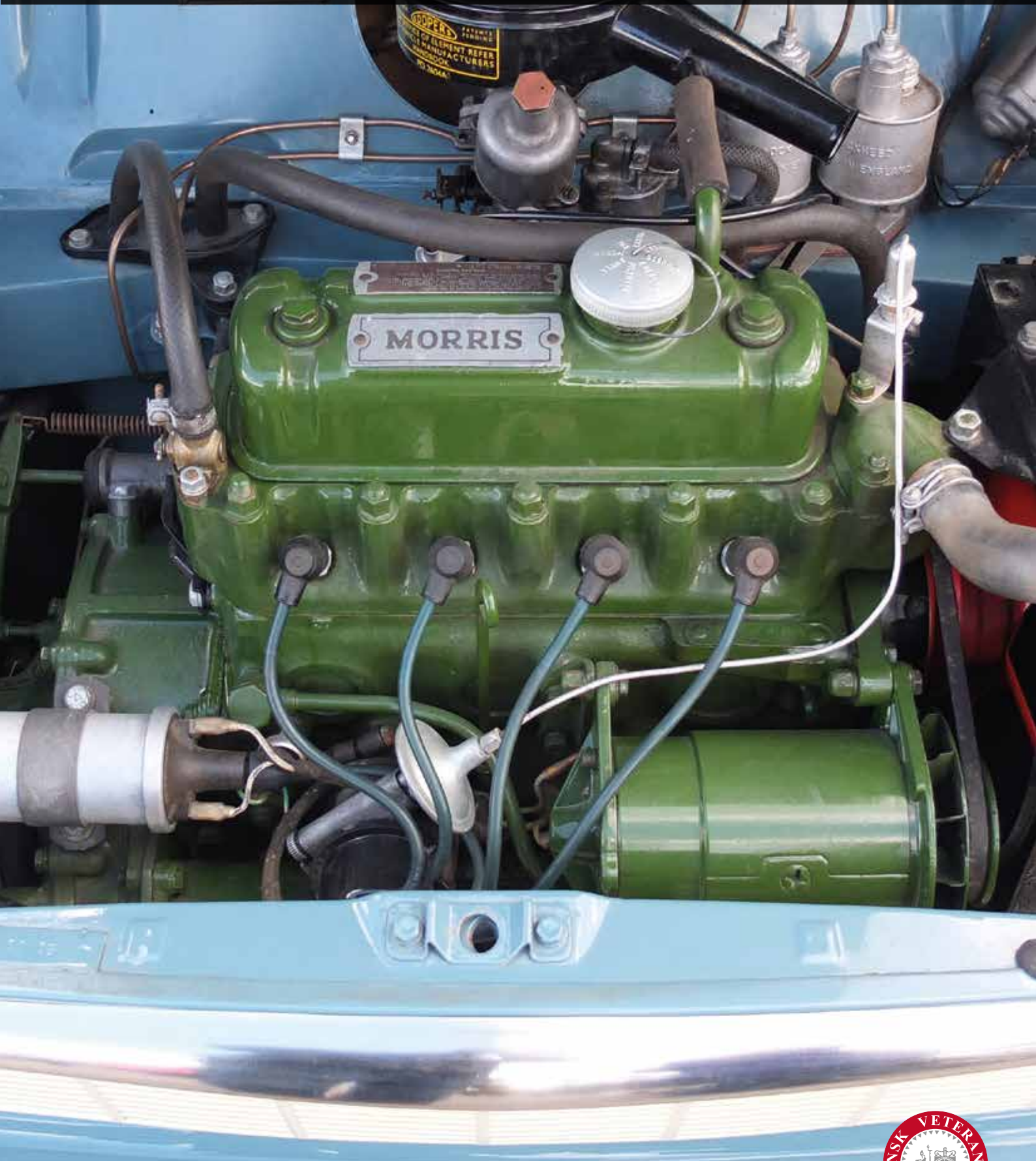


VeteranTidende

Februar 2016 · 60. årgang





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

Bestyrelsen

Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer, veteranforsikringsklubben og VT

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 4015 8008

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

Mødesteder og udstillinger Midt- & Nordjylland

Kristian Nørgård Gravesen

Bjerregårdsalle 10, 6933 Kibæk

tlf. 2781 0131

nsuser@gmail.com

Kasserer:

Per Henrik Nielsen

Munkebjergvej 1.st.th, 5000 Odense C

tlf. 2969 2423

phn@vandcenter.dk

Sekretær:

Protokol

Erik Mieth

Ellesvinget 17, 2950 Vedbæk

Tlf. 2234 6195

mieth@mail.tele.dk

Løb og arrangementstilskud

Ib Rasmussen

Tisvilde Lundevvej 1, 3220 Tisvilde

Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)

rasmussen@sport.dk

Mødesteder og udstillinger Fyn & Sydjylland & MhS

Henning Thomsen

Bogyden 14, 5610 Assens

Tlf. 4051 4799

rosenparken@hotmail.com

Mødesteder og udstillinger Øst

Ole Poulsen

Bursøvej 33, 4930 Maribo

Tlf. 4044 4666

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

VT og hjemmeside

Jens Heldgaard

Kørupvej 6, Lund, 8700 Horsens

Tlf. 3056 2299

Heldgaard8700@gmail.com

Suppleant:

Kay Riber, Vest. Tlf. 4055 3322

VeteranTidende

Månedligt medlemsblad for

Dansk Veteranbil Klub.

Oplag: 6200. ISSN 1600-8278

Redaktør:

Jens Møller Nicolaisen

Mars Allé 6, 2860 Søborg.

Tlf: 2046 2798

vt@veteranbilklub.dk

Annoncepriser:

1/1 side: 3.000,- kr.

1/2 side: 1.600,- kr.

1/4 side: 900,- kr.

1/8 side: 500,- kr.

10% rabat v. indrykning i 3 numre eller mere.

Deadlines:

Redaktionelt stof sendes inden den 15. i måneden til redaktørens adresse, gerne mail.

annoncer og invitationer til klubbens kontor, senest den 20. i måneden. Mail: kontor@veteranbilklub.dk Professionelle annoncer skal leveres reprojektere.

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

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.

I redaktionen:

Dorte Stadil

Jens Heldgaard

Erich Karsholt

Morten Alstrup

Uffe Mortensen

Peter F. Lykkeberg

Erik Nielsen

Leif Gr. Thomsen

Thom Bang Pedersen

Layout/produktion:

Møller Nicolaisen design, Søborg.

Tlf: 2046 2798

jens@mn-design.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Aktivitetgruppen Amager

Tilmeldinger til:

amagerdvk.jbl@gmail.com

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Kim Polte, tlf: 2613 4229

kimpolte@hotmail.com

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

Østsjælland – Klippinge

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, tlf: 5657 8205

Samme adresse

angliakai@dukamail.dk

Vestsjælland – Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng

Dirch Glad, tlf. 2084 8940

dirchglad@gmail.com

Nordsjælland – Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted

Ib Rasmussen, tlf: 2026 3220

rasmussen@sport.dk - www.dvk-maarum.dk

Sydsjælland – Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje

Peter Bering, tlf: 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 Rønne, 2280 8112

roenne@digpost.dk

Bruno Kold, 2099 0026

kold@profilbermail.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

Østjylland – Ristrup

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Morten Kræmmer, tlf: 4027 5813

morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, 8692 3943

Østjylland – Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum

Poul-Erik Jakobsen, tlf: 7178 8095

p.e.jakobsen53@gmail.com

Erik Hougaard, tlf: 4034 0049

k.e.hougaard@mail.dk

Jens Heldgaard, tlf: 3056 2299

Heldgaard8700@gmail.com

Vestjylland – Spjald

Højgård, Holstebrovvej 17, 6971 Spjald

Henning Knudsen, tlf: 9738 1264

Samme adresse

Sydvestjylland – Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig

Ove H. Iversen, tlf: 7533 9321

/2395 0721

Sydøstjylland – DVK – Lillebælt

Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia

John Andersen, 2978 2909

ja-ryesgaard@c.dk

Sønderjylland – Åbenrå

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå

Kjeld Holm-Nielsen, 2023 4491

holm-nielsen@bbsyd.dk

www.dvk-aabenraa.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

Bøgshøjvej 15, 8305 Samsø

Stefan Wolffbrandt, 8659 3300

www.danskaustinklub.dk

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155

claus@clo.dk

Ford V8

Kim Højer

shoebox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115

svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

Niels Erik Manniche, 4046 5460

niels-erik@manniche.eu

Vejledere

Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709

johnnybgoode@mail.dk

Austin Seven

Ole Troen, tlf. 7594 3494

troline@yahoo.dk

Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen, tlf. 2484 0013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

Citroën

Jens Møller Nicolaisen, tlf. 2046 2798

jens@mn-design.dk

FIAT – efterkrigs

Kurt Krogh, tlf: 9868 1189

kurtgionna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

Lars Jørgensen, tlf. 4088 8492

gearkassen@pc.dk

Ford T

Claus Olesen, tlf: 5950 7155

claus@clo.dk

Mercedes-Benz

Folmer Larsen, tlf: 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, tlf: 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

Tlf: 4032 8120

Toyota

Henning Holm

Tlf: 4056 8011

Volvo

Ole Callesen

Tlf: 6178 1611

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:

Niels Jonassen

Bosorupvej 510, 3050 Humlebæk

Tlf. 4919 1129

aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistre:

Austin Seven

Jørgen Frode Bakka, tlf: 4576 1224

www.austinseven.dk

Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 2484 0013

chevrolet@rasmussen.mail.dk



Nr. 476 Februar 2016

Forside:

Et kig i motorrummet på Michael Elsbergs Morris Mini fra 1959 – Danmarks ældste.

Foto: jmn.

Indhold:

Fra redaktionen	3
Gamle billeder på hjemmesiden	3
Aktivitetskalender	4-5
Klubaktiviteter - mødesteder	6-9
Indkaldelse til generalforsamling i DVK	9
Forslag	9
Nye kandidater til bestyrelsen	10
Årsrapport - regnskab 2015	11-15
Bestyrelsens beretning for 2015	16
Lidt mere PH	17
Nytårskur i Nærum	17
Krigere på to hjul - udstilling i Horsens	18
DVK for 40 år siden	22
Issigonis – fra Mini til Maxi – 2. del	24
Ford Junior	34
Fra arkivet	38
Vinterkørsel	41
Nok en gåde...	41
Invitationer	42
Køb & Salg	46
Velkommen til nye medlemmer	46
Bagklappen – Porsche 911	52

VT 477 udkommer omkring 18. marts.

Deadline til dette blad: 20. februar.

Sommer's 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: fra og med 1. november 2015: Kr. 80,00,- pr. person – børn op til 18 år er gratis ifølge med voksen.

Museet betjenes i åbningstiden af **Motorhistoriske Formidlere.**

Grupper bedes kontakte kontoret pr. telefon eller e-mail.

Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30, tlf.: 4556 5601.

E-mail: lillian.bech@e-sommer.dk

Hjemmeside: sommersautomobilemuseum.dk

Fra redaktionen

Her i januar lykkedes det at samle så godt som alle medlemmer af den nye redaktionsgruppe til et hyggeligt og inspirerende møde i Nærum. Her var der bred enighed om, at vi pt. er på rette vej, og at vi grundlæggende har to opgaver. Den ene er at afspejle aktiviteterne i klubben, som det klubblad VT jo er. Den anden er i fremtiden at lægge endnu mere vægt på formidling af motor- og trafikhistorie, samt hvad der ellers rører sig omkring vores interesse, f.eks. mere praktisk om teknik og restaurering. Artikler man har lyst til at gemme. Så alsidigt som muligt – for vores interesser spænder vidt, både når det gælder køretøjerne og den enkeltes tilgang til dem. Selvom vi i redaktionsgruppen også er forskellige, kan vi langt fra dække det hele, og det er nok heller ikke opgaven. Blandt medlemmerne er der jo mange, med stor (special)viden om historie, bilmærker og andre emner indenfor de ting vi leger med. Redaktionen vil gerne i kontakt med potentielle skribenter! Og husk: Vi hjælper hellere end gerne, så godt vi kan.

- jmn.



Gamle billeder

På DVKs hjemmeside veteranbilklub.dk er der under 'Billedgalleri' nu 8 serier á 50 billeder med trafik fra det gamle København – altså 400 billeder ialt!

Er der nogen, der ved hvor og hvornår dette billede er taget?

Hilsen Thom Bang Pedersen



I sidste blad blev der spurgt til denne Ford T - om den mon stadig findes. Klaus Darling har meldt tilbage, at bilen for en del år siden blev købt og efterfølgende restaureret af mekaniker Tage Jungersen i Brovst. Tage er desværre død siden da, og bilen var muligvis det sidste af en længere række restaureringsprojekter. I 1993 var der i Bilhistorisk Tidsskrift en artikel om ham.



Møder

Februar

- Onsdag 17. Engelholm. Klubmøde.
Onsdag 17. Mårum. Værkstedsaften 19.00. Bemærk ny dag!
Tirsdag 23. Fyn. Film om Heydrichs Mercedes.
Tirsdag 23. Klippinge. Klubmøde. Besøg af Lars Karlshøj.
Onsdag 24. Mårum. Værkstedsaften 19.00. Bemærk ny dag!
Torsdag 25. Morris-møde. Morrismøde hos Ole Nordlund.
Mandag 29. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00.

Marts

- Tirsdag 1. Ristrup. Virksomhedsbesøg Den Jyske Gørtler.
Onsdag 2. Mårum. Værkstedsaften 19.00.
Torsdag 3. Nærum. Bilernes ABC. "Austin".
Mandag 7. Midtjylland. Besøg på KK Wind Solution.
Tirsdag 8. Fyn. Cafe og biblioteksaften.
Tirsdag 8. Uldum. Klubmøde (detaljer følger).
Onsdag 9. Mårum. Klubmøde 19.00. På langtur i Mini.
Torsdag 10. Aabenraa. Austin i Sønderborg 1952-1980.
Torsdag 10. Lillebælt. Møde i "Klubben" – se hjemmesiden.
Tirsdag 15. Kværkeby. Virksomhedsbesøg.
Onsdag 16. Mårum. Værkstedsaften 19.00.
Onsdag 23. Mårum. Værkstedsaften 19.00.
Mandag 28. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00.
Tirsdag 29. Fyn. MGA's historie på Le Mans 1955.
Onsdag 30. Mårum. Værkstedsaften 19.00.
Torsdag 31. Morris-møde hos Lennart Poggenborg.

April

- Mandag 4. Midtjylland. Besøg på Bilernes Hus.
Tirsdag 5. Ristrup. Besøg af John Skov fra Skov Teknik.
Onsdag 6. Mårum. Værkstedsaften 19.00.
Tirsdag 12. Uldum. Klubmøde på Søndermarkens Auto.
Torsdag 14. Aabenraa. En aften med de gamle DKW-fabrikker.
Tirsdag 19. Fyn. Museumsbesøg på Egeskov.
Onsdag 20. Mårum. Værkstedsaften 19.00.
Mandag 25. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00.
Onsdag 27. Mårum. Værkstedsaften 19.00.
Torsdag 28. Morris-møde. Morrismøde hos Gunner Sørensen.

Maj

- Mandag 2. Midtjylland. Besøg på Danmarks Flymuseum.
Torsdag 5. Fyn. Forårstræf i Nr. Broby. Fra 11-?
Søndag 29. Fyn. Klubmøde.
Mandag 30. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00.

Juni

- Mandag 6. Midtjylland. Besøg på Bunke Museum.
Mandag 27. Midtjylland. Besøg på Ådum Autoservice.
Mandag 27. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00.
Tirsdag 28. Fyn. Grillaften kl. 18.00.

Juli

- Mandag 25. Vesterhede. Klubmøde kl. 19.00
Tirsdag 26. Fyn. Køretur ud i det Blå.

Løb og arrangementer

Marts

- Lørdag 12. DVK generalforsamling.**
Klubhuset, Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.
Lørdag 19. Veteranknallert klubben Aktivs 2-hjul stumpemarked.

April

- Lørdag 2. - søndag 3.** Bilmesse og Brugtmarked i Messe C, Fredericia. Fredericia bilmesse.
Lørdag 2. Fælles bustur til Bilmessen i Fredericia. Tilmelding e-mail: natteravn66@hotmail.com eller tlf.: 2072 5437, bedst aften.
Lørdag 16. Saturday Night Viking Cruise, Roskilde. Roskilde Amerikaner Bil Club åbner sæsonen 2016.
Tirsdag 19. Åbning af sæson 2016 på Egeskov Slot. Info her i bladet.
Lørdag 23. Odsherredsløbet 2016. Info Conny Larsen, tlf. 59302571 - se VT 475.
Søndag 24. Stumpemarked - SwapMeet, Dampromleklubben.
Lørdag 30. Veteranbilparade til Bakken. *OVERTEGNET.*

Maj

- Søndag 1.** Kastellet.
Torsdag 5. Forårstræf i Nr. Broby, Fyn.
Lørdag 7. Aars Stumpemarked.
Lørdag 7. Stumpemarked i Korinth.
Lykkevang 18, 5600 Faaborg. Kl. 10-16.
Info Poul Arne, tlf. 40272930 - e-mail: poularne@email.dk
Onsdag 18. Aftentur, Fyn.
Søndag 22. Herregårdstur, Fyn Indbydelse følger.
Søndag 22. Veteranbilstævne med stumpemarked - Køng Museum.
Mandag 23. - lørdag 28. Forårstur til Læsø.
Info: Bodil Amorsen og Preben Pedersen, mobil 2864 6336.
Tilmelding: bopr@stofanet.dk
Søndag 29. Høstrup & Madsens Veteranløb, Nr. Snede. Kl. 09.00. Invitation her i bladet.
Tilmelding: h-mveteran@gefiber.dk.
Søndag 29. Charlottenlund Motor Classic.

Juni

- Fredag 3. - søndag 5.** Ærø amerikaner- og veterantræf.
www.aeroehotel.dk/da/ophold/amerikaner-og-veterantraef2016.
Lørdag 4. Nivåløbet 2016. Fra Nivå Center, mødetid kl. 9.00 slut ca. kl. 15.00 Samme procedure som de sidste 25 år. Max. 65 biler. Tilmelding: Willibald@mail.dk
Lørdag 4. Stumpemarked. Jysk Automobilmuseum, Gjern. Info telf: 8687 5050.
Søndag 5. Wedelslund Gods. Træf- og køretøjsdag, 8464 Galten. Info VT 477.
Søndag 12. Gavnø Autojumble og Concours de Charme. Tilmelding: www.gavnoe.dk/autojumble-tilmelding. Åben til og med 2/6-2016.
Fredag 17. - søndag 19. Vadehavstræf, Rømø. For nærmere info kontakt Bent Jessen, tlf: 5189 2758, mail: englaender@outlook.dk.
Tag turen til Rømø, over den 9 km lange dæmning, og kom til bil- og mc træf. Træffet er for alle bil- og mc mærker fra før 1981. Se invitation her i bladet.



Løb og arrangementer

Lørdag 25. Sydhavsrally Historic 2016 start fra Maribo kl. 12.00 og slut hos Golf og Fun Marielyst til kæmpe bilmesse, samt helstegt pattegris med hele svineriet til kr. 100 pr. deltager. Tilmelding tlf. 2214 8814 Ole Poulsen.

Søndag 26. Københavnerier. Invitation følger.

Juli

Fredag 1. - søndag 3. Tour de Hvidebæk 2016 - Vestsjælland. Alle køretøjer fra før 1940. Bindende tilmelding og betaling til Uno Andersen, tlf. 5959 5741 eller tilmelding uno@ka-net.dk (senest 27/5-2016). Se invitation.

Lørdag 2. - søndag 3. Bornholm Rundt 2016.

Torsdag 28. - lørdag 30. Ringkøbingløbet. Tilmelding/info v/ Niels Jørgen Kannevorff. njk@interlink-marine.com.

Lørdag 30. Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Biler der fulgtes med sporvognene. Info VT 475. Tilmelding nødvendig: Søren Palsbo, tlf. 6083 6234 - Tilmelding: presse360@gmail.com.

Lørdag 30. Stevnsløbet 2016. Info: Hans Peter Nielsen, tlf. 4014 8037 – 5657 8093 (aften).

August

Lørdag 6. Munkebjergløbet 2016, Vejle. Hans Geschwendtner, tlf. 4041 1921 - hans@geschwendtner.dk.

Lørdag 6. Old Timer-turen i Odder i forbindelse med Odder byfest. Invitation og tilmelding kommer senere.

Søndag 7. Munkebjerg Hill-climb 2016. Hans Geschwendtner, tlf. 4041 1921 - hans@geschwendtner.dk.

Søndag 14. Veteranbilparade til Bakken. invitation følger.

Løb og arrangementer

Lørdag 20. - søndag 21. Egeskov Classic Days.

Lørdag 27. Hestekræfter i Horsens 2016. Hans Geschwendtner, tlf. 4041 1921 - hans@geschwendtner.dk.

September

Lørdag 3. Veteranlastbiltræf. Jysk Automobilmuseum, Gjern Info telf. 86875050 Jysk Automobilmuseum, Gjern.

Søndag 4. Jens Høstrup's Efterårsløb - Horsens. Info VT 481

Lørdag 24. Aars Stumpemarked.

Udlandet

Juni

Tirsdag 7. - søndag 12. Fiva World Rally, Slovakiet.

Fredag 10. - søndag 12. Norgeløbet. Afholdes i Grimstad. Grimstad motorveteraner.

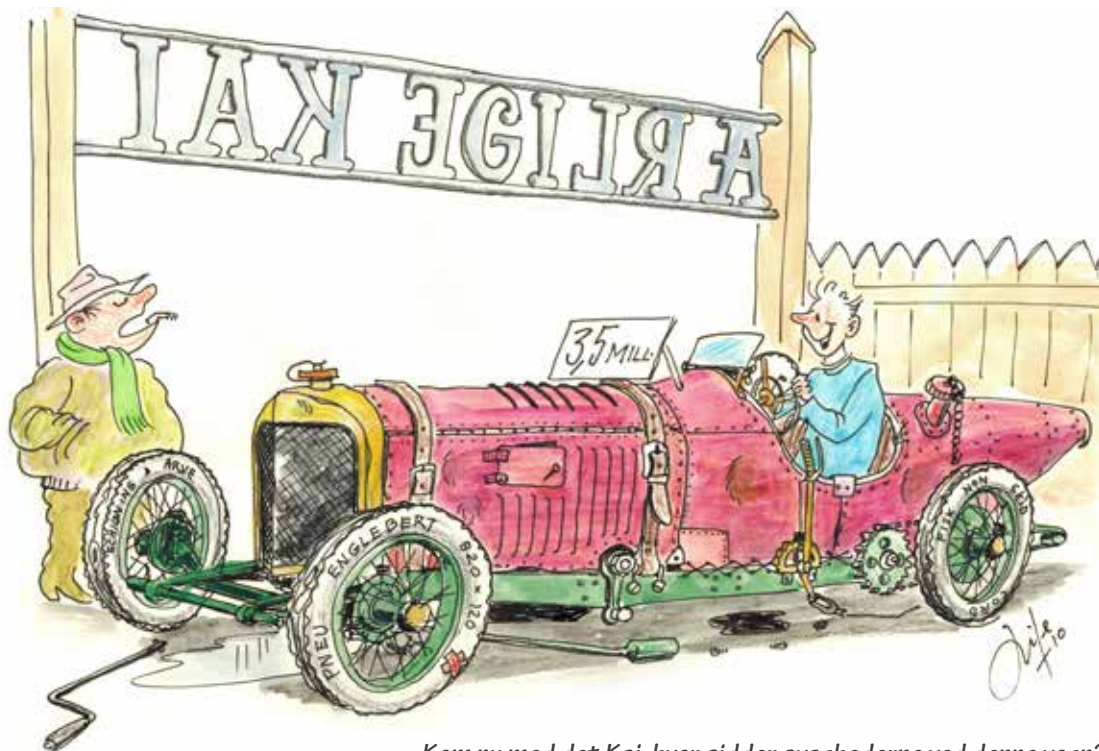
Juli

Fredag 1. - lørdag 2. Østrig - Höllantel Classic. Das Team der Höllental Classic heisst Sie herzlich willkommen!

Søndag 3. Sofiero Classic - Sverige. www.sofieroclassic.se.

September

Torsdag 8. - mandag 12. Goodwood - England. Info: Dorte Stadil, tlf. 4015 8008 - Niels Nørgaard, tlf. 4052 0021.



-Kom nu med det Kaj, hvor sidder svaghederne ved denne vogn?

-Som i enhver anden vogn – bag rattet!

Klubaktiviteter



Amager

Amagergruppens mail er stadig åben for tilmelding, send mail til: amagerdvk.jbl@gmail.com. for modtagelse af info og nyhedsbrev.

Aktivitetsgruppen Amager
Amagerdvk.jbl@gmail.com

Østsjælland Klippinge

4. tirsdag i måneden kl. 19.00. Nygade 3, 4672 Klippinge

Februar d. 23. Besøg af Lars Karlshøj, som fortæller om Roskilde Ring.

Marts d. 22. Vi vil forsøge at få et besøg hos SCANIAS serviceværksted, Centervej 4, transportcentret i Køge.

April d. 26. Ole Poulsen kommer for at fortælle om trafikken generelt, og så er der mulighed for at deltage i en "uofficiel" teorioprøve, som den er i dag. (Sidst vi prøvede, gik det jo ikke så godt!)

Kai Wredstrøm, tlf. 5657 8205
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.

Marts d. 15. Klubmøde kl. 19.
Virksomhedsbesøg hos Elektro Center Ringsted. Vi kører direkte til Odinsvej 26, 4100 Ringsted.

Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig ajour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er

ved at tjekke hjemmesiden eller at ringe til mig.

Sekretær Erik Madsen,
tlf. 4063 3125
madsen.roskilde@city.dk
www.veteranbil.dk

Mødestedsleder Jan Lemming,
tlf. 2288 3829
jan.lemming@email.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, et 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, spisning kl. 18.30 og mødestart kl. 19.30. 3. torsdag cafeaften kl. 19.30. Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum.

Februar d. 21. Særrangement: Indendørsmarked i DVKs lokale på 1. sal. Se invitation i VT 474.

Marts d. 3. Programtema: De ukendte bilers ABC v/ Niels Jonassen. Austins førkrigs- og efterkrigsmodeller. Gennemgang v/Niels Madsen og Jørgen Bakka.

Menu: Stegt Kylling i carry - frisk frugtsalat med råcreme.

Husk tilmelding til kontor@dvk.dk.

April d. 7. Programtema: De ukendte bilers ABC v/ Niels Jonassen. Vi tager en rundgang på danske Alvisbiler v. Peter Bering.

Menu: Glaseret hamburgerryg med forårsgrønt og citronsaucen. Chokoladekage med cremefraiche - kaffe og småkager.

Husk tilmelding til kontor@dvk.dk.

Kim Polte, tlf. 26134229
kimpolte@hotmail.com

Nordsjælland Mårum

2. onsdag i måneden kl. 19.30.

Bemærk: ny ugedag.

Værkstedsaftener: Starter kl. 19.00. Se kalenderen hvornår. Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.

Februar d. 24. Værkstedsaften.

Marts d. 2. Værkstedsaften.

Marts d. 9. Klubaften. Kl. 19.30.

Ib Rasmussen, tlf. 2026 3220.
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 hovedbygningen; nye biler henvises til pladsen nede mod syd.

Februar d. 17. er der ordinært klubmøde.

Peter Bering, tlf. 55996089
pb@arkitektbering.dk



Fyn

Sidste tirsdag i måneden klubmøde samt i vinterhalvåret café- og biblioteksaften den 2. tirsdag kl. 19.00, hvis ikke andet er anført. Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

Februar d. 23. Heydrichs Mercedes. Hans Barholt viser en film om Mercedes-Benz 320 cabriolet B fra 1938. Bilen er angiveligt den, som nazilederen Reinhard Heydrich kørte i, da han i 1942 blev udsat for et attentat. Filmen varer ca. 1/2 time og beskriver hvordan Lauritz Lauritzen fra Klejtrup fandt bilen som vrag, hvordan han har restaureret den, og hvordan han nu prøver at finde ud af dens historie. Vi følger ham og fru Hanne i bilen på vej til Prag, hvor attentatet fandt sted. En meget spændende og interessant film.

Marts d. 8. Cafe/biblioteksaften.

Marts d. 29. Spændende foredrag af Bjarne Rother om MGA's historie på Le Mans 1955. I samarbejde med MG Klubben.

Anne Lise Gustafsson,
tlf. 62632051/22811954
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk
www.dvk-fyn-broby.dk

Nyt fra biblioteket:

Nu kan jeg se begyndelsen på enden af klargøringen. Dette for at gøre opmærksom på café- og biblioteks aftnerne den anden tirsdag i hver måned i vinter halvåret. Klubstedet har arvet ca. 600 instruktionsbøger af bilmodeller fra 60erne og op til 90erne af alle mærker.

Har du problemer med klargøringen af et projekt – mød op – måske kan vi sammen finde specifikationer/teknisk, date eller andre oplysninger om din veteran.

Venlig veteranhilsen fra

John - Biblioteket DVK Fyn



Sydjylland DVK - Lillebælt

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

Januar d. 14. Nytårskur kl. 18.00

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

Havnetræffet hver tirsdag aften kl. 19.00 er flyttet til klublokalet, frem til d. 5. maj 2016.

John Andersen, tlf. 29782909
ja-ryesgaard@c.dk
www.dvk-lillebaelt.dk



Østjylland Århus

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

Som noget nyt tilbydes, at man kan få en nyhedsmail, med de sidste nye tiltag i Århus området. Tilmelding sker via www.dvk-ristrup.dk eller mail til info@dvk-ristrup.dk. Det giver os bl.a. muligheden for hurtigere at lave et arrangement. Som det er nu, skal vi faktisk have alt i hus 3 måneder før arrangementet afholdes, for at det kan nå at blive annonceret i rette tid.

Morten Kræmmer, tlf. 4027 5813
Morten250s@gmail.com

Erik Nielsen, tlf. 8692 3943
www.dvk-ristrup.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. 9738 1264
hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 9716 6252
nsunuser@gmail.com
www.veteranvest.dk



**Nordjylland
Stenum**

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

Marts d. 15. Virksomhedsbesøg ved flyselskabet North Flying A/S, Aalborg Lufthavn. Lufthavnsvej 100, 9400 Nørresundby. Vi starter kl. 19.00 med en orientering om selskabet. Historie etc. Derefter rundvisning i hangaren med besigtigelse af flyflåden. Afsluttende vil selskabet være vært ved en kop kaffe mm.

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 tilføjjet.

Kræn Hjortlund, tlf. 3033 7370
kraenh@hotmail.com
www.dvknord.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.**

Marts d. 8. Læse-snakke-aften på Møllen. Vi kunne sætte os og se i og sortere gamle blade.

April d. 12. Vi besøger Søndermarkens Auto, Koldingvej 122, Vejle (ikke Vinding). Vi koncentrerer os om karburatorer og justering. Måske med fokus på den lidt komplicerede dobbelte SU. Erik Hougaard har arrangeret, og der er tre garvede mekanikere til stede, og når vi har justeret, er der kaffe i frokoststuen. Se også invitationen her i bladet.

Maj d. 10. Klubmøde. Besøg hos sandblæser?

Juni d. 14. Klubmøde. Køretur til den Genfundne Bro v. Gammelstrup, Vestbirk?

Med venlig hilsen

Erik Hougaard, 4034 0049,
k.e.hougaard@mail.dk

Jens Heldgaard, 3056 2299,
heldgaard8700@gmail.com

Poul-Erik Jakobsen, tel. 7178 8095,
p.e.jakobsen53@gmail.com

Sydvestjylland Vesterhede

**Sidste mandag i måneden kl.
19.00, dog ikke i december måned.
Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig.**

Følg med på: www.dvk-sydvest.dk – der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel.

Ove H. Iversen tlf. 2395 0721,
ove@bbsyd.dk

Sydvestjylland Skjoldbjerg

**Sidste torsdag i måneden kl.
19.00.
Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg.**

Februar d. 25. Almindeligt klubmøde.

Kontakt ved spørgsmål til:
Ib Rønne tlf. 22808112
skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bruno Kold tlf. 20990026
kold@profibermail.dk



**Midtjylland
Herning**

**1. mandag i måneden kl. 19.00.
AUTO GALLERIET, Industrivej 1a,
7400 Herning.**

**Medlemsmøde (AUTO GALLERIET)
hver tirsdag kl. 18.00.**

Alle tilmeldinger vedrørende virksomhedsbesøg til: Villy Vejnhøje e-mail: Villy@vejnoe.dk eller tlf. 29910179.

Marts d. 7. KK WIND SOLUTION, Bøggildvej 3, 7430 Ikast, pris kr. 25,-. Tilmelding senest d. 4. marts. Afgang fra Auto Galleriet kl. 18.30.

April d. 4. Besøg på BILERNES HUS, Bredhøjvej 5, 8600 Silkeborg, pris kr. 25,-. Tilmelding senest d. 1. april. Afgang fra Auto Galleriet kl. 17.15.

Maj d. 2. Kl. 18.00. Besøg på DANMARKS FLYMUSEUM, Lufthavnsvej 1, Stauning, 6900 Skjern, pris kr. 100,- incl. entre og kaffe. Tilmelding senest d. 30. april. Afgang fra Auto Galleriet kl. 16.30.

Juni d. 6. Besøg på BUNKE MUSEUM, Gjessøvej 40D, 8600 Silkeborg, pris kr. 75,-. Tilmelding senest d. 4. juni. Afgang fra Auto Galleriet kl. 17.30.

Juni d. 27. Besøg på ÅDUM AUTO-SERVICE v/Martin Andersen, Strømmesbølvej 14, Ådum, 6880 Tarm. Kaffe medbringes. Tilmelding senest d. 25. juni. Afgang fra Auto Galleriet kl. 18.15.

Juli - sommereferie - intet møde.

Peer Bak, tlf. 97122914
peba@kabelmail.dk



Sønderjylland
Aabenraa

**2. torsdag i måneden kl. 19.30.
Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.**

Marts d. 10. Gert Jørgensen fra MG CC DK, viser billeder og fortæller om "Austin i Sønderborg i årene 1952 - 1980".

April d. 14. Steen H. Eriksen fra Haderslev vil fortælle og vise billeder fra DKW-fabrikken.

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

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 2023 4491
holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 2966 9847
erik.kef@webspeed.dk



OBS!

**Venligst bemærk:
Nyt sted for afholdelse
af generalforsamlingen,
i forhold til tidligere år.**



Indkaldelse til Generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub

Lørdag d. 12. marts 2015 kl.13.00

i Klubhuset, Vesterågade 16, Nr.Broby, 5672 Broby.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Aflæggelse af beretning om klubbens virksomhed i det forløbne år.
3. Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab samt meddelelse af decharge.
4. Forelæggelse af budget for indeværende og næste år.
5. Fastsættelse af kontingent.
6. Behandling af eventuelle forslag.
7. Valg af bestyrelse og suppleanter.
8. Valg af to revisorer.
9. Eventuelt.

Efter generalforsamlingen byder klubben på en vand, øl og en sandwich.

På bestyrelsens vegne

Dorte Stadil

Punkt 6 - Behandling af eventuelle forslag

Forslag fra bestyrelsen på kontingentforhøjelse fra 2017

Almindeligt medlem forhøjes med Kr. 55,-

Familiekontingentet forhøjes med Kr. 50,-

Juniorkontingentet, uforandret.

Den forslåede kontingentforhøjelse begrundes i foreningens underskud i de foregående år, hvor foreningens

formue er reduceret. Det understreges, at foreningens formue har en størrelse som også i 2017 muliggør et underskud uden at forhøje kontingentet.

Bestyrelsens forslag til revisorer

Henning Andersen

Leif Munck

3 nye kandidater til bestyrelsen



Hans Graakjær

Vest – Egebjerg v. Horsens

Efter opfordring fra bestyrelsen i DVK, skal jeg her give en kort beskrivelse af mine interesser indenfor veteranbiler.

Jeg er pensioneret Maskinmester og har siden min pensionering fra Air Liquide Danmark A/S (tidligere Hede Nielsen A/S Horsens) genoptaget min interesse for at skrue og køre i gamle biler.

Jeg er oprindelig udlært som mekaniker i Struer i 1964, dengang en alsidig uddannelse, hvor man lærte arbejdet fra bunden og selv reparerede alle dele, som en bil nu engang består af.

Efter overstået læretid, aftjent værnepligt (hos Hærens Tekniske Korps) og efter et par år som mekanikersvend, læste jeg til udvidet Maskinmester i Horsens.

Herefter fik jeg arbejde hos Hede Nielsen A/S (i dag Air Liquide Danmark A/S), hvor jeg arbejdede de næste 37 år. De sidste 10 år som sikkerhedseksperter for Oxygen produktionsanlæg i store dele af Europa og Østen.

Min første veteranbil var en Morris 8 fra 1938. En bil som jeg selv restaurerede fuldstændig i forbindelse med min læretid. Den var herefter daglig køretøj, indtil jeg solgte den i 1967.

Derefter købte jeg en Rover P4 model 75 årgang 1958. Den var så daglig bil, indtil den blev klodset op i 1980 (Oliekrisen).

I dag har jeg en Rover P4 model 110 årgang 1963 højrestyret, altså

importeret fra England. Min første Rover er nu ved at gennemgå en gennemgribende restaurering. Den færdige undervogn var udstillet på Rover Owners Club stand i Fredericia foråret 2015.

Jeg har siden 2006 været medlem af DVK og andre bilklubber, og vil gerne tage en tårn med bestyrelsesarbejdet i DVK, og stille (noget af) min fritid og især erfaring til rådighed for klubben.

Med venlig hilsen

Hans Graakjær



Erich Karsholt

Øst – Charlottenlund

I forbindelse med at jeg stiller op til bestyrelsen for Dansk Veteranbil Klub vil jeg gerne fortælle lidt om mig selv.

Jeg er samme årgang som SAAB 96 og Porsche 787 og ruller således på 55. år. Biler har altid interesseret mig. Sidst i 1980'erne købte jeg sammen med en ven en Renault Dauphine og senere en 4CV. Efter nogle år kom der fokus på familie og karriere, så bilerne blev solgt, men jeg fortsatte med at interessere mig for bilens historie. I dag holder der en youngtimer i garagen, en Mercedes 300 SL, W107, fra 1987.

For nogle år siden kastede jeg mig selv ud i skriveriet, først med en bog om Mercedes-Benz' historie i Danmark og siden (sammen med Henrik Stenholt) en bog om Renaults historie. I forbindelse med arbejdet med bøgerne, har det været en fantastisk hjælp at kunne bruge DVK's bibliotek og foto-samling, så det er vigtigt

for mig, at den del af foreningen til stadighed udvikles og udbygges.

Den store bredde i bilinteresse er et af DVKs styrker. Det vil jeg gerne hjælpe med at sikre, så DVK til stadighed er omdrejningspunkt for alle, der deler interessen for ældre biler, uanset om interessen går 115 år tilbage eller 25 år - og uanset bilernes mærke og nationalitet. Der skal være plads til mangfoldighed.

Jeg bor i Charlottenlund, er gift med Malene, vi har tre børn i alderen 17-27 år. Jeg har arbejdet i reklamebranchen siden jeg blev cand. merc. i 1987. I dag som adm. direktør for bureauet TBWA & BBDO i København.

Erich Karsholt



Forslag til suppleant, Øst:

Claus Thulstrup

Tisvildeleje

51 år og selvstændig, har bred smag i veterankøretøjer og samlingen omfatter Pontiac Tourer 1926 som han i 2010 gennemførte Peking to Paris med. En tur på ca. 14.500 km. Er i gang med en Healey 3000 fra 1959, som skal have den store tur, derudover en Nimbus fra 1951 og Ferguson fra 1949 og 1956.

Claus er uddannet ingeniør, og har arbejdet en del år i udlandet. Han vil være en styrke for klubben med sin viden både på gamle og nyere køretøjer, og i en alder, så der kan trækkes på ham i mange år.

Foreslået af Cira Aalund



Årsrapport

1/1 – 31/12 2015

Bestyrelsens godkendelse

Årsrapporten for 2015 for Dansk Veteranbil Klub giver efter vores opfattelse de nødvendige oplysninger til bedømmelse af klubbens aktiver og passiver, den økonomiske stilling samt årets resultat.

Nærum, den 26. januar. 2016

Dorte Stadil
Formand

Per Henrik Nielsen
Kasserer

Revisionspåtegning

Vi har revideret årsrapport for Dansk Veteranbil Klub for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2015. Regnskabet omfatter resultatopgørelse, formueopgørelse og noter.

Årsrapporten viser efter vor mening et retvisende billede af klubbens økonomiske stilling pr. 31. december 2015 og årets indtægter og udgifter.

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

Nærum, den 26. januar 2016

Henning Andersen

Erwin Koster Kristensen

Anvendt regnskabspraksis

Den af klubben anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år. Dog med tilrettet sammenlignings-tal, jævnfør årsregnskabsloven.

Generelt om indregning og måling

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

Annonceindtægter indtægtsføres i det regnskabsår annoncerne er indrykket. Indkøb af klubregalier udgiftsføres i det regnskabsår de indkøbes, uagtet at der forefindes en beholdning på regnskabsafslutningstidspunktet.

Værdipapirer måles til børskursen ved regnskabsårets udløb. Realiserede samt urealiserede kursreguleringer som følge af kursændringer indregnes i resultatopgørelsen.

Anskaffelser omkostningsføres i købsåret. Større anskaffelser, som repræsenterer en væsentlig værdi optages i balancen til anskaffelsespris incl. eventuelle anlægsomkostninger.

Værdipapirer, indregnet under omsætningsaktiver, omfatter børsnote-rede obligationer, aktier og andre værdipapirer, der måles til dagsværdi på balancedagen.

Tilgodehavender optages i balancen til nominal værdi.

Gældsforpligtelser optages i balancen til nominal værdi.

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

Resultatopgørelse

For perioden 1. januar-31. december

	Noter	Resultat 2015 kr.	Resultat 2014 kr.	Budget 2015 kr.	Budget 2016 kr.
INDTÆGTER					
Kontingentindtægter		2.787.721,50	2.802.804,46	2.700.000	2.650.000,00
Salg af klubregalier		6.632,50	7.815,50	4.000	4.000,00
Lejeindtægter/udgifter		42.376,72	42.530,60	40.000	40.000,00
Annonceindtægter m.v.		79.630,00	35.370,00	40.000	50.000,00
Veteran Forsikringsklubben		57.358,31	65.005,21	65.000	60.000,00
Anvisningsprovision		1.000,00	300,00	1.000	1.000,00
Realiserede værdipapirer/Udbytter		-59.710,37	220.045,39	145.000	145.000,00
Renteindtægter/udgifter		4.025,37	8.654,25	14.000	10.000,00
Renteindtægter værdipapirer		13.777,16	25.111,12	30.000	30.000,00
I alt		2.932.811,19	3.207.636,53	3.039.000	2.990.000,00
OMKOSTNINGER					
Veteran Tidende	1	1.285.206,27	1.329.044,93	1.366.000	1.326.000
Løbsomkostninger	2	124.562,11	120.003,70	150.000	95.000
Bibliotek	3	131.504,24	140.956,89	140.500	123.000
Nærum + Åbenrå + Løve + Fyn	4	525.952,83	625.779,19	553.000,00	565.000,00
Medlemsrelaterede omkost.	5	494.363,74	708.006,74	561.700,00	494.400,00
Administrationsomkostninger	6	674.213,44	638.655,77	689.000,00	689.000,00
Hensættelser	7	0,00	0,00	0,00	0,00
I alt		3.235.802,63	3.562.447,22	3.460.200	3.292.400
Årets ordinære resultat		-302.991,44	-354.810,69	-421.200	-302.400

Formueopgørelse

pr. 31. december

	Noter	31.12.2015 - kr.	31.12.2014 - kr.
AKTIVER			
Klubhus Aabenraa		619.241,00	619.241,00
Klubhus Løve		832.312,50	832.312,50
Klubhus Fyn		440.693,06	440.693,06
MKP campingvogn		11.000,00	11.000,00
Swift		1,00	1,00
Trailer		1,00	1,00
Deposita		161.500,00	161.500,00
Debitorer		10.535,00	200,00
Forudbetalte regninger		600,00	600,00
Værdipapirer til kursværdi pr. 31/12 2013		4.218.517,34	4.690.888,34
Andre tilgodehavende		4.775,98	0,00
AL Bank, Flex		12.596,87	8.955,52
AL Bank		132.313,96	128.799,87
Nordea		19.292,49	25.459,97
BG Bank, girokonto		34.008,77	23.591,88
Kassebeholdning		2.254,50	2,00
Løbskonto		71,75	0,00
Aktiver i alt		6.499.715,22	6.943.246,14

PASSIVER

	Noter	31.12.2015 - kr.	31.12.2014 - kr.
FORMUE			
Egenkapital pr. 1. januar		6.697.997,92	7.052.808,61
Årets resultat		-302.991,44	-354.810,69
Egenkapital		6.395.006,48	6.697.997,92
Kortfristet gæld			
Hensættelser	7	0,00	0,00
Forudbetalt kontingent		33.635,00	80.215,00
Skyldig A-skat, AM/ATP		15.174,00	14.198,00
Skyldige omkostninger		55.899,74	150.835,22
Gæld i alt		104.708,74	245.248,22
Passiver i alt		6.499.715,22	6.943.246,14

Noter:

	Resultat 2015	Resultat 2014	Budget 2015	Budget 2016
Note 1 Veteran Tidende				
Trykning	531.271,25	730.000,00	750.000,00	500.000,00
Udsendelse	456.770,52	451.982,93	460.000,00	480.000,00
Redaktionsomkostninger	144.000,00	121.000,00	120.000,00	320.000,00
Kørselsgodtgørelse	1.478,25	5.312,00	6.000,00	6.000,00
Øvrige omkostninger	151.686,25	20.750,00	30.000,00	20.000,00
	1.285.206,27	1.329.044,93	1.366.000,00	1.326.000,00
Note 2 Løbsomkostninger				
Løbsomkostninger Sjælland og øer	44.750,00	38.250,00	45.000,00	45.000,00
Løbsomkostninger Fyn	13.750,00	6.250,00	10.000,00	15.000,00
Løbsomkostninger Jylland	24.000,00	28.250,00	35.000,00	30.000,00
Styrkeprøven i Danmark	38.890,86	0,00	50.000,00	0,00
Rallyplader	3.171,25	6.224,39	10.000,00	5.000,00
Jubilæumsarrangement	0,00	41.029,31	0,00	0,00
	124.562,11	120.003,70	150.000,00	95.000,00
Note 3 Bibliotek				
Indkøb af blade	6.766,81	7.726,41	8.000,00	8.000,00
Indkøb af litteratur	12.736,56	13.908,65	15.000,00	15.000,00
Administration	38.317,05	44.978,00	40.000,00	40.000,00
Bibliotek - Kgl.	38.387,62	38.522,90	40.000,00	40.000,00
Registrering	0,00	2.238,00	2.500,00	0,00
Inventar	38.945,90	33.582,93	35.000,00	20.000,00
Salg af bøger mm	-3.649,70	0,00	0,00	0,00
	131.504,24	140.956,89	140.500,00	123.000,00
Note 4 Sekretariat/Nærum				
Nærum, husleje	401.131,28	397.553,32	410.000,00	420.000,00
Nærum, el og varme	59.015,00	73.355,38	60.000,00	60.000,00
Inventar	0,00	1.197,00	3.000,00	3.000,00
Diverse	2.733,88	400,00	3.000,00	3.000,00
	462.880,16	472.505,70	476.000,00	486.000,00

Noter, fortsat:	Resultat 2015	Resultat 2014	Budget 2015	Budget 2016
Note 4A Huset Åbenrå				
Faste udgifter	3.911,33	16.049,22	20.000,00	20.000,00
Diverse	14.526,96	1.978,81	5.000,00	5.000,00
Leje indtægt	0,00			
	18.438,29	18.028,03	25.000,00	25.000,00
Note 4B Huset Løve				
Faste udgifter	12.191,14	22.150,26	25.000,00	25.000,00
Diverse	15.428,84	8.983,19	10.000,00	10.000,00
Lejeindtægt	-10.800,00	-10.800,00	-10.000,00	-8.000,00
	16.819,98	20.333,45	25.000,00	27.000,00
Note 4C Huset Nr. Broby				
Faste udgifter	7.720,07	13.567,14	20.000,00	20.000,00
Diverse	23.594,33	91.744,87	10.000,00	10.000,00
Lejeindtægt	-3.500,00	-2.900,00	-3.000,00	-3.000,00
Stempel omkostning		12.500,00		
	27.814,40	114.912,01	27.000,00	27.000,00
Total Note 4	525.952,83	625.779,19	553.000,00	565.000,00
Note 5 Medlemsrelaterede omkostninger				
Klubsteder generelt	21.190,95	0,00	10.000,00	0,00
Klubsted Nærum	7.409,55	6.178,70	15.000,00	15.000,00
Klubsted Kværkeby	17.162,85	17.971,08	20.000,00	15.000,00
Klubsted Klippinge	13.174,00	13.894,45	13.400,00	13.400,00
Klubsted Nr. Broby	10.557,94	8.477,00	7.900,00	10.000,00
Klubsted Aabenraa	4.963,00	3.550,00	6.900,00	6.900,00
Klubsted Lillebælt	21.501,00	18.190,00	17.500,00	17.500,00
Klubsted Ristrup	21.656,64	22.109,85	21.900,00	21.900,00
Klubsted Spjald	12.032,85	10.647,55	12.300,00	12.300,00
Klubsted Vesterhede	12.081,00	7.650,00	10.000,00	10.000,00
Klubsted Uldum	10.104,02	5.650,00	10.000,00	10.000,00
Klubsted Løve	5.439,00	6.651,61	7.900,00	7.900,00
Klubsted Amager	7.854,77	6.450,00	10.400,00	8.500,00
Klubsted Engelholm	17.149,58	7.200,00	10.000,00	10.000,00
Klubsted Stenum	8.400,00	8.835,00	10.000,00	10.000,00
Klubsted Årup / Rørup	0,00	4.349,00	0,00	0,00
Klubsted Mårup	9.936,50	9.663,75	16.500,00	20.000,00
Klubsted Skjoldbjerg	10.949,00	12.096,74	10.000,00	10.000,00
Klubsted Herning	9.275,00	6.425,00	10.000,00	10.000,00
Film om Jørgen Skaftø Rasmussen	14.942,26	212.500,00	0,00	0,00
DVK arrangementer	59.662,34	81.356,17	100.000,00	70.000,00
Motorhistorisk Samråd	125.856,00	128.634,00	125.000,00	121.000,00
Hjemmeside	0,00	11.236,38	45.000,00	40.000,00
Køb af klubregalier	5.645,45	2.874,38	5.000,00	5.000,00
Udstillinger, materiel	38.033,16	80.810,77	35.000,00	20.000,00
Udstillinger, diæter & kørsel	11.224,00	9.519,00	15.000,00	15.000,00
Udstillinger, andre omk.	11.455,56	2.685,00	10.000,00	10.000,00
Udgifter vedr Swift	5.916,46	1.644,27	6.000,00	4.000,00
Udgifter vedr MKP Campingvogn	790,86	757,04	1.000,00	1.000,00
Total Note 5	494.363,74	708.006,74	561.700,00	494.400
Note 6 Administrationsudgifter				
Generalforsamling	18.196,50	14.877,00	15.000,00	20.000,00
Mødeaktiviteter bestyrelsen	7.272,90	5.069,50	10.000,00	5.000,00
Telefon- og kontorgodtgørelse, bestyrelse	15.732,00	16.000,00	16.000,00	16.000,00
Telefon – fax – internet	10.254,48	4.243,77	6.000,00	6.000,00

Noter, fortsat:	Resultat 2015	Resultat 2014	Budget 2015	Budget 2016
Porto	43.099,95	46.465,70	50.000,00	50.000,00
NETS - kontingentoprævning	36.552,03	37.463,84	40.000,00	40.000,00
Forsikringer	6.531,42	6.454,91	7.000,00	7.000,00
Kontormaskiner	0,00	844,75	5.000,00	5.000,00
Kontorartikler	35.069,91	26.909,19	30.000,00	30.000,00
Gebyrer (incl. Adm. værdipapir)	18.584,77	15.667,85	15.000,00	15.000,00
Repræsentation og gaver	27.686,78	29.488,05	30.000,00	30.000,00
Transportgodtgørelse bestyrelsen	34.819,50	34.465,50	40.000,00	40.000,00
Småanskaffelser	9.652,19	9.028,12	10.000,00	10.000,00
EDB udstyr / ekstern hjælp	61.510,68	51.682,58	40.000,00	40.000,00
Lønninger incl. personaleomkostninger	349.250,32	339.995,01	375.000,00	375.000,00
Renteudgift	0,00	0,00	0,00	0,00
Total Note 6	674.213,43	638.655,77	689.000,00	689.000,00
Note 7 Hensættelser				
Hensættelser		0,00	0,00	0,00
Saldo pr 31. december		0,00	0,00	0,00
Note 8 Tilgodehavender				
Debitorer	10.535,00	200,00		
Forudbetalte omkostninger	600,00	600,00		
	11.135,00	800,00		

Budget for 2016 og 2017

Noter	Resultat 2015	Budget 2016	Budget 2017	Budget - A 2017
INDTÆGTER				
Kontingentindtægter	2.787.721,50	2.650.000,00	2.650.000,00	2.944.250,00
Salg af klubregalier	6.632,50	4.000,00	4.000,00	
Lejeindtægter/udgifter	42.376,72	40.000,00	40.000,00	
Annonceindtægter m.v.	79.630,00	50.000,00	52.500,00	
Veteran Forsikringsklubben	57.358,31	60.000,00	60.000,00	
Realiserede værdipapirer/Udbytter	-59.710,37	145.000,00	145.000,00	
Anvisningsprovision	1.000,00	1.000,00	1.000,00	
Renteindtægter/udgifter	4.025,37	10.000,00	10.000,00	
Renteindtægter værdipapirer	13.777,16	30.000,00	30.000,00	
I alt	2.932.811,19	2.990.000,00	2.992.500,00	3.286.750,00
OMKOSTNINGER				
Veteran Tidende	1 1.285.206,27	1.326.000,00	1.392.300,00	
Løbsomkostninger	2 124.562,11	95.000,00	99.750,00	
Bibliotek	3 131.504,24	123.000,00	129.150,00	
Nærum + Åbenrå + Løve + Fyn	4 525.952,83	565.000,00	593.250,00	
Medlemsrelaterede omkost.	5 494.363,74	494.400,00	519.120,00	
Administrationsomkostninger	6 674.213,44	689.000,00	723.450,00	
Hensættelser	7 0,00	0,00	0,00	
I alt	3.235.802,63	3.292.400	3.457.020,00	3.457.020,00
Årets ordinære resultat	-302.991,44	-302.400,00	-464.520,00	-170.270,00

Alle beløb i DKR.

Bestyrelsens beretning for 2015

Endnu et spændende år i klubbens historie er gået. Et år hvor bl.a. Styrkeprøven blev afviklet og Skafte Rasmussen-filmen blev færdig, og biblioteket fik deres sidste reoler, og pigerne på kontoret fik nye computere.

Desværre mistede vi også en del meget markante medlemmer i årets løb, bl.a. Arne Jørgensen, Gorm Albrechtsen og Peter Hass, alle 3 medlemmer, som har leveret megen viden og historie til Veteran Tidende.

Vi startede året med at afholde et godt og konstruktivt mødestedsseminar i klubhuset i Løve. Alle mødestedsledere samt deres hjælpere var inviteret, og der var kun enkelte afbud pga. vejret. Man præsenterede sig for hinanden og fortalte lidt om hvorledes ens eget mødested fungerer. Der blev udvekslet gode ideer, og man var enige om at mødet skulle gentages med 2 til 3 års mellemrum, og enedes om at næste gang skal seminaret afholdes i klubhuset på Fyn. Det blev et noget langt møde for hele holdet fra vest, da stormen lukkede Storebæltsbroen, så de måtte overnatte i huset. Man håbede hele tiden, at det ikke varede for længe inden man kunne køre, men det blev lyst inden tilladelsen kom.

Vore 17 mødesteder kører alle meget forskelligt og også med forskellig deltagerantal. Der hvor der er flest aktive, er det også de steder hvor der er åbent næsten hver uge, det være sig med havnetræf, cafeaftener, værkstedsaftener, eller "kom bare forbi – her er åbent hver ugedag, hele måneden". I løbet af 2016 må vi nok lave en vurdering om de enkelte mødesteders eksistens, grundet lavt besøgsantal.

Filmen om Skafte Rasmussen, som har været undervejs et stykke tid, blev færdig. Præmieren foregik i 9 biografer fordelt over hele landet. Godt 600 personer var inde og se den, på trods af at vi havde valgt den ene dag om året, hvor sneen lå tykt de fleste steder, da vi stod op om morgenen. Resultatet af filmen blev helt som vi havde håbet på, der

har været mange indblandet, både med råd og vejledning og udlån af deres køretøjer. Et fantastisk projekt som det har været spændende at være med til. Desværre mistede vi vores DKW-ekspert Arne Jørgensen inden filmen blev færdig, men han og hans fantastiske bog om DKW, lagde grundsten til filmen. En stor tak til Arne, som heldigvis nåede at se det første klip. Vi har valgt at vente lidt med at få filmen lavet på dvd, til alle mands eje. Vi prøver at sælge den til dansk TV først. Det fortjener den, og så vil det også være rart at få dækket noget af fremstillingsudgiften.

Der er i årets løb givet tilskud til 49 løb og arrangementer. 27 på Sjælland, 8 på Fyn og 14 i Jylland. En stigning i forhold til 2014, selvom der dukker mange nye uforpligtende arrangementer op, såsom flere havnetræf, udstillinger og småkøreture, hvor man ikke skal tilmelde sig, man dukker bare op hvis vejret er til det. Det er rart med fremgangen, i en tid med faldende medlemstal. Det afspejler den entusiasme der er hos medlemmerne. Alt i alt er der givet tilskud på kr. 85.500,- og derudover kontorets tid, rallyplader m.v. og tid med diverse tilmeldinger.

I år var det så Danmarks tur til at afholde Styrkeprøven, et løb for køretøjer fra før 1926, som går på skift mellem Danmark, Norge og Sverige, og i år var det så 38. gang løbet blev afviklet, og denne gang med 88 startende køretøjer. Peter Bering var arrangør af løbet, som blev afholdt på Midtsjælland. Et fantastisk arrangement, som blev afviklet uden problemer. Det må nok tilkendes et fantastisk planlægningsarbejde. At lave et sådant løb er ikke noget man gør på en uge. Stor tak til Peter herfra. Næste gang det er Danmarks tur, i 2018, er tovholderne allerede på plads.

Også i år har vi arrangeret busture mod øst og mod vest. I april var der forpræmiere på åbningen af Egeskov Slot, hvor vi sædvanen tro var inviteret til at komme tirsdagen inden den officielle åbning, og i september fyldte vi huset i Nærum med glade

gæster til Årets Emil og klubbens fødselsdag. To dejlige arrangementer, hvor vi har mulighed for at møde medlemmer fra den anden side af bæltet, og så længe folk har interesse i at deltage, ja så længe vil vi gerne fortsætte med at lave det.

Årets Emil – blev i år for 12. gang uddelt. I år til Volvomanden Per Groth, for betydelig indsats inden for forskning i – eller formidling af dansk motorhistorie.

Som vi skrev i aprilnummeret er der en sidste gang for alting. Veteran Tidendes trofaste layout-mand siden marts 1996, Ole Callesen, valgte at give stafetten videre og nyde sin pensionisttid. Herfra skal lyde en stor tak til Ole for et flot blad og ikke mindst for en fantastisk samarbejde.

Stafetten gik videre til Jens Møller Nicolaisen, som har sat sit eget personlige præg på bladet siden maj måned. Vi har fået et nyt og mere tidssvarende design, som jeg syntes vi kan være stolte af. Efter knap 5 år som redaktør valgte Dorte Stadil også at give stafetten videre. Men ikke til en helt ny, nej, for Jens havde givet udtryk for at han gerne ville overtage jobbet. December nummeret blev så første blad med ny redaktør, og det er der bestemt ikke kommet et kedeligere blad ud af. Jens har fået sammensat et redaktionshold, som bakker op og er meget aktive. Men det skal ikke afholde andre for at komme med indlæg eller gode ideer.

Ny hjemmeside, som også trænger til et facelift, havde vi håbet på at være i gang med i 2015, men desværre nåede vi det ikke. Men nu her i 2016, er vi i fuld gang.

Biblioteket har fået sat de sidste nye reoler op, det gav en masse dejlig plads, men med den tilgang vi får, af fantastisk materiale, skal det nok blive fyldt hurtigt. Det faste arbejds hold vokser, og der er altid travlhed om tirsdagen. Der kommer flere og flere besøgende, der heldigvis langt hen ad vejen finder det de søger, i de godt 12.000 registrerede bøger og tidsskrifter der står på hylderne,

og er det brochurer de vil kikke og finde oplysninger i, ja så har vi også her et stort udvalg, 12.200 stk. og 3.400 instruktionsbøger. Vi har også med hjælp af Niels Jørgen Skinner-søe fået rigtig gang i overspilningen af alle de filmruller vi har liggende, så endnu en arbejdsopgave skal løses, nemlig at få dem set og katalogiseret, så alle medlemmer kan få glæde af det. Uffe Mortensen er ved at have overblik over fotosamlingen, og er leveringsdygtig med supplement-billeder til artiklerne i Veteran Tidende.

Samarbejdet med e-forsikringer, vores samarbejdspartner nu på 7. år,

fungerer upåklageligt. Et nyt tiltag i år har været, at vi kan tegne forsikringer på veteranlastbiler til 1980. Behovet har ikke været så stort, men tilbuddet har været der. Vi har 1450 aktive forsikringer, og tegner i gennemsnit 225 om året. Fra starten til nu, er 579 forsikringer annulleret, fordi køretøjet er blevet solgt.

Tak til alle de mange medlemmer over hele landet, der yder en stor indsats. Klubben eksisterer kun for sine medlemmer og kun qua sine medlemmers engagement.

Dorte Stadil

Lidt mere **PH**

Knud Degnbol har sendt et lille supplement til artiklen i januarnummeret om Poul Henningsens biler. Her handler det dog om et tohjulet køretøj af mere kuriøs art. Knud Degnbol har flere gange været i Toldvæsenets arkiver, for at finde oplysninger om sine egne, papirløse motorcykler – og dér finder man jo ofte andre sjove oplysninger end dem man leder efter.

Knud Degnbol skriver:

“På vejen faldt jeg over mange andre ting, der fangede min interesse.

En af dem var, at d. 5. august 1938 blev der til Arkitekt Poul Henningsen, Brogårdsvej 44a, Gentofte, indregistreret en motorcykel af mærket H.J.

Spørg mig ikke om, hvad det var for en motorcykel. Jeg aner det ikke.

Jeg har aldrig før eller siden hørt om en sådan. Men i følge mine notater er der i samme liste (Direktoratet for Tobaksbeskatning, 3. kvartal 1938) nævnt 4 stk. med stel- og motor-numrene 11, 13, 14 og 15. PH's var (selvfølgelig) nummer 13.

H.J. er måske forbogstaverne på en cykelhandler, der har forsynet nogle cykler med en hjælpemotor. Motordimensionerne (45x38mm = ca. 60 cm³) antyder, at det sandsynligvis har været en Saxonette-motor fra

Fichtel & Sachs. Saxonette var et baghjul med en indbygget motor, der kunne monteres på en almindelig cykel. Den var ret ny på markedet dengang. Motornummeret passer ikke, men det har cykelsmeden måske ændret af en eller anden grund.

Efter at have læst Hans Hertels PH-biografi, skrev jeg til ham for at fortælle det. Han svarede tilbage, at datoen passede med at PH's søn Simon fyldte 18 år dagen forinden. Så den gode fader har undt sin søn det godt. Selv om det kun var en Saxonette. Den har sandsynligvis ikke kunnet køre ret meget mere end 30 km/t.”

Intil videre har ingen kunnet kaste mere lys over historien, men vi hører naturligvis hellere end gerne...

-jmn.



Et cykelbaghjul med Saxonette-motor. Er det mon sådan en fætter, det handler om?



Nytårskur i DVK Nærum

Torsdag den 7. januar blev der holdt nytårskur i klublokalerne i Nærum. Der var et stort fremmøde til den festlige aften. Der blev sagt tak for den store indsats den fratrædende mødestedsleder, Ernst Elholm, har bidraget med. Stor tak Ernst! Og velkommen til den nye mødestedsleder Kim Polte, som fortalte om sine mange nye gode idéer til de kommende klubaftener i Nærum. Så var det tid til Henning Thomsen fra Bonhams auktioner. Henning fortalte om Henrik Frederiksen's salg af biler på Bonhams auktion på Lyngsbækgaard i september 2015. Så var der Champagne og kranssekage til alle.

Et godt og lykkebringende nytår til alle!

Flemming Sørensen



Øverst Kim Polte (tv) og Ernst Elholm - og nederst Henning Thomsen.



Krigere på to hjul

Tekst: Jens Heldgaard – og infotavler på udstillingen

Foto: Jens Heldgaard og fra DVK fotoarkiv.

Det er ofte de store tunge militærkøretøjer der tiltrækker sig mest opmærksomhed, når der skal fremvises materiel fra forsvaret – men nu får de mindre køretøjer også deres velfortjente opmærksomhed.

På den nyåbnede udstilling på Industrimuseet i Horsens, kan man nu få et godt indblik i den historie der findes om udviklingen af de to- og trehjulede køretøjer, som har tjent hærens personel så flittigt gennem en lang årrække.

Det er major Kim Hartvig Sørensen, som viser sin fine motorcykelsamling frem i samarbejde med Nimbus Museet, som også har hjemme på Industrimuseet i Horsens.

Ved den velbesøgte åbning af udstillingen lørdag den 23. januar, var der efter de officielle taler, lejlighed til at høre et interessant foredrag af Kim Hartvig Sørensen, som gennem mange eksempler og indgående kendskab til de mange forskellige motorcykler i hæren, gav et godt indblik i den udvikling, der har været i hærens anvendelse af motorcykler – rigt illustreret af fotos fra de mange situationer, hvor motorcyklerne har været anvendt.

På udstillingen er motorcyklerne grupperet i 4 afsnit: Før besættelsen – med Nimbus A og Nimbus C med et maskingevær monteret i sidevognen. Efter besættelsen – med

et større udvalg, bl.a. DKW, NZ350, Ariel, og BSA. Den kolde krig – med bl.a. Yamaha, Honda, og BMW. Efter den kolde krig – med BMW.

Der er på store plancher beskrevet de særlige forhold og de særlige motorcykler, der kan knyttes til disse perioder – vi plukker lidt fra plancherne:

Hæren har anvendt motorcykler i mere end 100 år, idet man fik den første danskfremstillede Elleham motorcykel i 1912. Man var lidt tøvende med at indføre motorcykler, og skulle finde ud af hvilke opgaver, de var bedst til at løse – og det blev jo hovedsageligt ordonnanskørsel og opgaver for militærpolitiet.



Kim Hartvig Sørensen ved foredraget på åbningsdagen



DKW NZ 350



Nimbus type C med 20 mm Madsen maskingevær



Den lidt nyere afdeling



Man oprettede i årene 1911 til 1937 Motor-Ordonnanskorpsset, hvor der indgik frivillige borgere, der ejede en motorcykel, og det var selv sagt en blandet skare, med mange forskellige køretøjer og udrustning.

Tilbage i 1920 besøgte fabrikant Fisker Tøjhusværkstedet den 10. marts, for at tilbyde den nyfremstillede Nimbus A motorcykel til hæren.

Dette blev starten på et mangeårigt samarbejde, hvor erfaringerne med de mange Nimbus motorcykler i hærens tjeneste, også var med til at udvikle på maskinernes teknik, og kurere børnesygdomme, som der jo også var en del af. Hæren nåede at købe 25 stk. af modellerne Nimbus A og B – også kaldet "Kakkelovnsrør".

I 1934 var Nimbus C modellen klar med en lang række forbedringer, og i de følgende år aftog militæret flere hundrede Nimbus motorcykler. De indgik bl.a. i flere vellykkede træfninger den 9. april i Sønderjylland.

Efter besættelsen skulle man til at opbygge korpset af motorcykler igen, og her var Nimbus jo på banen, med levering af i alt 2.340 Nimbus C. De sidste Nimbus motorcykler blev udfaset fra Hæren i 1980.

På udstillingens plancher kan man læse historien om Den Danske Brigade i Sverige, hvorfra man efter krigen modtog et antal motorcykler af mærkerne DKW NZ 350 og Monark Albin, hvis tekniske data er fint beskrevet. Disse køretøjer fik ikke et langt liv i Hæren, på grund af mangel på reservedele.

Der kom også motorcykler fra de britiske overskudslagre i Tyskland. Det drejede sig om 759 motorcykler af mærkerne BSA M20 og Ariel W/NG. Disse "importerede" maskiner blev stort set afløst af Nimbus i slutningen af 1940'erne.

Under Den Kolde Krig frem til starten af 1990'erne blev der benyttet bl.a. BSA B40 WD (War Department), Honda CB 400 N og Yamaha DT 250 MX.

BSA'en var ikke så populær, på grund af den særlig lave gearing, og noget kantede teknik – der blev indkøbt 100 stk.

Yamahaen var stort set en standard model – dog med en større tank, da den skulle kunne køre 250 km på en tankfuld benzin.

Efter den kolde krig og "Murens fald", ændrede opgaverne og beredskabet sig noget, og dermed kravet til de motorcykler, der skulle anvendes af Hærens mandskab.

Det blev bl.a. BMW F 650 GS, der afløste R 65 GS, og BMW R 850 RT til Militærpolitiet. Endvidere et mindre antal KTM 450/525 EXC off-road motorcykler til bl.a. Jægerkorpset.

Til køreskolebrug blev der i 2013 anskaffet 8 stk Honda CBF 600, da der kom nye regler om kørekort til forskellige størrelser MC. (I øvrigt udfases hærens egne køreskoler nu).

Det var nogle udpluk fra plancher og oplysninger på udstillingen, som bestemt er et besøg værd for alle motorhistorisk interesserede. Ud-

stillingen i Horsens er åben indtil 6. marts 2016.

Inspireret af den interessante historie om Hærens motorcykler, gik vi i DVKs Fotoarkiv, og Uffe Mortensen fandt disse meget flotte billeder af to eksemplere på motorcykler med tilknytning til Hæren.

Den fine Nimbus "Kakkelovnsrør" føres af en – så vidt jeg kan se – korrekt og reglementeret klædt ordonnans eller officer – og når man sammenligner med nutidens påklædning og sikkerhedsudstyr til motorcyklister, kan man konstatere, at der er sket en meget stor udvikling – heldigvis !

Bemærk nummerpladen fra Hærens tekniske Korps med **HtK 193** på forskærmen. Denne type nummerplader blev anvendt i årene 1921 til 1928 fortalte Kim Hartvig Sørensen bl.a. i foredraget.

Har læserne fotos og/eller egne erfaringer med ordonnanskørsel eller andre opgaver i de tidlige år med motorcykler, hører vi gerne om det – send gerne fotos med oplysninger til redaktionen.



Motorcyklen på disse fotos fra DVK-arkivet viser en Harley Davidson med betegnelsen FP 3 – det stod for **Forsøgs Panser**. Projektet blev ikke videreudviklet, idet hele konstruktionen blev for tung, og man kan jo godt forestille sig, at det har været en stort set umulig opgave, at styre dette køretøj i terrænet.



Informationer

Udstilling Hærens motorcykler

Fortsættes til den 6. marts 2016.

Danmarks Industrimuseum

Gasvej 17-19,

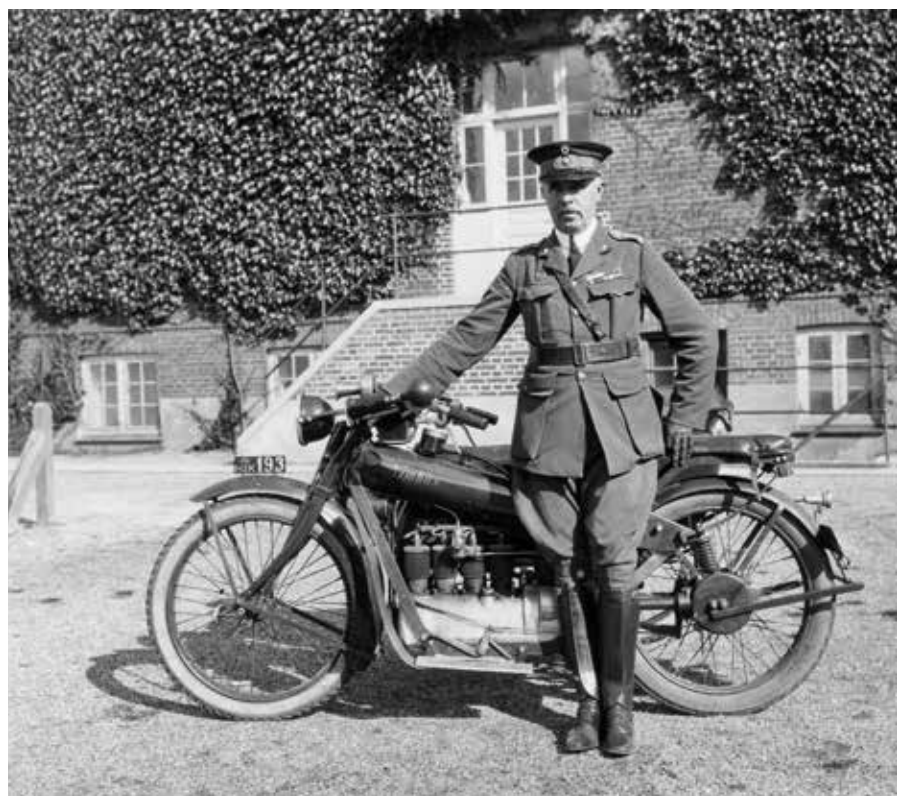
8700 Horsens

7562 0788

www.danmarksindustrimuseum.dk

Kim Hartvig Sørensen har skrevet bogen **Hærens Motorcykler**, der udkom i efteråret 2014, og som kan købes på forlagene Veterania og Motorploven for ca. kr. 298,-

Oplysningerne i denne artikel er fra udstillingen, foredraget ved åbningen og diverse plancher og egne observationer, samt DVK Fotoarkiv.





DVK for 40 år siden...

Tekst og foto: Jens Pllø



Inspireret af Dorte Stadil's jubilæumstale, som refereret i novembernummeret af VeteranTidende (nov. 2014 - red.), kom jeg til at tænke på, hvad vi egentlig lavede, og hvor vi mødtes før 1979, da DVK flyttede til egne lokaler i Nivå.

Det er muligt, at min hukommelse spiller mig et puds, men jeg husker, at vi på lyse sommeraftener mødtes i George Stage Stuerne ved Langebrogade på Christianshavn i København. Det har været ca. 1974.

Jeg kunne ikke finde noget om dette i 60 års jubilæumsskriftet andet end, at i 1977 dukkede spørgsmålet om klublokaler op igen. Så opdagede jeg, at jeg rent faktisk også havde 25-års jubilæumstidsskriftet fra 1979, og det er her anført, at sjællænderne gik via Frederiksberghallen til George Stage Stuen på Amager. Det var altså ikke helt forkert, men der var åbenbart kun een stue, og jeg husker den også som meget lille, hvor vi kunne købe øl, og der var mange fotografier og malerier af skoleskibet George Stage.

Jeg kørte i min 1948 Bentley Mark VI, som altså den gang kun var ca. 25 år gammel, og jeg er næsten sikker på, at Sven Draaby var der, og også automobilforhandleren fra Amager (Strandvejen ved Kastrup fortet) Poul Suhr, men hvad jeg især husker er, at pludselig blev vi smidt ud fra George Stage Stuen, fordi vi havde stjålet en flaske snaps.



Om det så var Nivagård vi flyttede til lige efter, eller vi var et andet sted i mellemtiden, kan jeg ikke huske.

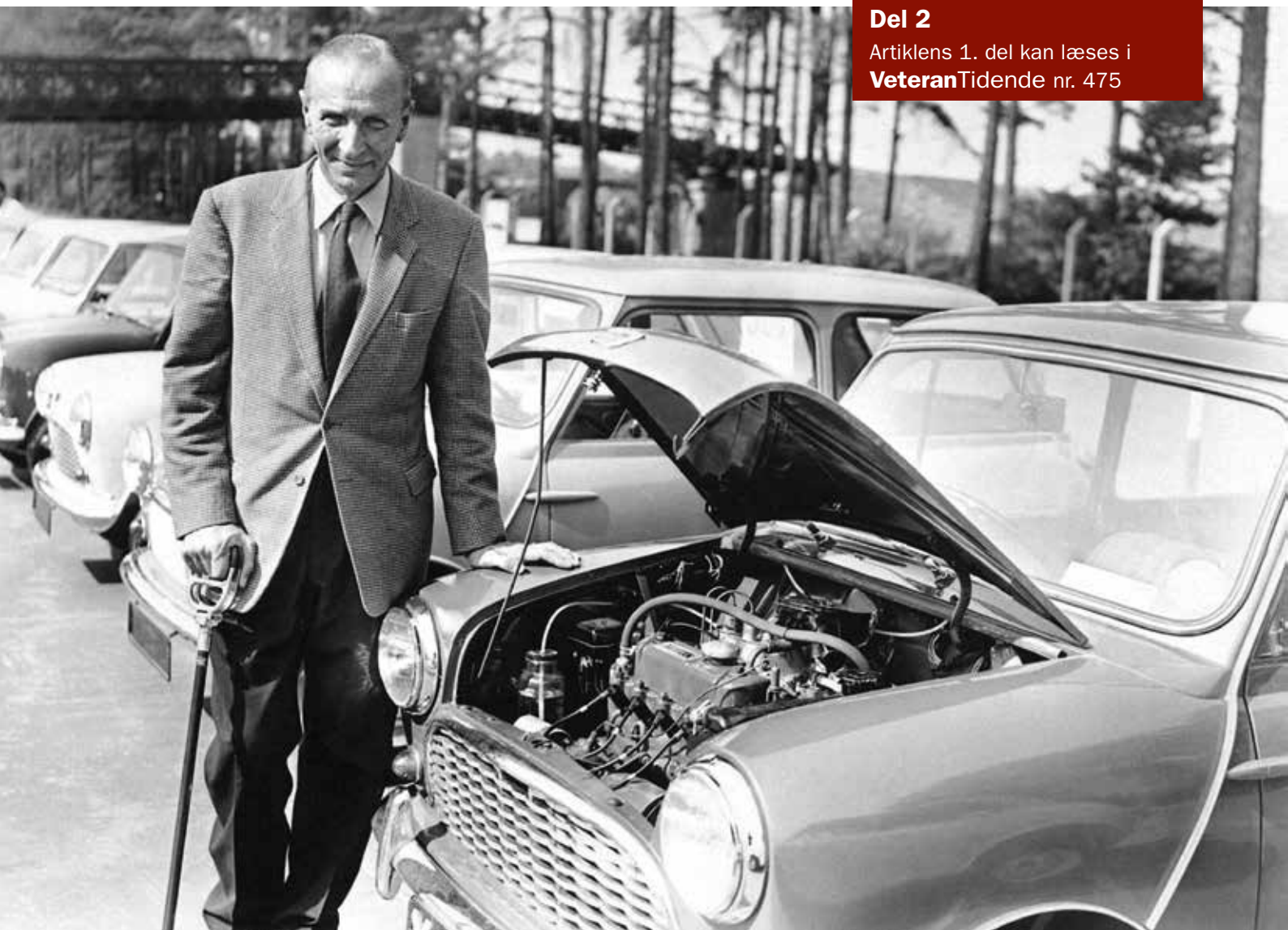
Jeg har også prøvet at se, om jeg har fotografier fra Langebrogade, men jeg har ikke kunnet finde nogen. Derimod har jeg fotografier fra Assensløbet i sommeren 1974 (et foto er også vist i 25 års jubilæumstidsskriftet på side 16). Det var sjovt for mig at finde fotografierne frem fra Assensturen, men desværre var negativerne blevet helt røde (positiverne grønne), så jeg har reproduceret dem i sort/hvid.



- 1 Det er Jens Bagges ca. 1935 Hooper Rolls-Royce 20/25 HP Sports Saloon. Såvidt jeg kan se, er det Poul Sachmann, der sammen med Jens Bagge står bag ved kølerhjælmen og ser spekulativ ud.
- 2 Hagenskov Slot er meget smukt, og min 1948 Bentley holder sammen med Ebbe Suensens ca. 1935 3 liter Bentley. Det var her godsejeren ved et senere besøg slog ud med armene oppe i slottet og sagde, at "her har ikke været malet i 200 år", og det var rigtigt nok.
- 3 Jeg ved ikke hver der står ved den gule Citroën Kløverblad, men fint ser det ud. Vores Bentley havde nr. 50, så der må have været mindst 50 biler med.
- 4 3 MG'er, 1 Jaguar og vores Bentley.
- 5 Hotel Lillebælt i Assens. Husk at den eneste veteran der var med i rallyet var Bentley'en, hvorimod de 4 andre afbildede biler ikke var veteranbiler dengang.
- 6 På turen over Storebælt kunne man være så heldig at komme med én af de moderne færger, såsom Arveprins Knud.
- 7 Jeg har stadig rallypladen fra Assensløbet.

Del 2

Artiklens 1. del kan læses i
VeteranTidende nr. 475



Sir Alec Issigonis

Fra Mini til Maxi – og historien bagved

Af Bo Ødegaard

Mini (1959-2000)

Mens Issigonis havde haft sit eventyr hos Alvis, var der faldet lidt ro over BMC ovenpå den turbulente fusion. Leonard Lord var nu øverste chef, og det var ham som rekrutterede Issigonis. Han skulle arbejde hos Austin i Longbridge, og han var direkte underlagt den tekniske direktør.

Issigonis skulle igen samle et nyt team omkring sig og fik straks hentet sin gamle højrehånd Jack Dani-

els ind fra glenslen i Cowley. Til at starte med skulle han stå i spidsen for udvikling af en ny modelrække bestående af tre forskellige størrelser. Oprindeligt begyndte de at udvikle den største model, men Suez-krisen i midten af 1950'erne betød, at arbejdet i stedet fokuseredes på den mindste bil, idet benzøkonomi pludselig blev en meget vigtig faktor. Der blev solgt mange motorcykler og kabinescootere i de år, og Leonard Lord bad i 1957 direkte Issigonis om at designe "a proper small car to knock all these bloody bubble cars off the road"!

Issigonis var lykkelig for at have frie hænder. I løbet af de næste blot 2 år udvikledes en bil, som skulle bli-

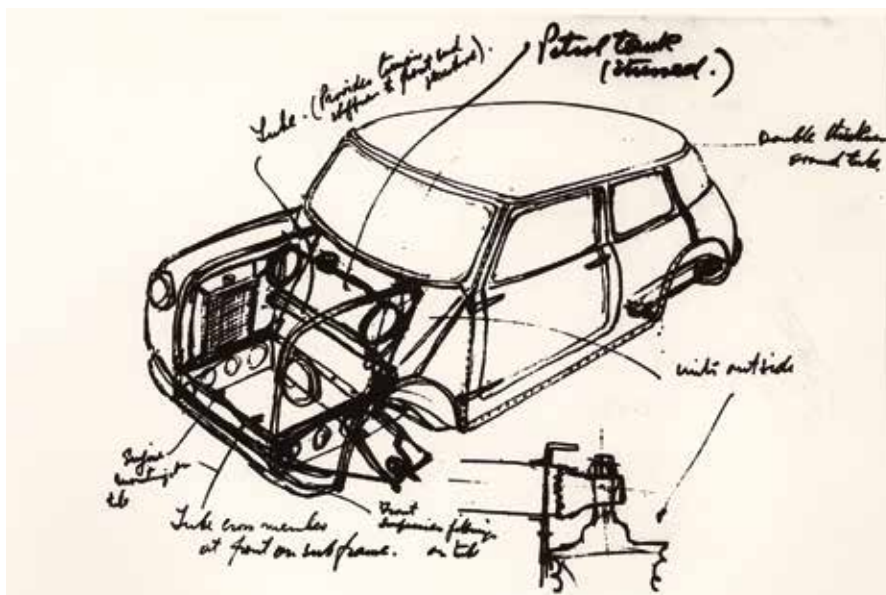
ve banebrydende og være inspiration for generationer af nye biler!

Det var vigtigt at den nye bil blev så lille og let som overhovedet muligt. Alligevel skulle den kunne rumme 4 voksne og en rimelig mængde bagage. For at opnå dette, var pladsudnyttelse af højeste prioritet. For at få mest mulig kabineplads, besluttede han at vende motoren på tværs for at få et kortere motorrum samt at flytte gearkassen ned i motorens bundkar. Han valgte også at sløjfe det traditionelle udvendige bagagerum og i stedet udforme bilen som et 2-box design. Sammen med sin gode ven Alex Moulton fik han udviklet en gummiaffjedring til hjulophængen, som udmærkede sig ved

at være umådeligt kompakt. Pladsudnyttelse var en konsekvent prioritering i hele bilen; den fik f.eks. skydevinduer i dørene, således at de tyndere døre dermed gav bedre albuerum, samtidig med at de kunne udstyres med rummelige lommer. Hjulene, som blev placeret helt ude i hjørnerne af bilen, var bittesmå (10" fælge) for at minimere størrelsen på hjulkasserne.

Selv de tidlige prototyper kørte forrygende godt, og efter en hektisk prøvetur rundt på fabrikkens testanlæg, steg en synligt begejstret Leonard Lord ud af bilen og udbrød: "Build it!". Bilen, som skulle produceres både i Longbridge og Cowley havde en hel del børnesygdomme som langt fra alle var kureret, da den blev lanceret i 1959 som henholdsvis Morris Mini-Minor og Austin Se7en. Af samme grund gik salget indledningsvis noget sløvt, indtil den pludselig blev moderne blandt jetsettet i 1960'ernes Swinging London.

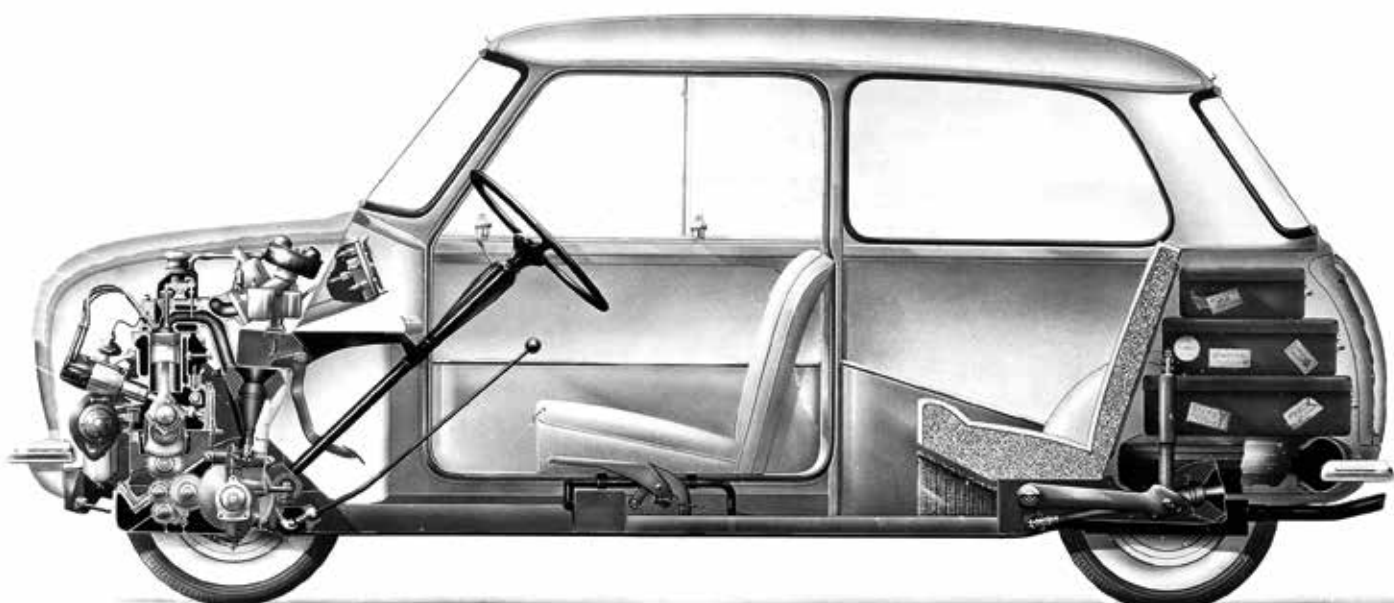
Bilen, der herhjemme solgtes som Morris Mascot og Austin Partner, forblev i produktion i mageløse 41 år. Dens afløser – Austin/MG Metro – nåede at blive lanceret og udgå igen imens. Mini vil for altid stå som legendarisk for sin nyskabelse, for sin pladsudnyttelse og for sin ubændige charme. Og hvis Minor var Issigonis' svendestykke, så var Mini'en definitivt hans karrieres højdepunkt!



Issigonis' originale skitse til Mini - 1958.



Sir Alec Issigonis med Mini nummer 1. Som det ses af tegningen herunder med en formidabel pladsudnyttelse i den ekstremt kompakte bil.





Issigonis var ikke tilhænger af luksusudstyr og andre faktorer, som kunne fjerne førerens opmærksomhed fra kørslen. Han mente at hvis han konstruerede en bil, som var underholdende og behagelig at køre, så havde kunderne ikke brug for andet.



Danmarks ældste Mini – verdens 5. ældste kendte Mini – sammen med ejeren Michael Elsberg. Bilen kan frem til marts ses på Issigonis-udstillingen i Sommer's Automobile Museum i Nærum.



En af de legendariske Mini Cooper, som deltog og vandt i Monte Carlo Rally.

Mini Cooper (1961-2000)

Issigonis elskede stadig motorsport, og selv da han var kommet højt på strå hos BMC rejste han jævnligt til racerløb rundt om i Europa. Alligevel havde han ikke skænket motorsport en tanke, da han udviklede Mini'en. Den skulle være en familiebil, som var let og økonomisk at eje og køre.

John Cooper var af en anden opfattelse! Han var racerkører og -mekaniker, og i familiefirmaet Cooper Car Company demonstrerede han et stort talent for såvel tuning som konstruktion af racerbiler – helt op i Formel 1 hvor Cooper i en periode havde sit eget team. Da Cooper skulle udbrede sine aktiviteter til Formel Junior, måtte han se sig om efter en ny motorleverandør, idet hans hidtidige samarbejdspartner Coventry Climax, ikke kunne levere den korrekte motorstørrelse. I stedet så han sig varm på BMCs A-serie motor, som på det tidspunkt sad i en bred vifte af firmaets bilmodeller.

Under et besøg i Longbridge i 1958 blev Cooper opmærksom på en Mi-

ni-prototype, som var ved at blive testet. Han var skeptisk over for den, men tog mod tilbuddet om en prøvetur. Allerede ved den lejlighed gav han udtryk for bilens egnethed til race. Cooper og Issigonis blev gode og nære venner, og Cooper fik på et tidspunkt lov at låne en prototype til en tur til Grand Prix i Monza i 1959. Her viste han bilen til sin gamle ven Aurelio Lampredi, udviklingschef hos FIAT og tidligere Ferrari, og lod ham prøve en tur. Efter en meget lang tur, returnerede Lampredi med ordene: "Dette er fremtidens bil! Hvis den ikke havde været så grim, ville jeg skyde mig selv med det samme!"

Takket være Coopers ihærdighed begyndte Issigonis snart at modtage opfordringer til at lave en racerudgave af Mini'en fra alle mulige notabiliteter i motorsporten. En aftale blev lavet mellem John Cooper og BMC, og i 1961 blev Mini Cooper en realitet. I starten var motoren på 997 cm³, men blev senere forstørret til 1071 cm³, bilen hed så Mini Cooper S. Endnu senere kom også en 1275 cm³ motor. De kraftige og omdrej-

ningsvillige motorer i kombination med det lave, lette karrosseri og hjul helt ude i bilens hjørner, gav nogle køreegenskaber, som mest minde om en gokart. Dette gav bilen en fordel i race; især i sving som bilen forcerede langt hurtigere end sine tungere, ofte baghjulstrukne modstandere.

Straks efter lanceringen fulgte rallysejre i ind- og udland i stort antal med kørere som bl.a. Paddy Hopkirk, Pat Moss (Stirling Moss' søster) og Timo Mäkkinen. Mest mindeværdige var sejrene i Monte Carlo Rally i 1964 og 1965.

BMC 1100/1300 (1962-1974)

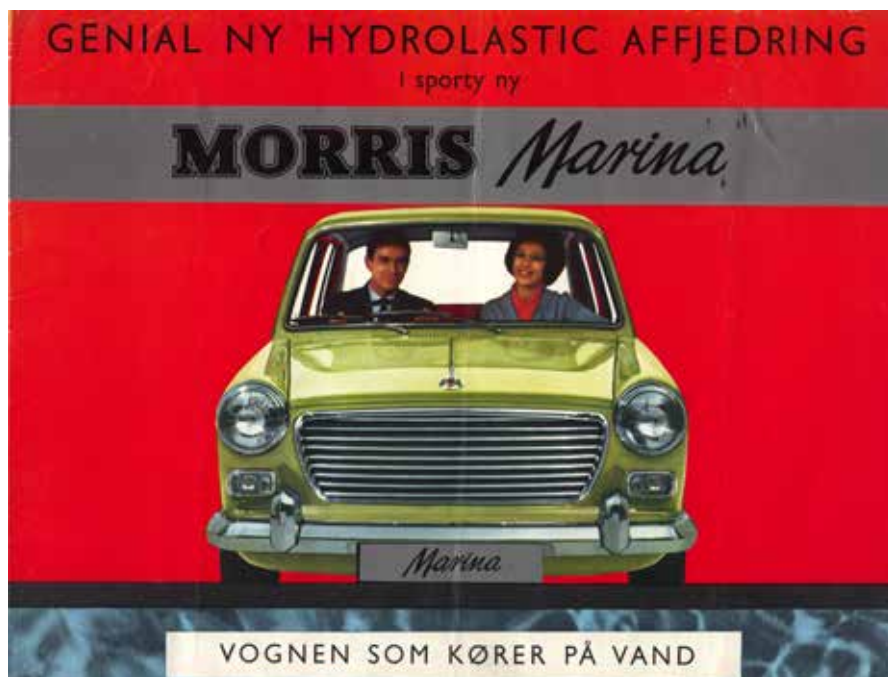
Som konsekvens af Mini'ens store succes blev Issigonis udnævnt til teknisk direktør for BMC, og han oprettede derfor tre grupper, som hver skulle arbejde med et af de projekter han havde ansvaret for:

- Videreudvikling af Mini (projekt ADO 15)
- Udvikling af ny mellemklassemodel (projekt ADO 16)
- Udvikling af ny stor model (Projekt ADO 17)

ADO 16-projektet blev ledet af Charles Griffin, og da han arbejdede fra Morris' hovedkvarter i Cowley, havde han væsentligt friere hænder i forhold til Issigonis, end de to andre projekter som begge arbejdede sammen med ham på daglig basis.

Målet var ikke blot at lave en større udgave af Mini, selvom det langt hen ad vejen var det der blev resultatet. Adskillige konfigurationer blev afprøvet, inden Issigonis lagde sig fast på samme koncept som Mini'ens: Tværstillet frontmotor med gearkassen direkte i bundkarret, 2-box design og hjulene helt ude i hjørnerne.

BMC var sidst i 1950'erne begyndt at samarbejde med det italienske designhus Pininfarina. Ved Mini'en havde deres indflydelse dog været begrænset til at Battista Pininfarina fik lov at kommentere designet (som han godt kunne lide!). Med den nye mellemklassebil var det imidlertid BMCs ambition at Pininfarina skulle



have en væsentlig indflydelse, fordi man ønskede at bilen skulle blive "pæn" og ikke kun endnu et nøgternt og rationelt Issigonis-design. Issigonis havde heldigvis ingen indvendinger til dette, da han og Pininfarina var særdeles gode venner. Deres gensidige respekt gjorde at begge parter lagde sig voldsomt i selen, hvilket resulterede i at den ydmyge lille bil blev nydelig at beskue fra alle vinkler, helt uden at gå kompromis med rummelighed og funktionalitet.

Alex Moulton fik overbevist Issigonis om, at tiden nu var moden til at lancere deres "Hydrolastic" affjedring, som de havde arbejdet på siden Alvis-tiden. Det skulle vise sig at passe særdeles godt til bilens karakter.

Det var oprindeligt tanken at bilen skulle afløse Morris Minor, som i 1962 havde været i produktion i 14 år. Den solgte imidlertid stadig så godt, at ledelsen foretrak at lade Minor'en leve videre – faktisk i 10 år yderligere! Den nye model kunne derfor ikke overtage Minor-navnet, og blev derfor blot lanceret som Morris 1100. Senere kom den også som Austin, MG, Riley, Wolseley og Vanden Plas Princess. En 1300-motor blev også en valgmulighed.

ADO16 blev en umådeligt populær bil, og den var i adskillige år den mest solgte bil i Storbritannien - og såmænd også her i Danmark. Her-

Dansk salgsbrochure fra juni 1962. Her nøjes man ikke med at forklare den nye Hydrolastic-affjedring. Man finder også en præsentation af BMCs tekniske direktør Alec Issigonis, der hyldes som ophavsmand til både Morris 1000, Mascot og Marina. På et lille foto ses han sammen med Charles Griffin.

Pininfarina-linierne fornægter sig heller ikke på billederne her, som er snuppet fra samme brochure. 2-dørsudgaven blev langt den mest solgte i Danmark.

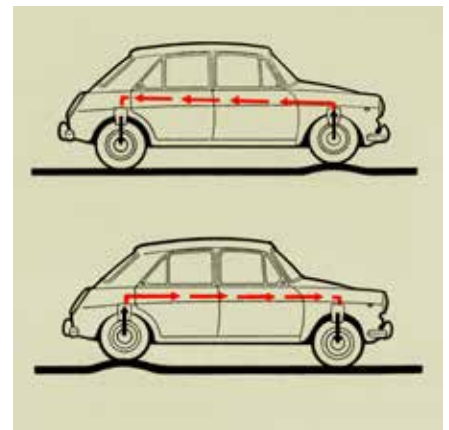


hjemme blev den i Morris-udgaven solgt som Morris Marina; et navn de blev så begejstrede for hos englænderne, at de senere døbte Minor'ens afløser Morris Marina. Dette voldte – og volder stadig den dag i dag – en del forvirring, for den egentlige afløser for 1100/1300 var Austin Allegro, som kom i 1972 og egentlig blot var et nyt karrosseri på den gamle motor/undervogn.

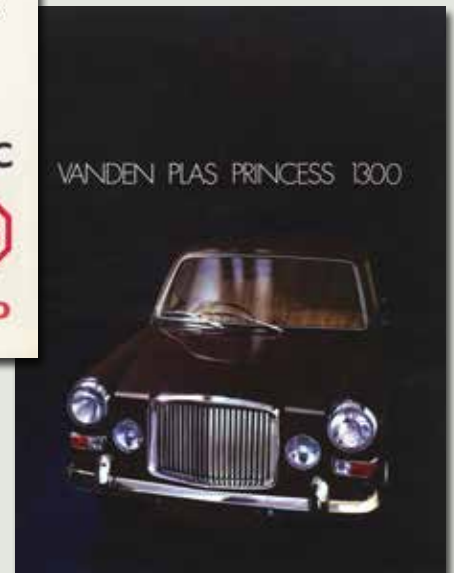
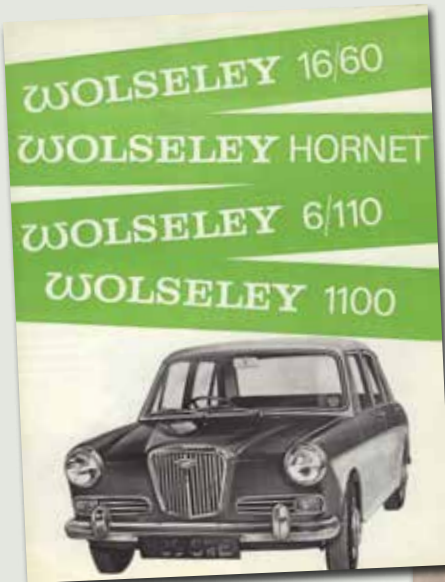




BMC 1100/1300 var den mest solgte bil i Storbritannien i adskillige år. Også herhjemme var den uhyre populær – mest som Austin eller Morris "Marina". Her ses den i en firedørs Mk2-version – med de skrå baglygter.



Den geniale Hydrolastic affjedring, som fjedrede ved hjælp af gummi og var hydraulisk forbundet for-bag. De kræfter, det ene hjul optog, blev sendt ud gennem det andet.



"Badge Engineering" er ikke noget nyt! Nederst en Austin Mk2, "faceliftet" med større kølgitter.

Brochurerne findes alle i DVK's bibliotek.



BMC 1800/2200 (1964-1975)

I spidsen for ADO 17-gruppen, som skulle udvikle den store personbil, stod Chris Kingham som Issigonis havde taget med sig fra Alvis. Issigonis var imidlertid fast besluttet på at få større indflydelse på dette projekt, end han havde haft med 1100/1300, og Kingham fik derfor ikke selv meget at skulle have sagt.

ADO 17-projektet var egentlig påbegyndt i midten af 1950'erne, men blev lagt på hylden da fokus samlede sig om Mini. Man startede derfor mere eller mindre forfra igen i de tidlige 1960'ere, og det var oplagt at denne bil skulle følge de samme principper som dens mindre søskende: Tværliggende motor med forhjulstræk, Hydrolastic-affjedring og hjulene ude i hjørnerne.

Pininfarina fik ikke så frie hænder til karrosseridesignet som de havde haft med 1100/1300, for Issigonis insisterede på selv at designe den midterste del af vognen. De var desuden meget længe om at enes om frontens design. Resultatet var et mageløst rummeligt karrosseri med en hidtil uset stivhed. Men det var også et karrosseri som havde nogle meget usædvanlige proportioner. Bilen var både bredere, lavere og kortere end konkurrenterne, og helt i tråd med Issigonis' filosofi var det

meste af bilens længde anvendt til kabine.

Ligesom med Mini og 1100/1300 nægtede ledelsen også at investere i en nyudviklet motor til denne model, og den blev derfor udstyret med en 1800 cm³-udgave af B-motoren, som også sad i forgængererne Austin Cambridge/Morris Oxford samt MG A og B.

Selvom det var meningen at bilen skulle sælges i det mere eksklusive segment, insisterede Issigonis på at bibeholde den meget nøgterne stil fra Mini'en. Som det havde været tanken med 1100/1300 at den skulle afløse Minor, var tanken med 1800 at den skulle afløse den eksisterende Morris Oxford/Austin Cambridge. Men også i dette tilfælde valgte ledelsen at lade den gamle model fortsætte helt



I langdistancerallyet "London-Sydney Marat-hon i 1968" fik 1800 en uventet succes.



BMC 1800, her i Morris-udførelse. Englænderne døbte den "The Landcrab", men dens usædvanlige proportioner dækkede over en helt fantastisk rummelighed. Herhjemme solgtes den i alle 3 udførelser, Austin "Windsor", Morris "Monaco" og Wolseley 18/85.

frem til 1971. Derfor blev også denne bil blot lanceret som Austin/Morris 1800 i 1964. Herhjemme blev den solgt som Morris Monaco, og Austin-versionen fik til at starte med tilnavnet Windsor. Udover Austin og Morris versionerne lavedes også en luksusudgave under navnet Wolseley 18/85.

Bilen fik en positiv modtagelse for sin forrygende kabineplads og sine



Austin 1800 Mk2.

fabelagtige køreegenskaber. Mere hårde ord gik på det uharmoniske design og det spartanske interiør. Bilen fik stor succes i motorsport og opnåede bl.a. en 2. plads i London-Sydney Marathon i 1968. Salgstallene blev aldrig imponerende, men de forblev dog stabile i hele modellens levetid, og Austin/Morris 1800 har altid nydt stor anerkendelse for sin pladsudnyttelse og sine køreegenskaber. Issigonis selv betragtede denne bil som hans bedste konstruktion!

I 1972 tilføjedes muligheden for en 6-cylindret rækkemotor på 2200 cm³. Denne motor var en 6-cylindret udgave af den nyudviklede E-motor, som sad i Austin Maxi. 1800/2200 blev i 1975 afløst af Princess som på samme måde som Allegro i vid udstrækning genbrugte forgængerens motor/undervogn.

Kendis, adel og British Leyland

I dag ville Issigonis utvivlsomt få prædikatet "Nørd" for sin uhæmmede dedikation til de emner, som optog ham. Hans indsigt var stor og hans diskussionslyst lige så, og han blev derfor populær og inspirerende blandt de mennesker han omgav sig

med. Han yndede intet bedre end at fremsætte en eller anden påstand, og derefter med fryd iagttage den diskussion som udspandt sig. I det hele taget elskede han selskabelighed, gerne tilsat store mængder cigaretter og Dry Martinis.

"A camel looks like a horse that was planned by a committee"

Over for folk som arbejdede under ham kunne han være diktatorisk, og hans tiltro til egne ideer efterlod ofte indtryk af både arrogance og bedrevidenhed. Han havde en afgrundsdyb foragt for bestyrelser og markedsføring, og han insisterede på at hans job var at vise folk hvad de havde brug for. Samme holdning har Steve Jobs fra Apple som bekendt også drevet en succesfuld virksomhed med.

"The public don't know what they want; it's my job to tell them"

Med succesen som designer fulgte forfremmelser, som paradoksalt nok skulle fjerne Issigonis fra hans elskede tegnebord og i stedet give ham ansvar for personale og drift – opgaver som han hverken havde særligt meget lyst eller evner til. Han blev dog også en ken-

dis og BMC anvendte ham i vid udstrækning til PR-opgaver. Dette var opgaver, som han takket være sin personlighed og indsigt, havde stor succes med.

"An expert is someone who tells you why you can't do something"

Issigonis havde mange celebre venner, men han var samtidig god til at håndtere pressen. Han satte en ære i at give besøgende journalister en oplevelse af at de var velkomne, hvilket i høj grad medvirkede til den favorable behandling i pressen, som BMC nød godt af op gennem 1960'erne.

Issigonis blev i 1969 adlet og var herefter kendt som Sir Alec.

Issigonis blev aldrig gift. Selvom han gennem sin store bekendtskabskreds mødte talrige potentielle hustruer, syntes det at stifte familie aldrig at have haft hans interesse. Medvirkende til dette var utvivlsomt at han aldrig formelt flyttede hjemmefra. Som ung, enlig mor tilegnede "Mrs Issy" hele sin eksistens til sønnens velbefindende. Det er åbenlyst at de blot byttede roller på et tidspunkt, og at Issigonis tilsvarende passede godt på sin gamle moder indtil hun døde i 1972, 88 år gammel.

British Leyland

Intet varer ved, og Britisk bilindustri deroute er almindeligt kendt. I dag findes kun et par nichevirksomheder, som stadig er på britiske hænder. For selvom landet fortsat er en af Europas største bilproducenter, er det hovedsagelig udenlandsk ejede virksomheder som i dag har fabriker der.

Men fra bilens tidligste barndom var der en mangfoldighed af virksomheder, som især i perioden efter Anden Verdenskrig konsolideredes via et stort antal fusioner. Issigonis tilbragte de væsentlige dele af sin karriere i virksomheder som endte med at blive den samme koncern, det be-



Alec Issigonis med 3 af sine "børn": 1800, 1100 og Mini.

rømte og berygtede British Leyland, som rummede adskillige tidligere fusionerede virksomheder, og som dermed repræsenterede ikke mindre end 15 bilmærker, samt et antal underleverandører.

Andre virksomheder fusionerede også, f.eks. Rootes-koncernen (Hillman, Humber, Singer, Sunbeam) som en del af Chrysler-koncernen, og Vauxhall befandt sig på et tidligt tidspunkt under General Motor's vinger.

Men selvom British Leyland kunne have koncentreret sine enorme kreative og produktionsmæssige kapaciteter på nogle få fremragende modeller, valgte man at forsætte med en vifte af forskellige bilmærker og en uoverskuelig sværm af indbyrdes konkurrerende modeller. Dette, i kombination med en tiltagende uvillig arbejdsstyrkes konstante strejker, betød at overskud blev til underskud i takt med at bilerne blev utidssvarende og kvaliteten styrtdykkede. Senere skulle et samarbejde med først Honda og senere BMW hjælpe resterne af British Leyland med at lære at lave fremragende biler igen. Men koncernen, som til sidst blot hed MG-Rover Group, endte desværre i hænderne på en flok selskabstømmere. Hvad der således efter mange års kaos og kriser igen var blevet en profitabel virksomhed, gik derfor konkurs i 2005.

De tilknyttede mærkenavne er i dag spredt blandt adskillige rettighedshavere. Således er den moderne Mini (som – iøjnefaldende nok – ikke er særligt lille!) et BMW produkt, og et kinesisk foretagende står bag det netop relancerede MG-navn.

Austin Maxi (1969-1981)

Ved BMC's fusion med blandt andre Standard-Triumph, Rover og Jaguar til British Leyland blev Issigonis kørt ud på et sidespor og degraderet. Han sidste projekt var vel undervejs og skulle året efter blive lanceret som Austin Maxi. Dette sidste Issigonis-projekt, der blev realiseret, startede som projekt ADO 14, og projektgruppen blev ledet af Eric



Austin Maxi skulle blive den sidste konstruktion fra Issigonis' hånd. Og selvom offentligheden var noget undervældet af dens fremtoning, indeholdt den alligevel nogle moderne detaljer, som f.eks. 5-trins gearkasse og bagklap samt foldebagsæde.

Bareham. Bilen skulle udfylde gabet mellem 1100/1300 og 1800/2200.

For én gangs skyld fik Issigonis lov til at udvikle en ny motor. E-motoren, som den blev døbt, var en moderne konstruktion med overliggende knastaksel. Da det var meningen at både 4- og 6-cylindrede udgaver skulle kunne monteres på tværs i koncernens biler, var motoren ganske kort. Den blev lavet som 4-cylindret med 1500 cm³ og 1750 cm³, og som 6-cylindret med 2200 cm³. Sidstnævnte fandt anvendelse ADO 17 og senere Princess.

(Bonusinfo: E-motoren blev også lavet i en udgave med 2600 cm³ til den australske Leyland P76)

Udover den nye motor fik bilen to andre features, som var usædvanlige og som siden skulle blive udbredt:

1) Bilen havde en stor bagklap, på samme måde som Renault 16 og Simca 1100, der var blevet lanceret i 1965 og 1968. Denne bagklap betød - sammen med sæder der kunne foldes og vippe i alle mulige retninger og kombinationer - at bilen havde en hidtil uset fleksibilitet og kapacitet.

2) Den havde en 5-trins gearkasse. Dette sås på lanceringstidspunktet stadig kun i sportsvogne, og det betød en forbedret benzinøkonomi samt at kørsel på de efterhånden mange motorveje foregik under mindre anstrengende former.



Den store fleksibilitet i Maxis sædearrangement var et vigtigt salgsparameter.

Bortset fra nyskabelserne var der i høj grad tale om "business as usual". Bilen havde som sædvanlig motoren på tværs med gearkassen direkte i bundkarret, og den sædvanlige formel med hjul ude i hjørnerne og et spartansk interiør blev fulgt.

Da Mini, 1100/1300 og 1800/2200 hver især havde været udviklet af forskellige grupper under Issigonis, var der ikke mange dele som gik igen i mellem dem. Det betød et stort antal dele, som igen krævede en stor produktionskapacitet - både hos BMC selv og hos deres underleverandører - hvilket ikke gjorde noget godt for udgiftsniveauet, som i løbet af 1960'erne steg væsentligt hurtigere end indtægterne. Derfor genbruges dørene fra 1800/2200. Netop dette genbrug skulle imidlertid betyde, at bilen afveg i størrelse fra den oprindelige intention og i stedet endte med at være næsten lige så stor som 1800/2200.

Designet skabte rædsel i den nye ledelse i det netop fusionerede British Leyland! De nye topchefer, som kom fra Standard-Triumph og Rover, var i forvejen ikke synderligt venligt stemt over for Issigonis og alle hans idiosynkrasier. Og denne frembringelse var i deres øjne så frastødende, at de seriøst overvejede at skrotte projektet. Men havde de gjort det, ville udgiften til en nybygget fabrik også have været tabt.

Efter adskillige udskydelser blev bilen med det meget passende navn Austin Maxi lanceret i 1969. Skuffelsen var til at tage og føle på, og det blev ikke bedre af at det kabeltrukne gearskifte gjorde den ellers vellykkede gearkasse næsten umulig at betjene. Maxi blev aldrig nogen salgssucces, men henad vejen fik den ordnet sine børnesygdomme og op-tjente i løbet af sine 12 år alligevel respekt for sine gode køregenskaber og sin anvendelighed.

Ekspirerter og prototyper

I 1971 blev Sir Alec som 65-årig sendt på pension. Trods den officielle pensionering, vedblev Issigonis at være tilknyttet som ekstern konsulent, og han fortsatte med stor iver sit arbejde med at skabe en afløser for den efterhånden aldrende Mini og med at udvikle den gearløse transmission. Hans indflydelse var dog forsvundet. Issigonis blev ramt af Menières da han var i starten af 60'erne. Og trods operationer anfægtede dette med tiden hans balance og hørelse så meget, at han de sidste år af sit liv ikke bevægede sig uden for hjemmet. Og gradvist blev han tvunget til at opgive sit arbejde.

Men udover de fremragende biler som Issigonis i løbet af sin karriere kunne tage æren for, havde han et antal projekter som aldrig blev realiseret. Alle disse - komponenter såvel som komplette biler - bar navnet 9X. Blandt disse bør fremhæves følgende:

Mini's afløser:

Det hektiske udviklingsforløb omkring Mini efterlod Issigonis med

en uforløst følelse af at bilen sagstens kunne have været endnu mindre uden at gå på kompromis med rummeligheden. Han fortsatte derfor med at udvikle en afløser for Mini og frembragte en prototype, der var 10 cm kortere end Mini men alligevel havde bedre pladsforhold.

Ledelsen var dog ikke til sinds at slagte en høne som lagde guldæg. De holdt liv i Mini så længe den solgte godt, og i stedet blev den løbende moderniseret. Selv da Mini's formelle afløser endelig blev lanceret - Austin/MG Metro fra 1980 - fortsatte Mini i produktion i yderligere 20 år og overlevede dermed sin afløser med 3 år!

A-motorens afløser:

9X-motoren byggede videre på Issigonis erfaringer med den formidable Alvis V8-motor. Han overførte principperne med brug af aluminium for vægtens skyld og en overliggende knastaksel for omdrejningsvilligheden. Gennem mere end 20 år blev den fremstillet i et utal af varianter med både 4 og 6 cylindre. Og selv da Issigonis var pensioneret og kun tilknyttet BL som konsulent, vedblev han at agitere for at man skulle anvende den.

Trods dens efterhånden meget langvarige testforløb - og til Issigonis' højlydte frustration - valgte man dog i stedet at udvikle en helt ny motor; K-motoren som skulle være fast inventar i koncernens biler fra 1980'erne og frem til MG-Rover UK's kollaps i 2005.

Gearløse biler:

Issigonis var meget optaget af at hans biler skulle være både lette og fornøjelige at køre. Alle hans forhjulstrukne biler kunne leveres med automatgear, men han betragtede den traditionelle automatgearkasse som unødigt kompliceret og tung. Ligesom DAFs Hub van Doorne i Holland ønskede han en let og ukompliceret transmission til små og lette biler.

Issigonis forsøgte sig længe med en løsning, hvor man helt udelod gear. Dette opnåede han ved at anvende en momentomformer, som man

normalt anvender i stedet for en egentlig kobling i traditionelle automatgearkasser. En sådan har en indbygget variation i gearing mellem 2:1 og 1:2 alt efter belastning. Issigonis' ide var at anvende systemet på en motor som var optimeret til at have en bred momentkurve, så den kunne gabe over de manglende gear. Problemer med at accelerere og forcere stejle stigninger forhindrede dog systemet i at vinde indpas. Issigonis selv havde imidlertid et par gearløse Mini'er i sin garage helt frem til sin død. Men det siges også, at han ikke mødte stejle stigninger på sin sædvanlige rute!

Kendte venner

Issigonis' farverige og venlige personlighed skaffede ham mange venner. Selvom han altid var reserveret til at starte med, tædede han hurtigt op. Hans venner huskede ham som opmærksom og betænksom - og ALDRIG kedelig! Han skabte sig venner overalt hvor han kom frem, heriblandt med kolleger i branchen og myriader af racerførere. Særligt kan fremhæves:

Prinsesse Margaret & Lord Snowdon:

Den nuværende Dronning Elisabeths søster Margaret giftede sig i 1960 med den talentfulde fotograf Anthony Armstrong-Jones, som var en af Issigonis' gode venner. Efter brylluppet med prinsessen blev Armstrong-Jones til Lord Snowdon, og sammen skulle de to blive en vigtig del af 1960'ernes "Swinging London" jetset på godt og ondt. Snowdons begejstring for Mini'en smittede af på andre kendisser som



To alen ud af et stykke - Alec Issigonis og Enzo Ferrari ved sidstnævntes specialfremstillede Cooper S med automatgear.

Peter Sellers, Twiggy, The Beatles, Marianne Faithful og Christine Keeler. Dette betød at de indledningsvis noget skuffende salgstal vendte, da bilen blev fashionabel i de tidlige 1960'ere.

Enzo Ferrari:

Issigonis havde lært Ferrari at kende gennem sin gode ven racerføreren Mike Parkes, som var søn af Issigonis gamle chef hos Alvis. De to legendariske bilkonstruktører var to alen ud af et stykke, og udover at de trivedes særdeles godt i hinandens selskab, beundrede de begge hinandens frembringelser. Ferrari kørte Mini som privatbil i mange år, og han var blandt første som fik en Mini Cooper. Issigonis besøgte regelmæssigt Maranello, og efter en god frokost blev han altid sluppet løs på de lokale veje til en entusiastisk prøvetur i den seneste Ferrari-model til megen moro for værten.

John Cooper:

Sønnen i "Cooper Car Company" mødte Issigonis allerede i sine unge dage, da han stadig selv var aktiv racerfører. John Cooper var selv en

visionær konstruktør og på et tidspunkt havde han ligefrem sit eget Formel 1 team. Det var også Cooper som så Mini'ens potentiale som andet og mere end husmoderbil.

Peter Ustinov:

Den senere så berømte skuespiller og forfatter havde fra barnsben en glødende interesse for biler og alt hvad der havde med dem at gøre. Og selvom han var ud af kunstnerfamilie og også selv skulle vælge scenevejen, var han alligevel en vedholdende gæst ved diverse racerløb rundt om i mellemkrigstidens England. Issigonis og han mødtes ved et middagsarrangement i en racerklub, og trods 15 års aldersforskel svingede de så godt sammen at de skulle forblive nære og trofaste venner helt frem til Issigonis' død.

De sidste år

Ved fusionen til British Leyland blev Issigonis degraderet fra sin titel som teknisk direktør. I hans stille sind har det nok passet ham fint at slippe for personaleansvar og andre verdslige detaljer, selvom det også

betød at mistede sin indflydelse. Den tabte indflydelse kom han sig aldrig over, og hans senere år blev præget af en stigende bitterhed over den manglende respekt og anerkendelse. Hans Menières - og senere også adskillige livsstilssygdomme - bandt ham til hjemmet, og han sov stille ind kort før sin 82 års fødselsdag.

Kilder:

Gillian Bardsley "Issigonis, The Official Biography" (ISBN 1-84046-687-1).

Jonathan Wood "Alec Issigonis, The Man Who Made The Mini" (ISBN 978-1-78091-097-0).

<http://www.aronline.co.uk/>

Særudstillingen på Sommer's Automobile Museum løber frem til 13. marts. Museet har åbent søndag kl. 14-17 og onsdage kl. 18-21.

"I feel very, very proud that so many people have copied me"

Alexander "Alec" Arnold Constantine Issigonis – 1906-88.



Øverst Ford B 1932 - og derunder en illustration af Ford Junior, fundet i en brochure, også fra 1932.



Junior

Tekst og (nogle) fotos: Jørgen Lind

Efter flere års pres, især fra britisk Ford, overgav Henry Ford sig og gik med til at der blev konstrueret en lille, let og konkurrencedygtig bil til det europæiske marked, først og fremmest England, men senere også Tyskland. Under Henry Fords personlige deltagelse i projektet blev bilen gjort produktionsklar på kun 7-8 måneder og præsenteredes i februar 1932 i London, og nogle måneder senere i Danmark.

Man havde simpelthen taget udgangspunkt i den amerikanske Ford model B, nedskaleret og forenklet konstruktion og form samt reduceret motorens slagvolumen til mindre end 1 liter på 4 små cylindre. Sådan skabtes Ford Model Y med tilnavnet Junior. Det var Fords første model, der var specielt designet i USA til markeder uden for USA.

Bilen blev bygget på Ford fabrikken i Dagenham, England, senere også i Frankrig og Tyskland. Desuden blev modellen eksporteret som "knocked down" til Fords samlefabrikker i Australien, Japan, Letland, Spanien

og ikke mindst Danmark. Derimod blev bilen ikke bygget i USA, da man beregnede, at den kun ville blive en smule billigere end Ford Model B.

Ford Y Junior slog godt an i England, hvor den først og fremmest skulle konkurrere med Morris og Austin, der ellers dominerede markedet med deres små modeller. Der blev virkelig gjort store indhug i de-

res markedsandel, og Y'ens succes medførte, at Ford of Britain kom sig igen, og at den nye fabrik i Dagenham fik en god start oven på et stærkt faldende salg af de store amerikanske modeller såsom Ford model A, der med de engelske skatteregler blev alt for dyre. Som følge af nye rationelle produktionsmetoder på den nye fabrik, kunne Ford i

FORD has achieved it —
£100 Saloon Car
(At Works.)

“There is no Comparison.”

This remarkable reduction in price is due to the unique production methods at the Ford Works at Dagenham, which have made the Popular Ford a phenomenal success. While the price is reduced, the high standard of quality of the Popular Ford is maintained in all respects. Let us demonstrate.

1935 nedsætte prisen på Y modellen til 100 pund - den laveste pris for en "rigtig" massefremstillet 4-personers bil.

De første udgaver 1932-1933 havde et "kort kølergrill" ("short rad") og en lige forkofanger, mens modellen 1934-1937 fik en "lang kølergrill" ("long rad") og en forkofanger, der "dyppede" i midten. Dermed kom den reviderede Ford Y til at ligne den nye amerikanske storesøster Ford V8 1933 endnu mere.

Netop sådan en Ford Y Junior Tudor Sedan ejer Hans Sørensen, Esbjerg - blandt mange andre køretøjer. Bilen har chassis nr. Y 109361, er bygget i september 1935 og er født som venstrestyret. Det fremgår ikke, om denne bil er bygget i London - Dagenham-fabrikken byggede også venstrestyrede modeller til eksport - eller i København på Fords danske samlefabrik, der blev anlagt i Sydhavnen i 1924. Fabrikken lukkede i 1966, efter at have produceret i alt 325.482 køretøjer, hvoraf 75 % gik til eksport.

Hans Sørensens Ford Y er én af ca. 157.000 af sin slags. Specifikationerne blev ikke ændret meget i løbet af de fem år, hvor modellen blev bygget.

Den originale registreringsattest fortæller, at Ford'en blev indregistreret til Smedemester J. Jannich, boende Aakjær pr. Falling, med nummer X580. Attesten er udstedt af Politimesteren i Hads Herred m.v. i Odder, den 1/11. 1935 efter at bilen var synet den 1/10. 1935 samsteds.

Bilen solgtes den 5. Marts 1937 til Malermester Søren Nielsen i Aarhus og registreret med nummer X 9314. I tidsrummet mellem april 1940 og marts 1946 har den lille Ford sandsynligvis været afmeldt og oplodset, men den 30/3. 1946 blev den synet, godkendt og fik nummerpladerne (igen?) udleveret i Aarhus.

Den 29/10 1971 blev de gamle nummerplader afleveret, og attesten blev for sidste gang anvendt til ny indregistrering, nu under nummeret



Disse to billeder fra DVKs arkiv illustrerer tydeligt, at Ford Y Junior i sit udseende var en nedskalaret Ford V8! Øverst er det en V8 fra 1933. B591 ser ud til at være 100% identisk med den bil artiklen omhandler - desværre har vi ingen oplysninger til billedet; vi må bare nøjes med at nyde det.

Eders ydmyge redaktør vil godt vove pelsen med påstanden om, at de danske Ford Y blev samlet i København. Valutacentralen, som bestemte alt, ville nok aldrig tillade import af et produkt, der kunne fremstilles i Danmark.

AM 74.347, som bilen endnu bærer. Det fremgår ikke af papirerne, om Malermester Nielsen i Aarhus var ejer af Ford'en helt fra 1937 til 1971.

Ti stempler bag på attesten fortæller historien om, at der er udleveret Benzinkort i 1939 og 40, og rationeringskort fra marts-april 1946 indtil august-september og oktober 1947 - og så igen under benzinrationeringen i 1958. Endnu to stempler fra Aarhus Politistation erindrer om, at "Tilladelse til kørsel i ferieøjemed udstedt i tiden 18/7 1949 til 8/8 1949" og - "fra 10/7 1950 til 31/7 1950" dengang skulle opnås. Denne regel er aldeles gået i glemmebogen, og det er vanskeligt at forestille sig, hvordan det ville se ud i vore dage, dersom den endnu var gældende!

Toldvæsenets Attest vedrørende Omsætningsafgift af Motorkøretøjer vidner under Særlige Bemærkninger om, at der er indhentet Toldkvittering af 27/9 1935 og at omsætningsafgiften er erlagt.

På et tidspunkt i 1978 deltog Hans Sørensen i et veteranløb i Herning. Der så han den lille Ford Y Junior for første gang, og kort efter købte han den af Ib Helm-Petersen i Egå ved Aarhus. Hans fik bilen synet ved Statens Bilinspektion i Esbjerg den 3/8. 1978, hvor den skulle fremstilles igen inden 30 dage, da der var nogle småting ved lyset, der skulle rettes og det blev noteret, at der var "svingende bremsekraft på forhjul". Det var nok et temmelig udbredt fænomen ved samtidens småbiler med mekaniske bremses!

I løbet af 1981-82 blev bilen skilt ad, sat i stand og nylakeret i mørk blå karrosse med sorte skærme og med påskegule hjul. Fru Grethe syede nyt betræk til sæderne, der efter 45 års brug var blevet lidt slidte. Himlen (lofts-betrækket) i "stuen" er bevaret, men et hak i stoffet vidner om, at der ikke var højt nok til loftet, da nogen engang ville transportere en rive i bilen. Det var i 1937!

Hans Sørensen og familien har brugt den lille Ford Y Junior til mange,

mange ture i årenes løb, bl. a. har den været frem og tilbage til Bornholm 3 gange - helt fra Esbjerg - og i 2015 har vi set den mange gange til de mere lokale træf. Jo, for den skulle til 8-års syn i foråret, og når den nu alligevel var ude af garagen....

Bilen kører ikke så hurtigt, men ganske udmærket og de 21 heste i motoren spinder fint.

Men når der er fuldt læs, også i bagagekassen bagpå, og det samtidigt er sidevind, mærker man visse begrænsninger, især for hvad de tværliggende bladfedre for og bag kan præstere.

Mere end 80 år efter at bilen forlod fabrikken, og mere end 30 år efter restaureringen, er bilen stadig i rigtig god stand. Mon ikke den endnu er kørende om 30 år?



Ford Y - specifikationer (fra samtidig brochure):

Motor: 4-cylindret, Boring 56,6 mm. Slaglængde 92,5 mm. Cylindervolumen 933 cm³. 21 Bremshesterkræfter. Krumtap ophængt i 3 Lejer, aftageligt Cylinder-Topstykke, Stempler af Aluminiumslegering.

Smøresystem: Tandhjulspumpe i Bundbakken pumper Olie under Tryk til Krumtappens Hoved- og Plejstangsejer og til Knastaksellejerne. Stempelpindlejer og Cylindervægge stænksmøres. Oliemaaler findes.

Tændingssystem: Batteritænding med automatisk Tændingsregulering.

Kobling: Tør, enkeltpladet Lamelkobling.

Gear: Tre Gear frem og et Bak. "Synchronesh" 2. og 3. Gear, spiralskaarne Tandhjul med konstant Indgribning.

Styretøj: Snækketype, kan justeres for Slid. Drejecirkel: 9,04 m til venstre og 9,57 til højre.

Bremses: Firehjulsbremses, indvendigt ekspanderende. Haandbremsen virker på baghjulene.

Fjedre: Halv-elliptiske Tværfjedre for og bag. Hydrauliske Støddæmpere for og bag.

Hjulafstand: 2,286 m. Sporvidde: 1,143 m.

Største Længde (inkl. Kofangere): 3,36 m. Største Bredde: 1,37 m. Største Højde: 1,62 m.

Omtrentlig Vægt: 673 kg. (Tudor).



Fra arkivet

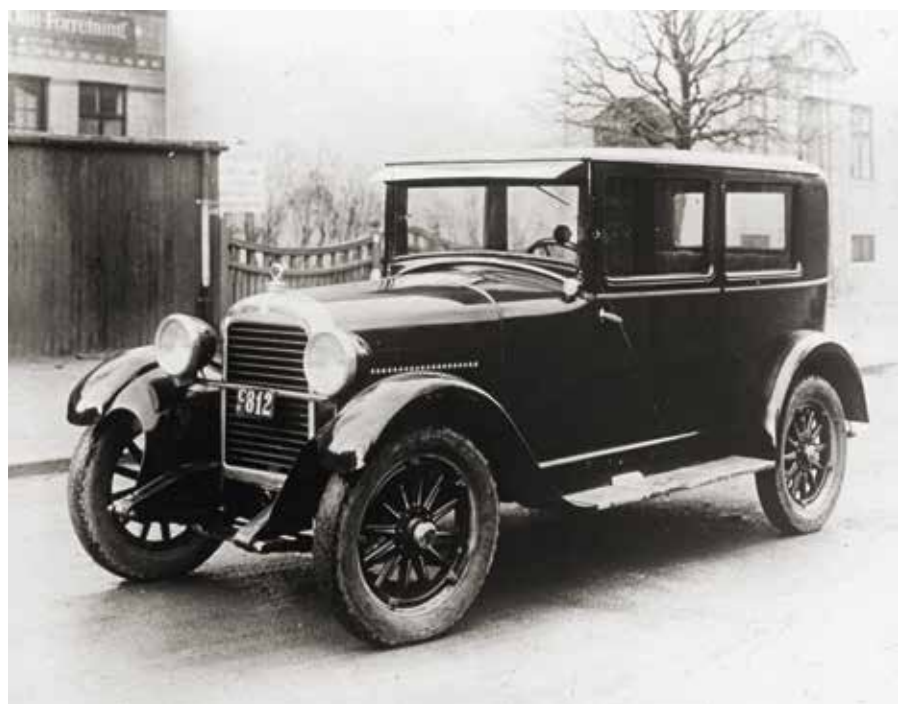
Svar til: vt@veteranbilklub.dk

Chevrolet – men hvilken? Hvad der måske kunne være mere interessant at vide: Hvor er vi henne? Og kan nogen fortælle mere?

Den anden bil var gået i stykker, men denne gang kan vi glæde os over, at den blev fin igen. De to bille-

der er oprindeligt lysbilleder, der har været brugt til undervisning. Og ser man på "før-billedet", er der vist ingen tvivl om at bilen ikke har stålkarrosseri, men er bygget med træværk.

Men hvad er det for en bil – og ved nogen mere om billederne?





Svar på billederne i VT 475

Igen en stor tak til de mange, der har sendt svar på vores små spørgsmåle! Det er reel viden, og det er jo herligt at den hermed kan deles med alle!

Der var stor enighed om Forden: En **Taurus 17M** af standardmodel, altså ikke en de Luxe, som havde mere krom og pynt. Standardmodellen kendes også på de tre "dråber" ved hakket i pyntelisten på vognsiden. Det er P2-modellen, som blev produceret fra 1957-60 (det sidste år med mindre ændringer i karrosseriet), og det er denne model, der i både reklamer og folkemunde blev betegnet "Det Flyvende Tæppe". Blandt andre kælenavne nævnes "Den lille amerikaner", "Barok-Taunus" og "Gelsenkirchener Barok".

Taurus var en tysk Ford, som blev produceret i Köln. Men spørgsmålet er, om der her er tale om en dansksamlet bil? Billedet er jo taget i Sydhavnen, på kajen overfor Fords store samlefabrik, som man lige ser et hjørne af, til venstre i billedet. Her blev der samlet Ford-biler så sent som i 1965. Bag bilen ses også hvad der var Danmarks længste løbekraner, der dækkede et enormt areal hos "Montana Kulimport" på Frederikskaj, lige ved siden af Ford-fabrikken.

Det er nok overflødig at skrive, at vi meget gerne hører mere om hvad der foregik på de danske samlefabrikker (men nu er det skrevet).

Citroën B10

De fleste havde luret, at den stakels forslåede model er en Citroën fra tyverne. Mere præcist en B10 år-gang 1925. Billedet er et pressefoto, som formentlig, ligesom billedet af Locomobilen i VT 475, stammer fra Dansk Karrosserifabrik. Også



Ole Rasmussen har sendt dette fine billede af sin Taunus 17M P2 Standard fra 1959 – altså en bil præcis magen til den på arkivbilledet. Han nævner, at oliefilter var ekstraudstyr og at olieskift ifølge manualen foretages for hver 1500 km. Bilen har i øvrigt fået historiske nummerplader siden dette billede blev taget.

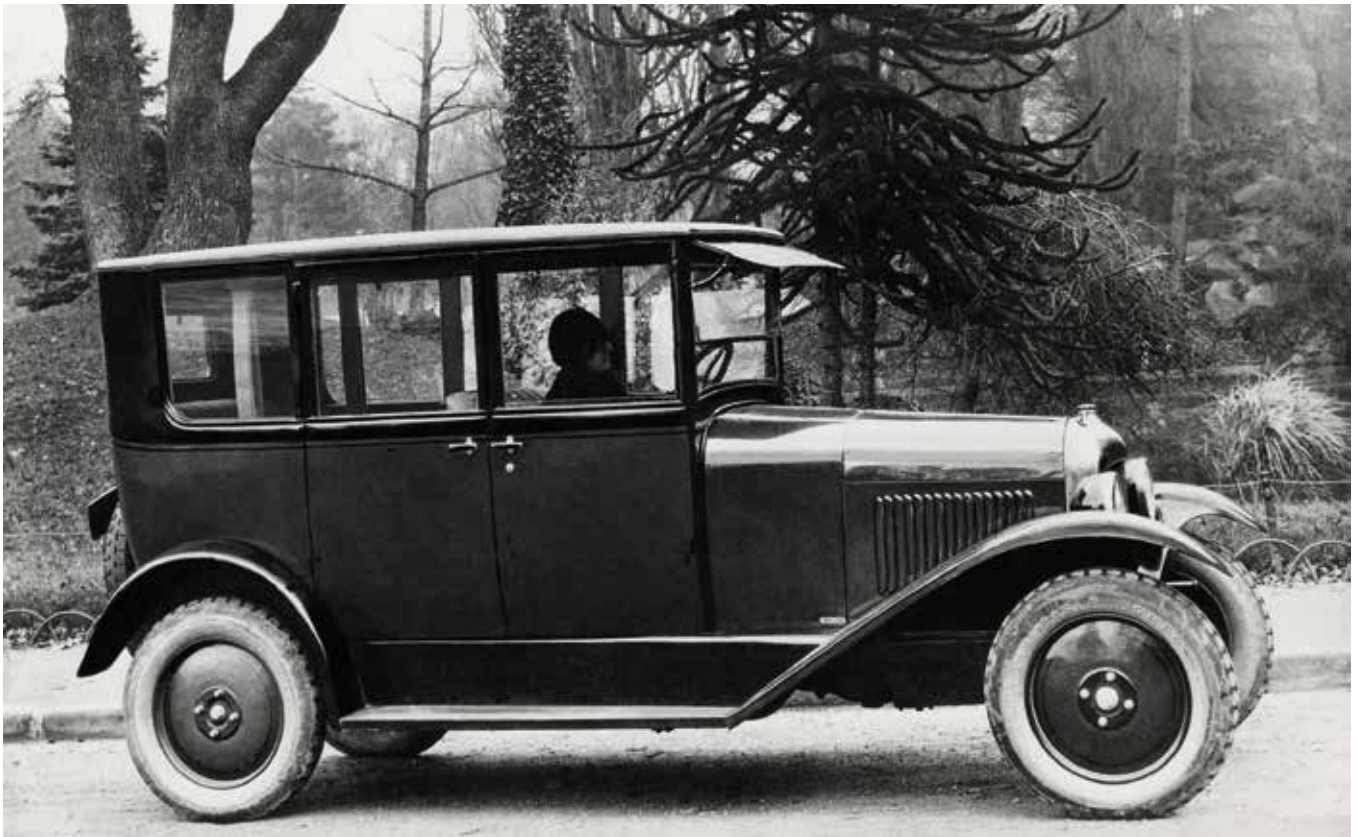
dette billede er forsynet med en maskinskrevet slip med en lille beskrivelse.

Denne model var Europas første seriefremstillede bil med karrosseriet fremstillet helt i stål (uden træværk), "tout aciér", som Citroën kaldte den. Der fandtes både en lukket (Conduite Intérieure) og en åben (Topédo) model. Helstålkarrosserierne var et resultat af Citroëns meget tætte samarbejde med det amerikanske firma Budd Manufacturing Co. i Philadelphia, som var pionérer indenfor adskillige industrielle processer og bilteknologi, herunder presning og elektrisk svejsning i tyndplade. Faktisk har Budd i flere omgange ikke blot leveret værktøj og patenter til Citroën, men også reservedele, og i enkelte tilfælde færdige karrosserier.

Det kan i øvrigt her nævnes, at samarbejdet med Budd fortsatte i de følgende år, hvor Budd spillede en afgørende rolle i udviklingen af først Rosalie-modellerne 8, 10 og 15 med de såkaldte Monopièce-karrosserier (1932) og kulminationen, de selv-bærende monocoque-karrosserier på Citroëns forhjulstrukne modeller, der introduceredes i 1934. Alt dette illustrerer nok meget godt, hvordan kontakten generelt har været særdeles tæt mellem europæisk og



Citroën 4 Dørs Sedan Staal-karrosseri. Vognen beskadiget ved Sammenstød med et Træ under Udskridning. Karrosseriet trykken fremefter i alle Hjørner, h.Bagrude og forreste Dørrude samt Vindspejl knust. Dørstolper og Vinduesstolper bøjedede. Pladen i Døre trykket stærkt ind. Torpedo og Motorhjælm stærkt bulede. Plader i Torpedo skaaret itu i Haandsbredde, Kølerkappe bulet, Lygte beskadiget, Taget beskadiget, Solskærm do., højre Forskærm stærkt bulet, højre Trinbrædt og Bagskærm beskadiget. Ved Reparation er samtlige beskadigede Dele rettet op og rep., Stoffet på Taget fornyet og Glas-set isat og Vognen malet på Karrosseri og Skærme. Rep. kostede Kr. 710,00.



Desværre har vi ikke et billede af Citroënen efter reparation, men her er et smukt fabriksfoto; som altid på Citroëns reklamebiller med en kvinde bag rattet.

amerikansk bilindustri. Budd etablerede sig også i Europa, med firmaerne *Ambi-Budd* i Tyskland og *Pressed Steel* i England.

B10 Conduite Intérieure blev i Danmark solgt under navnet "Staal-Sedan", og en gennemskåret udstillingsbil, lavet hos Budd, blev i 1926 vist i København, på biludstillingen i Forum.

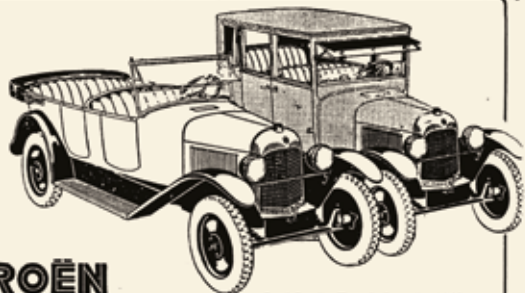
Senere i 1926 kom den næste model, Citroën B12, som havde 4-hjulsbremses og halvelliptiske forfjedre i stedet for de kvartelliptiske på B10.

jmn

„4 bliver til 4/5“

AARETS
NYHED ER

STAAL-CITROËN



Staal-Citroën, Turpedo Last 4 x 500
Staal-Citroën, Sedan 8,300
Ingen Omsætningskat!

En Nyhed — af Rang med Selvstarteren eller Hallondækket — er paa Markedet i Dag: Den hedder „Staal-Citroën“.

I Stedet for de gamle Træ-Karosserier faar Fremtidens Vogn nu en fjedrende, lydles Overbygning af Staal, der gør Vognen dobbelt

holdbar mod Vejr og Vind, mod Stød og Slid — forlænger dens Liv, ogersaa dens Værdi.

Og den „Staal-Citroën“ faar desuden endnu en Passager magelig Plads.

4-Personers Vognen bliver altsaa til en 4/5-Personers Vogn. —

Fordele ved den nye „Staal-Citroën“ skal ses og prøves for at forstås og værdsættes.



Announce fra K.D.A.K.s "AUTO" fra 1925.

Denne B10 "Staal-Sedan" var i mange år udstillet på Aalholm Automobil Museum, let (kosmetisk) restaureret uden at overdrive hensynet til det originale. Grundlæggende var den ganske velbevaret. Da der første gang var udsalg i 1992 kom bilen til Rødby og en restaurering blev påbegyndt, bl.a. med renovering af motoren. Med tiden gik projektet dog i stå. Sidste år fik kom den til den nuværende ejer, Allan Kosegarten, som er i fuld gang med at gøre den kørende. Ambitionen er at få den synet her i foråret.

Bilen har sidst været registreret i 1964. Billedet tog jeg i 1983!



Vinterkørsel...

Ikke alle gemmer bilerne helt væk, bare fordi det er vinter. Her er et par billeder fra Lars Legaard, taget på Bornholm i 2010, hvor "værkstedsvognen" gjorde sig nyttig i snestorm – med tovværk viklet om baghjulene. Lars skriver videre:

For de der aldrig har oplevet dette, kan jeg fortælle at veteranbilkørsel i en sneklædt stille skov, er en fantastisk oplevelse, som slår turistikørsel en sommerdag med mangefold. Nu ved jeg, at mange "tøser" vil sige at det er synd for vognen, osv. osv. Visse vasse !

Hurtig afvaskning med vand, aftørring og ind i en god garage, som med en træt kørehest i gamle dage.



Nok en gåde...

DVK har fået en henvendelse fra Henning Julius, Ribe Byhistoriske Arkiv, som gerne vil have identificeret de tre statelige vogne på dette billede. Bilerne ser ud til at være ens; i hvert fald de to forreste. Ifølge Henning Julius kan der være tale om Adler, men den oplysning er usikker. Så hvem kan løse gåden: Hvad er det for nogle biler - fabrikat - model - årgang? At billedet er dansk er selvfølgelig hævet over enhver tvivl - den forreste bil ser ud til at være registreret under nummer B556. Så måske gemmer der sig også en interessant historie, både om bilerne og de tydeligvis godt tilfredse mennesker, der sidder i dem.

Svar gerne til vt@veteranbilkklub.dk – så formidler vi det videre!

-jmn



Bustur fra Nærum til åbning af sæsonen 2016 på Egeskov. Tirsdag d. 19. april Pris Kr. 140,00 pr. prs.

Tirsdag d. 19. april slår Egeskov museum, atter dørene op for Dansk Veteranbil Klub's medlemmer, også selv om vi er flyttet til nye lokaler. Benyt chancen til at se det flotte museum og mød medlemmerne fra den anden side af broen. Vi spiser Bixemad på Kværndrup Kro. Der er plads til 120 personer, så det bliver de 56 i bussen fra Sjælland og efter først til mølle princippet for andre.

Tilmelding senest d. 1. april

Bustilmelding og betaling:

Mette på kontoret, tlf. 4556 5610 eller kontor@veteranbilklub.dk
Konto Reg.nr. 5326 - 0245257

Kør selv tilmelding og betaling:

Anne Lise, tlf. 62632051 eller anneliserg@dlgmail.dk
Konto reg.nr. 0828 - 0002830884

Sjællands bussen kører præcis kl. 15.15 og vi regner med at være fremme ved Kværndrup Kro kl. 18.15. hvor vi går til bords.

Der er plads til 56 i bussen, så det er også her, først til mølle princippet der gælder.

Påstigningssted	Tid	Sted	
1	15.15	Nærum	Dansk Veteranbil Klub
2	16.15	Køge	Transportcenteret
3	16.45	Ringsted	Ringsted øst, afkørsel 35 - P-pladsen
4	17.15	Korsør	OK tanken, St. Bæltsvej - v/afkørsel 43

Bussen kører igen mod øst kl. 21.15

VADEHAVSTRÆF

Tag turen til Ramø over den 9 km lange dæmning og kom til veteran- og englændertræf d. 17. - 18. - og 19. juni 2016.

Træffet er for alle bil- og mc-mærker fra før 1981.

Fredeg er der ankomst på Ramø. Vi mødes ved Havnøby Butikcenter kl. 18.00.
Vi har reserveret borde på Holm's Restaurant.
Her vil der blive serveret en stor buffet bestående af forskellige fiske- og kødretter samt dessertbord.
Prisen pr. person er 200,- kr. + drikkevarer.

Efter spisningen vil vi køre en tur rundt på Ramø.

Lørdag kl. 9 mødes vi ved Lakolk Butikcenter, hvor alle er velkommen.
Der vil blive serveret gratis kaffe og rundstykker.
Derefter dækspark, øjeblik samvær, butik og cafe besøg eller en tur på "gibben" eller med en af vores traktorer på Danmarks bredeste badestrand.

Lakolk

Dagen er til fri afbenyttelse.

Søndag mødes vi igen ved Lakolk Butikcenter kl. 9.30.
Herefter kører vi til fastlandet.

Turen går gennem Nationalpark Vadehav med stop undervejs.
Vi besøger bl. a. Højer Mølle og sluse.
Vi kører videre til Rindø og Schackenborg.

Vi har reserveret et antal værelser på Hotel Lakolk.
Prisen for 2 overnatninger for 2 personer i dobbeltværelse med morgenmad er 995,- kr.
Booking sker til Hotel Lakolk under mærket "Vadehavstræf" tlf. 74755145

For deltagelse fredag aften til buffeten bedes indbetalt 200,- pr. person på kto.nr. 9824-4170008591

Deltagelse er først til mølleprincip. Maks. antal deltagere 100.

Sidste frist for tilmelding d.5. juni.
Husk pas.
Rot til ændringer forbeholdes.
Tilmelding og info til Bent Jessen tlf. 51892758 eller mail: englaender@outlook.dk



Torsdag den 8. september til mandag den 12. september 2016

Pris kr. 7.200,- pr. pers. (ekskl. fly)

Enkeltværelsestillæg kr. 2.000,- (begrænset antal)

Turen indbefatter blandt andet:

4 overnatninger på Hotel Chatsworth (4*), som ligger i den hyggelige indkøbs by Worthing, der ligger ned til den engelske kanal. Inkl. morgenmad i hotellets restaurant OG aftensmad på flere forskellige hyggelige restauranter, bl. a. den populære "Food".

Bustransport hver dag lige til døren, i klassisk dobbeltdækker.

Bussen holder hele dagen ved banen, og kan bruges som opholdssted.

Bus- og bagage transport til og fra Gatwick Airport, der tilpasses

nedestående fly.

kl. 15.00 torsdag mod Worthing

Mandag formiddag mod Gatwick - så fly kan nås ca. kl. 15.

Entrébillet fredag, lørdag og søndag til Goodwood Revival Meeting.

OG selvfølgelig er der et par overraskelser lagt ind undervejs



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

Undertegnede flyver med nedenstående fly, men du kan selv tilrettelægge anden afgang, hvis det passer dig bedre, f.eks. Billund eller Easy Jet.

norwegian

Forslag til fly torsdag d. 8. sep. med Norwegian kl. 12.05

Forslag til fly mandag d. 12. sep. med Norwegian kl. 15.25

ved hurtig bestilling tur/retur kan returbillet købes for under kr.1.000,- (januar pris)

TILMELDING til Dorte Stadil:

e-mail: dorte@stadil.net

Depositum ved tilmelding Kr. 1.000,- til konto: reg.nr. 2230 Konto 8967 977 951

Yderligere oplysninger hos turarrangørerne!

Dorte Stadil, tlf. 4015 8008 & Niels Nørgaard, tlf. 4052 0021



STUMPEMÆRKET



Aktivs 2-hjulet stumpemarked

I samarbejde med AARS Stumpemarked

Lørdag den 19. marts 2016, kl. 09.00 - 15.00

Messecenter Vesthimmerland i Aars

Messevej 1, 9600 Aars



Veterankallerter og stumper i Hal 1

Veteranmotorcykler og stumper i Hal 2

Stadeplads kr. 200,-

Lars 20 28 86 96,

Benny 21 96 40 30

Det tidligere Viborg

Entre Kr. 75,-

Stumpemarked



Høstrup & Madsens Veteranløb



søndag d. 29. maj 2016

med opstart fra **Restaurant Rørbæk sø**,
Rørbækvej 58, 7161 Ejstrupholm v/Nr. Snede
og morgenkaffe **kl. 9:00** samt indskrivning.



Efter morgenkaffen går turen af hyggelige små veje til en seværdighed og næstefter med middag på en gammel hyggelig kro, afslutningen vil også blive på Restaurant Rørbæk sø.

Dagen slutter ca. kl. 17:00

Max. 50 køretøjer (biler som MC) er velkommen med minimum status på 25 år gammel. Der forventes at ruten vil blive på ca. 80 km.

Prisen for dette arrangement vil være: 450 kr. pr. bil inkl. fører og 250 kr. pr. passagerer.

Prisen indbefatter: morgenkaffe, middagsmad, eftermiddags kaffe m/kage, ekskl. drikkevarer.

Tilmelding er efter først til mølle princippet. Og man er først tilmeldt når man har betalt.

Betaling skal ske til Nordea: Reg.nr. 1915 Kontonr.: 5863183732

Med venlig hilsen

Høstrup & Madsens Veteranløb

h-mveteran@gefiber.dk

Christina Høstrup, tlf. 27 11 15 67

Anita Madsen, tlf. 28 19 68 19



Køng Museum

**Veteranbil-
stævne med
stumpemarked**

**søndag
22. maj 2016**

Vi indbyder til det populære Familiemarked på Køng Museum. I 2016 vil vi igen udvide udstillingsområdet for at gøre plads til alle veteranbiler. Det er gratis at deltage.

Der er masser af aktiviteter hele dagen igennem.

Stumpemarkedet starter kl. 9, og kl. 10 åbner alle boderne på hele familiemarkedet. Veteranbiler skal være på plads senest kl. 12.30.

På selve Køng Museum vil der være gratis adgang til et stor spændende udstilling om strikkekunst, og der vil i dagens anledning være gratis omvisning til den gamle Køng Fabriks bevarede bygninger i Køng by. Der er også aktiviteter for børnene, så tag hele familien med. Der kan købes mad og drikke hele dagen.

Vel mødt til en dejlig dag på Køng Museum.

Kontaktoplysninger:

Støtteforeningen for Køng Museum ~ Hanne Tommerup, tlf. 40 71 21 13 ~ e-mail: hanne@tommerup.com



Indbydelse til Tour de Hvidebæk 2016, 1., 2. & 3. juli 2016



Så er det igen tid til årets løb på Vestsjælland. Alle køretøjer fra før 1940 er velkommen til at deltage. Det bliver igen afholdt på Ubby Fri & Efterskole, Hovedgaden 8, 4490 Jerslev og stadig til en attraktiv pris. Husk, at alle drikkevarer skal købes på skolen.

Vi mødes fredag eftermiddag den 1. juli efter kl. 15:30. Her vil der være indkvartering og hygge samt efterfølgende 2 retters menu kl. 18:30 og senere kaffe og kage.

Lørdag kl. 8:00 spiser vi morgenmad, og kører herefter en tur ud i naturen, hvor vi spiser vores frokost. Sidst på eftermiddagen vender vi tilbage til skolen, hvor man kan gøre sig klar til festmiddagen samt aftenkaffe og kage. Hvis der er nogle der vil underholde så giv endelig besked til Uno.

Søndag kl. 9:00 spiser vi morgenmad og kører en mindre tur og herefter retur til skolen hvor vi spiser frokost kl. ca. 13. Herefter slutter vi af.

Prisen er 775 kr. pr. person. Dette er for overnatning i 2 pers. rum inkl. måltider. Du bedes selv medbringe, dyne, hovedpude, lagen og håndklæde. Husdyr er ikke tilladt. Bindende tilmelding og betaling til Uno Andersen, tlf.: 59 59 57 41, eller mail: uno@ka-net.dk kontonr. oplyses ved tilmelding og du er først tilmeldt, når din betaling er registreret.

Seneste tilmeldingsfrist er den 27. maj 2016. Princippet er først til mølle, da der er begrænsede sovepladser, hvis du vil overnatte andre steder, er det for egen regning, og du bedes selv sørge for reservation.

Vel mødt Hanne og Uno



Søndermarkens Auto

Mødested Uldum Mølle er inviteret på besøg hos Søndermarkens Auto, Koldingvej 122, Vejle –

Tirsdag den 12. april kl. 19.00.

Indehaver Kurt Petersen vil – sammen med et par erfarne kolleger, Bjarne og John – vise os noget om motor- og karburatorjusteringer.

Vi kommer selvfølgelig i de gamle biler denne aften, og vi får så muligheden for at de dygtige mekanikere, kan demonstrere deres mangeårige erfaringer på vore egne køretøjer.

Efter at have skruet og justeret i bileren, er der en forfriskning i værkstedets kantine.

Venlig hilsen, Poul Erik, Erik og Jens.

BILMESSE & Brugtmarked

Vi ses i Fredericia i 2016:

2.-3. april

22. - 23. oktober



Solvej tlf.: 4088 6464

Peder Nielsen tlf.: 4027 6464

Karsten Nielsen tlf.: 2370 0739

www.bilmesse-brugtmarked.dk

Lørdag 7. maj 2016

Lørdag 24. september 2016

AARS Stumpemarked

Info & bestilling af standpladser:

Tlf.: 4027 6464 • 4088 6464 • 2370 0739

www.aars-stumpemarked.dk

Følg os på Facebook

Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

- ⇒ Tin
- ⇒ Esbjerg maskinemalje
- ⇒ Frostpropper
- ⇒ Pærer 12V / 6 V
- ⇒ Ledning
- ⇒ Benzin slange

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

Vi forhandler Gulf's anerkendte klassiske olier 20/50 Sae 30 og Sae 50 zink indhold på 2400 ppm



Vi har udvidet vores lager, så vi nu både er lagerførende i Ford T og Ford A sliddele



Benyt dig af vores gode rabatordninger ved køb for over kr. 500,00 fragtfrit leveret, ved køb over 1.000,00 fratrækkes 5% og ved køb over kr. 2.500,00 fratrækkes 10%

Vi har fået en god aftale med post Danmark kun kr. 49,00 i fragt for 0 -10 kg

Se vort øvrige sortiment gode tilbud på www.veterandele.dk

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 49 26 64 20 * Mail: info@veterandele.dk

Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

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



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

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

De to beslægtede virksomheder er specialister i privatforsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er idag Danmarks hurtigst voksende aktør på området. Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2016):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 940 kr. inkl. vejhjælp
Vintagebil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.174 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.263 kr. inkl. vejhjælp

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

Nyt: Nu også forsikring af klassisk- og veteranlastbil
Ring 4320 2000 eller mail til info@e-forsikringer.dk for tilbud

e-forsikringer

ETU FORSIKRING



Biler sælges

Dodge 1962. Veteranbrandbil, der er indrettet med professionelt fadølsanlæg - anvendes til udlejning til fester m.m. - ønsker flere medejere som kan være med til at pleje bilen, køre den til arrangementer m.m. og som deler min interesse for gamle brandbiler. Bliv medejer ved at købe en eller flere anparter á 5.000 kr. I alt 10 anparter. Kontakt mig og se brandbilen på www.festbrandbilen.dk. Pris kr. 5.000.

Boje Talleruphus, tlf. 5041 2407.

Buick Electra 225 Convertible 1963. Original stand. Holder syn til 2021. Pris kr. 195.000.

Margot Hovgaard, tlf. 61611061
e-mail: perahodk@gmail.com

Dele til biler sælges

Mustang 1965. Ledningssæt type 1400.N under bord. Ledningssæt under instrumentbrædt, med oval speedometer, i original indpakning, Ny USA import, pris 643,50 Dollars. Sælges for 375,00 Dollars.

Bent A. Thomsen, tlf. 4057 5229

e-mail: bent.a.thomsen@newmail.dk

Nye **VW fælge** med små kosmetiske fejl: 15x5,50 5 huller pcd 130 mm, 15x4,50 5 huller pcd 205 mm. Nye Hercules dæk p215/75r15 m. 3/4" hvid stribe. Nye Firestone dæk 215/75r15 m. 1" hvid stribe.

Leif Nielsen, tlf. 2490 6939

4 Toyo dæk størrelse 165 / 80 / R15, passer til f.eks. til Volvo Amazon & P1800 5mm mønster tilbage. Pris 400,00 kr.

Jacob Lind, tlf. 2217 6905

BMW 501-502 reservedele. Diverse karosseridele, fælge, gearkasser, styretøj, bagtøj, instrumenter med mere sælges.

Kurt Jørgensen, tlf. 8625 5238



Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

www.veteransmeden.dk

bo@kjer.net

ved Bo Kjer

40458882

Ballerupvej 91 3500 Værløse

Velkommen til nye medlemmer:

Jørgen Kristensen	Wagnersvej 11A, 02. th	2450 København SV	Renault	1964	
Kristian H. de Lichtenberg	Mosedede Højvej 11	2670 Greve	5190 0363	Erla Meteor	1949
Steen Worziger	Strandbjerg 2E	2960 Rungsted Kyst	4580 1522		
Michael Valentiner-Branth	Zolas Alle 8	2860 Søborg		Jaguar E-Type Serie II	1969
				Rover P6 3500 Mark I	1971
Hans Erik Nielsen	Ny Vestergade 62	5672 Broby	6269 1225		
Eli Ejnar Mortensen	Rønnevej 12	6710 Esbjerg V			
Peter Kryger	Solbakkevej 53	2820 Gentofte			
Jan Fjord Nielsen	Nørager 87	7260 Sdr. Omme			
Jan Jønsson	Dalgas Boulevard 123, 04. tv	2000 Frederiksberg			
Hans Jørgen Wollesen	Peerløkke 65	6400 Sønderborg		Chevrolet Bel Air	1953



Annoncekupon til Køb & salg i VeteranTidende

Rubrikannoncer vedrørende veterankøretøjer optages gratis. Billeder medtages i det omfang, der er plads. Købs- og søgeannoncer optages kun fra DVK-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 email: _____

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

UDLEJNING

God sikret kælder til klassiske biler eller andet brug.

Godt opvarmet lejemål centralt beliggende i Herlev i kælderen af god ejendom, godt sikret, gode adgangsforhold.

Kælderen er på 800 m² og lejes ud for kr. 200.000,- årligt + moms + varme.

Det er til opbevaring, ikke til værksted.

**Kontakt Jan Pedersen på
Telefon 0045 2024 1414**

Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
				
RØD/SORT med logo kr. 350,00 med navn kr. 400,00	Kr. 30,00	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



● Bagklappen ●

Porsche 911 T Coupé 1973

Nu hvor sneen falder tungt udenfor, og vi lige har rundet 12,7 graders frost (22.01.2016), har vore gamle køretøjer formodentlig været klodset op og dækket af i længere tid. Som det kan ses på billedet, er motoren specielt oplodset for at aflaste gummiophænget, og selve karosseriet er løftet fra gulvet, for at dækkene ikke skal blive flade.

Køretøjet, der gemmer sig under dækket, har jeg i 2006 importeret fra Californien via en mellemhandler. Med køretøjet fulgte hele dens historie incl. fuld dokumentation. 1. ejer var Douglas A. Nilson, Lookout Mountain, Tennessee, der købte den 8. sept.1973 til en pris af 12.057,11 \$. Ved leveringen var den forsynet med en del ekstraudstyr, som normalt kun dyre modeller er udstyret med.

Oprindeligt er køretøjet leveret i farven "Gemini Metallic Blue", men i foråret 1987 beslutter Douglas sig for at lade den omlakere, til den røde farve den havde, da jeg modtog den.

Anden og sidste ejer før mig er Mark Davies, Signal Mountain, Tennessee, der bor i umiddelbar nærhed af Douglas. For kort tid siden søgte jeg kontakt med den første ejer, men korrespondancen blev returneret med påtegningen ukendt modtager.

Efter modtagelsen i 2006 adskilte jeg køretøjet totalt og gennemrenoverede det 100 % over en periode på 1½ år. Kilometertælleren viste 68.780 miles, da jeg demonterede speedometeret. Det svarer til 110.690 km. I det hele taget viste det sig at være et ualmindeligt sundt køretøj, uden rust, som man siger.

Efter færdigrenoveringen har vore sommerferieture gået til Italien i 2008 til Frankrig og Spanien i 2009 og i 2012 til Frankrig, hvert år en tur på 5-6.000 km. Uden det mindste problem.

Nåh ja, for resten, jeg skal lige huske at sige, at det, der gemmer sig under dækket, er en Porsche 911, coupe. Hvis dækket havde været fjernet, ville man kunne se og nyde de utroligt smukke linjer, som den mere end 50 år gamle model besidder.

Renoveringen af Porschen har jeg beskrevet i Veterantidene nr. 440, februar 2013.

Med venlig hilsen

Martin Okkels

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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