

VETERAN TIDENDE



Nummer 295 - januar 2001 - 31. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



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 Telefontid kl. 10-13 Internetadresse: www.veteranbil.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p>	<p>Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p>	<p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Kontakt kontoret 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 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>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</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 Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 74459450</p>	<p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</p> <p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</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>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</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@vip.cybercity.dk</p>	<p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Vestjylland-Vesterhede Refshøjvej 49, Vesterhede, Højnsvig Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321</p>	<p>Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dog d. 20. for læserbreve og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reprojektere.</p>														
<p>Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Sakskøbing - 5470 0358 akatrafik@poulsen.mail.dk</p>	<p>Morris 8: Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p>	<p>Vestjylland-Sjælland Højgård, Holstebrovej 17, Sjælland Tilmelding hos Henning Knudsen på 9738 1264</p>	<p>Announcepriser:</p> <table> <tr> <td>1/1 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 2.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 4.500,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve (bagside)</td> <td>kr. 6.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 1.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 2.500,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 700,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 1.500,-</td> </tr> </table>	1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-	4 farve	kr. 4.500,-	4 farve (bagside)	kr. 6.000,-	1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-	4 farve	kr. 2.500,-	1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-	4 farve	kr. 1.500,-
1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-																
4 farve	kr. 4.500,-																
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-																
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-																
4 farve	kr. 2.500,-																
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-																
4 farve	kr. 1.500,-																
<p>René Dalager Nyhorgvej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p> <p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p>	<p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekrø Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p>	<p>Lay-out, sats og tryk</p>														
<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p>	<p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p> <p>Ford T: Jon Friis Wandall 6390 7040</p>	<p>Syddøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p>	<p>ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>														
<p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p>	<p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p> <p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p>	<p>Bibliotek</p> <p>Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p>	<p>Forsikring</p> <p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p>														
<p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen</p>	<p>Fyn René Dalager</p>	<p>Revision</p> <p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p>															
<p>Jylland Frits B. Johansen</p>																	

Forsiden: Auto Union 1000 S Coupé 1960

Foto: Hans Pedersen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3
Fra redaktionen	4
Mere rød benzin	5
En lille historie	5
Klubaktiviteter	6
Fra bestyrelsen	8
Forslag til vedtægtsændringer	9
Med ud at køre	10
Skovtur i oktober	11
Garagebesøg i USA	12
Månedens køretøj	16

Næste Veteran Tidende udkommer uge 7 2001

Bornholmtur	20
Restriktioner	22
Tur til Amsterdam	24
Konkurrencen	26
FIVA	27
Boganmeldelse	29
Årsberetning Peugeot Sektion	30
Vedtægter DVK	31
Invitationer	33
Køb/salg	34
Nye medlemmer	36
Indholdsfortegnelse 2000	37



MØDEKALENDER

Januar

13. 14.00 Ristrup. Biblioteksdag.
 16. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
 18. 19.30 Spjald. Klubmøde.
 18. 19.30 København-Nordsjælland. Virksomhedsbesøg hos Henning Andersen. Demonstration af svejseværk. Tilmelding på klubkontoret.
 23. Klippinge. Forsinket julefrokost. Tilmelding senest 16. januar.
 30. 19.30 Egeskov. Filmaften.

Februar

1. 19.00 Nivå. Hans Henrik Thomsen om affugtning af garager.
 5. Vesterhede. Virksomhedsbesøg.
 6. 19.30 Ristrup. Klubmøde. Steen Kvistholm om politiets arbejde.
 8. 19.30 Rødekro. Bilens Historie.
 Børkop. Klubmøde.
 15. 19.30 Spjald. Klubmøde.
 15. 19.00 Besøg på Fly- og Trafikmuseet i Helsingør. 35 kroner, men tilmelding ikke nødvendig.
 17. 14.00 Ristrup. Biblioteksmøde.
 20. 19.00 Kværkeby. Arne Barbré viser rejsebilleder.
 27. 19.30 Egeskov. Planlægning.
 27. Klippinge. Jørgen Sjøntoft om syn af veterankøretøjer.

Marts

1. 19.30 Nivå. Klubmøde.
 3. Børkop. Klubmøde.
 6. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
 6. 19.00 Nivå. Klubmøde.
 7. Rødekro. Foredrag "Luftkrigen over Als under 2. Verdenskrig".
 15. 19.30 Spjald. Klubmøde.

April

5. 19.30 Rødekro. Klubaften, bemærk flyttet pga. påsken.
 5. 19.30 Nivå. Klubmøde.
 19. 19.30 Spjald. Klubmøde.
 19. Børkop. Bemærk flyttet pga. påsken.

Maj

3. 19.30 Nivå. Klubmøde.
 10. 19.30 Rødekro. – nærmere senere.
 17. 19.30 Spjald. Klubmøde.

Juni

14. 19.30 Rødekro. Sommerafslutning.
 24. 9.30 Rødekro. Madpakketur.

LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

Januar

25. 19.00 Morris-møde hos Tina og Mads Bengtsson, Tranegilde Bygade 4 2635 Ishøj. Tilmelding senest 22. jan. på tel. 4353 6566.
 Se særskilt notits om mødets indhold.

Februar

22. 19.00 Morris-møde hos Stig Hansen, Teglårdslund 8 3400 Hillerød. Tilmelding senest 19. feb. På tel. 4824 0123.

Marts

29. 19.00 Morris-møde hos Tommy Mørck, Skovringen 25 3550 Slangerup. Tilmelding senest 26. mar. på tel. 4818 1813.

Marts

31. Grindsted Motor Klub laver klasse for klassiske biler ved sit økonomiløb. Ikke endeligt fastlagt, men se på www.HistoricRallyDenmark.dk

Maj

- 5.-6. Svendborg-løbet - en veteran-weekend for 2 i køretøjer fra før 1940. Kontakt Fritz Knudsen, tel. 6613 6610.
 6. Historic Rally Club Denmark træningsløb. Nærmere på www.HistoricRallyDenmark.dk eller Anders Fisker, tel. 8668 0948.
 12. Odsherredløb. Ole Kirk Vium, tel. 5991 4334.

Juni

10. Brønshøj-løb. For køretøjer før 1935.
 16. Vitus Bering Løbet, Horsens. Arr. Ninna og Poul Suhr, tel. 7565 7836.
 15. Store Motordag. Nærmere senere.

Juli

- 21.-22. Ford T Træf Bornholm.
 Indbydelse senere, men nærmere allerede nu hos Ellen og Ulf Save, Birgersvej 18 3720 Åkirkeby, tel. 5697 5318.

August

- 11.-12. Guldhornløb, Møgeltønder. Tilmelding først efter nærmere annoncering.
 18. Arresø Løbet 2001, for biler og motorcykler før 1976. Info Arne E. Pedersen, tel 4772 4187.

September

- 17.-28. BMW Classic Marathon – 4.000 km. Start München, slut Garmisch-Partenkirchen.
 Er i Danmark, København-Glostrup-Roskilde 23. september.
 21.-22. Historic Rally Denmark. Datoen ændret pga. løb i Holland og Tyskland. Nærmere på www.HistoricRallyDenmark.dk eller Henning Friberg, tel. 8684 7979.



NOTER

En søndag i begyndelsen af december havde Industrimuseet i Horsens åbent hus med mange aktiviteter, blandt andet udstillede Nimbus Touring MC. Bededag åbner klubben et museum i museet i et fint renoveret koksskur, nu isoleret og opvarmet. P.E. Hansen skriver fra Horsens at det er bemærkelsesværdigt at Nimbus Touring MC har unge medlemmer, der trods alderen interesserer sig for de gamle motorcykler.

Klapstole – den gamle redaktør nævnte Buster Bruuns Bentley – nu hos Poul Sachmann. Og min hukommelse spillede mig et puds. Den har ikke kompressor.

Jeg fik også puttet en parentes ind i artiklen om Citroën lastbilen, med en formodning om at førerhuset kunne være fra Oscar Madsen i Horsens. Det mener Madsens søn Erhardt ikke – han tror mere

det kunne være Marinus Skov. Han drev et karrosseriværksted af samme format som Madsens, mester, en svend og en lærling. En anden mulighed er Ågård, Vejle. P.E. Hansen nævner at Oscar Madsen lavede højere paneler under dørene og brugte ikke fingersamlinger af trærammer i førerhusdøren. Det havde krævet for den tid ret avanceret fræseværktøj.

Ejere af BMW kan nu på fabrikken bestille et certifikat, der på grundlag af arkivmateriale udfærdiges med alle data som er registreret.

Efter Ib Jensens mening vil sådanne certifikater, udstedt på papir som ikke kan forfalskes, medvirke til at biler som ikke er ægte nemmere kan lokaliseres.

Bestil hos BMW Mobile Tradition, fax 0049 89 382 24765. Prisen er DEM 80 incl. forsendelse.

LØBSARRANGØRER SE HER

Veteran Tidende vil gerne snarest bringe så fyldestgørende en kalender som muligt over årets løb og arrangementer.

Derfor beder vi om besked fra alle løbsarrangører om både planlagte og påtænkte datoer – altså også hvis de endnu kun overvejes. Så skal det selvfølgelig understreges.

Skriv direkte til Veteran Tidende – se foran i bladet. Og vi beder om løbende at få meldinger, når noget er besluttet – også i de kommende måneder.

Formålet er dobbelt – medlemmerne skal i så god tid som muligt kunne indrette sig på deres eventuelle deltagelse. Men vi skal også gerne undgå sammenfaldende datoer.

MhS Nyhedsbrev

Motorhistorisk Samråd har op til jul udsendt et nyhedsbrev, udprintet fra skærm fylder det 14 A4-sider, og vi kan ikke til dette nummer af Veteran Tidende nå at udtrage ret meget – det må eventuelt komme til februar. En del af det har dog tidligere været oplyst, således ændringerne pr. 1. januar af reglerne for prøvenummerplader, som nu er en kendsgerning. Trafikministeren har ikke villet efterkomme anmodningen fra MhS om at undtage veteranbiler fra takstforhøjelsen. Og skatteministeren har afslået at udstrække afgiftslempelsen for veterankørere fra 35 år til en rullende 25 års grænse.

Ved årsskiftet er prisen for frivilligt syn sat ned til det samme som for lovpligtigt syn.

Ved årsmødet 18. november var fire bestyrelsesmedlemmer på valg

og blev alle genvalgt. Det var Sten-Erik Brand, Lars Genild, Ole Lindberg og Svend Åge Tholstrup. Der var på årsmødet enighed om at fortsætte samarbejdet med FIVA, men med et vågent øje på den kommende udvikling i FIVA og dens samarbejde med den konkurrerende internationale organisation IHVO.

MhS har nu 52 danske klubber tilsluttet, med tilsammen knap 20.000 medlemmer.

Det fuldstændige nyhedsbrev kan man læse på Samrådets hjemmeside på adressen www.motorhistorisk.dk

Og FIVA har for øvrigt åbnet en hjemmeside på adressen www.fiva.org

- teksten kan læses både på engelsk og fransk.

HUSK

... at forslag til vedtægtsændringer, som ønskes behandlet på førstkommande ordinære generalforsamling, skal være bestyrelsen skriftligt i hænde inden udgangen af januar.

... at det ligeledes er på tide at tænke på at opstille kandidater til bestyrelsesvalget. I øjeblikket er antallet af bestyrelsesmedlemmer nede på det laveste, vedtægterne tillader. Kandidaternes navne skal efter vedtægterne offentliggøres sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen, og dens dagsorden.

... at betale kontingentet på den udsendte giroblanket.

(Red.)



EN LILLE HISTORIE FRA DET VIRKELIGE LIV

Medlem Klaus Saaby Hansen, Stærkende pr Hedehusene, skriver:

Sidst på efteråret ringede jeg over til Stenstrup Karosseriværksted og talte med hr. Egelund. Jeg fortalte ham at jeg havde nogle problemer med gællerne på taget af min kones Opel GT, som var temmelig rusten på det sted.

Ifølge hr. Egelund var det ikke noget problem, det er da bare noget man laver, og det viste sig at det holdt stik. Jeg kørte over til ham på Fyn og mødte en mand med minimum 30 års erfaring i at renovere gamle og ny biler.

Jeg var imponeret over at han var i gang med en ny Volvo V 70, den var både lavet højere og længere, så det gik op for mig at min kones bil var kommet i gode hænder.

Jeg spurgte om hvad han havde tænkt

sig, når han var færdig med at svejse, om han puttede Plasticpadding eller lignende i eller hvad, og svaret var: - Når jeg er færdig med bilen kører du den bare til maleren.

Jeg har en Ford V8 1935 3 vinduers coupé, som har lidt problemer med bagpanelet, og som glæder sig til at komme under hans kyndige fingre. På en pointsskala fra 3 til 13 vil jeg give 13 med pil opad for flot arbejde, pris og overholdelse af aftaler.

MERE RØD BENZIN

Sagaen fortsætter i VT nr. 292 med artikler af Jens Munk og Steffen Frølich om Rød Benzin.

Allerede i 1939 satte man i Tyskland bly til benzinen og det tyske MOTOR kunne i august 39 udførligt berette om den Internationale Deutsche Alpenfahrt 1939, et løb for biler og motorcykler over en strækning af

1.650 km gennem 3 dage og nætter, hvor de deltagende køretøjer betvinger 38 alpepas.

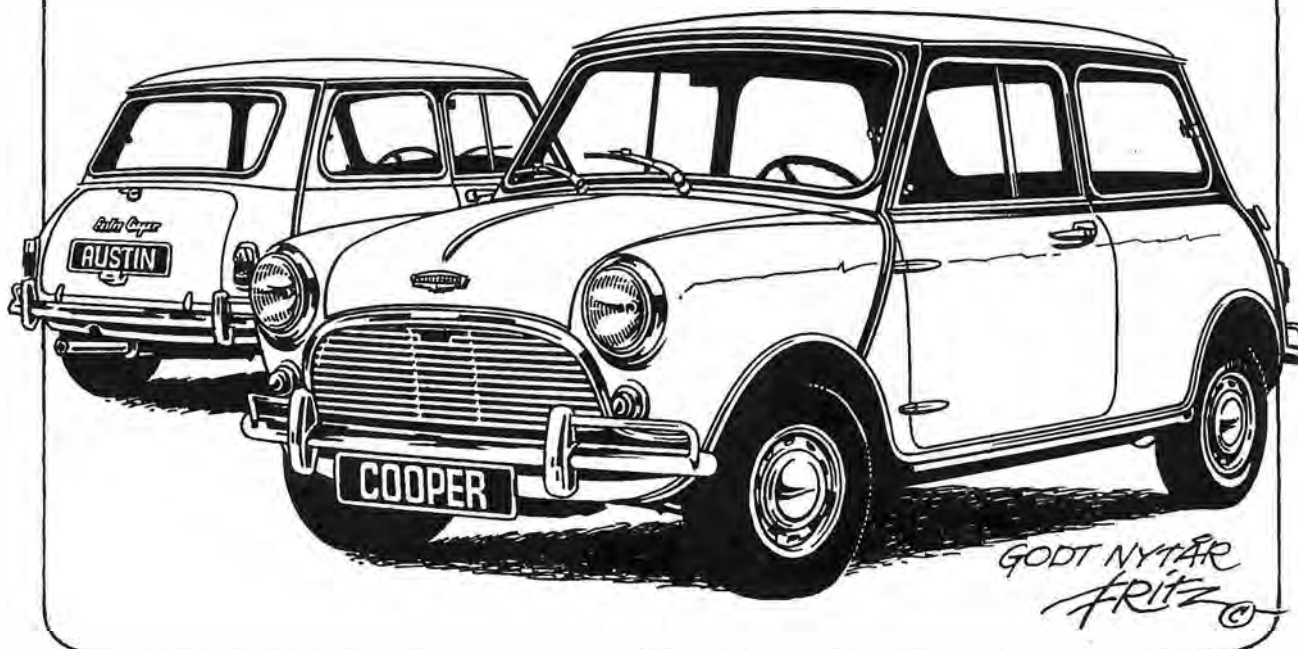
På grund af den blyholdige benzin havde Ford udstyret motorerne med tændrør med højere varmeværdi end normalt – 240 i stedet for 175. Og BMW gjorde forsøg med tændrør med isolatorer af stentøj. På grund af de høje omdrejningstal, op til 5.000 o/min, benyttede man samtidig en kraftigere tændspole og strømfordeler med to kontaktsæt.

Forsøg med forbedret køling er også beskrevet, bl.a. havde DKW monteret elektrisk ventilator med manuel betjening. Også køler med lukket system, som vi kender i dag, blev afprøvet.

Jeg har tidligere fortalt om mine erfaringer gennem 5 år med blyfri benzin tilsat Castrol TBE som erstatning for blyet. Der har overhovedet ikke været bivirkninger af nogen art. Topstykket er af aluminium med indsatte stålsæder.

Ib Jensen

ALEC ISSIGONIS POPULÆRE MORRIS „MINIMINOR“ FRA 1960
GENIALT LAVET MED TVÆRSTILLET MOTOR OG FORHJULSTRÆK-
PRODUCERET OP TIL VORE DAGE OG KENDT SOM MORRIS MASCOT,
AUSTIN MINI OG IKKE MINDST SOM AUSTIN COOPER...





KLUBAKTIVITETER

DVK

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Vølstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler.

Vi mødes igen 30. januar kl. 19.30 til filmaften om Kurt Jørgensens, Ronald Jeppesens og undertegnede ferie på Silverstone, England, til oldtimerløb. Kom og se de herlige gamle racerbiler – der er også lidt fra Skotland.

Tirsdag den 27. februar kl. 19.30 klubaften og planlægning af årets aktiviteter.

Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

Aktivitetsudvalget ønsker alle godt nytår.

På udvalgets vegne
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

Torsdag den 8. februar kl. 19.30 mødes vi i klubben og ser endnu et afsnit af Bilens Historie.

Torsdag den 8. marts kl. 19.30 foredragsaften om "Luftkrigen over Als under 2. Verdenskrig" fortalt af Gunnar Hounsgård fra Sønderborg. Det bliver helt sikkert spændende, så kære venner mød op og vær med til at gøre denne aften til en god oplevelse!

Torsdag den 5. april kl. 19.30. Læg mærke til at klubaften er flyttet en uge frem pga. påsken.

Torsdag den 10. maj kl. 19.30. Arrangementet er ikke helt faldet på plads. Nærmere senere.

Torsdag den 14. juni kl. 19.30 sommerafslutning.

Søndag den 24. juni kl. 9.30 madpakketur.

Med venlig hilsen
Frits Johansen

ØSTJYLLAND RISTRUP

I krydset 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 længere fremme ligger Ristrup.

Til julefrokosten på Ristrup deltog mange medlemmer og deres ledsager i en hyggelig aften. Efter indtagelsen af en dejlig frokost blev der holdt bankospil, hvor præmierne var skænket af forskellige givere. Aftenen afsluttedes med kaffe og som sædvanlig en god snak mellem medlemmerne. En tak til Spar Bank Vest, Niels Kjær og Regnar Sørensen.

Lørdag den 13. januar kl. 14.00 biblioteksdag.

Tirsdag den 6. februar kl. 19.30 klubmøde, hvor politiassistent Steen Kvistholm vil fortælle om politiets arbejde og oplevelser, og vise film om det.

Lørdag den 17. februar kl. 14.00 biblioteksdag.

Tirsdag den 6. marts kl. 19.30 almindeligt klubmøde.

Med venlig hilsen
Lars Hoffbeck, tel 8699 9161
Arne Jespersen tel. 8698 5504

ØSTJYLLAND KLIPPINGE

Tirsdag den 28. november havde vi en hyggelig videoaften, hvor vi fik set alle de flotte, rigtige gamle veteranbiler i styrtregn ved Styrkeprøven 2000 omkring Silkeborg og en video om dansk bilspport i 50 år – start med glimt fra Lufthavnsløbet i 1949, og fra Roskilde Ring, med omtale af mange af de store navne gennem de 50 år.

Tirsdag den 23. januar kl. 19.00 begynder vi det ny år med "baghjulefrokost". Ved den efterfølgende hyggekaffe kan vi så drøfte emner og ideer og ønsker for de kommende møder. DVK yder kun et tilskud på 50 kroner til 1 person pr. medlemskab, så hvis du vil have din partner med skal der betales en kuvertpris på 100

kr. Absolut seneste tilmelding tirsdag den 16. januar.

Til mødet tirsdag den 27. februar kommer bilinspektør Jørgen Sjøntoft, som vil fortælle om syn af veteranbiler. Men meget mere om det i næste nummer af Veteran Tidende.

Hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJYLLAND KVÆRKEBY

Det var dejligt at se 46 veloplagte medlemmer til julefrokost i Preben Boisens nyindrettede lokaler. Det er det største fremmøde til dato. Af højdepunkter må vel nævnes den af Preben erhvervede mavedanserinde og Torbens erhvervelse af den hemmelige lotterigevinst, en klassisk motorplæneklipper (garagefund), som dog nåede at skifte ejer inden vi i fint humør forlod Steffensgård.

Når vi mødes i det ny år bliver det tirsdag den 16. januar kl. 19.00 til almindelig hyggesnak, og igen tirsdag den 20. februar, hvor Arne Barbie har lovet at fortælle og vise lysbilleder.

Og må vi så have lov at ønske alle et rigtig godt nytår.

Kaj Sørensen
Hans Henrik Havsted

BØRKOP VANDMØLLE

Første møde i det ny år holdes 11. januar på Vandmøllen, det andet 8. februar, også på Vandmøllen.

3. marts, formentlig også på Vandmøllen.

19. april. Bemærk mødedagen er flyttet pga. påsken. Er vejret rigtig med os kunne det være første gang vi luftede bilerne.

Efter en formentlig vel overstået jul og nytår byder vi den ny sæson velkommen. Jeg/vi vil prøve at være lidt mere fremsynede, så jeg/vi i god tid kan fastlægge lidt køreture og få dem annonceret i Veteran Tidende.

Som tidligere nævnt vil vi lave en stor tur til Jernbanemuseet i Oden-



se.

Vi vil også på flere af mødeaftenerne i sommerhalvåret køre ud fra Vandmøllen og ende hos en af os til uformel "tak for i aften kaffe".

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen

VESTJYLLAND VESTERHEDE

Det var nok annonceringen der var skyld i at tilmeldingen var lidt ringe. Alligevel var vi en snes stykker forsamlet i det smukt pyntede klublokale. Allerede 19.15 var de sidste kommet, og vi kunne gå til bords. Der var tre slags sild, de to var stegte, og Jimmy Gadgård skulle lige have en mere inden de blev ryddet væk. Så kom der ribbenssteg med julekål, medister med rødkål, frikadeller og husets specialitet: varm hjemmelavet leverpostej med tilbehør. Til dessert var der risalamande. Hans Sørensen løb med mandelgaven (smedejerns lysesstage). Til slut var der kaffe med ostantretning. Når dette rygtes kommer der mange næste år.

Mandag den 5. februar vil vi på virksomhedsbesøg, vi har kontakt til nogle stykker, men hvilke det bliver er en overraskelse indtil tilmeldingen.

Ove H. Iversen

VESTJYLLAND SPJALD

Den 14. december havde Henning Knudsen og frue fremtryllet et vel-dækket julebord til de 18 medlemmer, som var mødt. Ingen forlod denne julefrokost hungrige eller tørstige. En stor tak skal lyde fra os alle til Henning og frue.

Jens Toft underholdt med en konkurrence, som gik ud på hvornår man første gang kørte med mejetærsker, det viste sig at være året 1900. En af damerne kom tættest på årstallet med 1904 og vandt præmien, som var en sæk valnødder fra Endelave. De første mejetærskere var kæmpeappara-

ter, trukket af mere end 20 muldyr. For 2001 håber vi på en bedre annoncering af julefrokosten og dermed et større fremmøde.

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30 – men man bedes altid tilmelde sig i forvejen på Henning Knudsens telefon, 9738 1264.

Aktivitetsudvalget

KØBENHAVN NORDSJÆLLAND - NIVÅ

Julefrokosten i Sommers Bilmuseum i Nærum blev et brag af en succes. 150 havde tilmeldt sig, desværre kunne der kun være 100. Inden spisningen viste den utrætteligt gæstfri Ole Sommer rundt, assisteret af Niels Jonassen. Senere var der amerikansk lotteri over sponsorgaver. I det ny år fortsætter møderne i Nivå hver den første torsdag i måneden kl. 19.30.

Der bliver virksomhedsbesøg 18. januar kl. 19.30, det er endnu en gang hos Henning Andersen i hans veteranbilværksted på adressen Skalbakkens 3 i Vanløse. Ved samme lejlighed vil Jørgen Bobjerg demonstrere Dillon svejseudstyr.

Til dette arrangement er der begrænset deltagertal og hvis man vil med skal man tilmelde sig på klubkontoret hos Dorthe Thies.

Fra oven: Tænksomme DVK-medlemmer så på automatiske gearkasser ved virksomhedsbesøget hos Automatic Transmission i Søborg.

Foto Kaj Wredstrøm.

Ved julefrokosten i Kværkeby var lotterigevinsten et garagefund.

Foto H.H. Havsted.

Ole Sommer fik en Bradford reservemotor som tak for at have givet julefrokosten husly. Hans museum har både en Bradford ladvogn og faderens danskbyggede bil med Bradford motor.

Foto O.E. Riisager.

1. februar er emnet i Nivå "affugtning af garager". Hans Henrik Thomsen vil fortælle hvad man kan gøre for at afværge at klenodierne rustner i en fugtig, uopvarmet garage, og demonstrere en mulig løsning, en sorptionsaffugter.

Torsdag den 15. februar kl. 19 igen virksomhedsbesøg, denne gang på Fly- og Trafikmuseet hos DTM syd for Helsingør. Rundvisning ved lederen, Bo Bang Pedersen. Der kan købes kaffe i cafeteriet. Deltagelsen koster 35 kroner per person. Tilmelding ikke nødvendig.

Claus E. Neble.





Revision af klubbens vedtægter

Bestyrelsen har i det forgangne år drøftet klubbens vedtægter. Vi har set på vedtægterne og sammenholdt dem med udviklingen i klubben, dels med hensyn til udviklingen i medlemstallet men også og ikke mindst med udviklingen i sammensætningen af medlemmernes holdninger og interesser. Vi har også set på, om der er behov for små ændringer som følge af den administrative udvikling i klubben.

Vi har spurgt os selv om klubbens formålsparagraf stadig er dækkende: ”bevarelse af motorkøretøjer af teknisk-historisk interesse”. Dette mener vi at kunne svare ja til, men ser vi på udviklingen i veterankredse, i samfundets holdning til veterankøretøjer og i udviklingen af medlemmernes holdninger og interesser, finder vi, at den snart 50 år gamle formålsparagraf stærkt trænger til en udvidelse. Vi ser det som en konsekvens af den generelle udvikling, at klubben både bør og skal stå for bevarelse af motorkøretøjer med kulturhistorisk relation til Danmark. Det vil sige de køretøjer, som har befolket de danske landeveje. Derfor stiller vi forslag om, at disse også kommer ind under klubbens formålsparagraf.

Ser vi på udviklingen i medlemstallet og geografisk dækning er der himmelvid forskel på DVK for 25-50 år siden og i dag. DVK af i dag har vokset sig til en stor og landsdækkende klub, hvor kontakten medlemmerne imellem indskrænker sig til Veteran Tidende og den lokale afdeling af klubben. DVK er derfor i dag, som en naturlig følge af det store medlemstal, for det enkelte medlem

på landsplan en upersonlig institution og på lokalplan en lokal klub med fokus på lokale interesser.

For at følge op på denne udvikling skal klubben prioritere følgende. Veteran Tidende skal udvikles til mere end blot et klubblad. Her skal medlemmerne kunne finde information og inspiration om alt af interesse omkring veterankøretøjer.

For at styrke klubben på landsplan og for at pleje de lokale klubforhold omkring mødesteder og aktiviteter i lokalområdet er det vigtigt, at klubbens ledelse i videst mulige omfang afspejler de lokale områder.

Bestyrelsen bør derfor være sammensat af medlemmer, der kommer fra alle egne af landet og derfor også kan og skal opfattes af medlemmerne som deres lokale repræsentant i bestyrelsen.

En repræsentant, der blandt andet ser det som sin opgave at udvikle og styrke klubben i lokalområdet.

Vor nuværende geografiske krav til sammensætning af bestyrelsen mener vi derfor bør fortsættes og udbygges som en naturligt konsekvens af udviklingen i klubben til størst gavn og glæde for medlemmerne.

Vi forslår derfor, at vedtægterne udbygges som en følge af dette, og ønsket om den geografiske spredning nedfældes i vedtægterne i lighed med formålsparagraffen, så alle er klar over, hvad der bør stræbes efter.

Som en konsekvens af klubbens størrelse og dens ikke ringe formue er bestyrelsen fra juridiske kredse blevet gjort opmærksom på, at klubbens vedtægter alt for nemt kan ændres og på denne måde give adgang for en udvikling og et forbrug af klubbens midler, der kan være i direkte modstrid med medlemmernes interesse.

For at formindske denne risiko ved fremsættelse af ændringsforslag, der f. eks. i drastisk grad ændrer formålsparagraf, ledelse eller begge dele, fremsættes forslag om et fremrykket krav til at stille forslag om vedtægtsændringer, fra 1.2. til 1.12.. Hermed gives en længere periode for debat omkring eventuelle forslag af denne karakter, samt at kravet til antal af fremmødte medlemmer skærpes.

Til slut stiller bestyrelsen forslag om nogle ændringer af ren og skær administrativ karakter omkring ind- og udmeldelse.

Med venlig hilsen
Bestyrelsen



Forslag til vedtægtsændringer

1. Ændringer af administrativ karakter.
2. Ændringer for at bringe klubbens virke i overensstemmelse med den generelle udvikling.
3. Ændringer omkring ledelse og vedtægtsændringer.

Ændringer af administrativ karakter.

§3. andet afsnit, andet punktum ændres til: **Den, der søger optagelse, afgiver i kraft af sin indmeldelse erklæring om at overholde klubbens love og de bestemmelser, som er affattet i henhold til lovene.**

Denne ændring da vi i praksis ikke afkræver nye medlemmer en særskilt erklæring, som nuværende vedtægter kræver, og dette vel heller ikke er nødvendigt.

Tredje afsnit § 3 første line udgår, da dette i praksis ikke administreres.

§ 3 tredje afsnit, sidste linie ændres til: **Udmeldelse skal ske skriftligt til klubbens registrerede adresse senest den 1.12.**

Det er nu en rent administrativ procedure og ikke formanden der tager sig af dette, samt tidspunkt bør fremrykkes således, at det er modtaget inden udsendelse af girokort for næste år.

Ændringer for at bringe klubbens virke i overensstemmelse med den generelle udvikling.

§ 2 første afsnit ændres til: **Klubben formål er først og fremmest at bevare motorkøretøjer af teknisk-historisk interesse samt køretøjer, der har kulturhistorisk relation til Danmark.**

Ændringer omkring ledelse og vedtægtsændringer.

I § 13 stk. 2 ændres: inden 1.2. til **1.12.** Efter sidste punktum tilføjes: **Fremsættes ændring af bestyrelsen til behandling på ekstraordinær generalforsamling, skal dette ske og offentliggøres i klubbladet 3 udgivelser før afholdelse af ekstraordinær generalforsamling.**

I § 13 stk. 3 ændres 20 medlemmer til: **50 medlemmer.**

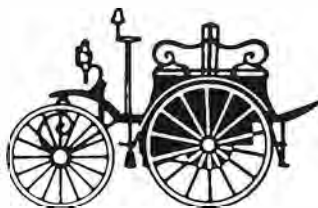
§ 8 stk. 1 ændres til: **Klubben ledes af en bestyrelse, som består af fra 6-10 medlemmer inklusive formanden. Bestyrelsen skal i videst mulige omfang repræsentere hele landet, og fra hvert område kan der vælges op til: Sjælland med omliggende øer, inklusive Bornholm, 5 medlemmer. Fyn 1 medlem. Jylland 4 medlemmer. De valgte medlemmer bør så vidt muligt være geografisk spredt, således at de repræsenterer hele deres lokalområde. Bestyrelsen vælges for et tidsrum af 2 år. I lige år er bestyrelsesmedlemmer fra Fyn og Jylland på valg, i ulige år er bestyrelsesmedlemmer fra Sjælland med omliggende øer, inklusive Bornholm på valg.**

Alle vedtagne forslag har virkning fra vedtagelse.

Alle ændringsforslag fremsættes som separate forslag og kan vedtages eller forkastes uafhængigt af hinanden.

Forslag til vedtægtsændringer som ovenfor begrundet og fremsat af bestyrelsen for DVK 20.12.00.

De gældende vedtægter findes på side 31-32





MED UD AT KØRE

Kaj Sørensen, Næstved, var i sommer så heldig at komme med i en gammel bil og blev inspireret til at skrive følgende:

En ide til bevarelse af interessen for de helt gamle biler, prøv at få aftalt en køretur med en rigtig veteran i klubben. Her er nogle indtryk fra min tur.

Turen blev kørt lige før Skt. Hans fra Kværkeby i familien Neesgårds FIAT 501 1920, 4-sædet med kaleche. Vejret var meget fint, cirka 20 graders varme og kalechen slået sammen. Man stiger op i vognen og de små døre lukker med et smæk, man sidder med enden ca. $\frac{3}{4}$ meter over kørebanen, udsigten frem er gennem det vandret todelte vindspejl over den korte motorhjelm, venstre forlygte og skærm.

Et kølevandstermometer er sigtekorn på kølerdækslet. Motoren starter villigt (lav tænding), håndgas justeres, gearet lægges ind, grrr (ikke symchromesh), foden lettes fra koblingen og vi er på vej.

Vi hører motorens rolige arbejde og et enkelt knald i udstødningen nu og da, der er lidt knurren fra gearkassen, men ikke mere end man kan høre de smalle højtryksdæk synger mod vejbanen. Ved høj fart, ca. 60 km/t, er der en irriterende resonans et sted ved førersiden, føreren er irriteret.

På de længste bakker klarer vi den lige med lidt lavere tænding og motoren trækker også ved 800 omdrejninger i minuttet.

Chaufføren sidder jo i højre side i de fleste rigtige ve-

teranbiler, det samme gælder i FIAT 501 håndbremse- og gearskiftestænger, de sidder helt ude ved højre vognside, og udvendigt her sidder reservehjulet.

Der er 3 pedaler i bunden, speederen sidder i midten, koblingen til venstre og fodbremsen til højre for speederen, fod- og håndbremse virker på to forskellige sæt brede bakker på brede tromler på baghjulene.

Kørslen går glidende, "Nees" kender sin bil, vi havde kun ét totalstop under den ca. 35 km. lange tur gennem en dejlig del af Sjælland, på de smalle sogneveje. Stoppet var min skyld, jeg havde svært ved at følge med på kortet.

Ved hjemkomst til Steffensgård inspicerer chaufføren sin bil og bliver lidt bekymret, karrossen står lidt skævt i forhold til forakslen. Fejlen blive hurtigt fundet, venstre bagdæk har tabt pusten, reservehjulet bliver monteret og efter kaffen er FIAT'en klar til hjemturen.

En dejlig aftentur med god udsigt over landskabet, masser af luft i håret og indtrykket af en 80 år gammel bil. Den går frisk til sagen, er nok ikke så hurtig til at stoppe (ingen forhjulsbremses), skal hjælpes lidt med at holde kursen, men kørefornemmelsen er en dejlig oplevelse, der giver næring til drømmen om selv at blive chauffør eller ejer af et noget lignende automobil.

En stor tak til Bente og Egon Neesgård og Jørgen Madsen, der havde planlagt anledningen, aftenturen fra Kværkeby. Man kan læse mere om selve FIAT'en i Veteran Tidende nr. 248.



-Kommer du ofte her?

SKOVTUR I OKTOBER

Tekst og foto E. Wang Neesgård

Nyhavnsløbet blev aflyst. Det syntes Kurt Skov og Peter Schmidt Jensen (Citroën-Petter) bestemt ikke om, så de besluttede at lave et løb til erstatning.

Tiden var knap, for vi var sidst i oktober og vinterens kulde nærmede sig. De to ringede til en masse medlemmer og inviterede til sammenkomst den 29. oktober på Teknologisk Instituts parkeringsplads kl. 10 med kurs mod Malerklemmen, en restauration i Humleoeskoven mellem Borup og Bjæverskov. Man fik udleveret kort og beskrivelse af ruten, og så kørte 48 veteranbiler, både

åbne og lukkede, med dobbelt så mange personer, ud på de hyggelige småveje i det smukke efterårslandskab mellem Roskilde og Ringsted.

Den eneste tid der skulle overholdes i det konkurrencefri løb var frokosten, for egen regning naturligvis, på Malerklemmen, og det klarede vi alle.

Turen sluttede ved Vikingeskibsmuseet i Roskilde kl. ca. 16. Det kan altså lade sig gøre at lave et løb uden sponsorstøtte, endda med stor succes. Tak. For turen.



ET SPÆNDENDE GARAGEBESØG I USA

En Indian motorcykel hejst op under loftet på HJ's værksted



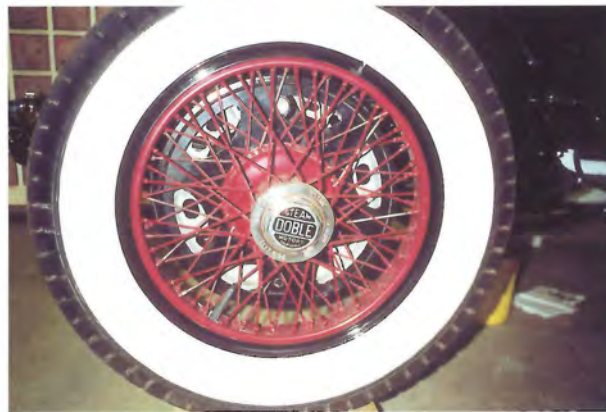
Mine to amerikanske bekendte ved en Maytag 1910.



Howard Johnson ved en Doble Steamer 1925



Det eneste sted på bilen man kan læse navnet er på navkapslerne



Tekst og foto Poul Suhr

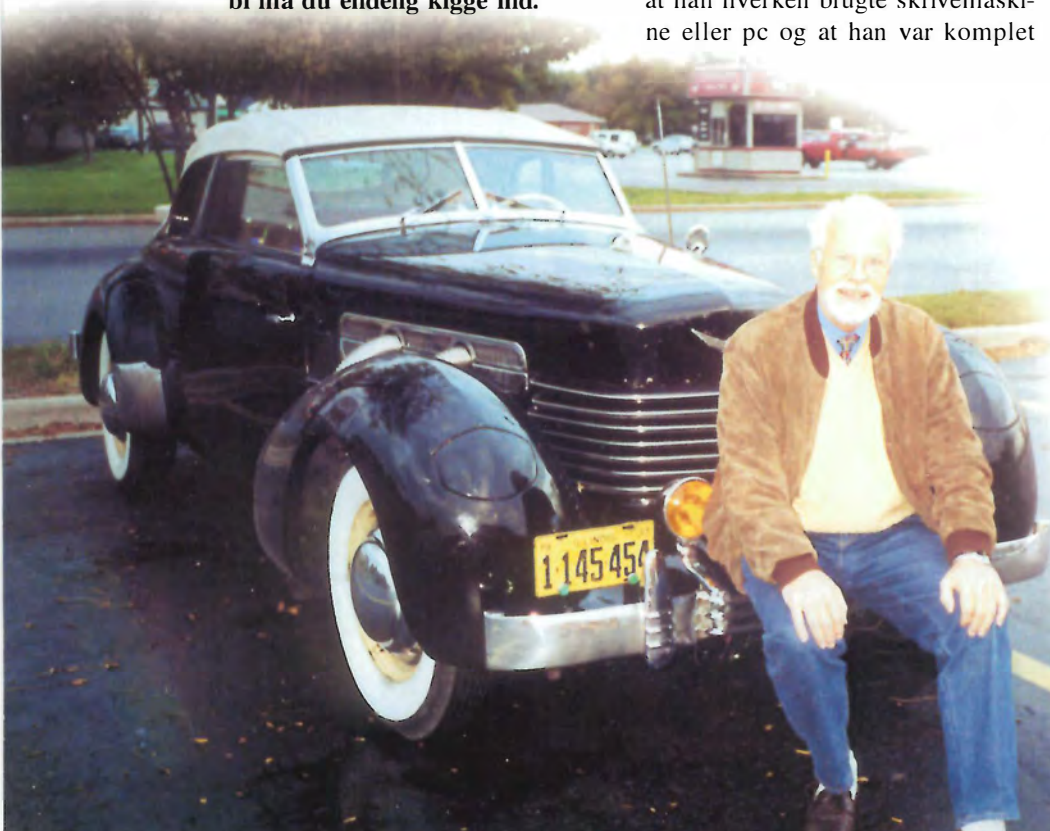
I 1984 besøgte jeg en veteranbil-entusiast der hedder Don Mates og bor i en forstad til Chicago i USA. Jeg havde en uforglemmelig oplevelse som jeg skrev en historie om i Veteran Tidende nr. 212. Da jeg hilste af med ham dengang sagde han: - Næste gang du kommer forbi må du endelig kigge ind.

Et herligt minde fra en spændende dag

Nu 16 år senere havde jeg mulighed for at besøge ham igen, og i god tid inden jeg skulle rejse derover skrev jeg til ham for at være sikker på at han stadig var der, for da jeg besøgte ham i 1984 var han omkring 60 år. Til min store glæde skrev han tilbage at jeg var meget velkommen, brevet var håndskrevet og han skrev at han hverken brugte skrivemaskine eller pc og at han var komplet

"computer stupid". Han oplyste at han hverken havde købt eller solgt køretøjer siden jeg besøgte ham sidst og ville forsøge at arrangere et besøg hos en anden veteranbilentusiast. Aftalen blev at jeg skulle ringe når jeg kom derover, hvilket jeg så gjorde, og vi aftalte at vi skulle besøge en af hans venner der bor i en forstad til Chicago der hedder Oak Park og ligger ca. 80 km fra det hotel hvor jeg boede. Vi aftalte at jeg skulle tage en bus til en terminal der ligger i et område der hedder Creswood, hvor jeg så ville blive afhentet.

Til min store glæde blev jeg afhentet i en Cord cabriolet type S/C 812 årgang 1937, og vi kørte igennem et meget smukt og fredet område med skove og søer. Umiddelbart uden for dette område var der bebyggelser med meget store og flotte huse og her boede den mand vi skulle besøge som hed Howard Johnson (HJ) og som er specialist i dampdrevne biler, "steamers". Han boede på en meget stor grund med en blanding af beboelse og en del ret store udbygninger, så jeg var meget spændt på hvad disse bygninger rummede.



HJ kom os smilende i møde og fortalte at hans oldefar var indvandret fra Danmark, nærmere betegnet fra Fyn, mere havde han ikke kunnet efterforske. Hans oldefar hed Jens Peter Jensen, men Jensen-navnet var efterhånden blevet ændret til Johnson, der jo lyder mere amerikansk. Den største af udbygningerne havde en ret speciel farm-agtig udformning og HJ kunne med stolthed fortælle at bygningen var en ladebygning fra hans families slægtsgård, som han i sin tid havde brudt ned og genopført på sin grund. Den tjente nu som værksted for hans hobby. HJ arbejder som flymekaniker hos American Airlines i Chicago og som tidligere nævnt er hans interesse dampdrevne biler, så jeg var unægtelig meget spændt på hvad den ventede indenfor i bygningerne. Værkstedet var tæt pakket med alverdens ting og sager og under loftet ved hans arbejdsbord hang en Indian motorcykel fra først i fyrrerne, som han engang havde fået som betaling for noget arbejde. Centralt i værkstedet stod et meget stort køretøj som var meget tæt på at være færdigrestaureret. Bilen var en Doble Steamer 5-personers sedan, type E 18 årgang 1925, mærket blev i sin tid fremstillet på en fabrik i Californien. Bilen er ejet af en velhavende amerikaner, der havde bedt HJ om at restaurere den til højeste originalitet og standard uanset omkostning, og jeg må sige at arbejdet var udført til en meget høj standard. Alt det blanke, og det var der meget af, var belagt med det han kaldte "German Silver", der er det vi kalder nysølv og som er en legering bestående af kobber, zink og nikkel, f.eks. var hele instrumentpanelet forsølvet. Indvendigt på døre og på adskillelsen mellem før- og bagsæde var der foroven på polstringen monteret et meget smukt træpanel med indlagt mønster af forskellige træsorter, det der kaldes deku-pørarbejde. Der var mange interessante detaljer på bilen, jeg undrede mig over at der var anbragt et mindre rat oven på et noget større rat, det viste sig at det lille rat var et håndgasgreb, d.v.s. når man drejede med uret gav man mere

Fortsættes næste side



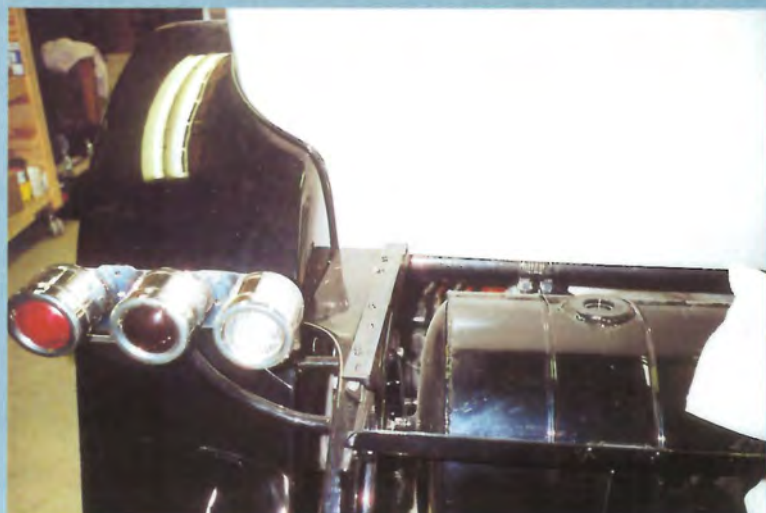
Fra bagsædet på en Doble Steamer, med det elegante træpanel, håndtaget under træpanelet er til at lukke og åbne ruden mellem fører- og bagsæde.



Førerpladsen i en Doble Steamer med det flotte instrumentpanel og den interessante ratkonstruktion.

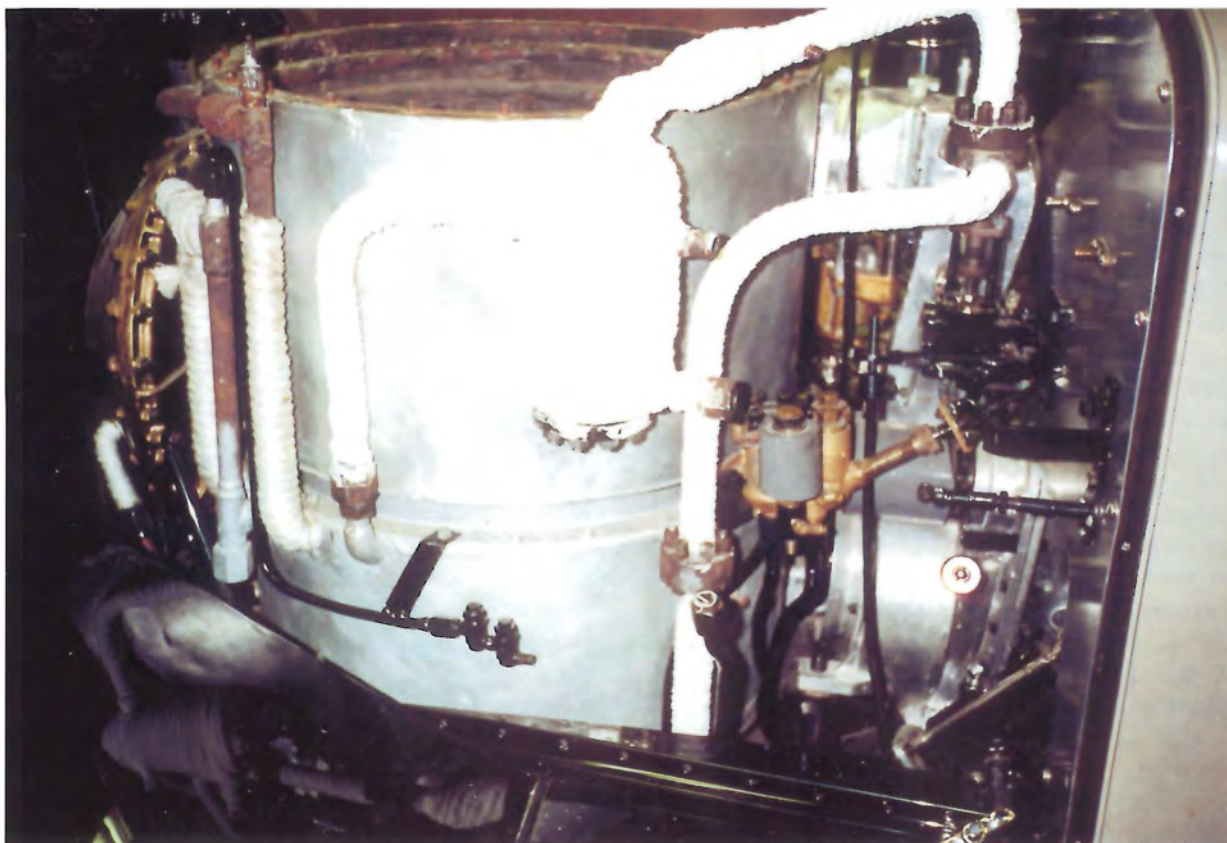


Urestaureret Stanley Steamer roadster 1913.



Baglygteplaceringen på Doble Steamer 1925

*Et kig ind i
motorrummet ,
eller måske
snarere kedelrum-
met, på en Doble
Steamer:*



*20 hk Stanley
Steamer 1911 på
hæderspladsen i
en opvarmet
garage.*



*10 hk Stanley
Steamer 1911,
gemt lidt af vejen.*



gas. En anden speciel ting var kabinebelysningen, under hver dør var der udvendig indbygget en lampe på stykket mellem dør og trinbræt. Når bagdøren blev åbnet blev lyset tændt i begge lamper under dørene og i loftslys både hos fører og passagerer, men hvis fordøren blev åbnet blev der kun tændt lys under døre og i loftslys ved førersædet. Ifølge instruktionsbogen var det for ikke at forstyrre herskabet på bagsædet, hvis det kun var chaufføren der skulle ud eller ind af vognen. Også baglyset var specielt idet der var en selvstændig lygte til hver funktion og de var monteret i en blok.

Bilen havde 4 cylindre der er anbragt på langs under karrosseriet, en interessant konstruktion men noget udsat syntes jeg.

Der blev ikke fremstillet ret mange af disse køretøjer, da de var ret kostbare, prisen var i 1925 ca. 18.000.- dollars, til sammenligning kostede en Ford T ca. 4.000.- dollars, ifølge HJ er der kun 9 eksemplarer tilbage i hele verden.

HJ havde selv 3 Stanley Steamer, en 10 hk fra 1911 og en 20 hk også fra 1911, begge touring-modeller, flot restaurerede og køreklare. I en lidt afsides garage havde han en urestaureret touring fra 1913, og bag den



En herlig Packard 1937

stod der en flot Honda Gold Wing motorcykel, som han hyggede sig med på varme sommerdage. Som allerede nævnt var HJ specialist i dampdrevne biler og fremstillede selv nye kedler til andre dampbil-ejere, og i en anden bygning viste han mig et lager af forskellige komponenter. Kedlen består af et sømløst stålrør med en diameter på ca. 700 mm. og en godstykkelse på 8 mm, to endestykker med en masse huller til kobberrør der forbinder de to endestykker. Bag alle disse dele stod der i øvrigt gemt en Ford A roadster fra 1928.

I forbindelse med beboelsen var der også en stor garage og der viste der sig også at være et par spændende køretøjer, en smuk grøn Packard roadster fra 1937, og så en herlig "messingbil", en Maytag 1910 på 30 hk og med 19" hjul. Mærket blev kun fremstillet fra 1910 til 1915, og ifølge HJ er hans den eneste der er bevaret.

At HJ er specialist i dampdrevne biler fremhævede han også i sin e-post adresse, nemlig:

hoth20pwr@aol.com (damp).

Jeg spurgte ham til sidst hvordan han sikrede de dampdrevne biler mod frostskafer om vinteren, og han fortalte at han fyldte dieselolie i vand-



Lager af kedeldele med Ford A'en i baggrunden

tanken og satte vacuum på systemet indtil alle rør blev fyldt op med olie.

Efter et spændende besøg hos Howard Johnson tog vi igen plads i Corden og kørte mod Chicago, nu var det imidlertid ved at blive mørkt og der skulle lys på. I hver side på instrumentpanelet sad to små hånd-

tag og Don Mates bad mig dreje på håndtaget i min side mod uret, funktionen var at dreje klappen foran lygterne til side, hvilket altså foregår manuelt.

På busterminalen tog jeg afsked med Don Mates efter en herlig dag, en god oplevelse rigere.

Auto Union 1000 S Coupe 1960

Tekst og fotos Hans Pedersen

Månedens køretøj er ikke en DKW 3=6, som alle tror. Men jeg forstår det udmærket, jeg opfatter selv denne bil netop som en DKW 3=6.

Og helt forkert er det jo heller ikke. Rent faktisk er det en DKW 3=6, der blot hen ad vejen fik et "finere" navn. DKW-navnet stammer fra perioden før 1. verdenskrig, hvor danskeren Jørgen Skaftø Rasmussen eksperimenterede med dampdrevne biler. Der var dengang mangel på benzin, og man var ret sikker på, at fremtiden ville betyde dampdrevne køretøjer. Under navnet Dampf-Kraft-

Wagen blev forsøget gjort, men blev hurtigt opgivet. Navnet kunne alligevel bibeholdes, idet man nu blot vedtog med sig selv, at DKW betød Des Knaben Wunsch eller på dansk: Drengenes drøm.

Mange andre ting blev lagt i bogstaverne, herhjemme fx Det Kravtlende Wienerbrød. De første DKW'er var dog motorcykler, biler kom først i 1928, og så som små baghjulstrukne vogne. Forhjulstrækket indførtes i 1931. Alt sammen med totaktsmotorer. Under nazismen blev DKW opsøgt af Auto Union sammen med Audi, Horch, Wanderer m.fl.

I 1958 blev DKW-fabrikken (Auto Union) solgt til Daimler-Benz AG,

og bilen fik det nye navn Auto Union 1000, og denne bil er netop månedens køretøj: Auto Union 1000 S Coupe årgang 1960.

Produktionen af denne model sluttede i 1963, hvor den blev afløst af en helt ny model, DKW F102.

Men i 1965 solgt Daimler-Benz fabrikken til Volkswagen, som droppede DKW-navnet til fordel for betegnelsen Audi 60, og samtidig blev bilen monteret med en 4-cyl. 4-taktsmotor. DKW-epoken var slut . . .

Men tilbage til månedens køretøj: En Auto Union 1000 S Coupe fra 1960. Coupe-model fordi sidebagrunderulles helt ned, så der ingen dørstolpe er.





Jeg besøger bilens ejer, Peter G. Sørensen i Jelling, en råkold december dag. Vi kigger lidt på bilen, og bliver enige om, at dens form er helt unik når man tænker på, at dens linjer faktisk stammer fra 1940. Er der ikke lidt Studebaker over bagruden? Jeg tænker lidt tilbage på bilerne dengang i 1960 – de var da vist lidt firkantede i formen? De fleste i hvert fald.

Bilen starter straks, og vi ruller ud ad vejen med den dejlige lyd fra den 3-cyl. totaktsmotor. Bilen har ratgear, 4 gear frem og selvfølgelig 1 baggear. Men man skal kende bilen lidt, idet de 4 gear ikke sidder som normalt. Bilen har naturligvis forhjulstræk, så den er meget stabil på de små veje omkring Jelling. Bilen har 50 HK. Den almindelige model har kun 44 HK, men da denne model er en 1000 S Coupe har den lidt ekstra styrke. Motoren er på 1000 ccm.

Der er tromlebremser hele

vejen rundt, men den bremses ganske udmærket. I decemberkulden afprøves varmeanlægget. Varmen kommer direkte ude fra køleren, der her er placeret bag ved motoren. Man har altså undgået det traditionelle varmeapparat.

Udsynet er fint hele vejen rundt. I slutningen af 1959 fik coupe- og 2-dørsmodellerne panoramafor-ruder.

Modellen fandtes også som varevogn eller stationcar, men ikke fra fabrikken som cabriolet. Der er dog på anden vis opstået en del cabriolet'er. Tiden er nu inde til at fotografere bilen, og igen kommer der mange





nysgerrige og siger, at det er en flot DKW.

Jeg må også spørge ejeren om, hvorfor han i grunden kører rundt i sådan en Auto Union 1000 S.

Jo, bilen har han arvet efter sin far, der døde for et års tid siden. Hans far havde købt bilen, fordi han netop omkring 1960 ejede et par vare-

vogne af samme model. Bilen blev købt i Sønderjylland i 1995, og både Peter og hans far gik omgående i gang med at skille den totalt ad. Og som sædvanligt var der jo mere rust end man først troede. Heldigvis havde man et par reservebiler, så alt i alt fik man denne flotte bil ud af det.

Helt 100% original er den ikke, f.eks. stammer sæder og indtræk fra et lidt nyere eksemplar, og hjulkapslerne skulle være forkromede, men dem måtte man pga. rust lakere.

Bilen blev lavet færdig på rekordtid, og allerede i foråret 1996 var den klar til syn og indregistrering, hvilket ikke voldte problemer af nogen art.





På trods af at motoren kun er på 1000 ccm og den kun har 50 HK virker den særdeles "ivrig" op gennem gearene, og støjbilledet er yderst behersket. Friløbet er også en vidunderlig anordning, som man lige skal vænne sig lidt til.

Indvendig kan man godt se, at Daimler Benz var involveret. Auto-Unionen har et "lodret" speedometer, som vi også kender fra datidens Mercedes-Benz modeller.

Sammenligner man den med nutidens forhjulstrækkere, da kan man godt mærke, at der er gået 40 år. I dag mærker man intet til, at bilen er forhjulstrukket, men det gør man trods alt på en bil fra 1960.

Indvendig i bilen er der god plads, såvel foran som bagi. Der er et regulært bagagerum, der dog har sin begrænsning pga. den stærkt nedadgående hældning.

Mon ikke de fleste har det som jeg med DKW-bilerne. Man husker modellerne fra 1930'erne, dernæst DKW-modellen som den her beskrevne, herefter DKW Junior, og sluttelig DKW F102 der var fremme indtil 1966.

Herefter bliver det hele pludselig til Audi. Den første efterkrigs Audi, F103, var næsten identisk med DKW F102.

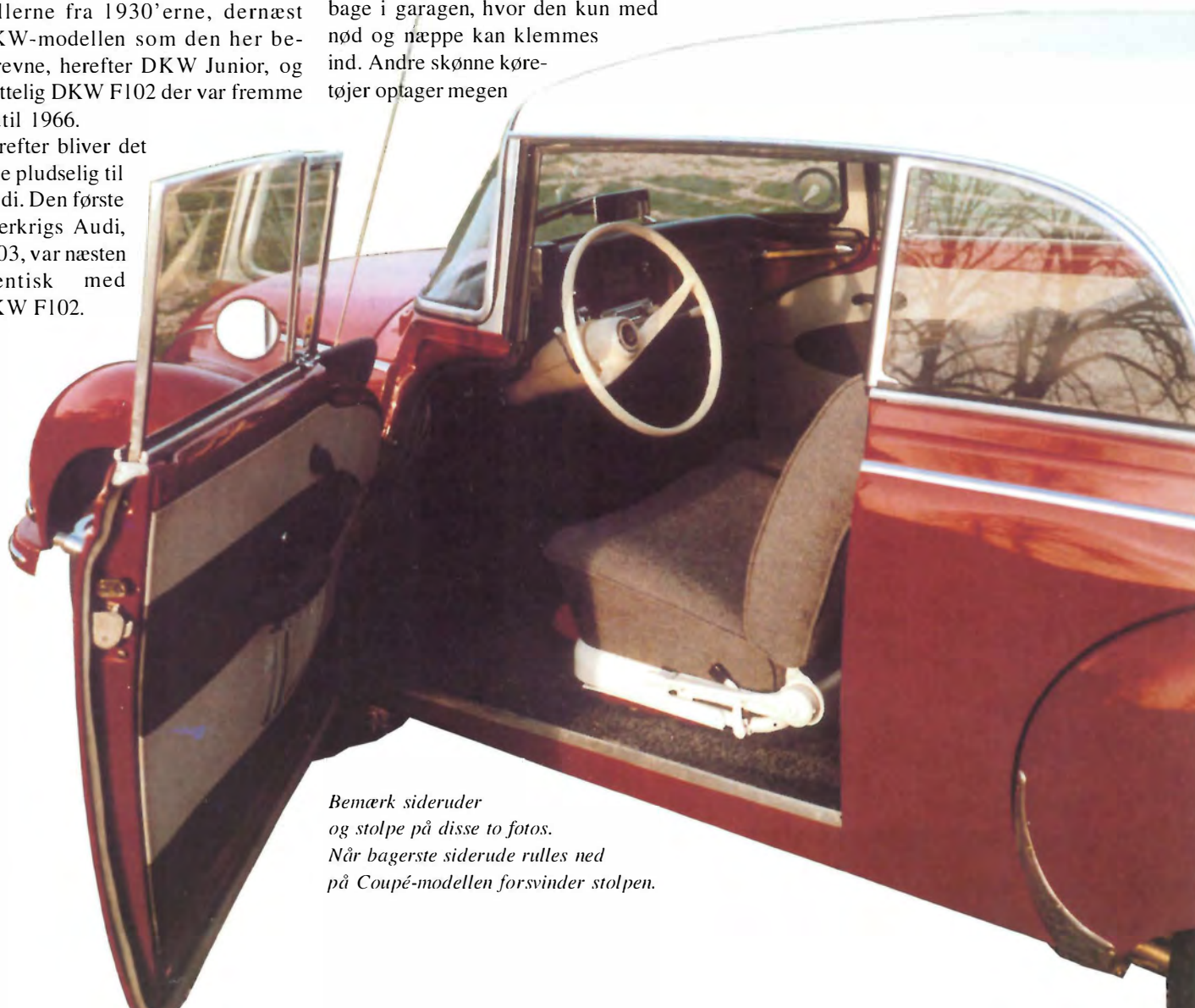


Igen tænker man på, hvad der mon var sket hvis DKW-fabrikken havde fortsat frem til i dag. Hvordan ville mon en DKW model 2001 have set ud . . .

Peter og jeg kører Auto Unionen tilbage i garagen, hvor den kun med nød og næppe kan klemmes ind. Andre skønne køretøjer optager megen

plads – dem kigger vi måske på ved et senere garagebesøg.

Tak til Peter i Jelling for en fornøjelig eftermiddag i selskab med en dejlig DKW 3=6 – undskyld, en dejlig Auto Union 1000 S Coupé.



Bemærk sideruder og stolpe på disse to fotos. Når bagerste siderude rulles ned på Coupé-modellen forsvinder stolpen.

BORNHOLM BORNHOLM BORNHOLM

Så gjorde de det igen – vores Præsidentpar – og denne gang til Bornholm. At tilrettelægge en ferietur for veteranbilfolk tror jeg ikke er nemt, det bliver ikke nemmere når ferieturen er med udisciplinerede – uregerlige og uberegnelige "Morrister".

Tekst og foto Rimmy Tschernja



Tidligere fælles Morrisferieture i min tid, har været til Nord- og Sønderjylland, eller forlængede weekender til Sverige – denne gang skulle vi til Bornholm, 16 personer i 7 vogne, via Sverige og i hele efterårsferien. Modigt gjort af præsidentparret at tilrettelægge en tur til en ø, årstiden og deltagerne taget i betragtning. Færgereservation til hurtigruten Ystad/Rønne tur/retur. Sommerhuse

lejes, opdeling i husene efter princippet rygere og ikke rygere. Husene valgt med omhu – nyere, med bad, spabad, sauna og sol, med en størrelse så alle deltagerne kunne få egne værelser men med fælles opholds- og spisestue. Luksus – luksus. Færgereservationerne og husene kunne jeg forestille mig at præsidentparret havde bestilt via et bureau – men hvordan de bar sig ad med at

bestille godt vejr til en hel uge er mig stadig en gåde!!

Travlt må præsidenten have haft, for allerede inden vi nåede Ystad gjorde vi en afstikker og et ophold i Skurup for at nyde godt af det meget spændende Johanna Museum. Kustoden ventede os på p-pladsen, så nogen må have hvisket ham i øret at vi kom.

Efter ankomst og indkvartering i "vores" huse, som var i Snogebæk, gik vi omgående i gang med det første fællesmåltid. Der kan siges meget om Morristerne, men fælles-spisning er de gode til. Senere på aftenen et par krus irish coffee, god måde at slutte en dag på.

De efterfølgende dage er mindeværdige for deres oplevelser, ikke alene for kørsel med vores pragtfulde køretøjer, men for Bornholms skønne natur og ikke mindst, det bedste selskab man kunne tænke sig.

Præsidentparret kunne stadig ikke falde til ro, så de slæbte os fra det ene mere spændende sted til det andet. Alt hvad der er værd at se på





Bornholm fik vi at se, lige fra Hammershus Slotsruin til Rundkirkerne, Oluf Høst museet, Martin Andersen Neksøs hus, koncert og meget, meget mere.

De mere ydmyge steder hvor der kunne slappes lidt af måtte deltagerne selv finde, men på det område mangler Morristerne ikke kreativitet.

Desværre fordufter en uge i sådanne omgivelser og selskab alt, alt for hurtigt. Ugen gik så hurtigt at jeg ikke er sikker på, jeg fik sagt rigtig tak til præsidentparret for en herlig tur. Det vil jeg derfor gøre nu: Kære Jonna og Willibald – tak for en dejlig efterårs-oplevelse. Håber ikke deltagerne har generet jer mere, end at I har mod på at arrangere en tur en anden gang.

PS. Hvis I der læser dette undres om ovennævnte nu også kan være rigtig – er svaret, anskaf en Morris og køj med.



RESTRIKTIONER FOR KØB AF MOTORKØRETØJER OG BENZIN I ÅRENE EFTER ANDEN VERDENSKRIG

Af Asger G. Kristensen

Ved et møde i DVK faldt talen på de skyhøje benzinpriser, som jeg mente i kortere perioder havde været lige så høje. Jeg husker, at jeg i forsommeren 1946 for første gang fik en motorcykel indregistreret, da kunne private få en lille benzinration, vist nok 20 liter månedligt. Jeg var knap udlært, så min økonomi var stram, måske derfor husker jeg at literprisen var over 1 krone.

Bemærkningen henledte opmærksomheden på min gulnede dåbsattest. Jeg er af årgang 1926, den næstældste ved bordet var af årgang 1937 og havde altså været 9 år på det tidspunkt. Saken gik videre om de forskellige restriktioner for biler og benzin, der varede til 53-54. Det endte med at jeg blev overtalt til at skrive, hvad jeg erindrer om det. Jeg mener med rimelig sikkerhed at huske meget om emnet, da jeg helt fra barn har været glad for motorkøretøjer og selv haft et hele tiden siden umiddelbart efter det tyske sammenbrud. For sammenligningens skyld vil jeg nævne benzinprisen i 1939. Jeg var tit med far ude at køre. Far tankede både hos BP og Gulf. Begge steder var på pumpen opsat et lille skilt, der oplyste at benzinprisen var 17 øre pr. liter plus afgift 13 øre. Måske var det omvendt, men bruttoprisen var i hvert fald 30 øre pr. liter. Andre selskaber tog samme pris, undtagen Nafta, der var en øre billigere. Far sagde at det var noget beskidt russerbenzin.

Indtil juli 1947, hvor jeg skulle møde ved marinen for at aftjene min værnepligt, var der ikke store udsving i prisen, og rationerne til private af de dyre dråber blev ikke større. Følgelig var benzinmærker livligt handlet på den sorte børs.



Startklar til mit første orienteringsløb, omkring 1. april 1947. En uheldig debut. Det var et aftenløb og regnvejr, og jeg fandt ud af at det under sådanne omstændigheder er umuligt at køre solo, kortbladene opløses i regnen og man er nødt til at stoppe for at forsøge at tyde kort og køreordrer.

Efter eksercerskolen var jeg i ni måneder chauffør i marinestaben/søværnskommandoen og havde der min dag fyldt med biler. Om benzinpriser og -rationering husker jeg intet, selv om jeg var en hyppig gæst i Palæ-garagerne i Dronningens Tværgade i København, hvor jeg havde ordre til så vidt muligt at tanke. Jeg skulle bare underskrive en check til ESSO, der gjaldt både som betaling og rationeringsmærke. Palæ-garagerne var vist nok dengang Danmarks største bilserviceanlæg, og da der altid var spændende biler at se på keredede jeg mig ikke om civile problemer som rationering og betaling.

Vagtvognen, der stod i gården døgn rundt, var en Dodge fra midt i trediverne. Men når vejret var godt og officerer fra gæstende orlogsfartøjer skulle underholdes, kørte vi en 5-personers Hudson cabriolet. Den næsten obligate tur var til Kronborg

og Frederiksborg Slot. Hudson'en var flot, men havde været smadret engang, så den var slet ikke spændende at køre. Vores fornemste vogn var en Mercedes med instrumentknapper af elfenben, monteret med elefantskind på forsæderne og kongeblát fløjlbಾಗಿ. Den havde en egenvægt af 3.200 kg og havde været tjenestevogn for den højere SS- und Polizeiführer Dänemarks, Günther S. Pancke. Jeg genså den i tv engang i halvfjerdsernerne, hvor den var i lufthavnen for at hente en celeber NATO-officer. Den blev ikke meget brugt, det gjorde derimod en Chevrolet Imperial 1939. Derudover havde vi en Morris 10 og en Hillman, der brugtes af stabsofficerer som skulle enkeltvis på en tur f. eks. for at besøge et værft ude i landet, hvor et fartøj var til reparation. Disse vogne blev kørt af brugeren, men jeg og min makker på Dronningens Kvarter i Kastellet skulle sørge for, at de altid

var køreklare.

Primo juni 1949 måtte flåden give afkald på mit strålende vid og lysende intellekt. Jeg blev hjemsendt og vendte tilbage til hverdagen og restriktionerne.

Benzinrationeringen var da ophørt, men i stedet var der indført en bestemmelse om at motorkøretøjer kun måtte køre i det amt hvor de var indregistreret og i naboamterne. Mens jeg var soldat havde min motorcykel stået hos mine forældre, hvor både min lillesøster og min far havde haft glæde af den. Jeg skulle begynde på et job i Nørre Åby og da der dengang var to amter på Fyn: Odense og Svendborg, kunne jeg kun køre på Fyn og i Vejle amt. Det var et problem, da jeg naturligvis gerne ville kunne køre hjem til Vestjylland. Løsningen blev at jeg gik op til en kærtante i Kolding og spurgte om jeg måtte bruge hendes adresse for en kort bemærkning. Hun syntes at når



det kunne hjælpe mig var det en fin ide. Så gik jeg på motorkøretøjet i Kolding og fik Y-plader på AJS'en. Så kunne jeg køre i Ribe amt, men ikke i Svendborg amt. Motorcykelentusiaster finder hinanden, derfor lærte jeg hurtigt en ung mand at kende der havde en flot 600 kubikcentimeter sideventilet NSU. Han syntes som jeg, at man måtte kringle sig igennem indskrænkningerne i den personlige frihed. Derfor byttede vi simpelthen nummerplader, hvis han en weekend ville f. eks. til Århus, eller jeg ville til Tåsinge. Helt i overensstemmelse med love og bestemmelser var det vist ikke, men det gav ingen af os dårlig samvittighed. Straks efter besættelsens ophør forventede mange at alt ville vende tilbage til det kendte fra før krigen. Det gjorde det absolut ikke, for Danmark var ludfattigt. Vi havde godt nok et tilgodehavende i Tyskland på ca. 13 milliarder kroner, men "das Reich" var jo kaput, så den fordring var uerholdelig. Oven i måtte vi endnu nogle år underholde den enorme flygtningestrøm fra øst, som resterne af den tyske hær fik fragtet til vort land. Valuta til import kom stort set kun fra den beskedne eksport af landbrugsvarer.

Det var ikke mange motorkøretøjer, der i 1945 kom ind i landet. Efterhånden som industrien i Vesten blev omstillet fra krigsproduktion var der motorkøretøjer nok at købe, især fra England og Frankrig. Det kunne valutakassen slet ikke honorere, derfor greb regeringen ind i 1946, der nødvendiggjorde opnåelse af en indkøbstilladelse for at kunne erhverve en personbil eller motorcykel. Jeg

ved ikke eksakt, hvilke betingelser der skulle opfyldes for at få en sådan tilladelse, men i hvert fald stod læger, dyrlæger og offentlige myndigheds-personer forrest i køen og erhvervslivet bagest. Det virkede f. eks. ikke rationelt at præster og sognefogeder prioriteredes højere end de firmaer der skaffede den hårdt tiltrængte fremmede valuta. Den lille Ford Popular fik måske sit øge-kælenavn "Præstebilen" derfra.

Senere kom en såkaldt "dollarpræmieringsordning" til. Dvs. det blev muligt for firmaer der kunne præstere en betydelig indtægt i dollar at få en indkøbstilladelse, men det var fortsat vanskeligt. Fra 48 til 52 var jeg ansat i et lille, men ekspanderende selskab i grovvarebranchen. Vi havde en Ford B V8, der var såvel rejsevogn som direktørens privatvogn, den var nærmest slidt op, den var jo også fra 1932. Omkring 1950 kom en ordning der muliggjorde udskiftning af en erhvervsbil, når den blev fremstillet til syn hos politikredsens motorsagkyndige og denne afgav en erklæring om bilens tilstand. Men det var ikke noget der pr. automatik gav en tilladelse. Vi forsøgte 2-3 gange en ansøgning bilagt vor gamle bils tilstandsrapport, udtalelse fra erhvervsorganisation og mere endnu. Vor veltjente Ford blev stadig ringere. En dag jeg var på kundebesøg opstod der lyde fra motoren, der fik mig til at dreje tændingsnøglen. Vognen blev slæbt på værksted, jeg så



Fra oven: Min første motorcykel var en New Imperial fra 1936, som jeg erhvervede i sommeren 1945.

Den ny AJS, som jeg var så heldig at få leveret i foråret 1946.

da motoren blev skilt ad, at lejepanderne faldt i mange stykker. Da bilen igen blev køreklar efter en generel hovedreparation, kom der en indkøbstilladelse på betingelse af at den gamle vogn blev afleveret til auktion i Odense over biler, hvor ejerne havde fået tilladelse til at købe en ny. Prisen den opnåede husker jeg ikke, kun at den blev dyr, selv om den var ca. 20 år, men der var også lige ofret mange penge på den.

Selv havde jeg været heldig. Ihærdig renden Esbjergs motorcykelhandler på dørene resulterede i at jeg inden indkøbstilladelse indførtes fik leveret en ny AJS, der gav mig mange glæder. Men det er en helt anden historie.

Turen går til Amsterdam



"den Hartogh"



Før tiende gang ruller "Renés udflugtsbus" sydpå til en herlig weekend med gode klubkammerater og fine oplevelser med gamle køretøjer og lidt almen kultur samt lidt god lokalmad.

Årets tur, som jo er lidt af en jubilæumstur, det er 10. gang, gik til det herlige Amsterdam. Vi var begavet med et usædvanligt smukt vejr, som gav en enestående lejlighed til at nyde Amsterdams smukke gamle huse, kanaler og den særlige stemning i byen.

Men først gik turen til en lille by, nærmest en forstad til Amsterdam. Hillegom er en hyggelig lille by midt i det flade kanalbesatte hollandske landskab. Morgenmaden skulle indtages før vi ankom til Hillegom, det skabte lidt problemer med at finde en passende plads for udfoldelse af Renés morgenkomplet, men det lykkedes, selv om vi havde på fornemmelser, at vi var kommet halvvejs til Belgien før den ønskede mulighed lod sig åbenbare.

Godt mætte og velaffodrede ankom vi til museet "Den Hartogh Ford Museum", og hvilken oplevelse; ikke alene var det en kæmpesamling af Ford-biler, men også en samling af meget fine biler, både med hensyn til restaurering og udvalg.

Museet er privat. Ejet af Den Hartogh. Hartogh er et gammelt, lokalt transportfirma, et rigtigt familiefortagende.

Den nuværende den Hartogh er pænt oppe i årene. Museet er hans værk, allerede som ung begyndte han at samle på Ford-biler, til sin fars store misfornøjelse. Den første blev købt i 1956 og siden er det gået stærkt med

køb og restaureringer. Mange af modellerne er indkøbt i Danmark i 60'erne, den gang priserne var små og vi ikke rigtig tog hånd om vore biler. Som storsamler må man ofte begrænse sig lidt, den Hartogh har valgt perioden 1905 til 1949. Samtlige modeller inden for denne periode er repræsenteret og samlingen fylder da også 3 store haller. Bilerne er opstillet i kronologisk orden og slutter med en særdeles interessant samling af erhvervskøretøjer, som har været en del af den Hartoghs egen flåde.

Vi fik demonstreret at det at samle på Ford nu er en familiesygdom. Den Hartoghs søn er blevet lige så bidt som sin far. Til stor fornøjelse for os demonstrerede denne en Ford A racer

for os på museets store parkeringsplads. Hvilken herlig lyd.

Museet virkede i øvrigt meget aktivt, med stort, flot kafeteria og rigtig restaurant, som tydeligt blev benyttet. Mens vi var der var alt besat af et stort selskab, en rundvisning indgik også i arrangementet for de fremmødte, som ret tydeligt for os ikke var "rigtige" veteranfolk. En god måde at få økonomien til at hænge sammen på i forbindelse med museumsdriften, samt en god måde at udbrede interessen for de gamle køretøjer, til en skare som ikke i forvejen brænder for sagen.

Det blev til 4 timers herlig rundvandring, nogle af os kunne godt have brugt lidt mere tid, men Amsterdams kanaler og gamle huse trak også.

Prins Bernhards
V 8 cabriolet fra
1935



En lidt usædvanlig Ford A 1929 roadster, med boat tail. Bemærk også forkromede egerhjul. Det er ikke selve egerne der er forkromet men kapper der er sat over eger. Det er originalt.

Jeg er ikke specielt Ford fanatiker, min eneste berøring er en Ford A 1928 som jeg havde i ca. 20 år, men hvem af os lidt ældre har ikke på et eller andet tidspunkt haft en Ford A. Men Ford er jo mange ting, ikke kun A og der var jo et sandt udbud for alle, uanset hvad slags bil man kan lide.

De store Lincoln-modeller havde vi svært ved at få øjnene fra, særlig én model, en Lincoln K type 507 sedan fra 1932. Der er et eller andet særligt ved 1932-modellerne, også den mere "normale" B og V8. De har stadig det gamle A look bevaret, men har fået et lille touch af noget mere elegant. De er tydeligvis første design i et skift, de rækker på en eller anden måde både tilbage og frem i deres design. 1932 er langt mere harmonisk end de tidligere modeller og har bevaret en elegance i forhold til de senere 30'ers-modellers mere eller mindre vellykkede klumpedumpedesign og stilforvirring.

Den udstillede 507 skulle i øvrigt, ifølge et aftryk af en avisartikel, have tilhørt ingen ringere end Al Capone himself. Altså ikke kun en rigtig gangstermodel, men en rigtig gangsterbil. Forsynet med panserplade og panserglas og en vægt på hele 7 tons har det dog næppe været den ideelle get-away bil. En tunet A model har sikkert været betydelig hurtigere.

En anden Lincoln fik også vore tænder til at løb i vand. Åbne biler har altid et eller andet over sig og denne model L type 177 sport touring fra 1930 var bestemt ingen udtagelse.

At det ikke kun er på Cuba man længe har kørt i gamle US biler, vidnede en Ford A 1930 om. Ved første øjekast syntes vi nok den så lidt underlig ud, forklaringen var at den havde kørt som taxi i Cairo helt op til 1995, og hvem ved om den ikke stadig ville tøffe rundt dernede hvis ikke den Hartog havde købt den.

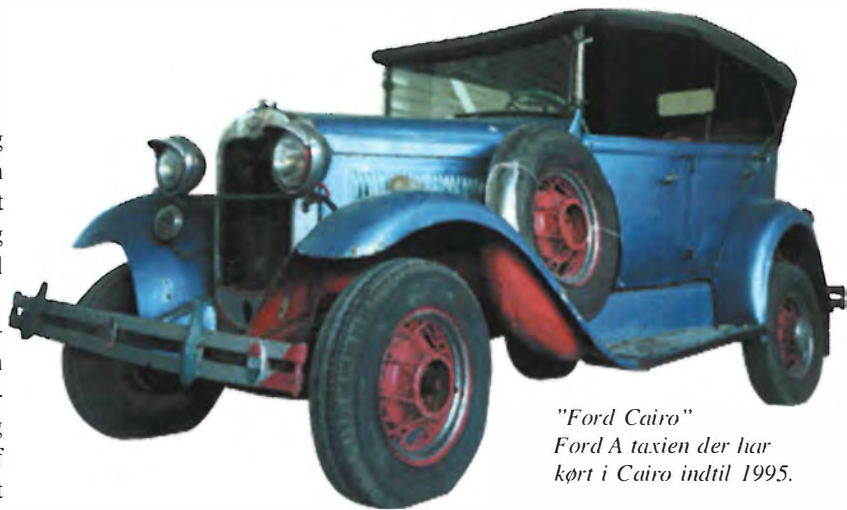
Imellem 2 af hallerne var en forbindelseshal hvor der var lavet 2 flotte opstillinger. Den ene med 5-6 A og T racere opstillet i et diorama, den anden opbygget som et stort Midtvest værksted anno 1920/30.

Der var også en mindre samling af motorcykler. Hvorfor den Hartog havde disse fremgik ikke rigtigt, men måden de var opstillet på viste ret tydeligt at det ikke var motorcykler der stod hans hjerte nærmest.

Alle de udstillede biler var nypudsede og støvfri. Dette sørge et hold af unge mænd for, udstyret med diverse remedier og store spande med voks.

Efter min mening skal biler ikke kun udstilles, de skal også bruges. Åbenbart har den Hartog samme holdning, for en ikke ringe del af samlingen var indregistreret og diverse avisudklip vidnede også om et aktivt liv på vejene.

Den Hartog har selvfølgelig også en klar interesse i at fremvise køretøjerne, som en reklame for museet, for selv om han har en god økonomisk baggrund, må det være en ikke ringe opgave at drive et museum af dette omfang og reklameværdien så det også ud til at han forstod sig på, med diverse billeder af ham selv, vip'er og kongelige til løb og museumsarrangementer. En af bilerne, en Ford V8 cabriolet 1935, havde da også tilhørt



"Ford Cairo"
Ford A taxien der har kørt i Cairo indtil 1995.

Lincoln L type 177 sport touring fra 1930



"Lincoln 507" Al Capones pansrede Lincoln K type 507 sedan fra 1932.



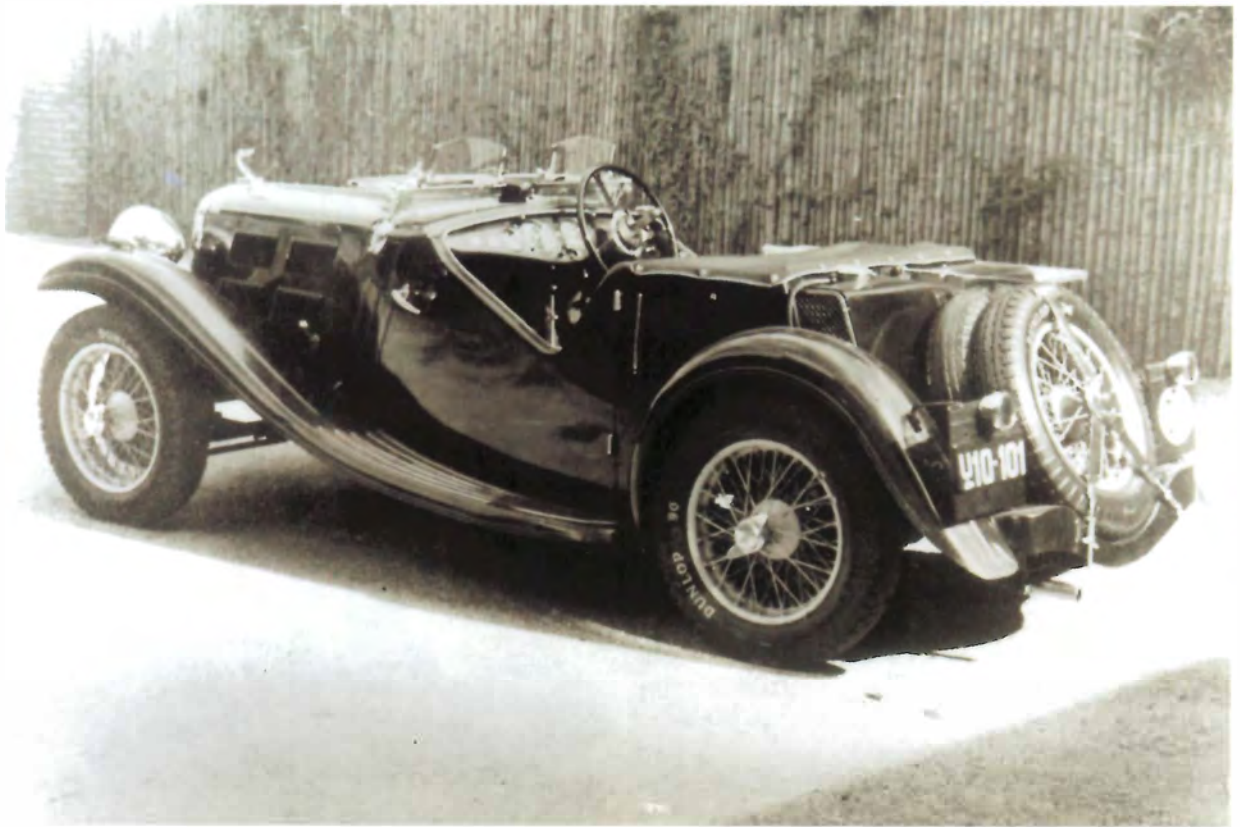
Prins Bernhard, som ung. En i øvrigt meget flot vogn i elegant metallakering. Min egen Ford favorit er og bliver dog stadig en V8 1934 2-personers cabriolet. Dem var der naturligvis også et passende udvalg af.

Og selvfølgelig har der også været en amerikaner med det store checkhæfte, "How much for the whole lot", men nej, samlingen er ikke til salg.

Eftermiddagen og aftenen tilbragte vi i Amsterdam. Vejret var det helt rigtige til at daske rundt og se på byen, få en øl, spise noget god mad og så stige til bus kl. 24.00 og være hjemme igen i DK søndag morgen.

Endnu en gang en dejlig og vellykket tur. En meget stor tak til René.

Steffen Frølich



Bilen i den halvautomatiske vaskemaskine var en Oldsmobile trevinduers coupé årgang 1934, en model F 34. Oldsmobile var General Motors mellemprismærke og kunne fås både med 6-cylindret og 8-cylindret motor, begge sideventilede. Årgang 1934 var den første med hydrauliske bremses.

Man kan se på små enkeltheder i kølgitteret at det er den 6-cylindrede Oldsmobile på billedet. Indrømmet, der var ikke slet så mange besvarelser denne gang som sidst – måske også fordi det var tæt mod jul. Og der var næsten lige så mange forkerte som rigtige. Vinder blev ved lodtrækning Bo Jensen, Gl. Havdrup, og ikke sært, hvad han ikke ved om amerikanske biler fra dengang og nyere er ikke værd at vide.

Denne gang lyder spørgsmålet bare: - Hvad er det for en bil?

Og vi skulle måske tilføje at dens ejer bedes undlade at deltage i konkurrencen. Præmien er som sædvanlig en bog, og besvarelser bedes sendt senest den 20. (vi kan strække det et par dage) direkte til redaktørens adresse, med post, fax eller e-mail (se side 2). Og ikke til klubkontoret.

oer

STUMPEMARKED I HERNING

LØRDAG d. 24. NOVEMBER 2001

Kl. 8 - 16

Messecentret, Vardevej, Herning

Mød op med eller kom og se alt i reserveredele til Veteranmotorcykler, -biler, -traktorer, -kanllerter, m.v.

Komplette veterankøretøjer
Litteratur, antikviteter, ting og sager.

Med venlig hilsen og på gesyn

DE MIDTJYDSKE VETERANER

Bestilling af studeplads og yderligere oplysninger hos:

Ove Knudsen tlf. 75 347242
Svend Aage Mortensen tlf. 97 151603
Poul Hedegaard tlf. 97 141483

Velkommen igen i 2002



Motorhistorisk Samråd støtter fortsat FIVA, på trods af klare ulovligheder i FIVA

MhS' bestyrelse sætter sig imod en afstemning om medlemskab af FIVA/IHVO.

I sidste Veteran-Tidende bragtes Svend Aage Tholstrups rapport vedr. FIVA og FIVA's årlige generalforsamling.

Det er min opfattelse at Svend Aage Tholstrup er blevet noget forblændet af festiviteten og champagnen. Han glemte således at studere FIVA's vedtægter og regler før han som MhS' officielle repræsentant stemte på FIVA generalforsamlingen.

Svend Aage Tholstrup stemte derfor for optagelsen af to nye medlemmer fra Italien og Singapore/Malaysia, på trods af at disse optagelser var klart i strid med FIVA's vedtægter artikel 6.

Optagelsen af endnu et medlem fra Italien vakte berettiget kritik, idet Italien allerede er repræsenteret af to medlemmer: Den velrenommerede og velfungerende Italienske føderation ASI med 32.000 medlemmer, bl.a. kendt for et af de fineste motormagasiner i verden – La Manovella. Dertil en lille klub med 150 medlemmer, medlem af FIVA siden tidernes morgen.

FIVA's bestyrelse har tidligere besluttet, at man ikke længere ønskede små klubber som medlem af FIVA, hvis der allerede findes en velfungerende føderation i landet. På trods af denne beslutning kastede FIVA's italienske præsident, Francesco Guasti, hele sin personlige autoritet ind i at få optaget det nye italienske medlem med kun ca. 200 medlemmer som repræsentant for hele det italienske område.

Normalt vil optagelsen af en omdiskuteret klub blive udskudt til en senere generalforsamling, så en undersøgelse af klubben og dens forhold kan gennemføres. Hvilket også blev foreslået på generalforsamlingen, men afvist af præsidenten, som mærkværdigvis også er ordstyrer på generalforsamlingen.

Historien bag er at Francesco Guasti for nogle år siden stillede op som præsident for ASI. Et valg som han tabte, hvorpå han anlagde retssag mod ASI og dets valgte præsident. En retssag som Guasti senere tabte.

Dertil er stifter og præsident for den lille nye italienske klub tidligere formand for ASI's historiske kommission. Han forlod foretagendet i vrede efter en uoverensstemmelse og stiftede derpå den pågældende klub. Francesco Guasti var på daværende tidspunkt enig med det øvrige ASI. Men i mellemtiden har Guasti og den nye klub åbenbart fået en fælles interesse i modviljen til ASI.

På FIVA's bestyrelsesmøde hørte jeg da også overvejelser om at benytte FIVA's vedtægter §18.1.6, som giver FIVA's bestyrelse ret til at udnævne den officielle repræsentant (ANF) for et land. FIVA's bestyrelse kan således nu beslutte at fratage ASI sin officielle repræsentation (ANF) og give den til den lille nye klub med kun 200 medlemmer. Denne klub vil således fremover kunne få tildelt stemmeretten for hele Italien in-

kluderet alle ASI's 32.000 medlemmer, på trods af at ASI betaler regningen.

Særlig tankevækkende – også for Motorhistorisk Samråd! Således kunne f.eks. jeg i personlig vrede over at noget er gået mig imod i MhS, stifte en ny lille klub, som jeg ved hjælp af gode forbindelser i FIVA både kunne få optaget, og senere få accepteret som ANF for Danmark og derpå repræsentere hele Danmarks motorhistoriske bevægelse med over 20.000 medlemmer. Det kan da ikke være rigtigt?

Svend Aage Tholstrup har da også efterfølgende erklæret, at han ville fremsætte forslag til næste FIVA generalforsamling om ændring af FIVA's vedtægters §18.1.6.

Svend Aage Tholstrup skriver i sit indlæg: "FIVA etablerer regler og vilkår for arrangører af touring og hastigheds rallyer med historiske køretøjer". På trods af deltagelse i et to dages seminar om emnet, har MhS' officielle repræsentant heller ikke sat sig ind i FIVA's løbsregler. Det fremgår af FIVA's Events Code §2.2, at FIVA netop ikke forestår hastigheds rallyer, men kun regularity rallyer.

I forbindelse med ovennævnte FIVA generalforsamling gjorde jeg opmærksom på, at der blev afholdt FIVA rallyer, som ikke alene klart overtrådte de nationale færdselsregler men også blev gennemført i strid med FIVA's løbsregler på en hel masse punkter, bl.a. §2.2, 4.1, 4.4, 5.1, 6.2, 6.3, 7.1, 7.2, 8.2, 10.2, 10.3 osv. – osv.

På det regularity rally, som jeg overværede, blev der blandt andet kørt med mere end 130 km/t på små veje både på landet og i bjergene, og det helt uden nogen form for sikkerhedsforanstaltninger, hvilket også afstedkom at der var en mængde alvorlige uheld, heldigvis uden væsentlige personskader.

FIVA stewarten ved det pågældende arrangement indrømmede åbenlyst alle ulovlighederne i forbindelse med FIVA's årlige generalforsamling. Ligesom andre tidligere FIVA stewarter over for mig har oplyst at det hører til dagens orden, at den slags ulovligheder finder sted ved især FIVA's regularity rallyer.

Jeg foreslog derfor at FIVA holdt sig til normale veteranbilløb – i FIVA kaldet touring arrangementer, og at FIVA i fremtiden trak sig helt ud af konkurrenceprægede regularity rallyer. FIVA burde således overlade området helt til FIA, der som bekendt på verdensplan står for alt indenfor motorsport, lige fra Formel 1 til en lang række historiske rallyer. FIA er således vant til at håndtere sikkerheden i forbindelse med den slags konkurrenceprægede motorløb.

Da der var tale om et italiensk arrangement lagde FIVA-præsident Francesco Guasti også her sin personlige autoritet i, at der ikke skulle ske ændringer, men at disse løb var så vigtige for FIVA's prestige, at man ikke skulle gøre noget væsentligt for at ændre forholdene.

FIVA regularity rallyer har tidligere involveret døds-tilfælde, men indtil nu kun for deltagerne selv.

Fortsættes næste side



Ærede læser. Kan du ikke lige se overskrifterne i alverdens aviser, hvis et sådant uheld en dag også involverer uskyldige tilskuere – og hvilken politisk katastrofe det vil udløse for vores motorhistoriske bevægelse og dermed den frie brug af vore gamle køretøjer.

På denne stærkt foruroligende baggrund foreslog jeg MhS' generalforsamling at MhS skulle ændre sit medlemskab af international historisk motorkøretøjsorganisation til IHVO, den nye internationale organisation med bl.a. Sverige, Norge, Finland og England som medlemmer. Denne organisation koncentrerer med succes hele sin indsats om det politiske arbejde i Bruxelles med en særdeles effektiv lobbyist – Bob Tomlins. IHVO holder sig helt ude af historiske rallyer.

Efter en heftig debat på Motorhistorisk Samråds generalforsamling, hvor kun MhS' bestyrelse talte for at bevare medlemskabet af FIVA, satte bestyrelsen for MhS sig imod en afstemning om emnet, på trods af at jeg havde sat emnet på dagsordenen helt efter MhS' vedtægter.

Claude Teisen-Simony
Ex-vicepræsident i FIVA

Modelbiler & Motorbøger

Velkommen i Danmarks førende specialforretning.

Kig forbi - Vi har de billigste priser:



Postordre til hele landet - hver dag:

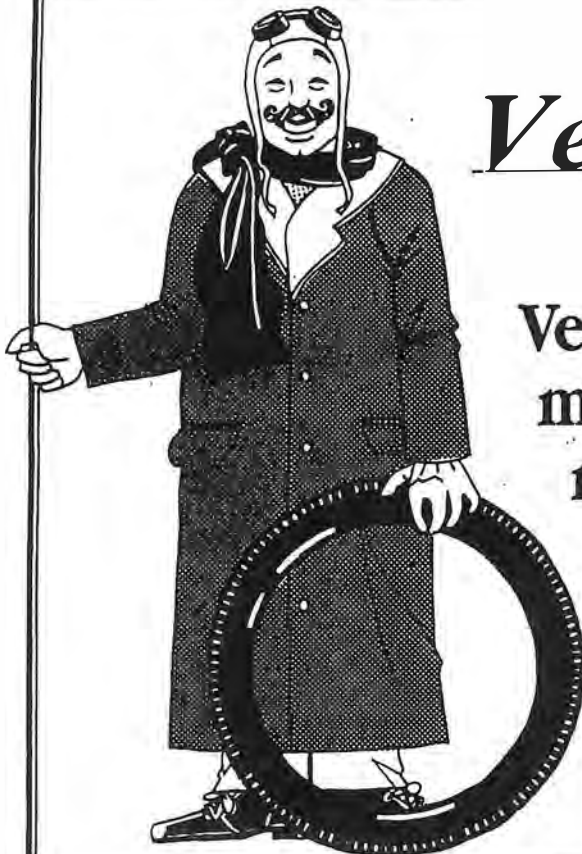
SamlerBørsen

Jacobys Alle 2 - 4
1806 Frederiksberg C

Tlf. 33254022 Fax. 33250622

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

www.samlerboersen.dk



Veteranbildæk:

Veteranbildæk føres i
mange størrelser og
mærker bl.a.

FIRESTONE



Ring og hør nærmere på

Telefon **23 72 42 02**



STOR BOG OM ZONE-REDNINGSKORPSET

Museum for Zone-Redningskorpset har udsendt en nærmest gigantisk bog om korpsets historie. Museets initiativtager, Frederik Madsen, har hovedæren for dette værk, der er usædvanligt alene ved sine dimensioner, 34,5 x 24 cm. Der er over 270 af disse store sider, med mere end 600 illustrationer, indsamlet ved et utrætteligt samarbejde mellem Frederik Madsen og Uffe Mortensen. Mange andre har bidraget til bogen.

Undertegnede havde læst korrektur på en pæn del af manuskriptet og var dermed på forhånd bekendt med noget af teksten. Emnet er ikke min store kæphest, men man kunne ikke undgå at blive fængslet af denne besynderlige historie om en helt usandsynlig selskabskonstruktion og de til dels usædvanlige mennesker, der opbyggede og virkede i korpset.

Forbløffende er Frederik Madsens evne til at holde sammen på alle de spegede tråde og ikke tabe de mange bolde, han har i luften samtidig. Han er gået helt ned i enkelthederne, men har bevaret overblikket.

Nu kan man læse bogen hvis man har den specielle interesse for Zone-Redningskorpset. Den kan også læses som en blanding af noget nær en doktorafhandling indenfor erhvervshistorie og en roman på grænsen til en kriminalroman. Og man kan endelig bruge den som en billedbog for gammelbil-entusiaster.

Noget af det mærkelige ved korpset var i mange år at det på eget værksted ombyggede gamle, endda ældgamle luksus-personbiler til udrykningskøretøjer, der ofte var i brug i utroligt mange år. Først efter krigen blev der indkøbt større mængder fabriksnye biler, der selvfølgelig også blev indrettet til formålene, rednings- og slukningskøretøjer, ambulancer osv.

Her er det så at man desværre må blande lidt malurt i hyldestbægeret. I billedteksterne savnes mange oplysninger om bilerne og let genkendelige bilmærker og modeller er forkert navngivet eller tidsfæstet, mange go-



de historier om bilernes oprindelse er udeladt.

Bogen oplyser at et rettelsesblad konstant opdateres på museets hjemmeside, www.zone-redningskorpset.dk – men, men, men

Køb den alligevel. Den kan fås for kr. 375.- plus porto kr. 45.-. Enten ved at sende pengene på giro 3 58 86 29 og skrive bestillingen på girokortet. Eller ved at ringe til kasserer John Hansen på 36 78 63 98. Eller ved at skrive til Museum for Zone-Redningskorpset, Skyttensvej 2, 4300 Holbæk.

Eller på e-mail info@zone-redningskorpset.dk

Endelig kan man købe den på museet og spare portoen.

O.E. Riisager





På mange måder har 2000 været et stort Peugeot år, selvom det er gået rimeligt stille af på vores breddegrader. Den Internationale Peugeot veteranbilorganisation, L'Adventure Peugeot, arrangerede årets International Peugeot Meeting og benyttede lejligheden til at indvie et moderniseret og udvidet Musée Peugeot i Sochaux. Der var mere end 600 deltagende køretøjer, hvilket var deltagerrekord.

På den hjemlige front har Peugeot Sektionen lagt sig i halen på de foregående år og arrangeret Peugeot Classic Picnic. Vanen tro deltog også en række Peugeot køretøjer ved Classic Autojumble på Gavnø.

I forlængelse af den debat der har været ført i Veteran Tidende den seneste tid, kan Peugeot Sektionen ikke genkende til den problemstilling, som fremføres af Ford T Sektionen i nr. 294, december 2000. Selvom Peugeot Sektionen har et væsentligt mindre medlemsgrundlag, er det også hos os et problem, at sektionen er ubemidlet. Som det gør sig gældende med Ford T Sektionen, har vi også været tvunget til at etablere en parallel Peugeot Classic Klub, hvor medlemmerne betaler kontingent af samme størrelse som hos Ford T-folket. For det kontingent modtager medlemmerne 4 medlemsblade om året. Der er en række gengangere i Peugeot Sektionen i DVK og Peugeot

Classic Klubben, men der er også en række ejere af nyere Peugeot klassikere, som kun er medlem af Peugeot Classic Klubben. Samtidig er det en kendsgerning, at det er kontingentbetalingen til Peugeot Classic Klubben, der giver mulighed for, at vi kan være medlem af den Internationale Peugeot Classic organisation, have korrespondance med omverdenen og udenlandske Peugeot klubber og meget mere. Dermed kommer kontingentbetalingen til Peugeot Classic Klubben i praksis Peugeot Sektionen til gode. Det kan virke en smule komisk, at den lille klub dermed indirekte giver økonomisk støtte til den store - DVK.

Arrangementer i 2000

Udover den obligatoriske deltagelse ved Classic Autojumble på Gavnø, blev der i 2000 holdt Peugeot Classic Picnic hos Jes Pedersen i Helsinge.

I modsætning til det meste af sommeren var vejret helt i top, med sol, varme og rigtigt solskinsvejr. Jes og familie havde slået græsset på de 6 tønder land, støvet havemøblerne af og kørt vognparken i stilling. For at skabe en festlig ramme var familien Pedersens 3 mobile Peugeot køretøjer linet op på plænen, herunder Peugeot 203 cab, Peugeot 204 og Peugeot 403. Den øvrige del af vognparken var placeret på gårdspladsen og i vognhallen, herunder Oakland,

LaSalle, Messerschmidt, Nimbus kakkellovnsrør, Peugeot 172, og et par 2 CV'er. Vi andre kunne herefter fylde hullerne ud med vores picnic-pakkede køretøjer.

En række medlemmer havde valgt at lægge vejen forbi, både gamle kendinge og nye ansigter. Det var et meget vellykket arrangement - hvis jeg selv skal sige det - med en passende blanding af Peugeot-snak og almindelig sommerhygge.

Internet

Peugeot Sektionen og Peugeot Classic DK har fortsat en hjemmeside, som efterhånden er inde i et stabilt forløb, med cirka 20 besøgende om dagen. Vi modtager fortsat en række henvendelser fra ind- og udland, som vi enten kan hjælpe selv eller henvise til andre.

Aktiviteter i 2001

I 2001 vil aktivitetsniveauet sandsynligvis blive som i 2000, hvilket betyder afholdelse af Peugeot Classic Picnic samt deltagelse på Gavnø.

Information om årets arrangementer vil blive bragt i Veteran Tidende når den foreligger.

Oversigt over løb og arrangementer ajourføres endvidere på vores hjemmeside som hedder:

//home3.inet.tele.dk/a-hansen/pcdk eller:

//drive.to/pcdk/Claus Sonne Linne-dal



§ 1

Klubbens navn er DANSK VETERANBIL KLUB. Klubben fører desuden som binavn BILHISTORISK SELSKAB.

§ 2

Klubbens formål er først og fremmest at bevare motorkøretøjer af teknisk-historisk interesse, også i samarbejde med Danmarks Tekniske Museum. Desuden vil Dansk Veteranbil Klub - efter retningslinier, som bestyrelsen skønner egnede - søge at fremme interessen for motorkøretøjer af den nævnte kategori.

Bestyrelsen skal navnlig søge sine retningslinier efter følgende bestemmelser:

- A. Yde hjælp til erhvervelse, bevarelse, udstilling og vedligeholdelse af motorkøretøjer af teknisk-historisk interesse.
- B. Indsamle og bevare enhver form for historisk og teknisk materiale vedrørende køretøjer af teknisk-historisk interesse.
- C. Afholde og støtte konkurrencer, prøver, løb el. lign. for motorkøretøjer af teknisk-historisk interesse til fremme af interessen for dem.
- D. Yde hjælp til medlemmerne og i det hele taget arbejde for at fremme forståelsen for og betydningen af, at ældre motorkøretøjer af teknisk-historisk interesse bevares.
- E. Tilvejebringe et bibliotek og kartotek til støtte for medlemmerne og for Danmarks Tekniske Museum.
- F. Fremme den venskabelige og kammeratlige ånd, som må eksistere blandt alle, der samles om Dansk Veteranbil Klub.

§ 3

Som medlemmer kan optages personer, organisationer eller bedrifter, som ejer eller er interesseret i køretøjer som nævnt i § 2.

Optagelse i klubben sker efter den fremgangsmåde, den til enhver tid siddende bestyrelse fastsætter. Den, der søger optagelse, afgiver en erklæring om at overholde klubbens love og de bestemmelser, som er affattet i henhold til lovene.

Bestyrelsen afgør, om en ansøgning om optagelse skal efterkommes. Bestyrelsen kan ved simpelt stemmeflertal afslå at imødekomme en begæring om optagelse i klubben. Bestyrelsens afgørelse er i så henseende endelig.

Udmeldelse skal ske skriftligt til formanden inden udgangen af et kalenderår.

Bestyrelsen kan udelukke et medlem. Beslutningen træffes ved simpelt flertal i bestyrelsen. Bestyrelsens afgørelse er endelig. Såfremt det således udelukkede medlem ønsker en begrundelse for udelukkelsen, har han krav på det.

§ 4

Medlemskontingentets størrelse fastsættes af generalforsamlingen efter indstilling fra bestyrelsen for et år ad gangen. Bestyrelsen kan dog uden en generalforsamlings godkendelse opkræve et lavere kontingent en fastsat af generalforsamlingen og i årets løb forhøje kontingentet med indtil 10 % af det, generalforsamlingen har fastsat. Bestyrelsen kan endvidere foreskrive et administrationstillæg for optagelse af nye medlemmer.

Bestyrelsen træffer beslutning om, på hvilke tidspunkter kontingentet forfalder til betaling, herunder for hvilken periode nye medlemmer betaler kontingent afhængig af tidspunktet for deres indmeldelse i klubben.

Medlemmer under 18 år (juniormedlemmer) kan indrømmes nedsat kontingent. Bestyrelsen kan vedtage, at andre grupper medlemmer efter bestyrelsens skøn kan betale nedsat kontingent.

Bestyrelsen træffer beslutning om, til hvilke priser biblioteker og andre institutioner, foreninger m.v. kan abonnere på klubbens publikationer.

§ 5

Bestyrelsen kan enstemmigt udnævne æresmedlemmer, som er kontingentfri.

§6

Ved afstemning har alle medlemmer samme retsstilling undtagen juniormedlemmer, der ikke har stemmeret.

Organisationer, bedrifter, firmaer el. lign., der er indmeldt i klubben, skal under stemmeafgivning navngives ved en person, der møder som repræsentant. Der kan ikke gives møde ved flere personer, og der kan kun afgives én stemme på generalforsamlingen.

Stemmeret opnås efter 4 måneders medlemskab.

§7

I klubbens arrangementer kan kun deltage køretøjer, som overholder myndighedernes forskrifter. Klubbens bestyrelse og løbsarrangører er berettiget til at undersøge køretøjerne og deres papirer, nummerplader m.v. for at kontrollere, at forskrifterne er overholdt. Køretøjer, der ikke overholder forskrifterne, kan udelukkes fra løb af bestyrelsen og/eller løbsarrangørerne.

§8

Klubben ledes af en bestyrelse, som består af fra 6 til 10 medlemmer inklusive formanden, halvdelen bosiddende øst for Storebælt og halvdelen vest for Storebælt. Bestyrelsen vælges af den ordinære generalforsamling for et tidsrum af 2 år. I lige år er bestyrelsesmedlemmer vest for Storebælt på valg, i ulige år er bestyrelsesmedlemmer øst for Storebælt på valg.

Falder bestyrelsesmedlemmernes antal til under 6, skal der straks holdes suppleringsvalg op til den nominerede størrelse.

Bestyrelsen konstituerer sig selv med formand, næstformand, kasserer og sekretær, således at formanden og næstformanden er bosat i hvert sit af ovenfor nævnte geografiske områder. Bestyrelsen kan eventuelt ansætte lønnet medhjælp i nødvendigt omfang.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst 5 af dens medlemmer plus formanden eller næstformanden er til stede, men i alle beslutninger, som efter vedtægterne kræver enstemmighed, skal dog enten alle medlemmerne af bestyrelsen være til stede eller skriftligt efter forelæggelse af hele sagen have lejlighed til at udtale sig om spørgsmålet. I tilfælde af stemmelighed går formandens stemme udslaget.

Bestyrelsen holder møde, når det skønnes fornødent, og fører protokol over sine forhandlinger.

Dansk Veteranbil Klub forpligtes økonomisk af bestyrelsens formand eller næstformand i forbindelse med 5 bestyrelses-



Vedtægter for DANSK VETERANBIL KLUB

DVK

medlemmer. Bestyrelsen kan meddele prokura, for så vidt som sådan prokura skønnes ønskværdig til almindeligt løbende forretninger.

§ 9

I alle spørgsmål, som ikke udtrykkeligt er henlagt til generalforsamlingen, er bestyrelsen den højeste myndighed i klubben.

Bestyrelsen fastsætter selv sin dagsorden og den daglige forretningsgang, herunder nedsættelse af udvalg etc., hvis medlemmer ikke behøver at være medlem af bestyrelsen.

§ 10

Bestyrelsen indkaldes til og bestemmer stedet for generalforsamlinger, dog at den ordinære generalforsamling skal holdes hvert år inden udgangen af April. Generalforsamlingen holdes hvert år på Fyn i forbindelse med en weekend.

Alle generalforsamlinger skal indkaldes med 14 dages varsel, og dagsordenen skal tydeligt indeholde alle punkter, som skal behandles. På generalforsamlingen kan intet punkt behandles, som ikke har været optaget på dagsordenen og nøjagtigt defineret, således at medlemmerne kan se, hvad der skal behandles på vedkommende generalforsamling. Forslag til kandidater til bestyrelsen skal offentliggøres sammen med dagsordenen til generalforsamlingen. Indkaldelse til alle generalforsamlinger sker skriftligt til den adresse, som er meddelt klubben.

§ 11

På den ordinære generalforsamling skal behandles:

- 1) Bestyrelsens beretning for virksomheden i det forløbne år.
- 2) Det reviderede regnskab for foregående kalenderår fremlægges til decharge.
- 3) Spørgsmål som er optaget på dagsordenen, hvorved bemærkes, at sådanne spørgsmål enten kan rejses af bestyrelsen eller af medlemmerne, men i sidste fald således at de inden udgangen af februar skal have indsendt ønsker om optagelse på dagsordenen skriftligt til bestyrelsen, jfr. dog herved § 13 om lovændringer.
- 4) Valg af :
 - a) bestyrelsesmedlemmer
 - b) 1 eventuelt 2 revisor(er)

For anmeldelse af kandidater til bestyrelsen gælder de samme regler som for optagelse af sager på dagsordenen.

- 5) Eventuelt.

§ 12

Ekstraordinær generalforsamling indkaldes med samme varsel som ordinær generalforsamling, når bestyrelsen finder anledning til det, eller når 1/3 af medlemmerne skriftligt har forlangt det over for bestyrelsen. Bestyrelsen skal senest 8 dage efter, at medlemmernes anmodning er kommet den i hænde, med normalt 14 dages varsel indkalde til ekstraordinær generalforsamling.

§ 13

Såvel ordinær som ekstraordinære generalforsamlinger ledes af en dirigent valgt af bestyrelsen. Dirigentens afgørelse er

endelig. En dirigent kan, hvis generalforsamlingen ønsker det, afsættes og en ny vælges i hans sted, alt ved simpelt flertal.

Forslag om ændringer i klubbens love skal være bestyrelsen i hænde inden 1. februar, for så vidt som de skal behandles på første ordinære generalforsamling, idet sådanne forslag kun kan

behandles på en ordinær generalforsamling. Lovændringer kan også foreslås af bestyrelsen, og de kan i så fald behandles på en ekstraordinær generalforsamling, som bestyrelsen indkalder.

For at en lovændring gyldigt skal kunne vedtages, hvadenten det drejer sig om et forslag, der lovligt kan fremsættes på en ekstraordinær generalforsamling, eller et forslag, der lovligt kun kan fremsættes på en ordinær generalforsamling, kræves, at forslaget skal have 3/4 af de fremmødte stemmer for sig. For så vidt som der kun deltager 20 medlemmer eller derunder i generalforsamlingen, skal der være 4/5 af de fremmødte stemmer for forslaget.

§ 14

Ved generalforsamlinger kan der aldrig stemmes ved fuldmagt.

§ 15

Forslag til opløsning af klubben behandles i første omgang efter samme regler som forslag til ændring af vedtægterne, jfr. § 13 stk 3. Herudover kræves dog, at der skal holdes en ny generalforsamling til afgørelse af spørgsmålet. Denne generalforsamling, der skal holdes senest 3 uger efter den første, skal indkaldes alene med det formål at tage stilling til klubbens opløsning, og såfremt der nu er 3/4's flertal for opløsningen, er beslutningen gyldig.

Ved klubbens eventuelle opløsning overgår dens samlinger og formue til Danmarks Tekniske Museum. Skulle Danmarks Tekniske Museum være ophørt med at eksistere eller ikke ønske at modtage klubbens samlinger, skal klubbens samlinger af køretøjer overgå til Danmarks Nationalmuseum og samlinger af litteratur, billeder o. lign. til Det Kongelige Bibliotek.

§ 16

Klubbens medlemmer skal stedse i deres færden optræde på en sådan måde, at klubbens formål og virke ikke bringes i miskredit eller latterliggøres. Medlemmerne skal stedse have tanke for at holde klubbens renommé i offentligheden i hævd. Dette indebærer, at forholdet mellem medlemmerne skal præges af en venskabelig og kammeratlig ånd, og at medlemmernes køretøjer skal behandles med den respekt, som disse antikviteter kræver.

Klubbens formand eller dennes stedfortræder kan påtale overtrædelse af ovennævnte regler og kan mægle i stridigheder imellem medlemmerne.

Medlemmerne har pligt til at rette sig efter formandens afgørelse, såfremt mægling mod forventning er forgæves.

Vil et medlem ikke rette sig efter formandens afgørelse, kan bestyrelsen bringe udelukkelsesreglen i § 3 til anvendelse.

Som vedtaget på DVK's generalforsamling i 2000



AALSBO MOTOR STÆVNE 2001

- for herlige mennesker med prægtige maskiner . . .

Tidspunkt: Lørdag den 30. juni 2001

Deltagelse: Knallerter, scootere, motorcykler, biler og traktorer, ældre, gamle eller nyere – kom og vis dit køretøj frem. Mange motorglade mennesker mødes denne dag, og nye venskaber indledes.

Mødested: Aalsbo Lystfiskersø, Store Landevej 125, Fjelsted, 5560 Aarup.
Det er vej nr. 161 ved 25 km-stenen.

Program:

08.00 – 10.00	Ankomst, registrering, pladsanvisning
10.00 – 14.00	Bagklapsalg af stumper, præsentation af køretøjer
14.00 – 17.00	Løbsarrangement med diverse konkurrencer. Alle deltagere skal være i mål senest kl. 17.00
17.30 – 18.30	Præmieuddeling.
19.00 – 24.00	Grillaften for interesserede. Bestilles og betales sammen med tilmelding.

Pladsgebyr: Kr. 50,00 for knallerter og cykler med hjælpemotor

Kr. 50,00 for veterantraktorer

Kr. 70,00 for scootere, kabinescootere og motorcykler

Kr. 90,00 for veteranbiler og klassiske biler

Camping: Da mange deltagere foretrækker at blive natten over vil der være mulighed for at campere medmedbragt telt eller campingvogn i de dejlige omgivelser ved fiskesøen.

Pris for overnatning med telt kr. 20,00 - pris for campingvogn kr. 25,00 – betales ved ankomst til pladsen.

Tilmelding: Max. 75 køretøjer kan deltage og tilmelding/betaling skal være os i hænde senest mandag den 18. JUNI 2001.

ALSBO MOTOR STÆVNE 2001 – for herlige mennesker med prægtige maskiner . .

Tilmelding til Aalsbo Motorstævne lørdag den 30. juni 2001:

Navn: _____ knallert/cykle kr. 50,00,-sæt kryds()

Adresse _____ veterantraktor kr. 50,00,-sæt kryds()

Postnr./By _____ scooter/MC kr. 70,00,- sæt kryds()

Telefon _____ bil kr. 90,00,- sæt kryds()

Ønsker du at campere, sæt venligst kryds telt () campingvogn ()

Grillaften kr. 100,00 pr. person uden drikkevarer. Antal personer ()

Tilmelding er kun gyldig ved betaling af pladsgebyr (og evt. deltagelse i grillaften), og check vedlægges og sendes senest mandag den 18. juni 2001 til Henning Larsen, Hjortegyden 5, 5560 Årup, tlf. 64 79 19 94.

Venlig hilsen STUMPERNE af 1994 Oplysninger: 87 79 22 66 Hans Pedersen



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Opel Rekord P2 årg. 1962, 2-dørs personvogn. Bilen har kun kørt 78.000 km. De første 62.000 som lørdagsbil for en kvindelig købmand i Svendborg, herefter i København med undertegnede bag rattet. Bilen er restaureret og omlakeret i original sandgul farve, synet april 2000 og helt igennem sund. Mange dele medfølger, pris kr. 19.000 - eller bud. Christoffer Schou, tlf. 33220981.

Honda CB 77, 1962, blå, nyrenoveret med patina, et ekstra stel + masser af motordele, forgaffler, hjul, benzintanke og m.m. Prisdé kr. 20.000 (kan handles). Henv. tlf. 26826050 / 45931343.

Opel Rekord 1,7 B 1144, sorte plader, nysynet, lyseblå, utrolig velholdt overall, evt. bytte med BSA af ældre årgang. Forhandlingspris kr. 25.000. Henv. tlf. 86411754 / 20869975.

Opel Olympia Rekord 1954. Påbegyndt restaurering. Krom i fin stand, en del er nyforkromet. Mange nye dele medfølger, bl.a. nye paneler, vanger, frontdele og 2 nye bagskærme samt en ekstra bil fra 1953. Pris i alt kr. 7.000. Henv. tlf. 54706794 eller 23601352 efter kl. 16.30.

Mercedes 220SE-111 1963 med 2,5 6-cyl. motor, pris kr. 105.000. Brigitte, tlf. 21427755.

Volvo Amazon 121, årg. 1966, hvid, 2-dørs, sorte nr. plader, utroligt flot og velholdt, nysynet. Pris kr. 45.000,- Ole Callesen, tlf. 74561611

Cadillac serie 62, coupé årg. 1958, V8, meget fin stand incl. krom, nyt loftindtræk og gulvmåtter, sæder slidte, kører perfekt, synet juni 2000, afgift betalt og reg. på danske plader, pris kr. 145.000.

VW 1303 årg. 1973, km 136.000, guldmallic, én ejer, nylakeret, nysynet, er i meget fin stand, pris kr. 27.000.

Finn Hansen, tlf. 21620140.

Triumph TR3 1953, 2-pers., md danske papirer, skal synes ved ejerskifte.

Citroën Kløverblad 1925, 3-pers., i god stand. Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

Fiat 500 F 1971, hvid, kun kørt 7.000 km siden totalrestaurering i 1989. Kørt i alt 63.000 km fra ny. Sommerkørt garagevogn i ualmindelig flot stand, synet 9/99, sælges p.gr.a. pladsmangel. Pris kr. 35.000.

Hans Jacob Sørensen, tlf. 32940444.

Simca 1100, 25 år, velholdt, sælges for højeste bud dog min. kr. 4.000.

Bo T. Rasmussen, tlf. 48289019 / 20985023.

Opel Rekord C, 2 stk. én 1900 coupé aut. fra 1971 og en 1700 sedan fra 1970. Der er flere nye dele, bl.a. komplet udstødning, køler, forskærme m.m. Det er ikke skønheder, men absolut gode emner. pris samlet kr. 5.000.

Opel Olympia Rekord 1955, komplet, sælges adskilt kr. 2.500.

Hans Løkke Hansen, tlf. 56275735.

Volvo 265 GL, automatic, importvogn, 160.000 km, centrallås, defekt motor men meget fin karrosse, ingen rust. Ring og giv et bud.

Gregers Stahrenberg, tlf. 28592151.

Peugeot 504 coupé aut. 1972. God mekanisk stand, lidt rust. En flot model, kr. 16.000.

Henning Andersen, tlf. 38795107.

Auto Union 1000SP årg. 1961, km 97.600, 2-takts, 3-cyl., 981 ccm, fremstillet i 3500 eksemplarer, 100% original, ikke rest., formentlig Danmarks flotteste eksemplar, Thunderbird-model med sorte nummerplader, værkstedshåndbog medfølger, pris kr. 69.000, er synet, evt. bud modtages gerne. Torben Toft, tlf. 40119515 / 44649515.

Morris 1000 Super 1965, renovering påbegyndt, men skal sælges p.gr.a. pensionering. Rigtig mange gode dele, karrosseri, døre og interiør i orig. rød. Fordeleagtig pris kan forhandles p.gr.a. ovenstående.

B. Thomsen, tlf. 74485229 / 74486216.

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

Mercedes Benz 230SI roadster, 1964,

europæisk model med manuelt gear, 150 hk, 6-cyl., blå, hardtop og softtop, servo, nyt læder. Kræver lettere kosmetisk arbejde (ej rust) samt motorjustering, nysynet, pris kr. 129.000. Morten Strømsted, tlf. 39408023.

Chrysler New Yorker 1960. V8, 6,8 ltr., 350 hk, automatgear, el-ruder, servo, trådfølge, „jukebox-instrumentbræt“. Særdeles god og original stand også indvendig, ingen rust. Er en rigtig flyder og en sjældenhed der skal ses, + div. reservedele og owners manual, synet og indreg. Velegnet til bryllupskørsel m.m. Pris kr. 149.000 ved hurtig handel. én ejer i Danmark. Kun seriøse henvendelser.

Cadillac de Ville 1960. Mekanisk tip top. Ingen rust, synet og indreg., pris kr. 90.000.

Karsten Larsen, tlf. 48260598.

E-mail: Kaela@worldonline.Dk

Biler købes

Austin A 30, 2-dørs, årg. 1952-1954, til reservedele.

Henv. tlf. 75551348.

Bus købes. Volvo eller Scania bus 1955-1970 i god brugbar stand, evt. bogbus eller lign.

H.H. Havsted, tlf. 46400017.

Dele til biler sælges

Til Peugeot 404: 1 højre dørpanel kr. 150. 1 plastlygtehus kr. 50. 1 venstre dørpanel til pick-up kr. 150.

Til Ford Capri Mk I: 1 nederste bagpanel kr. 200.

Til BMW 02-serien: 1 venstre & 1 højre dørpanel, korte à kr. 100.

Til Vauxhall Viva HC: 1 højre dørpanel kr. 125.

Til Peugeot 204 Berline: 2 bagskærme, nye, à kr. 600. 1 nederste bagpanel kr. 125.

Til DAF 44-55: 1 højre dørpanel kr. 125.

Til Sunbeam Avenger: 2 inderpaneler à kr. 50. 2 rep. stk til inderskærm forr., V McPherson, à kr. 100.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf.. 55996119.

Ford T 1918-1926: forbro med tværfjeder, styrebolte, styrestænger, triangel, men excl. hjul, god stand, kr. 1.800.

Henv. tlf. 39651855.



KØB - SALG - BYTTE



Cadillac autoradioer 1948 til 1968 næsten alle årgange, alle orig., samt 8-9 autoradioer fra 50'erne og 60'erne.

Henv. tlf. 62624520.

Til Volvo PV, fine brugte døre, stål-skærme, nye kofangerdele.

Til 2-dørs Amazon. Fabriksny venstre dør. Ole Callesen, tlf. 74561611

Mercedes gearkasse, kun kørt 10.000 km, passer til model 107 og 116 med V8 motor, pris kr. 6.000.

Henv. tlf. 40564950.

Til Porsche 911, 1965-73, 2 stk. Boge-støddæmpere, bag-. Olie-. Brugte, pris kr. 400.

Thomas Teisen, tlf. 40942520.

Chevrolet 1928: h. forskærm sandblæst og grundet i fin stand.

Ford A/T Phaeton 2 sidespejle komplette.

Påhængsskilt i jern til **lastbil** samt dørlåse til lastbiler.

Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

Til Renault 8: 4 døre, ruder, kofangere (næsten som nye), desuden haves forskellige dele til **Borgward**.

Henv. tlf. 46190700.

Til M.G. A: Motorblok med krumtap 1600 ccm kr. 600. Støddæmpere til renovering à kr. 100, Hardtop sort vinyl til renovering kr. 600.

B. Høffner, tlf. 43902640.

Garageoprydnings salg: Fem **Ford A** hjul, skal sandblæses, kr. 1.000. Pæn Ford A motorblok med topstykke og diverse dele kr. 1.500. Ford a gearkasse kr. 500. Et parti gamle startere og generatorer over 25 stk. **Bosch og Lucas**, samlet kr. 2000. Ford A ratstamme med rat kr. 500. Et parti Ford A dele til restaurering kr. 1.500. Stort parti gamle automobil reservedele over 30 kasser med mange spændende ting, bl.a. Lucas-lygter, glas, nav- og hjulkapsler, horn, el-dele, masser af smådele, pakninger + meget andet, klar til stumpemarked, samlet kr. 5.000. To stk. **Fiat** 6-cyl motorblok fra 20'erne, ej komplet, kr. 1.000. 10 gamle hjul, dæk og fælge til veteranbiler kr. 1.500. **Ryd hele garagen søndag den 14. januar**, d.v.s. alt i annoncen for kr. 10.000, afhentet i Århus. Alle priser er faste.

Henv. tlf. 21603080 eller e-mail: mfr@dla.dk

Dele til biler købes

Chevrolet 1930, 2-dørs: bagskærme og forlygter købes.

Henv. tlf. 86411751 / 20869975.

Chevrolet 1933 Master: topstykke købes

Ernst Rempt, tlf. 74661170.

En eller flere fælge til **M.G. A Twin Cam/ de Luxe** købes (jeg mangler et reservehjul). God pris gives.

Henv. tlf. 39901120.

2 stk. fælge til **Morris Minor 1971**.

Tøffner-Clausen, tlf. 48260519.

Dynamo købes, **Lucas no. 22436 til Jowett Jupiter 1950-1954**. Passer også fra **Jensens 541 og Daimler Conquest**. Skal være med drev til omdrejningstæller. Stand underordnet.

Ib, tlf. 20263220.

Til M.G. TC købes følgende: Bundkar, blik med motorophæng, alle dele til ventilmekanisme, knastkæde med tilhørende kædehjul, dæksel til knastkæde/hjul, version med kædestrammer, kædestrammer, ventildæksel, sidedæksel til motor, udstødningsmanifold, ind-sugningsmanifold.

Eller: komplet, eventuelt revnet TC motor, hvor alle dele er brugbare udover krumtap og plejlstænger.

Ib Jensen, tlf. 43994762, fax 43993562.

MC sælges

Harley Early Shovel 1967, pris kr. 150.000.

Brigitte, tlf. 21427755.

Norton 16H årg. 1948, næsten 2 cykler i dele, plus instruktionsbog og reservedelsliste, uden papirer, pris kr. 9.200.

Henv. tlf. 49200928.

Automobilia sælges

Modelbiler 1=18: Cadillac 1959 pink, cabriolet. **Thunderbird 1956** pink/grøn. **BMW 502 1956** sort, cabriolet, 325 i rød/hvid, cabriolet. **Mercedes E-Clas st.car**, sølv - **300 1956** sort cabriolet. Jeg har mange i blik/støbt som jeg gerne vil bytte med andre modeller.

Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

Engelsk veteranbilblad: Thoroughbred & Classic Cars, komplet samling 3/84 - 12/92, sælges samlet kr. 200.

Henv. tlf. 20215550.

Værkstedsbøger originale til: Audi 50 1974, kr. 100. Audi 80 1974, kr. 250. Audi 100 1974 kr. 125. Audi 100 1969, kr. 200. Audi 80/90 1968, kr. 200. Mazda 1000/1300 1971-76, kr. 250. M. 929 1973, kr. 250. RX3 1972, kr. 250. RX2 1971, kr. 200. Mini 1964, kr. 185. Mini 1968 og 69, à kr. 200. Minor 1966-67, kr. 250. A60 1963-64, kr. 200. A99/A110 1961-62, kr. 250. A40 Mk I og II, kr. 125. Allegro 1973-74, kr. 150. axi 1970, kr. 150. Marina 1971-72, kr. 150. 1800 1966 og 68, à kr. 200. 2200 1972-73, kr. 175. 1100 1965 og 67, à kr. 200. J4 M10 1968, kr. 150.

Birger Søndergård, tlf. 58869408.

Automobilia købes

Større eller mindre samling af **transportlitteratur** købes.

H.H. Havsted, tlf. 46400017.

Diverse sælges

Vinter- og sommeropbevaring af Classic cars og mc. Flotte faciliteter og charmerende omgivelser nær Hørsholm. Begrænset plads.

Henv. tlf. 48281886 eller e-mail:

opbevaring@vantage.dk

Drejebænk pinol h 175 mm drejelængde 725 mm fladrem 6 hast., pris-mevange glidelejer treklo fast brille medf. brille glatplan nortongearkasse osv. kører daglig, pris kr. 8.000.

Henv. tlf. 40251890.

Køb-salg-bytte annoncerne er gratis for medlemmer og sendes senest d. 20. i måneden til:

DVK Gl. Strandvej 20 2990 Nivå.

Fax 4914 1114

E-mail: dvk@vip.cybercity.dk

Kun ting som er mindst 25 år optages.



VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

DVK

Kim Nikolajsen	Bøjdenlandevej 9 C	5600 Faaborg	6260 1789	Jaguar E 42 ltr.
Benny Guldborg	Ny Næstvedvej 59 Vester-Egede	4690 Haslev	5671 1577	
Jørgen Hartvig Jensen	Endrupgård Endrup Byvej 14 B	3480 Fredensborg	4848 2340	Jaguar XK 120
Søren Brandt	A.N. Hansens Allé 31 B	2900 Hellerup	3946 1703	Alfa Romeo GTV 1750
Frank Møller	Vigerslevvej 20	2500 Valby		
Kaj Dyring Larsen	Hyldegårds Tværvvej 1	2920 Charlottenlund	3990 4240	Singer Nine
Tim Christensen	Kærsangervej 23 1. tv.	2400 København NV	3810 1128	BMW R90S
Niels Pedersen	Knuds Allé 6	2800 Lyngby		
Inger Stoubæk	Holmeparken 36 1. th.	7400 Herning	9627 8216	
Birgit Elkjær	Munkerisparken 64	3460 Birkerød	4581 8210	
Sune Dolmark	Kirkebyvej 5 D	6852 Billum	7694 6000	
Claus B. Mohn	Rømersgade 5 4.	1362 København K.	3311 3209	
Frederik Kyllsbech	St. Kjeldsgade 25 2. tv.	2100 København Ø		
Rasmus Pedersen	Kristoffervej 2	8400 Ebeltoft	8634 6040	BMW 2002 Tii
John Grunwald	Egebjergvej 65	2750 Ballerup	4466 0356	
Trond Toftland	Arendalsvn. 19 A N- 4878 Grimstad Norway	+47 3725		1960 Plymouth P6
Jørgen Lindgreen	Stubberupvej 8	4140 Borup	4649 6031	Ford A
Kim Sørensen	Hedegårdsvej 4	7190 Billund	7533 1145	MG B
Vagn Engberg	Hagelbjergvej 16	4100 Ringsted	5761 4147	Ford A
Niels Peder Kjærsgaard	Ternevej 18	7430 Ikast	9725 1980	Morris Monaco
Leif Olsen	Hyltebjerg Alle 101	2720 Vanløse		Cadillac
Jørgen Drewniak	Slotsvænget 25 st. tv.	4200 Slagelse	5853 5115	
Jette Haugaard	Helsingevej 7 Annisse	3200 Helsingø		
Olof Hilmersen	Randvolden 7	2730 Herlev	4484 1543	Ford A
Carsten Høgh	Christianshøjvej 108	3500 Værløse	4448 6834	MG B
Hans Jørgen Larsen	Rønnedevej 51 B	4640 Fakse	5671 3551	
Joel Vindberg Jensen	Askevænget 15 3. tv.	7100 Vejle	7572 0956	
Jacob Lauridsen	Kollegiebakken 9 1412	2800 Lyngby	7742 6238	
Johnny Henriksen c/o Rapp	Collins Chr. IX gade 7 2	1111 København K	4031 3436	Mercedes-Benz 190 SL
Simon Due-Hansen	Barakstien 2	2970 Hørsholm	4576 4094	Opel Rekord P II
Henning Sørensen	Møllevej 14 Birkede	4130 Viby Sj.	4619 5313	
Katja Marina Bjørton	Lysholm Allé 27	4690 Haslev	5631 6035	
Henrik Christensen	Kyseoverdrevsvej 4	4700 Næstved	5545 0341	
Anders Bundgaard	Rørholmsvej 76	9370 Hals		
Carsten Jakobsen	Rydsløtten 13 1. th.	2720 Vanløse	3871 0534	
Morten Rasmussen	Hellebækgade 21 4. th.	2200 København N		
Anton Andersen	Enghusene 51	2670 Greve	4361 1642	Volvo P 1800 E
Simon Dione Joensen	Hedevænget 9 st. tv.	4000 Roskilde		
Jesper Christensen	Kastrupvej 106 2. th.	2300 København S	3297 4202	Triumph Spitfire



Nu lykkedes det for første gang at få udarbejdet en indholdsfortegnelse for en årgang af Veteran Tidende. Vi kan takke Leif Gr. Thomsen for at have taget slæbet, og vi har valgt at dele stoffet op i kategorier, efter forbillige i blandt andet MOTOR og Skandinavisk Motor Journal. Det mener vi gør det nemmest at finde rundt.

Vi har stadig ambitioner om at lave en indholdsfortegnelse efter samme retningslinjer for alle DVK's tidligere udgivelser – Bilhistorisk Tidsskrift og Veteran Tidende. Men det er et meget stort arbejde, så vi tør slet ikke love hvornår det kan blive. Skulle nogen have evner og lyst til at binde an med opgaven hører vi gerne fra vedkommende.

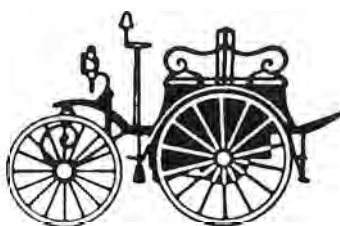
SYNSPUNKT	<u>Måned</u>	<u>Side</u>	KLUBAKTIVITETER	
Steffen Jørgensen	jan.	4	Nivåmøder	mar. 8
Hans Henrik Havsted	febr.	4	Ristrup: Ørting Autoblik	apr. 7
Erik Mathiasen	mar.	4	Nivå: Lyngby	apr. 8
Kim Polte	apr.	4	Kværkeby	maj 8
Henning Friborg	maj	4	Sønderjylland	maj 9
Ib Jensen	juni	4	Langelinietræf	juni 7
Ole Emil Riisager	juli	4	CCCC billetter	juli 7
Steffen Jørgensen	aug.	4	Madpakketur	juli 10
Anders Ditlev Clausager	sept	4	Grillaften Ristrup	aug. 7
Peter Løvstrøm Sørensen	nov.	4	Ikea	aug. 7
			Nyt vestjysk mødested	sep. 7
			Kværkeby høsttur	okt. 7
	jan.	5	AC Hydraulic	nov. 7
	jan.	5	Motorh.møder Midt-Vest	nov. 29
	febr.	5		
	mar.	5	REFERATER	
	apr.	5	Bestyrelsesmøde 22/11-99	jan. 9
	maj	3	Generalforsamling	juni 8
	og	5	Bestyrelsesmøde 28/6-00	aug. 5
	juli	5	Fra best. Steffen Jørgensen	sep. 5
	aug.	8	Bestyrelsesmøde 9/9-00	okt. 5
	sep.	7	Bestyrelsesmøde 11/11-00	dec. 4
	okt.	4		
	okt.	14	OMTALER AF LØB ETC.	
	okt.	15	Nyhavnsløbet	jan. 8
	nov.	5	Guldhornløbet	febr. 8
	nov.	28	Båstad	febr. 9
	dec.	25	Circuit Draquignan	febr. 10
			kalender	apr. 9
			kalender	maj 29
	feb.	5	kalender	juni 34
	mar.	5	Esbjerg 2000	juli 8
	apr.	5	Sydhavnstrally	juli 8
	maj	5	Odsherred	juli 9
	juni	5	Klampenborg	juli 10
	juli	5	Fionia	juli 11
	aug.	5	Gavnø	juli 12
	sep.	5	Int. Ford T. Rally	juli 13
	okt.	5	Styrkeprøven	juli 14
	nov.	5	Store Motordag	aug. 9
	dec.	5	Bornholm Rundt	aug. 10
FRITZ KNUDSENS BILER				
M.G. J2 1932	feb.	5		
Triumph Roadster 1948	mar.	5		
Delage D8 1937	apr.	5		
Ford Taunus 1950	maj	5		
VW 1948	juni	5		
Landrover 1950	juli	5		
Simca Aronde 1951	aug.	5		
Renault 4CV 1948	sep.	5		
Porsche 356	okt.	5		
Chevrolet 1952	nov.	5		
Maxwell 1911	dec.	5		



Styrkeprøven	aug. 12	Ringkøbing 2000, Gorm. A.	febr. 28
Herregårdsløb	aug. 13	Corami, Carsten Frimodt	mar. 12
Danmarksløbet	aug. 14	Hockenheim 99, Erik Mathiesen	mar. 14
Oldtimerløbet	sep. 8	Sodomka karross., Claus Neble	mar. 24
Stevnsløbet	sep. 10	En dansk donkraft, Leif Gr. Th.	mar. 28
Ålsbo Motor Stævne	sep. 11	En veterans fødsel, Chr. L. Stampe	mar. 30
CCCC	sep. 14	Fredericia messen, S. Frølich	apr. 12
Ringkøbingløb	sep. 28	Frontenac motor, O. E. Riisager	apr. 14
Odderløbet	okt. 7	Motorfjernsyn, O. E. Riisager	maj 10
Stevnsløbet	okt. 8	Frimærker motormotiv, O. E. Riisa.	maj 12
IKEA-løbene	dec. 9	CCCC på Holmen, Gorm Bang O.	maj 14
8750 km fra London	dec. 12	Mercedes, Ole Mejslov	maj 20
Skand. V8 Træf	dec. 17	Trafikmuseet, O. E. Riisager	juni 14
		Edderkoppen biler, O. E. Riisager	juni 16
		Konkylievognen, O. E. Riisager	juni 24
SEKTIONER OG REGISTRE			
Peugeot 1999	mar. 13	Bucciali, Søren Schultz	juni 28
Peugeot	maj 8	Fritz K. Nr.100, O. E. Riisager	juli 16
Morris	okt. 13	Nellemann 100 år, Hans Pedersen	aug. 22
Morris	dec. 4	Rød benzin	sept. 12
Ford T	dec. 5	Swiften, Iver Jensen	sept. 34
		Emaljeplader, P. E. Hansen	okt. 20
		Benzinstander 1.sal, O. E. Riisager	okt. 26
BOGANMELDELSER			
Fergusonbogen	jan. 10	Retromobile, Erik Nielsen	nov. 8
„Ti år bag Rattet“ Nervø	mar. 10	En værre historie, Gorm A.	nov. 10
VW, MGB etc.	apr. 10	Bilimport 1919, Leif Gr. Thomsen	nov. 14
MhS: Kørsel, Kultur, Miljø	juli 24	Klapstole i Renault, B. Bruun	dec. 11
Portræt af en myte, Gorm A.	nov. 9	Torino T/R 1949 i FIAT 1925	dec. 18
Nimbus, ny bog	dec. 8	Poul Suhr, Amager, Neesgaard	dec. 22
Biler med sjæl	dec. 8	Danmarks Radio 75 år, O. E. R.	dec. 26
MÅNEDENS KØRETØJ			
NSU RO80	jan. 20	3 sites	jan. 29
Dodge bus 1937	febr. 18	billedarkiv	mar. 32
Amphicar 1962	mar. 18	Mille Miglia, Hemmings	apr. 11
BMW 319-1 1936	apr. 18	Ford A mv	maj 19
Ford T Pick Up 1924	maj 16	Modeller, spil mv	sept. 35
Chrysler Airflow	juni 20		
Ballot 1925	juli 18	TEKN.INFO	
Vivinus 1900	aug. 16	Chevrolet 1930 trinbræt, P. E. H.	jan. 32
Jeep 1940-1945	sep. 20	Brændstof, S. Frølich	okt. 32
Renault Dauphine Gordini 65	okt. 16	Automobilpolstring, T. Krogsæter	nov. 22
Ford Galaxie 500 1964	nov. 18		
Citroën T23 1952	dec. 14	ERHVERVSKØRETØJER	
		Oscar Madsen Karrosseri, P. E. H.	apr. 24
		Gideon omnibus, P. E. H.	maj 25
ARTIKLER		Triangel 1940, P. E. H.	juni 27
År 2000, Hans Pedersen	jan. 12	Büssing NAG, P. E. H.	dec. 10
Bilens århundrede, Gorm A.	jan. 18		
En hist. racer, Ole Sommer	jan. 24	INVITATIONER	
En samler må...., Jørn Jacobsen	jan. 30	Bornholm rundt	jan. 33
SAS bus Volvo B655, Thom B. P.	febr. 14	Danmarksløbet	jan. 34
Eksportbiler 30rne, H. Weichel	febr. 22		



Bilmesse Fredericia	febr. 29	DIVERSE	
Styrkeprøven	febr. 29	Læserbreve	mar. 10
Fionialøbet	febr. 30	Blixen Ford	mar. 33
Odsherredløb	febr. 31	Konkurrencen	apr. 17
Brønshøjløb	febr. 32	Tyske bilmuseer	apr. 22
Scand.V8 Træf	febr. 32	Læserbreve - Fanøløb	apr. 30
Esbjerg Veteran Løb	febr. 33	Konkurrencen	maj 24
Gråsten Oldtimer	mar. 34	Buick 1920 i Gjern	juni 5
Sydhavnsrally	mar. 36	Generalforsamlingen	juni 18
Store Motordag	mar. 36	Efterlysning	juni 19
Gavnø	mar. 37	Ny medlemmer	juni 35
Langelinie	apr. 31	Konkurrencen	juni 36
Tourist Trophy	apr. 31	Forsikringsklubben	juli 25
Ford T Rally	apr. 32	Læserbreve vedtægtsændr.	juli 26
Jysk Fynsk Class. Autojumble	apr. 33	Læserbreve generalfors.	juli 27
Amagerløb	apr. 33	MhS nyt	juli 28
Nivåløb	apr. 33	Ny medlemmer	juli 30
Generalforsamling	apr. 34	Egeskovnyt	juli 31
Herregårdsløb	maj 26	Ny medlemmer	aug. 31
Kragevig	maj 26	Læserbreve om Synspunkt mv	aug. 32
Stevnsløb	maj 27	Konkurrencen	sept. 27
Høsttur	maj 27	Læserbreve om generalfors, MhS.	sept. 30
Stumpemarked Gjern	maj 28	MhS, FIVA klassificering	sept. 33
Auktion Brønderslev	maj 28	Trafik	sep. 36
Citroën Ristrup	maj 28	En limousine	sep. 37
Ålsbo	juni 31	Læserbr. rød benzin	okt. 10
American Automobiles	juni 32	Runa forsikring	okt. 11
Munkebjerg	juni 33	AHK Sverige	okt. 11
Føtex	juni 34	Konkurrencen	okt. 12
Bredebjergårdløb	juli 32	Nye medlemmer	okt. 36
Midtsjællandstur	juli 32	Nye medlemmer	nov. 30
Byfest i Odder	juli 33	Konkurrencen	nov. 32
Bustur Den Hartogh Ford	juli 33	Vogne uden papirer	dec. 24
Lastbiltræf 2000	aug. 37	Nye medlemmer	dec. 31
Biludstilling Paris 2001	dec. 36	Konkurrencen	dec. 32
		FIVA generalfors. 2000	dec. 33



Veteranforsikring

Helårlige præmier
for 2001.
Ingen præmiestigning.



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1966

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 1967 - 1976

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 til og med 1976

Max. handelsværdi 100.000 kr.

Ansvar & kasko		
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 præmierreguleringer. 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*