

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK Nummer 285 - Marts 2000 - 30. Årgang



<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorthe Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4 253 Kontomidt dagl. kl. 8-14 Telefontid kl. 10-12 Internetadresse: www.veteranbil.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p> <p>Bestyrelsen</p> <p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjornsvej 3 3100 Hornbæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p> <p>Næstformand Tom B. Jensen Holme Møllevej 21, st. tv. 8260 Viby J. - 8614 0635 E-mail: t_jensen@post6.tele.dk</p> <p>Sekretær Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p> <p>Kasserer Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrølich@post6.tele.dk</p> <p>Registre & sektioner Peter Løvstrøm Sørensen Inghavevej 131, Gårslev 7080 Børkop - 7586 9510</p> <p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Søren Bæge Ole Bruuns Vej 3 A 2920 Charlottenlund - 3963 7112</p> <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Sakskøbing - 5470 0358</p> <p>Fyn René Dalager Nyborgevej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p>Sonderjylland Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 7445 9450</p> <p>Øst- Vest- og Nordjylland Tom B. Jensen Holme Møllevej 21, st. tv. 8260 Viby J. - 8614 0635 E-mail: t_jensen@post6.tele.dk</p> <p>Forsikringsforhold Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p> <p>Registre</p> <p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p>Fint: Ole Emil Riisager Se under Bilhistorisk redaktør</p> <p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p> <p>Renault: Anker Kramp - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p> <p>Sektioner</p> <p>Morris 8: Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p> <p>Sokkelund Herreds Koreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p> <p>Koreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p> <p>Koreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p> <p>Jydsk Koreselskab: Ivan Kristiansen - 97 12 07 11 aften: 9711 9179</p>	<p>Ford T: Jon Friis Wandall 6390 7040</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Nebel - 3819 8272</p> <p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p> <p>Mødesteder</p> <p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p> <p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198 eller Hans Henrik Havsted, 4640 1441</p> <p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p> <p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kvæmdrup Kontakt: René Dalager, 6533 1690</p> <p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller Arne Jespersen 8698 5504</p> <p>Midt-Vest: Se klubaktiviteter</p> <p>Sonderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p> <p>Sydostjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p> <p>Bibliotek Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p> <p>Forsikring Dansk Veteranbil Klub - 4914 5906</p> <p>Revision Poul G. Jensen - 3 250 6575</p>	<p>Veteran Tidende</p> <p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4100</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Steffen Frølich - 3253 5922 Fax: 3253 6032 e-mail: sfrølich@post6.tele.dk</p> <p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen - 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p>Molothistorisk redaktør, foto og filmarkivar: Ole Emil Riisager Krogholmsgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>Erhvervsforetojer, teknisk hrevkasse og restaurering: P. E. Hansen Tørsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>I redaktionen: E.W. Neesgaard Hans Pedersen Leif G. Thomsen</p> <p>Alt stof skal sendes inden den 20. til: DVK - Veteran Tidende Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå eller på Fax 4914 1114. e-mail: dvk@vip.cybercity.dk Professionelle annoncer skal leveres reproklare</p> <p>Annoncepriser:</p> <table border="0"> <tr> <td>1/1 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 2.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 4.500,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve (bagside)</td> <td>kr. 6.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 1.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 2.500,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 700,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 1.500,-</td> </tr> </table> <p>Lay-out, sats og tryk</p> <p></p> <p>ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld - 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>	1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-	4 farve	kr. 4.500,-	4 farve (bagside)	kr. 6.000,-	1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-	4 farve	kr. 2.500,-	1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-	4 farve	kr. 1.500,-
1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-																
4 farve	kr. 4.500,-																
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-																
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-																
4 farve	kr. 2.500,-																
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-																
4 farve	kr. 1.500,-																

Forsiden: Amphicar 1962

Foto: Ole Callesen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3
Klubaktiviteter	6
Årskalender	9
Læserbreve	10
Diverse	11
Corami igen	12
Fra sektionerne	13
Hockenheim Grand Prix	14
Månedens køretøj	18

Karrosseriernes Evergreen	24
En dansk donkrafthistorie	28
En veterans fødsel	30
Internet og veteraner	32
Arrangementer og invitationer	33
Køb/salg	38

Læs i næste nummer

- Frontnac, Ford T racer.
- Månedens bil, BMW 319-1.
- Oscar Madsens karrosserifabrik i Horsens.
- Referat fra Fredericia messe.

Næste Veteran Tidende udkommer uge 15 2000



Klubmøder

MARTS

7.	19.30	Ristrup	Klubmøde, Video om Chevrolet.
9.	19.30	Børkop	Klubmøde. Besøg af Kai Giørtz-Lauersen.
9.	19.30	Rødekro	Klubmøde, formand Steffen Jørgensen kommer på besøg.
16.	19.00	Nivå	Virksomhedsbesøg. Autoværkstedsmuseum, se side 6.
18.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
21.	19.00	Kværkeby	Klubmøde, Niels Jonassen, hvad er en veteranbil.
28.	19.30	Egeskov	Klubmøde, W. Farbmacher fortæller om Peking-Paris løbet, se side 6
28.	19.00	Klippinge	Klubmøde, Lars Borsig fortæller om M.G.

APRIL

4.	19.30	Ristrup	Klubmøde, Poul Jensen fortæller/film om vinterrally, se side 6.
6.	19.00	Nivå	Klubmøde, almindelig hyggeaften
13.	19.30	Rødekro	Garagebesøg hos Leif Outzen, se side 6.
13.	19.00	Nivå	Virksomhedsbesøg hos Bent Bekker, Frederiksborgevej 47-51.
13.	19.30	Børkop	Klubmøde, almindelig hyggeaften
15.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
15.	9.00-15.00	Kværkeby	Forårsudflugt, start fra Steffensgård
18.	19.00	Kværkeby	Klubaften, besøg af Steffen Frølich, debat om Veteran Tidende.
25.	19.30	Egeskov	Mødeaften åbning af museet, se side 6
00.	19.00	Klippinge	

MAJ

2.	19.30	Ristrup	Klubmøde, besøg af Steffen Frølich, debat om Veteran Tidende.
3.	?	Egeskov	Virksomhedsbesøg, se under klubaktiviteter.
11.	19.30	Børkop	Klubmøde, besøg af Steffen Frølich, debat om Veteran Tidende.
11.	19.30	Rødekro	Klubmøde.
16.	19.00	Kværkeby	Klubmøde
30.	19.30	Egeskov	Klubaften, fremvisning af vore køretøjer.

Udlandet

8.3	Geneva Motor Show and Brooks auction sale +41 22 300 3160
11.-12.3	München Olympiahalle Classic Show og salgsudstilling info@classicmobil.de tlf. +49 8142 580690
6.-9.4	Techno-Classica Essen 2000, Worlds Leading Classic Car Show.
27.-28.5	Historisk Grand Prix Monaco, info, Frankrig fax 0493 161545
28.5-4.6	Fiva World Rally. Tyskland. +49 6042 951108
6.-7.5	Veteran marked og løb i Höör, Skåne, +46 70 645 4738 / 70 530 3110
16.-18.6	Nordisk Grænsetraf Ford A, Norge, Frederiksstad, info. H. Thostrup 4444 5619, www.fordaklub.dk
2.-9.7	Renault Extreme. Oslo-Nord Kap. Club Renault Norge postboks 60 N-1355 Barums Postterminal.
2.-7.7	Rally des Alps e-mail: info@alpinerally.ch tlf. +41 21 310 03 02
17.-23.9	Historisk Monte-Carlo Rally, info. Vagn Jespersen Aurehøjvej 11, 2900 Hellerup
14.-13.10	Classic Rally London-Lissabon. www.hero.org.uk tlf. 44 01886 833505

Meddelelse fra sektionerne

30.03	19.00	Morrismøde	Hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, 3400 Hillerød, tilmelding senest 24.4. på tlf. 48 24 01 23
5.-8.6		Morris Registrets Sverigestur til Småland, begrænset deltager-antal.	Info/tilmeld. Willibald Farbmacher 4914 516720.6.



Hvor vil vi hen med klubben?

På Steffen Frølichs opfordring vil jeg fremkomme med mit synspunkt. Jeg er 65 år og forholdsvis ny som medlem, kun 6 år, det er jo ikke meget i forhold til de gamle „kæmper“ der var med fra starten, og som det er spændende at læse om i vort udmærkede blad. Min veteraninteresse startede i Næstved, hvor vi som drenge fandt stumper på den knallertfabrik, B.F.C., der lå i Skuderløse, ikke langt fra byen. Vi byggede „specials“ som vi kørte med i Nissehulen.

Så blev det motorcykler, Blackburne, Sarolca, A.J.S. og andre spændende mærker. Som soldat mødte jeg en vild flymekaniker i Karup, han kom farende med sin Ford T. Når han tog farten af, var det i bakgear, med hjulene roterende baglæns.

Da børnene kom i familien blev det Ford Y, Ford V8, Crosomobil. I dag er det Ford Y 34 og Ford T 26 der står i hobbygaragen. Dagligbilen er dog en Sierra.

Det var lidt om mig selv, men hvad med vores klub, er alt som det skal være? Tom Jensen har tidligere berørt emnet registre og sektioner. Jeg vil gerne høre om der er gode ideer til hvordan vi kan dyrke vores fælles interesse til gamle køretøjer på en mere hensigtsmæssig måde. Der er jo det med tilskud til registre og sektioner, hvornår det er en selvstændig klub eller en sektion. Det var selvfølgelig ønskeligt at alle var medlem af DVK, men det er vel ikke et krav for at være med i en sektion.

Mit synspunkt er at det er fint med et register, der omfatter alle kendte eksemplarer af et bestemt mærke. Men det er lidt „Tordenskjolds soldater“ med en del af de samme medlemmer i mærkeklubber og sektioner. Kan det gøres anderledes? Kan det gøres bedre? Er det godt nok som det er nu?

Kan vi ikke mødes til arrangementer i DVK-regi i stil med Ringkøbingløbet, Oldtimer i Gråsten, alle gamle køretøjer, knallerter, motorcykler og biler?

Ang. vort blad, der har en meget høj standard, der bør bevares med en opdeling i faste afsnit som det har for øjeblikket. Selvom jeg også er meget interesseret i gamle knallerter og traktorer, mener jeg at vort blad skal holde sig til motorcykler og biler. Til vore løb mener jeg godt vi kan invitere „Veteranknallerterne“ med, de var jo en del af gadebilledet dengang. Ang. „Veterankøretøjer i DVK“ det kan vel diskuteres, mine børn anser i hvert fald deres barndomskøretøj, en Morris Minor 1954, for en oldtimer.

Men vi skal holde standarden i vor klub, hvordan det så skal forstås!!!

Med venlig hilsen

Erik Mathiasen



Redaktørens tanker



Nu tordner og rumler det igen fra syd og mørke skyer trækker op om vore kære gamle køretøjer.

Den grimme ting hedder END OF LIFE og er EU's efterhånden kendte direktiv om skrotning af gamle køretøjer.

Hårdt sat op hedder det: Du må ikke eje et køretøj uden det er

registreret og du kan kun afmelde et køretøj mod forevisning af skrotningsattest og du må ikke handle med gamle reservedele eller skille et køretøj ad.

Der skal vist ikke megen fantasi til at se hvilken betydning det kan få for vor hobby.

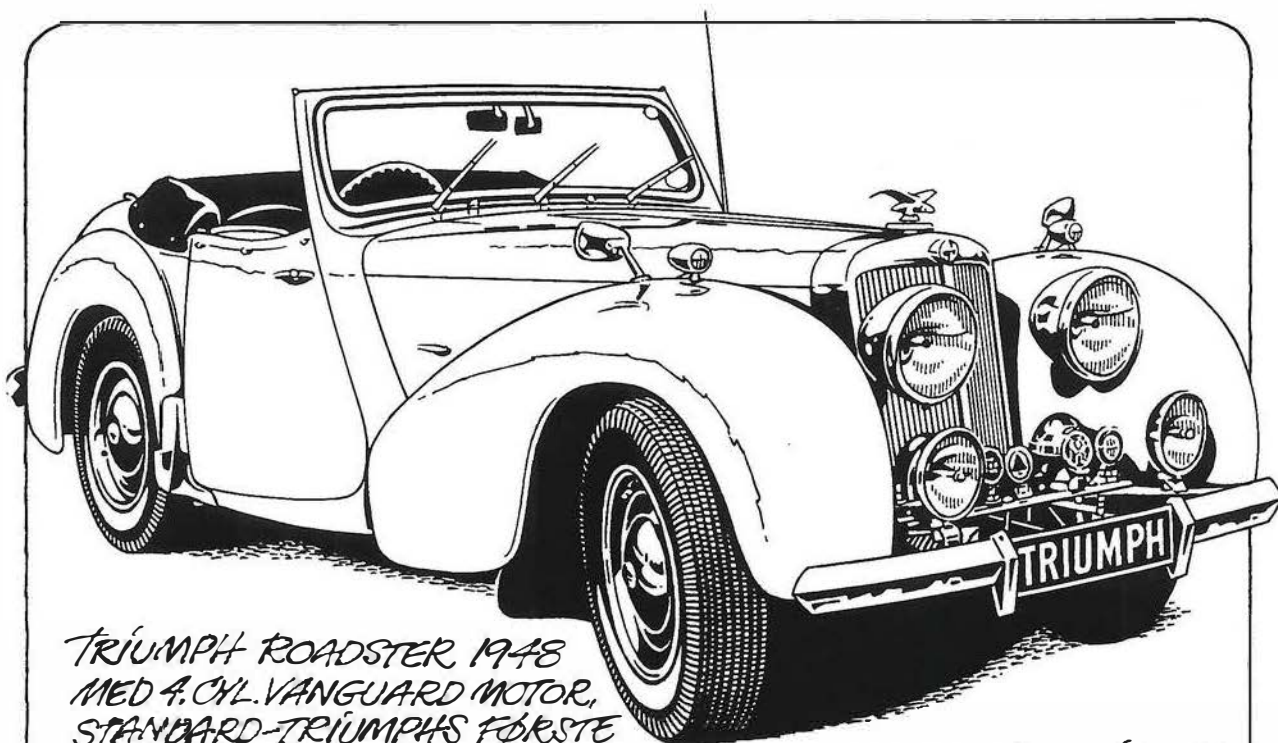
Ved parlamentsbehandlingen i 99 kom en perfekt ændring ind som gav os mulighed for stadig at dyrke vor hobby, men vips ved rådsbehandlingen, ud igen. Så fik vi nyt parlament og ny kommission. Det hele om igen, atter vedtaget med positive ændringer for os og nu forlyder det igen at rådet vil have ændringerne ud.

Problemet er, at det også er vedtaget at bilfabrikkerne skal betale for

skrotning og det er den stærke europæiske billobby naturligvis imod. Derfor udgik alle ændringer sidste gang og det ser ud til nu at ske igen.

FIVA og herhjemme, **Motorhistorisk Samråd** arbejder energisk for at påvirke både EU og vore hjemlige politikere, for at bevare de for os positive ændringer. Vi må alle krydse fingre og håbe det bedste og hvis nogen i vore rækker har gode politiske kontakter så ring straks til redaktøren som vil viderefremme.

Redaktøren



TRIUMPH ROADSTER 1948
MED 4. CYL. VANGUARD MOTOR,
STANDARD-TRIUMPHS FØRSTE
SPORTSVOGN EFTER STANDARDS OVERTAGELSE AF TRIUMPH I 1945,
-NU ET MEGET EFTERTRAGTET SAMLEROBJEKT...

ARITZ ©



KLUBAKTIVITETER

DVK

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vore klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til Gods-kontoret og vore klublokaler.

Tirsdag den 28. marts kl. 19.30

Igen en interessant aften, hvor Wilibald Farbmacher kommer og fortæller om det store udholdenhedsløb fra Peking til Paris fra fordums tid - så kom og hør om dette spændende løb.

Tirsdag den 25. april kl. 19.30

Denne aften er en af årets traditioner. Vi starter med at besøge Veteranamuseet. Årets forandringer og fornyelser i museet og klubbens værkstedsstand bliver denne aften vist frem for klubbens medlemmer, før museet bliver åbnet for publikum. Vi slutter af i klublokalet med kaffe.

Onsdag den 3. maj

Virksomhedsbesøg på Gartneriet Dania ved Kaj Nielsen, som har en produktion af potteroser, og hvor man laver en varme- og elproduktion med store gasmotorer. I stk. Ulstein Bergen 18 cyl. V motor 2800 KWh, 2 stk. MAN BW Holeby 16 cyl. V motor, hver 2800 KWh.

Der vil være gennemgang af den moderne produktion af potteroser, forklaring af kraftvarmeværk og gasmotorer samt selvfølgelig hobbyværkstedet og gamle biler. Kørselsvejledning: i rundkørslen ved Brugsen Vejle-Allested køres mod Nr. Broby ad Ny Vestergade ca. 1,2 km. Til højre ad indkørslen til Gartneriet Dania, Ny Vestergade 72, Vejle-Allested, 5672 Broby. Max. deltagerantal 40 personer. Tilmeldingen skal ske senest den 19. maj 2000 til René Dalager tlf. 65331690.

Tirsdag den 30 maj kl. 19.30

Endnu en af årets traditioner. Denne aften kommer vi kørende i de nye/nyere eller ældre køretøjer for at vise dem for hinanden. Måske er der nogen der har fået vinteren til at gå med at færdiggøre et klenodie af et køretøj, som vi andre glæder os til at se.

Aktivitetsudvalget

*På aktivitetsudvalget vegne
René Dalager*

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

I lyskrydset på Hellevadvejen i Rødekro køres mod Lunderup Mark. Kør ligeud indtil bebyggelsen på venstre side ophører - lige efter træerne ligger det nye klubhus.

Torsdag den 13. april kl. 19.30

Garagebesøg hos Leif Outzen, Hovedgaden vest 93, Over-Jerstal, Vojens. Tilmelding til Fritz Johansen på tlf. 74459450 senest 1. april.

Torsdag den 11. maj kl. 19.30

Vi ses i klubhuset.

Lørdag den 13. maj kl. 19.30

Der afholdes stumpemarked ved klubhuset i forbindelse med Walkie-Talkie klubbens marked. Kig i dine gemmer - tag med - sælg - byt - køb.

Søndag den 28. maj kl. 10.00

Madpakketur, vi mødes ved klubhuset. Nærme herom senere.

Torsdag den 8. juni kl. 19.30

Sommerafslutning i klubhuset.

Frits Johansen

ØSTJYLLAND RISTRUP

I lyskrydset (Sabro Korsvej) på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej T. Kør til venstre ved kirken, 1-2 km fremme ligger Ristrup.

Lørdag den 18. marts kl. 14.00

Biblioteksdag. Alle er velkomne. Vi giver kaffen, medbring selv brød.

Tirsdag den 4. april kl. 19.30

Klubmøde. Foredrag og film ved Poul Jensen, se annoncen i VT februar 2000.

Tirsdag den 2. maj kl. 19.30

Klubmøde. Besøg af klubbens kasserer og redaktør Steffen Frølich, som vil fortælle om VT.

Med venlig hilsen

*Lars Hoffbeck
og Arne Jespersen*

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

Til vores klubmøde **tirsdag den 28. marts kl. 19.00** er vi i vores gennemgang af veteranbilportrætter kommet til Lars Borsig, som er M.G. fan - det gælder alle typer. Ja, han sælger reservedele til både M.G. A'er - og M.G. B'er, så hvis der er nogle, som går i M.G.-tanker, så er det med at komme til Klippinge tirsd. d. 28 marts kl. 19.00.

Er der nogle mærkefans som har lyst til at komme og fortælle om netop deres hjertebarn, så ring til mig på 56578205.

*På gensyn
Kai Wredstrøm*

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Tirsdag den 21. marts

Niels Jonassen causerer over emnet „Hvad er en veteranbil“? For herigennem at redde for de mange grupperinger og benævnelser indenfor gammelbil-hobbyen, der indimellem kan virke splittende, hvor vi ville have stor glæde af at holde sammen.

Lørdag den 15. april

Forårsudflugt. Vi starter fra Steffensgård kl. 9.00 og er hjemme kl. ca. 15.00. Turen går til Sommers bilmuseum i Nærum samt til DVK på Ni-



vågård. Ole Sommer viser selv rundt og fortæller om sin fine samling. På Nivågård vil vor formand Steffen Jørgensen vise rundt samt orientere lidt om fremtiden. Har du spørgsmål eller forslag til bestyrelsen, så har du chancen her! Benyt denne lejlighed til at forårsluften din gamle bil og deltag samtidig i lodtrækningen om et par fine præmier (kun køretøjer på min. 25 år deltager i lodtrækningen). Tag madpakken med, vi sørger for drikkelser. Startgebyr kr. 20 pr. person. Tilmelding nødvendig snarest på tlf. 46401441 eller 55726198 eller i Kværkeby. Medlemmer fra andre mødesteder er naturligvis velkomne.

Tirsdag den 18. april

Steffen Frølich, vor redaktør, kommer på besøg. Vil du høre om Veteran Tidendes fremtid eller stille spørgsmål så har du chancen her.

Tirsdag den 16. maj

Alm. klubaften.

Tirsdag den 20. juni

Jørgen Madsen har arrangeret en uforpligtende sommeraftenkøretur, ligesom sidste år. Ingen tilmelding, du kommer bare. Finc præmier fra Den Franske Vinhandel i Roskilde.

Tirsdag den 18. juli

Alm. klubaften.

M.v.h.

Kaj Sørensen/

Hans Henrik Havsted

BØRKOP VANDMØLLE

Torsdag den 9. marts

Klubmøde på Vandmøllen. Kaj Giørtz-Lauersen, Rårup kommer på besøg. Kai Giørtz-Lauersen og nogle af vore medlemmer leger med gamle flyvere sammen på flyvepladsen i Rårup. Kai var under 2. Verdenskrig aktiv frihedskæmper og har bl.a. deltaget ved modtagelsen af mange våbenedkastninger. Kai vil fortælle om sine oplevelser og vise video.

Torsdag den 13. april

Klubmøde på Vandmøllen.

Torsdag den 11. maj

Besøg af Steffen Frølich, debat om Veteran Tidende.

Fredag den 19. maj - Store Bededag

Vi starter kl. 9.30. Mødested bliver i Hansted ved Hauge Dahl. Hauge planlægger køretur, vi kører over Molgjer og Klovsborg. Vandretur i området omkring Gudenås og Skjernås kilder. Øvrige stop afhængige af vejret og tiden. Hjemkørsel ud på eftermiddagen i selvsagt orden og tempo. Flere detaljer i april nummer.

Med venlig hilsen

Poul Erik Jakobsen

NIVÅ

Torsdag den 16. marts kl. 19.00 præcis

Københavnsområdet virksomhedsbesøg. Besøg på Lyngby Tekniske Skole/Autoværkstedsmuseum, Mortonsvej 18 i Kgs. Lyngby. Vi skal se hvordan de unge bliver undervist i det maskinmekaniske og oven i det får vi fornøjelsen at se et autoværksted fra fordoms tid. Adressen kan være lidt svær at finde, så kik lige i Kraks kort. Begrænset deltagerantal så tilmelding er nødvendig til Dorthe Thies på kontoret, tlf. 49195906.

Torsdag den 6. april kl. 19.30

Der er ikke planlagt noget foredrag, da det har været et ønske at der af og til godt kan være almindelig socialt samvær, hvor der ikke foregår noget specielt (ønsket fremsat på mødet i januar).

Torsdag den 13. april kl. 19.00

Virksomhedsbesøg. Bilfirmaet Bent Bekker, Frederiksborgvej 47-51, København NV. Her skal vi se det topmoderne autoskadecenter, med værksteder og autolakereri, hvor 92% af de produkter der bruges i dag, er vandbaserede lakker. De sidste procenter er den klare lak, der endnu ikke har den optimale hold-

barhed. Det er selvfølgelig en ting der til stadighed arbejdes på!

Da der er begrænset deltagerantal skal du tilmelde dig på kontoret hos Dorthe Thies, tlf. 49145906

Sjælland

Ikeas aftenløb år 2000

Igen i år vil der blive kørt aftenløb fra Ikeas parkeringsplads, henholdsvis fra Gentofte og Tåstrup. Som altid er det den sidste torsdag i måneden. Udlevering af vognplader og rutebeskrivelse mellem kl. 18 og kl. 19. Det vil senere blive annonceret, hvor de enkelte løb ender.

Starterne vil være fra Gentofte:

Torsdag d. 27. april.

Torsdag d. 31. august.

Starterne fra Tåstrup vil være:

Torsdag d. 25. maj (ender i Kværkeby).

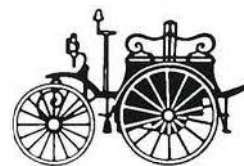
Torsdag d. 29. juni (ender i Klippinge).

Torsdag d. 27. juli.

Alle aftenløb vil ende et eller andet hyggeligt sted hvor aftenkaffen eller en anden forfriskning indtages for egen regning, medens løbslederne vil optælle, hvem der har flest point og er vindere af de enkelte etaper. Derefter deles der præmier ud (gavekort til Ikea og en sølvplakette fra DVK). Dette er arrangementer for hele familien og har I ikke prøvet det før er det bare at møde op, se hvor let det er, hvor hyggeligt det er og hvor nemt det er at blive rystet sammen med dine klubkammerater i DVK.

Venlig hilsen og på gensyn

Claus E. Nebbe





Nivå's aktivitetsaften i januar gik til FORCE Instituttet

Der var som sædvanligt, på disse aftener stort fremmøde og vi blev sandelig ikke skuffede. Det var en aften ud over det sædvanlige. For dem der fik læst artiklen i VT 282/283 om Morris raceren, var der lejlighed til at tage vidunderet i øjesyn. Claus Nebbe havde også arrangeret fremvisning af et andet spændende racerprojekt i lighed med Morris raceren. Det vil vi komme tilbage til ved en senere lejlighed.

Vi blev vist rundt i to hold af nogle af de ansatte på instituttet. Blandt meget andet er instituttet ekspert i diverse former for metalbearbejdning og test. Af særlig interesse for os kan nævnes undersøgelse for revnedannelse, specialsvæjsning, slidlagspålægning (opbygning) m.m.

Force Instituttet er et ret stort foretagende, rettet mod store industrikunder. Ikke et af den slag hvor en beskeden veteranmand sådan bare lige



kommer med en stump og får den lavet, men takket være vor gode kontakt derude, teknisk designer Peter Kjøl, skulle det nok alligevel være muligt at luske noget igennem til en pris der er til at betale, ud af et mere beskedent restaureringsbudget. Så står I med et problem der kan komme ind under ovennævnte kategori, skal jeg hilse fra Peter Kjøl og sige I er velkommen til at kontakte ham.

For en fin og inspirerende aften skal der lyde en særlig tak til Peter Kjøl, Henrik Andersen, Per Faxøe Larsen og de andre fra Force Instituttet, som rev en aften ud af kalenderen og brugte den på os. Samt til Claus Nebbe for et godt arrangement.

Redaktøren

Referat fra møder i januar:

Der var en kort diskussion om emner for fremtidens møder på Nivågård på medlemsmødet den 6. januar, hvor der kun kom nogle få emner på bordet. Det er lidt sørgeligt at se at der ikke er mere interesse for hvad der skal ske på de fremtidige møder. Trods det mangelfulde input håber undertegnede, at der fortsat vil være „noget på programmet“.

Referat af møder i februar:

Nivågård havde på medlemsmødet torsdag den 3. februar besøg af Ebbe Clements Pedersen fra Helsingør Bilpleje. Der blev vist video, fortalt om rustbeskyttelse og ikke mindst var der en livlig debat omkring dette kontroversielle emne og man kunne høre på de mange spørgsmål at der var en del forskellige meninger om rustbeskyttelse af moderne biler.

På det efterfølgende besøg på virksomheden i Helsingør den 17. februar var der 18 personer tilstede og det var interessant at se at der kun var få gengangere, der havde overværet foredraget et par uger før. Det var et

entusiastisk publikum og der var næsten ingen grænser for mængden af spørgsmål.

Der blev kikket ind i det indre af vanger og andre hulrum i undervognen og vi så, at der på relativt nye biler er meget mere rustdannelse end man umiddelbart skulle tro. Vi så også eksempler på at det virkelig

nytter noget at rustbeskytte de ældre biler. Eksemplet der gjorde meget indtryk var et af vores medlemmers alderstegnede Volvo Amazon, der var syltet ind i beskyttelsesmiddel. Det var helt tydeligt at der næsten ikke fandtes rust i hulrummene. Så det er et must for veteranbiler.

Claus Nebbe

De snakker og de snakker

På vores månedlige møder på Nivågård går samtalen livligt. Man hilser på hinanden og udveksler de sidste nyheder, der måtte være dukket op siden sidst. Det er vældig hyggeligt og befordrende for klublivet, og det er også derfor vi glæder os til møderne. Men, når vi har en foredragsholder, der ofrer sin tid på os, må vi altså stoppe vores egen passiar i krogene. Vil man absolut hellere snakke sammen end høre på foredraget, bør vi gå op i læsestuen eller biblioteket og der udveksle vore synspunkter.

Det er naturligvis meget generende for såvel foredragsholder som tilhørere, der gerne vil lytte til aftenens emne, at have denne „baggrundsstøj“. Skal vi ikke være enige om det?

Egon Neesgaard



Årets løb og aktivitetskalender (invitationer se VT nr.)

Marts

25. Stumpemarked i Herning Hallerne.

April

27. IKEA aftenløb, start Gentofte kl. 18.00.

30. Stumpemarked i City 2, Tåstrup.

Maj

6. Stumpemarked i Års, info/tilmeld. 9831 9402 / 9862 6996 / 9825 6842.

6. Esbjerg Veteranløb 2000, info/tilmeld. Harry Ørsted 7512 7776. (se VT 284).

7. Langelinie Træf København. info/tilmeld. 3965 2223 / 3819 8272.

19. Sydhavs Rallyet, på Lolland, info/tilmeld. Ole Poulsen 5470 0358. (se VT 285).

20. Odsherredsløbet, Odsherred, info/tilmeld. Ole Kirk Vium 5991 4334. (se VT 284).

20-21. Fionia Løbet, info/tilmeld. Ole Andrassén 6597 8595. (se VT 284).

25. IKEA aftenløb, start Tåstrup kl. 18.00.

26. Skagen-Gråsten MC løb, info/tilmeld. 7465 1321. (se VT 285).

27. Oldtimerløb i Gråsten, info/tilmeld. 7465 1321. (se VT 285).

27. Tourist Trophy København, info/tilmeld. 3819 8272.

28. Copenhagen Classic Autojumble, Charlottenlund Travbane kl. 10-16. info. 3965 2223.

Juni

1. Madpakketur, Sydsjælland/Præstø. info/tilmeld. Peter Bering 5599 6645.

3. Jysk Automobilmuseum, veteran og reservedelsmarked kl. 8-16, 8687 5050.

1.-5. Danmarksløbet fra Gedser til Skagen, info/tilmeld. 7441 5420/ 7444 9450. (se VT 283).

3.-4. Frederikshavn Classic Car Show. info/tilmeld. 9843 2377 / +46 3191 1380.

9.-12. Styrkeprøven 2000, Silkeborg og omegn, info/tilmeld. P. Suhr 7565 7836. (se VT 284).

10. Nivå Løbet, Nivå Nordsjælland, info/tilmeld. Willibald Farbmacher 4914 5167.

17. Store Motordag, Start Rønnede slut i Rødvig. info/tilmeld. Knud Marker 5631 3965. (se VT 285).

18. Gavne Slotspark, Classic Autojumble & Concours de Ch., S Carstensen, 3253 0126. (se VT 285).

18. Brønshøjløbet, køretøjer før 1935. info/tilmeld. Lars Cramer-Petersen 3828 2722. (se VT 284).

23.-25. Mercedes-Benz Sommertræf, Ringkøbing, info/tilmeld. Heini Svendsen 4913 1523.

24. Stumpemarked Vildsund Strand, info/tilmeld. 9793 6742 / 9793 1629.

29. IKEA aftenløb, start Tåstrup kl. 18.00.

30. -2./7. Skandinavisk Ford V8 Træf, Helsingør, info/tilmeld. Kim Høier 5614 0166. (se VT 284).

Juli

1.-2. Ålsbo Motorstævne, info/tilmeld. Henning Larsen 6479 1994.

8.-9. Bornholm Rundt, Bornholm, info/tilmeld. A P Hansen 5649 3544. (se VT 28).

27. IKEA aftenløb, start Tåstrup kl. 18.00.

28. Ringkøbingløbet, Concours d'Origine, info/tilmeld. Jørn G. Andersen 9732 0012. (se VT 284).

29. Ringkøbingløbet 2000. info/tilmeld. Jørn G. Andersen 9732 0012 (se VT 284).

August

5. Stevnsløbet 2000, info/tilmeld. Hans Peter Nielsen, 5657 8093, fax 5657 8693.

7. Odder Veteranløb, Odder og omegn, info/tilmeld. E. Mathiasen 8656 0770.

31. IKEA aftenløb, start Gentofte kl. 18.00.

12. Munkebjergløbet. Vejle og omegn, info/tilmeld. H Geschwendtner 3253 8470.

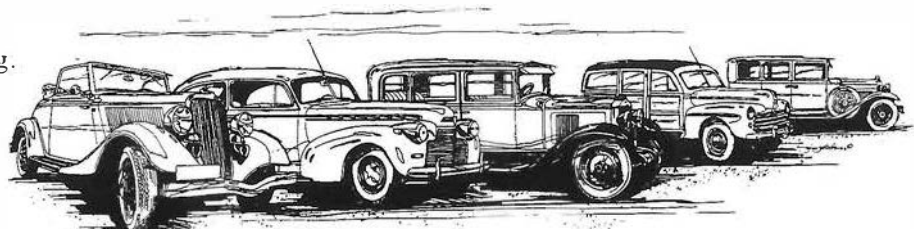
19. Føtex Løbet, start Odense, info/tilmeld. Robert Lindvig tlf. 6593 4193.

26. Høsttur ved Kværkeby, Midtsjælland, info/tilmeld. H.H. Havsted 4640 1441.

26. Rally Monte Karlebo, info. Willibald Farbmacher 4914 5167.

November

11. Stumpemarked i Herning.



**Til løbsarrangørerne!**

Når vi deltager i de mange løb som arrangeres i sommerens løb, vil man gerne følge med i hvem der kører de forskellige køretøjer, det ville blive lettere såfremt man også blev udstyret med et løbsnummer bag på bilen eller motorcyklen, en lille ting uden større omkostning, det skal naturligvis ikke være en hel rallyplade, kun vogn-nr. Vi glæder os til at deltage i de mange veltillrettelagte løb i sommerens løb.

Til Veteran Tidende

I følge oplysninger i Veteran Tidende er huslejen steget ret voldsomt for vore lokaler i Nivå. Det giver anledning til overvejelser om at det er rimeligt at betale høj husleje i det vistnok attraktive område som Nivå er. Jeg vil derfor henstille til bestyrelsen at overveje en flytning til et andet sted i landet. Danmark er jo blevet mindre efter at Storebæltsbroen er taget i brug, f.eks. vil Fyn eller Jylland være ganske attraktivt.

Venlig hilsen
Erik Kjær

**Danmarksløbet fra Gedser til Skagen den
1. - 5. juni 2000**

Vi må melde totalt udsolgt - alle 40 pladser blev revet væk i løbet af 14 dage. Det er selvfølgelig glædeligt for os som arrangører - men vi har desværre måttet sige nej til flere, som meget gerne ville med - de er nu sat på en venteliste i tilfælde af, at et eller andet skulle forhindre en eller anden i at deltage. Det endelige deltagerantal blev 46 - vi kan simpelthen af hensyn til færge og hoteller ikke klemme flere ind. Så hvis du ikke nåede det - kom du altså for sent!

Med venlig hilsen
Lars Hugo Kristiansen og
Frits Johansen

Svar til Erik Kjær:**Rallyplader**

Et vognnummer bagpå. Ja det var da en god ide. Jeg vil forelægge dit forslag for bestyrelsen og spørge Ole Callesen, som trykker rallyskilte, om hvad det vil koste.

Nivå lokaler

Bestyrelsen arbejder på at finde andre lokaler, som både prismæssigt og funktionsmæssigt opfylder hvad vi måtte ønske.

At flytte Københavns områdets mødested til Jylland eller Fyn er dog vist ikke særligt praktisk, selv om der er kommet en Storebæltsbro. Kontor og bibliotek vil også være umiddelbart upraktisk at flytte til Jylland da vi for begges vedkommende er afhængig af de personer der betjener såvel bibliotek som kontor.

Men der er også andre alternativer end Jylland /Fyn. Hele Storkøbenhavn-området er ikke et højprisområde, så vi skal nok finde et fornuftigt alternativ.

Har nogen af vore medlemmer et konkret forslag til nye lokaler i Storkøbenhavn-området, er de mere end velkomne til at kontakte Dørthe Thies på kontoret, eller en af os fra bestyrelsen.

Redaktøren

Boganmeldelse med 83 års forsinkelse

Hvis jeg på fotoet side 4 i VI februar ser vel koncentreret ud, er det fordi jeg sidder og læser Alfred Nervø's „Ti år bag rattet“.

Det er en bog enhver, der har interesse for bilismens tidligste år, bør læse. En førstehåndsberetning om disse pionerer, der spredte skræk og rædsel i mangel en landsby overalt i Europa eller USA. Forfatteren, journalist, motorfører og flyver, må have haft et utroligt spændende og begivenhedsrig omend kort liv (1879-1921).

Alfred Nervø giver en smittende entusiastisk beskrivelse af sine egne oplevelser i årene op til slutningen

af første verdenskrig, med både motorcykler, små og store biler, fly og folkene omkring motoriseringen af Danmark såvel som Europa. Vil du læse om inspirationen til vore dagens Skagensløb - om alverdens vanskeligheder og problemer på blot de korteste ture - og om europarejser med bl.a. skisreder Johnsens 100 hk (90) Itala med op til 100 km/t - om de første store bilvæddeløb, beskrevet af et øjenvidne, så er det alt sammen i denne bog fra 1917.

Bind 2 af samme titel, fra 1918, beskriver flyvningens tidligste år og er absolut lige så læseværdigt.

Bøgerne ses af og til på stumpemar-

kederne men kan også skaffes på biblioteket.

Når man har læst disse bøger indser man, at situationen på postkortet på side 9 VT januar og andre lignende illustrationer fra tiden, ikke er helt så meget karikatur og fantasi som man umiddelbart skulle tro. God fornøjelse.

Hans Henrik Havsted



"En hilsen fra forrige århundrede"



Billedet vi bragte på side 9 i januar nummeret, hvor bilen på postkortet bringer skræk og rædsel til det gamle Kalundborg, er så absolut ingen karikatur, fortæller vores medlem Hans Henrik Havsted, med reference til blandt andet Alfred Nervø's bog "10 år bag rattet". I de første automobiltider før første verdenskrig, hvor det kun var de udvalgte få velhavere forundt at køre automobil, gik det ofte over stok og sten, med sand foragt for alt hvad der rørte sig på gader og vej. Så vort sjove gamle postkort i januar nummeret skal bestemt opfattes som mere end blot en vittighed, faktisk en ret realistisk scene når de gale mænd i deres brøgende uhyre dukkede op i en ellers fredelig og søvngig lille provinsby.

Renault Extreme 2000

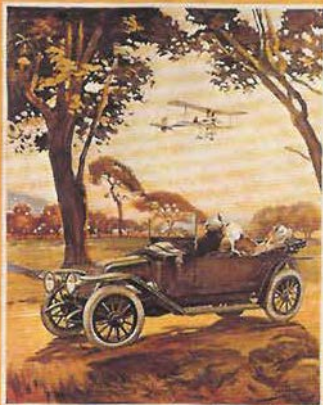
Vi har til vore Renault-medlemmer modtaget en invitation til at deltage i den norske Renault klubs krævende langtursrally. Turen går fra Oslo til Nordkap. En tur på hele 2300 km, så det er ikke en tur for "tøsedrenge" uden tjek på hvad deres bil er værd. Det er ej heller arrangeret som en luksus-tur med ophold på dyre hoteller, alle skulle gerne kunne være med. Skulle uheldet være ude har klubben en servicevogn der følger rallyet hele vejen som bagstopper.

Arrangementet løber af stablen 2.-9. juli og start er Oslo. Starten finder sted i forbindelse med allholdelse af det åbne

Nordiske Renault møde, så rally-deltagerne også har mulighed for at deltage her.

Der er sat et maksimum på 150 køretøjer. Der er ingen fast øvre aldersgrænse, men hvis tilmelding er over 150, vil biler yngre end 1980 blive sorteret fra. Yderligere oplysning og tilmelding kan ske til Club Renault Norge, Postboks 60 N-1355 Barums Postterminal Norge.

AUTOMOBILES



RENAULT

VORES VAREBIL KOMMER IKKE I DIT OMRÅDE, MEN DET GØR POSTEN.....



ALTID 3000 STK. DIAGONAL/RADIALDÆK
PÅ LAGER I FORSKELLIGE FABRIKATER OG
STØRRELSER TIL OMGÅENDE LEVERING

DIAGONALDÆK:



US
ROYAL
TIRES

Firestone
Universal

DUNLOP

LESTER

Commander Tires

RADIALDÆK:

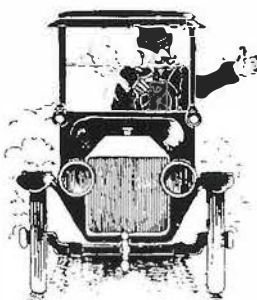


Firestone

BF Goodrich

MICHELIN

BESØG VORES HJEMMESIDE OG SE
DET STORE SORTIMENTS KATALOG
MED MØNSTRER OG SPECIFIKATIONER



CTV-TRADING
HJORTEVÆNGET 44
DK-2880 BAGSVÆRD
TELEFON +45 44440091
TELEFAX +45 44440391
E-MAIL: INFO@CTV-TRADING.DK
WEB-SITE: CTV-TRADING.DK



Corami igen

DVK

Knutstorp juli 96 i ryttergården hvor Hans Jørgen Bach Nielsen holder udikig og Carsten Frimodt gemmer sig for solen. Minutter efter havde han mødt muren.

Forarbejdet til Carsten Frimodts artikel i november-nummeret af Veteran Tidende om Corami raceren tog lang tid, artiklen blev undervejs omdisponeret flere gange - og nu da den er trykt er Frimodt ked af at en af de vigtige personer ikke fik den omtale, han fortjente. Derfor vil Carsten Frimodt gerne bringe en tilføjelse, som kommer her:

Forhistorie: Da jeg race-debuterede på Ring Djursland i 1977 i en Triumph TR 5 fik jeg hurtig hjælp af Hans Jørgen Bach Nielsen, der var medstifter af TR klubben og havde stor viden om blandt andet reservedele. Året efter skulle vi race for alvor og Hans Jørgen fremtryllede en TR 3A som vi sammen skruede på og racede med de næste 10 år.

Værkstedet august 94 hvor pladesmedene Hans Jørgen Bach Nielsen (th) og Carsten Frimodt beundrer aluarbejdet.

Derefter var der dømt rigtig racerbil, og vi tog sammen til Falkenberg og prøvede og købte en Mallock U2-21, som vi ombyggede og huserede med i Sverige i 6 år.

Corami FF: Den danske racer blev som bekendt købt som vrag uden motor og gearkasse. Det så ud som et problem - økonomisk som tidskræ-



vende. Men ikke for Hans, som via sine mange forbindelser hurtigt kom slæbende med en Hewland box og en Kent motor. Sidstnævnte tog Balke & Wedel-Jørgensen i Valby sig kærligt af, og vi fik en super racermotor retur til vores gamle koger. Da vi ef-

ter fire års fælles anstrengelser havde en bil klar til shake down, fremtryllede Hans en bane på Amager til lidt frisk kørsel. Efter lidt mere frisk kørsel i debuten, hvor jeg skubbede til muren på Knutstorp, blev der igen mulighed for at skrueracerbil - stadig uden sure miner fra Hans. Og sådan har han bare været i 22 år. En uvurderlig hjælp!

Efterskrift: I dag er bilen solgt til Henning Bitsch i Ålborg og jeg er begyndt på den egentlige drenge-drøm, en Brabham BT 21B Formel 3. Men om det senere.





Årsberetning fra Peugeot Sektionen 1999



Efter 3 hele sæsoner i det gamle årtusinde, er vi klar til at tage hul på et helt nyt millenium, som vi håber vil give mindst lige så mange spændende oplevelser som det gamle.

1999 kan betegnes som et roligt år, hvor Peugeot Sektionen ikke gjorde de store armbvægelsler. Som det blev tilkendegivet ved årets begyndelse, ville vi se tiden an, for derefter at vurdere aktivitetsniveauet og behovet for flere arrangementer. Det nuværende niveau - med fælles deltagelse på Gavnø samt afholdelse af en selvstændig Peugeot Classic Picnic er det mest realistiske aktivitetsniveau. Efter en drøftelse med de forskellige deltagere har det vist sig, at der ganske enkelt ikke er stemning for, at der afholdes flere egentlige Peugeot Classic arrangementer. Samtidig er vi nødsaget til at indrømme, at vores aktiviteter på den vestlige side af Storebælt har været mangelfulde. Det er vi selvfølgelig ikke stolte over, men vi må samtidig erkende, at samtlige deltagere ved vores arrangementer kommer fra Østdanmark. Den snusfornuftige vil her tilføje - at det selvfølgelig hænger sammen med, at arrangementerne afholdes på Sjælland. Fra sektionens side er holdningen den, at vi også er interesseret i et vstdansk træf men, at initiativet skal komme fra græsrodderne.

Peugeot statistik

I løbet af 1999 gjorde vi endnu et forsøg på at kortlægge den generelle bestand af indregistrerede Peugeot klassikere i

Danmark. I forbindelse med en henvendelse til Centralregisteret for Motorkøretøjer (CRM) først på året, modtog vi en amputeret oversigt over fragmenter af den indregistrerede Peugeot bestand - med udgangspunkt i køretøjer fra perioden 1970-1975. Ved endnu en henvendelse til CRM skulle der kontante argumenter på bordet, da det ikke var muligt at foretage et totalt udtræk med de aktuelle udtræksmuligheder. CRM's edb-leverandør: CSC-Datacentralen, kunne dog foretage udtrækket for den beskedne sum af 18869 kr. Men allerede i slutningen af 1997 havde vi forsøgt at få DVK til at fremsende en tilsvarende oversigt, hvor det aktuelle antal DVK medlemmer, som er ejere af køretøjer fra Peugeot, fremgik. Dette ville være særlig relevant i de år, hvor køretøjslisten ikke udkommer. Men heller ikke hos DVK kunne et udtræk af den type finde sted. I begge tilfælde kan man spørge sig selv, hvad man skal med edb-baserede medlems- og køretøjsdatabaser, når det alligevel ikke er muligt at foretage dynamiske udtræk! Men uanset hvad resultatet ville blive, er antallet af Peugeot-ejere i DVK formentlig rimelig stabilt. Med udgangspunkt i køretøjslisten fra 1998 - med rettelser - er der 22 medlemmer i DVK, som er de heldige ejere af i alt 34 stk. Peugeot køretøjer.



Internet

Peugeot Sektionen og Peugeot Classic DK etablerede allerede i begyndelsen af 1997 en hjemmeside. Ved årsskiftet havde mere end 11400 Internetbrugere besøgt siden, og vi har modtaget en stor mængde e-post henvendelser fra alle klodens beboede kontinenter.

Aktiviteter i 2000

I 2000 vil aktivitetsniveauet blive som i 1999. Peugeot Sektionen vil endnu en gang afholde Peugeot Classic Picnic. Endvidere opfordrer vi igen til stort Peugeot fremmøde på Gavnø. For de mere internationalt orienterede, afholder den internationale Peugeot Classic organisation: L'Aventure Peugeot, International Peugeot Meeting ved Musée Peugeot i Sochaux, Alsace, i perioden 2. - 3. juni 2000.

Mere præcis information om årets arrangementer vil blive bragt snarest. Oversigt over løb og arrangementer ajourføres endvidere på vores hjemmeside som hedder:

[//home3.inet.tele.dk/a-hansen/pecdk](http://home3.inet.tele.dk/a-hansen/pecdk) eller [//drive.to/pecdk](http://drive.to/pecdk)

Claus Sonne Linnedal



Hockenheim

Vort medlem Erik Mathiasen i Odder har sendt redaktionen nogle billeder fra sit besøg på Hockenheim banen ved Heidelberg i 1999, løbet var den 3. Hockenheim Classic Festival som samtidig var 2. afdeling til EM for historiske væddeløbsmaskiner og biler.

To af mc-klasserne blev kørt som mindeløb for to af Tysklands store mc idoler, Wilhelm Herz og Georg „Schorsch“ Meier, som begge døde af alderdom i 1999, de slog deres folder før 2. verdenskrig og i årene lige efter. Herz på den store 500 cm³ Ladepumpe DKW og efter krigen på kompressor NSU'erne, hvor han sluttede karrieren med at slå absolutte verdensrekord for motorcykler, med 290 km/t.

Meier slog sit navn fast ved, som den første udlænding på en udenlandsk maskine, at vinde Senior TT på Isle of Man med den lynhurtige, men også sværkørte kompressor BMW. Alle som har oplevet et historisk væddeløb ved, at udover at se køretøjerne i deres rette element, er det nok så meget lydindtrykket som sætter sig, at høre en British Norton Manx, AJS 7R eller KTT Velocette under deacceleration før et hårnåle sving og en perlerent gående Moto Guzzi eller Ducati under fuld acceleration ud af det, sammen med en hylende ladepumpe DKW, som igen

er forfulgt af en brølede 4-cylindret Gilera eller MV Agusta, alle med smæld i megafonerne, så er man mere eller mindre i himmerige, jeg er i hvert fald.

Ind imellem løbene ude på banen er det en oplevelse at gå rundt i ryttergården og se de gamle maskiner tæt på og ikke mindst folket omkring dem, det er en samling renlivede originaler, i ordets bedste betydning, alle optændt af den hellige ild som gør, at de ofrer uhyrlige summer på deres kæledægge, der som oftest er i bedre skik end da de var nye.

Erik Mathiasen havde øje for detaljerne under sit besøg i ryttergården, blandt de mange fotos han tog af køretøjerne der, har vi valgt enkelte ud, som absolut ikke er hverdagskost her til lands.

22. HOCKENHEIM GRAND-PRIX 2. EUROPAMEISTERSCHAFTSLAUF

FÜR HISTORISCHE RENNMOTORRÄDER
HISTORISCHER AUTOMOBIL-LAUF



Ein eigenes Selbstbild Herz auf der 500-cm³ DKW-Wedstrennmotorschleife 1939 auf dem Nürburgring



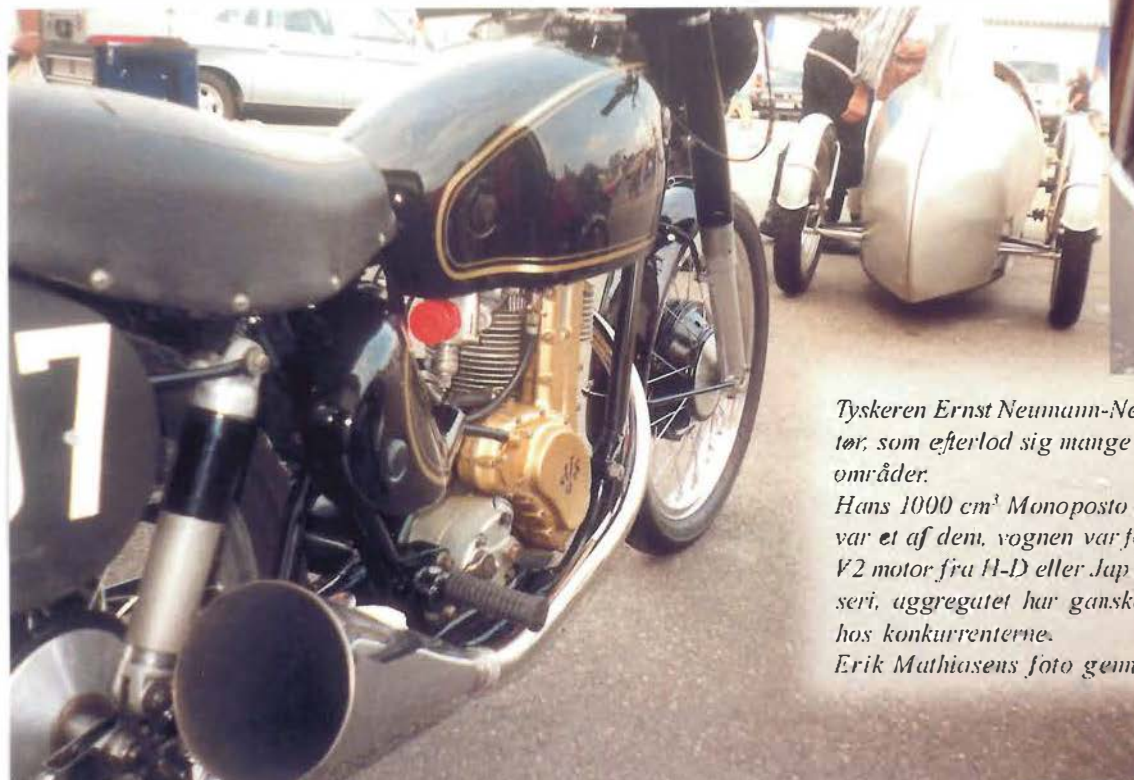
Georg Meier (AJS 7R) 1953 auf der Nürburgring

PROGRAMM 04. + 05. SEPT. '99

8. LAUF UM DIE VEV-MEISTERSCHAFT 1999
GEDÄCHTNISLAUF
ZU EHREN VON WILHELM HERZ UND GEORG MEIER



Castrol



Tyskeren Ernst Neumann-Neander var en egensindig konstruktør, som efterlod sig mange tekniske spor på flere forskellige områder.

Hans 1000 cm³ Monoposto køremaskine fra årene 1935 til 39 var et af dem, vognen var forhjulstrukket og forsynet med en V2 motor fra H-D eller Jap i en let rørramme med alu karrosseri, aggregatet har ganske givet leveret dybe panderynker hos konkurrenterne.

Erik Mathiasens foto gennem kølergitteret viser tydeligt for-

Grand Prix 99



Billedet giver et fint indtryk af folkene bag veteran mc sporten, entusiasmen ligefrem lyser ud af dem og når man spørger til deres maskiner, får man altid beredvilligt svar:

Maskinen med den flenskaldede chauffør i sadlen er en 250 cm³ NSU Sportsmax fra 1954, denne produktionsrace, baseret på fabrikkens standardmodel MAX, sendte NSU på markedet da den nedlagde sit fabrikshold. Den 45-årige H-P Müller, som er en af de få, der har vundet Grand Prix'er både på to og fire hjul, sluttede sin glørværdige karriere med, som privatkører, at blive verdensmester på sådan en NSU Sportsmax i 1955.

Af andre mc legender som tidligt i karrieren slog deres folder på en Sportsmax, kan nævnes Sammy Miller, Mike Hailwood og John Surtees, sidstnævnte er iøvrigt den eneste, som har været verdensmester både på to og fire hjul.

Maskinen i baggrunden er en BMW Rennsport, som var baseret på fabrikkens egne specialracere, i 1954 solgte BMW en lille serie af disse RS'ere med overliggende knastaksler til udvalgte privatkørere. Som solomaskine fik den begrænset succes, til gengæld abonnerede BMW bogstavelig talt, på VM i sidevognsklassen 19 år i træk.

vognens opbygning og på billedet af den billedskønne 350 cm³ AJS 7R fra halvtresserne ses Neander'en bagfra. Neumann-Neander var udover mc og bilkonstruktør, også expert inden for aluminium og i gummi affjedring. Opels sidste mc forsøg i 1929 med en ramme af duraluminium, var en ren N-N konstruktion. Ligeledes var for-gafflen på den første DKW RT 125 fra 1939 og flere af fabrikkens TT racere, gummi affjedret efter Neumann-Neanders patenter.

Tekst: Arne A. Jørgensen
Foto: Erik Mathiasen



Hockenheim Grand Prix 99

DVK

Denne amerikanske raket af en 1300 cm³ Henderson V-twin fra 1914 osrer langt væk af væddeløb, denne 86-årige ville være pryd ved ethvert Fanø-løb.



Man bliver helt mild i sindet, når man ser englænderen Thompsons Vincent Black Shadow med båd, hele ekvipagen strutter af kræfter. Der er sikkert flere af vore ældre medlemmer som erindrer, dengang det begav sig, når Carlo Sejer Jensen fra Århus og Thorkild Sørensen fra Horsens kørte sidelæns på Charlottenlund Travbane med deres fabelagtige HRD'er i den store sidevognsklasse, det sidder på net-hinden endnu.



I årene 1921 til 24 kørte Opels fabriks-hold, anført af Fritz von Opel, denne vandkølede, firventilede ohv racer på 204 cm³, som vandt en del sejre, især ved løb på datidens cykelbaner. Bemærk motorens store udvendige svinghjul og dæklåsene, som holder vulstdækkene på plads. Maskinen har iøvrigt ingen form for affjedring.





Disse to DKW'er af typen ●Re fra 1927 og 28 var fabrikkens første produktionsracere til privatkørerne i 250 cm³ klassen. Motorerne var vandkølede, tværskyllede totaktere og forsynet med modløbende ladepumpe, den kan skimtes under svinghjulet på 212. Effekten var 17-19 HK v. 5300 omdr./min. Det var med denne type Willi Hempelmann vandt DKW's første Europamesterskab i 1927.



Med denne „●ombyggede Karlekammerseng“ af en 250 cm³ Moto Guzzi fra 1939 slutter vi førkrigsbillederne. I mere end 35 år var den vandretliggende motor med det fritliggende svinghjul, Guzzis kendetegn både til deres touring og væddeløbsmaskiner.

Carlo Guzzis grundkonstruktion fra 1921 er nok den mest succesfulde inden for mc sporten gennem tiderne, stadig forbedret og forfinet, fra ohv over ohc til dohc motorer og selv en kompressor nåede den at få i sit lange liv. At det ikke var skønheden der trykker Guzzi'en fremgår vist af billedet, men qua dens fine køreegenskaber og robuste motor var den en vinder gennem tre årtier, med utallige GP sejre, samt EM og VM titler i logbogen.



Englænderne var bl.a. repræsenteret i sidevognsklassen af denne pragtfulde Norton International, med en enkelt overliggende knastaksel, fra 1936. Meget original, bortset fra Borani aluminiums højskulderfælgene, de er i hvert fald 20 år nyere.

AMPHICAR



Til lands og til vands

Denne måneds køretøj er yderst bemærkelsesværdigt, og særdeles sjældent her i Danmark, idet der kun findes 2 eksemplarer – så vidt vides.

Den har nemlig "svømmehud" mellem hjulene, og sikkerhedsseleer er afløst af redningsveste.

Den kører fint ud ad landevejen som alle andre biler. Men en dukkert elsker den også.

Forvirret?

Det er der ingen grund til, månedens køretøj (eller fartøj?) er en tysk Amphicar fra 1962.

Den kører eller sejler – vælg selv.

Amphicar blev produceret i perioden 1961-68 i ca. 2500 eksemplarer. Halvdelen blev eksporteret til USA og Canada, resten blev solgt i Europa. I Danmark blev der solgt ca. 25-30 stk. via den danske importør Bohnstedt-Petersen A/S i Hillerød. Importen varede kun ganske kort, 1-

2 år, hvorefter der ingen dansk importør var.

I begyndelsen foregik produktionen i Lübeck, men på grund af diverse vanskeligheder blev den senere flyttet til Berlin.

Amphicar blev solgt via salgsselskabet Die Amphicar Vertriebsgesellschaft mbH i Wuppertal.

Man havde håbet at kunne sælge 25.000 stk. Amphicar, men endte altså med kun at sælge 2.500 stk.

Set i bakspejlet kan man godt forstå det. For hvad i alverden skulle man bruge køretøjet til?

Onde tunger (dengang) påstod, at den hverken var en bil eller en båd.

En god bil kunne den dårligt være med den specielle formgivning, høj

og klunget. En god båd kunne den jo af gode grunde heller ikke være.

Og prisen var i 1962 høj, ca. kr. 30.000,-

Men interessant er denne Amphicar i dag 38 år efter dens fremkomst.

For at kigge nærmere på den er vi kørt til Djursland, nærmere betegnet til Kolind, hvor vi har besøgt Amphicar'ens ejer Hans Jørgensen, 82-årig Nissan-autoforhandler.

Ikke blot køretøjet er interessant, Hans Jørgensens historie er ligeledes interessant. Hans Jørgensen har altid været beskæftiget med køb og



Tekst: Hans Pedersen
Foto: Ole Callesen



salg af biler, og i begyndelsen af 1960'erne havde han en aftale med et forsikringsselskab om at købe beskadigede biler. For at være en troværdig samarbejdspartner måtte Hans Jørgensen aftage de biler der dukkede op med små eller større skader. En dag ringede forsikringsselskabet og meddelte, at det nu havde en Amphicar.

Hans Jørgensen vidste knapt hvad dette Amphicar var. Men som en god samarbejdspartner sagde han OK til at modtage køretøjet, der kun var 2 år gammelt på det tidspunkt. Køretøjet havde været til service, og under en prøvekørsel – med en lærling bag rattet – væltede det og blev slemt beskadiget.



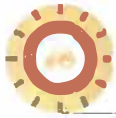
Kaleschen var ødelagt, frontruden også, og den måtte have en ny dør og et nyt skærm. Til sidst blev den lakeret overalt.

Den havde kun kørt 11.000 km fra efteråret 1962 til sommeren 1964.

Amphicar'en blev indregistreret første gang den 6.11.62 som hyrevogn (taxa). Ja, det lyder lidt besynderligt, men forklaringen er, at den blev solgt som ny til vognmand Peder Hansen Norge i Skanderborg, der ville bruge den til taxa-sejlads på Skanderborg-søerne. En god ide må man sige. Den blev indregistreret som taxa på 20% afgift.







Den har således kun været aktiv taxa i 1963, idet Hans Jørgensen jo overtager den i 1964 – og har været ejer siden. I dag viser kilometertælleren *kun* 13.000 km, den har altså fra 1964 til 1999 kørt 2.000 km. Den har i samme periode kun sejlet ganske lidt i en nærliggende sø.

Derfor fremtræder Amphicar'en også næsten som fabriksny, bl.a. har den stadig de originale diagonaldæk monteret.

Bilen er monteret med en Triumph Herald motor, der er placeret bag som hækmotor. Den er på 1147 ccm og yder 43 HK. Udstødningsrøret er højt placeret, så det også virker ved

sejlads. Der er 2 gearkasser, en almindelig til kørsel på landjorden, 4 gear frem og 1 bak. Den anden gearkasse benyttes ved sejlads, og den kan sejle både forlæns og baglæns. Når den sejler styres den med forhjulene, disse virker som ror. På landjorden kan den køre ca. 120 km/t, og i vandet skyder den en fart på ca. 13 km/t.

Amphicar'en er naturligvis helt vandtæt, hvilket Hans Jørgensen også bekræfter. Ganske imponerende må man sige.

Karosseriet er galvaniseret, hvilket jo også er absolut nødvendigt. Til trods herfor må Amphicar'en kun benyttes i ferskvand. Saltvand kunne hurtigt gøre skade.

Går man rundt om Amphicar'en bemærker man selvfølgelig den lidt aparte formgivning. Den er jo noget høj at se på. Specielt bagfra ser den meget anderledes ud. Her kan man tydeligt se de 2 skruer.

Da vi skulle fotografere bilen til denne artikel fik vi også set, hvor speciel den er. Folk kigger undrende på den, thi mange har jo aldrig set en Amphicar, end ikke hørt om den. Da vi på et tidspunkt stopper for at afvente at dreje til højre, ser vi bagved en bil, hvor føreren formentlig har troet han så synet ved højlys dag. I sin moderne (lave) bil ser han direkte ind i Amphicar'ens bagende - og hvad ser han? Han ser en bils bagende, men samtidig 2 skruer og navigationslys som på en båd. Han virker fuldstændig forvirret.

Som bil betragtet kører den som alle andre 1962-biler med hækmotor, og vi prøvede at køre den med kaleschen både oppe og nede. Men ingen tvivl – den er sjovest med kaleschen nede.

Realistisk set er Amphicar'en et stykke legetøj med begrænset anvendelse. Man kan stille spørgsmålet: Hvor kan man rent faktisk få adgang til en sø, hvor bilen både kan komme i vandet – og op af vandet igen?? Da den jo er en bil med 4 hjul kræver den stabilt underlag for at kunne køre ned i vandet. Og det er endnu mere krævende at "kravle" op af vandet igen. Det er meget let at forestille sig, at den vil sidde ubehjælpelig fast.

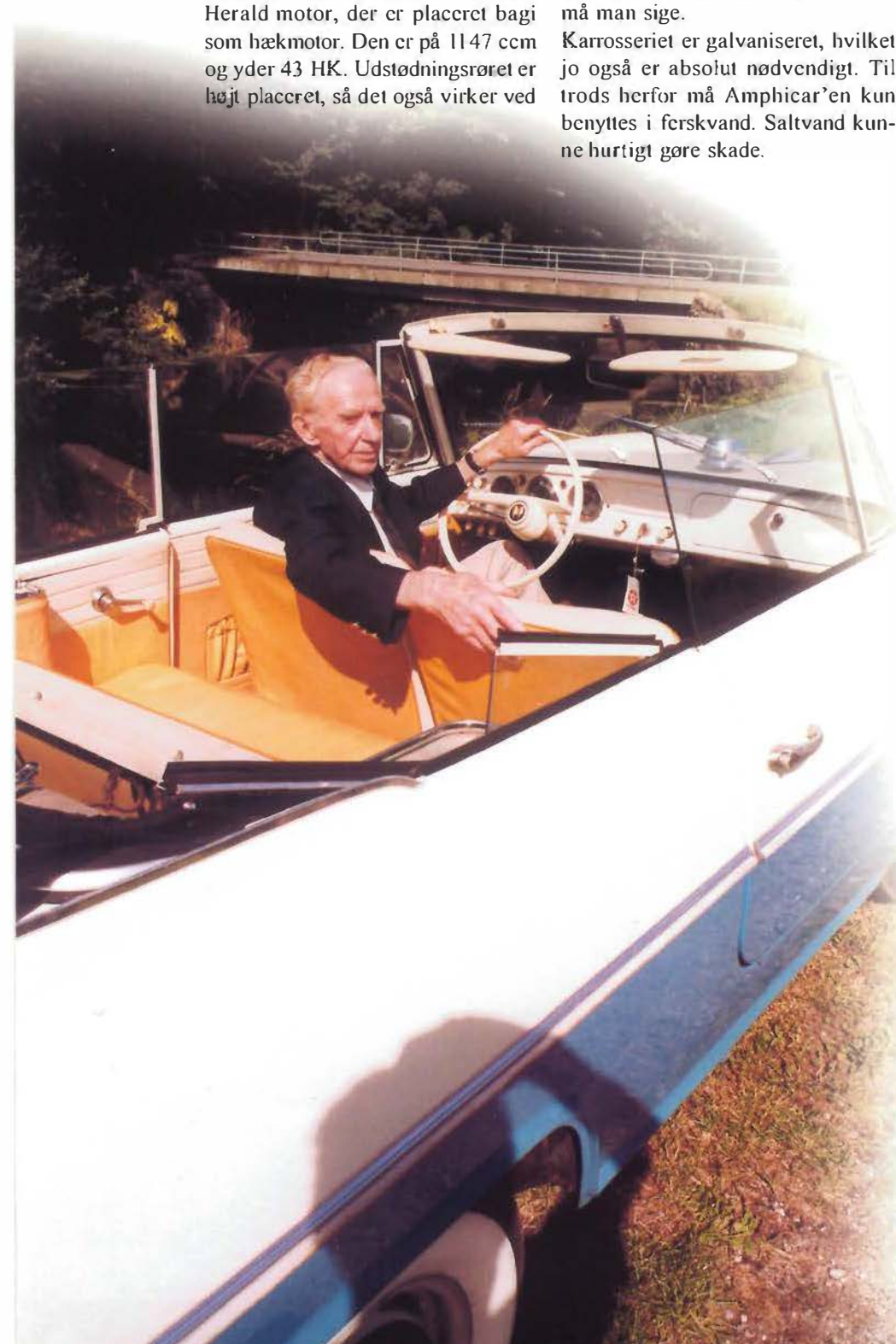
I brochuren fra 1961 står der "Drøm bliver til virkelighed ..." og man beskriver, hvorledes man i en Amphicar blot kan køre og sejle som man ønsker. Så simpelt var det altså ikke..

Det er også sjovt at læse de gamle papirer fra dengang den skulle indregistreres som taxa. Man har været noget i tvivl. Det var jo ikke blot en bil, det var lige så meget en båd – hvad søren skulle man stille op?

Der foreligger bl.a. et brev fra Direktoratet for Statens Skibstilsyn, hvor man kræver visse ting inden godkendelse.

I dag er Amphicar'en ikke indregistreret. Det kunne ellers være morsomt at se den indkaldt til periodisk syn.

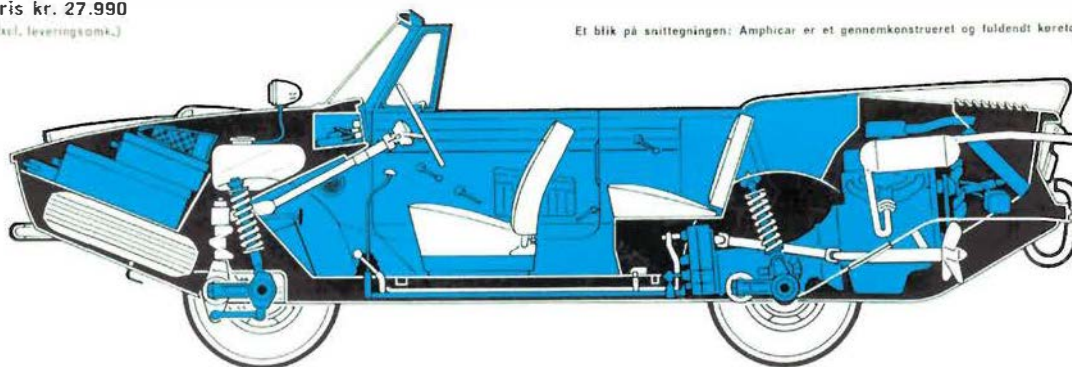
Hans Jørgensen bag rattet/røret i sin Amphicar.





Pris kr. 27.990
(exkl. leveringsomk.)

Et blik på snittegningen: Amphicar er et gennemkonstrueret og fuldt færdigt køretøj



T E K N I S K E S P E C I F I K A T I O N E R

Mat og vægte

Total længde	4330 mm
Højde	1520 mm
Bredde	1565 mm
Topplanternernes højde	1625 mm
Aksetilstand	2100 mm
Sporvidde for	1212 mm
Sporvidde bag	1260 mm
Fribord	550 mm
Verdiameter	ca. 11 m
Egenvægt	1050 kg
Nyttelast	300 kg
Totalvægt	1350 kg
Aksetryk for	550 kg
Aksetryk bag	830 kg

med tilbehør og konstruktion og udbyr forholdsvis

Motor

Fabrikat	Standard i rumøh
Type	4-cyl. 4-takt række-
	motor (bænk)
Cylindervolumen ccm	1147
Boring slaglængde mm	69,3 76,0
Kompressionsforhold	8:1
HK ydeise omdr./min.	13 4500
Max. dr. moment	7,8 2500
Kølesystem	vandkøling

Transmission Koble

Gearkasse for enkeltplade
fjedsynkroniseret 4-trins
specialgearkasse kombi-
neret for kørsel og sejlads

Hjulophængning

enkelthjulophængning,
svingarme med teleskop-
afledring
fabrikat Gemmer, der
styrer med forhjulene
både på land og vand
6.40 13

Styretøj

Dækstørrelse

Bremser

Fodbremse

Handbremse

Karosseri Type

El-anlæg

fabrikat Teves
hydraulisk virkende på
alle 4 hjul
mekanisk virkende på
baghjul alene
2-dørs cabriolet
12 volt, 32 amp. timer,
dynamoeffekt 160 watt.

Import: **BOHNSTEDT-PETERSEN A S - HILLERØD . Henv. telefon Hillerød 3355**

eller ca. 1.-5.-1964 telefon (03) 263355



H. H. Jørgensen
Sølleto Nielsens Databank automoduler
8550 Kolind - Bugtrupvej 26
RG 39 10 31 - RG 39 11 34

Drøm
bliver
til
virkelighed ...



AMPHICAR



Ville indkaldelsen komme fra Statens Bilsyn?
Eller fra Statens Skibstilsyn?

Hans Jørgensen ville gerne have givet os en
"svømmetur" i Amphicar'en, men desværre
mangler han 2 gummipakninger til bagakslen.
Indtil han finder sådanne pakninger, kan den ikke
komme i vandet.

Han har forsøgt at kontakte fabrikken i Tyskland,
men der findes absolut ikke nogen reservedele til
køretøjet

Vi siger tak til Hans Jørgensen fordi han gav sig
tid til at vise VT sin Amphicar fra 1962, og vi
håber vi har præsenteret læsere for en usædvanlig
og sjælden veteranbil med "svømmehud"
mellem hjulene.

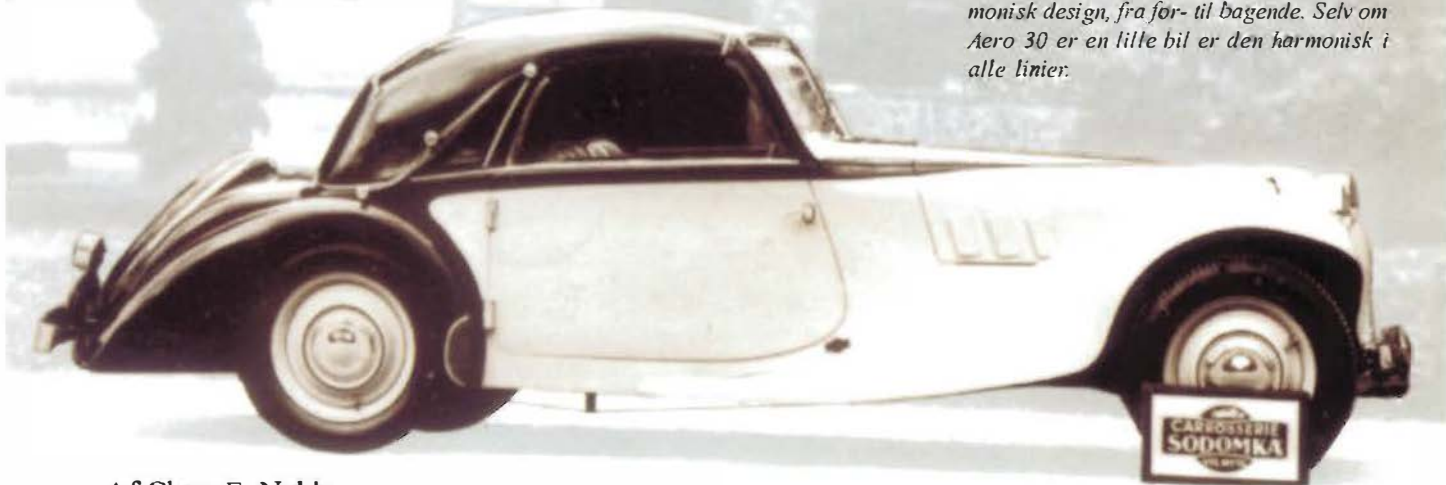
Karosseriernes Evergreen

Aero 30 1938

Aero i Tjekkiet producerede biler fra 1929 til 1947.

Type 30 var udstyret med en to-cylindret totaktsmotor på 995 cc og med forhjulstræk. Forhjulstræk blev indført i 1934.

Aero 30 er ikke det store designstudie, men viser Sodomkas fine sans for et smukt, harmonisk design, fra før-til bagende. Selv om Aero 30 er en lille bil er den harmonisk i alle linier.



Af Claus E. Neble

Billedtekst: Steffen Frølich

For 104 år siden, i 1895, åbnedes et karetmagerværksted af Josef Sodomka i byen Vysoké Mýto, der dengang lå på grænsen til Mähren i det østrig-ungarske kejserrige, i det der i dag er Tjekkiet.

Dette værksted blev i 1925 en af de første selvstændige små karrosserifabrikker der lavede karrosserier til chassiser, som var fabrikeret af de større bilfabrikker i denne del af verden. Blandt de allerførste karrosserier, som man lagde mærke til inden for bilindustrien i den centrale del af Europa, var de karrosserier, der blev fremstillet til et Laurin og Klement chassis og et til bilfabrikken som fremstillede mærket Praga.

I princippet var det i denne periode (1925), man egentlig fik øje på firmaet. Det var da Josef Sodomka Junior, søn af stifteren af firmaet, indgik i personalet, det var ham der tegnede og samtidigt indførte fabrikation af bilkarrosserier, og hermed også de før omtalte Laurin & Klement og Praga karrosserier.

Det var egentlig ham vi kan takke for nogle af de mest fantastiske og flotte personkøretøjer, som firmaet fremstillede i årene op til anden verdenskrig.



Billede af Josef Sodomka, 1904-1965

Alle billeder er fra Museum Vysoké Mýto.

Mange af de virkelig flotte køretøjer der i dag er kendt som kuriositeter inden for veteranbilentusiasterne og samlere i nutidens Europa og USA, er de biler der blev lavet af Josef Sodomka i 30'erne og 40'erne.

I 1928 blev der endvidere lavet en bus på et Skoda chassis. Og et år senere blev en åben personvogn designet, og den vakte meget stor international opsigt. Det gav berømmelse og dermed arbejde til værkstedet i de kommende år.

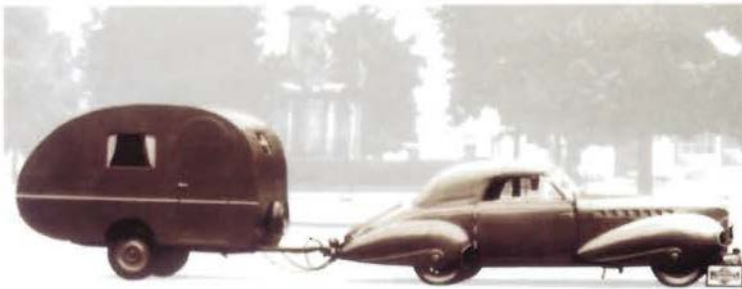
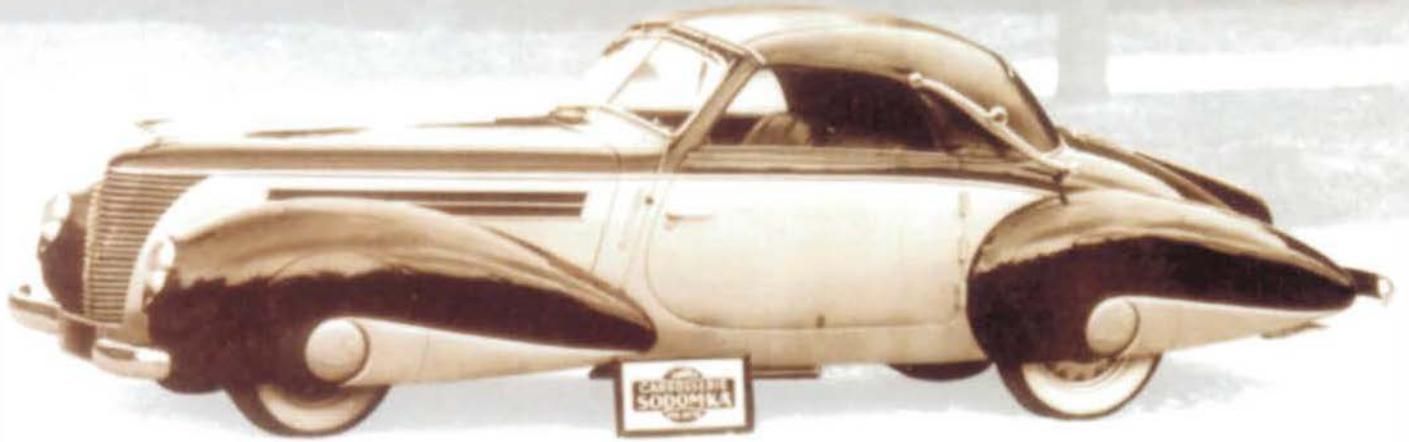
I begyndelsen af 30'erne, årene med de runde former og de forlængede skærme, indbyggede lygter, og andre strømlinede elementer, fik So-

domkas kreationer et meget elegant sportsligt præg. Dette sammenholdt med den meget store kvalitet der var i alle produkterne fra denne lille by, Vysoké Mýto gjorde at karrosserierne blev meget efterspurgte. Men det var nok især designet der gjorde det virkelige udslag.

Det blev efterhånden sådan, at mange af den indre tjekkiske bilindustri forskellige fabrikker forsøgte at få et samarbejde igang med Sodomkas karrosserifabrik i disse år. Det blev til mange forskellige samarbejder, for eksempel med firmaerne Walter, Aero, Jawa, og så selvfølgelig Tatra, hvor samarbejdet resulterede i den fantastisk smukke Tatra 52.

Aero 50 1939

Aero 50 viser Sodomka i al sin styrke. Dette design står på ingen måde tilbage for de store, kendte billedesignere som Saoutchik og andre af 30'ernes designguruer. Bemærk at både for- og bagskærme er af helt lukket type. Type 50's design er tydeligt inspireret af både amerikansk og fransk design. Til trods for den ekstremt lange kølerhjelme, hænger hele konstruktionen harmonisk fint sammen. Sodomka kunne sit håndværk. Type 50's 4-cylindrede firetaktsmotor udviklede 50 hk og var forsynet med to karburatorer. Type 50 blev lanceret i 1937.



Aero 50 1940 med Sodomka campingvogn.

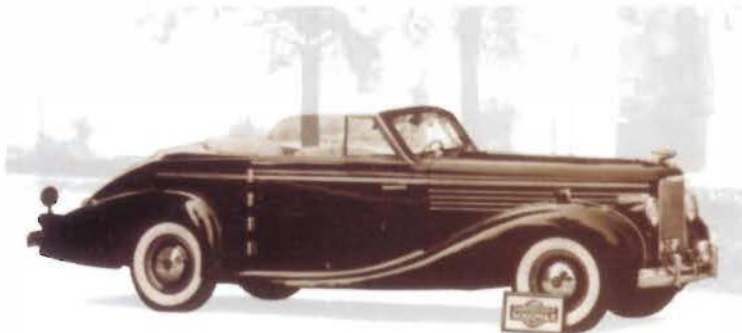
Samme grundlæggende design som den anden 50'er. Bemærk de indbyggede forlygter. Designet af denne 50'er er lidt mindre flamboyant end 39 modellen med lidt mindre opulente for- og bagskærme. Ligeledes mangler finnen på bagenden. Bemærk i øvrigt Sodomkas forkærlighed for døre der åbner fremad. Af samtlige viste modeller er det kun Walter 6B der åbner bagud. Campingvognen er egentlig også ganske moderne i designet. Sikkerhed tænkte man også på, med ekstra kæder.



Lancia Astura 1937

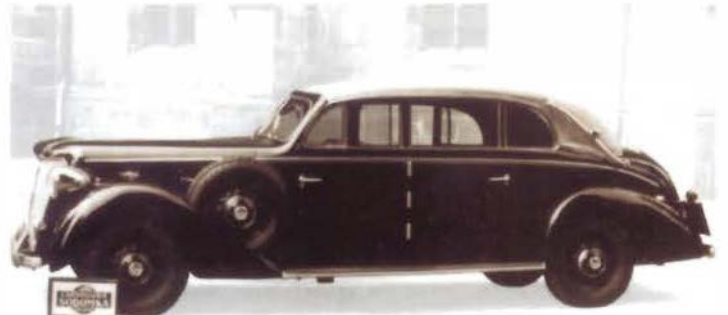
Astura blev introduceret i 1931 og var udstyret med en lille V8 på 2.6 liter, med en ydeevne på 73 hk.

I 1934 voksede den til 3.0 liter og der indførtes bremseforstærker.



La Salle 1938

Billigudgave af Cadillac. La Salle blev produceret fra 1927 til 1940. 1938 La Salle var udstyret med en V8 på 5.3 liter; introduceret i 1937 og var nu mere Oldsmobile/Buick end Cadillac, til gengæld for en kraftig prisnedsættelse.



Praga Golden

Praga blev produceret i Tjekkiet fra 1907 til 1947.

Den her viste er en Golden fra 1939. Golden var udstyret med en 6-cylindret motor på 3.9 liter, hypoid bagaksel og synkroniseret gearkasse. Golden kunne leveres med elektrisk Cotal gearskifte.

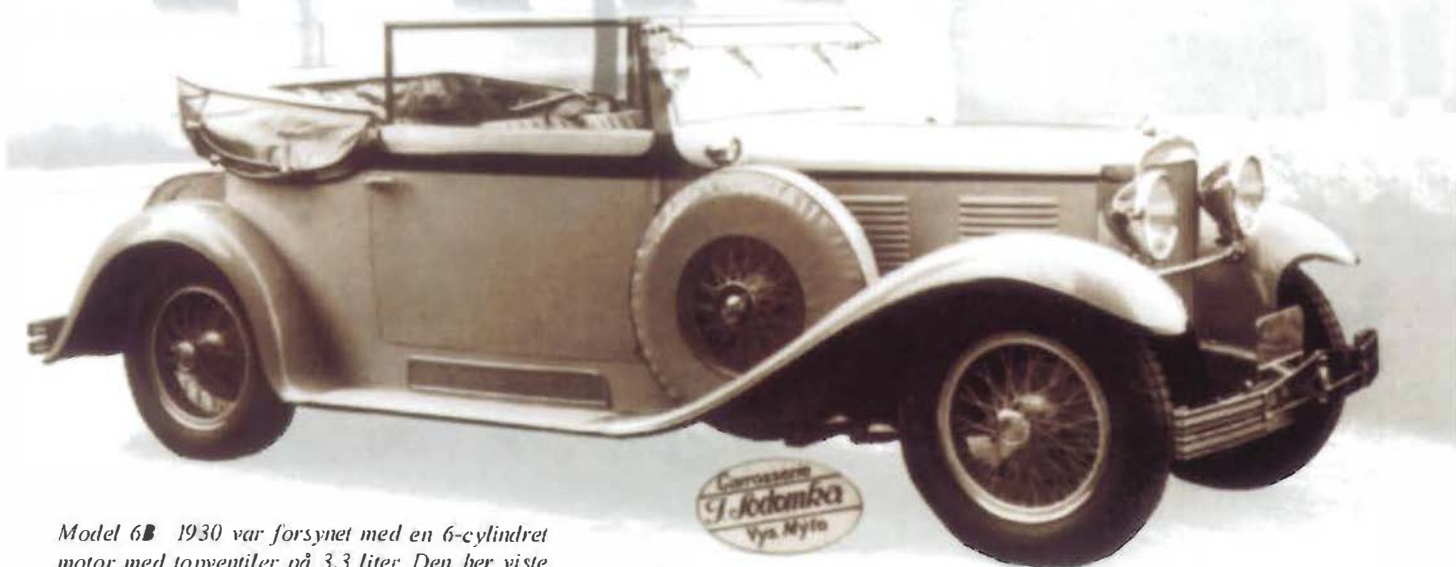
Walter 6B 1930

Walter blev produceret af Josef Walter & spol i Tjekkiet. Fabrikken byggede biler fra 1912 til 1936. Egentlig blev fabrikken grundlagt i 1898 med en beskeden produktion af motorcykler og fra 1908 en produktion af 3-hjulere. De var i øvrigt ret usædvanligt udstyret med kardantæk og ikke som normalt med kædeværk.

I 1922 mistede grundlæggeren Josef Walter firmaet, som det skete for mange andre grundlæggere i automobilindustriens barndom, der var dygtige teknikere men ikke besad samme kvaliteter når det kom til ledelse og økonomi.

I 1928 så introduktionen af Walter model P, som i 1929 dannede grundlag for en racerversion under benævnelsen 6B.

6B var på 2,8 L med en effekt på 125 hk. Denne motor var så succesfuld at den i en nedtunet og opboret version blev sat i masseproduktion fra 1930.



Model 6B 1930 var forsynet med en 6-cylindret motor med topventiler på 3.3 liter. Den her viste sportsversion havde en ydeevne på 95 heste eller 115 med Cozette kompressor og magnetænding. 6B var udstyret med hydrauliske bremses med forstærker.

Det var faktisk sådan at mange af datidens filmdivaers og filmheltes allerstørste drøm var at posere foran deres egen, privatdesignede perfekte Sodomka model.

Disse kreationer af meget fine personbiler barmærket „Carrosserie Sodomka“. Som eksempler behøver jeg blot at nævne Walter Regent 1934 og 1935, som blev rivaler til de berømte franske og italienske karrosseri-designere.

Josef Sodomka lavede karrosserier til forskellige amerikanske bilfabrikker, i flæng kan nævnes Ford, Nash, Graham, Studebaker og La Salle.

Vi skal heller ikke glemme at der blev lavet karrosser til de mest berømte bilmærker i Vesteuropa, lad os opregne nogle enkelte, som Lancia Astura 1937, Rolls-Royce 20/25 1938 og ikke mindst Bugatti.

Faktisk var Sodomka en sådan succes at han var efterspurgt i både Budapest, Le Baule, Nice og Monte Carlo.

Josef Sodomka blev rådspurgt af de førende franske og italienske karrosseridesignere og der var en meget



Rolls Royce 20/25 1938

Den lille RR. Først med en 3.7 liter og senere, fra 36, med en 4.5 liter som ekstramulighed. Den blev dog senere standard.

nær kontakt mellem fabrikken i Vysoké Myto og for eksempel firmaet „Carozzeria Farina Torino“, der var ledet af den legendariske Battista „Pinin“ Farina.

Mange af Josef Sodomkas luksuskarrosserier, som første og største eksempel kan nævnes Aero 50 med dropskærme på både for og baghjul, var noget af det mest elegante der er lavet i den tjekkiske bilindustri til alle tider, og man må også sige at i

trediverne og fyrtierne, var firmaet en af de ledende karrosserivirksomheder i Europa.

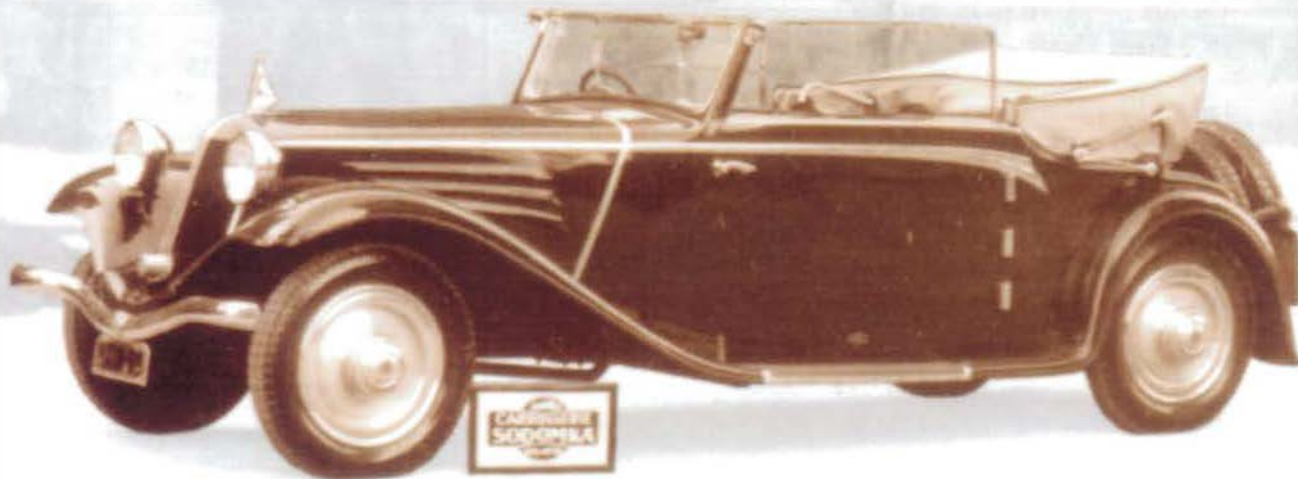
Efter anden verdenskrig var privatfirmaer ikke i vælten i denne del af Europa, derfor sluttede denne æra inden for denne type Body Styling. Mærkeligt at så få har kendskab til denne store kunstner. Josef Sodomka Junior, som blev født i Vysoké Myto 1904, døde, glemt af de fleste, i Prag i 1965.

Tatra T 52 1934

Under den geniale Hans Ledvinka, som nok må regnes for en af verdens fineste bilkonstruktører, fremstillede Tatra en lang række biler med et teknisk design der ofte var betydeligt forud for sin tid og af en materiale- og fremstillingskvalitet som kun få kunne leve op til.

T 52 stammer fra Tatrars tredje periode i Koprivnice. I 1927 skiftede firmaet navn fra Koprivnice Vozovka A.S. til Zavody Tatra A.S. Tatrars modelprogram i 30'erne var ganske stort og spændte vidt, lige fra en beskedne trehjuler med en motor på 528 cc til en imponerende 6 liters V12 Type 80. T52 blev produceret fra 1931 med en 4-cylindret luftkølet motor på 1,9 liter og en ydeevne på 40 heste. Fælles for Tatrars modeller i 30'erne var centralrørsramme og uafhængigt bagtøj med svingaksler. Det resulterede i en yderst stiv konstruktion og lav vægt samt glimrende vejegenskaber. Noget man ikke var forvæntet med i datidens normale konstruktion. Disse var typisk med en traditionel ramme der sjældent var særlig stiv og med tungt og stift bagtøj. Tatrars konstruktion må i datiden med de typisk dårlige veje have budt på en langt bedre komfort og køreegenskaber i forhold til konkurrenterne end vi umiddelbart tænker på, med vores langt bedre vejforhold.

I 1934 må T52 allerede have set yderst gammeldags ud for i dette år introducerede Tatra den revolutionerende T 77. T 77 var designet af Hans Ledvinka i samarbejde med Ubelacker.



Studebaker Commander 1938

8-cylindret 3,6 liter motor med automatisk overdrive. Hydrauliske bremses fra 1934.

De halvt indbyggede lygter var typisk 1938.



Walter Regent 1934

Den viste Regent model var meget moderne i sit design sammenlignet med andre Sodomka 1934 Regent. Motoren var på 3,2 liter.

I denne Regent 1934-udgave viser Sodomka igen sit fine designhåndværk. Til trods for det yderst tunge og massive over designet, virker den på ingen måde tung og klodset, bemærk den fine måde bagenden er afsluttet på, med forskærmeus øverste bue der er ført helt ud til bagenden og elegant indgår i bagskærmen, der mere fremtræder som et designelement end som en særskilt skærmkonstruktion. Bemærk også den frække lidt sneplovsagtige front der given en fin pendant til bagendens spidse afslutning.



Walter Junior 1937

Igen et fint eksempel på Sodomkas proportionssans. Lakeringen underspiger fint det lette harmoniske design. Vi ved ikke rigtigt noget om denne Junior model 1937 men den er sandsynligvis bygget på baggrund af en Aero. Årstallet der er opgivet som 1937 er også lidt mystisk da Walter sluttede sin bilproduktion i 1936, ifølge vore kilder. Det meste af Walters produktion byggede på modeller og dele fra andre fabrikker. Både engelske, tyske (Maybach) og italienske (Fiat).



En dansk donkrafthistorie

DVK

Tekst: Leif Gr.Thomsen
Illustrationsmateriale venligst udlånt
af Danfoss Museet.

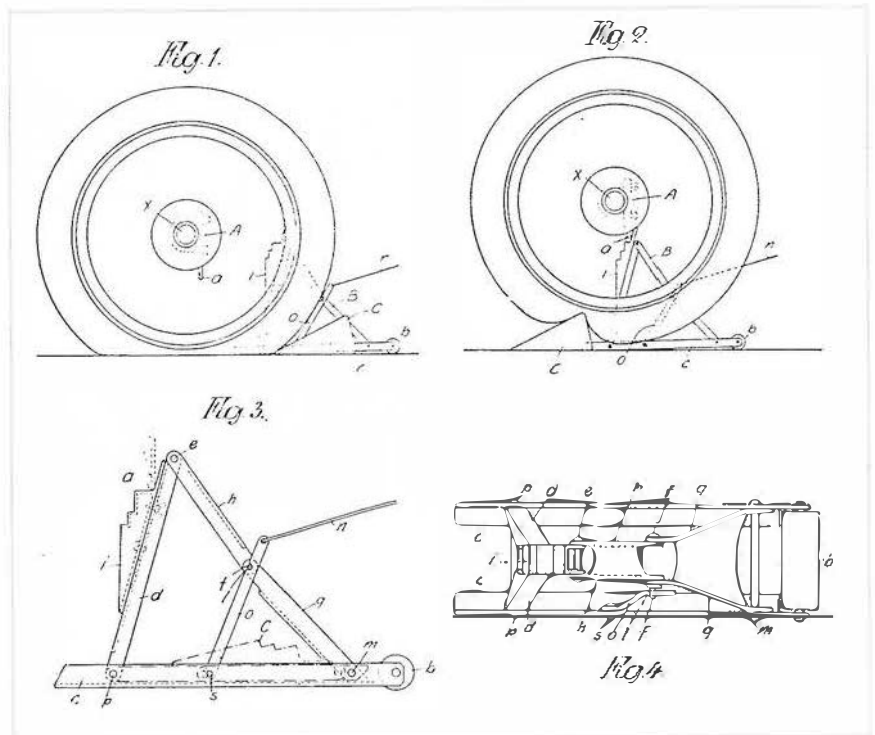
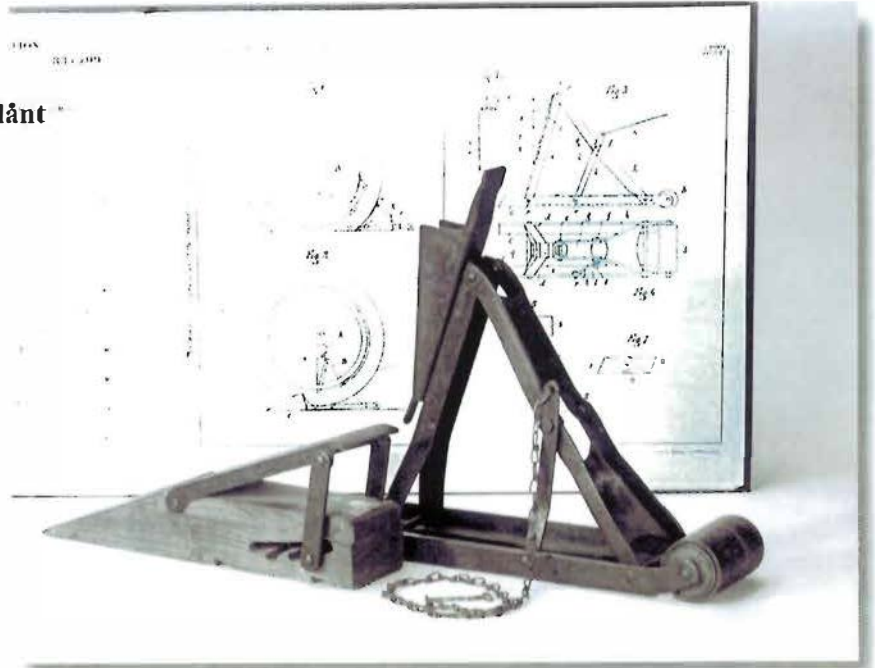
I Nordborg på Als ligger Danfoss, en af landets største virksomheder med eksport til hele verden af bl.a. køle- og varmeautomatik. I stiftelsen Mads Clausens barndomshjem, hvor det hele begyndte, har man oprettet et virksomhedsmuseum, hvor man kan betragte mange sære ting lige fra den spæde begyndelse til nutidens high tech.

Selvom virksomheden havde vokset sig stor med passende administrationsbygning, bibeholdt Mads Clausen sit kontor på den hjemlige gård, og alt står, som da han forlod det den sidste gang. Selv hans ydmyge frakke hænger der, kun mangler fabrikanten i stolen.

På dette museum kan man lære, at starten på det hele faktisk skete inden for det automotive, så Danfoss har faktisk en plads i den danske automobilhistorie, og det gik således for sig:

Sent i tyverne havde den unge alsiske ingeniør Mads Clausen et job i Silkeborg, og før at komme derop kørte han nogle gange i familiens De Soto. Det skete, at vognen punkterede, og det krepere det praktiske menneske at skulle kravle rundt på en måske regnvåd landevej med den tids donkraft, der skulle vrikkes på plads inde under akslen med en lang pind, der så igen skulle drejes eller vippes op og ned, stadig i knælende stilling, for at få et af hjulene hævet.

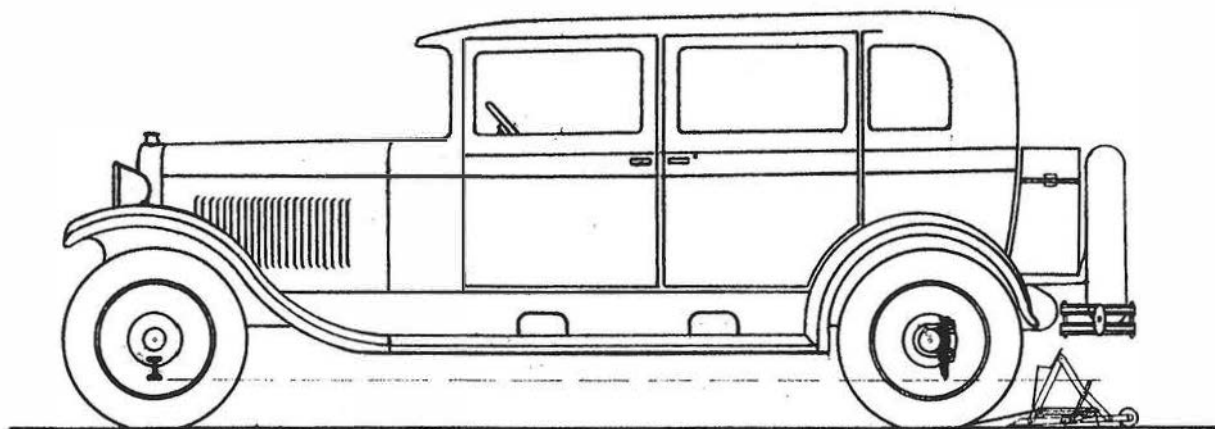
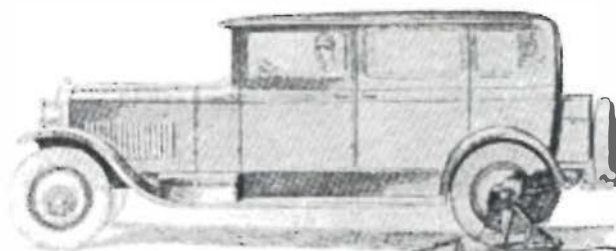
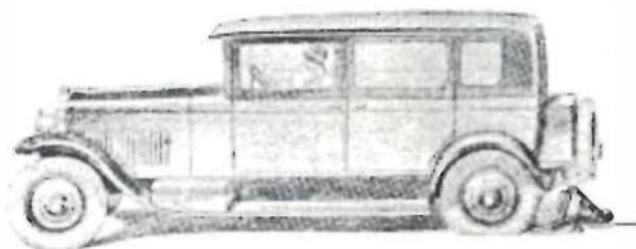
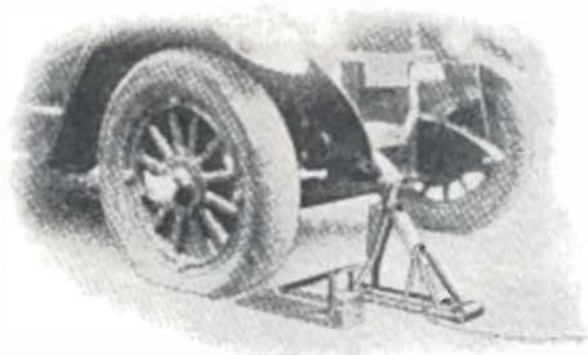
Så udtænkte han en ny donkraft, der i sammenklappet stand ikke fyldte særlig meget og tilmed var let. Til donkraften hørte en stor kile, og fidusen var, at donkraften i udslået stand skulle placeres lige ud for et særligt beslag på akslen, så kunne man køre det ulykkelige hjul op på kilen, og hvis det hele var placeret



rigtigt, kom akslen op og sidde på donkraften, og man kunne skifte hjul. Når det var i orden, skulle man trække i en lang snor, hvorefter donkraften klappede sammen, og den kunne hives ud og gemmes væk sammen med sin kile. Voila, ingen snævsede knæ i bukserne, praktisk og behageligt.

Mads så en lovende fremtid i sin donkraft, der blev patenteret ved

Dansk Patent nr.40991 den 15.oktober 1929. Men nu skulle den jo sættes i produktion, og oppe i Silkeborg befandt sig fabrikken Lysbro, og de kunne nok producere denne sag. Lysbro befandt sig lige ved siden af det firma, hvor Mads Clausen arbejdede, og da han af terhånden befandt sig lovlig tit hos Lysbro, følte Mads' arbejdsgiver sig nødsaget til at fyre ham.



Han var forøvrigt gået i kompagni med sin onkel Kolmos med forhandling af donkraften for øje. Og det gik helt godt. I den driftige familie læste man blade fra Amerika, og herigennem erfarede Mads, der godt kunne læse noget engelsk, at det uafhængige forhjulsophæng var på vej. Denne omstændighed satte tanker i gang, for Mads' donkraft kunne ikke bruges i et moderne hjulophæng, og han imødeså et fuldstændigt stop for videre forretning.

Da var det, at en tysk ingeniør blev bekendt med donkraften, og han købte flux alle rettigheder for et beløb af 30.000 RM. Man kan fornemme, at tyskeren nåede at få sine penge hjem, inden han måtte stoppe produktionen, men Mads havde også kapital til at komme videre, og det inden for et område, der ikke havde meget med biler at gøre, men det er jo som i så mange sager en helt anden historie.

DANSK
Nr.



PATENT
40991.

BESKRIVELSE

MED TILHØRENDE TEGNING,

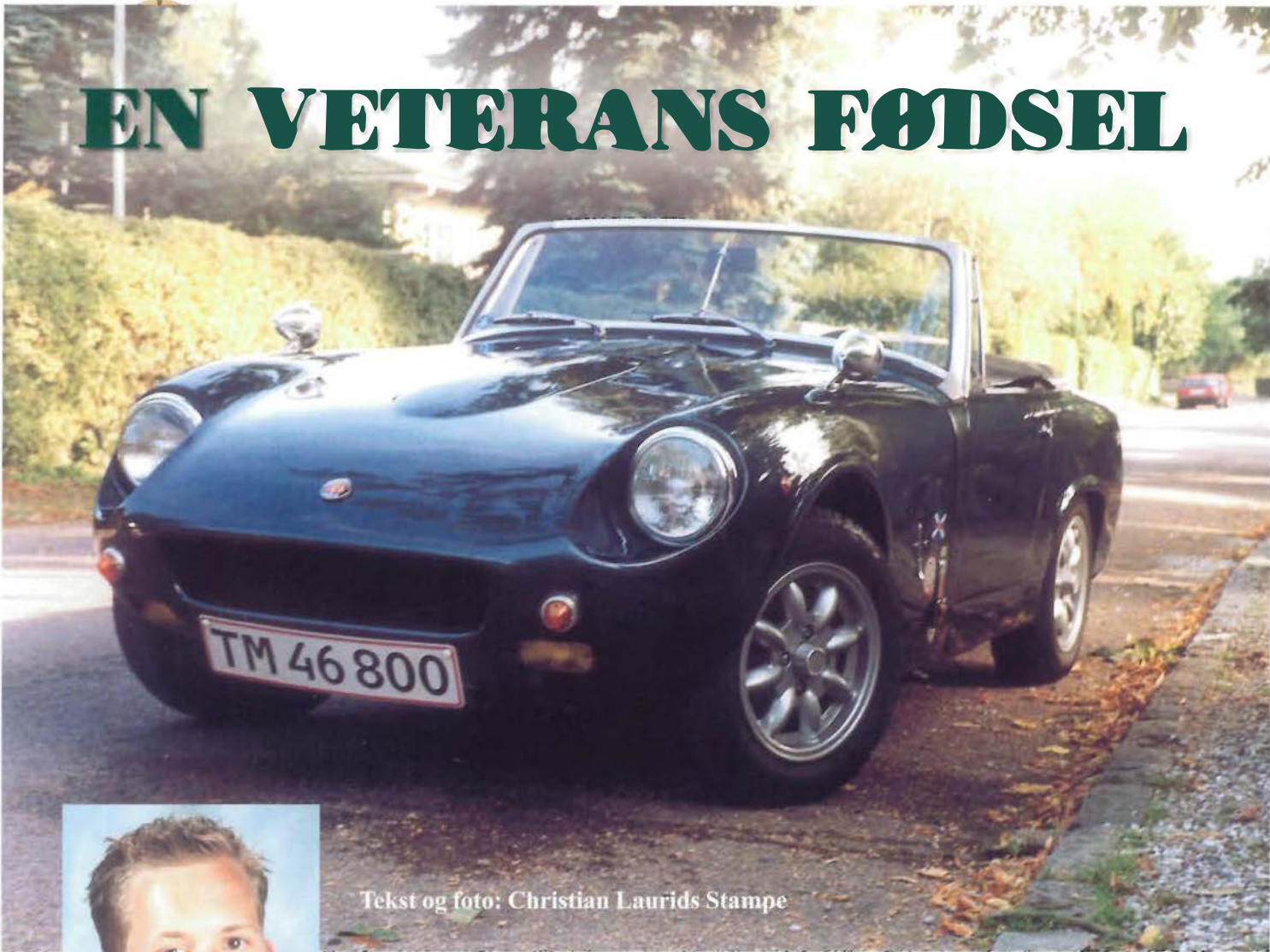
BEKENDTGJORT DEN 28. OKTOBER 1929.

Ingeniør MADS CLAUSEN,
SILKEBORG.

Donkraft, navnlig bestemt til Automobiler.

Patent udstedt den 15. Oktober 1929, beskyttet fra den 13. Juni 1928.

EN VETERANS FØDSEL



Tekst og foto: Christian Laurids Stampe

Interessen der voksede

Det startede med at jeg så Søren Bagge i hans M.G. TF '54 og hans kone i hendes Morris Minor '69 "Klumpe" med deres to hunde Anse og Emma i anledning af "Klassiske biler i Brede 94". Jeg var meget fascineret af de gamle biler jeg havde set. Jeg gik så de følgende dage og tænkte over at det ville være sjovt at have en bil som Sørens, men slog så hurtigt tanken ud af hovedet på grund af at der trods alt var en ca. 5 år til jeg kunne få kørekort. Men så nogle uger senere blev jeg så spurgt om jeg ville hjælpe Søren med en bil. Og det ville jeg...

Det var en gammel dueblå Kadett som han havde gået og svejset på, den skulle bare delvis males og så var det ud af klappen med den. Men ironisk nok var det den der tændte min lid til gamle biler. Jeg har altid godt kunne lide at lave noget hvor man kan se et resultat med det samme, og det kan man jo i høj grad sige gælder for gamle biler jeg mener: enten virker det eller også virker det ikke!

Det blev så til en vane at komme over at rode med gamle biler hos Søren

og drikke "afternoon tea" med hans søde kone Annette.

Nu har jeg efterhånden tilbragt mange timer/dage i Sørens garage med at lave alverdens ting, såsom mit eget første selvstændige projekt, en NSU Quickly der blev sandblæst og som jeg selv malede, det gik fint. Det gik faktisk så godt at jeg blev enig med mine forældre om at vi skulle anskaffe os en Morris magen til Annettes. Det blev så til en almond green Morris fra 70 som vi kalder "Tudse". Der var ikke så meget derskulle laves ved

den, men det er da blevet til en ny kobling, nye gummi bøsninger i for-tøjet, rust lavet i vanger og det sidste nye en ny køler. Men nok om det.

I de år vi har kendt hinanden er der blevet lavet mange forskellige ting såsom Morris Minor, Jaguar, M.G., Austin Healey, Mercedes Benz, Honda, BMW, Volvo (som var et kæmpe projekt = masser af rust) o.s.v. Jeg er blevet meget glad for at være hos Søren og Annette, og jeg tror også at Søren er glad for at have fået den søn han aldrig har fået, i form af mig, en deltids søn der deler samme interesse. Andet ville også være kedeligt fordi han ved så meget om gamle biler at det ville være synd for ham ikke at have nogen at lære op. Søren har i hvert fald lært meget af sin egen far Jens. Jeg tror aldrig jeg har mødt en mand der har haft så mange biler gennem tiden som han, plus nu har han en fantastisk Rolls Royce Silver



Cloud 2 '62 ved navn Albert. Nu var det kommet til det tidspunkt hvor jeg skulle have noget af mit eget at bruge mine evner på (sommeren 98), og det var i form af en bil. Det var selvfølgelig Søren der fandt den ude hos Henning Andersen.

Jeg tog ud og kikkede på den med Søren og min mor og far. Og der stod den, en Austin Healey Sprite Mk 4 '67 med Sebring front og hardtop, nyrenoveret/tunet motor og rimeligt nylakeret, som tilhørte H. H. Christensen (foto).

Den hedder nu Speedy og det er nok det bedste køb jeg nogensinde har gjort og den har bragt mig utrolig megen glæde.

Efter at have lavet ledningsnet, rust, interiør, kromdele, nye bagfjedre og alle de ting der nu skal laves, er den nu næsten færdig (det er jo en klassisk engelsk bil så det bliver den nok aldrig) og jeg er ved at tage kørekort i øjeblikket.

Så bare vent næste sæson, here I come!

Det er utroligt så mange man kommer i snak med når man kører i en flot klassisk bil, f.eks. var jeg med Søren og Annette i England her i sommer i deres Jaguar Mk 2 '69 "Missilove" og der blev vi mødt med åbne arme. Eller når man er ved møder/bilshows er der også en rigtig rar stemning f.eks. på Gavnø eller oppe ved Nivå. Det er sjovt at dele interesse med så mange mennesker på en gang.

Der er også mange jeg har fået vejledning af f.eks. Busser som er min foretrukne leverandør i stumper og ting og sager. Og jeg har fået gode råd af "Frø" Johnny, men mest af

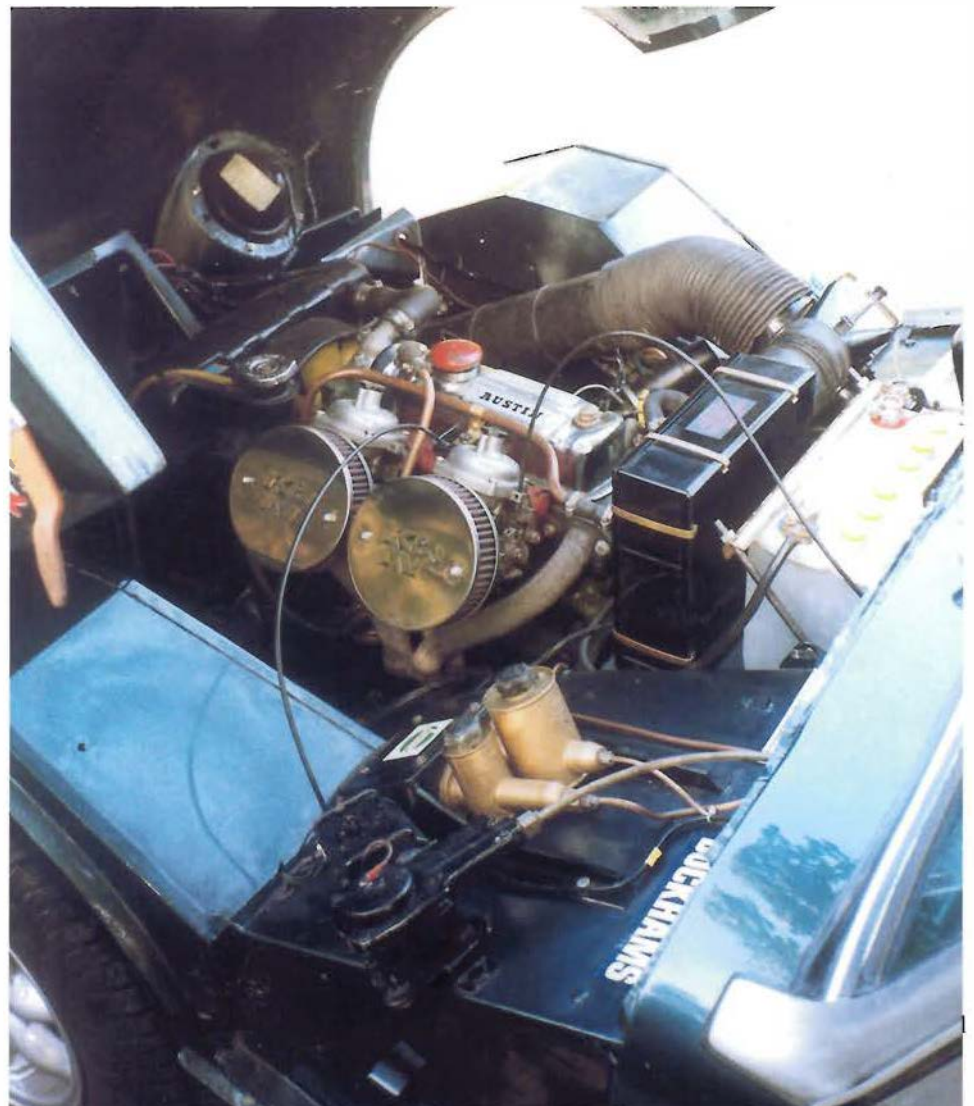
alt går min dybeste respekt og glæde til Søren som har været min fører selv i de mørkeste tider.

Tak Søren

Hilsen Christian Laurids Stampe

Vi har selvfølgelig også et ordsprog der siger: Virker lortet = pil ikke ved det! (men det er jo svært, man vil jo gerne vide hvorfor det egentlig virker!).

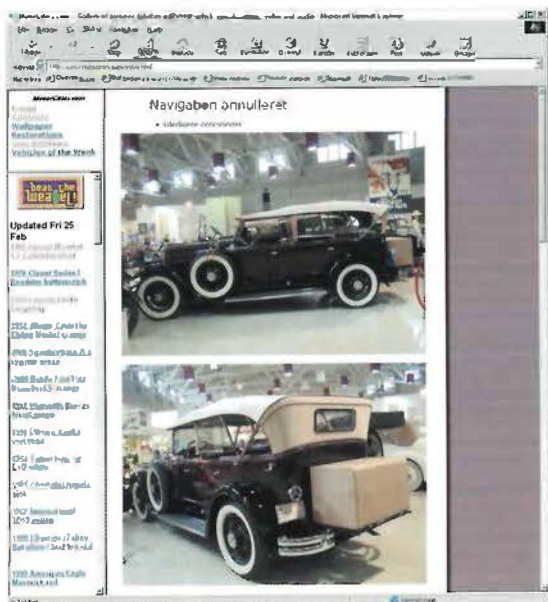
Øverst t.v. Bilen hos den tidligere ejer. Øverst: Ledningsnettet skiftes ud. Nederst: Nyrenoveret og tunet motor.





Billedarkiv og meget andet

Der er tidligere her på siden omtalt diverse online bilarkiver, hvoraf de fleste er mest tal og andre fakta om bilerne. Dette er jo meget fint, men et billede i ny og næ er jo ikke af vejen. Så vil man mere end læse om



biler online, er der på www.motorcities.com mange flotte billeder. Det er mest amerikanske biler, men der er også et par flotte europæiske imellem. En 1929 Isotta-Franschini Tipo 8A er jo nærmest kunst. Der ikke kun billeder. På siden er der også mulighed for at deltage i diskussioner med andre entusiaster, downloade flotte bil wallpapers og meget andet bilrelateret. Siten er bestemt et besøg værd.

Lidt lækkert til drømmere på www.fastpast.com finder du lidt lækkert at kikke på og drømme om. Det er et fransk forhandler site i den eksklusive ende. Bilerne er meget flotte og priser er også derefter. 300.000 FF for en Jaguar 2½ lyder jo lidt i overkan-

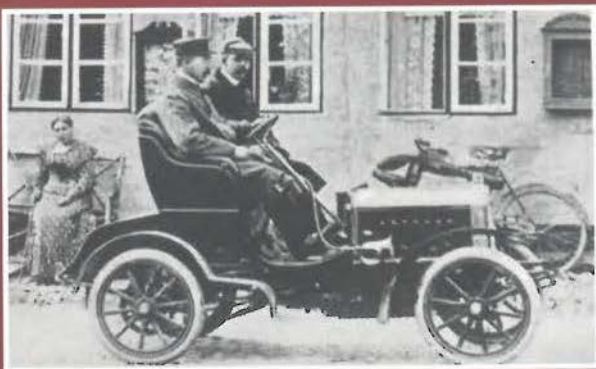
ten, men bilen er jo flot og drømme- ne er jo gratis.

Send jeres links

Har du lavet et site eller fundet nogle gode links så mail dem til mig så kan vi bringe dem her på siden. Så kan alle få glæde af dem. Alle sites eller andet klassisk bil relateret IT er velkommen på dave@c-box.dk.



EFTERLYSNING af Minerva og Loreley



I anledning af firmaet Vilh. Nellemanns 100 års jubilæum i år søger vi kontakt med ejere af biler, vi har forhandlet frem til 1940. Vilh. Nellemanns første bilmærke var den belgiske Minerva, som blev importeret fra ca. 1905. Derpå importerede firmaet en lang række bilmærker: Loreley fra 1908, Alldays og Singer fra 1910. Dort, Oakland og Jefferey fra 1914, Delahaye, Ansaldo og Steyr fra 1915. Nash fra 1916, Horch fra 1927, efterfulgt af DKW, Wanderer og Audi, og Morris fra 1928.

De vigtigste bilmærker fra denne periode var Nash og Morris, som firmaet importerede i store antal gennem mange år. Blandt Morriserne er vi særlig interesseret i Morris Eight fra 1934, der var én af hjørnestenene for firmaets ekspansion.

Vi vil gerne invitere et antal ejere af disse bilmærker til vort 100 års jubilæum fredag den 28. april i Randers, hvor vi samtidig indvier vort nye bilhus. Kontakt venligst Ulla Nielsen, tlf. daglig kl. 10-12 på tlf. 43 73 64 00, fax 43 78 71 62 eller e-mail un@vnagro.dk.



ARRANGEMENTER OG INVITATIONER

Karen Blixens bil på auktion

Karen Blixens Ford V8 cabriolet fra 34 er dukket op fra glemslen, dækket af 34 års støv.

Den er blevet rensset og pudset og vil i løbet af foråret blive sat til salg på auktion hos Holstebro Auktioner.

Bilen blev foræret til Karen Blixen i 1936 af lensgrevinde Wedel Wedelsborg og bærer stadig præg af dette, med Wedelsborgernes adelsfarver på siderne. På instrumentbordet er der et metalmonogram med TBF, Tanne Blixen Fincke.

Det skal blive interessant at se hvad bilen bliver budt op i. Forhåbentligt vil den forblive i landet.

Redaktøren



Modelbiler & Motorbøger

Velkommen i Danmarks førende specialforretning.

Kig forbi - Vi har de billigste priser:



Postordre til hele landet - hver dag:

SamlerBørsen

Jacobys Alle 2 - 4

1806 Frederiksberg C

Tlf. 33254022 Fax. 33250622

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

www.samlerboersen.dk

Veteranklubberne på Sjælland indbyder til :

Swap Meet søndag den 30. april 2000 kl. 9.00 - 14.00

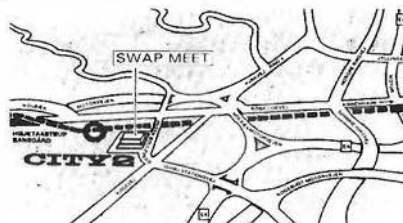


Tid igen !

Det er igen tid til det originale SWAP-MEET, har du noget du mangler - eller har du som de fleste noget du bare gemmer på, så benyt chancen på Danmarks største ikke kommercielle stumpemarked - der som sædvanligt afholdes ved City 2, Taastrup - Grøn parkeringsområde. City 2 er placeret centralt for hele Sjælland Alle er velkomne. Købere såvel som sælgere!

Praktiske oplysninger : Sælgere skal henvende sig til Damptrømlklubben Niels Rudberg Jørgensen Safirvej 2 3060 Espergårde. Tlf. 4223 2540 Elektronisk tilmelding kan ske på www.damptrømlklubben.dk/swapmeet_tilmelding.htm (Deltagende sælgere ved de sidste 2 Swap Meets vil få en særskilt invitation).

Besøgende skal køre efter kortet og benytte Blåt område til parkering.



* Arrangørerne forbeholder sig ret til at afvise sælgere der ikke handler med gammelbil, motorcykel og veteranknallert relevante dele (sko, tøj, lædervarer og andet skrammel).

Vi opfordrer så mange som muligt til at komme i gammel bil eller på gammel MC, da der også denne gang er P-plads "på taget" for disse køretøjer.

Vi glæder os til at se jer til Swap Meet ved City 2 i Taastrup. Husk at del altid er påklædningen - ikke vejret der er noget i vejen med !



Dansk Ford A Klub sælger Ford A dele fra sit klubhus, Sofielundsvej 48 i Glostrup i tiden 12.00 - 15.00, det er kun 6 km fra City 2. Alle Ford A entusiaster er velkomne. Klubben byder på kaffe og giver 10 % rabat, til medlemmer såvel nye som gamle, på hele sortimentets 1400 numre.

PS. næste Swap Meet afholdes 1. oktober 2000

Besøg os på Internettet : www.fordaklub.dk eller www.damptrømlklubben.dk





Oldtimerløbet



Gråsten - Flensborg og retur ♦♦♦ Lørdag d. 27. maj 2000



10 års jubilæum



● Oldtimerløbet Gråsten-Flensborg fejrer i år 10 års jubilæum. - Vi er glade for at kunne invitere såvel tidligere som nye deltagere til at fejre jubilæet i Gråsten d. 27. maj. Med baggrund i, at vi sidste år var samlet ikke mindre end 651 veteraner og oldtimere, må vi da kunne se frem til alle tiders fødselsdagsfest med rigtig mange skønne køretøjer og deres pragtfulde ejere.

EFTERLYSNING: Hvis du har deltaget i de 9 foregående ● Oldtimerløb, og også møder frem i år, så vil vi gerne bede om at du krydser dig af på tilmeldingen.

PROGRAM

- Kl. 08.00 Registrering af deltagerne.
- Kl. 10.30 Bedømmelse af køretøjerne starter.
- Kl. 12.30 Start på køreturen til Flensborg.
- Kl. 16.30 Præmieuddeling
- Kl. 19.00 "Glant komsammen"

● Om formiddagen kan deltagerne hygge sig i hinandens gode selskab, publikum kan nyde de smukke og spændende køretøjer mens dommerne arbejder hårdt. - Køreturen til Flensborg går ad den vante rute gennem Gråsten med et smut forbi dronning Ingrid's slot, og videre langs Flensborg Fjord. En dejlig tur, som alle kan deltage i uanset køretøj. - Efter præmieuddelingen siger vi tak for denne gang til de, som kører hjem. Andre deltager i det hyggelige aftenarrangement "glantkomsammen", som byder på lækker vildsvinesteg, levende musik og en sving om. - Der er plads til 350 deltagere, så det er en god ide at melde til på tilmeldingen, da der sikkert bliver rift om pladserne.

Stumpemarked

Mød frem til vores hyggelige stumpemarked. Her er plads til alle, som har noget at sælge, som relaterer sig til køretøjerne og deres ejere. Det koster kun kr. 10,00 pr. m² at deltage som sælger. - Meld dig til på nedenstående tilmelding. Hvis du vil drøfte praktiske detaljer, kan du ringe til Lorens Rossen, som står på spring for at hjælpe dig. Tlf. 7465 1357 eller 2343 1628.

Stumpemarkeddeltagere behøver ikke at køre med på turen til Flensborg for at få et evt. køretøj bedømt.

KLASSEMENTER

1. Cykler med hjælpemotor indtil 1975.
2. Knallerter med tilhørende stel indtil 1975.
3. Scootere og kabinescootere indtil 1975.
4. Motorcykler indtil 1945.
5. Motorcykler fra 1945 til 1975 under 250 cc.
6. Motorcykler fra 1945 til 1975 fra 250 cc.
7. Biler indtil 1945.
8. Biler fra 1945 til 1975.
9. Veterantraktore og landbrugsmotorer indtil 1975
10. Lastvogne og busser over 3500 kg indtil 1975.

Mødested

Ringriderpladsen, Johs. Kocks Vej, 6300 Gråsten

Skriftlig tilmelding

Senest d. 10 maj til Turistbureauet for Gråsten/Brøager, Kongevej 71, 6300 Gråsten, tlf. 7465 0955. Der fremsendes her-
efter bekræftelse og yderligere information.

Indbetaling

Deltagergebyr bedes indbetalt separat til kasserer for Lions, Thor Hedels, Stjernevej 7, 6300 Gråsten på giro 9979840 eller pr. check i forbindelse med tilmelding.

Overnatning

Fri primitiv camping på Ringriderpladsen, så langt pladsen rækker. - ● megnens campingpladser er f.eks. Lærkelunden, Nederbyvej, Rinkenæs, tlf. 7465 0250. Rinkenæs Campingplads ved Rinkenæshus, tlf. 7465 1808. Kroer og hoteller oplyses af Turistbureauet tlf. 7465 0955.

Arrangør: **LIONS CLUB Broager-Gråsten** med venlig medvirken af **Sydjysk Motorcykelklub, Sønderjyllands Veteranbknallertklub, Motorhistorisk Samråd, Lions Club Flensborg.**



TILMELDING

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ BY: _____

Tlf.: _____ Har deltaget 9 gange tidligere

Mærke/type: _____ MC motorstørrelse _____

Årgang: _____ Klassement: _____

Jeg ønsker at blive bedømt i diciplinen:

Bedst restaurerede køretøj For originaltilstand

Deltager i stumpemarked Ønsker _____ m² standplads

DELTAGERGEBYR

____ Knallert a kr. 50,00

____ Motorcykel a kr. 75,00

____ Bil/Hastbil-bus a kr. 105,00

____ Traktor a kr. 85,00

____ Årsbjælke a kr. 25,00

____ Plakette a kr. 40,00

____ Festaften a kr. 100,00

____ Ialt



7. SKAGEN - GRAASTEN 26. MAJ

For efterkrigsmotorecykler bygget før 31/12 1965, men har man lyst til at deltage med en cykel fra 1935 og oppefter, er man velkommen.

I 30'erne og efter 1945 arrangeredes løb for motorecykler fra Skagen til Kruså. Af og til gik ruten via Fyn. For seks år siden blev disse løb genoptaget i forbindelse med Oldtimerløbet Graasten-Fjensborg.

Løbet vil i år foregå således:

Start fra Skagens Gren fredag d. 26. maj kl. 08.00. Over Hals-Egense og Mariager. Formiddagskaffe undervejs hos Toyota, Hadsund kl. ca. 11.00. Fra Randers følger vi den gamle nostalgiske hovedvej 10 ind i Aarhus, hvor der er frokost fra kl. ca. 12.30 i Universitetsparken, festlokalet „Efornt“, bag bogtårnet. Vi følger den gamle hovedvej til Kolding, hvor der er eftermiddagskaffepause hos Helle Auto, Haderslevvej kl. ca. 16.30.

Kl. 20.00 er der middag på „Den Gamle Kro“ i Graasten.

Der bliver ingen tidtagning etc. - Selvom det er en lang strækning, så er der lagt op til en afslappet køretur i selskab med ligesindede, hvor man følger sit eget tempo. Ialt 377 km i løbet af 12 timer. Opsamlervognen følger en halv time efter gennemsnitstiden.

Lørdag deltager man i Oldtimerløbet og indgår i bedømmelsen om restaureringspokaler etc.

Om aftenen kan man deltage i Oldtimerløbet's store aftenfest med vildsvinespisning, musik og dans.

Hver kører og hver observatør får overrakt en pokal med inskription for gennemført tur fra Skagen.

Torsdag aften inden starten mødes Skagen - Graasten veteranererne til en lille uformel spisning på Sømandshjemmet i Skagen. Man er velkommen til at deltage.

KØBENHAVN - AARHUS - GRAASTEN 26. MAJ

I forbindelse med Skagen-Graasten køres et „tilslutningsheat“ for sjællændere.

Start: Gladsaxe Rådhus kl. 8.00. Ad naturskov rute til Masi Motor, Holbæk, hvor formiddagskaffen indtages. Derefter til Odden hvorfra Katamaranfærgen bringer os til Aarhus, hvor vi tilslutter os Skagenskørerne og indtager frokosten kl. ca. 12.30 i Universitetsparken. Herefter er programmet det samme som for Skagen-Graasten.

Der vanker naturligvis også her en pokal med inskription, hvis man gennemfører.

Vi har reserveret et bestemt antal pladser til Katamaranfærgen, så man bedes melde sig til i god tid.

Løbsgebyr for Skagen og København deltagere: 390 kr. for kører, 290 kr. for observatør. Dette inkluderer formiddagskaffe, frokost, eftermiddagskaffe, middag på Den Gamle Kro fredag, deltagelse i Oldtimerløbet lørdag samt en pokal til både kører og observatør. Vildsvinespisning lørdag + 95 kr.

AARHUS - GRAASTEN 26. MAJ

Hvis man kører en mindre maskine, har svært ved at holde fri, har rygproblemer, eller ikke tør bevæge sig for langt væk fra Himmelbjerg, så har man dispensation til at starte fra Aarhus kl. 14.00.

Også her får man en pokal med inskription, hvis man gennemfører.

Når man starter fra Aarhus, regner vi med at man ikke har tid til at deltage i frokosten. Vi giver dog en kop kaffe med blødt brød inden starten.

Løbsgebyr for Aarhusdeltagere: 290 kr. for kører, 190 kr. for observatør. Dette inkluderer kaffe ved starten, eftermiddagskaffe, middag på Den Gamle Kro fredag, løbsgebyr til Oldtimerløbet lørdag samt en pokal til både kører og observatør.

Vildsvinespisning lørdag + 95 kr.

Der indsettes en ekstra opsamlervogn fra Aarhus mod Graasten fredag.

Dersom flere end 20 deltagere ønsker at køre samlet hjem mod Aarhus søndag formiddag efter Oldtimerløbet, kører der opsamlervogn med tilbage til Aarhus.

Hvis man ikke ønsker en pokal fordi hylden allerede er fuld, så kan deltagergebyret reduceres med 115 kr. Bedes angivet.

Fri camping på ringriderpladsen i Graasten, så længe der er plads.

Hvis man ønsker hotel eller lign. så ring venligst til Graasten Turistbureau: Tlf. 74 65 09 55. Lærkelundens Campingplads med hytter tlf. 74 65 02 50.

Rinkenæs Camping med hytter tlf. 74 65 18 08, Mindegårdens Bed & Breakfast tlf. 74 65 29 35.

I Skagen kan man få privat overnatning til ca. 175 kr. for et enkelt værelse: tlf. 98 44 13 77 - Skagen Sømandshjem; tlf. 98 44 21 10

Tilmelding og løbsgebyr til Bjarne Hansen, Borggade 1, 6300 Graasten inden 8. maj, hvorefter bekræftelse og slutinstruktion tilsendes.

Evt. spørgsmål: Bjarne Hansen, tlf. 74 65 13 21, kl. 18-19. Giro: 312 2778

Arrangør: Dansk DKW Club og Oldtimerløbet Graasten med venlig medvirken fra Sønderjysk Nimbusclub, NSU Club Danmark, ARJEL klubben Danmark og Interessesgruppen ADLER-PUCH.

Man deltager på egen regning og risiko. Tegn evt. vejhjælp hos Veteranernes assistancegruppe, John Arndtsen, tlf. 55 99 25 65, hvis din maskine er lidt lunefuld.

Tilmelding:

Kører: _____

Adresse: _____

Postnr. by: _____

Vildsvinespisning 95 kr. Ønsker ikke pokal

Telefon: _____

Observatør: _____

Startet fra Skagen

Aarhus

København

Check vedlagt

Afstand fra hjemby til Graasten km: _____

Maskine: _____

Årgang: _____

Originaltilstand

Restaureret



Løbsinvitation



SYDHAVSRALLY 2000

Sydhavs rally køres St.Bededag fredag d. 19. maj 2000, med deltagelse af max. 50 køretøjer, alle min. 30 år gamle, prøvepladecordning respekteres.

Første kvipage starter kl. 10.00 fra Saksøbing. Løbet slutter på Ålholm Veteranmuseum. Løbslængde ca. 100 km. med rast og opgaver undervejs. Lolland Falsters Veteran Klub er inviteret til deltagelse med et antal køretøjer.

Deltagergebyr udgør kr. 50 pr. køretøj og betales ved start. Tilmelding til løbet sendes senest den 1. maj til løbsledelsen, som vil kontakte de enkelte deltagere med tillægsregler og supplerende oplysninger.

Navn.....
Adresse.....
By.....
Tlf.....
Køretøjsmærke/ årgang.....



Løbsledelse: Karen & Ole Poulsen, Pogemosevej 10, Radsted, 4990 Saksøbing

Store motordag lørdag den 17. juni

Rødvig Skibsmotormuseum holder sin årlige sommerfest med gæstestillere osv., i den anledning har vi arrangeret en lille udflugt som afsluttes med besøg på museet.

Turen, som altså foregår lørdag den 17. juni, begynder i Rønnede, vi mødes på parkeringspladsen, hvor Næstvedvej krydser Sydmotorvejen (frakørsel 37).

Turen har en længde af ca. 50 km, og går gennem det smukke østsjællandske landskab til Stevns. Undervejs passerer vi nogle af egnens kendte slotte og herregårde og vi kører til Højerup ved Stevns Klint.

På græsplænen foran Højerup gamle kirke spiser vi vores madpakke, eller man kan vælge at besøge den gamle kro som ligger ved kirken.

Kl. ca. 13.00 kører vi til Rødvig, hvor vi besøger museet, og her slutter turen.

Alle er velkomne til at deltage med deres gamle køretøj, det være sig bil eller motorcykel.

Vi starter fra Rønnede kl. 10.00.

Kom i god tid og medbring selv kaffe osv.

Tilmelding til Knud Marker på tlf. 56313965

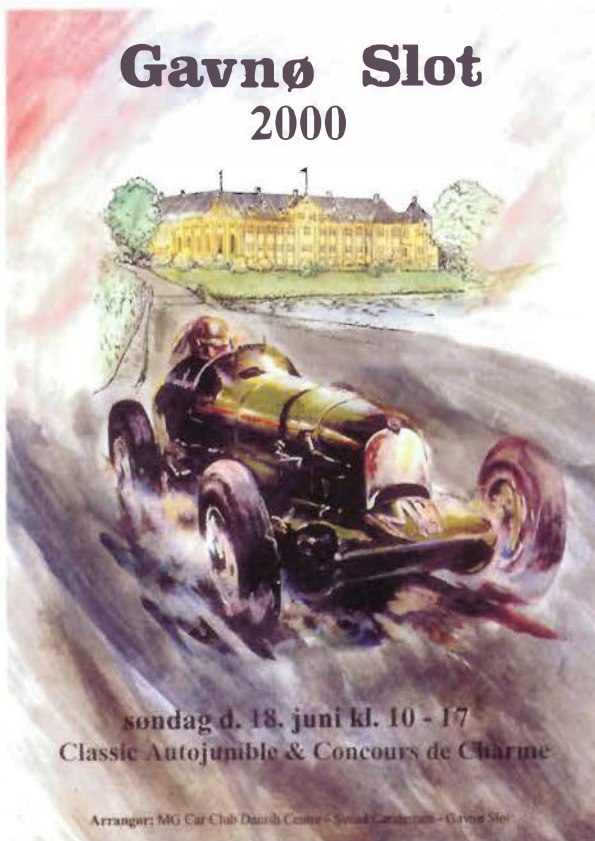


YDEBLIGERE INFORMATION

Gavnø Slot
Gavnø 4 indre
4700 Næstved
tlf. 56 44 6200 Fax 56 44 61 04
E-mail: gavn@slottet.dk
http://www.slottet.dk

Arrangementspræsident
Svend Carstensen
Vægtstræde 4
2761 Dragør
Tlf. 52 53 41 22 Fax 52 53 41 22

Præsidat for DMV
Tlf. 55 18 14 22



Gavnø Slot 2000

søndag d. 18. juni kl. 10 - 17
Classic Autojumble & Concours de Charme

Arrangør: MG Car Club Danish Centre - Svend Carstensen - Gavnø Slot

INDBYDELSE

Classic Autojumble & Concours de Charme
søndag d. 18. juni kl. 10-17.

For 12. gang har Gavnø Slot og Svend Carstensen fornøjelsen at indbyde til årets Classic Autojumble og Concours de Charme, med deltagelse af veterankøretøjer, klassiske køretøjer, sportsvogne, brand- og militærkøretøjer samt diverse mærkeklubber og vi må ikke glemme stumpemarkedet, hvor du kan være heldig at finde den lille "dåm" du har ledt efter længe. Vi starter allerede lørdag den 17. med Gavnøløbet - et hyggeløb for hele familien - (be grænset til 40 køretøjer) og om aftenen 5 retters gourmet menu på Hotel Kirstine i Næstved (her er kun plads til 40 personer).

SØNDAG d. 18. juni

1. Du kan opstille dit køretøj i parken på anvist plads.

2. Du kan tilmelde dig "Concours de Charmekonkurrencen".

Her præmieres del køretøj med deltager(e), som på bedste måde udgør en helhed med hensyn til køretøj, tidstypisk påklædning og fremtoning. Konkurrencen opdeles i klasser, før og efter 1940 samt veteranmotorcykler. Bedømmelsen vil blive foretaget af et sagkyndigt dommerpanel.

I år vil den bedste klubstand også blive præmieret.

3. Du kan have dit køretøj til salg.

4. Du kan deltage i stumpemarked

BEMÆRK

Absolut sidste frist for tilmelding er den 1. maj. Det giver dit køretøj, dig selv og passagerer gratis adgang til søndagens arrangement (dog betales bilsalg, stumpemarked og camping). Al pladshensyn vil der kun være adgang for tilmeldte køretøjer.

Alle deltagere skal være på anvist plads i parken senest kl. 9.30.

BEMÆRK Tilmelding sendes til

Arrangementspræsident Svend Carstensen
Vægtstræde 4, 2761 Dragør
Hvorefter bekræftelse og indgangskort fremsendes i god tid.

TILMELDINGSBLANKET Lørdag den 17. med start kl. 12.00 fra Gavnø Slot
Gavnøløbet (inkl. Sandwich) med ___ personer a 50 kr
Løbet er åbent for biler/ motorcykler. Gæld. Provetordning respekt = ___

Gourmet ophold på Hotel Kirstine: 5 retter, kaffe, drink
i natklub, overnatning + morgenbuffet. Dæmpet musik
Antal pers. ___ a 665 kr i DV: ___ EV (+175kr): ___ = ___

Kun Gourmet menu kl 19: Antal pers. ___ a 400 kr = ___

Navn.....
Adresse.....
Post nr..... By.....
Tlf hjemme..... Tlf arbejde.....
Køretøj:..... årg.....

TILMELDINGSBLANKET Søndag d. 18. Gavnø Slot fra kl 10-17
Concours de Charme konkurrencen
(husk at skrive klart om køretøj og påklædning)

Opstilling af køretøj i parken

Bedste klubstand

Stumpemarked med ___ udstillingsm. a 100kr = ___

Salg af køretøj ___ a 100 kr/køretøj = ___

(skal stå på anvist plads)
Camping lørdag til søndag antal pers. ___ a 40 kr = ___

Navn.....
Adresse.....
Post nr..... By.....
Tlf hjemme..... Tlf arbejde.....
Køretøj:..... årg.....

i alt at betale = ___

NB: Vedlæg venligst check på hele beløbet eller
benyt bankkonto: Amagerbanken 5206 4003372



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Opel Kadett A coupe 1964, chamonixhvid, renoveret fra A-Z, sidst synet okt. 97, ikke kørt siden, kr. 24.000.
Thorleif Tofte-Larsen, tlf. 55996119.

Cadillac Fleetwood Eldorado Convertible årg. 1971, 500 cui., ah i el, air-cond. God stand u/afgift. Pris kr. 40.000.
Lars Nørgaard, tlf. 40768064.

Hillman Minx 1961, synet okt. 99, sorte nr. plader, mange reservedele medfølger, sælges eller byttes mod engelsk/amerikansk veteran m.c.
E. Thomsen, tlf. 36171606.

Volvo Amazon B16 Sport 1960, rød med hvidt tag, Sorte NA nr. plader. 57.000 km. En utrolig velbevaret bil.
Volvo Amazon B16 Sport 1958, gråbeige med sort tag. Hovedrenoveret motor. Sjældent og velbevaret bil.
Ole Callesen, tlf. 74561611

Ford V8 1934 model 40. 3 vindues coupé. én ejer, originale papirer, meget fin stand, let at restaurere, 100% original, afmeldt 7.3.73, kr. 120.000.
Erling Jensen, tlf. 62271425.

Chevrolet 1936, sedan, originale DK-papirer. bilen er komplet, nem at restaurere, kr. 18.000.
Arne Kristensen, tlf. 75101500.

Triumph TR 3A 1958, TS 36 131 L. Hvid med rød indtræk og kaleche. Totalt restaureret til nærmest concours stand. 135.000 kr indregistreret.
Allan, tlf. 39179926/40749926

Ford A Victoria coupé 1931, ikke været brugt i 40 år, motor renoveret, kr. 55.000.
A.S. Bike, tlf. 38887660/40302660.

Frabanc st.car 1983, i fin stand, kr. 7.000.
DKW 1937, standard pæn stand, indtræk defekt, kr. 22.000.
Henv. tlf. 62552049.

Rolls-Royce Silver Cloud II, venstre styret, god stand, sælges.
H. Tuxen, tlf. 45890001.

Morris 1000 Super pick-up 1970. Bordeaux-rød med flot teaktræs-lak. Bilen er totalt restaureret med ny chassisramme, forskærme, bund, styretøj, bremses, kobling, bagtøj, bagfyndre og nyrenoveret motor. Kører godt og bør ses. Pris kr. 48.000.
Henv. tlf. 65959029.

Opel Ascona 1,6 1974, en ejer, 46.000 km. sorte plader, indreg., kr. 34.000.
VW Safari 1973, åben, ekstra afgift betalt, nem at syn. kr. 29.000.

Chevrolet Camaro 1968, velholdt, sorte plader, indreg., kr. 120.000.
Simca Aronde 1960, en ejer, 25.000 km, skal synes, kr. 20.000.
Chevrolet Bel-Air 1955, en ejer, 93.000 km. delvis klargj., synes, kr. 80.000.
Ford Vedette V8 1953, en ejer, skal klargøres, kr. 15.000.
Bilerne kan ses efter aftale.
Leif Larsen, tlf. 64481414, fax 64421468.

Biler excl. reg. afgift, incl. told & moms:
Pontiac Fiero 1986, 6 cyl, nysynet, afgift 60.000 kr., kr. 50.000.
Chevrolet Corvette 1979, velholdt, Targa, skal synes, kr. 80.000.

Opel GT 1900 1972, rustfri, skal synes, kr. 30.000.

Porsche 912 1967, velholdt, synes, kr. 72.000.
Porsche 911 1965, jan. 65, afgift 27.000 kr., synes, kr. 100.000.

Sunbeam Alpine 1959, delvis klargjort, synes, kr. 40.000.

Singer 1500 1951, åben, skal klargøres, kr. 40.000.

Chevrolet 1927, 4-dørs, klargøres, kr. 35.000.
Bilerne kan ses efter aftale.
Leif Larsen, tlf. 64481414, fax 64421468.

Citroën 11B Traction Avant årg. 1953. Kort hjem fra Sydfrankrig. Restaureret, i meget fin stand, kører perfekt, kr. 78.000.
Ib E. Jensen, tlf. 22507714.

Cadillac 1953, 4-dørs sedan.
Cadillac 1954, 4-dørs sedan.
Cadillac 1954, 2-dørs coupé.
Cadillac 1956, 4-dørs sedan (2 stk.).
Cadillac 1957, 8-personers limousine.
Cadillac 1959, pick-up (1. ud af 5 fremstillet).
Alle DK-vogne.
Henv. tlf. 62624520.

Vauxhall Ventura 3.3 årg. 1971, m. overdrive, nysynet, sorte plader. Bilen er utrolig velholdt og flot original stand, skal ses.
Jens Munk, tlf. 65961303, e-mail: Jens.Munk@maccor.dk

Packard 120 1937, CD Touring Coupé, 2-dørs sedan, 8 cyl. række, 4,7 ltr. 120 hk, skal restaureres, ikke rusten, kan køre, nye dele for 20.000 kr. medfølger, evt. bytte bil/me før 1940, kr. 52.500.

Ford Anglia 101E 1958, brugt 50.000 kr. på restaurering 97/98, hvid, rød/hvidt interiør, røde fælge m. w.w.dæk, rustfri, prof.lak, flot ude og inde også motorrum, total rep. af motor. Flg. er nyt: bremses/rør, udstødning, starter, generator, støddæmper, gummilister m.m. orig. sorte nr.plader. Holder syn til 2006, km 2.000 efter rest., evt. bytte/ delbytte m. bil/me før 1940, kr. 38.500.

Fiat 850 Special 1969. Enejers. 61.000 km fra ny, rigtig flot og velkørende, flot blå lak, krom, indvendig som ny, brunt læderlook indtr., bunt trætræ. evt. bytte/delbytte m. bil/me før 1940, kr. 26.500.

Mercedes 170 S cabriolet A 1950, 2-pers., adskilt og under restaurering, 830 produceret. Flg. er restl. chassis blæst/malet, motor/gear, rep og ilagt, karrossé blæst rep. grundmalet nyt træ, alle pladedele blæst/grundmalet, 5 nymalede fælge m. nye w.w.dæk, meste krom lavet. Flot brunt træ i kabine. Becker rørradio test, nyt ledningssystem m.m. orig. brunt læder, evt. bytte m. f.eks.: åben Riley/Lagonda/Aston Martin/Alvis/Rover/Invicta fra ca. 29-39. Prisinde kr. 295.000.

Morris 1000 1967, „Bindingsværk“. Rimelig stand, lysblå, lysblåt interiør, rimeligt træ. Kr. 6.000.
Robert Lindvig, tlf. 65934193.

Triumph Spitfire 4 (Mk 1) 1964, sort m. rød indtræk og hvid kaleche, synet aug. 1999, næste syn 2007, veteran vægtafgift samt forsikring. Gennemgribende restaureret i 1987 + mindre restaurering i 1999 (incl. ny lak). Nyt indtræk, ny forrude, ny udstødning, nye dæk (på trådfælge) og bremses. Mange dele bl.a. hardtop, stålfælge og motor m.m. Pris kr. 49.000.
Henv. tlf. 46406138.

DKW 3-6 coupé de luxe 1959
DKW 3-6 universal st.car 1959. Begge skal renoveres, er dog komplette og originale, pris kr. 10.000 samlet.
Bjørn Drejer, tlf. 64781899.

Ford Capri 1,6 1969, restaureret, klar til syn, bilen er original og pæn rød med sort tag, pæn krom, originale alu-pynteringer til fælge fra den gang det var før. Gerne bytte med ældre bil.
Poul B. Hansen, tlf. 56658214.

Morris Minor 1000 Super 1970. Mørkegrøn, originalt 36.584 km fra ny! Meget velholdt. Leverages evt. nysynet i købers navn. Prisinde kr. 35.000, ring og byd.
Niels, tlf. 48362266.

Triumph TR6 1971, California model i tip top stand, nysynet, kr. 148.000.
Stig Nør Larsen, tlf. 64711399.

Plymouth Barracuda 1967. Lille US sports-sedan, velholdt og uden rust, altid garage. Ca. 200.000 km. Sorte plader, ingen aut. motor 2,9 ltr. Vægt 1.300 kg. meget sjældent. Blåmetal lak, hvidt læderlign. indtræk. Flot. Pris ca. kr. 50.000.
Henv. tlf. 97528077 eller e-mail: Lars.Dalgaard@gmail.com

M.G. Midget Mk II 1965. Nysynet, 1300 motor, bananmanifold og skivebremser, 100% original. 1098cc motor medfølger. Kvart vægt-afgift, trænger til omklaring. Køb nu eller brug vinteren til at gøre den pæn. pris kr. 43.000.
Henv. tlf. 57849263.

VW rugbrød 1963, delt forrude, lukket kasse, skal synes, kr. 6.900.
Henv. tlf. 54430069.

Austin Cambridge 1937 sælges. Nylakeret grøn/sort, nyt grønt kunstlæderindtræk, gode dæk, opkromet for ca. 5 år siden, hvilket desværre ikke holdt, motoren bør bores. Rustfri. Byttes evt. med en 350 ccm motorecykel, 44akt. Alder og mærke ikke vigtigt, men må være køreklar.
Herluf Rasmussen, tlf/fax 75676211.

Renault KZ 10 CV 1923, delvis restaureret, sælges p.g.r.a. pladsmangel, skal ses og høres, prisen taler vi om.
Henv. tlf. 75586178, aften.

Mercedes 230 SL, stel.nr. 139, indført i Danmark okt. 1963, rød med sort interiør, manuelt gear. Bilen har været totalt adskilt ned til mindste skruer og står i en meget flot stand, har kun kørt ca. 2.000 km efter renoveringen. Der foreligger komplet fotoserie af istandgørelsen. kr. 285.000.
Kent Poulsen, tlf. 32532006.

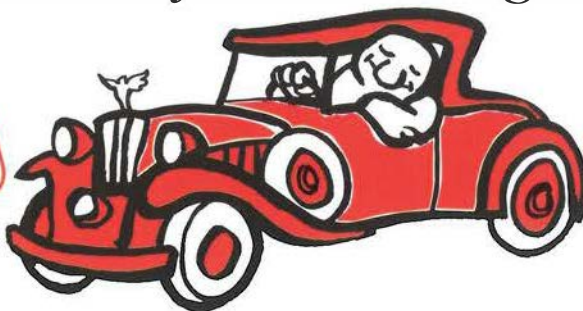
Auto Union 1000 SP coupé 1961. Thunderbird-model. Meget sjældent sportscoupé. Hvid med rød indtræk og indrusteret. Unik stand, står 100% original, aldrig vintekørt, kendthistorie og sorte nr.plader, fra første indreg. 97.400 km. Nem adgang til reservedele, alt fungerer perfekt, er ofte blevet beundret. Original værktøjskabinet medfølger. Sælges kun p.g.r.a. pladsmangel i forbindelse med familieforgøelse. Synet og køreklar, kr. 75.000.
Torben Tofte, tlf. 44649515.

Ferrari 308 GT 4 1977. Rød, km 0 efter 100% renoveret motor og gearkasse. A larin, el-ruder, c-låse og aircond., nysynet og DK-plader. Byttes evt. med MB 230SL eller Porsche 911/914. pris kr. 350.000.
Henv. tlf. 43905510 lok. 324, bil 40117031.

Fiat 1500 1963. Km 42.000. På nummerplader og synet 13.1.00, 8 år til næste syn. Denne sjældne meget pæne bil sælges p.g.r.a. pladsmangel for kr. 40.000, evt. bud.
Henv. tlf. 62691362.

Veteranforsikring

Helårlige præmier
for 2000.
Ingen præmiestigning.



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1965

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
150.000 kr.	845 kr.	575 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
250.000 kr.	1.154 kr.	860 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

Klassiske biler 1966 - 1975

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.277 kr.	750 kr.
50.000 kr.	1.600 kr.	900 kr.
100.000 kr.	1.915 kr.	1.250 kr.
150.000 kr.	2.295 kr.	1.550 kr.
200.000 kr.	2.670 kr.	1.850 kr.
250.000 kr.	3.095 kr.	2.175 kr.
300.000 kr.	3.530 kr.	2.500 kr.

Brugsveteranbiler 1950 - 1975

Max. handelsværdi 100.000 kr.

Præmietrin	Præmietrin	Præmietrin
1) 16.042 kr.	2) 11.917 kr.	3) 9.167 kr.
4) 6.875 kr.	5) 5.042 kr.	6) 3.667 kr.
7) 2.750 kr.	8) 2.200 kr.	

Veteranmotorcykler 1900 - 1960

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.
150.000 kr.	950 kr.	125 kr.	350 kr.

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske motorcykler og klassiske campingvogne. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer og øvrige forsikringer.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsbetingelserne. Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer. Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub
Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå
Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)
Fax 49 14 11 14
E-mail: dvk@vip.cybercity.dk



**Veteran
Forsikrings-
klubben**