


VETERAN TIDENDE





<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå</p> <p>Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Administrator: Dorte Thies Telefontid kl. 10-13 e-mail: dvk@vip.cybercity.dk www.veteranbil.dk</p>	<p>Registre</p> <p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</p> <p>Fiat - Efter krigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Mødesteder og mødestedsansvarlige</p> <p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Claus Neble, 38198272 Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg</p> <p>Midtsjælland: Kvarkebyvej 79, Kvarkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198. Fredensvej 6, 4700 Næstved,</p> <p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205 Nygade 3, 4672 Klippinge</p> <p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: John Jørgensen, 66181212 Firkløvervej 6, 5270 Odense N</p>	<p>Veteran Tidende</p> <p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4800</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p> <p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Formand: Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårslev 7080 Børkop, 75 86 95 10 67mustang@vip.cybercity.dk</p> <p>Næstformand: Claus Frausing Højbuens 26 2730 Herlev, 44 53 87 00 claus.frausing@mail.dk</p>	<p>Sektioner</p> <p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77 linnedal@hotmail.com</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kaj Munkholm, 86221975 Kådhøjvej 12, 8530 Hjortshøj</p> <p>Midtjylland-Vesterhede Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321 Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig</p>	<p>Erhvervsrådgivere, teknisk brevkasse og restaurering : P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p>
<p>Kasserer: Henrik Thostrup Birkevænget 16 2880 Bagsværd, 44 44 56 19 henrik.thostrup@teliamail.dk</p>	<p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p> <p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 66 13 66 10</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 75 83 00 49</p>	<p>Midtjylland-Spjald Højgård, Holstebrovej 17, Spjald Kontakt: Henning Knudsen, 97381264 Holstebrovej 17, 6971 Spjald</p> <p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen, 7445 9450 Sjøllerupvej 48, 6430 Nordborg</p>	<p>I redaktionen desuden: Svend Carstensen E.W. Neesgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p>
<p>Sekretær: Bo Ødegaard Høstbuens 18 2750 Ballerup, 44 64 42 94 bo@mobil.dk</p>	<p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 97 12 07 11 aften: 97 11 91 79</p> <p>Ford T: Jon Friis Wandall - 63 90 70 40</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 38 19 82 72</p>	<p>Syddøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487 Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted</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 reproklare.</p>
<p>Bent Friis Søbakken 29 7000 Fredericia, 75 94 09 97 bentfriis@orangenet.dk</p>	<p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen - 75 86 95 10</p>	<p>Bibliotek Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129 Boserupvej 510, 3050 Humlebæk</p>	<p>Announcepriser:</p> <p>1/1 side: Kr.3.000,- 1/2 side: Kr.1.600,- 1/4 side: Kr. 900,- 1/8 side: Kr. 500,- 10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.</p>
<p>Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg, 74 45 94 50 familien.johansen@e-box.dk</p>	<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p>	<p>Forsikringsforhold Jørgen Behrendt, 4353 5503 Klintøvej 8, 2665 Vallensbæk</p>	<p>Lay-out, sats og tryk</p> <p></p> <p>Ole Callesen Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Henning Kjeldgaard Knudsen Holstebrovej 17 6971 Spjald, 97 38 12 64 hkknudsen@orangenet.dk</p>	<p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen - 54 70 03 58</p>	<p>Forsikring Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906</p>	<p>Revision Poul G. Jensen, 3250 6575</p>
<p>Kaj Dyring Larsen Hyldegårds Tværvej 1 2920 Charlottenlund, 39 90 42 40 kaj@larsen.dk</p>	<p>Fyn John Jørgensen - 66 18 12 12</p> <p>Jylland Frits B. Johansen - 74 45 94 50</p>	<p>FIVA FIVA-pas fås ved henvendelse til: Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail: sat@evd.dk</p>	

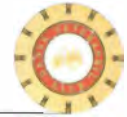
Forsiden: Corgi Mark I

Foto: Ole Callesen

Næste Veteran Tidende udkommer uge 24 2002

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Greta Molander	25
Klubaktiviteter	6	Jystrup Bilmuseum	26
Bestyrelsens beretning	8	Mystik	27
Referat fra generalforsamlingen	10	Vore biltegnere, Paul Høyrup	28
240 vindere på Roskilde Ring	12	En historie om Brabham	34
LaFrance trucks	17	Nye medlemmer	38
Månedens køretøj	18	Invitationer	40
Noter	24	Køb/salg	48



MØDER

Maj

- | | | | |
|-----|-------|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| 16. | 18.30 | Spjald og Vesterhede. | Møde ved Brande elværk. Tilmelding en uge før. Se indbydelse i VT 309. |
| 16. | 19.30 | Rødebro. | Bemærk dato. Et afsnit af "Gamle Danmark". |
| 16. | 18.45 | Børkop. | Bemærk klokkeslæt. Besøg hos Erik Therkildsen, se Klubaktiviteter. |
| 20. | 9.00 | Børkop. | Køretur til Hedeagergård ved Ølgod. Se Klubaktiviteter. Tilmelding nødvendig. |
| 21. | 19.00 | Kværkeby. | Besøg af Opel-folk. |
| 27. | 19.00 | Vesterhede. | Klubaften. |
| 28. | 19.00 | Klippinge. | Klubmøde. Om slukning af bilbrande. Se Klubaktiviteter. |
| 28. | 19.30 | Egeskov. | Klubmøde. Kom med ny restaureringer og projekter. |

Juni

- | | | | |
|-----|-------|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | 10.00 | Rødebro. | Engelske biler og motorcykler på Markedspladsen. Morgenkaffe fra kl. 9. Se Klubaktiviteter. Tilmelding senest 26. maj på 74744483. |
| 2. | | Vesterhede. | Lemvig Flyveplads. Tilmelding en uge før. |
| 4. | 19.30 | Ristrup. | Klubmøde og lille skovtur. |
| 6. | 19.30 | Nivå. | Klubmøde. |
| 13. | 19.30 | Rødebro. | Sommerafslutning i klubhuset. |
| 13. | 19.30 | Børkop. | Køretur nord for Vejle Fjord. Se Klubaktiviteter. |
| 18. | 19.00 | Kværkeby. | Aftenkøretur i omegnen. |
| 20. | 19.00 | Spjald. | Klubmøde. |
| 22. | 10.00 | Børkop. | Besøg på Industrimuseet i Horsens og Rårup Flyveplads. Tilmelding nødvendig. Se Klubaktiviteter. |
| 24. | 19.00 | Vesterhede. | Klubaften – ud i det blå? |
| 25. | 19.00 | Klippinge. | Klubmøde. |
| 25. | 19.30 | Egeskov. | Alm. klubmøde. |

Juli

- | | | | |
|-----|-------|-----------|--------------------------------------------------------|
| 2. | 19.00 | Ristrup. | Grillaften. Se Klubaktiviteter. Tilmelding nødvendig. |
| 13. | 9.30 | Rødebro. | Madpakketur. Tilmelding nødvendig. Se Klubaktiviteter. |
| 16. | 19.00 | Kværkeby. | Nærmere i næste nr. |

LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

Maj

- | | |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 16. | Havnetræf. Roskilde. Se omtale i VT 310. |
| 18. | Pinselørdag, Nivåløbet. Se indbydelse i VT 310. Info Willibald Farbmacher 49351992. |
| 19.-20. | Græsted Veterantræf. Se indbydelse i VT 309. Info og tilmelding www.veterantraef.dk |
| 25. 6 | Søndersøtræf. Replica Car Club Sønderø. Tilmelding senest 1. maj til Grethe Andresen, Skovvej 18, 5462 Morud, tel. 65965451, 28337834, 22680620. |
| 24. | Oldtimerløbet for efterkrigs mc til og med 1965: Skagen-Gråsten, København-Århus-Gråsten, Århus-Gråsten. Info www.oldtimerlebet.dk |
| 25. | Oldtimerløbet Gråsten-Flensborg. Se indbydelse i VT 309. Info www.oldtimerloebet.dk |
| 25. | Søndersø Træf. Replicas Car Club. Se indbydelse i VT 310. |
| 26. | Look good – feel better orienteringsløb. Kl. 8.30. Se indbydelse i VT 309. |
| 30. | Ikea-løb. Start Tåstrup. Se omtale i VT 310. |

Juni

- | | |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Engelsk dag på Markedspladsen i Løgumkloster. Kl. 10.00. Se Klubaktiviteter i dette nummer under Rødebro. |
| 1. | 16. stumpemarked på Jysk Automobilmuseum. Kl. 8-16. Se indbydelse i VT 308. |
| 1. | Vårtur i Nordsjælland. Se indbydelse i VT 310. |
| 2. | Totaktsløbet. Dansk DKW Club. Se indbydelse i VT 310. |
| 2. | Herregårdsturen på Sydfyn. Kl. 9.30. Se indbydelse i VT 309. |
| 2. | Veteranbiltræf i Lemvig, se indbydelse i VT 309. Kl. 10-17. Tilmelding senest 20. maj til Poul Erik Schou, tel. 97889683. |
| 2. | Copenhagen Classic Autojumble på Galopbanen. Kl. 10-16. Se indbydelse i dette nr. |
| 5. | Himmelbjergløbet. Ford T Klubben Danmark. Se indbydelse i VT 310. Info erikmathiasen@get2net.dk eller 86560770. |
| 9. | Brønshøjløbet 2002. Kl. 9-17. Tilmelding til Brønshøj Museum, tel. 38282722, fax 38284722, e-mail brh.mus.cramer@mail.tele.dk Se indbydelse i VT 309. |
| 12. | Ud i det blå fra Vejle Havn. Se indbydelse i dette nr. |
| 16. | Gavnø Autojumble & Concours de Charme. Kl. 10-17. Se indbydelse i VT 309. |
| 20. | Havnetræf. Helsingør. Se omtale i VT 310. |
| 22. | Sydhavsrally. Start Saksøbing. Se indbydelse i dette nr. Info tel 54700358. |
| 27. | Ikea-løb. Start Tåstrup. Bemærk startsted. Se omtale i VT 310. |
| 29. | Ålsbo Motor Stævne. Se indbydelse i dette nr. Info Tel 64791994. |
| 29. | Vildsund stumpemarked. Se indbydelse i dette nr. |

**Juli**

- 6.-7. Bornholm Rundt. Info Allan Pihl Hansen, 56493544. Se indbydelse i VT 306.
- 10. Ud i det blå fra Vejle Havn. Se indbydelse i dette nr.
- 18. Havnetræf. Køge. Se omtale i VT 310.
- 25. Ikea-løb. Start Tåstrup. Bemærk dato. Se omtale i VT 310.
- 26.-27. Ringkøblingløbet 2002 Classic. Motorhistoriske Veterandage i Ringkøbing. Se indbydelse i dette nr. Opl. og tilm. tel. 97321760, 97322342.

August

- 2.-4. Viking Run 2002 – Amerikanerbiltræf for hele familien. Roskilde Dyrskueplads. Kontakt Peter Løvstrøm 75869510.
- 3. Byfest-kræmmermarked-veteranløb i Odder. Se indbydelse i dette nr.
- 3. Ferritslev-løbet. Se indbydelse i dette nr.
- 3. Herregårdsløbet. Se indbydelse i dette nr.
- 14. Ud i det blå fra Vejle Havn. Se indbydelse i dette nr.
- 9.-11. Morris 25 års jubilæums-weekend i Roskilde. Info Bent Riff 46351992, Steen Haselmann 49149956.
- 10. Munkebjergløbet 2002. Se indbydelse i dette nr. Info Hans Geschwendtner, tel. 32538470, fax 32540922, e-mail Hans@geschwendtner.dk
- 10. Stevns-løbet 2002. Se indbydelse i dette nr.
- 15. Havnetræf Ishøj. Se omtale i dette nr.
- 29. Ikea-løb. Start Vangede. Se omtale i dette nr.

September

- 7. – 15. Randers 700 års købstadsjubilæum. Veteranuge, blandt andet med udstilling og gaderace. Se nærmere i dette nr. Info www.randersbib.dk/det_sker/veteran2002.htm

November

- 9. Herning stumpemarked.

Løb og begivenheder i udlandet

OBS: FIVA-pas fås ved henvendelse til Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail sat@egd.dk

Maj

- 15.-19. FIVA World Rally 2002 – i år i Bodrum, Tyrkiet. Info www.klasikotomobil.org/world%20rally/
- 18.-19. Grand Prix Historique de Monaco, Monte Carlo. Info www.deluxevacations.fr/english/company/monaco.asp

Juni

- 27.-30. Polarrallyt, Norrbotten. Info www.polarrally.nu
- 28.-30. Skandinavisk Ford V8 Træff. Ved Lundsbrunn, 140 km nord for Göteborg. Info Björn Danielsson, tel. 015826252, 015826262, 0706321284

Juli

- 6. Classic Car Show Margrethetorp. Info www.classiccarshow.se
- 11.-14. Bohemia Rallye Historic 2002, Prag, Tjekkiet. Klassisk køretur med god tid til at opleve byen. Udstilling af historiske køretøjer, stumpemarked, auktion. Info sat@egd.dk
- 27.-3. Classic Car Week Rättvik. Info www.classiccarweek.com
- 28. Thulin Träffen. Landskrona. Se indbydelse i dette nr.

August

- 1.4. Styrkeprovet. Det klassiske nordiske løb for køretøjer tilvirket til og med 1925. I år arrangeret af Automobilhistoriska Klubbens Eskilstunasektion. Indbydelsen er fremkommet så sent at den kun når at komme med her i kalenderen. Tilmelding senest 10. juni. Info Sven Ola Nilsson 016/425720.

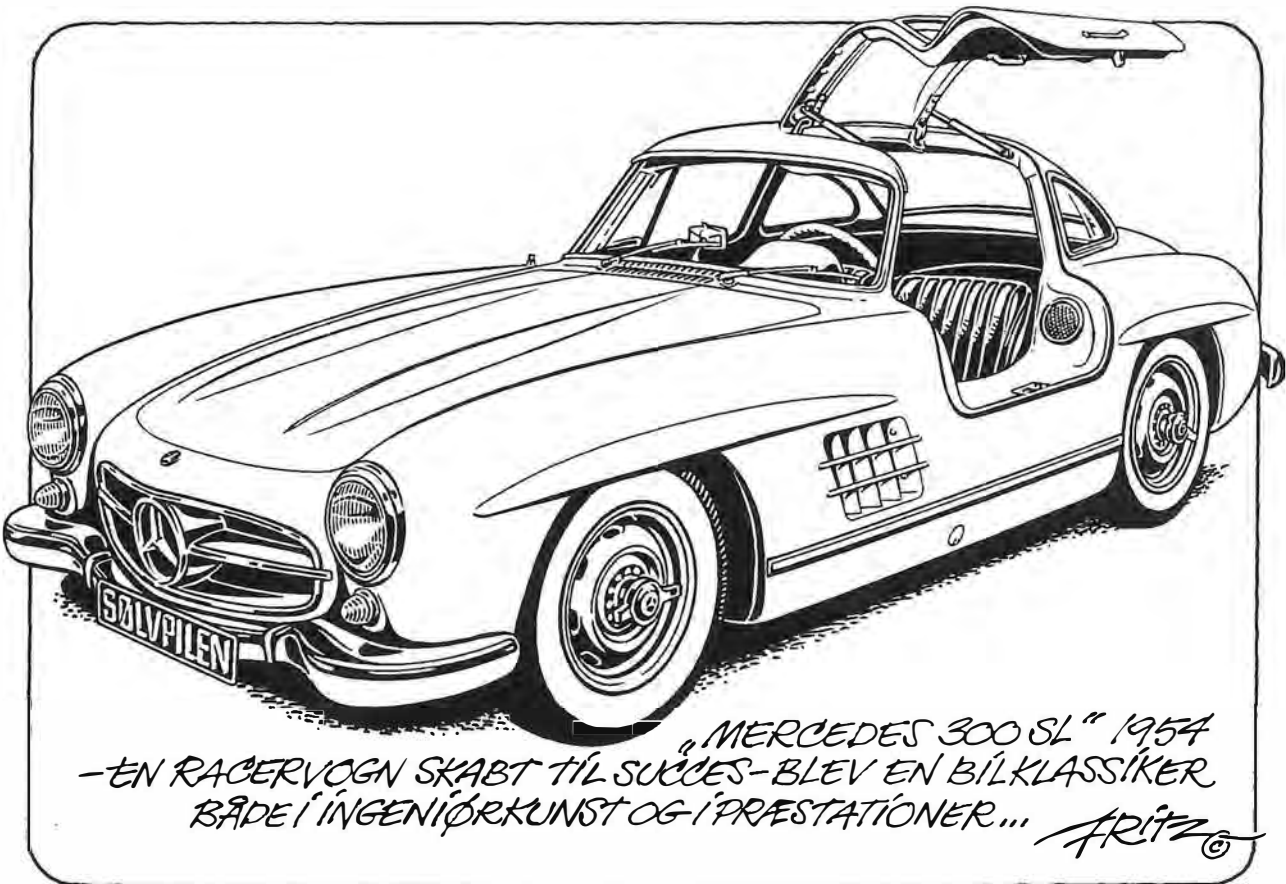
September

- 20-22. Le Mans Classic. Race, udstilling, stumpemarked, auktion mm. Info Sylviane Peter speter@peter.fr, Grégory Miellou gmiellou@peter.fr

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige står for – se www.mhrf.se/id12_evenemangskalender.htm
Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa – eller hvad med Sydamerika eller Indien? Besøg FIVA's hjemmeside, www.fiva.org og se under Events. Der er samtlige årets både A- og B-events.
Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kan have interesse for andre, send venligst oplysning til sat@egd.dk



Pænt vejr lokkede mange af Kurt Skovs 80 års gratulanter til at komme i gammel bil – nogle af dem ikke før set. Den røde Lagonda 1952 er Otto Kroghs og forrest i det lange geled ses Svend Dråbys Ford V8 1934, fødselarens egen Alvis TC 21/100 1954, Jørgen Stets Triumph TR 3A og O.E. Riisager FIAT 501 1923, der endnu mangler noget maling.
Fotos O.E. Riisager





FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubbmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til gods-kontoret og vores klublokaler.

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

Tirsdag den 28. maj kl. 19.30. Klubaf-ten hvor vi præsenterer evt. ny projekter og restaureringer. Vi håber at se mange spændende biler og motorcykler.

Søndag den 2. juni kl. 9.30. Herregårdsturen. Se VT 309.

Tirsdag den 25. juni kl. 19.30. Almindelig klubaften.

Juli sommerferie – intet møde.

Venlig hilsen
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND – RØDEKRO

Torsdag den 16. maj kl. 19.30. Bemærk ændring af datoen pga. Kr. Himmelfartsdag. Vi ser endnu et afsnit af "Gamle Danmark".

Lørdag den 1. juni kl. 10.00. Den dag skal vi få byen til at ose af engelsk charme på gamle engelske køretøjer. Alle er velkomne, hvad enten det er med bil eller motorcykel. Arrangementet foregår på "Markedspladsen" i Løgumkloster, hvor der vil blive serveret gratis kaffe og rundstykker fra kl. 8. Der bliver officielt åbnet kl. 10. Vi håber at kunne trylle lidt engelsk kultur og hyggeligt samvær frem ved hjælp af engelsk øl og "antikke" boder på pladsen. Tilmelding senest 26. maj til Bent Jessen på tel. 74744483.

Torsdag den 13. juni kl. 19.30. Sommerafslutning i klubhuset.

Lørdag den 13. juli kl. 9.30. Madpakketur. Vi mødes ved klubhuset og kører ad kønne veje til Vejle, hvor der holdes international dampfestival med deltagelse af dampskibe, dampkøretøjer og dampmaskiner. Der er leven-

de musik mv. på havnepladsen, hvor hele arrangementet foregår. Tilmelding til Frits Johansen på 74459450 senest 1. juli.

Med venlig hilsen
Frits Johansen

ØSTJYLLAND – RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt. Tirsdag den 4. juni kl. 19.30 – mød frem i din gamle bil eller motorcykel. Vi kører den traditionelle lille skovtur. Vi gentager succesen Grillaften på Ristrup Hovedgård tirsdag den 2. juli kl. 19.00. Mens slagteren liner op i parken kører vi en lille tur i omegnen. Kuvertprisen er kr. 120.-. Drikkevarer kan købes på stedet. Tilmelding nødvendig og senest fredag den 28. juni til Lars Hoffbeck, tlf. 86999161 eller Arne Jespersen, tlf. 86985504.

Kaj Munkholm, tlf. 86221055

ØSTSJÆLLAND – KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00.

På vores klubbmøde 26. marts kom Hans Barholdt for at fortælle og vise eksempler på hvordan han havde løst mange problemer med mindre karrosseridele på utraditionel måde. Mødet sprængte alle rammer, da der kom 28 medlemmer fra nær og fjern. Spørge-lysten var stor, og når selv udlærte pladesmede udtalte at de havde lært noget, ja så kunne alle være glade.

Til vores møde tirsdag den 28. maj kl. 19.00 har viceberedskabsinspektør Jan Gehlsen, som rykker ud til alle brande på hele Stevn, lovet at komme og fortælle, hvordan og med hvad man slukker bilbrande. Det er nemlig ikke lige meget, hvad man slukker bilbrande med, så kom og lær noget til gavn for dig selv og din gamle bil.

Hilsen og på behageligt gensyn
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND – KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby, Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

Tirsdag den 19. marts var cirka 25 medlemmer mødt og hørte Fritz Trøst og Peter Kjul fortælle med stor entusiasme om oplevelser i Historisk Motorsports førkrigs afdeling. De havde medbragt en Citroën 11 Légère, herhjemme kaldet Sport – og med tryk på Sport. Og en lille Morris 8 Special Sport. Tak til d'herrer.

Tirsdag den 21. maj kl. 19.00 har vi indbudt alle med gamle Opel biler.

Tirsdag den 18. juni kl. 19.00 kører vi en lille aftenkøretur i omegnen, tilrettelagt af Inge og Torben. De deltager selv hvis de er nået hjem fra Le Mans.

Tirsdag den 16. juli – mere i næste nummer.

Venlig hilsen
Preben Boisen 5752 5040
Kaj Sørensen 5572 6198

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 når ikke andet er skrevet.

16. maj. Vi mødes på Vandmøllens parkeringsplads kl. 18.45. Herfra kører vi til tømmer Erik Therkildsen, Børkop Skovvej. Der skal vi se tømmer blive til. Dels hugget til med bredbil, dels savet på bloksav fra 1926. Hertil en masse andet spændende værktøj, incl. en samling håndværktøj. Erik vil nok også gerne fortælle om sit speciale, nemlig restaurering af bindingsværk. Vi medbringer termosen og ostemaden/kagen.

Den 20. maj kl. 9.00. Jeg foreslår at vi mødes på p-pladsen ved Damhaven i Vejle. Ad små veje går det langt mod vest, da vores mål skal være Hedeagergård ved Ølgod. Gården er økologisk drevet og der produceres ca. 1 ton pr. uge. Gårdejer Hedeager vil guide os rundt på gården og på "Sporet ved Hedeagergård". Et 4 km spor rundt langs ejendommens marker og igennem plantagen giver indtryk af driften og naturen. Dertil kan vi handle i gårdbutikken. Vi tager IKKE madpakker med da gårdejeren anretter frokost



med gårdens to specialiteter, oste og spegepølser. Der må påregnes en overkommelig betaling. Evt. klapstole og -borde kan medbringes til formiddagskaffen, så kan vi selv bestemme hvor på vejen den indtages. Tilmelding nødvendig.

13. juni kl. 19.30. Klubmøde. Vi mødes ved Havnens Fiskehus inderst ved havnebassinet i Vejle Havn. Jeg planlægger en køretur nord for Vejle Ford. Vi ender hos mig i St. Dalby, hvor vi forhåbentlig kan tage aftenkaffen i haven. Jeg sørger for brød etc.

22. juni omkring kl. 10.00 mødes vi på plænen ved Langelinje/Strandpromenaden i Horsens, hvor vi drikker vores medbragte morgenkaffe og snakker indtil klokken bliver 11, hvor Industrimuseet og Nimbus-museet åbner. Senere kører vi til Rårup Flyveplads, med mulighed for at komme op med veteranfly. Hvordan vi slutter dagen er ikke aftalt endnu. Men slutter gør den trods alt. Tilmelding nødvendig.

Tilmeldinger på tel. 75890487, fax 75899487 eller

e-mail: poulerik@rotek.dk

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND – VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den sidste (bemærk ændringen) mandag i måneden kl. 19.00.

Husk tilmelding til møderne i Vesterhede = brød til kaffen, til Ove Iversen på tlf. 75339321.

Dagen for stumpemarkedet i Vesterhede 20. april oprandt med gråvej, men op ad dagen blev det solskin. De første kræmmere kom kl. 8 til morgenkaffe, og en time senere var næsten alle parkeringspladser optaget. Der var god tilstrømning til langt hen på eftermiddagen. Nogle få gamle biler og en del gamle motorcykler fandt vej herud. Salget gik meget trægt, men flere af kræmmerne kunne oplyse om godt salg. I klublokalet kunne man købe pølser med brød, frikadeller med kartoffelsalat og fri salatbar. Dertil kaffe, te, øl og vand. Samme dag fik vi et nyt medlem fra Vorbasse. Velkommen til Villy Pedersen.

Vi vil nok holde stumpemarked igen

næste år, men håber så at være færdige med byggeri og oprydning.

Torsdag den 16. maj møde ved Brande elværk. Tilmelding en uge før.

Mandag den 27. maj klubaften.

Søndag den 2. juni. Lemvig Flyveplads. Tilmelding en uge før.

Mandag den 24. juni klubaften (ud i det blå?).

Med venlig hilsen
Ove H. Iversen, tel. 75339321

VESTJYLLAND – SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.

Med venlig hilsen
Henning Knudsen

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND – NIVÅ

Møderne i Nivå er den første torsdag i hver måned kl. 19.30 – kom i gammelt køretøj!

18. maj – Nivåløb. Info hos Willibald Farbmacher, tel. 49145167.

Venlig hilsen
Claus E. Neble.

Konkurrence



Billedet er taget i Sverige og speedway-rytteren er i hvert fald ikke dansk, men det er bilen bagved, som det ses af nationalitetspladen. Bilen er ikke helt almindelig - hvad er det for et bilmærke?

Besvarelser sendes senest 20. maj til Veteran Tidendes redaktør – med forpost, fax eller e-mail (se side 2. Præmien er en bog.



Bestyrelsens Beretning

Bestyrelsens beretning dækker perioden fra den ekstraordinære generalforsamling den 18. august 2001 og frem til den ordinære generalforsamling den 27. april 2002 og lyder som følger:

Efter en noget turbulent generalforsamling i foråret 2001, hvor bestyrelsen - efter at have fået godkendt beretningen med en snæver margin - valgte at gå af, skulle der samles en ny bestyrelse. Der blev annonceret i Veteran Tidende efter kandidater, men da fristen for opstilling af kandidater udløb, var der kun opstillet 3 kandidater. Havde Claude Teisen-Simony ikke udført en stor indsats med at finde yderligere 6 kandidater, overtalt Peter Løvstrøm Sørensen til at stille op til formandsposten, Henrik Thorstrup til næstformandsposten og Bo Ødegaard til sekretærposten, havde der ikke været en bestyrelse i dag.

Ved den ekstraordinære generalforsamling blev kandidaterne præsenteret, og alle gav udtryk for at de var parat til at tage fat på de foreliggende opgaver, hvor hovedopgaven var at få skabt ro omkring bestyrelsesarbejdet. Bestyrelsen blev valgt og konstituerede sig herefter som skrevet.

For en nystartet bestyrelse uden kendskab til de vaserende sager var der nok at tage fat på. Der skal i den forbindelse rettes en stor tak til de mange medlemmer, som i starten bidrog med indlæg om problemer/løsninger, man syntes at vi burde tage fat på. Disse indlæg har været til stor hjælp! Bestyrelsesmøderne har været holdt som heldagsmøder med 4-5 ugers mellemrum. Der har fra begyndelsen været enighed om, at der skal være stor åbenhed omkring bestyrelsesarbejdet. Derfor de lange referater i Veteran Tidende. Derfor de mange besøg af bestyrelsesmedlemmer på mødestederne. Vi vil gerne lytte til, hvilke ønsker I har til os, og samtidigt fortælle om, hvad der rører sig på tinge.

Sekretariatet: Steffen Jørgensen, den tidligere formand, meddelte os, at vi ikke længere måtte anvende de programmer, Dorthe brugte til at holde styr på vore mange medlemmer. Licenser kunne ikke fornyes, og der kunne ikke længere ydes teknisk support.

Vi har derfor været nødt til at få opbygget et nyt system. Dorthe havde desuden ikke fået udbetalt feriepenge. Disse forhold er bragt på plads og Dorthe er nu på fuld tid og har fået titel som 'Administrator'.

Medlemsliste: En ny medlemsliste blev lovet klar inden jul. Problemerne med klubbens edb medførte, at den først kom på gaden med april-nummeret af Veteran Tidende. Vi håber naturligvis at den kommer til at fylde et tomrum,

der har fået lov til at bestå for længe. Bær over med os, hvis det ikke er lykkedes at aflive sætternissen helt.

Nivågård: Gennem mange år et problembarn på grund af huslejen. Det blev løst af den forrige bestyrelse ved at overdrage huslejekontrakten på mødelokalet til nabovirk-somheden. Nu er det ikke længere huslejen, men pladsen der giver problemer. Deltagerantallet på møderne stiger sammen med mængden af litteratur på hylderne. Skal vi flytte, skal vi købe hus, eller kan der findes andre løsninger? Den endelige løsning er ikke fundet endnu. Initiativet hertil bør komme fra de medlemmer der mødes på Nivågård. En spændende tanke, der arbejdes på, er at skabe et nyt mødested i København til aflastning for Nivågård.

Regnskab: Regnskabsåret har været præget af, at klubben har haft 3 forskellige kasserere. Heldigvis har Dorthe passet bogføringen, således at der på trods af dette har været styr på regnskabet. For at sikre den bedst mulige revision af regnskabet, har vi ladet det gennemgå af en ekstern revisor.

Veteran Tidende: Stor ros til den ansvarshavende redaktør og den trofaste redaktion der gennem stormfulde tider har formået at holde skruen i vandet og i samarbejde med Ole Callesen har sørget for, at et utroligt flot Veteran Tidende er kommet fast en gang om måneden.

Bibliotek: Biblioteket er og bliver et problembarn. Der tilgår til stadighed en mængde spændende litteratur, der for tiden hober sig op på vores fjernlager. Noget arver vi, og andet køber vi, når det rigtige tilbud foreligger. Der arbejdes på højtryk for at finde de fornødne kvadratmeter, således at biblioteket med dets unike samling kan være tilgængeligt for medlemmerne.

Mødesteder: Uden mødesteder ingen klub. Der er ingen tvivl om at mødestedslederne er klubbens rygrad. Det har været interessant at besøge de mange lokaliteter, spændende fra slotte og herregårde til kroer og udestuer. Stort eller småt, så har stemningen og engagementet været det samme. Vi håber at I alle fortsætter det store arbejde. Fra bestyrelsens side arbejdes der på en bedre præsentation af mødestederne, samt etablering af et økonomisk råderum uden om bestyrelsens indblanding.

Løb & Arrangementer: Løb og arrangementer i den for-gangne periode vil vi ikke kommentere yderligere, da vi jo ikke har haft den store indflydelse på dem. Men igen: Uden løb, ingen biler ude at køre! Derfor stor respekt for de mange ildsjæle, der lægger et stort arbejde i at afvikle diverse løb og arrangementer. Vurderet ud fra de mange ansøgninger, der er kommet i forbindelse med ønsket om



rallyplader og økonomisk støtte, så bliver det en spændende sommer i 2002. Bestyrelsen har forsøgt at spørge om det reelle behov for støtte. Det er til tider blevet opfattet som utidig indblanding. Vi kan dog berolige alle; det er udelukkende sket for at sikre, at de fornødne midler bliver stillet til rådighed. Når vi siger, at der ikke har været holdt arrangementer, passer det i øvrigt ikke helt. For Claus Neble, Ole Sommer og Historisk Motorsport arrangerede en fornem udstilling i forbindelse med Biler i Bella.

DVK's 50 års jubilæum står for døren og vil blive prioriteret højt i det kommende arbejde.

For at undgå, at generalforsamlingen næste år kommer til at falde sammen med veteranbilløb, har vi allerede nu fastsat datoen til den 26. april 2003.

Hjemmeside: DVK's hjemmeside har gennem de senere år været vedligeholdt af Jens Munk, der flittigt har opdateret den med det sidste nye. Jens beklager ikke at have tid til en gennemgribende opdatering og har derfor ønsket at træde tilbage som web-master. Der er blevet søgt efter nye emner i Veteran Tidende. Vi har kun haft tilbagemeldinger fra professionelle designere, og har derfor hyret Steen Studstrup til at varetage opgaven. En ny hjemmeside er således lige på trapperne.

Registre & Sektioner: Et område der længe har været forsømt i DVK, og som på grund af mandefald også er blevet det i den forgangne periode. Det står højt på bestyrelsens ønskeseddel over områder, der skal gøres noget ved. Hvordan fremmer vi bedst arbejdet i dem? Hvor tæt knyttet skal de være til DVK?

Udstillingsmateriel: I erkendelse af at vores udstillingsmateriel trænger til en fornyelse, oprettede bestyrelsen en arbejdsgruppe, der blandt andet har fået hjælp af Jørn Jakobsen, Århus. Han udarbejdede et udmærket oplæg til, hvordan det kunne gøres. Desværre indebar oplægget en komplet omlægning af DVK's designlinie, herunder et nyt bomærke, hvilket var mere end vi egentlig havde bedt om. Men arbejdet fortsætter alligevel.

Swift: I erkendelsen af at den, der gennem de senere år har varetaget Swiftens tarv bedst, er Poul Suhr, Horsens, har vi officielt tildelt ham opgaven med at holde den kørende som en værdig repræsentant for DVK.

Klubartikler: Vognemblemer kan købes. De gamle kufferter med udvalg af nåle, emblemer mm. er bragt til live igen. Bent Friis er parat til at udlevere dem efter generalforsamlingen. Der er planer om indkøb af kasketter, paraplyer m.m. De er i foråret blevet forsinket af diskussionen af om vi skulle arbejde på et nyt bomærke.

Danmarks Tekniske Museum: DVK er indirekte repræsenteret i Danmarks Tekniske Museum ved Niels Jonassen som personligt medlem af bestyrelsen i kraft af at han er præsident for Danmarks Tekniske Museums Venner og direkte af Claus Neble som DVK's medlem af repræsentantskabet. Repræsentantskabsmødet bliver holdt årligt, næste gang den 29. april (altså umiddelbart efter DVK's generalforsamling).

Steffen Frølich: Ved gennemgang af regnskabet har vi set på aktiviteterne omkring annoncesalg, køb af aktier/obligationer samt handel med 'Fuelstar'. Konklusionen er, at vi ikke forstår de store rabatter, der er givet på annoncerne i bladet. Vi forstår ikke hvorfor man har investeret i aktier. - Og vi forstår heller ikke, at man har solgt 'Fuelstar' over klubbens regnskab. Ellers er den eneste tvist, der udestår, størrelsen af betalingen for Steffen Frølichs egne annoncer i 2001.

Motorhistorisk Samråd: 2001 blev året hvor MhS' mangeårige formand Erik Kristoffersen gik af. - Han skal have en stor tak for det arbejde han gennem årene har udøvet for bevarelsen af de motorhistoriske køretøjer. Det var med stor glæde, at vi kunne konstatere at DVK's kandidat Svend Carstensen ved konstitueringen overtog formandsskabet. Herved burde MhS være i gode hænder endnu en årrække. I DVK's bestyrelse blev vore holdninger til medlemskab af europæiske sammenslutninger, FI-VA eller IHVO, diskuteret op til MhS' årsmøde. Der kunne ikke opnås enighed om dette punkt, hvorfor DVK valgte at stemme blankt.

Veteran Forsikrings Klubben: DVK's bestyrelse havde i efteråret en længere debat omkring DVK's engagement i VFK. Også her var der stor uenighed, og vi måtte beklageligvis sige forvel til Claude Teisen-Simony og Henrik Schou-Nielsen, som ikke længere ønskede at fortsætte i bestyrelsen. Under debatten blev en række mangler i VFK's vedtægter påpeget. De nødvendige vedtægtsændringer blev efterfølgende vedtaget på VFK's ordinære generalforsamling i april 2002. Punktet vil yderligere blive debatteret under indkomne forslag.

I forbindelse med VFK: Opsang til medlemmerne: I 2001 tegnede DVK 51% af forsikringerne, men vi havde 75% af skaderne. Da 2001 ikke er enestående er vi i fuld gang med at granske baggrunden for dette.



Der er så kort tid mellem generalforsamlingen den 27. april og det tidspunkt, hvor vi er nødt til at slutte redaktionen af maj-nummeret af Veteran Tidende at vi kun når et meget kort referat.

De forslag der var fremsat, faldt alle – eller blev trukket tilbage. Bestyrelsen blev forøget med to medlemmer og konstituerede sig lige efter generalforsamlingen sådan at Peter Løvstrøm Sørensen fortsætter som formand, men Claus Frausing er nu næstformand og Henrik Thostrup rykker ind på kassererposten. Bo Ødegaard er fortsat bestyrelsessekretær. Se i øvrigt på side 2 bestyrelsens sammensætning og adresser.

Første maj holdt bestyrelsen heldagsmøde og har i enkeltheder fordelt opgaverne. Det kommer vi tilbage til.

I sin velkomst beklagede formanden at der var to løbsarrangementer samme dag (efter vedtægterne skal generalforsamlingen holdes på det tidspunkt. Red.) Der var fuld tilslutning til bestyrelsens forslag om den kompetente advokat Jan Horneman som dirigent.

Formanden forelagde bestyrelsens beretning, som er aftrykt andetsteds i dette nummer af bladet, og efter nogle bemærkninger blev den tiltrådt af forsamlingen. Blandt andet beklagede såvel P.E. Hansen som Poul Suhr sig over langsommelige besvarelse af henvendelser til bestyrelsen.

Formanden sluttede med at udnævne



Formanden aflægger beretning.

O.E. Riisager til æresmedlem og tildele Claus Neble "Formandens Præmie" for mange års arbejde med møde- og løbsarrangementer, og ikke mindst udstillinger.

Kassererens regnskab opnåede discharge.

Til bestyrelsens forslag om at den i vedtægterne skulle have bemyndigel-

se til eventuelt køb af fast ejendom var der for så vidt tilslutning, men det var også en udbredt opfattelse at punktet skal indgå i den samlede modernisering af vedtægterne, der formentlig kan afsluttes i løbet af et års tid. Da antallet af ja-stemmer og nej-stemmer og stemmer-ikke ikke passede med antallet af tilstedeværende stemmeberettigede, nemlig 52, blev der stemt en gang til, og resultatet var 38 stemmer for, 10 imod og 4 blanke – ja-stemmerne var lige præcis ikke de påkrævede $\frac{3}{4}$ af de fremmødte stemmer.

Der var enighed om at forslaget fra Ola Chantelou om aflønning af bestyrelsesmedlemmer var overordentlig velment, men også stort set enighed

Ole Emil Riisager udnævnes til æresmedlem.

Til højre: Claus Neble modtager „Formandens Præmie“.





om at det ville være ude af trit med ånden i klubarbejde. Forslaget opnåede kun en enkelt stemme. Olas forslag om noget spiseligt og drikkeligt på generalforsamlingen var til fulde imødekommet på forhånd, opdækningen af sandwiches, kage, øl, vand, te og kaffe var så overvældende at der stod en del tilbage da mødet var slut. Om forslagene fra Claude Teisen-Simony, Henrik Schou-Nielsen og Ib

Jensen sagde dirigenten, at de – ligesom også forslaget fra Chantelou – egentlig ikke var formuleret som forslag til vedtægtsændringer, og det kunne Claude bekræfte. Der var en ganske lang debat, som vi altså må afstå fra at referere i detaljer. På et tidspunkt meddelte formand og næstformand at hvis afsnittet om habilitet blev vedtaget, ville de anse det for en mistillidserklæring, og de fik tilslut-

ning fra den øvrige bestyrelse. Dette affødte at de tilstedeværende forslagsstillere på opfordring fra salen trak den del af forslaget tilbage, og da der blev stemt om den anden del, om at generalforsamlingen skulle vælge klubbens repræsentant i forsikringsklubben, som samtidig skulle tage sig af vurderingsproblemer, opnåede det kun 5 stemmer for og 34 imod. Før valget af bestyrelse kunne dirigenten meddele at Jørn Jakobsen havde frafaldet sin kandidatur og valget af Claus Frausing og Kaj Dyring Larsen var en kendsgerning uden afstemning.

Dermed kunne generalforsamlingen afsluttes i god ro og orden, og man må vel have lov at sige at trods ret store meningsforskelle foregik det hele i en betydelig mere venskabelig ånd end man ellers har set på det seneste.

Da ovenstående er skrevet i stor hast og uden at jeg havde taget noter, er det med forbehold for unøjagtigheder.

O.E. Riisager

DVK og DTM

P.E. Hansen havde bedt bestyrelsen på generalforsamlingen gøre rede for vores forhold til Danmarks Tekniske Museum, og formanden oplyste at Dansk Veteranbil Klubs plads i museets repræsentantskab for tiden bestrides af Claus Neble. Claus fortæller:

Hvis det usandsynlige skulle ske at DVK blev opløst vil alt hvad klubben ejer tilfalde Danmarks Tekniske Museum. Den beslutning blev truffet allerede i 1954, da klubben blev stiftet – og der er ikke blevet brug for den. (Ved en senere lovrevision er bestemt at hvis museet ikke eksisterer overgår eventuelle klubvogne til Nationalmuseet og litteratur, billeder m.v. til Det Kongelige Bibliotek. Red.).

Alligevel er der en forbindelse mel-

lem klubben og museet. Museet har nemlig et repræsentantskab på omkring 50 personer, som repræsenterer et stort antal institutioner og organisationer, deriblandt DVK. Dette repræsentantskab har ikke direkte indflydelse på museets drift, men vælger dog de fleste af museets bestyrelsesmedlemmer.

Museet har også en venneforening. Formanden (med titel af præsident. Red.) har automatisk sæde i museets bestyrelse. Det er for tiden DVK's tidligere formand Niels Jonassen.

Museets leder er direktør Jens Breinegård, mangeårigt medlem af DVK. Som det ses har klubben en fod indenfor på Teknisk Museum. Det betyder at de bilhistoriske interesser i høj grad bliver tilgodeset. Til august fraflytter museet bygningerne på Nordre Strandvej i Helsingør, i forvejen er udstillingerne på Ole Rømersvej

nedlagt, og alt samles så på det ny domicil på Fabriksvej, hvor også flyvemuseet er. Det vil give plads til mange aktiviteter på arealerne udenom, man kunne fx tænke sig et stort årligt motorhistorisk træf. På grund af flytningen kan det ikke nås i år – men mon ikke næste år?

Så vidt Claus Neble. Redaktionen kan tilføje at DVK's stifter, O.T. Neel, i en årrække var særdeles aktiv i museets drift og blandt andet formidlede og skænkede adskillige motorkøretøjer, og at vort stiftermedlem og en del år formand Bent Mackeprang var museets arkitekt og tegnede bygningerne på Ole Rømersvej.

På DTM befinder sig som bekendt Hammel-vognen, der er motiv for vores bomærke, og sædvanligvis er Swift klubvognen deponeret på museet.

240 vindere på Roskilde Ring

Af Morten Alstrup

Den 6. juni slår Roskilde Museum dørene op for en spændende udstilling, der vil blive af interesse for alle som er til gamle biler og specielt motorsportshistorien. Udstillingen handler nemlig om Roskilde Ring, og i den anledning har vi kigget lidt på de kørere, som dominerede på domkirkebanen, for at finde ud af, hvem der egentlig var bedst.

I den 14-årige periode fra 1955 til 1968 dannede Roskilde Ring rammen om 85 deciderede publikumsarrangementer, hvor der i alt blev afviklet 571 løb af den ene eller den anden slags. Størstedelen af disse løb var for biler, men gennem tiden blev der også plads til en række andre discipliner.

Der blev således kørt 44 løb for solomotorcykler, 27 for sidevognscyklor og endelig 18 motocrossløb, hvor bakkerne og skråningerne omkring banen blev taget i brug. Men variationen stopper ikke her. Statistikken tæller også 10 løb for gokarts, der dengang var i deres vorden, fire cykelløb samt et enkelt løb for traktorer!

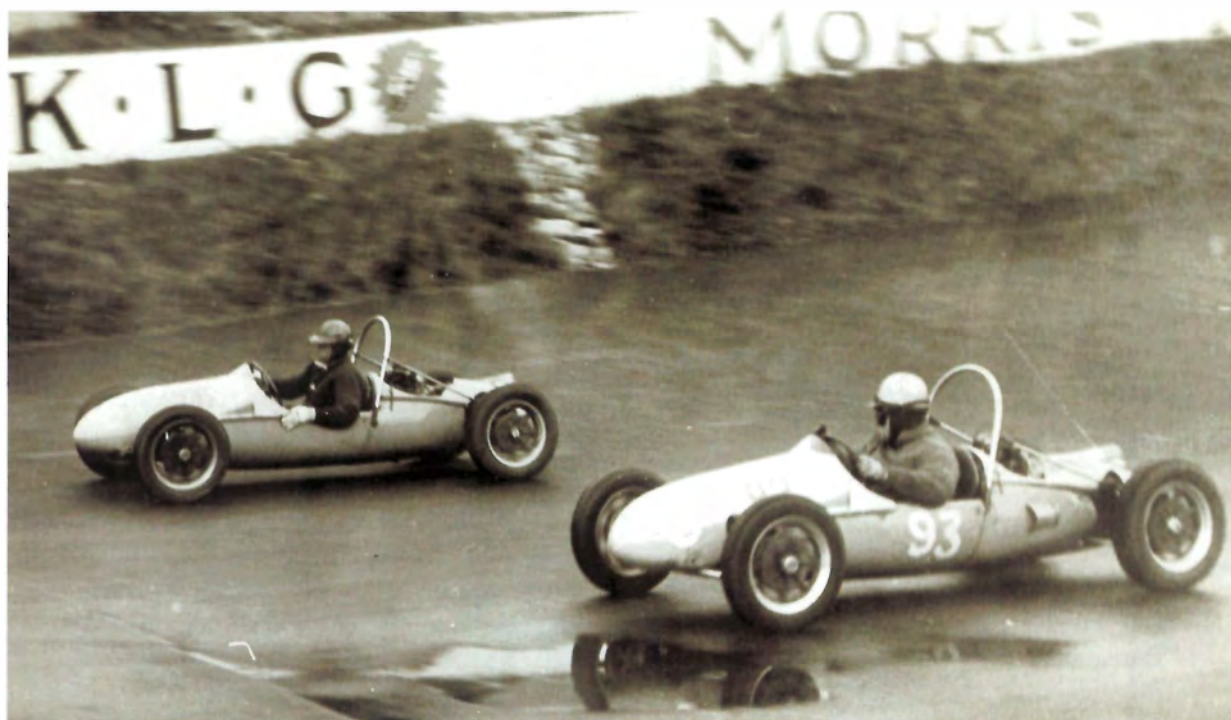
Den ubestridte sejrherre ved løbene på Roskilde Ring



Julius Voigt Nielsen var den ubestridte sejrherre på Roskilde Ring, hvor han i løbet af banens fem første sæsoner blev noteret for 28 førstepladser.

var Julius Voigt Nielsen, der i løbet af banens fem første sæsoner nåede op på 28 førstepladser. Den første kørte han hjem i det allerførste løb, der blev kørt ved banens åbningsløb 5. juni 1955, hvor ingeniøren fra Gentofte i sin Volkswagen krydsede målstregen 1,3 sekunder foran Torben Strands Fiat 1100TV. Julius og den lille boble var ofte suveræn i de mellemste standardvognsklasser, og det blev siden til yderligere 14 sejre.

Ti gange vandt Sven Andersson et midget-løb på Roskilde Ring, og det gjorde svenskeren til den mest vindende udlænding på banen. Her passerer han (startnummer 93) landsmanden Nils Gerremo og tager sejren i det maratonløb på 45 omgange, som blev kørt i september 1957.





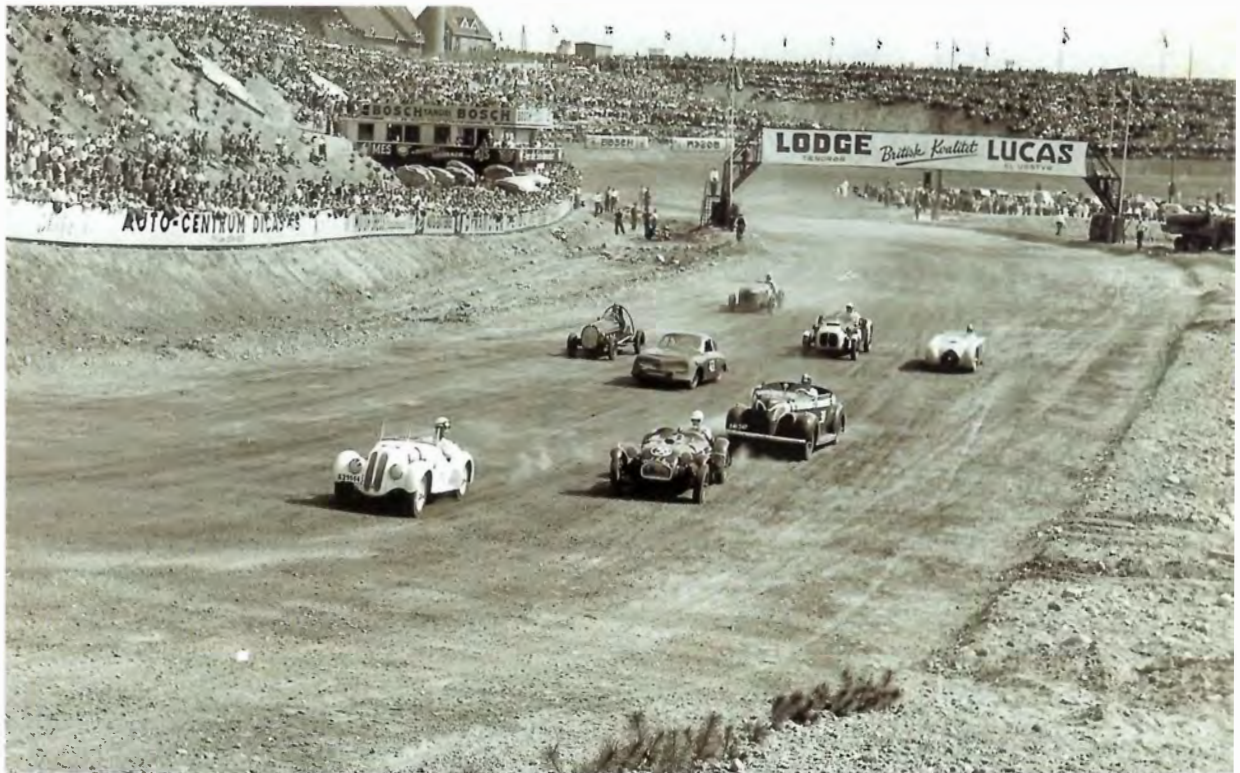
British Motor Corporations Mini Cooper var en meget effektiv og alsidig racerbil i Roskilde Rings sidste år, hvor det i 1965 blev til et Danmarksmester til hvert af medlemmerne af denne trio. Hans Trap-Nielsen (f.v.) vandt standardvogne gruppe 3 1001-1300 cm³, Jan Heggov standardvogne gruppe 2 851-1300 cm³, mens Christian Nellemann tog titlen for sportsvogne gruppe 4 0-2000 cm³. Målt på antal førstepladser var Hans Trap-Nielsen bedst med tre mod Heggovs to og Nellemanns enlige sejre.



Frede Andersen (50) vandt en af sine otte Roskilde Ring-sejre i standardvognsklassen, men det skete ikke i dette løb den 1. juli 1956, hvor han rammer nordmanden Hans Ingiers Skoda 440 med det resultat, at begge vælter. De to passerer indenfor af Arne Ingier (51) og Joerges Bagger (46), der her havde en af sine få starter i en standardvogn. Bagger var derimod langt mere aktiv – og succesrig – på motorcykler, i Formel Junior og racersportsvogne, hvor det samlede blev til 13 sejre.

Men også i langt skrapere klasser viste Voigt Nielsen sig som en af Danmarks bedste kørere, da det ofte var ham, som tog kampen op mod de udenlandske gæster i racersportsklassen ... og vandt. Sejrene blev opnået i først Scuderia Palans Cooper T39-Climax og Porsche 550 Spyder 1500 RS og siden i den Lotus Eleven-Climax, som Færch-fabrikkerne købte til ham. I alt blev det til syv sejre i topklassen på Ringen, og det tal kunne være blevet større, hvis ikke Voigt Nielsen var forulykket under træningen til et løb på Brands Hatch i august 1959, hvilket satte en stopper for hans karriere. Andenpladsen på ranglisten indehaves af Jørgen Niel-

sen, der igennem ti sæsoner blev noteret for 19 førstepladser, alle erobret bag rattet af standardvogne. Det hele begyndte i efteråret 1957, hvor han vandt de første af mange sejre i den store standardvognsklasse, og da so-raneren ligesom de fleste af de øvrige i feltet kørte i en Volvo PV444, gik klassen i folkemunde da også under navnet Volvo-klassen. Det tilnavn forsvandt dog senere, for efter 12 sejre i det svenske mærke var Jørgen Nielsen selv med til at bryde Volvo-dominansen, da han vandt Grand Prixet i 1961 i en Hillman Minx. Det meste af den efterfølgende sæson var Jørgen Nielsen dog forhindret i at score flere sejre, da han var blevet idømt 12 måneders



Robert Nellemann (36) kom ikke særlig godt fra start i sin Allard ved specialvognsklassens løb, da Roskilde Ring åbnede den 5. juni 1955. Men i løbet af kort tid havde han passeret Bo Ljungfeldts BMW 328 og scoret den første af sine syv sejre på Roskilde. Bag Nellemann i den store Ford V8 ses Gunnar Henriksen, der endte som den kører, hvis sejrserie spændte over den længste periode.

suspension for at have kørt med en ulovlig bil. Men han kom siden stærkt igen og scorede seks sejre i henholdsvis en Ford Cortina GT og en Lotus Cortina.

Poul Rasmussen er på tredjepladsen noteret for 16 sejre, men selv om malermesteren fra Hillerød startede sin karriere i standardvogne, er han kun noteret for en enkelt sejr i den legendariske forhjulstrukne Citroën. De resterende 15 førstepladser kørte Poul Rasmussen alle hjem bag rattet af sin Cooper-Norton i den Formel 3-klasse, der gik under navnet midget. Klassen havde sin glansperiode i årene 1955-1959, og da løbene ofte havde deltagelse af en række stærke udenlandske navne, er Poul Rasmussens sejrserie imponerende og gør ham samtidig til den mest vindende i formelvogne på Roskilde Ring. En af de køreere, som Poul Rasmussen dystede med, var Børge Nielsen, som er noteret for 14 sejre, hvoraf dog kun otte var generelle sejre. Den trinde midgetkører var nemlig et af de bedste navne i den indlagte klasse for biler med de svagere JAP-motorer, hvor han ofte var dominerende, og det er kraftigt medvirkende til, at 11 af hans 14 sejre blev scoret netop her i Effyh- og Alfa Dana-chassiser. De resterende tre sejre opnåede Børge Nielsen, efter at han først i tresserne havde skiftet til de mindre standardvognsklasser med en Morris Mascot Cooper.

Nummer fem på hitlisten er Joerges Bagger, der med sine 13 sejre til gengæld var en af de mest alsidige vindere. I det første par år var han det stærke navne i motorcykelklassen på sine Ariel og Matchless-maskiner, hvor han scorede otte sejre, men siden skiftede han til fire hjul.

Først til en Lotus Eleven, som gav ham en enkelt sejr, og dernæst til en Lola Mk2-Ford i Formel Junior, hvor han med fire sejre kunne kalde sig Danmarksmester to gange. Men selv om Joerges Bagger scorede otte sejre på sine motorcykler, var han ikke den dominerende kører i denne disciplin, idet sidevognsparret Egon Walther og Verner Poulsen står noteret for hele ti sejre. Dette tal matches også af Sven Andersson, der dermed blev den mest vindende udlænding på Roskilde Ring, hvor han ti gange strøg først over målstregen i sin Cooper-Norton Formel 3-racer.

De tre sidste køreere, som når med i top 10 på Roskilde Ring-vinderlisten, er Gunnar Henriksen, Arne Ditlevsen og Erhardt Fisker. Mens sidstnævnte vandt alle sine sejre på forskellige DKW-maskiner, og Arne Ditlevsen var sejrrig i først racersportsvogne og siden de små hundehuse, så er Gunnar Henriksens sejrserie dog mest imponerende.

Vognmanden fra Hedehusene endte nemlig som den kører, hvis sejrserie spændte over den længste periode, idet der var hele 11 år og 358 dage mellem hans første sejr i en Cooper-Norton Formel 3 og hans sidste i en BMW 2002 TI. Denne sejr opnåede han meget passende ved Scalextrix-løbet den 22. september 1968, hvor netop den store standardvognsklasse var det allersidste punkt på programmet. Faktisk kunne Gunnar Henriksens rekord have været endnu mere imponerende, idet han var tæt på at slå Robert Nellemann i specialvognsklassen i sin Ford V8 Special, da Roskilde Ring åbnede den 5. juni 1955. Men denne indsats var dog nok til at give Gunnar Hen-



Kvartetten på dette billede var en af de mest effektive på Roskilde Ring. Selv om Julius Voigt Nielsen (54), Arne Ditlevsen (57), Bjørn Bentzen-Bilkevist (56) og Robert Fischer (55) kun udgjorde knap 2 % af de kørere, som vandt løb på banen, så tog de tilsammen 46 af de i alt 571 førstepladser, svarende til 8 %.

riksen æren af at være den kører, hvor der var længst tid mellem første og sidste start på banen, idet han som den eneste var med i både det første og det sidste løb.

Løber man listen igennem over de kørere, som i tidens løb er blevet kåret som sejrherre, så støder man på mange af de navne, der prægede livet på banen: Palle Ancher, Tom Belsø, Aage Buch Larsen, Jørgen Ellekær, Niels Peter Ellemann Jacobsen, Sven Engstrøm, Andreas Geil, Erik Høyer, Peter Justesen, Arnold Larsen og Robert Nellemann. For blot at nævne nogle få, for listen er nemlig lang. Rigtig lang. Hele 240 personer nåede at blive kåret som vindere, men det tal burde faktisk have været 241! Forklaringen herpå ligger i et grimt uheld ved 1957-sæsonens Åbningsløb, hvor tre sidevognsmandskaber tørnede sammen med det resultat, at tre mand kom på hospitalet, hvorfor der ikke blev udråbt nogen vindere...

Som bekendt blev der to gange kørt Formel 1 på Roskilde Ring, og de to løb blev vundet af Stirling Moss og Jack Brabham. Men der var faktisk også andre kørere, som vandt på Roskilde Ring, og som siden kom i Formel 1. Den ære overgik nemlig Kurt Ahrens, Cliff Allison, Peter Ashdown, Tom Belsø, Paul Hawkins, David Hobbs, Chris Irwin, John Love, Arthur Owen, Teddy Pilette, David Piper, Peter Revson, Bertil Roos, Mike Spence, Alan Stacey, Michael Taylor, Trevor Taylor og Reine Wisell. Derimod nåede Reines landsmand Ronnie Petersson aldrig at vinde i domkirkebyen...

Det gjorde Ole Ritter derimod, men ikke i bil. Det var på en stålhest, at han i 1968 vandt det sidste af de i alt fire cykkeløb, der blev kørt på banen. Og traktørløbet, som

blev nævnt i indledningen af denne artikel, blev vundet af ingen ringere end Prinsesse Birgitte de Bourbon Parma, som sejrede på en Fordson Major! Joh, allerede i 1959 havde man fundet ud af, at motorsport er en blanding af sport og underholdning.

Top 60-listen (på næste side) er baseret på materiale, som Morten Alstrup har indsamlet omkring de forskellige løb for biler, motorcykler og andre køretøjer, som er afviklet på Roskilde Ring i perioden 1955-1968. Der indgår kun deciderede publikumsløb i statistikken og f.eks. ikke lukkede klubløb og rallyprøver.



Den trinde midgetkører Børge Nielsen (7) var en af de mest succesrige kørere i klassen for biler med de lidt svagere JAP-motorer, hvor han ofte dystede med Viggo Petersen (6).

Top 60-listen

		Generelle sejre	Klassejere	Holdjere	Total	Standardvogne	Formelvogne	Racersportsvogne	Grand Tourisme	Diverse	Karting	Solomotorykler	Sidevognsmotorykler	Motocross	Total
1	Julius VoigtNielsen	27	1		28	14		7	5	2					28
2	Jørgen Nielsen	17	1	1	19	19									19
3	Poul Rasmussen	15	1		16	1	15								16
4	Børge Nielsen	8	5	1	14	3	11								14
5	Joerges Bagger	13			13		4	1				8			13
6	Egon Walther/Verner Poulsen	10			10								10		10
	Sven Andersson	10			10		10								10
8	Gunnar Henriksen	9		1	10	3	7								10
9	Arne Ditlevsen	8		1	9	7		2							9
	Erhardt Fisker	8		1	9						1	8			9
11	Frede Andersen	8			8	1		7							8
	Robert Fischer	3	4	1	8	8									8
13	Arnold Larsen	7			7	7									7
	Robert Nellemann	7			7		4		2	1					7
	Arne Guldmark Hansen	5	1	1	7	7									7
16	Erik Høyer	6			6	6									6
	Niels Peter Ellemann Jacobsen	6			6	6									6
	Hans Kyndby Christensen/Leo S. Hansen#	6			6								6		6
	John Skaarup	5	1		6			6							6
	Svend Wittrup Willumsen	5		1	6	6									6
	Anders Josephsson	4	2		6			4	2						6
22	Arne Riis	5			5	5									5
	Palle Ancher	5			5	5									5
	Hartvig Conradsen	5			5		5								5
	Ole Vejlund	5			5		3	1	1						5
	Mogens Rasmussen	5			5									5	5
	Leif Sjöstrand	4	1		5	4	1								5
	Tom Belsø	4		1	5	5									5
	Fritz Møller	4		1	5	2			3						5
	Arne Nielsen	2	2	1	5	1			3	1					5
	Prins Jacques de Bourbon Parma	1	4		5	5									5
	Viggo Petersen	1	3	1	5	1	4								5
33	Gunnar Andersson	4			4	4									4
	Gösta Karlsson	4			4	4									4
	Peder Petersen	4			4	4									4
	Aage Buch Larsen	4			4	4									4
	Elo Sørensen	4			4	2		1	1						4
	John Love	4			4	1	3								4
	Krister Holsby	4			4		4								4
	Kurt Ahrens	4			4		4								4
	Erik Bob Jensen/Preben Mortensen	4			4								4		4
	Svend Mortensen/Ole Andersen§	4			4								4		4
	Peter Justesen	3	1		4	4									4
	Poul Andersen	3	1		4	4									4
	Torben Dahl	3	1		4							4			4
	Lars Thaug	2	1	1	4	4									4
47	Andreas Geil	3			3	3									3
	Jørgen Egede Søgaard	3			3	3									3
	Keld Hansen	3			3	3									3
	Walther Greulich	3			3	3									3
	Sven Engstrøm	3			3	2	1								3
	Sam Braadhe	3			3	2				1					3
	Yngve Rosqvist	3			3	1	2								3
	Gunnar Carlsson	3			3			3							3
	James McKay	3			3			3							3
	Kasper Gaugler	3			3						3				3
	Hans Trap-Nielsen	2	1		3	3									3
	Steffen Nielsen	2	1		3	3									3
	Torben Strand	2	1		3	2		1							3
	Niels Andersen		2	1	3	3									3

Preben Gauger vandt sandsæk i det ene løb. Resten var med Leo S. Hansen.

§ Gert Andersen var sandsæk i det ene løb. Resten var med Ole Andersen.



LaFrance trucks

Det er morsomt at læse i sidste VT at American LaFrance brandbilen nu er avanceret til en speedster. Man kommer næsten til at tænke på det Triangel chassis, påbygget en roadsterkarrosseri, som deltog i et løb til Rom sidst i tyverne. Den var også sådan en "én af slagsen".

De af vore medlemmer som har aftjent deres værnepligt ved FKF i 50'erne og 60'erne må helt bestemt huske de store LaFrance kran- og bjergningsvogne.

De var lavet hos Ward LaFrance i Elmira, New York, et aflæggerfirma af American LaFrance sammesteds, og som havde specialiseret sig i levering af ganske særlige køretøjer i omegnen. Firmaet har efter amerikanske forhold ikke været stort, og vognene var konfektionsopbyggede. Men vante til store størrelser har de



været. De store bjergningskøretøjer fra Anden Verdenskrigs tid var treakslede med træk på alle hjul. Motoren var en 6-cylindreet, topventilet Continental 22R på 8.2 liter, benzin-

drift. Brændstoftankene rummede 378 liter. Køretøjets egenvægt var 1 2½ ton. Mærket er altså ikke helt ukendt her i landet.

Leif Gr. Thomsen



*Der var vi vel nok heldige!
Karl Ejner er så øm over de
Lucas P100 forlygter.*

Månedens køretøj
CORGI Mark I.

Af Leif Gr. Thomsen
Fotos: Ole Callesen, Leif Gr. Thomsen



Nogle køretøjer opnår, uden dog at have haft nogen særlig betydning eller udbredelse, at blive en myte, eller også at få en status, som de slet ikke har optjent.



Således med denne måneds køretøj, den lille sammenklappelige motorcykel fra England med navnet CORGI, og som næsten alle, når de ser den, betegner som værende en faldskærmsmotorcykel fra 2.verdenskrig, hvad den slet ikke er. Og hvorfor denne mytiske opfattelse? Når man ser den, så ligner den mest en spøg, og for nogle år siden blev den også i et kendt svensk gammelbilsblad benævnt som et enkeltstående amatørarbejde, men af hvem? Det skal i sandhedens interesse nævnes, at bladet er blevet korrigeret.



I begyndelsen var den et seriøst forsøg på at lave noget, som skulle tilfredsstille efterkrigens efterspørgsel efter et billigt, handy og letkørt motorkøretøj, men realiteterne skulle vise sig at blive anderledes.

CORGIen fremkom i 1946 og var en civil frembringelse udviklet over den egentlige faldskærmsmotorcykel, der havde betegnelsen WELBIKE. Denne var konstrueret og produceret på en hemmelig fabrik nær byen Welwyn i Hertfordshire og sås første gang under invasionen i Normandiet juni 1944, og den sås ved Arnhem i september samme år. Faktisk fik denne lille smarte sag ikke den store betydning, selv om den kunne kastes ned i faldskærm indeholdt i en cylinderformet container. Den havde nemlig naturligtvis meget små hjul, Villiers-motoren på 98 ccm var meget simpel og uden kickstarter, så den skulle løbes i gang. Enhver vil kunne forstå, at køretøjet ikke havde mange chancer, når det blev droppet langt fra fast vej. En anden krigskreation fra den tid, den sammenklappelige trædecykel fra BSA, fik en helt anden og større udbredelse.

Om WELBIKE går en del historier om, at den blev anvendt som kommunikationsmiddel på hangarskibe, nogle RAF officerer medbragte den i fly, så de altid hurtigt kunne komme videre på de ofte store flyvepladser, atter andre havde den med som bagage bag på kampvognen eller i jeepen. Herudover havde den ingen særlig succes.

Til civilt brug var WELBIKE ikke så anvendelig, idet den jo ikke havde skærme, ingen bremses på forhjulet, komforten var i bund, og så var der ingen lysanlæg. Man så for sig, at en videreudviklet version kunne bruges på det marked, man forventede ville komme efter krigen, og så kom arvtageren, der blev produceret hos Brockhouse Engineering Ltd., Crossens, Southport i Lancashire, og navngivet CORGI efter den lille walisiske terrier, fordi begge jo var en lille, temmelig aflang sag med meget små ben/hjul.

CORGIen var ligesom WELBIKE bygget på en dobbelt rørramme, men forsynet med en stærkere styrkroner. For-gafflen var også stærkere, ligesom styret var noget mere kunstfærdigt dannet. Sædet, en almindelig cykelsadel, kunne trykkes helt ned, og med

nedlagt styr fyldte en CORGI kun lidt mere end en WELBIKE. De små egerhjul (12 1/2 x 2 1/4) var bibeholdt og nu med en 4" tromlebremse i forhjulet. Tanken var mere motorcykelmæssig, og der benyttedes nu to slags magneter, enten Miller eller Wico Pacy med lysspole. Motoren var ikke mere en Villiers men en Excelsior Spryt. Baghjulet var indkapslet i et lille stykke "karrosseri", som i sig selv er et helt lille stykke karetmagerarbejde lavet udi ét stykke og løbet sammen med en gasflamme. Forlygten var af cykeltype med en pære med kun én glødetråd, strømforsyning fra lysspolen i svinghjulsmagneten. Desuden en lille pære til parkeringsbelysning strømforsynet af et 4,5 v batteri indeholdt i lygtehuset. Bagpå en lille baglygte, der lyser sammen med hovedlyset.



Dette er faldskærmsmotorcyklen WELBIKE, CORGIens forfader. Der er også dobbelt rørstel, og tanken er todelt og forsynet med en pumpe, så benzinen kan trykkes op til karburatoren.



Den pæne piberygende herre på billedet kender vi desværre ikke, men det må være fabrikkens repræsentant ved præsentationen i Danmark i 1947. Er det på en kro i Nordsjælland? På billedet ses tydeligt, at der på tidlige modeller var monteret et stænskjold foran motoren. De blev senere beordret fjernet, da de forringede kølingen af motoren.

Betjeningsmæssigt var der ingen forskel i forhold til WELBIKE. Excelsiormotoren er lidt kvikkere end Villiersmotoren, anbefalet fart på landevej er højst 50 km/t. Motorcyklen skal løbes i gang, og der er kun en kobling, ingen gearkasse. Hvad der kan forekomme mærkeligt er, at der ingen dekompressionsventil er. I aluminiumstopstykket er der godt nok plads til en, men man har åbenbart fundet den overflødig. Godt nok starter Spryt'en meget nemt, man kan endog starte den ved et træk i baghjul, hvilket kræver, at man løfter bagpartiet med den ene hånd, men alligevel.

Man forudså i sin tid, at enhver familie burde have sådan en. Så kunne husmoderen tage på indkøb og hjembringe købmandsvarerne i en cykelkurv, der meget nemt lader sig monteres på styret. Når COR-

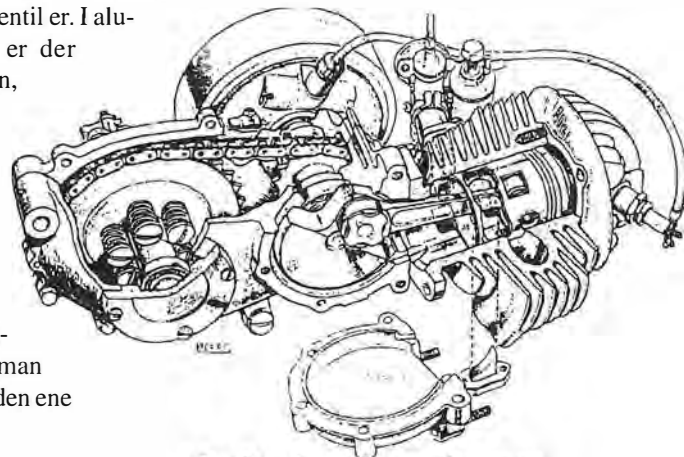


Redaktør Robert Huhle aflægger køreprøve i 1947 med sin CORGI. Huhle holder køretøjet, og kørelæreren står ved siden af og gestikulerer. Den motorsagkyndige står med plusfours og alpehue og undrer sig i sit stille sind. Der er ændringer på denne CORGI i forhold til det oprindelige udstyr: Forlygten er fjernet fra sin oprindelige holder og er anbragt på noget, der ligner et kasteskaft, så den får større højde. På bagskjoldet er monteret et elektrisk horn, som må have haft en noget skrattende lyd, eftersom eneste strømkilde har været lysspolen. Der er monteret en baggebærer. Nummerplade over forhjulet mangler åbenbart.



Glen ikke er i drift, så pakker man den sammen og tager den med op i lejligheden og parkerer den i paraplystativet eller under sengen. Benzinen løber ikke ud af tanken, hvis CORGI'en ligger ned eller står på højkant, for i tankens skruedæksel er der en blokerbar luftventil. Men jeg ved ikke, om den ærede læser kan se det for sig: En pæn frue i ulastelig spadservedragt og med halvhøje hæle løbende ned ad Oxford Street med en CORGI.

De tidlige CORGI'er er faktisk sjældne i Storbritannien, fordi den det første år kun blev anvendt som eksportvare. Og da Danmark jo havde god bacon- og smøraftætning på England, kunne CORGI fås herhjemme.



Excelsior Spryt motoren. Den meget enkle konstruktion ses umiddelbart, også den "halve" krumtap og kørkpladekoblingen.

Udbredt blev den ikke. Man kunne sige, at enhver brugt motorcykel fra 30'erne faktisk overgik den på alle punkter. Dog blev der afsat nogle eksemplarer, mest til folk, der på en eller anden måde fandt det praktisk, at den kunne staves væk eller tages med som bagage, eller fordi den var sjov. Deres ærbødige minde fra drengetiden i Sønderborg, at firmaet Gettermann og Simonsen, der omkring 1947 startede flyvning med en KZ III OY-DMO (som for øvrigt stadig står i hangaren i Sønderborg, men nu hos Cimber Air) netop havde en CORGI. Det varede nu ikke så længe, for det må være den, der senere blev solgt til redaktør Robert Huhle, dagbladet Sønderjyden i Tønder. Han aflagde køre-



Den originale Amal karburator var ikke i orden, så der er monteret en Bing, der fungerer indtil den rigtige dukker op. Dækslet over det åbne svinghjul er lavet ved hjælp af en af Lillemors muffinsforme.

Specifikationer for Mark I:

Motor:	98 ccm 2-takt
Benzintank:	5,68 l
Blandingsforhold	1:20
Magnet:	Miller/Wico-Pacy
Karburator:	Amal 259/001
Udveksling:	5,82:1
Bremser:	4" cykeltype
Hjulstørrelse:	12½ x 2¼"
Hjulafstand:	990 mm
Længde:	1346 mm
Bredde(foldet):	648 mm (330 mm)
Højde(foldet):	914 mm (521 mm)
Frigang:	102 mm
Tom vægt:	43 kg



Øverst: Da CORGI'en blev erhvervet, var den meget ukomplet og så farlig ud. Men bemærk motorens jomfruelige skruer og møtrikker, der tydede på, at indholdet var godt. Det holdt stik. Nederst: Detaljer fra renoveringen.





prøve på meldte CORGI og har været så venlig at låne os et billede af begivenheden.

Også Gutenberghus-salgschefen med Anders And & Co. havde en CORGI, som han medbragte i sin KZVII.

Dagbladet Dannevirke skriver 20.maj 1948, at der havde været arrangeret motorløb for nogle kendte Haderslevfruer, og de skulle køre på fiskehandler Otto Petersens CORGI. Da fruene ikke havde nogen motorcykelerfaring, kom ikke alle lige godt fra racet, men alligevel viser omtalen, at CORGI'en var let kørt.

Og hvordan er den så at køre? Ja, det er jo et lille køretøj, og med de små hjul er den meget styrefølsom. Starten foregår let på trods af, at der ikke er nogen ventilløfter (dekompressionsventil). Man tager blot koblingen, løber et par hurtige skridt, lægger højre hånd på sædet for at undgå, at baghjulet blokerer, når koblingen slippes. Så højre hånd op på styret, lidt gas, og skidtet kører. Resten foregår som med ét gear ved brug af kobling og bremses. De 98 ccm er tilstrækkelige til det lille køretøj, der accelererer



kvikt. Trafikken sidst i 40'erne har ikke været noget problem for den lille motorcykel, i hvert fald ikke i byerne.

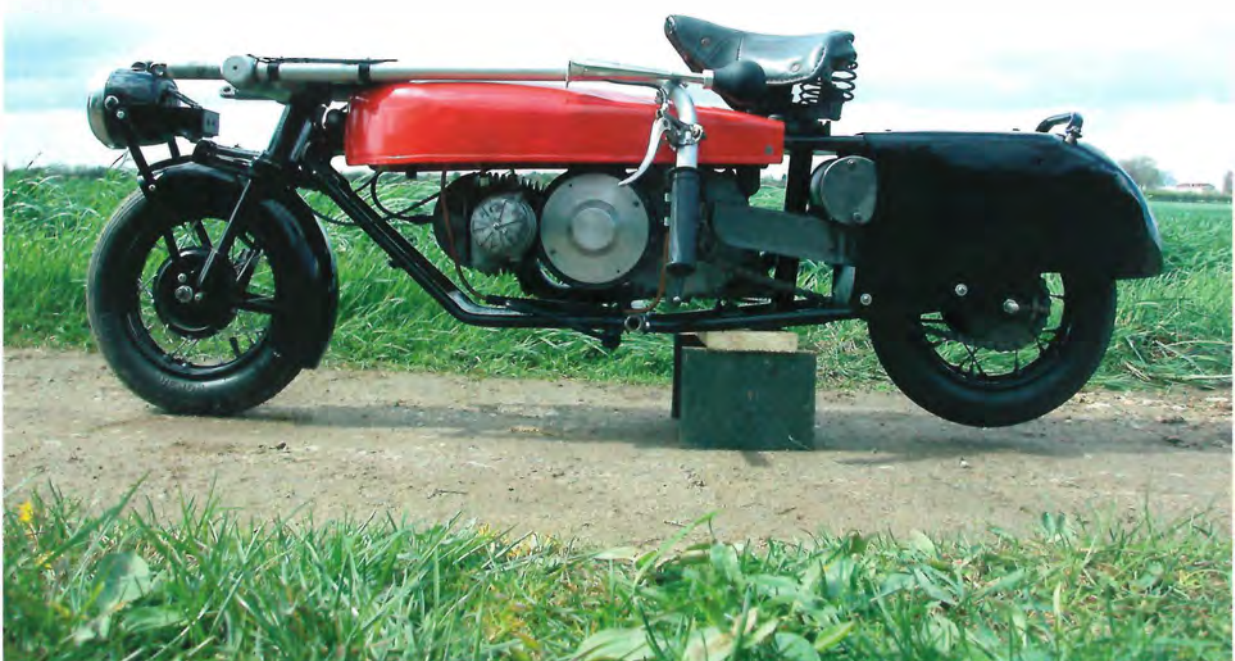
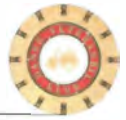
I et forsøg på at rette op på dårlige salgstal blev der i 1948 monteret kickstarter, så den

nye CORGI hed nu Mark II. Samtidig blev egerhjulene erstattet med pladehjul i samme størrelse. Senere igen blev der indbygget en gearkasse med 2 gear, og endog teleskopaffjedring af forhjulet blev lanceret.

I 1954 var det hele slut, der var ikke mere at lave for denne lille runabout, der var nemlig dukket nogle helt nye 2-hjulere op fra Italien med navne som VESPA og LAMBRETTA, og dem kunne CORGI ikke konkurrere med.

Men til glæde for dem, der i Danmark besidder en CORGI, kan man jo betro, at muligheden for, at verdens ældste CORGI netop er her, er stor. Der findes ingen verdensomspændende klub for CORGI'er, fordi de få, der kører sig om den, kender hinanden og klarer sig fint uden. Men en af dem, Mr. Peter Miller fra Dorset, har lavet en liste over kendte CORGI'er, og på den figurerer vort viste eksemplar som verdens ældste, og den har været dansk altid og har stelnr. 309, motornr. M1201. Et eller andet sted derude må der være en CORGI, der har lavere stelnummer, og den hører redaktionen gerne om.







DVK's bomærke på frimærke

I forbindelse med opbygningen af min samling af alverdens frimærker med motiver af biler og motorcykler er jeg nu i besiddelse af ikke mindre end en sensation, idet der netop er udkommet to mærker med bilmotiver af danske køretøjer.

Marshall Islands har udgivet mærker med hhv. Hammel-bilen og Dansk Automobil Fabrik. Det er første gang overhovedet at danske motorkøretøjer af historisk karakter er gengivet på frimærker.

Det er lidt ærgerligt at Post Danmark ikke har forståelse for denne side af dansk teknik. Til gengæld kan vi filatelister glæde os til efteråret, når Danmark udgiver fire mærker med postkøretøjer, tegnet af Fritz Knudsen (se VT305).

En serie med fire mærker af danske



biler ville være flot i forbindelse med DVK's 50års jubilæum i 2004.

Efter min udstilling på Danmarks Tekniske Museum er jeg kommet i kontakt med andre ligesindede (se VT nr. 287), men er stadig interesseret i kontakt med andre samlere.

Svend Draaby

PS: Marshall Islands er en øgruppe beliggende i Stillehavet mellem Japan og Hawaii. Øen Bikini indgår i gruppen (kendt fra de første atomprøvesprængninger).

Internationalt Ariel Træf i Danmark

For de rigtig gamle drenge er Ariel motorcyklen noget helt særligt.

Op gennem 30'erne blev den særdeles populær, specielt modellen der blev kendt som The Red Hunter. Den sås ofte på motorbanerne fordi den dobbeltportede motor lod sig tune til gode præstationer.

Også på landevejene sås de, og de var lette at kende på deres blanke tankke med de røde felter, fælgcentrene ligeledes røde, og så lyden.

Populariteten holdt sig også efter krigen, modeludvalget blev større.

Ikke sært har Ariel sin klub i Danmark, og om end ikke særlig stor, så sker der altså noget. I mange år har man dyrket langture til det store udland, og mange artsfæller har man mødt. I år vil klubben gerne gøre gengæld, og der er foreløbig tilmeldt ca. 40 deltagere fra England, Tyskland, Frankrig og Danmark.

Den danske Ariel Klub henter sine venner i Slesvig onsdag den 7.



Ariel Red Hunter 1934 – med rigtigt anbragt pude på bagskærmen.

august, hvorefter turen hjem går over Flensborg, Vojens, Haderslev og Christiansfeld til Vejstrup syd for Kolding, hvor man overnatter.

Næste dag via Egtved, Ravnning, Jelling, Tørring til Silkeborg (Hjejlen) og retur via Horsens.

Tredjedagen er man i Kolding (Koldinghus), så via Middelfart til Vedstårup Teglværk og til Ringe, så man kan deltage i det store Egeskov Træf. Så hvis der er nogen som gerne vil se en Ariel

Leif Gr. Thomsen



GRETA MOLANDER

De gamle blandt os husker Greta Molander – en bilsportens Sonja Henie, skandinavisk-blond og rundkindet, populær i Danmark som i hjemlandene Sverige og Norge. Nu er hun død i en alder af 93 år.

Vi så hende når hun kom gennem Danmark og var fotografernes yndlingsoffer dengang Monte Carlo rallyerne gik her forbi. Og mange kendte hendes causerier, illustreret af hende selv. De stod i damebladet Tidens Kvinder (ikke at forveksle med det nuværende blad af samme navn).

Greta Molander blev født i Ystad i 1908 og havde sin bilsportslige debut i 1929 i Veckotidningens Damtävling, hvor hun startede med familiens store, sædvanligvis chaufførstyrede LaSalle. Og blev nummer sjok. Men hun var smittet af bacillen, og den placering blev aldrig gentaget.

I januar 1933 havde hun sin internati-

onale debut i Monte Carlo rallyet, og i efteråret 33 vandt hun to af sine vigtigste sejre, i Rikspokalen. Ikke bare dameklassen, men totalt! Et internationalt gennembrud havde hun med Coupe des Dames sejren i en Plymouth i Monte Carlo rallyet i 1937.

I 1938 blev Greta Molander norsk gift, bosatte sig i Norge og blev så norsk at hun kom i flere års Gestapo-fangenskab.

I 1950 var hun med til at markedsføre den dugfriske nyhed SAAB, som fører af den ene af to 92'ere, der var anmeldt til Monte Carlo rallyet (den anden blev kørt af Rolf Mellde). Stadig med SAAB vandt hun igen i 1952 rallyets Coupe des Dames. Året efter indstiftedes Europa-mesterskabet i rally og Greta Molander vandt. I 1962 deltog hun for sidste gang i Monte Carlo og vandt for sidste gang dameklassen. Og dog, i 73 fik hun et tilba-

gefald og kørte sammen med totalsejrereren fra 55, nordmanden Gunnar Fadum. De vandt mixed-klassen. Endnu et bilsportsligt comeback havde Greta Molander i 1886, da hun ved rattet af en vens Plymouth 1936 var med til at fejre Svenska Bilsportförbundets 50-års jubilæum. Og i 1987 var hun i Monte Carlo for at fejre sit eget 50 års vinderjubilæum, med den korrekte bilmodel og blomsterhyldet af fyrsten.

Ind imellem det alt sammen for hun rundt i verden og skildrede det humoristisk i bøger med egne tegninger – til for få år siden skrev hun stadig sine causerier. Til det sidste boede hun i Norge, hvor hun i en årrække drev et helsehotel i Sandefjord.

O.E. Riisager (med behørig tak til Peter Ottosson og Bengt Sahlström).

JYSTRUP BILMUSEUM



For nogle år siden gik der rygter om at en købmand ville starte bilmuseum i Skovriderkroen i Charlottenlund. Han havde købt Bohnstedt-Petersens store samling af veteranbiler og desuden den efterhånden medtagne kro. Men forskellige vanskeligheder med byggetilladelser forhindrede ham i at fuldføre projektet, så der var stille i flere år om købmanden (Skovriderkroen blev dog lavet fint i stand). Købmanden solgte nogle af bilerne, og man formodede at museumstankerne var skrinnelagt.



Købmanden er Niels Roest fra Vedbæk. Han er mangeårigt medlem af DVK og har altid interesseret sig for gamle biler og i det hele taget for gamle ting – noget der har en historie. Han handlede i ny og næ et par biler. Mere blev det ikke til. Men sidste år dukkede han igen for alvor op, idet det var ham der hjembragte Christian X's smukke åbne Cadillac 1933 fra et flerårigt ophold i Amerika.



Det satte på ny gang i tankerne om et museum på Sjælland, men hvor skulle det ligge? En køretur til det smukke Midtsjælland, til Sporvejsmuseet ved Skjoldenæsholm, gav ideen til at lægge et bilmuseum i nærheden. Og sådan blev det.



Roest købte Møllebækgård, Høedvej 28 i Jystrup, og et større arbejde med at renovere og indrette bygningerne tog sin begyndelse.

Resultatet er flot. Det ser ikke ud af så meget fra landevejen, men når man kommer indenfor, imponeres man af de lyse, venlige lokaler, som er virkelig handicapvenlige. Der er således elevator til 1. salen, op til den meget store modelbilsamling, bestående af mere end 6.000 modelbiler. Det er den samling, der tidligere var i Silkeborg, men som måtte lukke på grund af en vejoplægning. Niels Roest har suppleret med egne modelbiler.



I loftet hænger kæmpestore modelfly, der vel at mærke kan flyve med små benzintorere. De er alle fremstillet af Henrik Kejlaa. Han er et af de mennesker, der kan fremstille ting af ingenting, og som efter Roests udsagn er uvurderlig for sådan et museum. De daglige ledere er Lena og Erik Sørensen, som også har haft travlt med indretningen af museet.

Tekst og fotos E.W. Neesgård

Nu er det afsløret at Christian X's Cadillac 1933 skulle til Jystrup. Den kørte selv dertil fra Frihavnen. Hovedvægten i museets udstilling er i det hele taget lagt på store amerikanere, der er to Packarder, Chrysler, Cord – men også en rigtig HGF. Og europæere som Mercedes-Benz 300 SL, Jaguar m.fl. Børnene vil sikker tiltrækkes af den rød-hvide American Bantam (amerikansk version af Austin 7) for ikke at tale om en Bugatti i børnestørrelse. Noget af det mest kuriøse er en meget fransk Panhard & Levassor, der som det ses på det ene billede har styringen næsten midt i.

MYSTIK

Igen er en tidligere dansk bil blevet udbudt på auktion i udlandet – denne gang er det C.F. Glads bekendte Isotta Fraschini.

I en helsidesartikel oplyste Berlingske Tidende søndag den 21. april, at Christie's ville sætte den under hammeren i Rockefeller Center i New York 18. maj, og at den var vurderet til 6.4 millioner kroner.

Veteran Tidendes redaktion reagerede omgående med henvendelser både til Berlingske og Christie's og blev modtaget velvilligt begge steder, men ved redaktionens slutning ved vi ikke hvordan det siden er gået, og auktionen foregår altså lige omkring det tidspunkt, hvor vores maj-nummer udkommer.

Sagen er at artiklen indeholdt en lang række mystiske oplysninger, der åbenbart stammer fra Christie's og igen fra vognens sælger, og som absolut ikke stemmer med de kendsgerninger, man kan læse i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 62 fra 1980. Og de holder fra ende til anden stik. De går ud på at vognen er en Isotta Fraschini Tipo 8A, fremstillet ikke senere end 1926, idet fru Grethe Glad fik den i julegave det år, og indregistreret første gang 8. januar 1927. Nu udbydes den som en Tipo 8B, fremstillet i januar 1931.

Vi er vidende om at denne forandring af vognens identitet skete ret kort efter at den havde forladt Danmark for en del år siden.

Det oplyses endvidere, at vognen er ført tilbage til præcis den skikkelse den fik i Viggo Jensens design på Dansk Karosseri-Fabrik i Drejøgade i 1931. Til det er at sige at der godt nok sidder en plade fra Viggo Jensen i vognen, men han var ikke karosseri-bygger men almindelig mekaniker og har formentlig blot passet service på vognen. Hvemder har bygget karossen – og det må altså have været senest i 1926 – vides ikke. Det KAN godt have været Dansk Karosseri-Fabrik, mere sandsynligt er karosseriet italiensk, eventuelt Castagna. Men det er rigtigt at den blev ombygget hos DKF i 1933 (ikke 31) og anden gang formentlig samme sted nogle år senere. Øverst på helsiden i Berlingske Tidende er et stort fotografi (skærehæng-



Billedet er fra 1933, taget uden for Dansk Karosseri-Fabrik efter de første forandringer: Omlakering, kaleche og stor kuffert. MEN: Isottaen har stadig de høje hjul med vulstfølge til dækdimensionen 895x150! Umiskendeligt 8A, endda tidlig 8A. De mindre hjul den fik nogle år senere er dem den stadig har; og som de ny skærme er tildannet efter:

Når vognen på billedet har prøvenummerplader er det sikkert fordi den på tidspunkt har ventet på at få skiftet de gamle maledede ud med de da nymodens emaljerede handskeplader:

slerne vender på det tidspunkt på hovedet) med den tekst at det er vognen fotograferet i 1931. Sandheden er at vognen oprindeligt slet ikke havde kaleche, det fik den først i 33, og at på billedet er det dens anden ejer, Rita Orth, og hendes mand Erik, der sidder i den – og at billedet er taget i halvfjerdserne i Rågeleje. Vi kender fotografen. Vognen var på det tidspunkt forsøgt ført delvis tilbage til det originale, men havde for eksempel stadig de mindre hjul, den fik før krigen. Dem har den endnu. Nu er for øvrigt de originale meget store Bosch forlygter erstattet af de mere eftertragtede Grebel, som for resten passer til den oprindelige spotlight.

Som antyder kender vi vognens historie ganske detaljeret. Deres Ærbødige har oplevet den og havde i 1980 en indgående brevveksling med C.F. Glads søn Carl om den. Det er uomtvisteligt at dens originale chassisnummer er 869, som der også står på fabrikens plade i bilen. Nu opgives det til 1720 – som MÅSKE kunne passe med en Tipo 8B, den model der først kom i 1931. Christie's hævder at 1720 er fundet forskellige steder i vognen under "restaureringen", som også afslørede at mange detaljer ved både chassis og motor var typisk 8B. Der er en svag mulighed for at det kan være rigtigt, idet 8B specifikationer forekom allerede på 8A SS, også kaldet Spinto. Men vi tillader os at tvivle; det er stadig uomtvisteligt at vognen første gang blev indregistre-

ret i København 8. januar 1927. Christie's har for øvrigt en forklaring der er så fantasifuld at jeg ikke vil spille plads på den her. En del oplysninger er mærkeligt nok korrekte, til de absolut ukorrekte hører at vognen blev lånt ud til Christian X.

Isotta Fraschini (udtales fraskini) var et eksklusivt mærke, men ikke mere end at forhandleren Hersleb Christiansen solgte flere herhjemme, blandt andet til Wilhelm Hansen på Ordrupgård og til Grev Schulin. Også Carl Brisson kørte IF.

Efter en fem år lang restaurering vandt Glads Isotta i 1995 Pebble Beach Concours d'Élégance og har derefter været fremvist blandt andet på Rétromobile, Techno Classica Essen og Cartier Style et Luxe på Goodwood i Europa og været genstand for store tidsskriftartikler. Alle steder præsenteret som en fuldstændig original Tipo 8B.

Sagen giver grund til eftertanke – det er sjældent at en gammel ting gøres yngre – men man kan måske tillade sig at nævne at på det internationale marked vil en 8B være i højeste pris – dem blev der nemlig kun lavet ganske få af mod mange hundrede Tipo 8A. Til sidst en kuriøs detalje: Christie's oplyser, at alt blankt er forniklet. Også køleren (der har karakteristiske 8A proportioner). Hvad som bekendt var normalt i 1926, men som i 1931 var afløst af forkromning.

O.E. Riisager



DHJ 1930

STANDS FOR STOP.

VORE BILTEGNERE

PAUL HØYRUP

I serien med vore biltegnere er vi nået til Paul Høyrup, et af de tidligste medlemmer af Dansk Veteranbil Klub.

Hans interesse for biler var stor siden drengeårene; de var et hovedemne for hans tegnetalent allerede da han var meget ung. Med forlæg i hvad han kunne finde af bilbilleder tegnede han et utrolig stort antal biler, han farvelagde og forbedrede dem.

Da det efterhånden stod ham klart at tegneriet skulle blive hans livsgering, var det stadig bilerne, som dominerede. Der findes fra hans hånd et antal aldrig offentliggjorte udkast til plakater og andre reklamer fra omkring 1930, da Høyrup var cirka tyve år. De er gjort i tidens stil og selvfølgelig inspireret af fagets store ind- og udland, men absolut med stor, personlig iverigdom. Og meget forskellige fra den stil, der blev karakteristisk for ham nogle år senere, da han skabte sig et navn som illustratør.

Paul Høyrup blev født i Fredericia, men tilbragte det meste af sin barndom i Varde. Efter nøjsomt at have slidt sig igennem skolen med studentereksamen fra Esbjerg Statsskole skulle han finde sig et erhverv – og der var ikke noget som fristede mere end at tegne. Så Høyrup foreslog sine forældre at han kom på tegneskole – familien var heldigvis forstående. Høyrup kom på maleren Emil Rannows tegneskole. Men i tre år sled han forgæves trappeopgange i sit forsøg på også at tjene penge på tegningerne. I hjemmet begyndte man at tvivle på at han havde valgt det rigtige fag, men så var han så heldig at komme i forbindelse med litografen Chr. Cato, der som fagmand kunne se Høyrups evner, og oven i købet støttede ham ved at købe de udkast der altså endnu ikke var salg i.

Så fik Høyrup den tanke at opdyrke bestemte genrer, nemlig bogillustrationer, bogomslag og plakater. Og nu gik det meget bedre, han fik opgaver på det ene forlag efter det andet. Også bladene fik bud efter ham.

Høyrup fik tegnestue fælles med Gerda Nystad, Jørgen Mogensen, Povl Norholt, Siegfried "Cosper" Cornelius (som kom fra en gevaldig musikalsk familie og også var en af tidens kendte jazzmusikere) og Mogens Bryder (specialist i tobaks- og vinetiketter), først i den kobberbeklædte Vesterport-bygning, siden i Teglgårdsstræde. Cosper (fyldt 91) fortæller at Høyrup var den naturlige leder, det var ham som var kunstneren, og hans ord var nærmest lov.

Pengene var stadig ikke så store, hvor andre gik på Hviids Vinstue gik de unge tegnere på Brasilko på en førstesal på Strøget, hvor de kunne få en god kop kaffe. Under besættelsen faldt kaffens kvalitet, men servitricerne var stadig håndfangede, og der undfangede i 1943 Cosper og Asger Jerrild, som Cosper betegner som Høyrups elev, tanken om at stifte et dansk vitsblad i stil med de amerikanske, særlig et som hed Ballyhoo. Dermed kom Høyrup også til at tegne til Hudibras, Cosper kalder Høyrup for bladets kunstneriske højdepunkt. Også i det ansete Mandens Blad tegnede Høyrup, ja sågar i det berlingske hus' landmandsblad Landet. En tid var han ansat på Berlingske Tidendes billedredaktion og da han holdt op med det havde han fortsat tilknytning til huset med opgaver hovedsagelig af typografisk art. Til Politikens navnkundige tillæg Magasinet leverede Høyrup hvad Ole Storm i sin bog om Magasinet betegner som "ciseleret stregteknik", Storm skriver også at "den morsomme Paul Høyrup ... elskede snørklet arkitektur og vintage cars".





Nogle eksempler på de biltegninger, Paul Høyrup med forskellige forlæggere lavede som stor dreng.



Tidligt arbejdede Høyrup også med maleriet og i 1937 udstillede han malerier sammen med Cosper i BO (Illums Bolighus) og hos Ramme-Larsen. Men tegningen fængslede ham mest og han opgav ret hurtigt maleriet, selv om han følte sig stærkt inspireret af de store malere, især impressionisterne og Matisse. Også sin tids andre store bladtegnere beundrede han, Ungermand, Ib Andersen, Hallman, Sikker Hansen.

Vi der er gamle nok husker Høyrup som en uforlignelig illustratør af humoristiske historier og ikke mindst kriminalfortællinger. Han fortalte selv

at han lagde vægt på at give atmosfæren, stemningen og miljøet så koncentreret som muligt, indordnet en gerne sort-hvid komposition af stærk grafisk styrke. På rejser i udlandet, og især Paris, ind sugede han gadescenerier, som han lagrede i sin hukommelse for at anvende dem i sine tegninger – hvor der i gadebillederne selvsagt forekom mange biler, og karakteristisk for ham næsten altid genkendelige mærker og modeller. Ofte anskuet i overraskende vinkler.

Som plakatkunstner nævnes Høyrup mange gange i det store værk Den Danske Plakat af Lars Dybdahl (der

dog konsekvent staver Høyrups fornavn forkert). Dybdahl skriver at ”mellem turistplakaternes tegnere havde Høyrup før krigen været den eneste, der radikalt styrede mod en abstrakt virkende grafisk forenkling, men i sit arbejde for FDB opdyrkede han ... en blød, let stiliserende, moderne streg, som i ”FDB Cigar og Tobaksfabrikker Esbjerg”. Nævnes kan også en turistplakat for Hundested og en købstadsplakat for Det Danske Forlags Danmarkshistorie. I en plakat for Svømmedagen 16. juli crawler svømmere og danner en mønsteragtig lang stime, når plakaterne sættes op i tæt gentagelse. Tegningerne fra ”Biler 1885 til nu” anvendte Høyrup i negativ gengivelse i plakater for Shell.

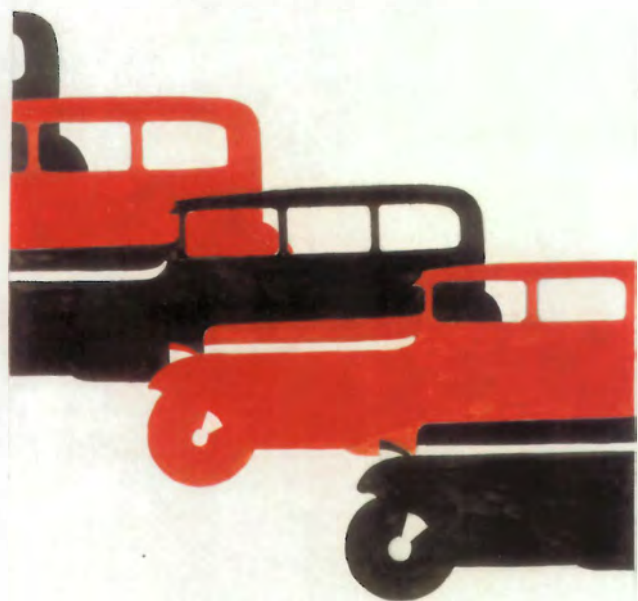
Paul Høyrup fik allerede som ganske ung bil, hans egne foretrukne mærker var de engelske. Først tre små Austin Seven, derefter en lidt større Austin, en Ten Cambridge. Og i de sidste år en Rover P3 ”75” 1949. Bilerne blev blandt andet brugt til udlandsture, næsten hvert år rejste Høyrup og Cosper sammen til Paris for at tegne. En hændelse før bilrejserne fortæller dog nok meget om Høyrup. Sammen med Cosper og den senere udgiver af Hudibras Torben Sahlert besluttede han at rejse med tog til Nice for at spille på rouletten. I Frankrig delte de coupé med en munk og lod trygt ham passe på bagagen da de i Marseille steg ud og gik noget bort fra peronen for at få et vue over byen. Imidlertid stak toget af fra dem. Cosper havde en køreplan og fandt ud af, at de med et andet tog kunne indhente deres bagage – hvad også lykkedes til munkens beroligelse. Men denne oplevelse gik Høyrup så meget på at han ikke mente de havde fortjent en planlagt festmiddag, nej de havde bevist at de ikke var i stand til at rejse i udlandet og måtte tage det første tog hjem. De andre nedstemte ham dog.

CITROËN ⁴ & ⁶ Cyl.



Høystrup var omkring 20 år, da litografen Catho tog ham under sine vinger. Høystrups forslag til plakater og reklamer var fantasifulde og elegante, men fandt ikke afsætning.

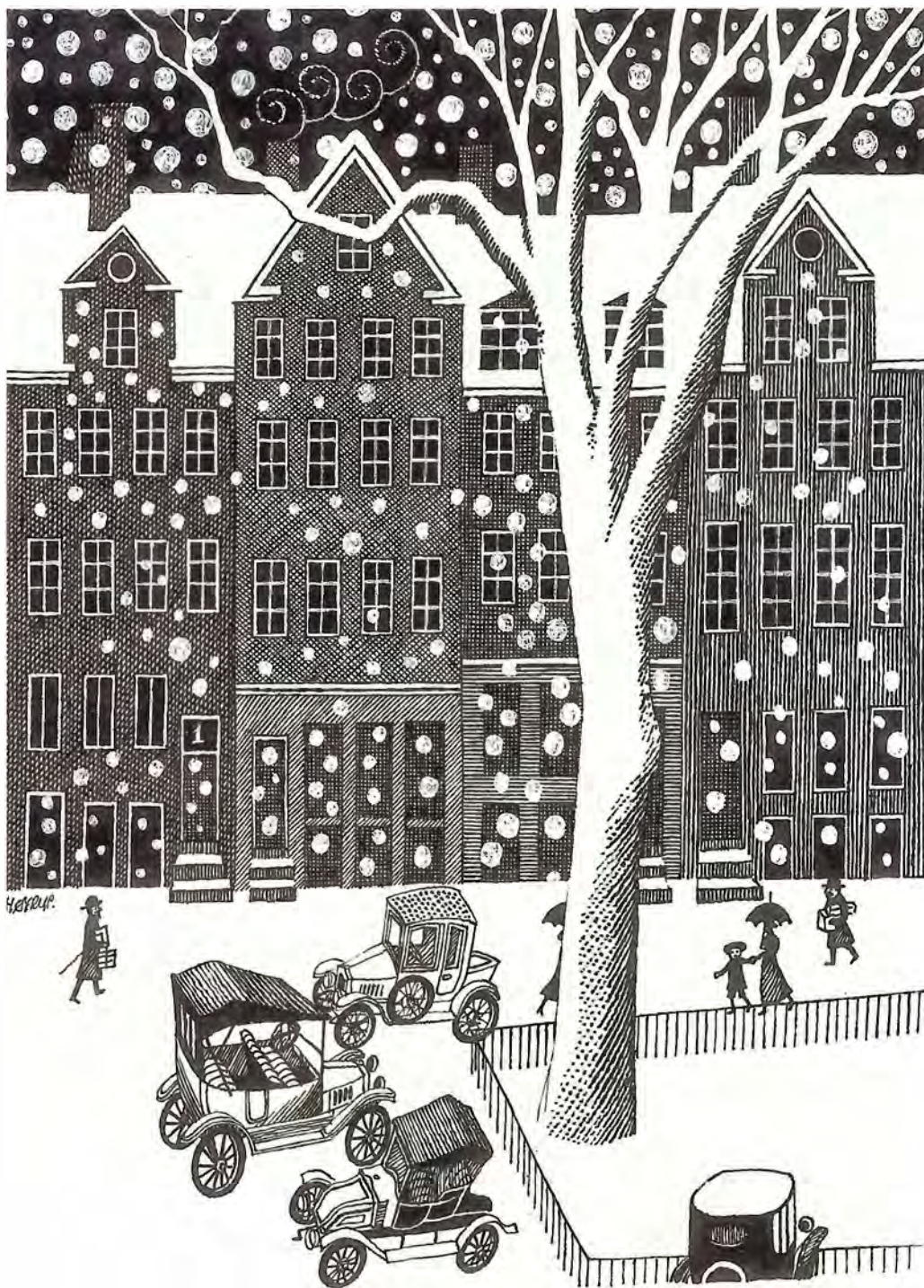
AUTOMOBIL UDSTILLING



FORUM 1930



Et karakteristisk bogomslag, hvor Høystrup med et fransk gadesceneri har fået lov at brede sig hele vejen rundt. I forgrunden genkendelige biler som Peugeot med lyterne bag kølergitteret, en Renault taxi og en lille Citroën.



Illustrationer og bogomslag blev Høyrups store force. Tegningen af noget der ligner Gråbrødretorv i snevejr og med delvis genkendelige bilmodeller er udført i Høyrups eminente skraveringsteknik og med de store snefnug pertentligt påført i dækfarve. Læg mærke til den dekorative skorstensrøg!

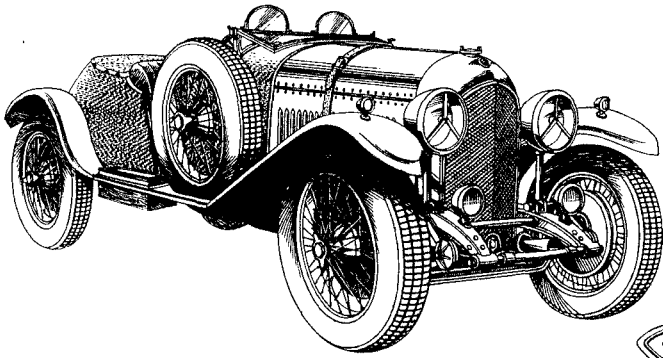
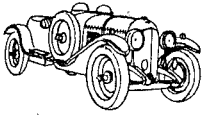
I slutningen af halvtredserne indgik Paul Høyrup et samarbejde med en af DVK's stiftere og senere formænd, Bent Mackeprang, om en bog. Det blev den før nævnte "Biler 1885 til nu", og den blev en klassiker, der i dag står på mange DVK-medlemmers reol. Høyrup tegnede en lang række repræsentative bilmodeller gennem tiderne og Mackeprang skrev teksten.

Fra drengeårene morede det Høyrup at tegne "bilportrætter", og det blev han ved med til det sidste. Men kunstnerisk nåede Høyrup det absolut bedste og mest originale i de illustrationer og bogomslag, hvor han med stort lune fantaserede på fri hånd.

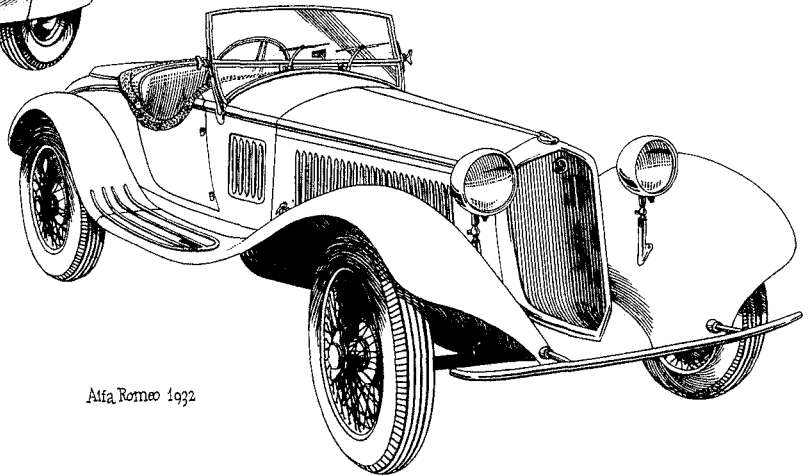
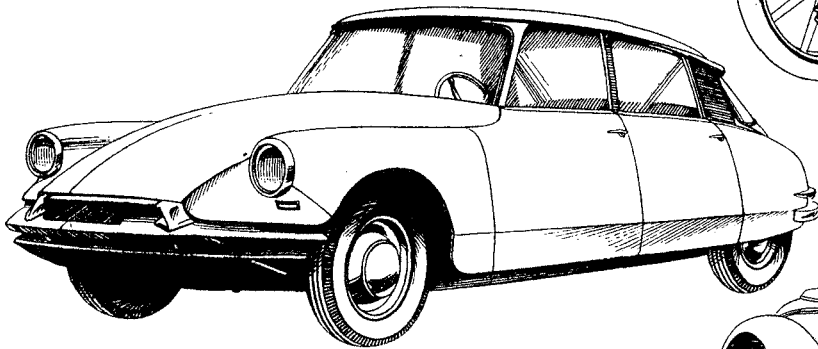
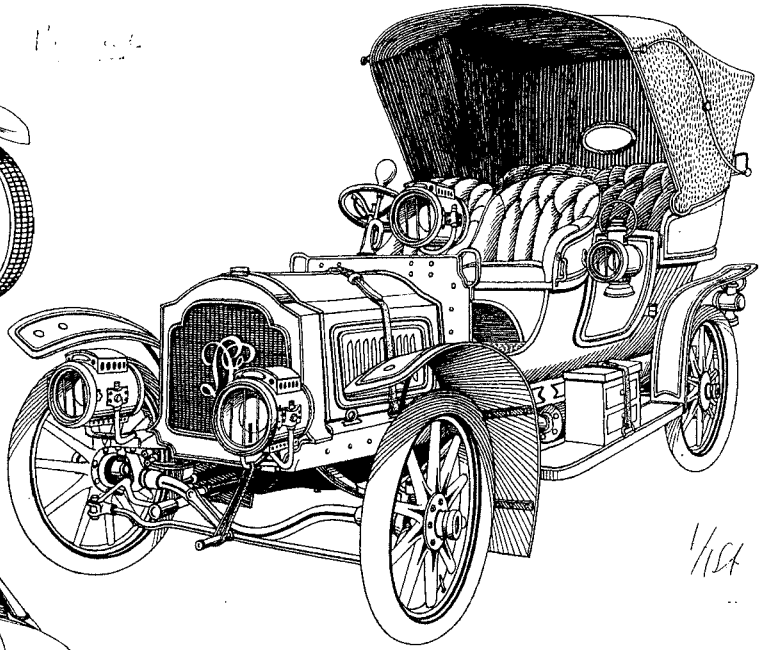
Han ville gerne fortsætte med en bog til i stil med "Biler fra 1885 til nu". Han tegnede også endnu en lang række bilportrætter med henblik på bogen, men hans syn svækkedes desværre af en tiltagende sukkersyge. I lang tid formåede han med sin store tekniske kunnen at kompensere for det svækkede syn, men han nåede aldrig at se bogen udkomme. Vi er i dag i stand til også at gengive nogle af disse sene biltegninger takket være hans søn Jacob, som også har lånt os fotografierne og de fleste af de øvrige tegninger og givet os tilladelse til at vise dem (Eftertryk ikke tilladt). De tidlige plakatudkast har vi lånt af Hans L. Sørensen. En af de gængs illustrationstegninger har en særlig historie. Deres Ærbødige så den i et udhængsskab hos en "antikvitetshandler" på en manden adresse i Pilestræde i København – i glas og ramme og til 10 kroner. Jeg må indrømme at jeg ikke afslørede for marskandiseren at det ikke var et udklip men en originaltegning.

Paul Høyrup var som sagt medlem af DVK omtrent fra klubben blev stiftet. Han døde i slutningen af 1971 og blev knap 62 år.

O.E. Riisager



Samarbejdet med Bent Mackeprang om "Biler fra 1885 til nu" var en stor opgave for Høyrup, der tegnede talrige bilmodeller.



Alfa Romeo 1932

BILHISTORISK TIDSSKRIFT

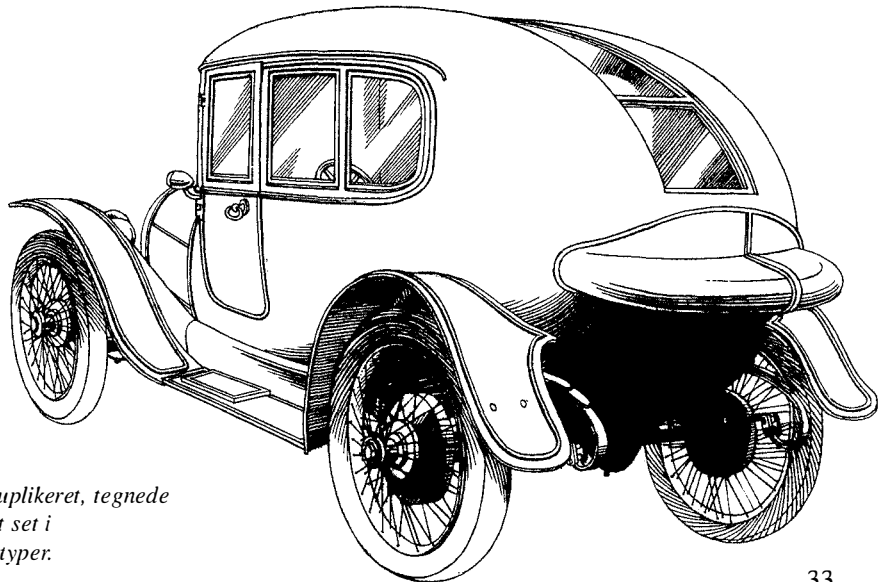
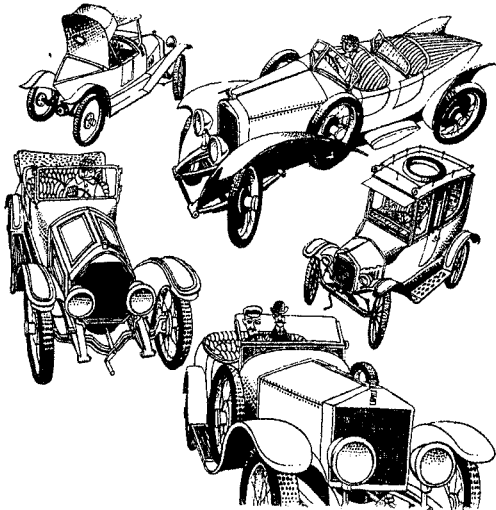
UDGIVET AF DANSK VETERANBIL KLUB

Aargang 3

Juli 1958

No.11

I sine sidste år arbejdede Høyrup stadig med "bilportrætter" med henblik på endnu en bog – de viste har aldrig før været offentliggjort.



Til et af de første numre af Bilhistorisk Tidsskrift, dengang duplikeret, tegnede Paul Høyrup en forside. Typisk for ham er bilerne overlegent set i opfindsomme vinkler og befolket med morsomme mennesketyper.

Gregoire 1911

EN HISTORIE OM BRABHAM

DEL 2

Af Carsten Frimodt

Racerbiler anno 1968

Denne historie handler om en drenge-drøm fra Roskilde Ring, som efter ca. 25 lange år blev opfyldt af den gode racerfe i form af en Brabham BT 21B - F3 racerbil.

Denne artikel, som handler om vor (nu) historiske Brabham F3 fra 1968, begynder i England.

Frank Williams

Frank Williams blev født 1942 i England, hvor han 20 år gammel købte og racede sin udtjente "tea-pot" Austin A35 på de lokale baner for et minimalt budget. "It was ok because it was quick & noisy". Det minimale budget blev hans varemærke i mange år efter. Sammen med 2-3 (rige) venner flyttede han ind i en London-lejlighed, hvor Frank, fattig som en kirkerotte, nøjedes med at leje sofaen!

I 1963 blev han mekaniker for (en anden) Williams, som kørte Europa tyndt i Formel Junior. Det gav Frank en mas-



Comeback-løbet 1998. Knutstorp i tørvejr. Teamet består af Charlotte, Hans Jørgen, Carsten og Casper.

se venner, som senere blev grundlaget for hans første forretninger. Blandt disse venner var en vild, ung østriger i sin spæde racer-vorden. Frank tilmeldte dette ubeskrevne blad til et stort internationalt F2 løb på Crystal Palace, hvor halvdelen af feltet var F1-kørere. Debutanten vandt og Jochen Rindt var "født". Året efter debuterede Frank i en lånt F3 og han kørte et par år uden store resultater. På Roskilde Ring kom han

dog i avisen, da han gik i spin midt på "langsiden".

Unge Williams' force lå ikke i kørslen men i handelen. Han havde kunder over hele Europa, og med fire flydende sprog og en uudtømmelig energi startede han sin forretning med nye og brugte dele. Til sæsonen 1966 købte han Lola's samlede F3 produktion (4 biler) og 14 af Brabhams. I bytte tog han de gamle racere, som så blev solgt videre. Frank- the wheeler dealer var "født".

I 1968 havde Frank Williams rigtigt travlt. Hans team bestod af 1 F1 (Brabham BT 24) 1 F2 (Brabham BT 23C), 4 F2 Lola, samt 3-4 F3 (Brabham BT 21B) deriblandt Tetsu Ikuzawa.

Søborg juni 2001. Ueberørt og nymalet som en altertavle før løbet på Knutstorp 2001.

Brabham igen-igen

I sidste nummer skete desværre en slem ombryderfejl, som gik ud over artiklen om Carsten Frimodts Brabham racere. Vi ser ingen anden udvej end at bringe artiklen igen i den komplette form – og udtrykker vores beklagelse over for forfatteren.

oer

15 9'01

Tetsu Ikuzawa

Tetsu Ikuzawa er født i 1943 i Japan. Han startede som 15-årig med at køre mc-race. I begyndelsen af 60'erne debuterede han på 4 hjul. Efter nogle års racerkørsel i Japan kom han til England i 1963, hvor han sammen med fire japanske kolleger tog undervisning hos Jim Russell Racing Drivers School. Med et flot resultat startede han sin karriere mod F1 som en af de første professionelle i F3.

I 1968 skulle gennembruddet komme. Med fire sponsorer fra Japan i lommen (VAN, Pepsi, dækfirma og NGK) valgte han Frank Williams til at tage hånd om bil (og mand), da Williams var det uofficielle fabriksteam for Brabham. Bilen var Brabham BT 21B-26.

Ikuzawa kørte 22 internationale løb, og var det år den bedste Brabham F3 kører. Han kørte på baner som Brands, Snetterton, Mallory, Oulton og Silverstone. Hans største sejr var det internationale Martini Trophy på Silverstone, hvor han dystede med 48 topkørere.

Så tog han udenlands til Karlskoga, hvor han førte over Ronnie & Reine på deres hjemmebane, før Ronnie "bremsede" ham af banen. Derefter tog han til Hameelinen, Zandvoort (med en 2. plads og hurtigste omgang), og sluttede i Reims med en 3. plads efter en start som nr. 16! Derefter Montlhéry og sæsonafslutning på Brands Hatch 3. juledag!

Eddie Jacobson

Eddie var i sin karrieres efterår, da det endelig lykkedes ham at købe en top-racer (vores bil) til 1969, efter nogle år i gamle F3'ere.

Edward Jacobson så Brabham'en ved det svenske GP 1968 (Gelleråsen) og arrangerede at købe den året efter. Så i februar 69 ankom han til Frank Williams for at bytte sin BT 18 udrustet med reservedele. Han fik justeret bilen (sæde etc.) på Williams' værksted før han drog til Spanien (Jarama) med ca. 500 kr på lommen, kun lige nok til færgen – resten havde Frank "taget"! Da han ankom til banen indlogerede de sig på hotel – uden 1 peseta på lommen! Han kvalificerede sig på po-

le, og fik – i fald han vandt - præmiepenge nok til at betale hotellet og hjemturen. Men søndag morgen var der sne på banen (2. marts) "så gode dyr var rådne", da han ikke havde regnjejrdsdæk! Efter starten var han sidste mand! Men da banen tørrede op, kørte han sig op til en 4.-plads – og fik del i de spanske sponsorpenge – og behøvede derfor ikke at forlade hotellet om natten..

Til Monaco GP havde ca. 150 tilmeldt sig! Sammen med de andre udvalgte nåede han en 11.-plads i sit heat og kom med i finalen som sidste mand. En flot 14.-plads blev det til. Derefter

Mantorp 1998. Oplining til det 2. løb bag en BT 15. Paraplyen afleverede jeg inden udkørsel til banen - for da regnede det ikke mere.



Brabham BT 21 B – F3 – 1968. Beskrives som en cigar på brede sutter med lidt forkromede rør påskruet en motor og en gearkasse. Med 120 hk og 420 kg nås 100 km/t på 4 sek.

*Knutstorp 2001.
Min eneste
reelle modstan-
der var Jan
Heggovs gamle
BT 21, kørt af
Morten. Jeg var
5/100 sek.
hurtigere.*



kom Keimola, Brno, Rouen, Hockenheim, Reims, Caldwell, Montlhéry & Brands uden seriøse placeringer. Hjemme i Sverige kørte han på Falkenberg, Knutstorp, Karlskoga, Anderstorp, Kinnekulle, Skarpnäck & Dalsland. I alt 21 løb hvor han placerede sig i top 10.

Diverse Køre

Fra 1970 har yderligere 5 køre haft glæde af bilen i mindre løb, deriblandt undertegnede som købte den i 1995. Min makker Hans Jørgen og jeg gennemgik bilen over de næste 3 år og fik med gode firmaers hjælp bragt den i køreklar stand til sæsonen 98. Vi fik derefter FIA-papirer (vognbog) på bilen. Alle de tidligere ejere og teamchefer blev kontaktet og bilens historie kom for dagen – bl. a. med en 10 minutters sort/hvid optagelse fra svensk tv!

Comeback 1998

Arenaen for vor comeback var Ring Knutstorp SSM, som var et stort interkandinavisk løb med ca. 220 deltagere, deraf ca. 50 formelracere.

Vi startede med at trække raceren ef-

ter vores Sierra 1 km eller 2 i depotet, inden der til sidst kom liv i dyret - og kørte motoren varm i rask tomgang - ca. 6.000 omdr. Derefter kørte vi 12 træningsomgange om fredagen - stille og roligt - som man nu gør med et racerklenodie - der ikke har kørt i 22 år. Dette i et blandet formelfelt med "racende" køre, og med motoren mellem 7 og 9.000 omdr. - og uden omdrejningsbegrænsere!

Om lørdagen skulle der "skubbes" til bilen, men efter 2 omgange døde motoren!

Justering af tænding og karburator hjalp intet. Gamle køre og mekanikere blev kontaktet. Problemet, som var et blokeret tomgangssystem, kunne ikke ordnes på stedet. Men køre skulle der ("It just takes some nimble footwork to keep it alive").

Søndag morgen var "det store sprinkleranlæg" i fuld funktion - et af banens sving stod under en halv meter vand! To slamsugere og en mobil brandsprøjte arbejdede om kap med tiden og adskillige byger. Kl. 13 var banen klar. Og vi også. Dvs. da vi skulle line op til start, døde motoren igen. Speederspjældet havde hængt sig.

Om igen. Nu start fra pitten. De første 5 sving gik godt for os - så døde den på ny (motoren altså). Slutåkt!

Race 2 – Gearet der blev væk

Mantorp Park SSM (august 98) havde et stort show, hvor de fejrede Porsches 50 års jubilæum, med løb på to forskellige baner henholdsvis lørdag og søndag.

Imellem løbene havde vi omkonstrueret karburatoren, så tomgangen var 1.200 o/m.!

Hele fredagen gik med træning og justering (af bil og køre). Vi blev bedre & bedre. Vi havde fået styr på motoren og fod på opsætningen. Bilen (og jeg) kørte bare.

Lørdag startede med blandet tidtagning for de to formelklasser, med ca. 40 biler ude. Rimelig kaotisk. To omgange til opvarmning og så derudaf, men så blev 3-4 gear "væk". Og på den måde går det knap så stærkt. Vi skruede som gale i tre timer og fem min. før start kørte vi frem. Vi håbede på mirakler, men de udeblev. Starten gik efter pacecar - dvs. 2. i gear - og der blev jeg. Slutfacit nr. 17 af 20. Men vi fik da kørt.

*Løb 4, Knutstorp
2001. Høj
tommelføring
inden træningen.
Her sammen med
min søn Casper
og foran min
gamle FF
Corami, som er i
fin form.*

*Knutstorp 2001.
Her lukkes vi ud
til tidtagningen og
det forjættede
land, racerbanen.
Alle drenges
drøm? Min i
hvert fald.*



Race 3 - Tilbage til rødderne

Hermed menes selvfølgelig ikke mine racerkolleger, men derimod de historiske rødder.

Brabham'en var klar til race september 2000 på Knutstorp til Hyllinge Motorsports sidste mesterskabsløb, hvor vi fik lov at deltage i et blandet formel-felt.

Oplevelsen var næsten mest den utrolige velvilje, vi (vor gamle racer) blev mødt med overalt. Tilmelding i sidste øjeblik, lukket maskinkontrol var ingen problemer. Alt blev åbnet og vi varmt modtaget. Solen skinnede i dobbelt betydning.

Tilmed stillede en "gammel" dansk mesterkører op i en nyere Formel 2000. Ham havde jeg ikke set siden 1967, hvor han på Roskilde Ring lige tævede de to kommende svenske Formel 1-stjerner Ronnie Peterson og Reine Wisell, og med undertegnede som entusiastisk tilskuer.

Ole Vejlund kørte dengang med succes en Brabham BT 21 (magen til vores), som var en bil fra den dengang ukendte Frank Williams (ligesom vores). Ole glædede sig og os ved gensynet med raceren fra de gode gamle dage, og hukommelsen begyndte straks at hive oplysninger om bilens opsætninger frem.

Først på programmet var de tre træninger, hvor der blev "gået" (undskyld udtrykket) til den. Da omdrejningstælleren stod af, måtte gearskift foregå efter tællemetoden. Når motoren er "på knasten" (skubber som bare fanden) ved 7.000 omdr. tælles 1-2-3 og der skiftes, inden motoren overdrejer ved 10.000 omdr. Det betyder at en ellers monoton (!) køretur krydres med lidt talbehandling.

Inden løbet har bil og fører mulighed for at blive varmet op gennem 10 omgange på banen. Her gælder det mest om at have is i maven og lære banens og bilens seneste opsætning; og især undgå at køre af. Efter at bilen var justeret, stod det klart at 2. gearet var for højt, som sammenholdt med den ødelagte omdrejningstæller gjorde at der skulle satses på at gennemføre racet (for første gang).

De 8 tilmeldte formelracere var efter al den træning skrumpet ind til 3 funktionsdygtige biler. Så tungen lige i munden og 15 omgange til mål. Her



Japan januar 2002. Bilen nu nymalet i originalfarver fra 1968.

var resultatet enten en skuffende sidsteplads eller en flot nr. 3 med pokal og podiebesøg.

Race 4 - Afskedsløbet

Brabham'en var klar til Knutstorps internationale historiske 3-dages race i juli 2001. Et rekordstort formelfelt med over 50 biler var det imponerende fremmøde. Knap så imponerende var det, at der kun var 3 tilmeldte i min klasse (Formel 3), og den ene udeblev. Min eneste konkurrent i F3 klassen kom fra Norge i Jan Heggovs fine gamle Brabham fra 1966. Vi havde internt en fin dyst under træning og tidtagning – når vi nu alligevel ikke kunne følge med vore 10-20 år yngre konkurrenter – og det er bilerne jeg mener.

Vi var klar til træning fredag morgen, og bortset fra at de omtalte nye race-re bare kørte derudaf, så gik det udmærket. Utæt benzintilførsel, let køgendemotor med deraf følgende vandafgivelse, ustabile bagbremses (bagenden ville under nedbremsning overhale forvognen). Desuden en enkel pirouette uden skrue (harmløs afkørsel) grundet en for entusiastisk fører.

Tidtagningen viste at vi var hurtigst i klassen med 0,05 sek. – men kun nr. 18 i det samlede felt!

Men værst var det at koblingen var ødelagt, så nu var det definitivt slutkørt!

Opsummering

Efter 4 løb i en "hystorisk" F3 er mine drengedrømme blevet indfriet. Som alle fortalte os var det en hysterisk racer, som kun trækker mellem 7 og 10.000 o/m.

Men når den først "synger", så er den en kæmpe oplevelse. Som en hest

sparker og med direkte styring. Alt sammen liggende på ryggen - 75 mm over asfalten – og så de brede sutter.

"Jävlig jobbig", som en svensk racer-kører fra den tid siger. "Selv F2 er lettere kørt!"

"The Highscreamers are just second to none" hørte vi fra andre kørere.

Men en utrolig interesse og hjælp-somhed har mødt os overalt. Og det varmer.

Efterskrift

Jeg havde gennem en vis tid har overvejet "hvad så" efter 7 år med dette racerklenodie, især efter at min trofaste og erfarne (ved alt – skaffer alt) makker Hans Jørgen gennem 23 år trappede ned. Da så stævnespeakeren på Knutstorp efter en præsentation af vor Brabham kundgjorde (for en lille skare på ca. 5.000) at bilen vistnok var til salg! - så var det hermed afgjort. Den er solgt nu! Men andre er på vej - bl. a. en Brabham F2!

BRABHAM BT 21B TEKNISKE DATA

Bil:	Formel 3 – 1968
Chassis:	Stålrørs ramme ¾"
Fabrik:	MRD/Brabham
Karosseri:	Glasfiber
Serie:	32 stk.
Hjul:	MRD 8" & 12" x 13"
Motor:	Ford 105 E
Vægt:	420 kg
Tuner:	Cosworth
Effekt:	120 HK (10.200 omdr.)
Gearkasse:	Hewland mrk 6
Accel.:	4 sek. (0-100 km/t)
Bremses:	Girling skiver
Hastighed:	240 km/t



NYE MEDLEMMER

DKK

ForNavn	EfterNavn	Adresse	PostNr	TelefonNr	Mærke
Robert	Lindvig	Nørrebro Runddel 200, Over Holluf	5220 Odense SØ	6593 4193	Vauxhall Viva
Peter Halkjær	Stage	Sviegade 22, St. Darum	6740 Bramming	7545 2320	Buick Skylark
Tom Rudbech	Andersen	Oddenvej 162, Lumsås	4500 Nykøbing Sj.	5931 1114	Plymouth Volare Premier
Klaus	Spandet	Hammervej 62 - 64	4700 Næstved	5576 0022	
Jeppé	Jensen	Syrenhegnet 60	2630 Tåstrup		
Bjarne Louw	Pedersen	Lunagervej 17	2650 Hvidovre	3649 4717	Volvo 122S
Orla	Iversen	Østerskovvej 8	8670 Låsby		
Kjeld Ole	Jensen	Tangmosevej 72	4600 Køge	5663 5514	MG B
René	Poulsen	Nørrebrogade 159, 2. tv.	2200 København N	3585 0453	Alfa Romeo Spider
Kim	Pedersen	NørreAlle 28	4400 Kalundborg	5956 0206	Bentley 4 1/4 Park Ward
Erik	Berg	Skråplanet 5	3500 Værløse	4465 3172	Nimbus
Peter Køcks	Nielsen	Brammersgade 64	8000 Århus C	8676 0954	Citroën HY 78
Carsten	Hedegaard	Ribevej 44	6740 Bramming	7517 2910	Ford Mercury
Henrik Møller	Nielsen	Tåstrupvej 49, Selling	8370 Hadsten	8691 4616	EMW 420
Gorm	Poulsen	Stranden 4	6000 Kolding	7553 6365	MG TA
Gert	Brødsgaard	Goldbækvej 4	6534 Agerskov	7451 9359	Opel GT 1900
Pia	Jørgensen	Hestehøjvej 15	5260 Odense S	6595 9560	Morris Minor 1000
Niels Lyngé	Petersen	Silkeborgvej 218	8230 Åbyhøj	8615 6215	Morgan +4
Erik	Ammitzbøll	Strandgårdshøj 66	8400 Ebeltoft	8634 2953	BMW R 50
Finn	Petersen	Røsnæsvej 209	4400 Kalundborg	5950 8672	MG TF
Carsten	Lyng	Strandmarksvej 30	3630 Jægerspris	4752 3230	Triumph Spitfire Mk. III
Søren	Hauge	Lindalsbakken 32	9550 Hadsund	9857 2135	
Henrik	Petersen	Storegade 133	6560 Sommersted	7450 4145	Buick Skylark
Dennis	Jensen	Kystvej 98	6091 Bjert	7557 2780	Chevrolet Camaro LT
Steen	Studstrup	149, Sentier de la Rochetaillée, Domaine de La Chesnaye, F-83440 Mons, France			+33 (0)4 94 84 72 56
Søren	Hansen	Nørregade 5, Løgumgårde	6240 Løgumkloster	7474 3396	
Finn Alex	Petersen	Ceresvej 26	1863 Frederiksberg F		
Jens	Thomsen	Brønshøjvej 2 A	7120 Vejle Ø	7581 4369	Wolseley 8
Ejnar	Larsen	Seligmannsvej 4	7120 Vejle Ø	7581 4018	
Tommy	Madsen	Niels Kjeldsensvej 29	7323 Give	7573 2839	
Hans Peter D.	Sørensen	Kådnevej 2, Bjerndrup	6200 Aabenraa		
Martin	Sølvmoose	Vesterbrogade 125, 1. th.	1620 København V		
Claus Rud	Hansen	Kvistgårdsvej 16	3080 Tikøb	4975 8687	Rover 3500
Jette	Bonde	Hillerødgade 129	2400 København NV		
Mikael	Fogt	Tranehøjen 242	5250 Odense SV	6592 6467	Dodge Challenger
Povl	Graakjær	Ølandsvej 3	7200 Grindsted		
Jens	Aggerbeck	Priorvej 9, 4. th.	2000 Frederiksberg	2627 1821	Triumph TR 4 A
Bjarne	Stauning	Ventrupvej 7-9	2670 Greve		Austin-Healey Sprite
Carsten	Sørensen	Søndreled 9	6000 Kolding	2811 9977	
Jacob	Leerhøj	Ved Eltham 17, st. th.	2900 Hellerup	2295 1441	Triumph Spitfire Mk. iV
Henrik Blach	Svendsen	Kastaniehaven 5	3400 Hillerød	4824 0402	Citroën DS 23
Janne Voss	Hansen	Toksværd Bygade 43 D	4684 Holme-Olstrup	2329 5453	Pontiac Firebird
Preben	Andersen	Højdiget 13	2730 Herlev	4484 5437	
Henrik	Hansen	Bøgevej 33	2740 Skovlunde	2177 3866	Oldsmobile F-34
Nikolaj S.	Petersen	Bellmangsgade 9, 2. tv.	2100 København Ø	3918 1771	Ford Popular
Kim	Jürgensen	Stenmøllen 49	2640 Hedehusene	4659 0633	
Jens	From	Lyngbyvej 20, 3.	2100 København Ø	4018 4152	Cadillac
Briand	Lund	Lopholmen 10	2690 Karlslunde	4615 0775	Ford A
Thorkild	Damkjær	Vandmosevej 24	6623 Vorbasse	7533 3766	
Mirza Zahir	ul Hassan	Parkvej 90, 2. tv.	4600 Køge	2699 8749	



Ingrid Catharina	Kongsted	Rolighedsvej 20	6392 Bolderslev	7464 6402	Ford A
Preben Fritzboøger	Andersen	Kirkebådsvej 25	3200 Helsingø		Morgan
Christian	Jeppesen	Borthigsgade 19, st.	2100 København Ø	3927 8616	
Mads	Holm	Høje Sandbjergvej 11A	2840 Holte	4580 5112	Reliant Scimitar GTE SEGA
Mads	Holm	Høje Sandbjergvej 11A	2840 Holte	4580 5112	Rover P6
Preben Hviid	Larsen	Parkvej 10	6623 Vorbasse	7533 3510	BMW Isetta
Lars	Kristensen	Kirsebærbacken 3, st. th.	3400 Hillerød	4826 6906	Matchless G 80 CS
Hovedstadens Ejendomsadministration, Frederiksberg Alle 23			1820 Frederiksberg C	3990 3120	Ford Mustang
Simon	Moos	Vibæk Mølle 2, Lebølløkke	6470 Sydals		
Klaus Lundstrøm	Friis	Herninggade 10, 3. th.	2100 København Ø	3542 4236	Mercedes-Benz 230 SL
Steen Haagen	Christensen	Ørsholtvej 50	3000 Helsingør	4929 9205	Austin Ten
Michael	Harding	Arresødalvej 104	3300 Frederiksværk		
Per	Sørensen	Roskildevej 278 A, 1. th	2610 Rødovre	3670 7536	Chevrolet Malibue
Preben H.	Olsen	Vesterbrogade 125, 4. th.	1620 København V	3322 8676	Rover P 6 3500
Jørgen O.	Jensen	Brinken 226	4671 Strøby	5657 3487	MG A
Jørgen	Rasmussen	Dianas Have 41	2970 Hørsholm	4576 1481	Rover 3500
Flemming	Olsen	Tåstruphøj 5	4300 Holbæk		
Kim	Gabsgaard	Mistebjergvej 4	4200 Slagelse	6116 4134	De Soto de Luxe
Jan	Andersen	Askeengen 66	2740 Skovlunde	4491 4508	Nimbus
Ole	Andersen	Liselejevej 50	3360 Liseleje	4774 2013	VW 1302
Andreas	Artmann	Rævehøjparken 1, 1.tv.	2800 Lyngby	4588 6235	Harley Davidson
Mikkel	Martini	Nordre Fasanvej 273, 1. tv.	2200 København N	6167 8833	FIAT 1200
Lasse	Sørensen	Vagtelvej 43, 3. th.	2000 Frederiksberg	3833 4511	Triumph TR 4
Kenneth	Lund	Händelsvej 60, 2. th.	2450 København SV	2225 4000	Opel Kadett
Torben	Ekdahl	H.C. Ørstedesvej 16, 4. th.	1879 Frederiksberg C	3323 1931	BMW R 26
Peter	Munck af 1988	ApS, Strandvejen 859	2930 Klampenborg	3963 5770	Ford Falcon
Hans	Thomsen	Tranebærvej 4	2670 Greve		
Jan	Hansen	Knud Den Storesvej 49 E, 2. th.	4000 Roskilde		
Per	Uffelmann	Øresundsvej 16 A, 4. th.	2300 København S		
Villy	Pedersen	Gl. Vestergade 30	5000 Middelfart		
Henrik	Koux	Frederiksberg Alle 49, 2.	1820 Frederiksberg C		
Ove	Raahede	Højlundparken 78	7600 Struer		
Claus	Ebberfeld	Christinsgade 24, 2. th.	8000 Århus C	8619 9059	Triumph GT 6
Frands	Jensen	Slotsvej 42	6510 Gram	7482 3014	Triumph Bonneville
Bente	Dommer	Baltorpvej 147, 3. th.	2750 Ballerup	4465 8542	
Morten	Holm	Søndergade 38, 2.	8000 Århus C	2948 1199	
Casper	Sciegienny	Teglbakken 31A	5690 Tommerup	6476 4076	AMC Hornet
Lars Aggerholm	Nielsen	Nr. Voldgade 54, 4. th.	1358 København K.		Triumph TR 5
Mark	Andersen	Paradisgade 5, st. th.	8000 Århus C	8620 9858	VW Type 1 1300
Karl-Gustav	Gravesen	Glentevej 26	8800 Viborg	8662 9501	Ford Taunus 17 M DL P2 TL
Jørgen	Jensen	Salvievej 32	8800 Viborg	8662 9580	
Michael	Jaap	Nørreport 93, 2. th.	8000 Århus C	8620 9394	Triumph Spitfire Mk. IV
Lene	Østergaard	Willemoesgade 19, 2. th.	2100 København Ø	3543 4712	Triumph TR 3
Henrik Lind	Pedersen	Melbroder 6	6760 Ribe	7542 4318	Chevrolet Corvette
Jessie	Bendtsen	Gl. Køgelandevej 495	2650 Hvidovre		Ford Lincoln



INVITATIONER

DVK



Amerikanerbil træf for hele familien



13th

Viking Run

2-4 august
2002

Roskilde Dyrskueplads



70 år med 
motor



Fredag
Wild Wax
The P

ARRANGØR:

Roskilde Amerikaner Bil Club
Tlf. +45 46 35 69 68
www.roskilde-abc.dk

Gode campingfaciliteter
Cruising Lørdag
Stort swap-meet Søndag
Masser af underholdning,
samt god mad og drikke



40 km fra broen

ENTRE:

Hele weekenden kr. 150,- søndag kr. 50,-
Spar kr. 50,- tilmeld dig på
www.vikingrun.dk

Fredag aften: Wild Wax Combo (DK) The Blues Brothers Experience (DK)

Lørdag aften: The Alligators (DK) Linda Gail Lewis (USA)
Crazy Cavan 'n' the Rhythm Rockers (UK)





ThulinTräffen



Landskrona 28 juli 2002

Välkommen till Fordonsutställning
i samband med Lanskronekarnevalen

10.00: Samling på Saxtorps motorbana
Tipsrunda, egen matsäck

12.00: Kortege till Citadellet i Landskrona
Lasse Lindström presenterar fordonen
Många olika aktiviteter under dagen

Du tävlar om Haldex och SAB Wabcos Stora Vandringspris

Juryn utser: Thulinträffens Pärla, 1 pris

Bästa Ekipage (Fordon + Klädsel)

3 klasser: Bil, MC, Moped, 2 pris / klass

Äldsta Bil, Äldsta MC, Äldsta Moped, 3 pris

Bästa Klubb, 1 pris

Alla deltagare får plakett, alla pristagare pokal

Anmälningsavgift: 75:- / fordon

Märkesklubb med minst 10 fordon: 50:- / fordon

Anmälan senast 15/7 på tlf: 0418 - 23791. 20698

Danske deltagere erik.beyer@swipnet.se

STUMPEMARKED



Vi afholder igen i år stumpemarked med veterantræf på
den smukke, gamle markedsplads ved "Vildsund Strand".

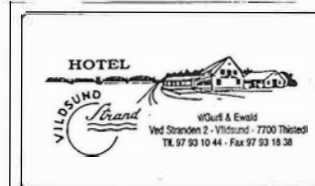
LØRDAG d.29-6-02 kl 8,00

Der kan handles med biler, MC, knallerter hele og halve,
samt stumper af ældre årg. (ikke ting og sager)
Stadepladsgebyr: 50 kr, som opkræves ved indkørslen.
Gratis adgang for publikum.

Henvendelse for yderligere oplysninger:

Jens J. Pedersen, tlf. 97 93 67 42

Arne Jakobsen, tlf. 97 93 16 29



- Vi fortsætter traditionen for stumpemarked hvert år
den sidste lørdag i juni måned.

TILMELDINGSBLANKET



Starter i år fra Skanderborg, hvor man mødes
lørdag d. 3. august kl. 9.00 ved Kulturhuset i
hovedgaden mod søen. Hvor morgenkaffen
indtages. Vi skal se Skanderborg Slotskirke,
køre en tur i det midtjydske, spise frokost på
godset Urup Hovedgaard, se en meget
spændende bil.... Videre omkring
Østbirk Kirke. Der vil på hele turen
være en kyndig historiker, som
orienterer og fortæller.

Pris pr. deltager kr. 250,-
Max 35 biler fra før 1967



BIL/MC _____ ÅRG. _____

NAVN _____

ADR. _____

POST NR. _____ BY _____

TLF. _____ MOBIL _____

ANTAL PERS. _____

Tilmeldingskupon/check senest 5. juli til:

Kaj Munkholm, Kådvej 12
8530 Hjortshøj, tlf. 86221055



KØB ODDER

Invitation

Byfest-Kræmmermarked-Veteranløb

Lørdag den 3 aug.2002 i Odder

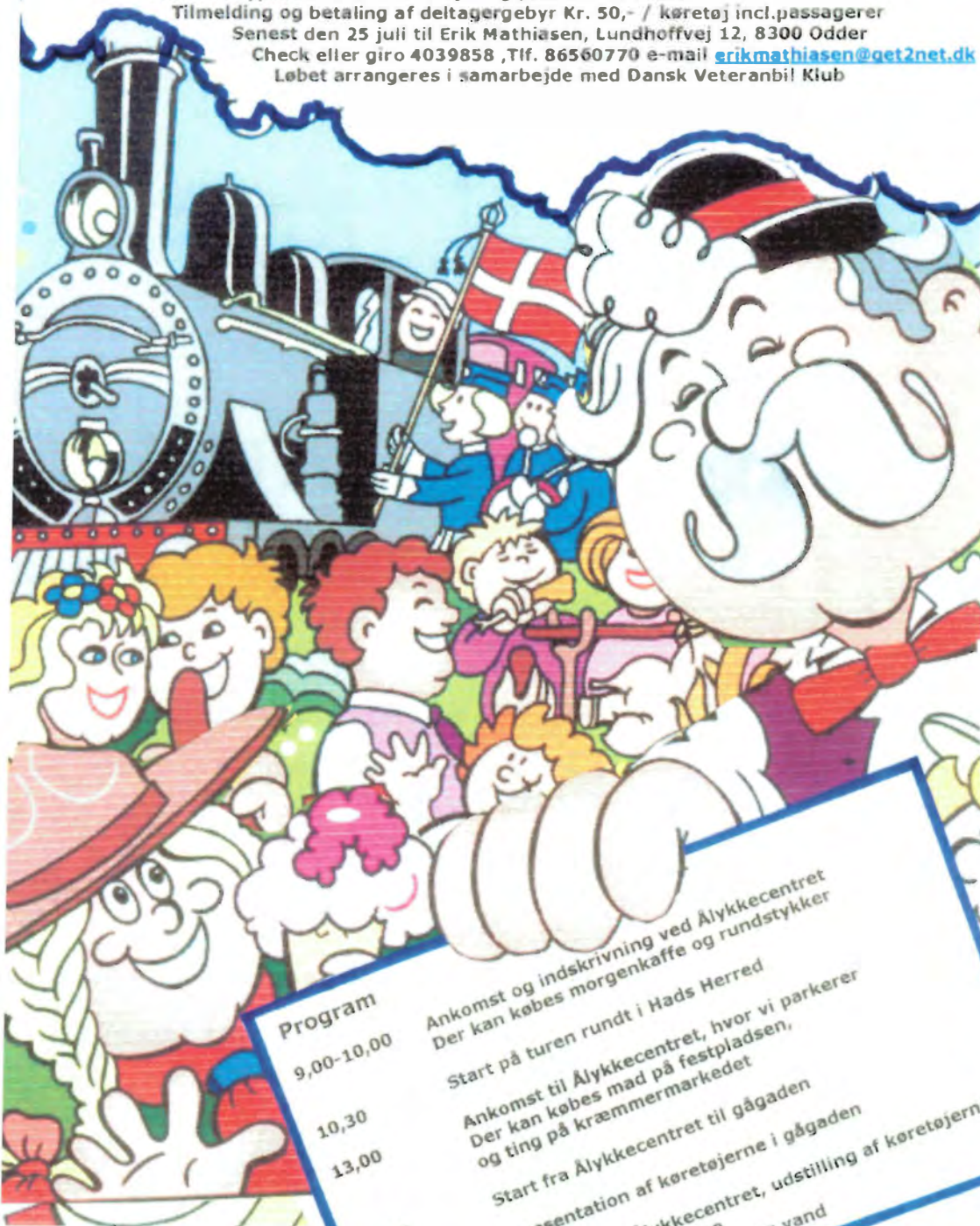
Vi indbyder alle, der har et veteran, sport, vintage eller andet spændende køretøj, til at deltage i en køretur rundt i det skønne Hads Herred, en rigtig familietur. Der er rallyplader til alle køretøjer og præmier til vinderne.

Tilmelding og betaling af deltagergebyr Kr. 50,- / køretøj incl.passagerer

Senest den 25 juli til Erik Mathiasen, Lundhoffvej 12, 8300 Odder

Check eller giro 4039858 ,Tlf. 86560770 e-mail erikmathiasen@get2net.dk

Løbet arrangeres i samarbejde med Dansk Veteranbil Klub



Program

9,00-10,00

Ankomst og indskrivning ved Ålykkecentret
Der kan købes morgenkaffe og rundstykker

10,30

Start på turen rundt i Hads Herred

13,00

Ankomst til Ålykkecentret, hvor vi parkerer
og ting på kræmmermarkedet

14,45

Start fra Ålykkecentret til gågaden

15,00

Præsentation af køretøjerne i gågaden

16,00

Ankomst til Ålykkecentret, udstilling af køretøjerne
Præmieoverrækkelse
Der kan købes kaffe, øl og vand



Løbsinvitation

Sydhavsrally køres Lørdag d. 22 juni 2002 med deltagelse af max. 50 køretøjer, alle min. 25 år gamle, prøveplade ordningen respekteres. Første ekvipage starter (efter morgenkaffen) kl. 10.00 fra Saksøbing, løbet slutter med frokost / buffet kl. ca. 13.00, når alle deltagere er i mål . Løbslængde er ca. 85 km, med rast og opgaver undervejs. Deltager gebyr udgør kr. 50 pr. deltagende køretøj, samt kr. 99 pr. person for frokost / buffet, (eks. drikkevarer) som betales ved start. Tilmelding til løbet sendes senest den 1 Juni til løbsledelsen, som vil kontakte de enkelte deltagere med tillægsregler og supplerende oplysninger.

Navn..... Køretøjsmærke/årg.:.....

Adresse.....By.....

Tlf.:.....(bedes udfyldt !)

Antal deltagere i/på køretøjet :.....

Antal deltagere til buffet/frokost a. 99 kr. ved mål.....

Løbsledelse:

Karen & Ole Poulsen, Pogemosevej 10, Radsted, 4990 Saksøbing.

Tlf.: 54700358 eller e.mail: akatrafik@poulsen.mail.dk



Ferritslev - løbet

**Ford T klubben og Super Brugsen indbyder til løb,
Lørdag d. 3. august 2002 kl. 9.30**



Jon og jeg bor i et lokalområde, hvor vi har en særdeles aktiv og årvågen brugsuddeler i Super Brugsen. Således har han konstateret, at vi af og til kører rundt i en bil fra 1927 (mest om sommeren). En dag hvor jeg (igen) var i Super- Brugsen for at konvertere nogle gode danske kroner til madvarer, foreslog Bendt (det hedder uddeleren), at vi lavede et veteranbilløb med start i Ferritslev. Da han tilføjede at vi nok skulle få noget forplejning, syntes jeg at den ide var da værd at brygge videre på. Brygningen er nu overstået, og vi kan derfor indbyde til et løb hvor 3 Super Brugser vil sørge for vores forplejning (gratis for os) : morgenmad frokost og eftermiddagskaffe.

Vi mødes kl. 9.30 på parkeringspladsen ved Super Brugsen i Ferritslev, hvor vi vil indtage morgenmaden. Herfra kører vi kl. 10.30 ud i det smukke fynske landskab (de ældste og langsomste køretøjer fører an) til næste Super Brugs , og så fremdeles. Sørg for at være der i ordentlig tid, så der er tid til at få sat rallypladen på og nyde morgenmaden samt hyggepassiaren med "lidelsesfællerne".

Hvem kan deltage?: det kan de første 50 tilmeldte biler og motorcykler, der er midst 25 år gamle (osse deres mennesker selvfølgelig, her er dog ingen aldersgrænse).



Det gode vejr tør vi ikke garantere, men vi vil gøre vores bedste, ligesom vi håber I møder talstærkt op med godt humør så vi sammen får en rigtig god dag.

Hilsen Karen og Jon

Timelding senest d. 1. juli på telefon 63907040



Ud i det blå

- med dit gamle køretøj og andre entusiaster

**Den anden onsdag i hver måned
Fra maj til september**

Har du en veteranbil, der er over 25 år og har du lyst til at køre en tur sammen med andre af de ældre, så mød op ved

Havnens Fiskehus i Vejle

Vi mødes kl. 19.00, får en snak ved bilerne og kører en lille aftentur ud i det blå.
Evt. kan du kontakte Poul V. Bertelsen på tlf. 75 85 14 60



Sæt kryds i kalenderen





Stevns-løbet 2002

Lørdag den 10. august 2002

Program:

Kl. 9.00-9.30

Ankomst til NYTORV i Store Heddinge. Der serveres morgenkaffe m.v.

Kl. 10.30

Køretøjerne starter, kører gennem byen og en tur ud i den smukke Stevnske natur, hvor der vil være indlagt nogle spændende opgaver. Vi kommer tilbage til Store Heddinge, hvor der bydes på en let frokost(max 2 pers. pr. køretøj) samt præmieuddeling

Løbet er åbent for max. 35 køretøjer, der skal være mindst 30-35 år gamle (kører med prøveplader efter reglerne)

*Tilmelding inden den 1. juli 2002 vedlagt kr. 100,00 pr. køretøj (2 pers.)
Evt. ekstra personer koster kr. 50,00 pr. deltager.*

Tilmelding til Stevnsløbet lørdag den 10. august 2002

Navn:

Adresse: **Postnr/by:**

Køretøj **Årgang:**

Deltagerantal: **Betaling kr:**

Sendes til: **Hans Peter Nielsen**
Stationsvej 5
4672 Klippinge
Tlf: 56 57 80 93 efter kl. 18.00
Mobil 40 14 80 37



**Velkommen til
Copenhagen Classic Autojumble 2002
Søndag den 2. juni kl. 10.00 - 16.00
på
Københavns Galopbane**

Det er med den største fornøjelse, at vi den 2. juni kan slå portene op til endnu en gang autojumble på Galopbanen. Dagen, hvor vi leger med gamle biler, motorcykler, fly og andet finurligt motormekanik.

I år sætter vi "the big Healeys" på plakaten i anledning af dette klassiske bilmærkes 50 års jubilæum. I samarbejde med Austin Healey Club of Denmark kører vi et stort antal biler i stilling i den nyudsprungne sommer i hjertet af Galopbanen.

I tilknytning til vores store årlige "Get Together" vil der som sidste år være loppe-marked og stor udstilling af den danske hunderace "Broholmeren" og som altid stumpemarked i midten af det hele.

Kåring af dagens bil/mc samt ærespræmier til en lang række tidstypiske køretøjer. Sidder du/I med en god ide om at udstille ting/produkter eller sælge reservedele, biler, motorcykler, knallerter eller blot hele det antikke møblement fra loftet, mormors gamle fotos og garderobe, så skriv til nedenstående for pladsreservation, men som altid på Galopbanen kan alt lade sig gøre, kom når du vil - kør når du vil. Storkøbenhavns store åbne grønne drive-in arrangement er for alle med nostalgi i blodet.

Vi ses den 2. juni.

Priser:

Bil/mc incl. Chauffør og passager	Kr. 50,-
Gående	Kr. 20,-
Stadeplads	Fra Kr. 100,-
Udstiller	Indhent speciel pris
Hunde er velkomne	

Med venlig hilsen

Classic Team
v/Kim Polte
Selma Lagerløffs Alle 17
2860 Søborg
Tlf. 39660329 - 26134229
Mail: kimpolte@hotmail.com



BILERSÆLGES

Nash 1926 touring. Bilen er restaureret og i orig. stand. Men skal synes. Pris kr. 75.000,-.

Tonny Lykke Jensen, tlf. 75928949

Trabant P 601 1977, afg. betalt, plus 601 station car (u. afg.). Rep. håndbøger medfølger. Samlet kr. 6.500,-. Tlf. 62243748

Ford Capri 1600 1978 tilhørt Grev Ingolf. kr. 1000,-.

Jørgen Pedersen, tlf. 40403665

Ford Scorpio 2,0 L, Porsche 924, Manta B 1,8, Ford A 1930 Tudor, Princess 2200 HLS, Opel Senator 3,0 L, Volvo 145 1973, m.fl.

Heno Søhus, tlf. 66189041

Jaguar Mk 2 3,4 I 1962. Nysynet, velholdt (ikke concours) og særdeles velkørende. Født med automatgear, som er udskiftet med fuldsynkroniseret manuel gearkasse med overgear. Old English White med rødt læderinteriør. Trådhjul.

Pris kr. 110.000,-.

Tlf. 48483205 (aften/weekend) eller 48705885

Ford Consul Mk II 1957. Original, velholdt, en ejer i 40 år. Sort m. krom, orig. nr. plader, velkørende, meget sjælden, hbo kr. 29.500,-.

Tlf. 97576774 - 22151642

MGB roadster 1967, restaureret, sorte nr. plader, trådfølge, ny kaleche og kabinedækken, rød, synet aug. 2001. Prisforslag kr. 115.000,-.

Søren Kornum, tlf. 28405287

Saab 96 1972, delvist adskilt, alle dele + reservedele medflg.

Pris v. afhentning kr. 1500,-.

Steen Christensen, tlf. 46186776

Matra Bagheera 1974, hvid, 99000 km. Bred, lav og meget flot sportsvogn med centermotor og tre sæder på tværs. Totalt renoveret i 1992 med galvanisering af undervogn og lakering af glasfiber karrosseriet, derfor i meget fin stand og absolut ingen rust. Indtræk er originalt og

lidt slidt. Synet i marts 2001 og indregistreret. Kører ca. 13 km/l.

Pris kr. 49.800,-.

Tlf. 75398008

MGB 1967. Restaureret i 1995. Meget fin stand. Kørt 25.000 km. Forkrommede trådhjul, tonneaudækken + original hardtop. Synet 0102. 1/4 vægtafgift og veteranforsikring. Kr. 85.000. Mandsfelt, 40142494.

Fotos kan mailes. info@mandsfelt.dk

MGB GT 1971, 100% original. Har aldrig været rusten. Som ny. Originale trådhjul. Leveres nysynet. Kr. 75.000. Mandsfelt, 40142494.

Fotos kan mailes. info@mandsfelt.dk

Morris 1000 Super 1966. En ejer, utrolig flot, kun kørt 49000 km. Synet 7-01. Orig. papirer. Billig vægtafgift og forsikring.

Mikael Poulsen, tlf. 59277863

Mercedes 111 1963, stor luksusmodel. 2,4 diesel, 5 gear, servo, orig. soltag. Kører perfekt, synet maj 01, sælges med nr. plader. Sølv, rødt interiør. Ekstra dele medfølger. Pris kr. 40.000,-.

Tlf. 26700046 - 33930530

VW Beetle m. kaleche, 1964 Bahama Blue med hvide dæksider. 60.000 oprindelige miles. Motor totalt renoveret i 1998. 6 v system. Sidst synet oktober 2001. Aldrig vinterkørt. Meget flot vogn.

Pris kr. 65.000,- eller bedste bud.

Tlf. 32844101.

e-mail: babyblue@wanadoo.dk

Morris 8 1935, 2-dørs saloon, undervogn restaureret, ingen rust, skærme afmonteret, 100% original, let at færdiggøre, rød/sort, trådhjul. Kr. 20.000,- eller bud.

Paul Andersen, tlf. 62615102

Austin A35 1957, kørt 70.000 km. 100% original, aldrig svejset. Rustarbejde skal påregnes. Perfekt indtræk, kører fint. Kr. 9.500,-.

Paul Andersen, tlf. 62615102

Mercedes 220 S 1958, cremehvid, nogenlunde stand, til videre restaurering. Prisidé kr. 25.000,-.

Henrik Sorgenfri, tlf. 59919130

Volvo 444, B16, delt forrude, mørkeblå, intet rust, meget velholdt. Originalt interiør. Prisidé kr. 38.000,-.

Henrik Sorgenfri, tlf. 59919130

Porsche 356 Super 1962. Grå med rødt læderindtræk, som nyt. Virkelig god stand. Prisidé kr. 180.000,-.

Henrik Sorgenfri, tlf. 59919130

Volvo Amazon stc. 1968, nyere B20, oprindeligt dansk indreg., papirer bortkommet. Prisidé kr. 5.000,-.

Henrik Sorgenfri, tlf. 59919130

Daimler 420 Sovereign 1967, guldensand, 1 ejer, velholdt, synet i Sverige, kr. 57.000,- + afgift.

Chevrolet Impala HT coupé (Bubbletop) 1961, 350" + TH 350. Nem at syne. Kr. 34.000,-.

Hans Løkke, tlf. 56275735

Citroën HY 1964, kørt som brandbil i Frankrig, rød, ingen rust, nem at syne, kr. 22.500,- + afgift.

Volvo Amazon, aut. 1964 4-dørs, nys. kr. 22.000,-.

Hans Løkke, tlf. 56275735

Morris Marina 1964, 4-dørs, velholdt, leveres nysynet. Kr. 25.000,-. Harly Kristensen, tlf. 75876386

Willys Jeep CJ-3A 1952 med orig. anhænger, særdeles velholdt. Ekstra udstyr og originale reservedele. Synet maj 2001. Kr. 58.500,-.

E. Sparsø, tlf. 55816071

Ford Anglia 1950, 2-dørs saloon, 2 år til syn, ingen rust, trænger til et mekanisk eftersyn, mange dele medfølger. Prisidé kr. 25.000,-. Martin Eklund, tlf. 48142133 - 21418320

Jaguar XK 120 Fixed Head Coupé 1953 til istandsættelse. Original og komplet. Jaguar Heritage Certificate: All matching numbers. Kører godt, men bremses skidt. Morris 1000 Convertible kan evt. indgå. Prisidé kr. 199.000,-. Tlf. 44538700

Morris Minor 1953, 4-dørs sedan med sprog. Rustfri, nye bremses.



KØB - SALG - BYTTE



Bilen er delvis adskilt. Pris kr. 10.000,-.

Benny Kvist, tlf. 62282266

Buick 90 1938, 8-cyl. rækkemotor. Adskilt karrosseri, meget rusten og er måske mest egnet til res. dele.

Pris idé ca. 5.000,-.

John Olsen, tlf. 58384700

Sunbeam Alpine S3 roadster 1963, nysynet. Bilen er teknisk og mekanisk perfekt, alt el virker. Men bilen skal færdigrestaureres. (kun det kosmetiske mangler).

Kr. 38.000,-. Kan forhandles.

Thomas Helbo, tlf. 45424420

Ford A Victoria Coupé 1931. Ikke kørt i 35 år. (garage). Kr. 65.000,-.

AS-Bike-London,

tlf. 38887660 - 40302660

Chevrolet 1954, 4-dørs, 6-cyl. Manuelt gear. Synet på sorte nr. plader til 2006 med anhængertræk. Byttes med anden AM bil årg. 1960-70 med V8 aut. gear 2-dørs HT til samme pris. Ca. 60.000,-.

Carl-Verner Jørgensen, tlf. 75506478

Neckar Weinsberg cabriocoach 1961, afmeldt 2. jan. 2002. Kr. 20.000,-.

Benny Ahlberg, tlf. 54861342

Citroën B11 "Sport" 1954, beige, fransk import, nyt indtræk, ny lak, krom som nyt. Perfekt kosmetisk og mekanisk. Sælges uden afgift og syn. Pris kr. 60.000,-.

Lars Mandahl, tlf. 56630617 - 40146697

Citroën 11B 1949, sort, helt original, meget velholdt. Tilbud ønskes.

Holger Hinz, tlf. 62205655 - 25720056

Wolseley 300 1964. Rimelig stand, leveres nysynet og indreg.

kr. 43.500,-

Fiat 1400 Venezia 1957, Flot bil, leveres nysynet og indreg. kr. 45.000,- evt. bytte med mc.

Chevrolet 4-cyl. 1928, sjældnen bil, den med svigermorklap. Leveres reg, i købers navn. Kr. 89.500,- evt. bytte med mc.

Fiat X 1,9 1981, den der ligner Fer-

rari, rød/sort med targa tag. Velkørende bil, synet og indreg. kr. 45.000,- evt. bytte med mc.

Ferrari 308 GTB 1977, meget flot eksemplar, kun kørt 27000 miles. Sælges uden afgift, men incl. told og moms. Kr. 249.500,- evt. bytte.

Bentley 1950, Meget flot og sjældnen vogn, kører fint. Kr. 235.000,- reg. i købers navn på fuld afgift. Er godkendt til limokørsel.

Teddy Jensen, tlf. 75667355

Nash 420, 1929 - 6 cyl. direktionssvogn. Reg.nr. U5. 4 dørs sedan. Nyrenoveret med originalt indtræk, nye dæk mm., nysynet 2001. Kun 2 ejere. Kr. 120.000,-.

Bent Pedersen, Tlf: 98 24 15 53.

Plymouth P10 Club Coupe DeLuxe, 1940. Reg.nr. P10. 2 dørs. Komplet nyrestaureret med bl.a. nye dæk og meget velkørende. Kun kørt 400 km efter syn. Eneste eksemplar i DK.

Kr. 140.000,-.

Bent Pedersen, Tlf: 98 24 15 53

BILER KØBES:

Renault 4CV i god stand købes, må være køreklar.

Ola Hegseth +47 23123250

olasfordv8@c2i.net

Chevrolet eller **Ford** årg. 1930-39 købes til fornuftig pris. Skal være i god stand og velkørende.

Søren Hansen, tlf. 74743396

Ford A til restaurering for rimelige penge. Stand underordnet. Hjælp mig at få en gammel drøm til at gå i opfyldelse.

Klaus Andersen, tlf. 48277907 - 26301316

DELE TIL BILER

Til **Morris Minor** ejere. Er du den stolte ejer af en Morris Minor og er dine fjedre i dårlig stand, så er her et tilbud du ikke kan sige nej til. Vi er nogle stykker der skal have ny fjedre og vi er gået sammen for at bestille så mange sæt som muligt, derved får vi prisen betydeligt ned.

Er du interesseret så kontakt Claus E. Neble på tlf. 22535550

2 originale forlygter til **Chevrolet 1928**. Kr. 1200,- 1 pladehjulsfælg til samme, kr. 400,-.

Mogens Jensen, tlf. 65310011

3 stk. dæk + slanger. 1 stk. fælg til **Opel 500/525-16**. Brugte. Givet bud. Aage Thomsen, tlf. 75673115

Motor købes: **Chevrolet Six** årg. 31-32. Henry Pedersen, tlf. 47987154

Dæk købes: 525x16 eller 550x16.

Tlf. 75132852

Ford V8 motordele, 60-80-100 hk + lastvognsmotor. Ring for nærmere oplysning.

VW type 1 styretøjsdæmper, Lucas starter, relæ 6 volt.

I.B. Hansen, tlf. 65361023

Pakninger til **Ford V8, Hudson 6&8, Landrover, Rover, Olympia 38-54, Kadett 38-40, Blitz, Packard 6, Peugeot 403, Renault 4CV, Dauphine, Frégate, Lloyd 400, Skoda 38-52, Singer Junior, Mercedes** last. Ratovertrek i forsk. str. og farver, AGV-styrthjelme str. m/ 58, nye. Speedometerkabler til Mercedes 190 mfl. Tusinder af plastic lytteglas sælges samlet for 300,- afhentet.

Per Christiansen 48 25 52 60 mail hanomag@post12.tele.dk

Til **Cadillac**. 4 stk. originale trådhjuls-navkapsler 15" forkromede, 64-eger næsten som nye. kr. 4.000,-. Tlf. 86924608

Til **Chrysler De Soto 1932** købes, komplet udrykkerleje, vandpumpe eller rep.sæt. Motorpakninger, benzinpumpe eller rep.sæt, udstødning komplet, hjulkapsler, for- og baglygter + meget andet.

John Olsen, tlf. 58384700

4 vinterdæk m. pigge 590x15 fine. 2 vinterdæk 590x14 **Goodyear** ,fabriksnye. Bagagebærer til **Ford A** 4 stålegerfælg 17" til **Chevrolet** 1933



KØB - SALG - BYTTE



std. Forlygter **Chevrolet** 1931-32-33. Fabriksnye dørpaneler til **Opel Rekord C** og **Opel Manta B**. Trompethorn, krom til **Chevrolet** 1932-33. Motorhorn 6v Klaxon o. andre. Bagagebeholder til montering på trinbræt. Til **MGB**: h+v dørpanel, h+v udv. dørplade, h+v mellempanel, h+v bagskærm til liste, gearkasse, alm. God motor til **Chevrolet** 1926. Kølerhjul til **Chevrolet** 1932. Hans Peter Nielsen, tlf. 40148037 - 56578093 aften.

Til **Citroën** 1955-56 (berline) sælges motorklap, frontgrin, køler, 2 forskærme, 2 kofangere, frontrude, bagklap med reservehjuls-kasse. Pris kr. 6.000,-. AS-Bike-London, tlf. 38887660 - 40302660

Til **Mercedes-Benz** 2 nye kofangerhjørner. 4 nye uden krom til **170VA-VB** (kan også bruges til **170V**). Samlet pris kr. 2.000,-. Benny Kvist, tlf. 62282266

4 stk dæk **Dunlop Gold Seal** 525/550-17. Kørt under 500 km + 2 stk. samme slags nye med nye slanger. 6 stk kr. 3.000,-. Hans Chr. Møller, tlf. 20663799 - 86415458

Chevrolet 1929, 6 cylindret moter, adskilt, meget rusten, 250 kr. **Chevrolet** 1932, topstykke med ventiler, er svejset og planslebet, 1600 kr. Kuffert, 2 stk, påbegyndt, den ene 90x55x38 cm, den anden 68x49x34, 50 kr/stk. Ernst Rempt, tlf 74 66 11 70

Mercedes 200 D model 123 motor. Kun kørt 100.000 km. Komplet med ny kobling, det hele monteret i 1995 hos Bdr. Platz i Haderslev. Pris kr. 4.500,-. Søren Hansen, tlf. 74743396 - 51903074

Buick Standard 1929: Motor, ukomplet: 2000,- kr. **Opel Rekord/Olympia** ca. 1954: To forskærme, pæne: 1000,- kr. Rolf, 56 26 67 73, rac@inet.uni2.dk

MC

Raleigh 1930 5hk topventilet, 1-ejers. Håndgear. Udstyret med originalt speedometer og 8-dages ur, begge dele originalt anbragt over tank. Bagsæde og fodhviler. Originale lygter og greb. Cyklen stod i mange år i H.G. Nielsens samling i Kolding. Velkørende med fine gl. papirer. Tlf. 65314152

Victoria KR26N - 2½ motorcykel, én sport, uden papir: 7000,- kr. **VeloSolex** model **330**, ca. 1954, byggesæt + lidt 1700: 1500,- kr. Rolf, 56 26 67 73, rac@inet.uni2.dk

Sælges: Saddeltasker, originale gamle i kernelæder med alle tilhørende remme - meget fin stand. Flotte til **HD**, **Indian**, englændere mm. 2 topstykker, ny fra gl. lager, til **Ariel** 650 cc og **Triumph Speed Twin**. Tlf. 65314152

Købes: **Nimbus** sidespejl købes. Det skal være originalt, men gerne defekt. Persson, Tlf. 21215642 eller 44985799, pep@+ing.dk

Sælges: **Ariel Square Four** 1951. Indreg. på sorte pl. Niels Larsen, tlf. 62691569

NSU Super Fox. Komplet renoveret, står som ny. Pris Kr. 26.000,-. Harly Kristensen, tlf. 75876388

Norton Commander 850 1976, sort med blanke skærme. 100% vedligeholdet. Er sædeles kvik. Pris kr. 65.000,-. J. Jørgensen, tlf. 43643054

Honda CB 450 1968 (Black Bomber). Danske papirer. Kr. 10.000,-.

Honda CB450K5 1972. Adskilt. Danske papirer. Kr. 5.000,-. Mange dele: Bl.a. ny benzintank, dæk, motorer. Ole Callesen, tlf. 74561611

Ariel Square Four 1955. Totalt renoveret af Mors Bike. Bare flot. Kr. 94.500,-. Meget sjælden mc. Teddy Jensen, tlf. 75667355

Ariel VB 1953, 600 cc. sv, dansk, total renoveret, meget fin stand. Skal ses. Sælges kun grundet pladsmangel. Priside kr. 29.000. Henvend 75 36 20 84 eller 21 70 72 44 eller e-mail: toennies@vejen-net.dk

AUTOMOBILIA

3 sjældne veteranbøger: Instruktionsbog for **FIAT 501**, kr. 1.500,-. Komplet prisliste over reservedele og alt tilbehør til **Ford** model **T** 1920. "Automobilen dens Konstruktion, Funktion og Behandling". 1917. Jørn Dé Troest, tlf. 48221353

Bilen Motor og Sport komplet fra 1967-89. Pris kr. 1.000,-. Jørgen Ulrik Pedersen, tlf. 40403665

Brochure 1 stk. **Toyota Corona/Celica/Carina Sprinter**. I.B. Hansen, tlf. 65361023

Købes: **Brochurer, rep. håndbog/reservedelskatalog** Honda CB 450 1965-69. Ole Callesen, tlf. 74561611

Skandinavisk Motor Journal årg. 56-70, i alt 111 stk. - huller og dubletter, sælges samlet: 1500,- kr. **Motormagasinet** årgang 55-60: 71 stk.: 700,- kr. Rolf, 56 26 67 73, rac@inet.uni2.dk

DIVERSE

Veterancampingvogn, dråbeformet **SMV** 1979 med centralvarme. 4 sovepladser, orig. farve og indtræk, velegnet til veterantræf. Lav vægt. Prisidé kr. 17.000,-. Henrik Sorgenfri, tlf. 59919130

Bilradio, **Philips** 6-volt fra 50'erne. Defekt. Ingvar Hansen, tlf. 65361023



Herrecykel **Olympia**, velholdt, 25-30 år gammel. Orig. sort lak, orig. lås, sadel, bagagebærer, lukket kæde-kasse og 3 gear. Kr. 1.000,-.
Frank Christiansen

60 kvm fuldt isoleret opvarmet og tørt lokale m. 2 garageporte beliggende på blind vej tæt på Trørød Torv 20 km nord for København sælges. Lokalet er ideelt som kombineret værksted/garage/hobbyrum. Perfekt til vores hobby. Med i købet følger ny villa på 140 kvm med separat børneafd. m.m.
Henv. Poul Nielsen, tlf. 45661221 aften 72118741 dag.

Veteranfly. **Motorfalke A25** 1965. Kr. 58.500,- gerne bytte med mc.
Teddy Jensen, tlf. 75667355

Kørefrakke, grå-grøn engelsk tweedfrakke med minkfor og persianer pelskrave. Stor, tung og dejlig varm! kr. 2.800,-
Tlf. 86924608

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen.

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Navn:

Tlf.

Adresse:

DVK - Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen.

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Navn:

Tlf.

Adresse:

DVK - Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

3C

Citroën ID/DS

Enhver ingeniørs drøm. Et rumskib kunne ikke have vakt større opsigt ved premieren i 1955. Hyperavanceret teknik: den vanskefyldte affjedring. Drejelysterne kom til i 1968.

Fremstillet:	1955-1975
Produktion:	1.456.115 stk.
Motor:	2,2 liter/109 hk
Topfart:	175 km/t
Acc. 0-100 km/t:	Ca. 12 sek.
Prisniveau:	Ca. 70.000 kr.

Citroën DS21 Pallas, som vist købes i bedste stand til omgående overtagelse!!
Jørn Dé Troest, tlf. 48221353

Et godt tilbud til DVK's medlemmer



Er du medlem af DVK og har du dit veterankøretøj forsikret i RUNA, kan du tegne Falckabonnement til kun kr. 161 om året.

DVK har i samarbejde med RUNA Forsikring indgået en aftale med FALCK om redningsabonnement til veteranbiler, veteranmotorcykler og klassiske biler.

- ◆ Abonnementet dækker i perioden 1. april til 10. oktober.
- ◆ Intet oprettelsesgebyr og ingen selvrisiko ved assistance.

Som medlem af DVK kan du tegne alle dine øvrige private forsikringer i RUNA - også et Falckabonnement med rabat, til din daglige bil.

- ◆ Ring på RUNA's selvbetjeningstelefon: **33 32 22 00** - åben døgnet rundt.
- ◆ Besøg os på www.runa.dk - og få mere at vide om RUNA og RUNA's forsikringer.
Du har også mulighed for selv at foretage præmieberegninger.

Ønsker du at blive kontaktet af din lokale tegningskonsulent, så indsend kuponen (gerne som fotokopi) - portoer er betalt.

Konsulenten kan rådgive dig, så du får netop den forsikringsdækning du og din husstand har behov for.

RUNA FORSIKRING A/S · FARVERGADE 17 · 1463 KØBENHAVN K · TLF. 33 32 22 00 · FAX 33 15 77 55 · www.runa.dk

Kun for medlemmer af DVK

- Jeg ønsker at tegne Falckabonnement på mit veterankøretøj.

Reg.nr. Reg.nr. Reg.nr.

- Jeg vil gerne kontaktes af min lokale tegningskonsulent for gennemgang af mine forsikringer.

- Jeg er allerede medlem af RUNA.

Stilling: _____

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Tlf. privat: _____ Tlf. arbejde: _____

DVK 600

Sendes
ufrankeret.
Modtageren
betaler portoer.



RUNA FORSIKRING A/S

Farvergade 17
+++ 0857 +++
1045 København K