

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub


VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 288 - juni 2000 - 30. årgang



Dansk Veteranbil Klub	Forsikringsforhold	Mødesteder	Veteran Tidende
<p>Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorthe Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Kontortid dagl. kl. 8-14 Telefontid kl. 10-12 Internetadresse: www.veteranbil.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p>	<p>Jørgen Behrendt Klintsovej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p>	<p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Kontaktkontoret tlf. 4914 5906</p>	<p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4100</p>
<p>Bestyrelsen</p>	<p>Registre</p>	<p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198 eller Hans Henrik Havsted, 4640 1441 Efter 15. maj 4640 0017</p>	<p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p>
<p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hornbæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p>	<p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p>	<p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p>	<p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Næstformand Frits B. Johansen Sjøllerupvej 48 6430 Nordborg - 74459450</p>	<p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p>	<p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: René Dalager, 6533 1690</p>	<p>Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og restaurering: P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p>
<p>Sekretær, registre og sektioner Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p>	<p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller Arne Jespersen 8698 5504</p>	<p>I redaktionen desuden: E.W. Neesgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p>
<p>Kasserer Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrolich@post6.tele.dk</p>	<p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p>	<p>Midt-Vest: Se klubaktiviteter</p>	<p>Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</p>
<p>Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Saksøbing - 5470 0358</p>	<p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p>	<p>Announcepriser:</p>
<p>René Dalager Nyborgvej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p>Sektioner</p>	<p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p>	<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,-</p>
<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p>	<p>Morris 8: Henrik Christensen - 97 12 24 14</p>	<p>Bibliotek</p>	<p>Lay-out, sats og tryk</p>
<p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkvej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p>	<p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p>	<p>Forsikring</p>	<p> ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen</p>	<p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p>	<p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p>	
<p>Fyn René Dalager</p>	<p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p>	<p>Revision</p>	
<p>Jylland Frits B. Johansen</p>	<p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p>	<p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p>	
	<p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p>		
	<p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p>		
	<p>Ford T: Jon Friis Wandall 6390 7040</p>		
	<p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p>		
	<p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p>		

Forsiden: Chrysler Airflow 1934. Foto: Lance Henningsen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Erhvervskøretøjer	27
Klubaktiviteter	6	Brødrene Bucciali	28
Referat fra generalforsamling	8	Arrangementer og invitationer	31
Danmarks Flyvemuseum indviet	14	Velkommen til nye medlemmer	35
De 60 biler i „Edderkoppen“	16	Konkurrencen	36
Læserbrev	18	Køb/salg	38
Fra redaktionen	19		
Månedens køretøj	20		
Kong Kylie-vognen	24	<i>Næste Veteran Tidende udkommer uge 28 2000</i>	



Klubmøder

JUNI

20.	19.00	Kværkeby	Sommeraftenskøretur, ved Jørgen Madsen. Ingen tilmelding.
24.	8.30	Ristrup	Herregårdsløbet
25.	9.30	Rødekro	Madpakketur til Fyn. Mødested Fynshav-færgen. Tilm. sen. 10. jun.
27.	19.00	Klippinge	Manøvreprøve på lukket bane. Grill og kaffe.
27.	19.30	Egeskov	Klubmøde, sidste før sommerferien.

JULI

4.	19.00	Ristrup	Grillaften.
6.	19.00	Nivå	Om CCCC 2000.
13.	19.30	Klubmøde	På Vandmøllen.
15.	10.00	Rødekro	Veteranbiloptog i gågaden i Tønder. Tilm. Bent Jensen 7474 4483 sen. 5. juli.
18.	19.00	Kværkeby	Klubmøde.

AUGUST

1.	19.30	Ristrup	Klubmøde med mini stumpemarked.
6.	9.30	Rødekro	Madpakketur på Als. Tilm. 7445 9450 sen. 1. aug.
10.	19.30	Børkop	Klubmøde Hansted. Se omtale.
10.	19.30	Rødekro	Vi ser på brochurer, bytter måske.
15.	19.00	Kværkeby	Almindelig klubaften. Har du nogle gode fotos fra sommerens veteranbiloplevelser, så lad os se dem.
26.		Kværkeby	Manøvreprøver og den årlige høsttur. Se arrangementer.
27.		Rødekro	Madpakketur. Nærmere herom senere.

SEPTEMBER

14.	19.30	Rødekro	"Ude af huset". Har du en idé?
14.	18.00	Børkop	Shell Raffinaderiet, Fredericia. Bemærk tidspunkt.
17.	10.00	Rødekro	Madpakketur.
22.-24.		Fyn-Egeskov	Bustur til Holland. Program og tilmelding i næste VT.

OKTOBER

12.	19.30	Rødekro	Møde i klubhuset.
-----	-------	---------	-------------------

NOVEMBER

9.	19.30	Rødekro	"Ude af huset". Nærmere herom senere.
----	-------	---------	---------------------------------------

DECEMBER

7.	19.30	Rødekro	Julefrokost. Bemærk en uge før sædvanligt.
----	-------	---------	--

Arrangementer i udlandet:

- 22.-23.6 Festival of Speed Goodwood, England, info. + 44 2072288000
- 28.5-4.6 Fiva World Rally. Tyskland . + 49 6042 951108
- 16-18.6 Nordisk Grænsetræf Ford A, Norge, Frederiksstad, info. H Thostrup 4444 5619, www.fordaklub.dk
- 17.6 Norra Vram Memorial Rally 2000. Arr. M.G. Car Club South Centre. Start Billesholm, 20 km øst for Helsingborg. Tal med Gunnar Ahlqvist, tel. 0410-248 80, g.ahlqvist@gecea.se
- 2.-9.7 Renault Extreme. Oslo-Nord Kap . Club Renault Norge postboks 60 N-1355 Barums Postterminal.
- 2.-7.7 Rally des Alpes e-mail: info@alpinerrally.ch tlf. +41 21 310 03 02
- 8.7 Båstad Classic Car Show, Nordvikens Trädgårdar.
Anmeldelse til Motorhistoriska Klubben I Skåne senest 19. maj.
- 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.



SPØRGSMÅL TIL DVK'S BESTYRELSE

Vi har rigtigt mange biler her i landet fra 20'erne og 30'erne og mange af dem står stadig urestaurerede og ubrugte rundt omkring, så der er nok at gøre for en ny generation af DVK's medlemmer.

Tilsyneladende interesserer nye medlemmer sig ikke for disse biler, men tilfører klubben biler fra 60'erne og 70'erne, altså fra en epoke, hvor det er meget få biler som er "af teknisk historisk interesse".

Hvad gør bestyrelsen for at sætte fokus på dette snart akutte problem? Skal DVK være en klub for alle mulige biler, eller skal DVK koncentrere sig om de køretøjer, der er nævnt som klubbens opgave i formålsparagraffen: "**Biler af teknisk historisk interesse**"?

Hvad gør bestyrelsen for at udelukke replicaer og "fakes" (nyfremstillede kopier og forfalskninger. Red.) fra forsikringerne og fra arrangementerne?

Vil DVK benytte FIVA's helt klare regler for datering og klassificering af bilerne?

FIVA angiver i sin tekniske lovbog, at en bil der for det meste er fremstillet af nye dele skal dateres i fremstillingsåret og kan så søge om FIVA- pas efter 25 år!

Altså en klar formulering. DVK er gennem MHS fremtrædende dansk medlem af FIVA og hvad er mere naturligt end at anvende FIVA's regler til daglig i klubben?

Der bygges nu en del "specials" med det formål at kunne anvende dem til at køre væddeløb i førkrigsklassen i klassisk væddeløb, åbenbart fordi det ikke er muligt at få nuværende ejere af sportsprægede trediver-biler ud at køre væddeløb.

Det er jo ganske forståeligt at folk holder sig tilbage, når man ved hvad det koster at brænde en motor sammen.

Hvorfor gør man ikke som i udlandet, hvis man vil have de gamle biler ud på banerne. I langt de fleste arrangementer for disse biler kører man ikke længere om kap, men kører **pålidelighedsløb**, det vil sige at man skal holde en selvvalgt hastighed over et nærmere antal omgange.

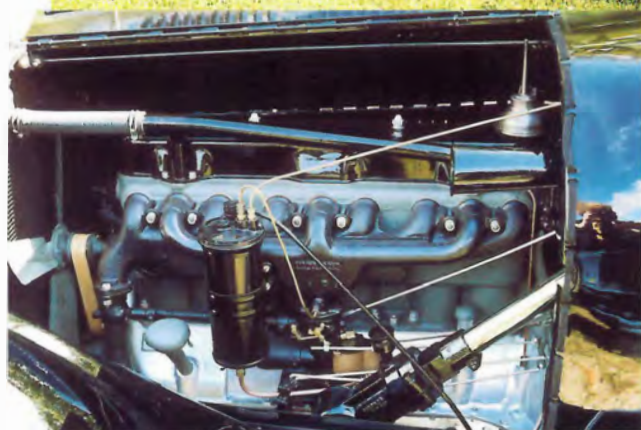
Gjorde man også det her i landet, ville sikkert flere melde sig til denne disciplin.

Ja, der er nok at tage fat på for bestyrelsen. Lad os få en melding om, hvilke tanker man gør sig.

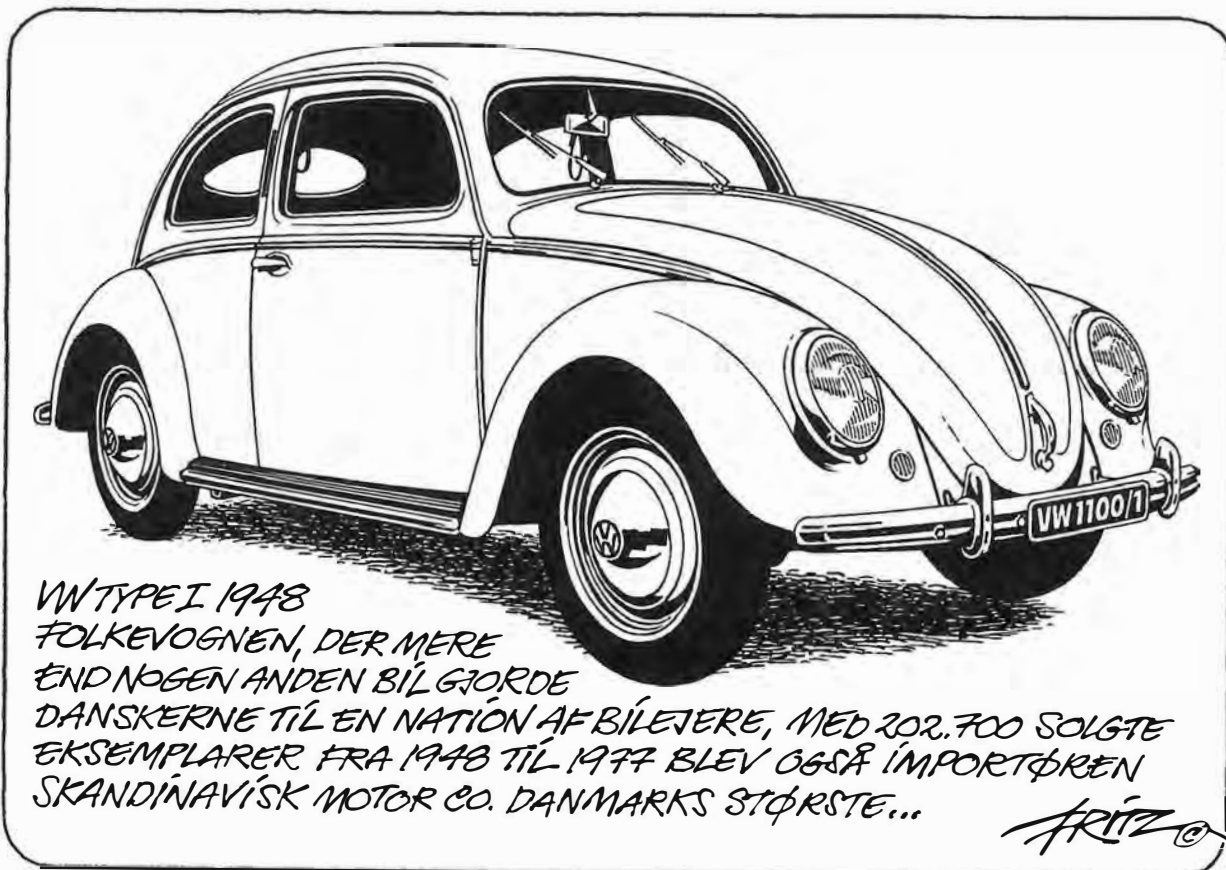
Ib Jensen, medlem nr. 560



SÆSONNYHED



Hos Aage Louring på Jysk Automobilmuseum i Gjern er sæsonnyheden en Buick K45 1920, en 5-personers åben vogn med en 6-cylindret, topventilet motor på 4 liter og 60 hk. 7-8 km/l ansås for god økonomi. Trods sine 1.420 kilos egenvægt klarer den let 100 km/t. Prisen hos importøren K.W. Christensen var 15.600 kroner, for det kunne man have fået tre Ford T'er. Jysk Automobil Museum har åbent lørdag, søndag og helligdage 10-17.



VW TYPE I 1948
 FOLKEVOGNER, DER MERE
 END NOGEN ANDEN BIL GJORDE
 DANSKERNE TIL EN NATION AF BILEJERE, MED 202.700 SOLGTE
 EKSEMPLARER FRA 1948 TIL 1977 BLEV OGSÅ IMPORTØREN
 SKANDINAVISK MOTOR CO. DANMARKS STØRSTE...

FRITZ ©



FYN EGESKOV



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

Tirsdag den 27. juni kl. 19.30
Sidste klubmøde før sommerferien.

Husk: ingen møder i juli måned.

Årets fynske bustur d. 22.-24. september er ved at blive tilrettelagt. Hovedattraktionen i år er det største privatejede museum for Ford i Hillegom lidt uden for Amsterdam. Tilmelding og endeligt program kommer i næste nr. af Veterantidende.

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 - ligc efter træerne ligger det nye klubhus.

Torsdag den 8. juni kl. 19.30
Sommerafslutning i klubhuset. Tag madkurven med. Video fra DVK's 40 års jubilæumsrally.

Søndag den 25. juni kl. 9.30
Madpakketur til Fyn. Vi mødes ved Fynshavfærgen. Tilmelding senest 10. juni.

Lørdag den 15. juli kl. 10.00
Veteranbiloptog i gågaden i Tønder i forbindelse med gammeldags gågademarked. Tilmelding til Bent Jessen på tlf. 74744483 senest 5. juli.

Søndag den 6. august kl. 9.30
Madpakketur på Als. Vi mødes hos Lise og Fritz Johansen, Sjellerupvej 48 i Guderup. Korselsvejledningen er nem - kør ad omkørselsvejen forbi Guderup - drej til højre ved „Linak“ og kør mod Sjellerup 1 km. Efter ca. 500 drejes til højre ad Sjellerupvej - straks efter ses til venstre et hus med 3 garageporte. Her er det! Vi starter med et rundstykke. Dagens tur går ad kønne alsiske veje for til sidst at ende ved Vibæk vandmølle, hvor der er et stort arrangement med bl.a. folkedansere fra såvel Danmark som Rusland. Der kan her købes kaffe og alsisk hjemmebak. Tilmelding på tlf. 74459450 senest 1. august.

Torsdag den 10. august kl. 19.30
Vi ses atter i klubhuset - forhåbentlig en masse oplevelser rigere fra en rigtig god sommerferie. Lad os denne aften kigge på gamle brochurer - måske kunne vi bytte?

Søndag den 27. august kl.?
Madpakketur. Nærmere herom senere.

Torsdag den 14. september kl. 19.30
Vi er „ude af huset“. Arrangementet er endnu ikke fastlagt - måske har du en idé? Lad mig høre.

Søndag den 17. september kl. 10.00
Dette er nok årets sidste madpakketur inden „karetten“ sættes i hi? Vi mødes ved klubhuset.

Torsdag den 12. oktober kl. 19.30
Møde i klubhuset.

Torsdag den 9. november kl. 19.30
Vi vil atter være „ude af huset“. Nærmere herom senere.

Torsdag den 7. december kl. 19.30
Julefrokost. Læg mærke til, at datoen er flyttet en uge frem!

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.

Tirsdag den 6. juni kl. 19.30
Skovtur. Start fra Ristrup og rundt i det østjyske og tilbage til Ristrup, hvor der er kaffe og brød. Alle er velkomne.

Lørdag den 24. juni kl. 8.30
Herregårdsløbet 2000. Turen starter fra Storetorv i Århus og går igennem Marslisskovenc til Skovmøllen. Langs østkysten til Gylling med pauser hist og pist.

Tirsdag den 4. juli kl. 19.00
Bemærk tidspunktet. Grillaften på Ristrup. Først en lille køretur med vore gode gamle køretøjer og når vi vender tilbage står slagteren fra Lystrup klar med det store grillbord. Så tag familien med. Prisen for denne aften er 100 kr. pr. person. Dansk Vintage Motor Klub er inviteret, så vi venter stor deltagelse til denne aften. Giv os en melding om hvor mange i kommer.

Tirsdag den 1. august kl. 19.30
Klubmøde med mini Stumpemarked.

*Lars Hoffbeck
og Arne Jespersen*

ØSTJÆLLAND KLIPPINGE

Vores klubmøde tirsdag den 25. april blev virkelig den oplevelse, der var lagt op til. Jan Bechmann mødte op med sin selvkonstruerede motorcykel med en meget speciel totaktsmotor og fortalte om alle de forsøg der var lavet for at få en høj ydelse ud af den. Jan er ekspert på området og spørgelysten var stor.

Tirsdag den 27. juni kl. 19
Klubmødet har vi forlagt til en stor, lukket manøvrebane, hvor vi alle kan få lejlighed til at afprøve egne og vognenes evner uden konkurrencepres. I ventetiden vil grillen være tændt og termokaffen klar. Så mød op tirsdag den 27. juni kl. 19

Kai Wredstrom

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Tirsdag den 20. juni
Aftenkøretur v. Jørgen Madsen

Tirsdag den 18. juli
Alm. klubaften.

Tirsdag den 15. august
Alm. klubaften - lad os se de fine fotos fra sommerens arrangementer!

Lørdag den 26. august
Den årlige høsttur. Se program i VT maj. Husk tilmelding.

*Kaj Sørensen/
Hans Henrik Høvsted*

BØRKOP VANDMØLLE

Torsdag 13. juli kl. 19.30
Klubmøde på Vandmøllen for dem der ikke er ude at rejse.

Torsdag 10. august kl. 19.30
Vi mødes en gang mere hos Hauge Dahl i Hans-ted. Vi besøger Hagues nabo og studerer og snakker veterantraktorer. De dervar med i drivhuset i Glud, har truffet den glade traktorejer. Der skulle være ca. 15 traktorer. Jeg har ladet mig fortælle, at Hauge har lokket fru'en til at servere kaffe i Hansted Autoværksted bagefter.

Torsdag 14. september, kl. 18.00
Vi besøger Shell Raffinaderiet i Fredericia.
Poul Erik Jakobsen



NIVÅ

På mødet **6. juli** vil Gorm Bang Olsen fortælle om CCCC 2000 på Nyholm 12.-13. august. Han regner med at fortælle 30-45 minutter.

Sjælland

Ikeas aftenløb 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 19. Det vil senere blive annonceret, hvor de enkelte løb ender.

Starterne vil være fra Gentofte:

Torsdag den 31. august.

Starterne fra Tåstrup vil være:

Torsdag den 29. juni (ender i Klippinge).

Torsdag den 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 fra 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.

Claus E. Neble



LANGELINJE-TRÆF

Det årlige Langelinje-Træf er ved at blive en københavner-begivenhed. Nu er det ikke mere så meget de store Amerikabåde eller besøgende orlogsfartøjer, der lægger til ved kajen, men motorkøretøjer PÅ kajen er også værd at se på.

Det fine vejr søndag den 7. maj havde lokket langt over 150 gamle køretøjer til og både deltagere og tilskuere gjorde det til en familieudflugt. Det var tre gange så mange biler og motorcykler som sidste år, da arrangementet fandt sted første gang.

(Foto: Kaj Wredstrøm)

Billetbestilling til Copenhagen Classic Car Cup - 2000. Nyholm

CCCC-2000 den 12. og 13. august 2000 på Marinestation Københavns arealer ved Nyholm.

Navn

Adresse

Postnr./by

bestiller herved:

antalstk voksenbilletter à kr. 125,- til lørdag d. 12. aug. 2000.....i alt kr.

antalstk. børnebilletter à kr. 75,- til lørdag d. 12. aug. 2000i alt kr.

antalstk. familiebilletter à kr. 350,- til lørdag d. 12. aug. 2000.....i alt kr.

antalstk. voksenbilletter à kr. 125,- til søndag d. 13. aug. 2000 ...i alt kr.

antalstk. børnebilletter à kr. 75,- til søndag d. 13 aug. 2000.....i alt kr.

antalstk. familiebilletter à kr. 350,- til søndag d. 13. aug. 2000 ...i alt kr.

Samlet bestilling i alt vedlagt i check, kr.

Børnebilletter gælder for børn under 12 år, familiebillet gælder for 2 voksne og 2 børn.

Bestillingskupon og check indsendes til Dansk veteranbil klub, Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå.

(Se mere om CCCC-2000 på HMS hjemmeside www.hms.dk)



Referat af Generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub, lørdag den 29. april 2000 på Hotel Nyborg Strand, Nyborg



Fotos: E.W. Neesgaard, O.E. Riisager og Ole Callesen.

„Steffen Jørgensen bød velkommen, og indledte med at meddele, at bestyrelsen havde besluttet at hædre Poul Suhr med klubbens fortjenstnål i sølv, for hans store arbejde for klubben og Veteran Tidende. Derefter kaldte han Poul Suhr frem for at overrække nålen. Poul Suhr bad derefter om ordet, hvor han indledte med et tilbagemæk på sin tid i bestyrelsen. Det fik han imidlertid ikke lov til at færdiggøre, da formanden, efter tilråb fra salen, bad ham om at afslutte, hvilket han gjorde med følgende ord: Jeg er sikker på at der er nogen i den siddende bestyrelse der mener denne hæder godt og ærligt, og til jer vil jeg gerne rette en varm tak, men en bestyrelse der først vrager mig som formand, og hvor den nuværende formand fremstiller mig som en suspekt person med ærekrænkende udtalelser i vores klubblad, og derefter vil hædre mig med klubbens fortjenstnål, det må være en frustreret bestyrelse, og fra en sådan bestyrelse ønsker jeg ikke at modtage nogen hæder. Herefter gav Poul Suhr æsken med nålen uåbnet tilbage til formanden.

Herefter åbnede formanden generalforsamlingen.

Formanden foreslog på bestyrelsens vegne Jens Røder som dirigent, hvilket forsamlingen accepterede. Jens Røder takkede for hvervet og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt. Røder spurgte forsamlingen om der var andre kandidater hvilket ikke var tilfældet. Dirigenten konstaterede at der var mødt 68 medlemmer samt 6 ikke-medlemmer.

Erik Kjær mente at indkaldelsen til generalforsamlingen godt kunne have været bragt tidligere i Veteran Tidende. Herefter gik formanden over til bestyrelsens beretning“

1. Bestyrelsens beretning.

Steffen Jørgensen fremlagde bestyrelsens beretning, som findes andetsteds i bladet.

Formandens præmie blev i år givet til holdet på Egeskov der lørdag efter lørdag har forbedret de sanitære forhold. Prisen blev overrakt til René Dalager, som modtog den på holdets vegne.

Erik Kjær ønskede oplyst, hvilke tungtvejende grunde Steffen Jørgensen hentydede til når han mente, det var nødvendigt med et formandsskifte.

Steffen Jørgensen meddelte, at der ikke havde været nogle kriminelle grunde, men ønskede ikke yderligere polemik om denne sag.

Herefter tog Leif Thomsen ordet og udtrykte undren over det

pludselige formandsskifte og mente, at man som gode venner kan tale om tingene. Samtidig mente han at bestyrelsen har et forklaringsproblem! Føler bestyrelsen,



Formandens præmie, indstiftet af Niels Jonassen, overrækkes under bifald René Dalager som repræsentant for de fynske medlemmer der har gjort en særlig indsats.

at den har levet op til sine visioner?

Steffen Jørgensen oplyste at bestyrelse havde konstitueret sig efter DVK's vedtægter. Der har været meget kritik af konstitueringen fra begyndelsen, men det er jo sådan at vi hører kun de få utilfredse og ikke de øvrige 3800 medlemmer som synes at klubben er velfungerende.

Fritz Knudsen forstod ikke, hvorfor man taler om et påstået kup, da valg og konstituering har fulgt foreningens vedtægter. Han oplyste endvidere, at Egeskovs bib-



Kassereren redegør for regnskabet.

liotek varetages af hans hustru Jonna. Gorm Albrecht- sen ønskede Egeskov til lykke med formandens præmie. I øvrigt mente han, at det var forkert at indkalde til møde kl. 13.00 og først holde det kl. 14.00. Han ville have oplyst om den nye redaktør af Veteran Tidende var permanent?

Steffen Jørgensen svarede, at Ole Emil Riisager d.d. er midlertidig redaktør men forventes at blive permanent, ellers vil bestyrelsen annoncere i bladet efter nye kræfter.

Det udskudte mødetidspunkt skyldtes reservation af et større lokale, da det oprindeligt reserverede på et fremskredet tidspunkt skønnedes at være for lille.

Poul Suhr følte, at det ikke var særlig behagelig af blive kaldet suspekt, for øvrigt kunne han tilføje, at bestyrelsens beretning følger kalenderåret og ikke foreningsåret. Leif Schlüter savnede lokaler i Vestjylland. Steffen Jørgensen svarede at der arbejdes med et mødested i Esbjerg. I øvrigt vil lokale initiativer have bestyrelsens opbakning.

Herefter blev bestyrelsens beretning godkendt.

2. Fremlæggelse af regnskab.

Uddybende regnskab med noter, svarende til udkastet i Veteran Tidende, blev omdelt.

Kassereren gennemgik regnskabet og pointerede den pæne økonomiske fremgang, der skyldes en betydelig forøgelse af medlemstallet. DVK's del af overskuddet fra forsikringsordningen er ikke medtaget på regnskabet i år, fordi det pæne overskud tillader en omlægning af regnskabsafslutningen. Forsikringsoverskuddet fra 1999 vil blive ført på 2000 regnskabet, således at DVK's regnskabsafslutning fremover ikke vil blive forsinket af forsikringsklubbens senere afslutning.

Henrik Thostrup var tilfreds med den nye mere gennem-

skuelige opstilling af regnskabet, og mente med baggrund i den gode økonomi, at klubben burde give fortæringen på klubstederne og i øvrigt yde større tilskud til løb og arrangementer. Henrik Thostrup nævnte at medlemskabet af MHS kun belaster klubben med kr. 7,50 pr. medlem.

Ole Emil Riisager mente at pengene til MHS er godt anvendt, og ønskede at MHS lille oplysningsbog til myndighederne blev trykt i et større oplag, så den også blev tilgængelig for medlemmerne. Ole Emil Riisager vil fremover annoncere vognmærker, emblemer og øvrige klubartikler til salg i Veteran Tidende.

Arne Sørensen efterlyste opdaterede klubkufferter.

Erik Kjær spurgte til OK benzin ordningen. Steffen Jørgensen svarede at ifølge Tom B. Jensen, som har stået for ordningen, bruger medlemmerne den for lidt til at OK vil fortsætte.

Mogens Camre foreslog at DVK i Nivå burde købe frem for at leje klublokale, i øvrigt mente han, at renten på en aftalekonto på ca. 3% er for ringe. Steffen Frølich svarede, at investeringsrisikoen lå bestyrelsen meget på sinde, hvorfor man havde valgt en forsigtig investeringspolitik. Bestyrelsen overvejer at købe statsobligationer for noget af formuen. Steffen Jørgensen har modtaget en henvendelse fra Jens Breinegård, Teknisk Museum i Helsingør, om eventuelt lokalefællesskab.

Forsamlingen godkendte herefter regnskabet.

3. Indkomne forslag.

A/ Forslag fra bestyrelsen til ændring af vedtægternes § 4 stk. 3. Se Indkaldelse til generalforsamlingen i Veteran Tidende nr. 286.

DVK har d.d. 58 ikke kontingentbetalende medlemmer. (Ikke som oplyst 135 i begrundelsen til forslaget på grund af en EDB fejl). På baggrund af DVK-medlemmernes aldersmæssige sammensætning kan dette blive et økonomisk problem, hvorfor bestyrelsen har foreslået frimedlemsordningen ophævet.

Poul Suhr nævnte, at så få frimedlemmer ikke kan belastte foreningens økonomi, hvorfor ordningen bør bestå.

Formanden, Steffen Jørgensen, generalforsamlingens dirigent, Jens Røder, kassereren Steffen Frølich, Frits B. Johansen og Peter Løvstrøm Sørensen inden han forlod bestyrelsen i protest.





Bestyrelsesmedlemmerne René Dalager, Ole Poulsen og Jørgen Stets og klubsekretær Dorthe Thies.

Ole Emil Riisager pointerede, at vi bør sondre mellem kontingentfrihed og gratis abonnement.

Steffen Jørgensen oplyste, at de 58 udelukkende er frimedlemmer.

Jesper Bering tilsluttede sig forslaget, når det indebar muligheden for, at bestyrelsen kan indrømme nedsat kontingent efter skøn.

Henrik Thostrup mente, at man burde bevare den eksisterende ordning ved i de enkelte tilfælde af anlægge et skøn.

Svend Carstensen anbefalede forslaget, da han mente, at det ikke er bestyrelsens opgave at tage stilling til medlemmernes formåen.

Bo Ødegaard nævnte, at han knap er nået halvvejs til den attraktive alder, hvor man har mulighed for frimedlemskab, og da han ikke mente de få unge medlemmer skal betale for de mange modne, anbefalede han forslaget.

Poul Suhr spurgte hvor mange ansøgninger DVK havde modtaget i løbet af det sidste år, hvortil Steffen Jørgensen svarede 6 personer.

Herefter gik forslaget til afstemning.

Af de 68 stemmeberettigede stemte 3 imod og 6 undlod at stemme.

Forslaget blev hermed godkendt med mere end de krævede 3/4 af de fremmødte, hvorefter forsamlingen holdt en kort pause.

B/ forslag fra Poul Erik Hansen til ændring af vedtægternes § 8 og §11. Se indkaldelse til generalforsamlingen i Veteran Tidende nr. 286.

Poul Erik Hansen havde i pausen en snak med dirigent Jens Røder som informerede ham om en juridisk vurdering af forslaget, udarbejdet af medlem cand. jur. Sten-Erik Vest Brand på foranledning af Steffen Frølich. Forslaget § 11 pkt. 1. Valg af dirigent strider mod DVK's vedtægters § 13. Poul Erik Hansen trak herefter forslaget tilbage.

Mogens Camre syntes ikke om forslaget, men foreslog nedsættelse af et udvalg til revision af lovene. Disse kunne eventuelt indeholde en paragraf om separat formandsvalg.

Henrik Thostrup mente, at det var dårlig politik af frem-

komme med den juridiske udtalelse under generalforsamlingen, når bestyrelsen har haft forslaget i flere måneder. Bestyrelsen burde have en næse. Det er at gøre medlemmerne til grin.

Niels Jørgen Kanneworff udtalte at bestyrelsens afvisning af ændringen var mere taktik end fornuft.

Poul Erik Hansen sympatiserede med Mogens Camres forslag om en revision af lovene. Han mente, at forslaget kunne være med til at nedbryde øst-vest problematikken, og i øvrigt ønskede han kun det bedste for DVK. Peter Løvstrøm Sørensen var som bestyrelsesmedlem fortørnet over ikke at være informeret inden generalforsamlingen, hvorfor han umiddelbart trak sig ud af bestyrelsen.

Fritz Johansen var af samme opfattelse og følte sig desavoueret ved ikke at være informeret.

Mogens Camre syntes at det var et nummer for amatøragtig. Bestyrelsen burde have informeret forslagsstillerne inden generalforsamlingen. Det er uprofessionel at arbejde på denne måde.

Peter Løvstrøm spurgte hvem der havde rekvireret denne juridiske udtalelse, er det Steffen/Steffen? og hvem har betalt det?

Frits Knudsen mente at bestyrelsen burde trække sig tilbage!

Steen Haselmann mente vi ikke kunne vedtage forslaget i den foreliggende form. Bestyrelsen er amatører og det skal den have lov til at være.

Svend Carstensen udtalte, at forslaget ikke var særligt professionelt udarbejdet, og at forslagsstillerne selv burde have undersøgt lovgrundlaget.

Frits B. Johansen mente bestyrelsen burde have påtalt det lovstridige, samt at alle bestyrelsesmedlemmer burde have været informeret. "Jeg kendte intet til indvendingen mod forslaget, det er næsten at betegne som et kup, bestyrelsen har et forklaringsproblem."

Samtidig sagde han tak til Poul Suhr for hans store indsats som formand i DVK. Han fik klubbens Swift køreklar, DVK's administration til at fungere og var primus motor for det nye Veteran Tidende. I øvrigt udtalte han at han savnede formandens nyhedsbrev.

På dette sted erindrede ordstyrer Jens Røder om at overholde dagsordenen, og udtalte at der ikke kunne stemmes om det stillede forslag.

Steffen Frølich udtalte, at det ikke er bestyrelsens ansvar at omarbejde juridisk ukorrekte forslag. Han kunne endvidere oplyse, at Steen Erik Vest Brands juridiske vurdering forelå den 28. april, og at han har udarbejdet vurderingen som medlem og ikke har beregnet sig vederlag.

Lars Hugo Kristiansen mente, at Steffen/Steffen måtte have et forklaringsproblem, og Ib Jensen var af samme mening.

Bo Ødegaard var forbavset over den megen polemik. Klubben bør selvfølgelig ikke ændres til en virksomhed. Det vigtigste er vor interesse for vores gamle køretøjer og ikke at dyrke personlige ambitioner. Visse per-



soner burde måske for at få afløb for politiske ambitioner gå ind i lokalpolitik og ikke søge at praktisere dem i en hobbyklub.

Dirigenten konkluderede, at forslaget var trukket tilbage, men at det selvfølgelig kunne genfremsættes til næste år i omredigeret form.

4. Valg af bestyrelsesmedlemmer vest for Storebælt.

Dirigenten gjorde opmærksom på, at det var nødvendigt med min. 6 bestyrelsesmedlemmer, hvis man skulle undgå en ekstraordinær generalforsamling.

Tom B. Jensen ønskede ikke genvalg.

René Dalager var villig til genvalg.

Fritz Johansen var villig til genvalg. Hans eventuelle overvejelser om at nedlægge sit mandat blev imødegået fra salen.

Peter Løvstrøm Sørensen havde tidligere på mødet trukket sig af bestyrelsen og var derfor ikke villig til genvalg. Han roste Poul Suhr for hans tid som formand, hvor han havde udvist stor energi, fornuft og dynamik. Iøvrigt mente han bestyrelsesarbejdet havde været præget af Poul's afgang.

Søren Bagge har trukket sig ud i perioden.

De opstillede kandidater blev genvalgt.

Bestyrelsen består nu af 6 medlemmer, Steffen Jørgensen, Steffen Frølich, Jørgen Ulrik Stets, Ole Poulsen, René Dalager og Fritz B. Johansen.

5. Valg af revisor.

DVK's nuværende revisor Poul Jensen er villig til genvalg.

6. Eventuelt.

Henrik Thostrup orienterede om Veteran Forsikringsklubben, som nu har eksisteret i 5 år.

Der er 4.000 medlemmer blandt 6 klubber, ca. halvdelen kommer fra DVK. Det påregnes at DVK får ca. 150.000.- kr. for at bestyre ordningen. Stormene har kostet forsikringen en del penge, f. eks. er 2 køretøjer blevet knust. Henrik Thostrup opfordrede i øvrigt medlemmerne til at flytte deres forsikringer over til R U - NA. Har nogle medlemmer gode ideer med hensyn til forsikringen er de velkomne.

Claus Neble spurgte til projektet med at flytte DVK Ni-vå til Otto Bussesvej og ved samme lejlighed roste han DVK's klubsekretær for effektiv og imødekommende sagsbehandling.

Steffen Jørgensen kunne oplyse at projektet Otto Bussesvej var opgivet.

Ole Emil Riisager roste ligeledes Dorthe for hendes arbejde i klubben og udtalte samtidig, at det måtte være rimeligt, at DVK betalte for de mange timer der blev arbejdet udenfor den normale arbejdstid, eventuelt at Dorthe blev ansat på fuld tid.

Poul Erik Hansen udtrykte utilfredshed med DVK's hjemmeside, som er udarbejdet af Tom B. Jensen. Desuden bør Berlingske Tidendes oplysninger om DVK under Bilklubber i Danmark opdateres.



Bent Friis foreslog at DVK's bomærke med bagplade kunne bruges som grundlag for fremstillingen af en parkeringsskive. En god kreativ ide.

Jesper Bering mente, at der var meget snævre regler for hvordan parkeringsskiver må udformes.

Jørn Jakobsen påpegede at DVK's udstillingsmateriale bør nydesignes, samtidig med at klubbens bomærke også burde være mere tidssvarende.

Bo Ødegaard udtrykte, at han var forbavset over den megen polemik, og at han følte sig hensat til en lokal politisk forening.

Ole Emil Riisager nævnte DVK's supplerende navn "Bilhistorisk Selskab". Steen Haselmann sagde at det skal fornyes hvert 10. år. Dette er ifølge Henrik Thostrup ikke muligt længere.

Jørn Jakobsen mente, at man ikke kunne have tillid til en bestyrelse der arbejder på denne måde.

Svend Carstensen ønskede, at bestyrelsen ser på vedtægterne og nedsætter et udvalg til fornyelse af samme. Poul Erik Hansen var glad for dette forslag og foreslog, at udkastet bliver bragt i december nr. af Veteran Tiden.

Steen Haselmann erindrede om, efter mange års medlemskab og bestyrelsesarbejde, at der altid havde været uro i DVK's bestyrelser.

Steffen Jørgensen afsluttede generalforsamlingen med en tak til dirigent Jens Røder.

Herefter erklærede dirigenten mødet for afsluttet og takkede forsamlingen for forholdsvis god ro og orden.

For referat:

Dorthe Thies
Klubsekretær

Jørgen Ulrik Stets
Bestyrelsessekretær

Henrik Thostrup forklarer hvordan forsikringsordningen fungerer.



Bestyrelsens beretning dækker ifølge klubbens vedtægter perioden fra sidste generalforsamling til denne og lyder som følger:

Ved første samling efter generalforsamlingen konstituerede bestyrelsen sig helt i overensstemmelse med klubbens vedtægter. Dette medførte desværre, at bestyrelsen blev reduceret fra de valgte 10 medlemmer til 9, idet den tidligere formand ikke ønskede at fortsætte på anden post i bestyrelsen. Samtidig meddelte Poul Suhr, som også var redaktør af Veteran Tidende, at juni-nummeret 1999 ville være det sidste blad fra hans hånd.

Veteran Tidende er det vigtigste bindeled mellem klubben og de ca. 4000 medlemmer, så vi stod med et stort problem, da vi ikke havde en redaktør. Steffen Frølich tilbød at få et blad produceret i juli, og samtidig besluttede bestyrelsen at indrykke en annonce i Veteran Tidende for at finde en ny redaktør. I overensstemmelse med henstillingen fra sidste generalforsamling kunne jobbet honoreres med op til 50.000 kr. Vi fik 5 ansøgninger, hvilket er yderst tilfredsstillende, og blandt dem en ansøgning fra Steffen Frølich og en fra Ole Callesen, som i fællesskab lavede et flot juli-nummer. På bestyrelsesmødet, hvor beslutningen skulle tages, blev det meddelt at Steffens og Oles ansøgninger skulle betragtes som en fælles ansøgning, så vi besluttede at lade de midlertidige redaktører fortsætte som faste redaktører, hvilket blev taget til efterretning af de „gamle“ flittige bidragydere P.E. Hansen, Leif Gr. Thomsen, Egon Neesgaard og Ole Emil Riisager. Vi er så heldige at have nogle fotografer, tegnere og skribenter, som gennem årene har leveret en masse stof og som også i det forgangne år har ydet en stor indsats - tak for det. Desuden er der i stigende grad kommet bidrag fra nye personer, og det er meget glædeligt, at der er flere medlemmer med mod på dette. Vi er faktisk i den situation, at vi har mere stof, end der er plads til i hvert nummer, så man kan ikke altid forvente at ens bidrag kom-

mer i næste nummer. I løbet af det forgangne år er Veteran Tidende blevet udvidet med ekstra sider, og samtidig er det nu fuldt i farver. Et for en klub yderst præsentabelt og nydeligt trykt blad. En stor tak til Ole Callesen for hans store arbejde med bladet, og Steffen Frølich for hans år som ansvarshavende redaktør..

Desværre opstod der i løbet af året en del samarbejdsvanskeligheder mellem redaktøren og de

„gamle“ bidragydere, hvor bølgerne til tider gik højt, og der har givet været fejl på begge sider. Trods dette er bladet kommet hver måned, og det er som tidligere nævnt vigtigt som den eneste kontakt til en stor del af medlemmerne. Der er dog 2 numre, der er blevet forsinket, men det skyldes udelukkende problemer i forbindelse med sygdom på selve trykkeriet! Steffen Frølichs oplysning i slutningen af marts om ikke længere at kunne bruge så meget tid på bladet uden ekstra kompensation kædet sammen med samarbejdsvanskelighederne førte til, at vi i starten af april besluttede at overdrage redaktørjobbet til de „gamle“ skribenter, som midlertidigt har lovet af få bladet ud, indtil der findes en anden løsning. Ole Emil Riisager har påtaget sig opgaven som ansvarshavende redaktør.

Et andet væsentligt aktiv er vores mødesteder. Vi har fornyet lejekontrakten på Nivågaard og har nu en helt normal lejekontrakt, som kan opsiges fra klubbens side med 3 mdr. varsel og er uopsigelig fra udlejers side. Den nuværende leje er sådan, at vi trækker den gennemsnitlige husleje på Nivågaard væsentligt ned. Med andre ord betaler vi mindre en andre lejere på stedet. Det er stadig mange penge, der betales, og vi har forsøgt at genudleje vores lokaler bl. a. ved at annoncere i lokale aviser. Disse har ikke rigtigt givet



Formanden aflægger beretning.

noget, men vi har ikke opgivet håbet endnu. Samtidig er vi stadig åbne for alternativer og har faktisk haft flere steder i søgelyset, men det er endnu ikke lykkedes at finde et brugbart alternativ. Vi skal jo ud over mødelokale og administration også have plads til biblioteket som efterhånden er omfattende og voksende, og som skal være i et aflåst lokale i forbindelse med klublokalet. Vi modtager heldigvis stadig materiale til biblioteket og tak til alle der i årets løb har overdraget os materiale, hvad enten det er til Nivå eller andre klubsteder. Desuden en stor tak til Hanne og Niels Jonassen for deres store arbejde med biblioteket i Nivå, og til Fritz Knudsen for hans indsats på Egeskov.

På Egeskov er der blevet ydet en fantastisk indsats, hvor en række medlemmer lørdag efter lørdag mødtes for at lave nyt toilet i forbindelse med klublokalet. En forbilledlig indsats af medlemmer, der vil gøre noget for klubben. Tusind tak for indsatsen. På Ristrup har vi også i løbet af året fået en lejekontrakt. På samtlige mødesteder rundt i landet har der i årets løb været en række aktiviteter arrangeret enten af en mødeleder eller et aktivitetsudvalg. Tak til alle, der har sørget for at organisere møder og indhold på mødestederne. Det er vigtigt at der til møderne er noget på programmet og som er nævnt i bladet, så medlemmerne kan se, hvad der



skal ske, hvis de dukker op. Men det er mindst lige så vigtigt, at der er mødeaftener uden fastsat program, som vil give de fremmødte medlemmer lejlighed til bare at snakke! Vi har været åbne for nye klubsteder, og har for ganske nyligt fået flere henvendelse om lokaler forskellige steder i landet.

I årets løb har der været afholdt en række løbsarrangementer, som klubben har støttet i henhold til de regler, der har været gældende i en årække. Det vil sige klubben yder et mindre beløb til endages arrangementer og et lidt større til flerdages efter ansøgning før arrangementet. Desuden giver klubben rallyplader til diverse løb efter ansøgning. Der skal lyde en stor tak til de medlemmer, der bruger en masse tid på at arrangere løb, garagemøder, madpakketure etc. til glæde for deltagerne. Klubben har deltaget med stande på en række udstillinger og markeder rundt i landet. Dette gør vi ikke kun for at få nye medlemmer, men i lige så høj grad for at møde medlemmer, som vi normalt måske ikke ser til klubmøder. Til beroligelse for nogle, så har vi afsat et beløb i budgettet til en fornyelse af udstillingsmateriellet.

Den turbolens, som man har kunnet følge i Veteran Tidende, har tilsyneladende ikke smittet af på medlems-tilgangen i årets løb. Vi har fået ca. 500 nye medlemmer i 1999 og det fortsætter uændret i dette år. Antallet af udmeldte har heller ikke været større end normalt, og antallet af restanter følger også det vante mønster. Også i år har Dorthe Thies ydet en enestående indsats med at behandle henvendelser til klubben og svaret på stort set hvad som helst, folk kan finde på at spørge om, når de ringer. Det er ikke uventet meget relateret til forsikringer, og der er ingen tvivl om, at vi får mange nye medlemmer på grund af forsikringsordningen. Desuden varetager Dorthe nu vor bogføring, som tidligere lå uden for klubben. Dorthe, du skal have tak for din engagerede indsats. Turbolensen har dog sikkert haft indflydelse på, at det har været svært for

bestyrelsen at finde kandidater, der var villige til at opstille, og der er heller ikke opstillet andre kandidater. Vi har i bestyrelsen i årets løb haft et udmærket samarbejde, og det er kedeligt, at ikke alle vil genopstille, men der er jo også et liv uden for klubben som skal varetages. Vi må ikke glemme, at Dansk Veteranbil Klub er en hobbyklub! Tak for den tid I har været i bestyrelsen, til Tom Jensen og Søren Bagge.

Økonomisk set har 1999 også, som I vil høre meget mere om senere, været godt. Vi har et pænt overskud, men vi får også brug for en del penge snart, idet vi planlægger med i

løbet af sommeren at udsende en ny Medlems- og køretøjsliste. Vi har overvejelser om eventuelt også at udgive listen på en CD-rom, men er ikke færdig med vurderingen af mulige konsekvenser ved at gøre det. Vi pusler desuden med tanker om at udbygge informationerne på internettet f.eks. med statistiske oplysninger om vore medlemmer og deres køretøjer. Det bliver dog under ingen omstændigheder således at medlemmer eller køretøjer kan identificeres og lokaliseres. Her er vi som på alle andre områder afhængige af at nogle medlemmer tilbyder deres assistance. Der er nok at tage fat på!

Konstituering

Efter generalforsamlingen konstituerede bestyrelsen sig således:

Formand

Steffen Jørgensen
Per Bjørnsvej 3
3100 Hornbæk - 4970 0872
Fax: 4970 0873
e-mail: sands@ibm.net

Næstformand:

Fritz B. Johansen
Sjellerupvej 48
6430 Nordborg - 7445 9450

Sekretær

Registre og sektioner:
Jørgen Ulrik Stets
Kongevejen 77, Sorgenfri
2800 Kgs. Lyngby - 4585 9006

Kasserer:

Steffen Frølich
Lindevej 6
2791 Dragør - 3253 5922
e-mail: sfrolich@post6.tele.dk

Ole Poulsen
Pogemosevej 10, Radsted
4990 Sakskøbing - 5470 0358

René Dalager
Nyborgvej 37
5853 Ørbæk - 6533 1690

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

København og Nordsjælland:

Claus E. Neble
Fuglebakkevej 1
2000 Frederiksberg - 3819 8272

Øvrige Sjælland,

Lolland-Falster og Bornholm:

Ole Poulsen

Fyn:

René Dalager

Jylland

Frits B. Johansen

Danmarks Flyvemuseum og Trafikmuseet indviet



*Blandt de biler som var i stand til at befordre sig selv fra Ole Rømersvej til Fabriksvej var den utrolige Szawe, med direktør Breinegård ved rattet. Læs om den i Bilhistorisk Tidsskrift 98/1989.
Foto: DTM*



Lørdag den 6. maj foretog Prins Joachim i overværelse af 600 indbudte den officielle indvielse af Danmarks Flyvemuseum, der nu er en afdeling af Danmarks Tekniske Museum. Samtidig markeredes flytningen af DTM's trafikafdeling. Dagen efter åbnedes lokaliteterne for publikum.

Det foregår på Fabriksvej 25 i Helsingørs sydlige udkant, hvor ellers mange veje er opkaldt efter opfindere. I to gigantiske tidligere støberihaller, der har hørt til Helsingør Skibsværft, er et forbløffende antal flyvemaskiner bragt ind, opstillet eller hængt op – tilligemed modeller og mange andre udstillingsgenstande. Hallerne dækker 7.500 kvadratmeter og rummene er op til 16 meter høje. At der inden døre står et Caravelle fly giver et begreb om størrelsesforholdene, i samme hal er endda flere andre maskiner.

I et langstrakt sidelokale befinder sig så nu DTM's trafikafdeling, der er flyttet fra Ole Rømersvej, hvor DTM's oprindelige og første egentlige udstillingslokaler har været. Museet var jo i sine første 54 år hjemløst, indtil det i 1966 kunne flytte ind i bygningerne på Ole Rømersvej, teg-

net af vores stiftermedlem Bent Mackeprang. DVK og DTM har jo, som det er nedfældet i vores vedtægter, et meget nært forhold, og af beholdningen af biler er flere skænket eller formidlet af vores stifter O.T. Neel.

Nogle af bilerne kørte selv den korte distance til Fabriksvej, andre blev i hast transporteret de sidste dage inden åbningen, og i det hele gav Trafikmuseet indtryk af ikke at være helt færdigindrettet. Men det kommer, lover museumsdirektør Jens Breinegård. Der skulle endda være mulighed for at udvide mod syd i komplek-

set, og som omtalt i referatet fra DVK's generalforsamling er der også visse tanker om at vi kan få hovedsæde der.

Alle planer om at flytte Danmarks Tekniske Museum til DSB's gamle centralværksted i Valby er derimod opgivet, og et forslag fra Københavns Havn synes heller ikke at være aktuelt.

På Ole Rømersvej er for fremtiden ikke offentligt adgang, der er magasiner og værksteder.

Ikke alle motorkøretøjer befinder sig





nu på Trafikmuseet i tilknytning til flymuseet. Brandbilerne står i afdelingen på Nordre Strandvej, nord for Helsingør.

I den ene ende af det langstrakte lokale med motorkøretøjer er racerbiler og de sørgelige eksempler på forsøgene på at få en dansk produktion af elbiler til at svare sig. Bilerne er i øvrigt rangeret op i kronologisk rækkefølge, begyndende med Sukkerhusvognen og Lemvig-vognen, og naturligvis med kongehusets første motorkøretøj, Prinsesse Marias Delaunay-Belleville. Når den ikke er ude og køre kan man desuden se vores egen Swijt.

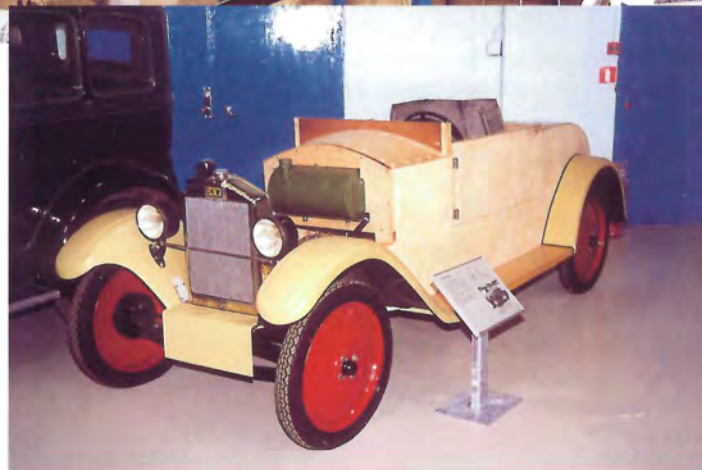
Uden for døren til Trafikmuseet står blandt andet Hammel-vognen, der har fået fornyet baghjulene. De gamle var nærmest gået i forrådnelse. Netop som vi trykkede på kameraets udløser kom gennem døren Nationalmuseets meget motorinteresserede metalkonservator Ole Schmidt og frue.

I Flyvemuseet findes en kopi af opfinderens Ellehammers fly, der som det første i Europa lattede fra jorden. Ellehammers originale fly fra 1906 befinder sig i museets afdeling på Nordre Strandvej. Som bekendt lavede han også den scooter-lignende Elleham motorcykel og en lille bil. Ganske tæt ved i museets nabolag er en vej opkaldt efter Ellehammer, og ved museumsindvielsen var hans søn hædersgæst. Han er fyldt 90 år, men i fuld aktivitet.

Der er højt til loftet i de tidligere støberihaller – og besøgende tilrådes at beholde overtøjet på i vintersæsonen. Flere fly kan opleves indefra, der er mulighed for at prøve sine evner i en flyvesimulator og man kan se fly blive genopbygget.

Tekst og foto: O. E. Riisager

Trafikmuseet har pt et restaureringsprojekt udstillet, en DKW der er så gammel at den ikke er forhjulstrukket. Karosseriet genbygges som oprindeligt i krydsfiner.





Det var bildrosker som ikke måtte tage hyre på gaden men kun måtte kaldes hjemme hos vognmanden.

Et større antal store biler blev brugt ved lossescenen, 2 Chrysler, 2 Buick, 2 Cadillac, Oldsmobile, Ford V8.

Vanbjergs bil var en Bentley 1949 (tilhørende Benni Vinding, som siden har solgt den). Der var masser af andre biler, mange Ford A, Pontiac 1934, Dodge 26 og 38, Ford Jun., Opel Kapitän 39, DKW 1938 og Svend Dråbys egen Ford V8 1934. Osv osv.

Fra HT Museet medvirkede flere ægte københavnerbusser – Reo 1934, Maybach. Ingen af dem sås så meget at de kunne genkendes af andre end de særligt kyndige. I andre scener medvirkede biler som under det afsluttende klippearbejde forsvandt ud i det tomme rum. John Arendtssen havde haft besvær med at fremstille en sidevogn til en DKW motorcykel. Men den sås aldrig.

Både i selve serien og i nogle af de mange udsendelser om de virkelige begivenheder, som havde inspireret forfatteren og instruktøren, taltes om en bilFORhandler – som det tydeligt fremgik var han det ikke, men bilhandler. Som gammel bladmand vil

De 60 biler i ”Edderkoppen”

60 biler var indforskrevet til optagelserne af fjernsynsserien ”Edderkoppen”. Intet mindre. Nogle af dem var meget i billedet, andre sås kun glimtvis, atter andre slet ikke.

Det begyndte med at Danmarks Radio henvendte sig til Svend Dråby med spørgsmål om de korrekte nummerplader på det tidspunkt da serie foregik. Da havde man ikke forestillet sig hvordan man skulle skaffe bilerne.

Hans Jørgensen, DVK-medlem og medlem af Polithistorisk Forening, var koordinator hvad angik politibiler og ambulancer. Så kom Svend Dråby ind i billedet og et møde blev holdt i TV-byen.

Svend fik til opgave at skaffe de tidsrelevante biler.

De to ”hovedroller” indehaves af Steen Haselmanns grønne Morris 12 1938, som i serien blev kørt af den unge journalist Bjarne Madsen. Og Jørgen Sten Madsens åbne Buick 1949. Oles bil. Blandt andre øremærkede biler var Gordans Ford V8 ”60” 1938 (tilhørende Kim Clasen),

Svend Åge Hjalmar Hudson (tilhørende Roest).

En tidstypisk ægte Taxa var ikke til at opdrive, en Plymouth 1938 blev anvendt som det der kom nærmest. Derimod illuderede Claus Petersens forlængede Chevrolet 1937 rigtigt som lillebil, et nu forsvundet begreb.





jeg også tillade mig at sætte et meget stort spørgsmålstegn ved at den unge politireporter fes rundt i bil. Ikke mange journalister havde bil dengang. Pressefotograferne ja, og i så fald somme tider bladets, ikke deres egen. Jeg har oven i købet kendt en rutineret motormedarbejder på et københavnsk dagblad – som aldrig i sit liv havde ført et motorkøretøj selv, endsige haft kørekort. En meget stor indsats blev som i så mange tidligere fjernsynsserier og spillefilm gjort af rekvisitøren Torben Bækmark Pedersen, tidligere medlem af DVK og selv stadig ejer af en Chevrolet 1927 lastbil. Endnu inden udsendelsen af serien i fjernsynet var slut døde han desværre brat i en alder af 62 år.

O. E. Riisager
Foto: DR





Hvorfor nu det ?

Normalt vil det være en stor ære at blive hædret med DVKs fortjenstnål i sølv, men det er desværre ikke altid at tingene forløber normalt, og det er årsagen til at jeg ikke ønskede at modtage nålen ved klubbens generalforsamling den 29. april 2000.

At formanden indleder beretningen med at overrække nålen er i sig selv usædvanligt, men overrækkelsen kom ikke uventet idet jeg i Veteran Tidende nr. 278 kunne læse i referatet fra bestyrelsesmødet den 16. juni 1999 at man havde besluttet at tildele mig nålen, uden at nogen fra bestyrelsen, hverken før eller efter offentliggørelsen, havde fundet det naturligt at orientere mig.

Jeg ville gerne give generalforsamlingen en begrundelse på min beslutning, derfor bad jeg om ordet efter overrækkelsen. Desværre fik jeg ikke lov til at tale færdig, idet dirigenten hellere ville rette sig efter uværdige tilråb fra salen end lade mig tale færdigt og bad mig om at afbryde min forklaring, hvilket jeg så måtte gøre og afleverede derefter nålen tilbage til formanden.

Derfor vil jeg gerne i stedet give alle medlemmerne min begrundelse hermed, og det vil jeg fordi der fra den siddende bestyrelse efter generalforsamlingen i 1999 har været benyttet ufine metoder og fejlagtige udtalelser, hvilket der også blev givet flere eksempler på ved den netop afholdte generalforsamling. Beretningen fulgte ikke regnskabsåret, hvorfor der ikke var nogen beretning fra de første 4 måneder af 1999, både formand og kasserer fremhævede det gode regnskab uden at nævne at ca. kr.80.000.- kom fra en kontingentforhøjelse, det blev også nævnt at der var foretaget hensættelse til medlems- og køretøjsliste, hvilket heller ikke er korrekt idet de i passiverne nævnte hensættelser skete i 1994 og er øremærket til henholdsvis en byggefond og en jubilæumsfond. Man undlod også at fortælle hvorfor et bestyrelsesmedlem, der ikke var på valg, havde forladt bestyrelsen efter kun 10 mdr.

Men tilbage til min begrundelse, efter overrækkelsen følte jeg trang til

at give et tilbageblik for at underbygge min beslutning, men det fik jeg som nævnt ikke lov til at fuldføre, hvorfor jeg gør det her.

Ved generalforsamlingen i 1990 blev jeg opfordret til at stille op uden at der var en ledig plads, jeg blev ikke valgt og blev bagefter tydeligt gjort opmærksom på at det er god skik at man stiller ikke op til DVKs bestyrelse uden at der er en ledig plads. Det var der i 1992, hvor jeg igen blev opfordret til at stille op og blev valgt ind. Jeg glædede mig til at arbejde under den daværende formand, det viste sig imidlertid at meget af bestyrelsens arbejde gik med at behandle kritik af formanden og for den sags skyld også tidligere formænd. Dette resulterede i at formanden og sekretæren valgte at forlade bestyrelsen i efteråret 1992.

Ved den minderige generalforsamling i 1993, med mere end 200 deltagere, måtte den tilbageblevne bestyrelse træde tilbage efter et mistillidsvotum. Der blev derefter valgt en ny bestyrelse, hvor jeg var den eneste fra den gamle bestyrelse bosiddende vest for Storebælt. John Jacobsen blev valgt til formand og jeg som næstformand.

Der gik ikke lang tid før der igen opstod kritik af formanden, og i sommeren 1995 meddelte John Jacobsen, at han af helbredsgrunde ønskede orlov frem til 1. januar 1996, samtidig meddelte han at han ville træde tilbage ved generalforsamlingen i 1996. I John Jacobsens orlovsperiode arbejdede han med vores forsikringsordning og der opstod nogle uheldige ting der medførte et brud med vores mangeårige samarbejdspartner på forsikringsområdet. Disse forhold medførte at da John Jacobsen skulle tilbage til formandsposten efter sin orlov, meddelte to af de siddende bestyrelsesmedlemmer at de ville forlade bestyrelsen hvis John Jacobsen vendte tilbage. Jeg forsøgte at mægle men uden held, derfor måtte vi foretage en afstemning, hvor resultatet gik John Jacobsen imod. Han valgte derfor at forlade bestyrelsen.

Når jeg nævner dette så er det fordi John Jacobsen ikke blev afsat ved en "kupagtig" metode, som den nuværende formand fejlagtigt har fremstil-

let i Veteran Tidende nr. 277, alt foregik i fuld åbenhed.

Jeg er sikker på, at der er nogen i den siddende bestyrelse der mener den hæder man vil give mig godt og ærligt, og til jer vil jeg gerne rette en varm tak. Men en bestyrelse hvor et flertal, blandt dem nye og ukendte både for mig og det arbejde der er udført i bestyrelsen, vælger en anden formand, som derefter fremstiller mig som en suspect person med ærekrænkende udtalelser i vores medlemsblad, og herefter ønsker at hædre mig med klubbens fortjenstnål, det må være en frustreret bestyrelse og fra en sådan bestyrelse ønsker jeg ikke at modtage nogen hæder. Det er baggrunden for min beslutning.

Herefter vil jeg gerne sige til de mange medlemmer fra hvem jeg siden maj sidste år har fået så mange positive tilkendegivelser både skriftligt, mundtligt og i tankerne, at det er den bedste hæder man kan opnå, den er ærlig og den varmer.

Til slut vil jeg opfordre alle medlemmer om at slutte op om DVK's idealer, men gør det i værdighed !

Poul Suhr
6. maj 2000

Kommentar

Det er ikke korrekt, at jeg indledte beretningen med at overrække nålen. Jeg bød udtrykkeligt velkommen til Nyborg, før jeg overrakte nålen! Efter Pouls afbrudte forklaring, bød jeg velkommen til DVK's generalforsamling 2000 og startede beretningen. Overrækkelsen var derfor ikke en del af generalforsamlingen.

Beretningen dækker ifølge vedtægterne „det forløbne år“ og **ikke** „foregående kalenderår“ som gælder for regnskabet. Dermed må det være klart, at det er det forløbne år bestyrelsen har været bestyrelse, hvilket er perioden fra forrige generalforsamling til denne.

Steffen Jørgensen



En tilføjelse

De sidste linjer af artiklen om Mercedes-Benz i sidste nummer var desværre af uforklarlige årsager forsvundet. Der skulle have stået (om rekordvognen):

... og kunne efter de foretagne beregninger præstere 750 km/t. Vognen havde en fint udtænkt mekanisme, som automatisk reducerede luftspjældets åbning, hvis hjulene begyndte at spinde, ligegyldigt ved hvilken hastighed. Vognen var konstrueret af Ferdinand Porsche men kom aldrig til at køre.

Vore dages Formel 1-kørere er ganske vist fine kørere, men de gamle racerførere var mænd af en helt anden støbning. Og når vi i dag sidder bag rattet og ser "Stjernen" ude på kølerkappen, så kan man kun forsøge at drømme sig tilbage til de tider som foran er beskrevet.

Forfatteren Ove Mejslov ønsker desuden at gøre opmærksom på at han har anvendt forskellige bøger som kilder, men især Ken W. Purdy: "Landevejens Kongen" og Björn Karlström "Bilen".

STJÅLET

JL 21.596. Danmarks eneste mellemgrønne Ford Capri 1969.
Kendetegn: Nyindsvejsede brune bagskærmskanter.
Dusør kr. 1000. Tel. 3920 0814.

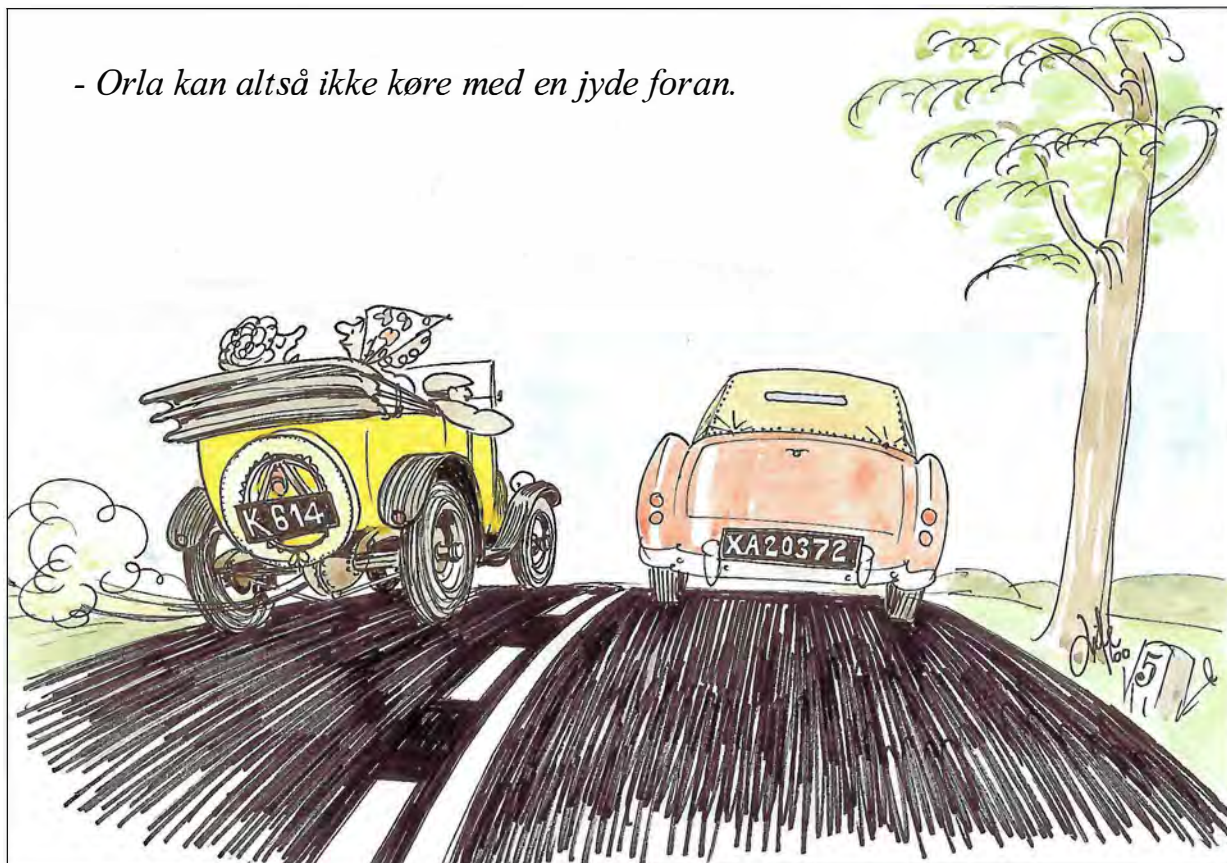
EFTERLYSNING

13. maj var Tommy P. Jensen ved at gøre klar til dagens deltagelse i jubilæumsfest og parade i Hillerød og havde kørt sin Dodge Brothers 1926 op foran sin bopæl Søndervigvej 42 i Vanløse klokken 6 om morgenen. Han gik ind for at gøre sig klar, og da han kom ud igen til bilen var kølerfigur og kølertermometer skruet af og stjålet..

Det er selvfølgelig utænkeligt at gerningsmanden findes i vores egen kreds, men vi kan da prøve at være med til at genfinde kølerpropfen. Tommy Jensen udlover en dusør på 2.500 kroner til den der skaffer ham den tilbage.



- Orla kan altså ikke køre med en jøde foran.





Månedens Køretøj

CHRYSLER AIRFLOW

Af Lance Henningsen

Til Månedens Køretøj, Chrysler Airflow CU 1934, knytter sig en lang historie.

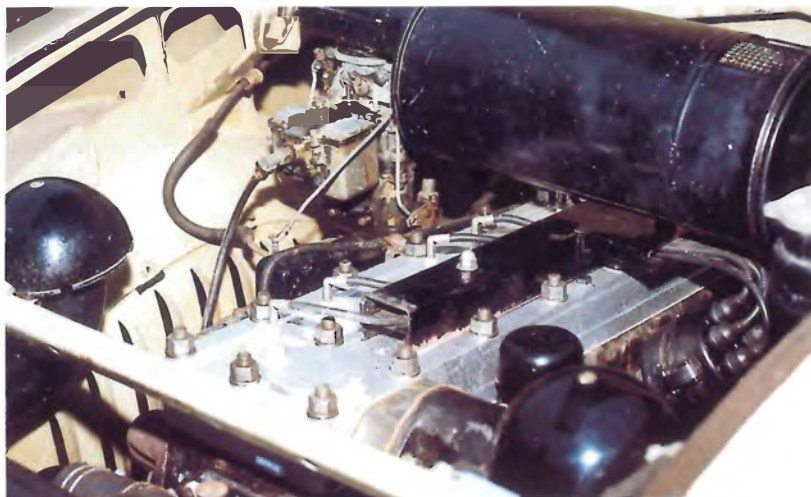
Efter mange års opklodsning i en lade i Fresno, Californien, findes bilen ved en annonce i en lokal avis i 1968. Det ældre ægtepar som sælger bilen er første ejere og har aldrig fået kørt ret meget i den.

Den ny ejer opdager hurtigt efter rengøring og opstart at bilens stand er noget særligt. Tælleren står på 16.000 miles – 25.000 km – og intet virker renoveret skønt bilen fremstår som næsten ny. Det kommer præsidenten for Airflow klubben for øre at en sådan bil er fundet og han får omgående købt bilen. Han fastslår at det er den bedst bevarede originale Airflow i verden og bruger den kun sparsomt frem til 1994, hvor han overraskende sælger den til Fa. Bohnstedt-Petersen A/S, som ønsker en Chrysler Airflow til sit museum.

Den selv samme dag som den ankommer til Danmark er jeg tilfældigvis i Hillerød og ser den blive skubbet ind i Bohnstedt-Petersens hovedsæde. Jeg husker at jeg helt betaget gik rundt om den, i den tro at der var tale om en måske 10 år gammel total renovering. Jeg havde aldrig set sådan en bil før og tænkte

at den var da en skøn blanding af Art Deco og rumskib.

Som årene gik glemte jeg den aldrig, men satte mig derimod mere og mere ind i modellens historie, købte bøger, blev medlem af Airflow klubben osv. Jeg fandt ud af at netop denne bil var meget kendt i Airflow kredse, og at tre tidsskrifter havde





haft artikler om den. I 1995 blev det muligt for mig at købe Chrysleren, og jeg må sige at jeg følte det som en stor erobring efter 11 års bekendtskab at køre den hjem i garagen.

Den var amerikansk bilindustriens første bud i serieproduktion på et virkelig aerodynamisk karrosseri med glat undervogn, afprøvet i vindtunnel. Der var lagt meget stor vægt på komfort, med motoren, en 8-cylindret på 112 hk, lagt over forakslen kunne passagererne også rykkes frem, hvilket gjorde at de sad mellem akslerne og ikke over en hoppende bagaksel som tidligere brugt. Det hjalp mærkbart på komforten og med overdrive gearkasse kunne man køre stærkt og støjsvagt.

At Månedens Køretøj har kørt så lidt føles virkelig under kørslen. Ingen mekaniske mislyde eller rasleri overheadet. Masser af plads på grund af karrosseriets store bredde, hvilket gør 3 personer på hvert sæde muligt, og masser af motorkraft, faktisk mere end en stiv for- og bagaksel berettiger til.

Men mest af alt synes jeg at bilens originale stand er en fornøjelse, og jeg forsøger på at bevare den sådan.



MODELLENS HISTORIE

Chryslers ingeniør Carl Breer fik i 1927 øje på hvad han troede var en flok flyvende gæs. Da de kom nærmere kunne Breer se at det ikke var gæs, men en formation af militære flyvemaskiner. Det slog Breer, at når flyvemaskiner var strømlinede, burde biler også være det. Det blev begyndelsen til udviklingen af den strømlinede Airflow bil. Da de første prototyper var klar i vinteren 1932-33, blev firmaets grundlægger og leder, Walter P. Chrysler, inviteret på en prøvetur. Det var meningen at Airflow udelukkende skulle lanceres under DeSoto navnet, men Walter P. Chrysler blev så begejstret for bilen at han forlangte at der også blev lavet en Chrysler-udgave. Air-

flow blev præsenteret i 1934. Udover Airflows aerodynamiske formgivning, som var tilvejebragt gennem vindtunnelforsøg, bød bilen på tekniske forbedringer som medbærende karrosseri, motor og karrosseri rykket frem i forhold til hjulakslerne for at få en bedre vægtfordeling og dermed bedre køreegenskaber, synkroniserede for- og bagfjedre for at formindske niksvingninger og, fra marts 1934, automatisk overgear. Den største Chrysler Airflow, CW-modellen, var den første amerikanske produktionsbil som havde forrudd af buet glas i ét stykke.

Chrysler Airflow 1934 kunne fås med 4 forskellige chassislængder og 3 forskellige motorstørrelser, alle 8-cylindrede. Selv om Chrysler Airflow gennem tiderne blev udråbt til en stor fiasko salgsmæssigt, solgte den mindste 1934-udgave (CU-mo-

dellen = Månedens Køretøj) faktisk ganske pænt hvis den sammenlignes med Chryslers 1933-model i samme prisklasse. 3.838 stk. Chrysler CQ 1933 sammenholdt med 8.389 stk. Chrysler CU Airflow 1934.

Af samtlige udgaver solgtes I alt 10.839 stk. Chrysler Airflow i 1934. Chrysler producerede I 1934 også en 6-cylindret bil med konventionelt udseende, og det var trods alt denne vogn, der stod for hovedparten af Chryslers salg i 1934. DeSoto kunne i 1934 kun fås i Airflow-udgave, og da den var væsentlig dyrere end den 1933-udgave, den afløste, faldt salget af DeSoto fra 22.736 vogne i 1933 til 13.940 DeSoto Airflow i 1934. Det gavnede ikke salget at mange bilkøbere ikke kunne lide Airflow-vognenes udseende.

DeSoto Airflow anvendte samme 6-cylindrede motor som den konventionelle Chrysler Six. DeSoto Airflow produceredes til og med årgang 1936, Chrysler Airflow til og med årgang 1937.

Det historiske afsnit er udarbejdet af Jan Lundsteen-Jensen.

Fotos: Lance Henningsen,
O. E. Riisager

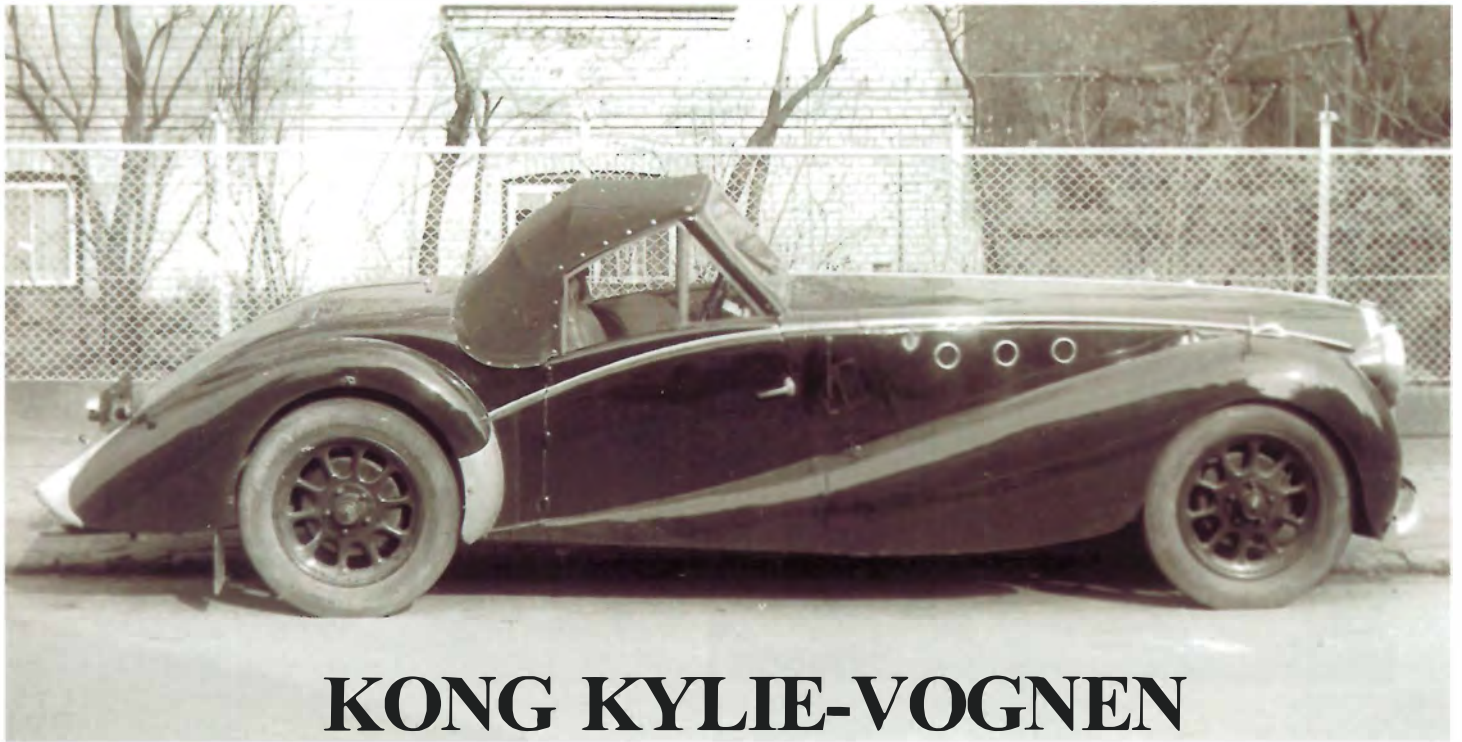




Eksempler på dansk ejede Airflow, både Chrysler og DeSoto.. Mest bemærkelsesværdig en gasgenerator-drevet varevogn som tilhørte gartneriet Lundely. (KA 30.635 er fotograferet af Henrik Schouw).



Lance Henningsen ved sin Chrysler Airflow



KONG KYLIE-VOGNEN

Af O.E. Riisager

Den bil, redaktøren fremlyste i Veteran Tidende nr. 280 - han havde taget billedet på auktionen i Vejle i 1977 - er fuldt identificeret, den bor i dag i Tyskland og har det godt. Det har ejeren derimod ikke. Han er splintrende rasende og overvejer at anlægge sag mod den der solgte ham vognen under foregivende af at den i 1927-29 var bygget efter tegninger af en ingeniør Hansen til en dansk greve. Som fik vognen leveret efter to års arbejde og derpå kørte 300.000 km med den til sin død i 1974.

Det er fri fantasi.

Sandheden er, at Kong Kylie-vognen, som den kaldes, er en ombygning, gjort af nuværende DVK-medlem Anders Andersen i 1950-51. Kunden var bilentusiast, bogtrykker Gunnar Bratvold, nu for længst afdød, men i sin tid kendt som udgiver af tidsskriftet Mobilia, der handlede om moderne design.

Undervognen er en fransk Talbot, type K75 fra 1929. 6-cylindret, topventilet motor, boring 75 mm, slaglængde 110 mm, 2.915 cc. En fin vogn med servobremser, fire gear frem og især et godt styretøj. Jernartillerihjul var standard, skønt de på det tidspunkt var ved at blive umoderne.

I 1920' og 30'erne lavede Talbot 4-, 6- og 8-cylindrede modeller i mange



Kong Kylie-vognen fotograferet på Frederiksberg og tidspunktet må være 1964. En af de få ting, Anders Andersen ikke selv havde fremstillet, var kofangerne, som var fra en Mercedes-Benz. Men den skiftede efterhånden både kofangere og farver. (Foto O.E. Riisager).



størrelser og var aktiv på racerbanerne med både 4- og 8-cylindrede motorer med dobbelte overliggende knastaksler. De større standardmodeller var gangbare i det bedste selskab, Kronprins Frederik fik i 1929

leveret en stor Talbot touring, med specialkarrosseri fra Dansk Karosseri Fabrik i Drejøgade på Østerbro i København. Importør af Talbot var Cai Caspersen, der i en årrække var mere eller mindre eneleverandør af



biler til kongehuset. Også Prins René af Bourbon-Parma kørte Talbot, endda i et Monte Carlo-rally.

Mærkehistorien vil vi i øvrigt lade ligge, den er stærkt kompliceret, men vil dog nævne at Talbot lige efter Anden Verdenskrig med en 4½ liters Grand Prix racer konkurrerede med udmærket held med klassens ellers dominerende mærker Alfa Romeo, Maserati og ERA, der alle foretrak 1½ liter med kompressor. På bilsalonen i Paris var Talbot udsat for de fineste karrosserimagere opfindsomhed på linje med Delage og Delahaye. Talbot Lago, Lago Record og Baby inspirerede dog gennemgående til mere afdæmpet linjeføring. De særligt interesserede anbefales at læse H.J. Beiers artikel i Bilhistorisk Tidsskrift 12/1967 om Talbot 1935-59.

På fabrikken i Suresnes byggedes senere SIMCA.

Om Kong Kylie-vognen vides at den siden en gang i trediverne som 4-personers åben touring tilhørte en blikkenslager i Hørsholm, og han havde bygget bagenden om med en uskøn kasse af galvaniseret plade. Vognen blev købt af en anden gas-

og vandmester, Helge Lund Christensen i Helsingør.

Anders Andersen hørte dengang til på den egn og gik og puslede for sig selv i nogle garager. Han havde tidligere arbejdet på Brdr. Carlsens karrosserifabrik i Torpen, der hovedsagelig lavede busser. Lund Christensen spurgte Andersen om han ikke kunne forskønne Talbot'en, og Andersen tegnede forslag til et karrosseri.

Imidlertid skete to ting, dels at Andersen fik ansættelse på Skotterup Karrosserifabrik, dels at Gunnar Bratvold fattede interesse for bilprojektet og overtog det. Bekendtskabet skyldtes at Andersen også arbejdede for Bratvold med nyindretningen af den sære ejendom Eriksholm på Helsingør Kongevej. Bratvold havde haft flere interessante biler og kørte dengang i en ældre model Talbot, som også var bygget om, men som efterhånden

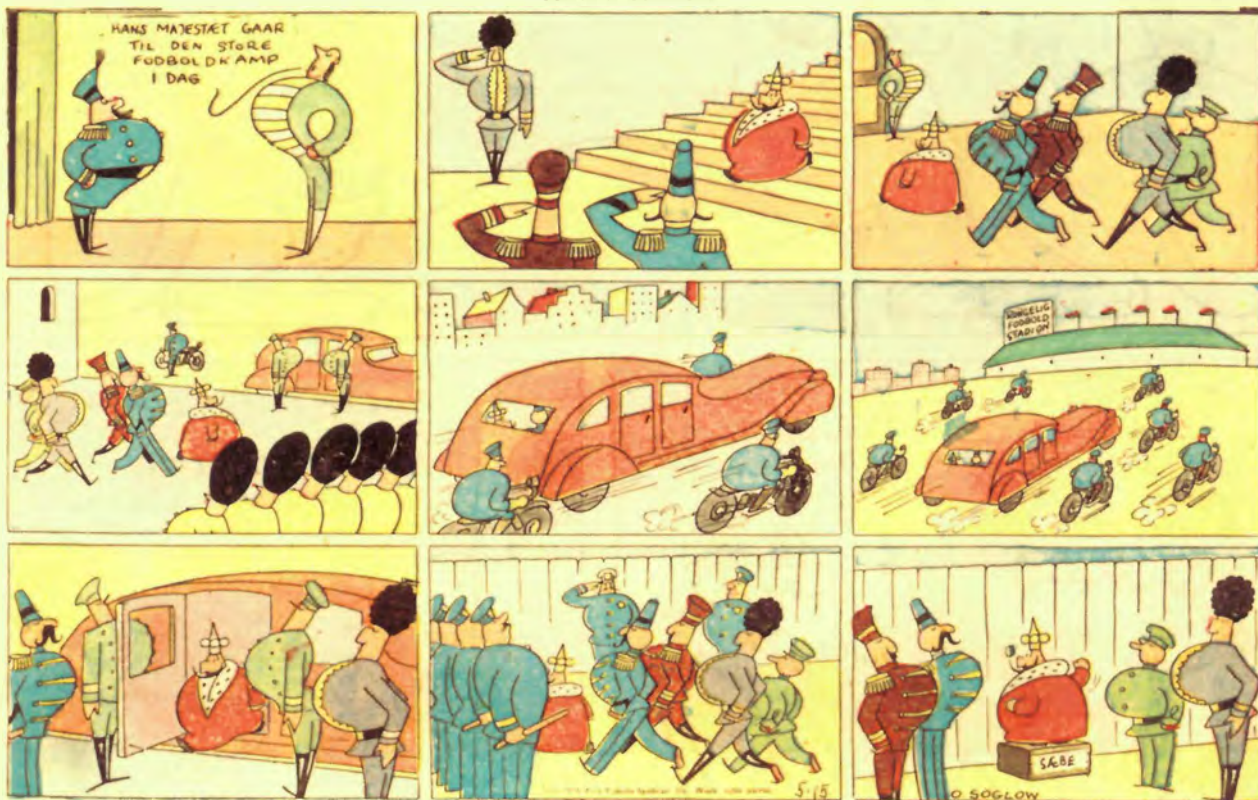


Det eneste billede af Kong Kylie-vognen før ombygningen har vi fra Anders Andersen, der en tid havde rådighed over vognen og kørte tur med den til provinsen. Man kan trods den talstærke bemanding se at det er en almindelig touring-vogn. Her med hjulplader. Efter ombygningen fik den også hjulplader, men de savnes mærkeligt nok på alle de fotografier vi har kunnet finde.

gjorde knuder. Han havde dog så megen tillid til mærket at han lod Anders Andersen fortsætte med ombygningen af 1929-modellen. Arbejdet blev påbegyndt i 1950 og fuldført til påske 1951. Det foregik på den gode gamle måde med tegninger i fuld størrelse på værkstedets vægge, og Anders Andersen frem-

DE KULØRTE SIDER

KONG KYLIE





stillede så at sige alt selv. Som mange DVK-medlemmer ved er han en meget dygtig mand, og det var velbegrunderet at den fremragende bilingeniør Mogens Teisen havde Andersen til at fremstille en prototype af en epokegørende motorkonstruktion. Resultatet af ombygningen blev særpræget. På grund af sin lighed med en vis tegneserie-figurs langstrakte biler døbte netop Teisen den Kong Kylie-vognen. Og den blev dyr, den samlede pris var kr. 16.200.-.

I de følgende år anvendte Gunnar Bratvold Kong Kylie-vognen i det daglige, jeg husker selv at have set den parkeret på Sankt Annæ Plads sidst i 1950'erne. Men på et eller andet tidspunkt må den have skiftet ejer, for den blev annonceret til salg fra en adresse på Frederiksberg i 1964 eller 65. Prisforlangendet var 10.000 kroner, og køber var Jimmy Thomsen. Jimmy deltog med vognen i flere DVK-arrangementer. Da veteranmuseet på Egskov åbnede i maj 1967 var Kong Kylie-vognen udstillet. Det var så også det eneste grevlige ved den.

Fra auktionen i Vejle gik den formentlig direkte til Tyskland, hvor den nok i de mange mellemliggende år har haft flere ejere. Omtrent samtidig med billedet i Ve-



Palle Muurmann fotograferede Kong Kylie-vognen med Jimmy Thomsen ved rattet ved et DVK-arrangement i Snaptun i 1965.

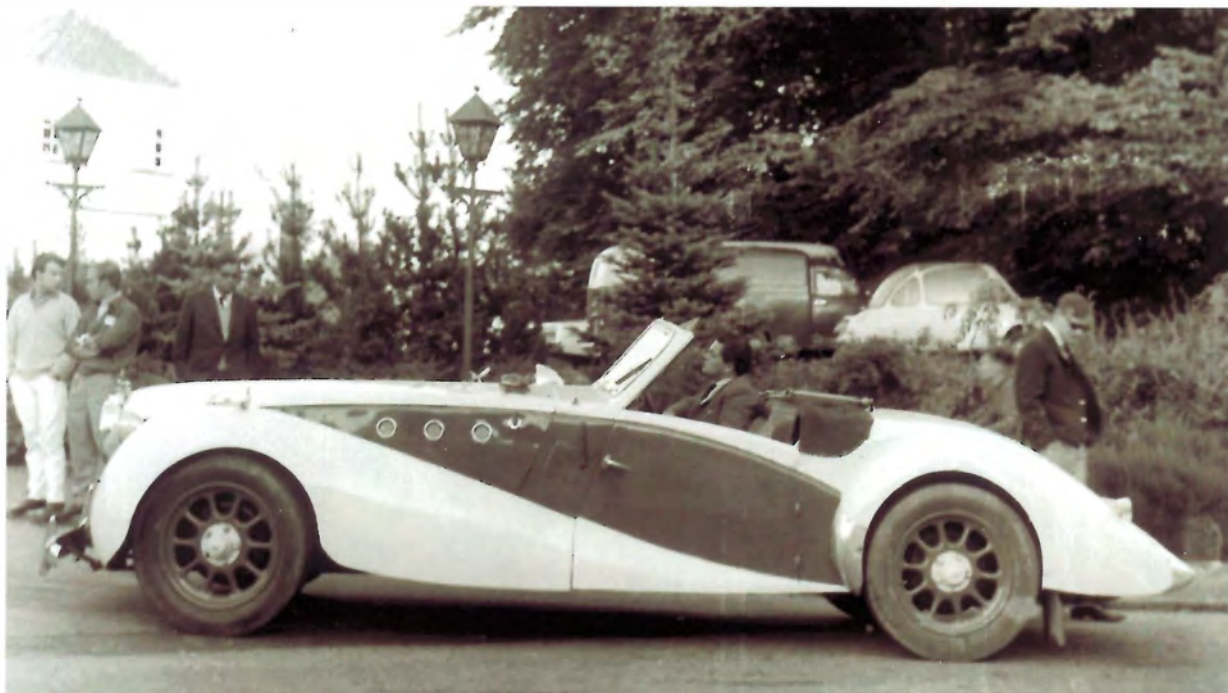
teran Tidende fik Niels Jonassen ved FDM's mellemkomst en henvendelse fra en mand i Jylland, som den seneste ejer i Tyskland havde bedt om hjælp til at skaffe oplysninger om vognen. Da sandheden kom for en dag resulterede det i at tyskerens sagsfører ringede til Jonassen for at få bekræftet oplysningerne med henblik på et muligt sagsanlæg.

For oplysninger og billeder takker vi foruden Anders Andersen og Niels Jonassen Uffe Mortensen, Palle Mu-

urmann, John Jørgensen og Ib Jensen. Desuden Trianglens Antikvariat for lån af Kong Kylie-tegneserien.

Som nævnt havde Gunnar Bratvold haft en ældre Talbot da han anskaffede Kong Kylie-vognen. Vort medlem, arkitekt Jacob Blegvad tegnede en elegant første modernisering af den – og om denne vogn og flere andre danske eksemplarer af Talbot vil en senere artikel handle.

Her er det også Jimmy Thomsen i Kong Kylie-vognen, men med andre farver. Nu er det 1966. (Foto O.E. Riisager).





Ingen kan være i tvivl om at R 20.288 er en Triangel, navnet står med støbte bogstaver på fronten. Endvidere var der skilte af den ætsede type nittet på motorhjelmsiderne, måske er de overmalet, de ses i hvert fald ikke.

De forenede Automobilfabrikker, forenet af mærkerne Thrige, JAN og Anglo Dane i 1919 i Odense, og fra 1940 i Randers, byggede trods materiale-mangel et antal af den afbildede model under krigen. Så årgangen kan meget vel være fra først i 1940'erne.

Billedet er taget efter 1950. På det tidspunkt blev kendingsbogstavet R indført i Skanderborg Amt. Det betød at man i Horsens-, Silkeborg- og Skanderborg-området udskiftede X med R. X blev herefter alene benyttet i Århus Amt. R 20... indikerer at bilen var hjemmehørende i Silkeborg-området. De gule nummerplader kom også i 1950.

R 20.288 er fotograferet i brunkulslejerne i Herning-området. Brunkul blev anvendt af de store kraftværker

til slutningen af 1960'erne, at brunkul var en miljøbelastning tænkte man ikke på.

Der er ingen tvivl om at R 20.288 har kørt med gasgenerator, og gas-køleren har været skubbet ind mellem fronten og motorkøleren. Da der ikke har været tilstrækkelig plads i bredden, har man fjernet de lodrette lister. Da man så skulle genetablere benzin- eller dieseldrift, har man ikke kunnet finde listerne, og har dækket af med perforeret Rich. Müller plade.

De forenede Automobilfabrikker nåede at benytte otte forskellige motorfabrikater i mærkets levetid fra 1919 til omkring 1960. En af eget fabrikat i 1920'erne, de engelske White & Poppe og Perkins, den franske Ballot, de amerikanske Continental og Hercules, den tyske Henschel og den danske BurWain. R 20.288 har formentlig været udstyret med en BurWain diesel.

Karrosseribyggeren har haft en heldig hånd med at forme torpedoen og

førerhuset, der havde plads til tre personer. Aluminiumslister er tilføjet som dekorativt element.

I brunkulslejerne fik man læsset med transportbånd, ved aflæsningen måtte man i gang med skovl og greb, derfor var man ofte to mand, chaufføren og daglejeren, løs medhjælp der blev hyret til brunkulsturene. Der var langt mellem tippeladene i 1950'erne. Godt læsset er R 20.288 dampet afsted med 10 tons kul eller mere, nok mest på forvognen. Motoreffekten har været under 100 HK, så den dobbelte udkobling og gearene har være rørt i det midtjyske søhøjland.

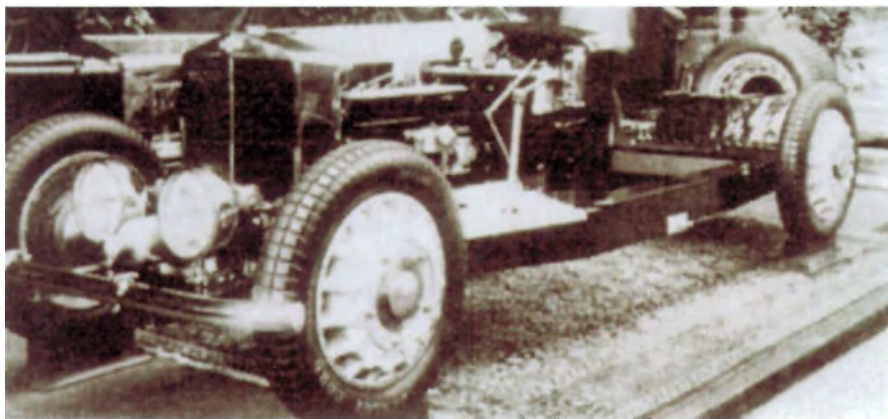
P. E. Hansen



BRØDRENE BUCCIALI - GALE ELLER GENIALE?

Af Søren S. Schultz

Af alle mere eller mindre specielle bilkonstruktører som gennem det forrige århundrede bidrog med deres bud på hvordan biler skulle bygges, må man nok regne de franske brødre Paul-Albert og Angelo Bucciali, - hvad det specielle angår - for nogle af de mest ekstreme.

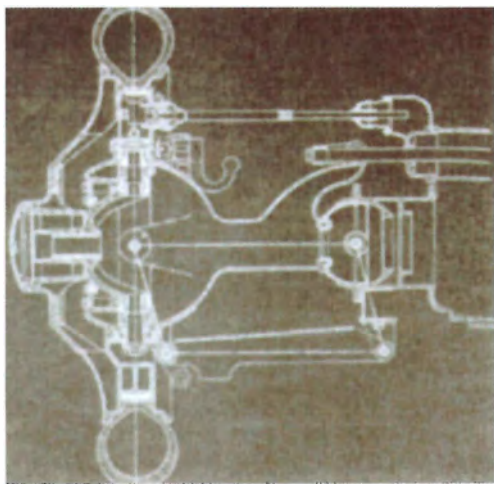


Chassiset fra pariser Salonen 1927.

Deres kreationer blev fremvist på Pariser Salonen fra 1926 til 1933, og i disse syv år blev deres udstillede biler mere og mere outrerede i ydelse og - især - i fremtoning. At der desuden var en hel del mystik om deres biler, herunder om nogle af dem overhovedet var i stand til at køre, gjorde sit til, at der efterhånden opstod en hel myte omkring de to brødre og deres utrolige biler. Paul-Albert deltog i 1. verdenskrig som pilot, han havde som kendemærke en stork malet på sit fly, og denne stork blev sidenhen også brugt på flere af Bucciali-bilerne som bl. a. kølfigur.

Efter 1. verdenskrigs afslutning begyndte de to brødre at bygge biler, efter sigende på baggrund af en be-

Den uafhængige forhjulsaffjedring.



tydelig arv, og det var primært væddeløbsbiler i den lille klasse, kaldet 'voiturette'.

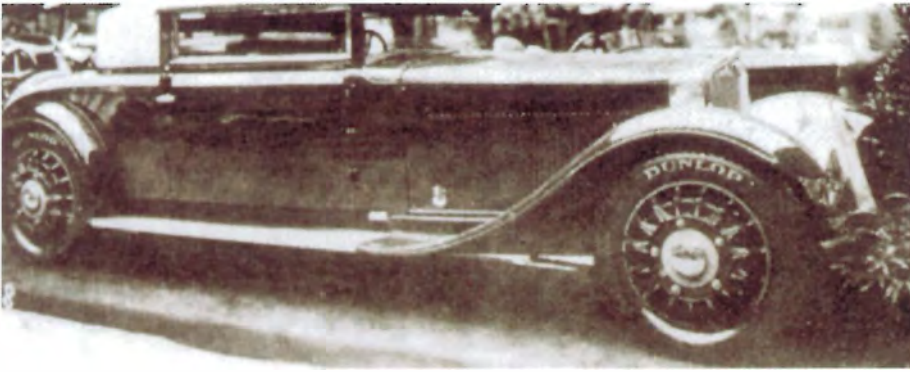
De klarede sig ganske godt, og deres erfaringer herfra fik dem til at satse på at bygge almindelig gadebiler, dog med udprægede sportslige ambitioner. I 1924 designede de AB-4, en GT coupe som i 1924 deltog i Tour de France, som var et landevejsløb for biler. AB-4'eren havde en 1.495 cc V-4 motor, og nogen tid efter blev der annonceret en ny bil, AB-5. Den blev dog ikke ført ud i livet, men endnu en ny model AB 4-5, som vi må gå ud fra var en modificeret AB-4, blev fremstillet i omkring 100 eksemplarer. Denne model var forsynet med en 1.600 cc 4-cylindret række-motor med overliggende knastaksel, og en boring og slaglængde på 70 x 105 mm og ydede omkring 40 hk. Der var fire gear, bremses på alle fire hjul og rammechassiset var konventionelt, med bladfedre til hjulophænget hele vejen rundt.

I den følgende tid fremstillede de to brødre en række sports- og racermodeller, hvor de bl.a. selv designede motorer og i det hele taget raffi-

nerede deres design og metoder, men efter 1926-sæsonen opgav de væddeløbene og koncentrerede sig om personbiler.

Ved Pariser Salonen i 1926 viste de hvor langt de var kommet med to forhjulsdrevne chassiser, som de benævnte TAV, traction avant. Hvordan den tekniske udformning af dette forhjulstræk var ved vi ikke præcist. Der har også været nogen tvivl om, hvorvidt de kun udstillede chassiser eller om de også præsenterede færdige biler, men vi ved dog at bilerne eller chassiserne var udstyret med motorer på henholdsvis 1.700 cc og 2.400 cc, begge med overliggende knastaksel. De to chassiser var bygget af Edmond Massip, som var en kendt bilkonstruktør på den tid.

I 1927 blev modellerne forandret igen, og nu med et meget sindrigt arrangement til forhjulstrækket, hvor forhjulene var uafhængigt ophængt i tværarme og hvor selve affjedringen blev betjent af en række centrale gummiskiver kombineret med almindelige skruefedre, som dog senere blev afløst af et arrangement udelukkende med gummiskiver. Selve hjulene, der var kæmpestore, var forsynet med indstøbte, store tromlebremser, hvor de forreste var de kraftigste bremsende, idet Bucciali allerede dengang havde en klar for-



1929-udgaven af karrosserimageren Labourettes „Faux Cabriolet“.

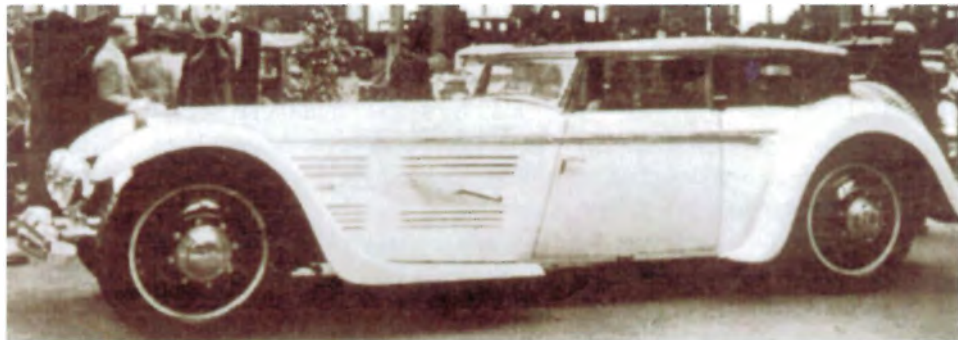
ståelse af, at den primære bremsevne skulle ligge på forhjulene.

Motorene til de to vogne var så vidt vides enten en 1.500 cc Bucciali motor - eller en 6-cylindret, sideventilet Continental motor, importeret fra USA.

På samme tidspunkt overvejede Bucciali at genoptage racerbilerne og to prototyper blev fremstillet med henholdsvis 4- og 8-cylindret motor, dog kom de aldrig til at køre væddeløb, men de to Bucciali-brødre brugte dem som personlige biler i adskillige år.

Ved Paris Salonen i 1928 så man for første gang vogne med karrosseri fremstillet af Labourette efter Poul-Alberts tegninger og med typebetegnelsen 'Faux Cabriolet', og her oplevede man den dramatiske lange, lave profil, med de enorme forskærme og den meget lave passagerkabine, som kom til at

præge Buccialierne de følgende år. Dertil enorme forlygter, og en meget udsøgt finish, som gjorde disse håndbyggede og sjældne biler meget eftertragtede og dyre. Der blev solgt omkring 20 stk af denne model, hvilket sikkert var lig med det antal, der



Saoutchik udgaven af TAV-8 cabriolet 1931.

blev bygget i alt - kort sagt, så eksklusivt som det overhovedet kunne være.

Året efter, i 1929, udstillede de den samme bil som året før, men nu i lakkeret sort.

Der er usikkerhed om hvilke moto-

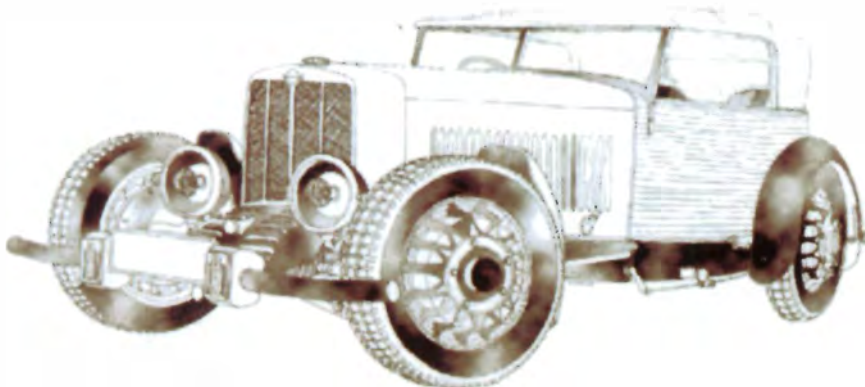
Bucciali motor, som de havde fremstillet nogle år tidligere.

De to brødre Bucciali mente at de kunne tjene penge på deres patenterede forhjulsophæng, og at amerikanske bilfabrikanter var mulige kunder. De kom i kontakt med en

amerikansk mellemmand, Coldwell S. Johnson, der købte de amerikanske licensrettigheder. Johnson betalte en rejse for dem til USA, som fandt sted i begyndelsen af 1930. Bucciali-brødrene medbragte deres patent og tegninger samt en af deres biler som eksempel. Denne bil blev udstillet på New York Auto Show samme år, og befinder sig i dag i Montlhéry Museum.

Som det ofte går, når man drager til Amerika med store forhåbninger om at blive rig og berømt, vender man skuffet tilbage. Således gik det også med Bucciali brødrene, der måtte tage hjem uden resultat. Noget tyder dog på, at

Buccialis „amerikanske“ TAV-30 model fra 1930.





de stadig håbede på at blive opdaget, og de gjorde deres dertil, for i de efterfølgende år, op til 1932, gjorde de deres biler mere og mere opsigtsvækkende.

I 1930 på Paris Salonen havde de tilmeldt en 'Labourette' roadster sideløbende med den ældre Labourette 'Faux Cabriolet' fra 28/29. Hvad førstnævnte vogn angår tyder det på, at det var en af deres foregående biler der var bygget om, hvilket igen indikerer, at der på dette tidspunkt ikke var en egentlig produktion længere, og at de (få) biler der blev fremstillet især skulle tiltrække sig opmærksomhed på udstillingerne, og dermed promovere navnet Bucciali med samt deres patent.

I 1931 blev der udstillet den første af de tre biler, der uløseligt er forbundet til Bucciali som nogle af de mest opsigtsvækkende udseende biler der er fremstillet inden 2. verdenskrig, eller måske i hele forrige århundrede.

Chassiserne var generelt af samme type som de tidligere modeller, og det var planlagt at den nye model TAV-8 skulle fremstilles i en 2-dørs cabriolet, en 4-dørs cabriolet, en sedan og en roadster. Den 2-dørs cabriolet blev introduceret på Paris udstillingen i 1931. Den var længere end noget set før, og tilmed så lav som den overhovedet kunne blive. Desuden forsynet med kæmpemæssige skærme som svang sig rundt om de enorme hjul. Den opsigt de to brø-



Tav-8 roadster bygget til udstillingen i Paris 1931, men den dukkede aldrig op.

re var ude efter, blev rigeligt indfriet, og de traditionelle show-stoppere Mercedes Benz og Hispano-Suiza blev udkonkurreret. Man kan roligt sige, at denne vogn var af et udseende, der appellerede til alle drømme om den outrerede bil, som ingen andre kunne måle sig med. Motoren var måske en Continental 8-cylindret rækkemotor, men der er nogen uklarhed om, hvilken type motor, der egentlig lå i deres sidste biler. Men vi har et billede af en TAV-8 roadster fra 1931, som er fotograferet ude i gadebilledet, så nogle af dem har i alt fald kunnet køre, hvilken motor der end var i.

Karrosserimageren Saoutchik var mester for de sidste biler, og den allersidste Bucciali, der blev bygget og udstillet på Paris Salonen i 1932, er efter min mening et mesterværk og den mest outrerede og mesterlige eksponent for den fantastiske bilkunst der florerede i 20'erne og i begyndelsen af 30'erne.

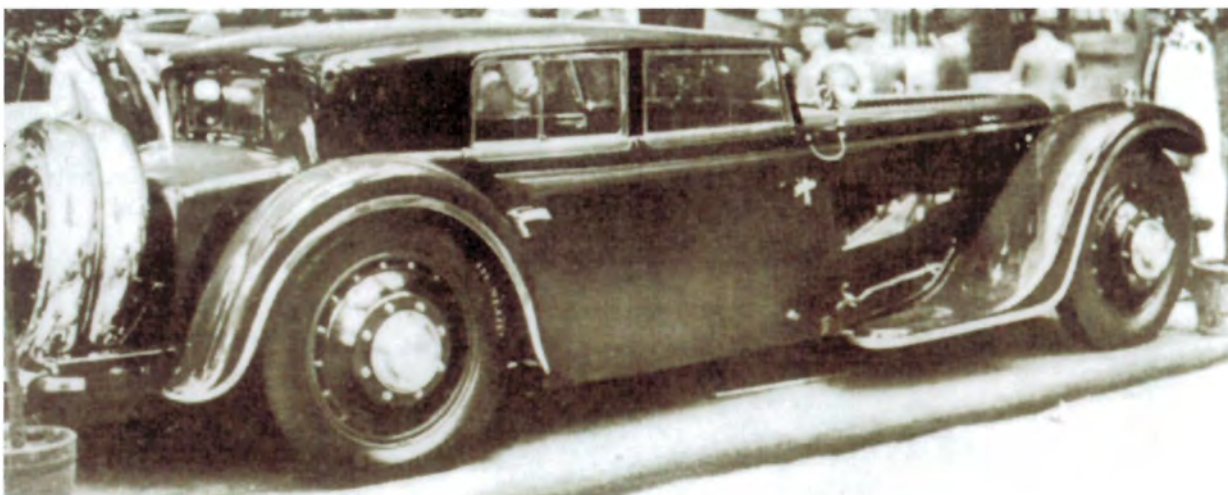
De to brødre Bucciali fik således al

den opmærksomhed de ønskede og de fik til sidst solgt deres patent til bilfabrikken Peerless, som umiddelbart efter opgav bilproduktionen og slog sig på ølbrygning!

Da den økonomiske depression slog igennem i 30'erne var der absolut intet marked for biler af denne karakter og Buccialierne forsvandt fra arenaen. Angelo Bucciali, der var den administrative part i forretningen, døde under 2. verdenskrig, hvorimod Paul-Albert blev hyret til at designe militærkøretøjer, men hvor og hvordan han tilbragte sine sidste år har jeg ingen oplysninger om.

Jeg har heller ikke kunnet få oplyst om hvor mange originale Buccialier der eksisterer i dag, men det er givetvis ganske få.

(Navnet Bucciali ser italiensk ud, som også den ene brors fornavn antyder, og skal på italiensk udtales butjiali, med tryk på tredje stavelse. På fransk udtales det byssiali med tryk på sidste stavelse. Red.)



Den sidste Bucciali var denne sedan som Saoutchik leverede karrosseri til i 1932.



AALSBO MOTOR STÆVNE

- for herlige mennesker med prægtige maskiner...

- Deltagelse** Knallerter, scootere, motorcykler; biler, busser, lastvogne, varevogne, traktorer m.m. alle interesserede klubber for klassiske køretøjer landet over er velkommen.
- Mødested** Aalsbogård Lystfiskersø, Store Landevej 125, Fjelsted, 5560 Årup, vej 161 – ved 25 km stenen.
- Tidspunkt** Hvert år den første week-end efter Sct. Hans, her i år 2000 bliver det i week-enden 1.-2. juli.
- Program** LØRDAG DEN 1. JULI:
 Kl. 11-15 Ankomst, registrering og pladsanvisning.
 Kl. 15-18 Bagklapsalg af stumper og præsentation af køretøjer, måske lidt lystfiskeri.
 Kl. 18.00 For dem der har lyst kammeratlig samvær med medbragt mad, grillstegning, Fællesspisning – alle eller klubvis under fri former, en mødeaften med gamle Eller nye venner uanset alder.
- Program** SØNDAG DEN 2. JULI:
 Kl. 09-12 Bagklapsalg og fælles løbsarrangement med diverse konkurrencer.
 Kl. 13-14 Præmieuddeling og afslutning på en afslappet week-end, hvor motorglade mennesker mødes, venskaber indledes og man siger på gensyn næste år ved Aalsbo Lystfiskersø.
- Pladsgebyr** Kr. 50,00 for knallerter og cykler med hjælpemotor.
 Kr. 50,00 for veterantraktorer og landsbrugsmaskiner m.m.
 Kr. 70,00 for scootere, kabinescootere og motorcykler.
 Kr. 90,00 for veteran- og klassiske biler, busser, vare- og lastvogne.
- Camping** Camperingsmulighederne på pladsen er gode og billige, men skal bestilles sammen med Tilmeldingen. Morgenbrød kan bestilles og vand, øl og pølser med mere sælges ligeledes Fra lystfiskersøens klubhus, hvor der også er toiletter og bad.
- Tilmelding** Max. 75 køretøjer, tilmeldingen skal være os i hænde senest mandag den 19. juni 2000 og kun gyldig ved samtidig betaling af pladsgebyret.

STUMPERNE

Tilmelding til AALSBO MOTOR STÆVNE

Tilmelding til week-enden 1-2 juli 2000:

Pladsgebyr:

Navne

Knallert/cykel () à kr. 50,00

Adresse

Traktor () à kr. 50,00

Postnr / By

Scooter /MC () à kr. 70,00

Telefon:

Bil () à kr. 90,00

Køretøj/Type

Årgang

Ønsker du at campere, sæt kryds

Telt () Campingvogn ()

Tilmelding er kun gyldig ved betaling af pladsgebyret, check vedlægges og sendes senest den 19. juni 2000 til Henning Larsen, Hjortegyden 5, 5560 Årup, tlf. 64 79 19 94



Hermed har DVK sektionen American Automobiles endnu engang fornøjelsen at præsentere to traditionsrige arrangementer i samarbejde med Roskilde Amerikaner Bil Club.

Sct.Hans Aften
Fredag den 23. Juni 2000
på Roskilde Camping

Medbring campingbordet og lidt god mad.
Vi tænder op i grillen kl. 18.00 og nyder herefter en god middag med bilerne som baggrund og udsigt til de mange Sct. Hans bål rundt omkring Roskilde Fjord.
Bål ved Roskilde ABC - Gratis entré.
Mulighed for camping for kr. 50,- pr. næse.



VIKING RUN 2000
Amerikanerbiltræf for hele familien
Weekenden den 4-5-6 August 2000
på Roskilde Dyrskueplads.

I 1998 samlede vi 660 amerikanske biler fra bilens spæde barndom og frem til i dag på Roskilde Dyrskueplads. Med en stor tilgang af nyimporterede ældre amerikanerbiler i Danmark og en stadig større interesse fra det store udland, forventer vi at runde mere end de 800 amerikanske biler i år. Hovedvægten af de fremmødte køretøjer er samlet omkring 50'erne og 60'erne, men det vil dog især glæde os meget at se rigtigt mange af de ældste årgange repræsenteret på pladsen.
Efter temperament: Deltag hele weekenden og camper på pladsen, og hyg jer med os til god gammel rock'n roll musik om aftenen, en køretur i oplandet lørdag, eller pak en madkurv og kig forbi om søndagen.

Fredag 4. august:

Pladsen åbner kl. 12:00
Aften: Fest i teltet
JETS(UK)
Round Up Boys (D)
Weekendentré
kr. 100,-
incl. camping

Lørdag 5. August:

Gratis morgenmad.
12:30-13:00 Line up til køretur:
13:00-16:30 Køretur omkring Roskilde
Aften: Fest i teltet
Big Boy Bloater &
the South Side Stompers (UK)
Grapestompers (S)

Søndag 6. August:

Gratis Morgenmad.
Stort præmieshow med masser
af pokaler til de fineste biler.
Modelbilsudstilling.
Swap Meet med masser af handlende.
Besøg af mærkeklubber:
Søndags Entré kr. 40,-

Yderligere Information:

www.roskilde-abc.dk

Peter Løvstrøm Sørensen Tlf. 75 86 95 10

Peter Damm Tlf. 40 86 32 24



Munkebjergløbet 2000

Lørdag den 12. august



Vejle og omegn vil igen i denne sommer danne rammen om et hyggeligt billøb for veteran- vintage og klassikerbiler.

Løbet køres som et ruteløb, hvor man starter i mindre hold fra forskellige startsteder. Der er morgenmad på startstedet. Løbet køres som en kultur/naturoplevelse for hele familien, hvor man i en lille gruppe rykker fra startsted til startsted. Igen i år bliver frokosten indtaget 3 steder. Efter løbet hvor man både scorer holdpoint og individuelle point, bliver vinderne hædret ved Vejle Centret. I lighed med de tidligere løb, vil der være festmiddag på Munkebjerg hotel om aftenen.

Pris pr. bil (incl. 2 deltagere) kr. 200,-. Ekstra voksen kr. 150,-. Børn kr. 75,-.
Festmiddagen på munkebjerg kr. 300,- pr. person.

Jeg har på hotellet reserveret et antal værelser til særlig favørpris, hvis der ønskes overnatning efter festmiddagen. Dette gælder også for deltagere der kommer til Vejleområdet dagen før løbet.

Løbet starter kl. 9.00 og slutter kl. 16.00 med præmieoverrækkelse. Ruten bliver mellem 80 og 100 kilometer i kuperet terræn.

Hvis man har særlige ønsker om at køre sammen med bekendte, vil jeg prøve at opfylde det. Særlige ønsker bedes skrevet på tilmeldingslisten.

Tilmelding: Hans Geschwendtner • Amagerbrogade 41 • 2300 København S.
Tlf. 32-541921. Fax 32540922. E-mail: Hans@Geschwendtner.dk
Senest 1.8.2000

Munkebjergløbet lørdag d. 12. august 2000 kl. 9.00

Navn: _____

Adresse: _____

By: _____ Tlf: _____ Fax: _____

Bilmærke: _____

Model/Årgang: _____

Antal deltagere - V: _____ Børn: _____ Festmiddag: _____ stk.

Ønsker overnatningstilbud på Munkebjerg Hotel - Ja: _____ Andet - Ja: _____

Særlige ønsker: _____

Sendes til: Hans Geschwendtner Amagerbrogade 41, 2300 København S

Tlf. 32541921

Fax 32540922

Aften tlf 32538470



Føtex-løbet 2000 - lørdag den 19. august

Vi mødes kl. 8.30 på parkeringspladsen bag Føtex på Middelfartvej i Odense

Turen starter kl. 10.00, hvor det jo ganske som det plejer går over stok og sten, gennem flot natur, forbi slotte osv..

Vi gør holdt et køønt sted, hvor vi får slukket tørsten, inden det går videre mod Føtex Svendborg, hvor middagsmaden står og venter os. Klokken er nu ca. 13.30.

Når maverne er fyldte går det igen ud i den kønne fynske natur...

Hjemtur ca. kl. 17.00

Som altid...husk benzin på køretøjet...- og det store smil!

Alt andet er gratis!

Max. 50 stk. køretøjer fra før 1970. Motorcykler også meget velkommen.

Tag familien med og lad os få en dejlig dag.

Tilmelding senest 10. august til Robert Lindvig, tlf. 65934193

ÅRETS LØB OG AKTIVITETSKALENDER

Juni

- 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.(se VT 286).
- 17. Store Motordag, Start Rønnede slut i Rødvig. info/tilmeld. Knud Marker 5631 3965. (se VT 285).
- 18. Gavnø 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. Amerikanerbilerne holder Sect. Hans på Roskilde Camping, info Peter Løvstrøm 7586 9510
- 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 Tåstup 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 285).
- 27. IKEA aftenløb, start Tåstrup kl. 18.00.
- 28. Ringkøblingløbet, Concours d'Origine, info/tilmeld. Jørn G. Andersen 9732 0012.(se VT 284).
- 29. Ringkøblingløbet 2000 . info/tilmeld. Jørn G. Andersen 9732 0012. (se VT 284).
- 29.-30. Dansk Veteran Traktor Klub træf på Jernbjerggården, Slagelse. Info Torsten Nielsen 5886 9398, eller www.dvdk.dk

August

- 4.-5.-6. Viking Run 2000, træf for amerikanske biler. Info Peter Løvstrøm 7586 9510.
- 5. Stevnsløbet 2000, info/tilmeld. Hans Peter Nielsen, 5657 8093, fax 5657 8693.
- 5. Odder Veteranløb, Odder og omegn, info/tilmeld. E.Mathiasen 8656 0770.
- 5.-6. Motor- og Traktorklubben Jyllands Høstdag i Try. Kontakt Ole Larsen 9865 3046
- 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.



Morten Larsen	Roskildevej 181	3400 Hillerød	4826 5074	Chevrolet Step Side
Søren Dragkilde	Lyngbyvej 33	2100 København Ø	3920 8348	
Carsten Mau	Fragariavej 3	2900 Hellerup	3940 0232	
Søren Hede	Søhesten 16	2635 Ishøj	4373 8339	Harley Davidson
Ivan Stjernholm Kristensen	Højvang Nord 36	6580 Vamdrup	7558 3063	
Thage Eliseholm Mortensen	Vænget 2	7330 Brande	9718 1635	
Thomas Fryd Petersen,	Stakke Sund 4, 4. th.	2100 København Ø	3927 9398	
Søren Busch	Kongelundsvej 361	2770 Kastrup	3252 7215	MG Midget
Johnny Jacobsen	Ryumgårdvej 6	2770 Kastrup	3252 7030	
Kim Søndergaard	Indiakaj 3, 2. mf.	2100 København Ø	2022 8811	
Jens Anton Dalgaard	Søndersøparken 5 lejl. 7	8800 Viborg		
Steen Kristensen	Engmosevej 1, Hønsinge	4560 Vig	5931 5836	Chevrolet Master
Hugo Sørensen	Eskilstrupvej 14 Kongsted	4683 Rønnede	5672 0350	Dodge Coronet
Niels Chr. Pyndt	Lyshøjgårdsvej 41, 1. tv	2500 Valby		
Morten Barfred	Furesøvej 99	2830 Virum	4585 3949	
Søren M. Kjær Rasmussen	Christian Dannelsvej 29	5500 Middelfart	4030 5249	Chevrolet Corvette
Jesper Frederiksen	Nordgårdsvej 79, Tune	4000 Roskilde	2262 0125	
Arne Rasmussen	Sulsted Kirkevej 21	9381 Sulsted		Jaguar XK 140
Poul Erik Kristiansen	Snerlevej 56	6880 Tarn		Ford V8
Jan Als Johanse	Bernstorffsvej 48	5000 Odense C	6614 5881	Jaguar Mk. X
Tim Henriksen	Bredager 51, 1. th.	2605 Brøndby	2346 6756	
Henrik Vestergaard	Snerlevej 10	9800 Hjørring	9891 1707	Jaguar MK. II 3,8 ltr.
Winnie Arrengaard Andreasen	Borsvinget 23E	5320 Agedrup	6610 8925	
Christian Sigurd Møller	Amagerbrogade 24, 3. tv.	2300 København S	3257 4367	BMW 3.0 CSI
Kristian Michaelsen	Bygaden 16, Venslev	4050 Skibby	4752 9874	
Jan Hansen	Jorhøjvej 5	3550 Slangerup	4733 3323	
Erik Petersen, Danfoss Museum & Teknorama, Nordborgvej 81		6430 Nordborg		
Dan Tråger	Bolandsvej 12, st. tv.	2100 København Ø		
Max Elm	Gernersgade 67	1319 København K.	3313 2949	Sunbeam Alpine Serie 3
Ejvind Kjeldahl	Møllevænget 13, Bistrup	4700 Næstved	5544 5224	Morris Mini Moke
Frank Raymond Hansen	Tingstedvej 20, Reerslev	2640 Hedehusene	4659 6862	
Helge Bønneland Kroun	Nygade 21	5600 Faaborg	2343 6173	Ford Ranchero
Allan Bojer	Fejovej 6	4652 Haarlev	5628 7320	
Erik Toft Madsen	Dejret Bygaden 11, Dejert	8420 Knebel	8635 1675	
Ulrik Torpet	Gl. Kalkbrænderi Vej 32, 3. th.	2100 København Ø	4079 7540	
Hans Kristian Hartvig Andersen	Spodsbjergvej 29	3390 Hundested	4793 9436	Peugeot 203 A
Ulrich Karlsen	Skovvej 55	5400 Bogense	6481 1837	
Jannick Halben	Hestens Bakke 6, 1. tv.	3000 Helsingør	4926 6888	
Ole Svendsen	Langekærvej 2	2750 Ballerup		
Jan Snejbjerg	Æblegyden 12 B	5592 Ejby	6446 2600	
Christian Bak	Randersgade 33, 3. tv.	2100 København Ø		
Jens Winkler	Jespervej 124, B. st. th.	3400 Hillerød	4826 8305	
Hans Ersgaard	Navervej 7	6800 Varde	7545 3345	Ford Mustang
Klaus Meyer	Nederste Torbenvej 13	3050 Humlebæk		
Nicholas Haaning	Platanhaven 74	2600 Glostrup	4345 1008	
Klaus Jakobsen	Pr. Chr. Gade 1, 3. th.	8900 Randers		
Jacob Kibsgaard	Engblommevej 20	2400 København NV		
Mogens Lisborg	Bramslykkevej 55, 2.	2500 Valby	3630 1400	FIAT 850 Spider



Alt er relativt, i forhold til vores medlemstal kommer der aldrig ret mange besvarelser af vores små konkurrencer, men der var i hvert fald nok så mange som der plejer efter billedet af Thor motorcyklen i maj-nummeret af VT. Og et af brevene sluttede med:

PS. Gerne mere motorcykel-stof i Veteran Tidende.

Jamen det vil vi da meget gerne bringe – så vi giver bolden videre. Man kan jo se i vores liste over medlemmer og deres køretøjer at selv om vi hedder VeteranBILklub og som sideordnet navn BILhistorisk Selskab er der masser af motorcykler hos medlemmerne. Vi har jo ikke den samme begrænsning som veteranmotorcyklisternes udmærkede klub, der stiller ganske strenge betingelser for medlemskab, først og fremmest at man skal eje en motorcykel af en ganske betragtelig alder.

Så SKRIV om motorcykler, fotografér, giv forslag til Månedens Køretøj osv. Vi bringer meget gerne stof om motorcykler, som vi også tidligere har gjort, ikke mindst i Bilhistorisk Tidsskrift.

Flere af besvarelserne af konkurrencen er meget udførlige og man kunne fristes til at tro at indsenderne selv ville være leveringsdygtige i godt materiale til bladet.

Nå, alle er enige om at svaret er at Thor motorcyklen var amerikansk. Fremstillet af fabrikken Aurora Automatic Machinery i Illinois, først i Aurora senere Chicago, under navnet Thor cirka 1903 til 1917, måske 1918. Den på billedet er nok fra 15-16. De tidlige modeller havde remtræk og justerbart stel, den afbildede er med kædetræk til baghjulet, den er encylindret, sideventilet, med magnetænding. Gas i venstre og tændingsregulering i højre håndtag. Forgaflen er typisk amerikansk med korte svingarme koblet til en fælles fjeder foran kronrøret.

Aurora var desuden fra begyndelsen underleverandør til mange andre fabrikanter i branchen, for eksempel både Indian og Harley Davidson. Blandt andet var det hjulnav, også baghjulsnav med 2 gear i, desuden

TELF 9781-10 991.

Værksted:
Gl.Kongevej 4
Telf.. 10 900.

Generalrepræsentant for Danmark:
Chr. Walter, Farvergade 2

Garage:
Johannevej 8
Nora 163

bremser og især sænksmedede motordele.

Thors motorcykler var fuldt på højde med de førende mærker. Særlig 6 og 9 HP V-twin modellerne fra omkring 1915. De havde også en del succes i væddeløb. Men udviklingen i verdensøkonomien ved slutningen af Første Verdenskrig slog Thor og de fleste andre "små" amerikanske motorcykelmærker ihjel.

To af indsenderne ledsager deres besvarelse med fotokopier af annoncer fra danske motorblade i 1917, den ene er fra MOTOR, den anden fra det eksklusive, men kortlivede motortidsskrift KRATOS. Dansk repræsentant for mærket var Chr. Walter i København. Lars Bech har desuden

sendt fotokopi af tre billeder af hans farfars Thor motorcykel. Den meget kyndige Poul Jørss oplyser at skønt der altså har været et antal Thor motorcykler herhjemme vides kun dele af en enkelt at have overlevet. Der er ganske få Thor motorcykler i Norge og Sverige.

Vinder af konkurrencen bliver ved lodtrækning Kaj Sørensen, Næstved. Og så har vi et par hængepartier. Der kom flere besvarelser af konkurrencen i april-bladet ganske længe efter at redaktionen af maj-nummeret var sluttet. Et par stykker mener at hyrevognen der holder til højre i billedet fra Køge er en Vanguard. En kan endda sige at der blev fremstillet en del hyrevogne på forlænget Van-



guard undervogn af Søborg Vognfjederfabrik. Vi holder alligevel fast ved at det er en Chevrolet, sikkert 1951 og sikkert med dansk karrosseri fra Kronborg i Helsingør. En enkelt mener at kunne se et indianerhoved på den store vogn så det ikke er en Buick men en Pontiac. Men da konkurrencens vinder er Pontiac-ejer og siger Buick tror vi på det. Og så har vi et endnu ældre hængeparti. Steen Jakobsen har selv ejet en, så han ved at BMW'en i VT 277 ikke kan være en 700 LS fordi LS har en tagliste på bagerste tagstolpe, den har et længere hækparti og i forbindelse med BMW-emblemet står der LS. LS blev i øvrigt aldrig fremstillet som coupé. Vi bøjer os for den højeste sagkundskab.

Dermed er vi fremme ved månedens konkurrence. Stå aldrig til søs, lad de andre stå – bemærk at den uheldige lille bil har en nummerplade med anker og krone, den har altså tilhørt Søværnet, men var ilde faren da den forsøgte sig i det våde element. Vi skal såmænd bare have fabrikat og modelbetegnelse. Deadline for stof til VT er for fremtiden den 15. i måneden, men specielt for konkurrencen holder vi fast ved den 20. Sendt løsningen til Veteran Tiden- de, se adresse, faxnummer og skærmpostadresse på side 2.

(oer)

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



Biler sælges

DKW F7, 1937, Cabrio de Luxe. Urest. 100% orig. og intakt, gamle papirer. Sælges, evt. bytte + konstanter med indr. kørende Opel Kapitajn 1950-52 eller Chevrolet 1929-30.
E. Madsen, tlf. 56142662.

Opel Rekord, 1,9 coupé 1968 med automatgear. Bilen er rød med sort stribe langs siden. Har kørt under 2.000 km siden den blev restaureret, malet og undervognsbehandlet. Er indregistreret. Pris kr. 35.000.
Opel Rekord coupé 1967 med manuelt gear. Under restaurering, ca. ½ færdig. Mange nye dele, bl.a. forskærme, skærmkanter, flere reparationsstykker, dækplader, ny bagkofanger o.m.a., sælges p.gr.a. dødsfald.
J. Jensen, tlf. 43993308.

Volvo Amazon 121 1967. Sort, utrolig velholdt, kun 100.000 km, aldrig svejset, nysynet.
Volvo Amazon 121 1966. Rød, velholdt, nysynet.
Ole Callesen, 74561611

Hudson-Terraplane 1934, 6 cyl., 2-pers. cabriolet med svigermorsæde. Mekanisk tip-top med nyrenoveret motor (500 km), nyt ledningsnet overalt. 10 år gammel restaurering, men pæn overalt. Indregistreret. Meget sjælden 2-ejers bil. Pris kr. 160.000. Se billeder på: www.classicdriver.com.
Henv. tlf. 39632305
e-mail: grandt@post1.tele.dk

Mercedes 230 SL 1963, 150 hk, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinylinteriør. Nyrenoveret og indregistreret. Salgspris kr. 195.000.

Mercedes Benz 230 SL roadster, jan. 1964. Europæisk model m. manuelt gear, 150 hk, 6 cyl., rød hardtop, ny softtop, servo. Kører godt. Skal synes (ca. 40.000 til pladearbejde). Afgift kr. 30.000. Uden afgift kr. 65.000.
Morten Strømsted, tlf. 39408023.

Audi 50 (luksusudgave af VW Polo) årg. 1975. Sorte nummerplade

der medfølger. Kører dagligt. 100% original. Mange dele galvaniserede. Nye sliddele + komplet reservedelsbil minus karrosse medfølger. Skal synes. Kr. 2.000.
Henv. tlf. 57849263.

M.G. B, racing-green, årg. 1973. Familieje siden fødsel, fuld historie, ny motor i 1997 (kørt max. 10.000) kun kørt om sommeren de sidste 10 år, nysynet, pris kr. 75.000.
Adam Frølund, tlf. 39618084
el. arb. 33911885.

Volvo 210 1966. Rød/hvid. B18 motor med lavt kilometertal. Vekselsstrømsgenerator (den originale medfølger). Alle undervognsdele + bund epoxylakeret. Nyt loft, stue og træværk. Der medfølger trætøj (ej synet med). Al plade uden rust. Synet okt. 1999, pris kr. 35.000.
Hermod Skjærbæk, tlf. (aften) 43451950.

Morris 1000 Super årg. 1969, nyrestaureret, nysynet, total km 98.000, sorte nummerplader, grøn, kr. 34.500.
Henv. tlf. 56710110 eller 40132055.

En komplet bil der dog skal have turen. Den løb uheldigvis ind i en politikontrol for et par år siden og kom ikke derfra med pladerne i behold... Siden har den stået i garage. Da der i dag er meget få **4-dørs Morris'er** tilbage, er den absolut værd at renovere. Pris kr. 8.000.
Poul Frøkjær, tlf. 86408323.

Morris Minor årg. 1971. Meget velholdt. Synet 9.99. Nyrestaureret.
Pris kr. 32.500,-
Henv. 55396673

MG Midget årg. 68. Dansk bil, grøn, per.syn sommer 99.
Leif Gr.Thomsen 74 56 65 93

Opel GT 1971 med 2,0 ltr. renoveret motor, alu-følge, alarmsystem, synet, rigtig flot bordeauxfarve, pris kr. 63.000.
Henv. tlf. 86437607.

Austin Seven Saloon 1934, adskilt til restaurering. Fuldstændig komplet og med alle fornødne nye reservede-

le, sælges p.gr.a. andre planer.
Henv. tlf. 32947447.

Opel Kadett A 1965. Blå, i god stand, kører perfekt. Skal synes i juli, pris kr. 17.000 eller fornuftigt bud.
Henv. tlf. 74647090.

Min dejlige **Ford T,** restaureret for kr. 115.000 med orig. Ford stålad, sælges nu p.gr.a. sygdom. Bilen er indreg. med de oprindelige historiske nummerplader. Gl. papirer haves. Er meget flot, præmieret på flere udstillinger. Pris kr. 115.000.
Torben Helstrand, tlf. 55737830
torben.helstrand@get2net.dk

Ford Capri 1969, 1,6 helt original, rød med sort tag og de gamle fælgringe. Synsklar, sælges evt. bytte med Nimbus eller mindre (ældre) bil.
Poul Dynamo, tlf. 56658214.

Morris 10 hundrede bindingsværk årg. 1964. Sort, røde sæder, dele fra 2 biler medfølger. Skal synes, en del rust, et spændende renoverings objekt, pris kr. 10.000 eller bytte med andet (byggematerialer).
Tony Norman, tlf./fax 59434565,
e-mail: norman@e-mail.dk

Ford Cortina Mk I 1965, gennemrestaureret for nogle år siden og stadig i rimelig stand. Nyere motor ilagt ca. 20.000 km, pris kr. 5.000.
Henv. tlf. 28111972.

Morris Minor 1000 Super 1970 sælges. Mørkegrøn, originalt 35.584 km fra ny! Meget velholdt. Leveres nysynet i købers navn. Prisdé kr. 29.800.
Niels, tlf. 48362266.

M.G. A projekt med Twin Cam undervogn sælges. Bilen er adskilt og mange fabriksnye dele medfølger, bl.a. benzintank, bagfjedre, ledningsnet, gummidele, kromdele, ny bund, instrumenter, hjullejrer m.m. samt et komplet sæt støbeforme til karrosseri i glasfiber som passer 100%. 2 motorer, 2



KØB - SALG - BYTTE



gearkasser, diverse karrosseridele og masser af ekstra brugte dele. DK papirer, pris kr. 40.000. Henv. tlf. 46408625 (aften) / 33255022 (dag).

Mercedes Benz 220/8 1973, bordeauxrød, automatgear, servo, skivebremser, fartpilot, startspærre, ingen rust, flot stand. Én ejer (skibsrederenke), garagebil, ej kørt i 10 år, alle papirer haves, synet, sorte plader, pris kr. 30.000. Henv. tlf. 49755705.

Renault 4CV 1959. Blå, fin og køreklar stand, bedste bud over kr. 30.000. Ole Brask, tlf. 46321140.

VW 1200 1954 oval „gør det selv“, skal males, totalt nyrenoveret bund, styretøj og bremseser, med nyere 1200 motor, med papirer, sælges for kr. 9.000 eller højeste bud. **VW 1302 automatic 1971**, renoveret for kr. 22.000 i 1997, med sorte plader, skal synes, sælges for kr. 7.000 eller højeste bud. mc kan evt. indgå i handlen.

Birger Hannibal Hansen, tlf. 45868688 / 23314793 (mobil) e-mail: birger.hannibal@faf.kk.dk

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

Ford Anglia 101 E 1958, brugt 50.000 på restaurering 97/98, hvid, rød/hvidt intr., røde fælge m. ww dæk, rustfri, prof. lak. Flot ude og inde også motorrum, total rep. af motor, flg. er nyt: bremseser, rø, udstødning, starter, generator, støddæmpere, gummilister m.m. Orig. sorte nummerplader, holder syn til 2006, km 3.000 efter rest., evt. bytte/delbytte med bil/mc før 1940. Pris kr. 38.500.

Mercedes 170S cabriolet A (2-pers) 1950. Adskilt og under restaurering, 830 produceret. Flg. er rest: chassis blæst/malet, motor/gearkasse rep. og ilagt, karrosse blæst rep. grundmalet, nyt træ, alle pladedele blæst/grundmalet, 5 nymalede fælge m. nye ww dæk, meste krom lavet, flot brunt træ i

kabine, Becker rørradio rest., nyt ledningsnet m.m., orig. brunt læder, evt. bytte med f.eks. åben Riley, Lagonda, Aston Martin, Al-vis, Rover, In-victa eller anden sjov vogn fra 29-39, prisidé kr. 275.000.

Morris 1000 bindingsværk 1967, rimelig stand, lysblå, lysblåt intr., rimeligt træ, pris kr. 6.000. Robert Lindvig, tlf. 65934193.

Dele til biler sælges

Til Peugeot 404: gode forskærme/døre, for- og bagklap, frontrude, fælge m.m. Robert Lindvig, tlf. 65934193.

Ford Cortina Mk I: motor + gearkasse (1200 cc), kr. 1.000. Døre, klapper, ruder og meget andet sælges fra ophugget bil. Henv. tlf. 28221972.

Kølerhjul uden rust til **Morris Minor** sælges kr. 200. Motor til Morris minor komplet, kunne starte sidste gang monteret, pris kr. 1.250. Niels, tlf. 48362266.

Fra tidligere autoværksted sælges en del renoverede **startere og generatorer** til benzin- og dieslbiler. Prisen taler vi lidt om (evt. rep. af gamle). Poul Dynamo, tlf. 56658214.

Hydragas elementer for **Allegro-Maxi-Princess**, kr. 800 pr. stk. Henning Jensen, tlf. 65958538.

Renault 12-15-17: 1 venstre styrestang komplet, kr. 100. Til Opel rekord A: 3 frontgitre kr. 100 pr. stk., 2 bag. udst.rør kr. 50 pr. stk., 1 6V el-ur kr. 100

Til US Ford 1940: 2 forlygtekranse m. tilhørende inderkranse, 2 stk. 200 eller kr. 120 pr. stk.

Til Volvo 444 1957: 1 instrument-gruppe kr. 500, 1 ratstamme m. styrehus kr. 500, 1 viskerarrangement m. motor kr. 300. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119

Dele til biler købes

Kølermærke til **Lincoln Continental Town Car** 1974. Tommy Jørgensen, tlf. 47745200.

Bosch lygteglas, plane, 21 cm i dia. købes. Svend Hauberg, tlf. 45803022, fax 45803066.

MC sælges

Honda CB 72/77, 1 kompl. 1962 bl.a. 1 adskilt + masser af stumper. Pris kan diskuteres. Henv. tlf. 45931343/26826050.

M 72 Ural m. sidevogn 1958, original militærmotorcykel, kr. 33.000. Henv. tlf. 44443585.

BSA Golden Flash A10 årg. 1961. 650 cc, fin stand, synet, på plader, pris kr. 40.000. Nimbus årg. 1953, 750 cc, fin stand, synet, på plader, pris kr. 50.000. Christian, tlf. 74643112 eller Leif, tlf. 74642357.

Automobilia sælges

Til Hillman Super Minx: 1 værkstedshåndbog i ringbind, god stand, kr. 200.

Til Bedford CF: 1 værkstedsmanual i ringbind, kr. 200.

Til Hillman Imp: 1 værksteds-håndbog i ringbind, god stand, kr. 200. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Ford håndbog april 1924, instruktionsbog **Chevrolet Automobiler serie „K“**. Velholdte, sælges for et rimeligt bud. Henv. tlf. 59514890, mobil 20493612.

Diverse sælges

Motorcykellift fabriksny hydraulisk løfter 300 kg, 70 cm. monteret med hjul, kan køre med cyklen på og adskilles når den ikke bruges, kr. 3.000. Poul Dynamo, tlf. 56658214.

Værksted udlejes, ca. 60 m² med lys, kraft, varme, grav, løftegrej og god arbejdsbænk. Godt miljø blandt andre veteranbilfolk nær Holbæk motorvejens afkørsel 15. 2.500 kr. pr. mdr. + forbrug. H.H. Havsted, tlf. 46400017.

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