Fredericiamessen	maj	3
Fredericiamessen	nov	3
Herning Stumpemarked	dec	

Artikler

London to Brighton 2013	jan	14-21
Mazda MX5 25 år	jan	22-25
En køretur mm i 1928	jan	30-31
Biler der fulgtes med sporvognene	jan	33

Motorcykleme tiltrak masseme	jan	34-37
Om en vis Barney Oldfield	jan	38-39
Gamle biler og moderne benzin	jan	44-45
Millionerne ruller på fire hjul	jan	46-47
In the neighbourhood	feb	14-18
Russiske biler før Lada	feb	20-30
Da sidevognene blev populære	feb	32-35
Blokhuss kalder	feb	36
Citroen GS	mar	20-25
Retromobile 2014	mar	32-33
Classic Birmingham 2013	mar	36-37
Maria Antonietta Avanzo	mar	38-41
Møller/Miller	mar	42-44
Maybach med dansk historie	apr	16-19
Niels Christensens sølvpokaler 7	apr	22-27
2.5 mill. danskbyggede køretøjer	apr	28-29
Strandløbet i Løkken 1923	apr	36-37
Endnu en Fredsjeep	maj	18-21
Indian, en gang verdens største	maj	22-25
Mack Truck B67 1960	maj	28-30
Blue Bird	jun	10-13
Stækket fugl på Storebælt (Studebaker)	jun	16-17
Mit liv med Ford A	maj	18-19
Maybach	jul	18-22
Solgte knallerter 1950/51	jul	31
Paul Christensen og Forward	aug	12-16
En dansk Sunbeam Tiger	aug	22-23
London Brighton med Hammelvognen	sep	18-23
Bilen i knaphullet	okt	9
Roskilde Ring	okt	10-12
Ford A med Gläser	okt.	13
Familiehistorie om en Ford T	okt.	14-15
Skibsreder Johnsen	okt.	16-19
Lotus Seven Argentina	okt	20-21
Buick	nov	12-14
D-Dag og Opel Blitz	nov	16-21
Biler der fulgtes med sporvogne	nov	26-27
D-Dag og Opel – 2	dec	

Prøvekørsler

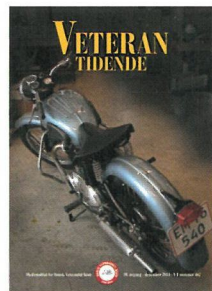
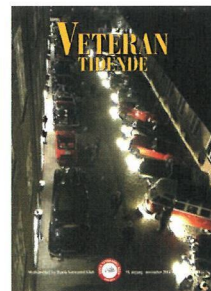
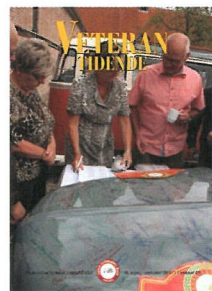
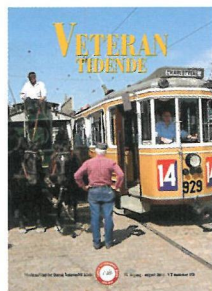
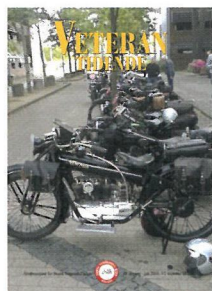
Javelin 1954	jan	26-27
Lloyd 400 1954	feb	12-13
Volvo 444 1954	mar	34-35
Citroen 11B 1954	apr	32-35
Hillman Minx Cabr. 1954	maj	32-33
Bentley R Continental 1954	jul	32-33
Wolseley 4/44 1954	aug	30-31
Austin Healey 100/4	sep	28-29
Ford Taunus 12M 1954	okt	24-25
Peugeot 203 Cabr.1954	nov	30-31
Amolt Bristol. 1954	dec	

Diverse

Berings Bilbillede	jan	12
Rallysportens koryfæer fejret	feb	37
Respons på "Skagen 1928"	feb	37
Cigaretetui fra 1912	mar	11
Om bevaring af dansk bilhistorie	mar	26
HC Hansens Zim	mar	27
Midget opråb	apr	20-21
Berings Bilbillede 21	maj	11
Classic Race Aarhus	maj	13
Berings Bilbillede 22	jun	20
En Payen toppakning	aug	9
Efterlysning stof om Roskilde Ring	sep	3
Magnet motorcykel og Scott Sociable	sep	16-17
MG og Healey Klubberne	sep	24
Kommentar til Wolseley i VT458	sep	25
Motor Shop Nostalgi 2014	sep	26-27
En toppakning	sep	31
Aurelia kommentar	okt	33
Toppakning som præmie	okt	33
Mere Aurelia kommentar	nov	33

Anmeldelser

Our Yankee Fire Rigs	feb	31
Eksport med lastbil	feb	31
Hvordan man bygger en bil	maj	13



MOTomania 1	aug	25
Nordic Bugatti Register	sep	25
Jaguar C, D, & E types	okt	23
Nordisk F3 Midget	nov	34-35

Fra medlemmerne

Om typegodkendelser og Opel Blitz	jan	40-43
Mere Opel Blitz	mar	11
Syn, told og nr.plader	apr.	3
Kommentarer til VT 453	apr	12-13
Spørgsmål om fotos	apr	15
Kommentar VT 453	maj	15
Vedr. Maybach	maj	15
2 kommentarer til VT 455	jun	24
Kommentar til VT 456	jul	35
Om K 1720	jul	37
Kommentarer til Hispano VT 455	aug	24
Hvem byggede Hammelvognen om?	okt	4
Efterlysning af stjålet Ford A	okt	8
Kommentar skibsreder Johnsen	nov	32
"-" til Ford A Gläser i VT460	nov	32
Kommentar til DeDion VT459	nov	33

Biblioteket og arkiv

10.000 numre på biblioteket	mar	3
2 fotos ?	mar	12
Endnu en donation	maj	11
2 fotos ?	maj	14
1 foto ?	jun	9
En bøn	jul	36
1 foto ?	sep	31

Personprofiler

Nekrolog Ole Hansen	feb	9
Nekrolog Poul Åge Thomsen	feb	9
Peter Højgaard	mar	28-31
Mindeord om Børge Kaa	apr	30-31
Nekrolog Preben Boisen	dec	

MhS og lovsnak

Michael Deichmann ny i rådet	feb	19
Ny europæisk undersøgelse	apr	14
Undersøgelsen	maj	34-36
Fastgørelse af emaljeplader	nov	5

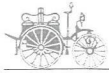
Arrangementer

Sommertur til Øland	jan	10-11
Jens Høstrups eftårsløb 2013	jan	13
Dansk Austin Klub	jan	28-29
Veteranaften Bilcenter Fyn	jan	32
Egeris	maj	10
Skagen Gråsten	maj	12
DVK og SMV i Løve	jun	21
Bakken	jun	22-23
Åbent hus hos MB Motor	jun	26-27
Skagenløbet set fra bagsædet	jul	10-17
Nivå Løbet	jul	26-27
Hovslagsskifte i sidste øjeblik	jul	28-29
Lidenlundløbet	jul	34-35
Klippinges sommertur	aug	17
Joker vandt Munkebjerg	aug	20-21
CHGP	aug	26-27
Elfsteden rally 2014	aug	28-29
Skjoldenæsholm	aug	32-33
Lancia udstilling	sep	30
Til Erimitateslottet	okt.	22-23
Tour de Hvidebæk	okt	26-27
Englændertræf Løgumkloster	okt	29
Kulturmat i transportministeriet	nov	15
Englændertræf i Løve	nov	22-23

Mødesteder

Julehygge Uldum Mølle	jan	9
Julebanko Dragør Fort	jan	9
En æra er forbi (Egeskov)	feb	3.
Nyt mødested Fyn	mar	3
Klippinge	mar	9
Ristrup	mar	9

Fyn på besøg hos Budweg Caliper	mar	10
Åbning af mødested Nr.Broby	apr	9
Teknik på Uldum Mølle	apr	10
Havsted i Kværkeby	apr	11
MhS i Kværkeby	apr	11
Første møde på Fyn	maj	9
Amager	maj	10
Autogalleriet Heming	maj	26-27
Uldum Mølle	maj	31
Nyt mødested i Skjoldbjerg	jun	2
Fortid og fremtid i Nærum	jun	9
Garagemøde Amagergruppen	maj	14-15
Fynsk aftentur	jul	23
Forårsløb	jul	23
Metro besøg	jul	24
Mødested Aabenraa i Harzen	jul	25
Skjoldbjerg	jul	30
Grillaften Amager	aug	3
Bibliotek i Nr. Broby	aug.	8
Åbning af mødested Heming	aug	18-19
Løve	sep	5
Lillebælt	sep	10
Kværkeby	sep	11
Kværkeby 20 år	okt	3
Autogalleriet Heming	okt	28
Uldum Mølle hos Lauge Jensen	okt	30-31
Fest i Kværkeby og virksh.besøg	nov	28-29



Torsdag den 10. september til mandag den 14. september 2015



Pris kr. 5.500,- pr. pers. (ekskl. fly)

Enkeltværelsestillæg kr. 1.000,-

Turen indbefatter:

- overnatninger inkl. morgenmad.
- 2 middage på Travellodge Hotel, hvor vi bor.
- 2 middage på to spændende restauranter i Worthing.
- Bustransport hver dag til og fra banen - i dobbeltdækker.
- Bus- og bagagetransport til og fra Gatwick Airport
- Torsdag mod Worthing kl. 15.00
- Mandag mod Gatwick - så fly kan nås ca. kl. 15
- Entrébillet fredag, lørdag og søndag til GoodWood Revival Meeting



Du/I søger selv for transport til og fra England.

Forslag til fly torsdag med Norwegian kl. 12.05  Forslag til fly mandag med Norwegian kl. 15.25 ved hurtig bestilling tur/retur kan billetter købes til ca. kr. 800,- (november pris)

TILMELDING til Dorte Stadil e-mail: dorte@stadil.net

Depositum ved tilmelding kr. 500,- pr. pers. til konto: **reg.nr. 2230 konto 8967 977951**

Yderligere oplysninger hos turarrangørerne!

Dorte Stadil, tlf. 4015 8008

Niels Nørgaard, tlf. 4052 0021

Max 60 personer



Forbehold for programforbedringer!

Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
 RØD/SORT med logo kr. 350,00 med navn kr. 400,00	 Kr. 75,00	 Bredde 7 cm Kr. 25,-	 Kr. 50,-	 Bredde 6 cm Kr. 125,00



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet

Telefon: 0045 4556 5610

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk



Slidstærke klikgulve til garager

NYHED

Ecotile klikgulv er en fleksibel og moderne gulvløsning – ideel til brug i garager og andre mindre lokaler – hvor der er behov for et godt arbejdsunderlag. Gulvet opbygges af 500x500mm klinker, er flytbart og kan stort set lægges ovenpå alle eksisterende underlag.



WALBOM A/S

Amager Landevej 246 · 2770 Kastrup · Tel. 32 46 11 60
WWW.WALBOM.DK



For at lette betalingen for næste års 2015-medlemskontingent, som udsendes ultimo december 2014, kan du udfylde denne blanket og sende den til kontoret, eller gå på DVKs hjemmeside www.veteranbilklub.dk – trykke nets, og derfra følge vejledningen for betalingservice.



Tilmelding til Betalingservice

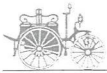
Dansk Veteranbil Klub

CPR-nr.	<input type="text"/>	
Reg.nr.	<input type="text"/>	[?]
Kontonr.	<input type="text"/>	[?]
DVK Medlemsnummer	<input type="text"/>	[?]
PBS-nr.	02212536	
Deb.grp.nr.	00001	[?]

[generelle regler](#)

[send »](#)

Bemærk, som debitor kan du ikke oprette en betalingsaftale uden at have aftalt med din bank, at du kan benytte Betalingservice.



BILER SÆLGES

MGA 1956. Tidlig dansk MGA i god mekanisk og karosserimæssig stand, men med lidt mat lak og indtræk.

Velkørende. Ejet af undertegnede siden 1972. Dele medfølger. Pris kr. 110.000.

Erik Steen Christoffersen, tlf.

20250764

e-mail: bill@dadlnet.dk

Vauxhall model GY-25, årgang 1936.

Velholdt, sjældnen model til salg. Pris: kr. 225.000.

Lasse Agerskov Andersen, tlf.

40504324

Fiat 514 1930. Spændende veteranbil i

rigtig flot stand. Lakeret i de originale farver og med nyt interiør - nyrenoveret med respekt for dens oprindelige udseende. Perfekt til brudekørsel, konfirmationskørsel, skovture eller blot en hyggetur i det danske sommerlandskab. Pris kr. 149.000.

Johnny Weiergang Larsen, tlf.

30953056

Nash Metropolitan Convertible

1957. Veteransynet i 2012, og indreg. på historiske Y-numre. Starter og kører rigtig godt. Kørende restaureringsobjekt. Ny kobling, komplet bremses, renoveret starter og dynamo, nye lygter og tænding. Bunden trænger til lidt opmærksomhed, fin chassisramme, godt karosseri med masser af patina, god kaleche. Sjældnen bil, der vækker stor opmærksomhed. Reservedele er ingen problem. Det mekaniske er fra BMC og alt øvrigt fås i USA. Pris kr. 79.800.

Jens Petersen, tlf. 40340008

e-mail: jens.petersen@pc.ck

Pontiac fra 1939. 4-dørs Sedan,

cremefarvet. Pris kr. 30.000.

Pontiac fra 1939. 4-dørs Sedan, blå. Pris

30.000. Citroën CX 25 fra 1985. Sølv-

grå - til benzin - automatgear - antræk til påhængsvogn. Pris afhentet kr.

20.000. Citroën CX 22 fra 1986. Sølv-

grå - til benzin - manuelt gear. Pris

afhentet kr. 20.000. Alle køretøjer kan

beses i Egeskov ved Fredericia.

André Nissen, tlf. 21661750

e-mail: andre.nissen@mail.dk

Chevrolet 1926-33 sælges: Baglygter-torpedolygter (fra ca.1920)-motorhorn-trumpethorn-hjulkapsler-ny gummimåtte for-dørhåndtag med og uden lås. Kølerfigurer-kølerkappe m/ emblem 29/30-forlygte glas-fælgekarburatorer-vandpumper-ny kromede håndtag hjælmbåner-pakninger-topstykker-ventiler-nye støbejernsstempler 6stk. m.ringe str. 040- samt meget andet, ring og spørg Hans Peter Nielsen tlf.40148037



TIL SALG

MGTF 1500 - 1954

Gennemrestaureret og særdeles velkørende. Venter på en ny ejer, der kan få mange gode køreoplevelser i denne "spændstige bil", og skulle han vælge at lade den stå på kaminhylden, er den også en fryd for øjet. Prisen er til at forhandle, og kan medvirke, at der følger en del ekstra ting med ved eventuel overtagelse.

Pris kr. 275.000.

Stefan G. Rasmussen, tlf. 47314877

e-mail: stefan-g@post3.tele.dk

DELE TIL BILER SÆLGES

MGA 1956. 1 sæt fabriksnye bagskærme til MGA sælges. Pris kr. 12.000.

Erik Christoffersen, tlf. 20250764

e-mail: bill@dadlnet.dk

DELE TIL BILER KØBES

Til MB 260 SE, W126 1987. Originale stålfælge købes, gerne med navkapsler. Dimension: 7J X 15H2, Mb. nr. 126 400 2802.

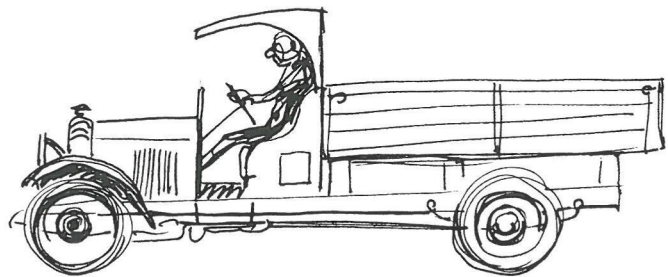
John Aksel Riis, tlf. 23497320

e-mail: john.riis@has.dk

DIVERSE

Forkromning. Kvalitets forkromning tilbydes i Polen til ca. halv pris i forhold til DK.

e-mail: poularne@email.dk





Veterandele.dk

LEVERING HVER MÅNED FRA USA

Vi har alle materialerne til dit restaureringsprojekt

- Ledning
- Tænd ledning
- Pærer
- Blink relæer EV
- Gummilister
- Rudelister
- Frostpropper
- Tin
- Esbjerg
- Maskinemalje

og meget mere på www.veterandele.dk

RESERVEDELE TIL

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

- FORD T
- FORD A
- CHEVROLET

Vi forhandler Castrol's produkter

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

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 4926 6420 Telefax: 4926 6933 mail: info@veterandele.dk

Veterandele.dk
En del bedre..

Man behøver ikke være veteran...

...for at læse Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

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

Rustreparation af veteranbiler
Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. Enspaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun fra medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.
DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

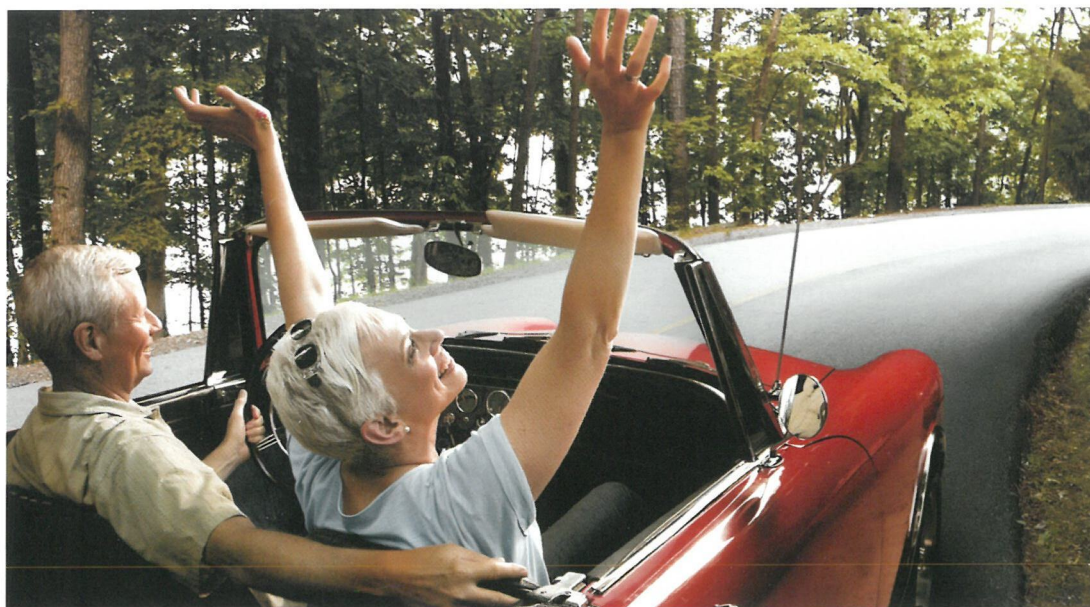
Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

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



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veterankallerter og campingvogne.

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

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

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

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2014):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 926 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.156 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.214 kr. inkl. vejhjælp

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

NYT: Nu helt op til **38%** VFK-rabat på dine øvrige forsikringer, hvis du samler dem. Ring 4320 2000 eller mail til info@e-forsikringer.dk for tilbud.

 e-forsikringer

 ETU
FORSIKRING



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

Sorteret Magasinpost
 ID nr. 42123

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