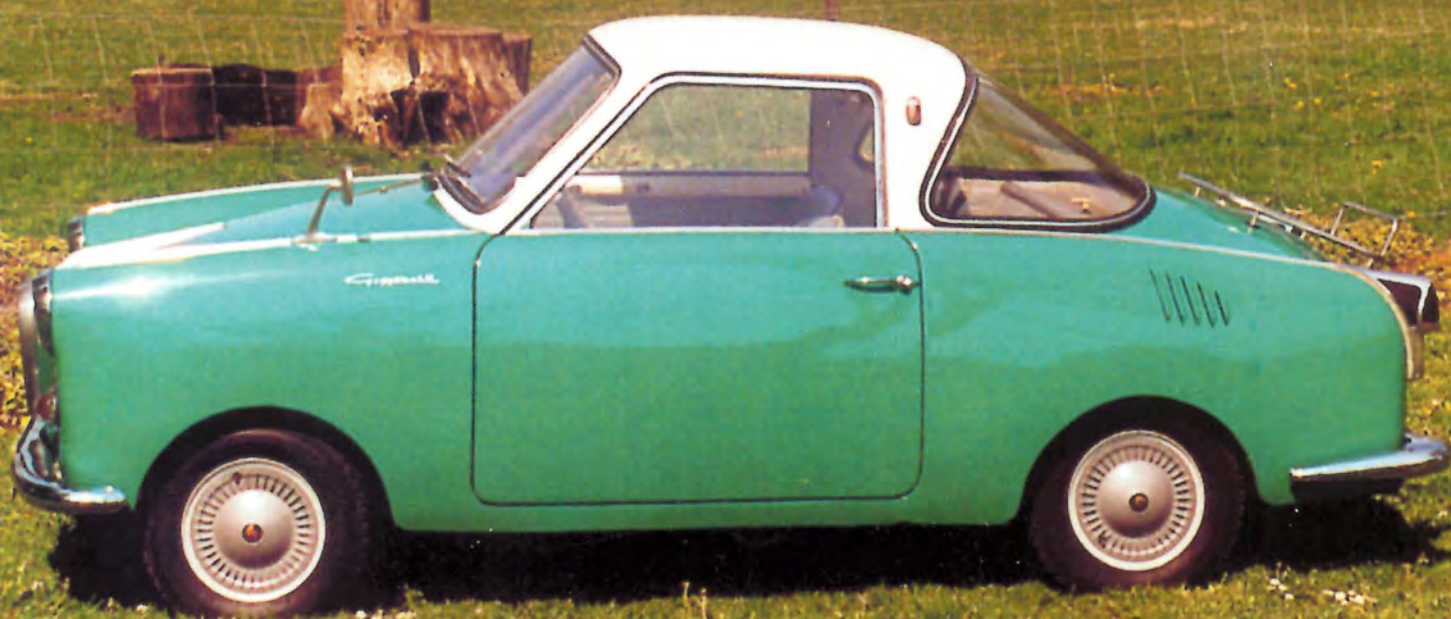


VETERAN TIDENDE




Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



46. årgang - Juli 2002 - VT nummer 313



<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 - Efterkrigs: 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 Nebel, 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>Bestyrelsen</p> <p>Formand: (Medlemspleje, vedtægter, kontakt til VFK, DTM & VT) Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårdslev 7080 Børkop, 75 86 95 10 67mustang@vip.cybercity.dk</p> <p>Næstformand: (Bibliotek, PR, Registre & Sektioner) Claus Frausing Højbuen 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>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Arne Jespersen, tlf. 86985504 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>Vestjylland-Spjald Højgård, Holstebrovej 17, Spjald Kontakt: Henning Knudsen, 97381264 Holstebrovej 17, 6971 Spjald</p>	<p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p>Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og restaurering : P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>I redaktionen desuden: Svend Carstensen E. W. Neesgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p>
<p>Kasserer: (Bøgføring, budget) Henrik Thostrup Birkevænget 16 2880 Bagsværd, 44 44 56 19 henrik.thostrup@teliamail.dk</p> <p>Sekretær: (Hjemmeside, IT, protokol, kontakt til MhS) Bo Ødegaard Høstbuen 18 2750 Ballerup, 44 64 42 94 bo@mobil.dk</p>	<p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 66 13 66 10</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 75 83 00 49</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 Nebel - 38 19 82 72</p>	<p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen, 7445 9450 Sjellerupvej 48, 6430 Nordborg</p> <p>Sydøstjylland 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>(Udstillinger, klubartikler) Bent Friis Søbakken 29 7000 Fredericia, 75 94 09 97 bentfriis@oransenet.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,-</p> <p>10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.</p>
<p>(Mødesteder) Frits B. Johansen Sjøllerupvej 48 6430 Nordborg, 74 45 94 50 familien.johansen@e-box.dk</p> <p>(Løb & arrangementer, klubkontor, Swift) Kaj Dyring Larsen Hyldegårds Tværvej 1 2920 Charlottenlund, 39 90 42 40 kai@larsen.dk</p>	<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Claus E. Nebel Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p> <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen - 54 70 03 58</p>	<p>Forsikringsforhold Jørgen Behrendt, 4353 5503 Klintsovej 8, 2665 Vallensbæk</p> <p>Forsikring Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906</p> <p>Revision Jørgen Behrendt, 4353 5503 Svend Aage Tholstrup, tlf./fax 8689 8777</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>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, tlf./fax 8689 8777, e-mail: sat@egd.dk</p>		

Forsiden: GOGGOMOBIL TS 250 COUPE 1967

Foto: Hans Pedersen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3
Isotta føljetonen	5
Klubaktiviteter	6
Bil i 100 år	7
Mere Høyrup	7
Læserbrev	8
Motorcykler i 50'erne	10
Englændertræf	14
Noget for de gamle	15
Esbjerg Veteranløb	16
Himmelbjergløbet	17
Månedens køretøj	18

Næste Veteran Tidende udkommer uge 33 2002

Oldtimerløbet	24
Herregårds Turen	26
Mere Løvspring	27
Odsherredløbet	28
Skoda-Tatra-Træf	29
Roskilde Ring	29
Søndersø Træf	29
Månedens personprofil	30
Elfsteden Oldtimer Rally	32
Invitationer	34
Fra legetøj til transport	37
Renault folket samles	37
Nye medlemmer	38
Køb/salg	39



MØDER

Juli

13. 9.30 Rødekro. Madpakketur. Tilmelding nødvendig. Se Klubaktiviteter.
 16. 19.00 Kværkeby. Besøg på Jystrup Bilmuseum. Se Klubaktiviteter.
 23. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
 29. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.

Intet møde på Egeskov og i Spjald i juli.

August

1. 19.00 Nivå. Klubmøde.
 6. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
 8. 19.30 Rødekro. Besøg på bryggeriet Fuglsang. Se Klubaktiviteter. Tilmelding nødvendig.
 8. 19.30 Børkop. Fra Vandmøllen til Martin i Fredericia. Se Klubaktiviteter.
 15. 19.30 Spjald. Klubmøde.
 20. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
 26. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
 27. 19.30 Egeskov. Klubaften.
 27. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
 31. 10.00-18.00 Kværkeby. Høsttur. Se Klubaktiviteter.

September

3. 19.30 Ristrup. Klubmøde, besøg af politiassistent Steen Kvistholm, som viser den ny kameravogn.
 5. 19.00 Nivå. Klubmøde.
 11. 19.30 Rødekro. "Ud af huset".
 12. 19.30 Børkop. Klubmøde.
 17. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
 19. 19.30 Spjald. Klubmøde.
 23. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
 24. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
 24. 19.30 Egeskov. Klubaften.

LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

Juli

18. Havnetræf. Køge. Se omtale i VT 310.
 25. Ikea-løb. Start Tåstrup. Bemærk dato. Se omtale i VT 310.
 26.-27. Ringkøbingløbet 2002 Classic. Motorhistoriske Veterandage i Ringkøbing.
 Se indbydelse i VT 311. Opl. og film. tel. 97321760, 97322342.

August

1. Byfest-kræmmermarked-veteranløb i Odder. Se indbydelse i VT 311.
 2.-4. Viking Run 2002 – Amerikanerbilstræf for hele familien. Roskilde Dyrskueplads.
 Kontakt Peter Løvstrøm 75869510.
 3. Ferritslev-løbet. Se indbydelse i VT 311.
 3. Herregårdsløbet. Se indbydelse i VT 311.
 3. Madpakketur, DVK Vestjylland. Se indbydelse i VT 312.
 14. Ud i det blå fra Vejle Havn. Se indbydelse i VT 311.
 9.-11. Morris 25 års jubilæums-weekend i Roskilde. Info Bent Riff 46351992, Steen Haselmann 49149956.
 Se indbydelse i dette nr.
 9.-11. Dansk Borgward Klubs 20 års jubilæumstræf i Lundeborg på Fyn.
 Tilmelding tlf. 66137607 eller haf-red@mail.dk
 10. Munkebjergløbet 2002. Se indbydelse i VT 311.
 Info Hans Geschwendtner, tel. 32538470, fax 32540922, e-mail Hans@geschwendtner.dk



10. Stevns-løbet 2002. Se indbydelse i VT 311.
11. Madpakketur på Vestfyn. Start ved Husby Kirkes parkeringsplads kl. 9.30. Info Bjørn Drejer, tlf. 64781899.
15. Havnetræf Ishøj. Se omtale i VT 311.
24. Føtex-løbet 2002. Se indbydelse i dette nr.
25. 11-16. Veteran – Vintage træf på Rindsholm Kro, Gl. Århusvej 323, 8800 Viborg.
Ingen tilmelding. Info Frode Hansen tlf. 86639044.
29. Ikea-løb. Start Vangede. Se omtale i VT 311.
31. Høsttur fra Kværkeby, Midtsjælland. Se Klubaktiviteter.

September

7. – 15. Randers 700 års købstadsjubilæum. Veteranuge, blandt andet med udstilling og gaderace. Se nærmere i VT 311.
Info www.randersbib.dk/det_sker/veteran2002.htm
8. Fjordløbet. For alle klassiske biler og motorcykler fra før 1972. Se indbydelse i dette nr.
11. Ud i det blå fra Havnens Fiskehus i Vejle. Se indbydelse i VT 311.
- 20.-21. 5. Int. Historic Rally Denmark. Info Henning Friborg, tlf./fax 86847979, mobil 40192878, friborg@sport.dk

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

Juli

- 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 VT 311.

August

- 1.-4. Styrkeprovet. Det klassiske nordiske løb for køretøjer tilvirket til og med 1925. I år arrangeret af Automobilhistoriska Klubbens Eskilstunasektion. Fristen for tilmelding udløb 10. juni.
Info Sven Ola Nilsson 016/425720.
10. Terje Vigen Løpet. Se indbydelse i VT 312.

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

Isotta-føljetonen

Som nævnt i sidste nummer blev den danske Isotta-Fraschini solgt på Christie's auktion i New York 18. maj for et fantasibeløb.

Ved den forudgående udveksling af e-mails med den ansvarlige for auktionen, en mr. Miles Morris, fik jeg at vide at på grundlag af mine oplysninger var der mulighed for at sætte de korrekte data for vognen op på salgsstedet.

Brevvekslingen med Morris gik i stå i en del uger, hvorefter jeg modtog en gang da'-mand-øksekraft. Det foranledigede mig til at stille ham et ganske enkelt spørgsmål: Blev vognen så solgt under sin falske eller sin sande identitet?

Svaret fra Morris var lige så enkelt, men mildt sagt ikke tilfredsstillende: - Den ny ejer er yderst tilfreds med sit køb.

Nu bliver det jo spændende om vognen dukker op – jeg vil gætte på at den enten fortsætter med at være amerikansk ejet eller er gået til Japan. Man kan næppe tænke sig at nogen køber den uden at ville prale med den, sik-



kert uvidende om at Isotta'en ikke er en 8B 1931 men en 8A 1926.

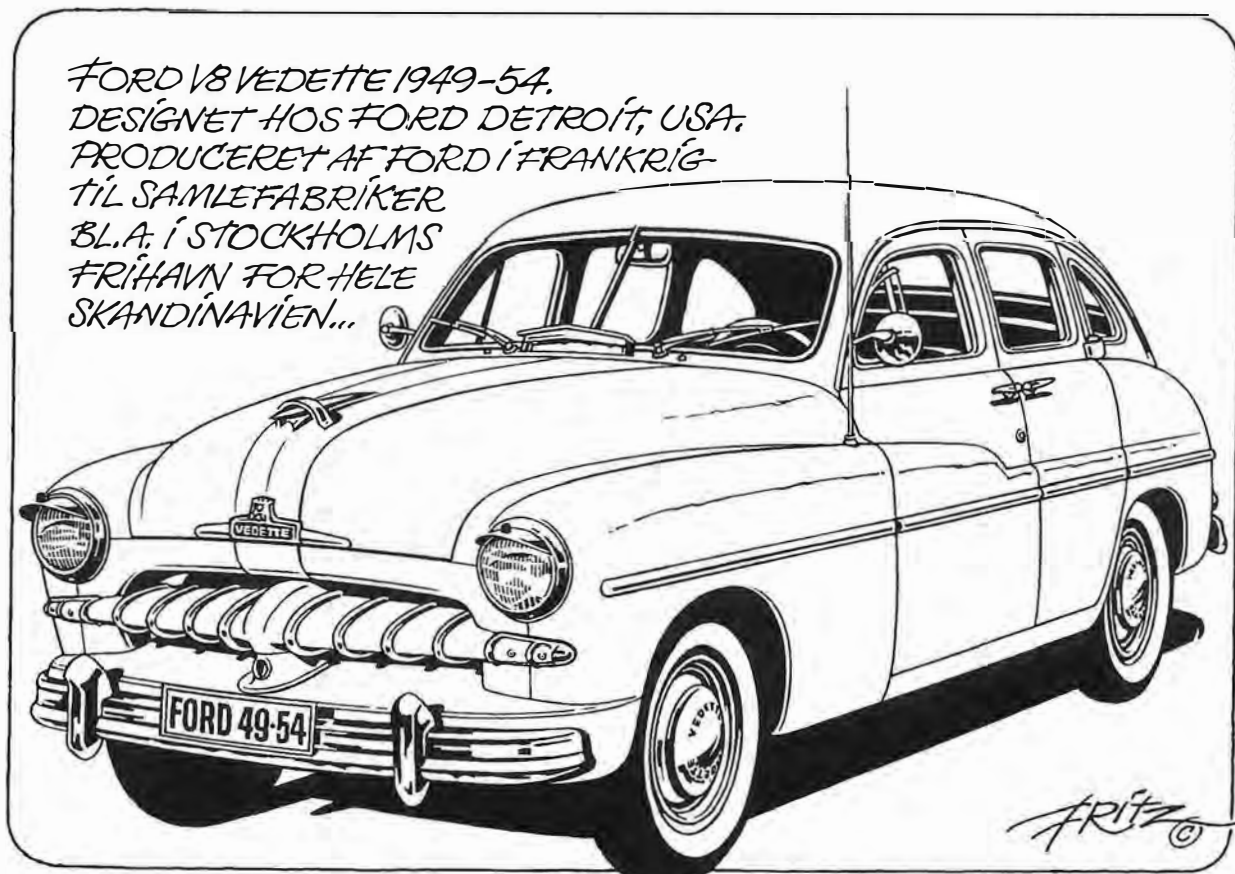
Ak ja.

I mellemtiden er vi blevet opmærksom på at Erik Nielsen fotograferede vognen på Rétromobile i Paris i 1996. Fotografiet blev bragt sorthvidt i det daværende Veteran Tidende. Her er det i farver. Oprindeligt var vognen blågrøn, derefter i det meste af sin levetid flødefarvet, og nu altså en brun-

rød. Den har fået de ny forlygter, hjulene er stadig de små fra den 2. ombygning og skærmene dem der blev tildannet efter de hjul i Orths tid.

Her ser man også den nummerplade, der er lavet for sjov, men som er dybt ulovlig. Det nummer har vognen aldrig haft, nummerpladen har en forkert størrelse og typografi og under bogstavet er malet Københavns byvåben!

oer



*FORD V8 VEDETTE 1949-54.
DESIGNET HOS FORD DETROIT, USA.
PRODUCERET AF FORD I FRANKRIG-
TIL SAMLEFABRIKER
BL.A. I STOCKHOLMS
FRIHAVN FOR HELE
SKANDINAVIEN...*



FYNEGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – 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.

Juli sommerferie – intet møde. Men aktivitetsudvalget ønsker alle en god sommerferie.

Tirsdag den 27. august kl. 19.30 . Klubaften.

Venlig hilsen
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND – RØDEKRO

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 levende musik mv. på havnepladsen, hvor hele arrangementet foregår. Fristen for tilmelding er udløbet.

Torsdag den 8. august kl. 19.30. Nis Skau Hansen har arrangeret besøg på Fuglsang Bryggeriet. Adressen er Fuglsangvej 2 i Haderslev. Tilmelding til Frits Johansen på 74459450 senest mandag den 5. august.

Torsdag den 11. september kl. 19.30 er vi ”ude af huset”.

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. Husk Herregårdsløbet 3. august. Fristen for tilmelding hos Kaj Munkholm blev forlænget til 12. juli, men er for-

mentlig overskredet når bladet udkommer. Se Indbydelse i VT 311 side 41.

Tirsdag den 6. august kl. 19.30. Klubmøde.

Tirsdag den 3. september kl. 19.30 får vi besøg af politiassistent Steen Kvistholm, som viser den ny kamera-vogn frem og demonstrerer dens funktioner.

Med venlig hilsen
Arne Jespersen, tlf. 86985504
Kaj Munkholm, tlf. 86221055

ØSTSJÆLLAND – KLIPPINGE

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

Vores klubmøde tirsdag den 28. maj stod i ildslukningens tegn, idet viceberedskabsinspektør Jan Gehlsen på en levende og lærerig måde fortalte hvad vi selv kan gøre hvis der går ild i bilen. Spørgelysten var stor og Jan fortalte om de bilbrande han havde oplevet på jobbet.

Tirsdag den 23. juli holder vi klubmøde for alle dem som ikke er bortrejst på ferie – som hyggemøde i haven, hvor vi er modtagelige for gode ideer.

Med sommerhilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND – KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 21. maj havde vi besøg af en masse fine Opel biler, fra model P4 1935 til Admiral 1970 over Super Six, Kapitan 39 og 54, Olympia, Rekord, GT 1900, Manta, Diplomat m. fl. En rigtig interessant aften. Jeg prøvede at presse nogle til at sige noget om Opels historie, men det var for svært.

Tirsdag den 16. juli: Mødes vi ved det ny bilmuseum i Jystrup. Det ligger vest for Ringsted-Roskilde-vejen, ved Brugsen drejes ad Ålbækvej til Høedvej, derfra til venstre ”Nebsmølle 2”, ca. 1 km derfra på venstres side drejes ned til Møllebækgård, der er museet og det er virkelig værd at køre efter. Entre 40 kr. pr. næse.

Tirsdag den 20. august. Klubmøde.

Lørdag den 31. august. Høsttur fra Steffensgård med prøver før middag. Køretur om eftermiddagen. Medbragt mad. Tilmelding til en af undertegnede.

Venlig hilsen
Preben Boisen 5752 5040
Kaj Sørensen 5572 6198

BØRKOP VANDMØLLE

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

Den 13. juni var vi mødt 16 ekvipager på Havnen i Vejle, de 15 tog turen med nord for fjorden og kun to var ”fari-sæere”. Det var flot. Turen gik på både grus og asfalt indtil alle i god behold nåede St. Dalby. Efter en snak på gårdspladsen trak vi inden døre. Og her sad vi tæt – vi var nødt til at hente et ekstra campingbord ind. Vi var faktisk så mange at brødet slap op før tid, det må I undskylde. Snakken gik endog meget livlig. Tak foren god aften. Se billederne.



11. juli kl. 19.30. Klubmøde. De der ikke er væk på ferie mødes til en køretur og kaffe på Møllen.

8. august kl. 19.30. Vi mødes på Vandmøllen. Herfra sætter vi kurs mod Fredericia. Via en pæn omvej finder vi Odinsvej, hvor vi får kaffen i Martins have.

12. september. Klubmøde – endnu ikke noget specielt planlagt.

Jeg har tænkt at vi en lørdag eller søndag i september skulle se på nogle fynske biveje og Skodamuseet. Herom senere.

Husk: Hustruer, kæresten og andre gode venner er altid velkomne på vores køreture.



Tilmeldinger på tel. 75890487, fax 75899487 eller e-mail poulerik@rotek.dk

God sommer! 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.

Vi har i maj haft to arrangementer. Først på Brande Gl. Elværk sammen med gutterne fra Spjald. Vi var ca. 30 personer samlet og fik en detaljeret forklaring af formanden om værket. De gamle turbiner blev studeret nøje og teknikken gennemgået. Der var også en storslået natur omkring kraftværkssøen. Aftenen blev sluttet af med kaffe på Uhrekro.

Terminalindvielsen på Billund Lufthavn blev et tilløbsstykke. Vi skulle stille kl. 9, så vi kunne blive sat i årsgangsorten, først Bent Fasterholdts Opel 1910, så Martin Andersens Buick 1915 brandbil osv. Der var mange gamle og flotte biler, men kun 8 motorcykler. Flyvevåbnet havde opvisning med F-16 og Veteranflyveklubben kom også med mange fly. Vejret var fint og det blev en vellykket dag.

Med venlig hilsen
Ove H. Iversen, tel. 75339321

VESTJYLLAND-SPJALD

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

Juli ingen møde, sommerferie.

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!

Husk Ikea-løb og havnetræf – se kalenderen.

Venlig hilsen
Claus E. Neble.

Bil i 100 år

I år er det 100 år siden de første biludstillinger blev holdt herhjemme og 100 år siden Politiken udskrev den konkurrence der resulterede i benævnelsen BIL. Den slags konkurrencer har der været en del af gennem tiderne, men man må jo sige at ordet slog an og har holdt sig. I jubilæumsåret har Danmarks Tekniske Museum i sommer en særudstilling af dansk fremstillede biler. Både nogle der er lavet mange af og nogle enkeltstående. Udstillingen varer fra 1. til 31. juli, og køretøjerne står i det smalle rum på den ny adresse hvor før motorkøretøjerne stod, de er nu anbragt sammen med flyvemaskinerne.

Blandt de udstillede biler er Teknisk Museums Gideon brandbil. Det har vakt nogen fortrydelse i Horsens, at museet nu ønskede vognen hjem efter at den har været udstationeret og er blevet sat i stand af brandmænd i Horsens. Man havde håbet at måtte beholde den på Industrimuseet. Men traktaten i 1992 gik ud på at Horsens lånte vognen i anledning af brandstationens 100 års jubilæum og måtte beholde den i 10 år. Som man vil huske stammer denne Gideon fra Odense, hvorimod Horsens' egen Gideon brandbil befinder sig på brandbil-museet i Hellerup.

Planerne for Teknisk Museum er i øvrigt at 4. august er sidste åbningsdag på Nordre Strandvej. Derefter er i princippet museet for første gang samlet på én adresse, Fabrikvej 25-27 fra 6. august – det er i hvert fald det eneste sted med adgang for publikum. Men i praksis tager det nogen tid at tømme Nordre Strandvej, endsige få udstillingen anbragt igen, og magasiner og værksteder er fortsat på Ole Rømersvej. Inden for en overskuelig tid skulle det gerne blive muligt på Fabrikvej at opleve et Danmarks Tekniske Museum med flysamlingen fra Danmarks Flyvemuseum, Trafikmuseets biler og motorcykler, alt det øvrige udstillingsmateriel og fra begyndelsen af 2003 Museet for Zone-Redningskorpset, oplyser museets chef, Jens Breinegård.

oer

Mere Høyrup

Siden artiklen om tegneren Paul Høyrup blev skrevet er jeg blevet opmærksom på endnu en side af ham. Sammen med den berømte norske dukkefilmmand Ivo Caprino lavede Høyrup den 15 minutter lange filmatisering af H.C. Andersens eventyr "Den standhaftige Tinsoldat", der blev præsenteret i 1955 og en del senere har været vist i dansk tv. Høyrup tegnede dekorationerne.

Produktionen var dansk-norsk og filmens fortæller var både i en dansk og en engelsksproget version Mogens Wieth. Så sent som i april i år har filmen været vist ved et arrangement på Nordjysk Kunstmuseum. Og hvad har det så med biler at gøre? Ingenting. Men det var som bekendt Ivo Caprino der senere skabte den store dukkefilm "Bjergkøbing Grand Prix", om cykelsmeden Reodor Felgen, der med hjælp af en arabisk oliesheik og en udtryksfyld pingvin frembringer fantasibilen "Il Tempo Gigante". Den havde også et stærkt dansk islæt, idet musikken var af Bent Fabricius-Bjerre.

oer



Set fra højre: Arne Mølgaards Tbird 1962 og Per Lumholtz' Tbird 1966.

50'er og 60'er amerikanerbiler og Græsted Veterantræf

Hvis man skal være "in" i DVK, så skal man helst eje en europæisk bil fra før anden verdenskrig!!

En provokation? Ja, men vel også med et gran af sandhed. Amerikanerbiler anses ikke for rigtige veteranbiler blandt store dele af medlemmerne, og det synes jeg er synd og skam. Alle biler er reelt en del af bilens udvikling, og selvfølgelig skal de have en vis alder før de kan betragtes som klenodier og være bevaringsværdige, men 50'er og 60'er bilerne fra USA har i den grad præget bilens historie.

Som medlem af DVK (indmeldt i 2000) havde jeg en forventning om, at denne også tog initiativer vedr. de medlemmer som ejede en amerikansk bil, ligesom det sker for andre mærker. At man prøvede at samle dem til forskellige arrangementer, og til diverse træf prøvede at få dem op af stolene og ud at præsentere både bil og klub. Prøv at se f.eks den seneste biludstilling i Bella Centret. Der var ikke en eneste af ovennævnte amerikanerbiler repræsenteret!

Der er ikke noget at sige til, at man ikke forbinder DVK med amerikanerbiler – "de hører jo til i amerikanerbilkubberne" er budskabet man egentlig sender, i stedet for at skabe en mere alsidig og attraktiv klub.

Jeg er selv ikke så interesseret i at være medlem af en

amerikanerklub, da jeg nok er vokset fra den slags klubliv, og det er netop derfor jeg efterlyser et seriøst alternativ i DVK's regi.

Jeg ejer selv en Ford Thunderbird 1966. Jeg tog derfor udgangspunkt i dette mærke og ringede rundt til de andre sjællandske Tbird-ejere og foreslog dem at møde op på Græsted Veterantræf som et forsøg på at starte noget op, om end det var med meget kort frist. Jeg blev lidt overvældet over interessen og glæden over henvendelsen fra disse ejere, som syntes det var en glimrende ide, og det bekræfter vel egentlig min egen fornemmelse af, at der mangler lidt initiativ i DVK på amerikanerbil-området.

Det lykkedes at få 5 biler til at møde op den første dag af træffet, og kun 2 biler kunne det blive til på andendagen. Men alligevel synes jeg det var herligt at se disse biler samlet, og jeg håber vi kan gentage succesen en anden gang med endnu flere biler.

Græsted Veterantræf var i øvrigt fantastisk alsidigt og interessant. Der var udover biler et hav af dampdrevne køretøjer, traktorer, lastbiler, militærkøretøjer, motorcykler, en fiskekutter i vandbassin og alverdens andre seværdigheder. Det var et par oplevelsesrige dage.

PerLumholtz, Gentoft



Set fra venstre: Olof Hilmersens Tbird 1960, Jesper Pedersens Tbird 1965, Per Lumholtz' Tbird 1966, Villy Englands Tbird 1960 og Bjarne Herolds Tbird 1960



Formanden svarer:

Myter, rygter og fordomme

Der verserer mange myter, rygter og fordomme omkring Dansk Veteranbil Klub: "Det er en klub for bløde hatte og træeger", " Hvis man skal være "in" i DVK, så skal man helst eje en europæisk bil fra før anden verdenskrig", "Man bliver ikke accepteret hvis man kører i en amerikansk bil fra 50'erne og 60'erne", "Man skal helst være noget ved musikken for at blive accepteret", "DVK laver ikke noget for amerikanerbiler" og endelig "Jeg vil ikke tage min gamle bil med til løb, da det kun er for smarte sportsvogne og de gider ikke vente på os andre".

Min påstand er, at der er meget lidt hold i disse udsagn. Kigger vi på den nys udsendte køretøjsliste, kan man konstatere at 1% af køretøjerne er fra den første verdenskrig eller før, en sjælden race der bør udvises den største ærbødighed for når de deltager i løb og arrangementer. Ser vi på køretøjerne fra perioden lige efter første verdenskrig og frem til og med anden verdenskrig, en periode der bl.a. omfatter et stort antal af Ford's T og A modeller, så udgør de kun 29% af klubbens samlede bestand. Den største population af køretøjer, der udgør de resterende 70%, finder man i perioden efter anden verdenskrig og frem til og med 1978.

Mængden af køretøjer fra mellemkrigstiden ændrer sig meget lidt, hvorimod der er en stor stigning i antallet af køretøjer fra efter anden verdenskrig. Der er således ingen tvivl om at der med årene vil komme et skred i holdningerne til de gamle biler. Det er derfor yderst vigtigt at Dansk Veteranbil Klub gør en aktiv indsats for at fastholde interessen specielt for førkrigsbiler.

Dansk Veteranbil Klub står umiddelbart foran sit 50 års jubilæum, heldigvis har vi stadig mange medlemmer der har været med gennem de fleste af årene. Deres interesse er som det ofte også er gældende for nyere medlemmer koncentreret om de biler de husker fra deres yngre år. Nyere køretøjer, det kan i den sammenhæng sagtens være køretøjer fra 50'erne, kan let blive opfattet som noget nymodens, der ikke med rette kan betragtes som en veteranbil. Jeg må således til tider tage mig selv i en begyndende udvikling af samme synspunkt for biler der er produceret efter energikrisen i 1973.

Dette er en naturlig udvikling man ikke kan ændre. Man skal dog blot holde sig for øje, at Dansk Veteranbil Klub er de aktive medlemmer der kommer til møder og løb med deres gamle bil. Ønsker man således mere fokus på f.eks. sin Thunderbird, så tager man den med. Næste gang der kommer et medlem med tilsvarende interesse, føler han sig bedre hjemme og tager sin bil med. Således skabes og spredes interessen for de enkelte specialområder. Ønsker man nyere stof i Veteran Tidende, fatter man pennen og bidrager med dette.

Med en stor spredning i modeller og alder vil arrangementer der sættes i værk af bestyrelsen eller mødesteder-

ne altid være tilrettelagt med en bred målgruppe for øje. Heldigvis har vi samtidig en lang række ildsjæle inden for vores medlemsskare der organiserer løb og arrangementer for de køretøjer de brænder mest for. Disse initiativer bliver bakket op og støttet af bestyrelsen. Savner man således aktiviteter inden for lige netop et bestemt interesseområde, så er det bare at komme i gang med at arrangere præcist det man synes mangler. At ringe rundt og invitere Thunderbird'er til Græsted er et godt eksempel på hvordan man kan starte i det små. Jeg håber at det har givet blod på tanden til at forsøge igen.

Med hensyn til at amerikanske biler ikke er velsete i Dansk Veteranbil Klub, så mener jeg at det udsagn døde med optagelsen af Roskilde Amerikaner Bil Club i Motorhistorisk Samråd. Efter den tid har jeg ikke oplevet problemet, tværtimod har jeg oplevet en lang række af de tidligere opponenter trække mig til side og med glæde berette at de rent faktisk også havde en gammel amerikaner hjemme i garagen. Endelig hvis det skulle det være forbigået nogens opmærksomhed, så har Dansk Veteranbil Klubs formand sine rødder i amerikanerbilkubberne og kører i en 1967 Ford Mustang.

Det er rigtigt at der kommer mange sportsvogne til løbene, ingen tvivl om at der er mange drengedrømme der bliver udlevet bag rattet i dem. Rigtigt er det også at nyere køretøjer kan bevæge sig hurtigere i trafikken end de gamle. Men når vi følges ad bliver hastigheden sjældent højere end at alle kan følge med. Der er således ingen undskyldning for at lade den gamle bil blive hjemme i garagen.

Tidligere var det normalt at man præsenterede sig med titel og navn, selv pigerne præsenterede sig som Fru mandens navn og stilling, der var således en vis prestige forbundet med hvilken position man oppebar i samfundet. Denne tradition er heldigvis aflivet og vi er alle blevet dus. Sjældnere biler, eller en større samling kræver naturligvis en bedre økonomi. Heldigvis er der stadig folk der investerer deres overskud på denne måde. Foruden kunne vi nemlig ikke få de oplevelser det bringer med i kølvandet. Vigtigt er det dog i den sammenhæng at huske, at det er interessen for at bevare de gamle biler der binder os sammen og den kan være den samme uanset om det drejer sig om en ubetalelig Bugatti eller den mindste Fiat.

Konklusionen må være, lad os glæde os over hinandens forskelligheder, deltag aktivt i klublivet med dit køretøj, vær med til at sætte dit præg på klubben, så er jeg sikker på at der er plads til alle og at vi med tiden kan få aflivet de mest hårdhuede myter, rygter og fordomme.

Peter Løvstrøm Sørensen
Formand

Et lille PS fra redaktøren: På DVK's hidtidige hjemmeside har nogle af de omtalte fordomme og myter desværre nydt fremme i det historiske afsnit. Det er netop blevet grundigt ændret i henhold til de faktiske forhold.



Motorcykler i 50'erne

Klubben på vej til et arrangement. Kørerne på fløjen er Erling Sjøholm, kendt motocross-kører. Han har raceren i sidevognen. Ellers ser man maskiner som Zündapp, DKW, BMW, BSA, Triumph og NSU.

Tekst og fotos Leif Gr. Thomsen

Foranlediget af artiklen om Corgi i maj-VT ringede vort medlem Finn Olsen, Brabrand, som også ejer en Corgi, for at få en snak om netop denne lille motorcykel.

I samtalens forløb kom Finn Olsen ind på, at en af årsagerne til den ringe interesse for Corgi her i landet har ligget i, at der var noget, der hed en indkøbstilladelse, og ingen, der stod med en tilladelse i hånden, ville øde en sådan på noget så småt.

Og det er jo rigtigt. Når man har stået midt i 50'er tiåret, denne fantastiske opgangstid for motorismen i Danmark, vælder en mængde erindringer frem for det indre blik.

Stort set bestod motorcykel- og vognparken ved slutningen af 40'erne stadig af de køretøjer, der havde stået gemt væk under krigen, og når de endelig handlede, var det til ofte store priser. Den velhavende kunne nok finde midler til anskaffelse af et køretøj, hvorimod den almindelige borger skulle spare gevaldigt for at få råd til at

holde motorcykel eller "vogn". Nye køretøjer var rationerede, og det blev de ved med at være til op i slutningen af perioden. Der skulle dokumenteres erhvervsmæssigt behov for opnåelse af indkøbstilladelse, som skulle søges hos Direktoratet for Vareforsyning.

Inden for området motorcykler var der fra tidligere en kerne, der bare kørte motorcykel, og de var pr. tradition meget sportsligt indstillede. Denne kerne af samfundsborgere voksede betydeligt i antal i begyndelsen af 50'erne, da man i mange familier som følge af god beskæftigelse så sig i stand til at investere i en motorcykel indkøbt på en købstilladelse, der kunne gives til f.eks. tømrere, murersvende, kontrolassistenter, assurandører osv., som kunne dokumentere et behov, f.eks. langt til arbejde eller i forbindelse med udøvelsen af deres fag. De, som ikke kunne dokumentere et behov, fik muligheden for at få en ny motorcykel, hvis de bare ville betale mere i form af en ny afgift, dollarpræmieringsafgiften, der gjorde køretøjet temmelig dyrt. Groft sagt var omsætningsafgiften ved køb på tilladelse ca. 25% af køretøjets pris, når det stod hos forhandleren. Prisen ved køb på dollarpræmieringsbasis betød, at nu



På stenbroen uden for toldboden er tolderen ved at identificere og afgiftsberigtige en NSU Prima. Sådan blev alle nye køretøjer præsenteret for toldvæsenet. Bagved ses næsen af en Opel Kapitän.

var afgiften på ca. 75%. Det er jo klart, at en sådan forskelsbehandling blev der set skævt til, man talte ligefrem om "fattighjælp" til dem, der kunne få en indkøbstilladelse.

En almindelig måde at få sit indkøb finansieret på dengang var at yde en indbetaling og så afdrage resten ved hjælp af månedlige vekslers. Sikke et skriveri, hver den første ind til forhandleren og yde sit månedsafdrag og derefter skrive en ny vekslel til indfrielse af den gamle. Gud nåde og trøste den, der ikke overholdt sine forpligtelser, vekselloven er barsk.

Nutidens meget høje indregistreringsafgifter har deres rod i dollarpræmieringsordningen, idet rationeringen af motorkøretøjer faldt bort i slutningen af perioden, hvorefter alle nye motorcykler skulle svare den høje afgift på ca. 75%. Biler blev afgiftsmæssigt behandlet langt grovere, og her lå en af grundene til 20/30'r-vognenes lange levetid.

Motorcykler i 50'erne var af utroligt mange slags, og man kunne dele dem op i 3 grupper, nemlig de små på 125-200ccm, som med nogle få markante undtagelser var totaktere. Så var der mellemgruppen 250-350 ccm, som repræsenterede både to- og firtaktere, en- og tocyindrede. Så var der de store på over 500 ccm, som alle var firtaktere og en-, to- eller firecyindrede.

I den lille gruppe udmærkede de tyske mærker sig, idet de tyske mærker (DKW, NSU, Zündapp, Maico, TWN etc. og den østrigske Puch) udviklede virkeligt holdbare og ydedygtige små motorer, der var forsynet med rigtig gode elanlæg. På scooterområdet kom italienerne ind med nogle stærke mærker (Vespa, Lambretta etc.), der blev enormt populære hos dem, der kunne lide den slags køretøjer. Fra dansk side sås den lille DISA, som desværre var udstyret med den forkerte motor, men det er en helt anden historie.

Mellemgruppen var en stor og meget forskellig forsamlings. De tyske var rigt repræsenteret på både to- og firtakterområdet (DKW, NSU, BMW, Ho-



*Deres ærbødige på BSA B33 i 1958.
Bagved Bent Arens på
BSA Golden Flash.*

rex, Victoria etc.), og englænderne kommer nu ind, men stort set kun på firtakterområdet (AJS, BSA, Matchless, Ariel etc.)

I den store gruppe dominerede den tyske BMW og så alle de mange englændere, eksempelvis AJS, BSA, Matchless, Ariel, Triumph, Norton, og så vores danske Nimbus, der stadig havde sine tilhængere på trods af uændret teknik siden 1934.

Jeg beder den ærede læser være overbærende, hvis jeg ikke blandt eksemplerne har nævnt netop hans/hendes perle.

I begyndelsen af perioden havde vi her i landet en hastighedsbegrænsning på 60 km/t på landevej, og da kunne faktisk alle køretøjer følge med. Men teknikken forbedredes mærkbart, og midt i perioden blev hastigheden givet fri, så man blot skulle være en ansvarlig motorfører og køre efter forholdene.

Nogle af de tekniske fremskridt bestod i for eksempel

1. Forbedrede motorcykelstel, indførelse af teleskopforgaflen og baghjulsaffjedring, midt i perioden mange steder med svinggaffel, hvilket gav formidable køreegenskaber ved alle hastigheder og gode terrænegenskaber. Twinsædet blev almindeligt.

2. Totaktsmotoren blev en rigtig hverdagsslider. Før i tiden skulle man blande brændstof/olie i en særlig blandedtank, som lignede en vandkande til

havebrug med et perforeret stempel. Den faldt bort, da der kom benzintanke med blandeindretning og %vælger, den selvblendende totaktsolie kom også.

3. Motor og gearkasse, der før var monteret separat i stellet, begyndte at komme i én blok, elektriske komponenter blev bygget ind i blokken, ligesom karburatorer blev lukket inde i et særligt hus. Alt det gav renere lini-



Ved et efterårstrial deltog bl.a. den kendte kører Ejvind Hansen fra Ejby på Fyn. Han kørte en BSA Gold Star Competition, som man bemærker har stift bagstel.



En kører med en BSA Golden Flash har en punktering, som selvfølgelig klares på stedet, for lappegrejer havde man jo med. Bemærk hjulet, som kunne afmonteres via stikaksel, uden at bremsetromlen fulgte med. Styrhjelmene er ikke almindelig endnu.

F. Holger Iversen fra Sønderborg på Aarhus Væddeløbsbane med en 250 ccm DKW. Bemærk ingen bremse på forhjulet og så det oplagte udblæsningsrør; en absolut sjældenhed på denne model. Denne DKW kørte til daglig med sidevogn hos en snedker. Løbsnummeret er 13, dette nummer blev aldrig givet til nogen ved et ASAM-løb.



er, og motorcyklen blev nemmere at holde ren.

4. Bagkæden, motorcyklistens dårlige samvittighed, fik lukket kædekasse, hvilket gav kæden et længere liv.

5. Stikaksler blev almindelige. Man skulle blot fjerne akslen med et enkelt værktøj, så faldt hjulet ud. For baghjulets vedkommende var det et kæmpeskridt, for der var ikke mere tale om indstilling af kædelængde og retningsjustering, når hjulet havde været af.

6. Bremserne forbedredes betydeligt med fuldnavsbremser og større diameter.

Motorcyklisten i 50'erne valgte ofte sit køretøj ud fra, hvorledes han ville bruge det. Nogle valgte en maskine, der kunne forcere en pløjemark til enhver tid, andre valgte en maskine, som helt klart var beregnet til den plane landevej. Og selve mærket var oftest betinget af, hvad den lokale forhandler havde at byde på. Sønderborg var så decideret en BSA, DKW, BMW, NSU og Zündapp-by.

Motorcyklen gav frihed, man kunne forholdsvis hurtigt nå frem til et givet punkt, og det store udland f.eks. lå åbent for en ferietur. Altså delvis.

Min indsigt i forholdene stammer fra Sønderborg, hvor vi havde en motorcykelklub ved navn Aabenraa og Sønderborg Amters Motorsportsklub, ASAM. Den findes ikke mere. Klubben var tilsluttet Danmarks Motor Union, hvilket gav mulighed for sportslig udfoldelse i rigt mål. Endvidere var klubben associeret KDAK, som med sit grænsekontor i Kruså kunne betjene medlemmerne med triptiques og carnet de passage, som dengang skulle anvendes til udlandskørsel som garanti over for landene for, at køretøjet ville blive genudført. Helt op midt i 50'erne krævede Vesttyskland visum, og alt det papir havde motorcyklisterne i Sønderborg, for turene til Nordtyskland var mange. Selv weekendture til Holland kunne man praktisere. To mand kørte i 1955

til Syd-Italien på en 200 ccm Zündapp Norma Luksus. De tilbagelagde 6500 km på 11 dage. To piger kørte til Norditalien på en 125 ccm NSU Fox, utroligt, bagsædepassageren var uafgjedret (selv om cyklen havde baghjulsaffjedring). To andre, også piger, kørte samme sted hen på en 150 ccm Vespa, så de kunne godt, de små. Alle havde selvfølgelig telt, soveposer og det hele med på køretøjet.

Klublivet blev dyrket flittigt, idet der blev arrangeret postkasseløb, rævejagter, lette trial og orienteringsløb. Alt det kunne godt ligne det, man senere kom til at opleve i form af veteranbilløb. Endvidere afholdtes rigtige trial både forår og efterår, her kørtes med scramblemaskiner, afklædt til formålet. Således havde nogle medlemmer banelicens og atter andre havde officiallicens. Som så mange andre klubber investerede klubben i en motocross-bane, og kulminationen var et internationalt motocross grand prix i 1959.

Et helt specielt orienteringsløb blev kørt i efteråret, det blev kaldt grænseløbet og var inspireret af to af medlemmerne, der havde deltaget i Monaco Rally i 1953. Monaco Rally var en pendant til Monte Carlo Rallyet, men udelukkende for motorcykler. Grænseløbet var en virkelig udfordring, for det var ca. 350 km langt og blev kørt i løbet af lørdag eftermiddag og aften/nat nede i Tyskland, for man måtte ikke køre orienteringsløb i Danmark. Løbet blev kørt med en gennemsnitsfart på 45 km/t, og vinderne var altid store motorcykler, der bare blæste derudad. En 125 ccm DKW og en 175 ccm Zündapp har deltaget, og de kom selvfølgelig ind som nummer sjok, men fejret for deres sammenbidthed.

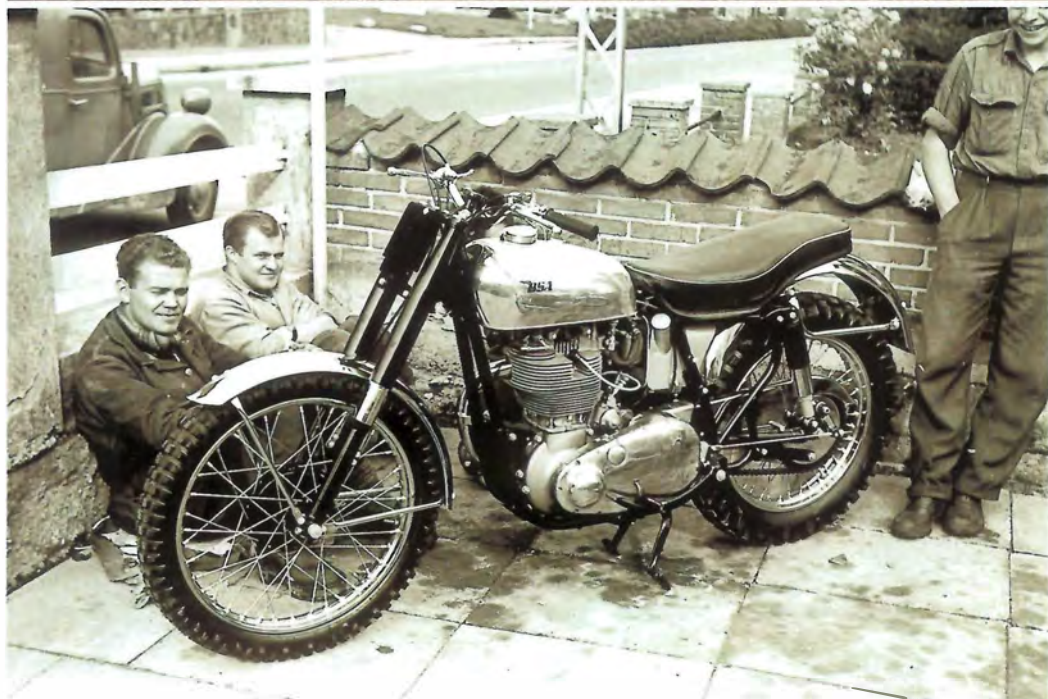
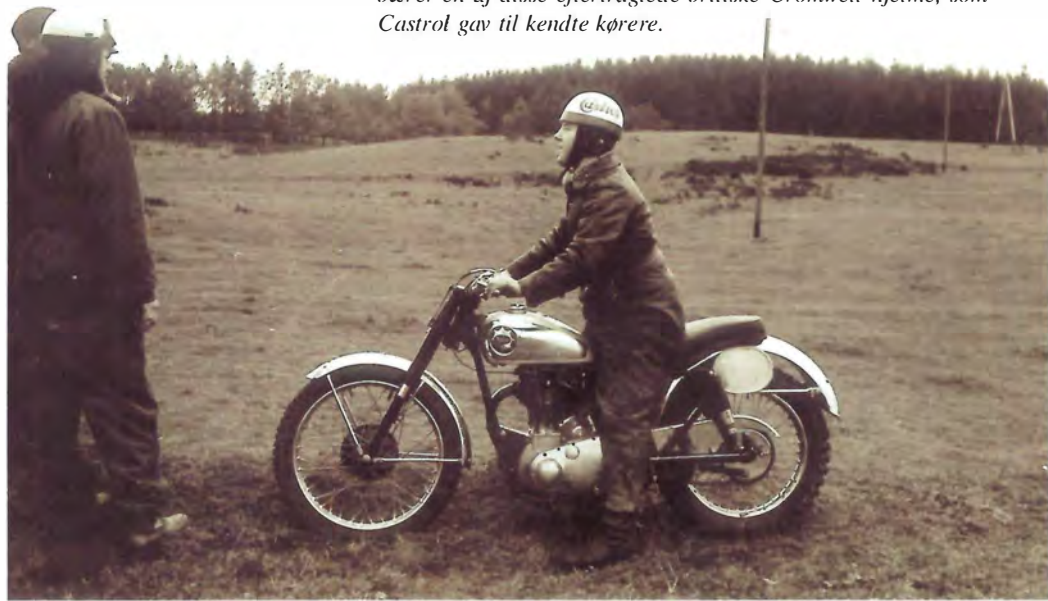
Og hvordan var motorfolket klædt dengang? Da motorcyklistene dengang kørte hele året, var kravet, at tøjet skulle være vandtæt og varmt. Man kunne få lædertøj, men de færreste havde råd til det. Så var der heldragter i teddybear eller i gummilærred, den islandske sweater var helt obligatorisk. En billig og udbredt løsning var det grøn-

Holger Iversen igen, her på en BSA Gold Star scrambler. Han bærer en af disse eftertragtede britiske Cromwell hjelme, som Castrol gav til kendte køreere.

ne Imak eller Kawo tøj, noget af det mest vandtætte på markedet. Dertil gummistøvler. Om vinteren stoppede man ofte et tykt lag aviser ned i gummibukserne og ind på maven. På hovedet en læderhjelme med motorbriller, og på hænderne læderhandsker med solide kraver. Tidligere tiders spidsbukser med læderstøvler til sås sjældnere og sjældnere. Omkring 1953 blev styrthjelme almindelig, sidst i perioden blev den lovpligtig. Selvom motorcyklerne var vel affjedrede og landevejene gode, sås nyrebælterne meget ofte.

Var man efterhånden avanceret til at eje en stor motorcykel, havde man en fornemmelse af, at landevejene tilhørte én. Der var ikke meget, der kørte hurtigere end de store motorcykler. Selv færdselspolitiet må en overgang have haft det lidt trangt, for mens de kørte på Nimbus, lå privatejede BSA, Norton, BMW eller hvad og kørte fra alt og alle. Heldigvis var de fleste motorcyklister begyndt med en mindre motorcykel, så de faktisk havde en del rutine, når de endelig fik råd til den store. Ligesom i dag lå mange farere og lurede på dem, der kørte stærkt, specielt stilfærdige bilister, der pludselig skulle til venstre eller kørte over eller ud på en befærdet vej, var farlige. Også vejene skulle man være meget opmærksomme på dengang, for en stor del af dem var stadig brolagte, og de kunne være glatte i regnvejr. Man lærte kun at bremse, når det gik ligeud. Nede i Tyskland fandtes en brolægning med basaltsten, som havde drukket store mængder af dieselolie fra de mange eksportvogne. De sten blev som grøn sæbe, når det regnede, og mangan Tysklandsfarere har måttet smage disse veje på den barske måde.

Kigger man i dag på udbudet af store 50'er motorcykler, kunne det undre, at de er så dyre. Men det er jo efterspørgslen, der bestemmer, og jeg kan så godt forstå den, hvis høje ønske er en rap 50'er til garagen, sådan én, som man selv eller far kørte på.



En spritny BSA Gold Star scrambler hos forhandleren i Sønderborg. Bagved ses fra venstre Henrik Bock, mc-mekaniker, nu afdøde Bent Arens, der blev professionel motorcrosskører, og endelig mc-mekaniker G. Allerellie, der blev en kendt BSA-kører i Canada.

G. Weekendtur til Holland i 1957, Elbfærgen. Herligt at se de mange Æ-numre, et bogstav, der gav muligheder for megen konfusion i udlandet. Maskinerne er af mærkerne DKW, BSA, BMW og NSU.





Englændertræf i Løgumkloster 1. juni 2002

Engelsk elegance i spredt uorden, forrest Ejvind Petersens, Austin Cambridge 1954.

Tekst og foto: Henrik Thostrup

Sådan lød invitationen i Veteran Tidende under de sønderjyske arrangementer, som anglofil fangede det selvfølgelig min og familiens opmærksomhed; mon ikke her var en mulighed for at komme på en forlænget weekend og benytte chancen til at afprøve vores Camplet teltvogn, som i virkeligheden er indkøbt til brug efter en 30'er bil (som den senere har vist sig yderst velegnet til).

Som sagt så gjort. Fredag middag hægtede vi teltvognen bag vores Sunbeam Rapier 1958 og begav os ad mindre veje – i den udstrækning det nu er praktisk muligt – mod det sønderjyske, nærmere betegnet campingpladsen i Møgeltønder, hvorfra der var kort både til „proviantering“ i Tyskland og til træfpladsen i Løgumkloster.

Vi ankom til markedspladsen lørdag ved 9-tiden hvor der allerede begyndte at stimle en række fine engelske køretøjer af alle slags sammen på plænen, arrangørerne havde lokket en af de lokale bilforhandlere til at sponsorere morgenbrød med dertil hørende, trods trængsel omkring bordet var der nok til alle. Derudover var der fine træfglas til alle deltagerne.

Der var tilmeldt over 90 køretøjer, men alt i alt dukkede der hundrede og et par og tyve op, da det gode vejr helt sikkert lokkede nogle af hus. Udvalget af køretøjer på markedspladsen var bredt men dog domineret af 60 og 70-biler, hvoraf mange i roadster-udførelse. Men spændet var fra Morris Mini til Rolls Royce og med årgange fra 30'erne til midt 70'erne. Motorcyklerne var også inviteret men jeg er lidt i tvivl om der dukkede nogen op, i fald så beklager jeg at have overset dem.

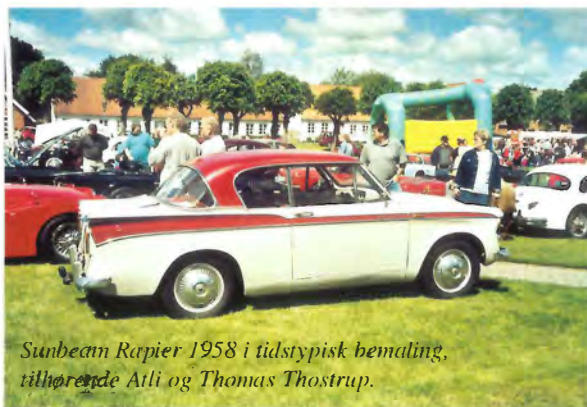
Stor tak til arrangøren Bent Jessen, som i øvrigt „truer“ med en gentagelse til næste år, passer datoen så er vi nok at finde blandt deltagerne, hvor vi langt fra var de eneste der kom fra den østlige side af pengemaskinen på Storebælt, til hvis bygning der siden indvielsen af Storstrømsbroen i 1937 er betalt et beløb over benzinafgifterne.



Engelsk så langt øjet rækker



Åbent og lukket i spredt uorden.



Sunbeam Rapier 1958 i tidstypisk bemaling, tilhørende Atli og Thomas Thostrup.

Noget for de gamle



Svend Henriksens Endurance fra 1919 passede godt i selskabet af de gamle motorcykler, der i øvrigt omfattede et par Nimbus kakkelovnsrør og adskillige Harley'er.

Disse to Opel-motorcykler (Kaj Jensen & Lars Jensen) tiltrak sig fortjent opmærksomhed, især de røde dæk gav anledning til mange kommentarer og spørgsmål. Forklaringen? „Det var nok fordi fabrikken syntes at det stod godt til farven på cyklen“.

Tekst og foto: Svend Carstensen

Det årlige Brønshøj-løb betegnes af arrangøren som „Danmarks London-Brighton-løb“. Nok lidt ambitiøst, men sandt er, at det er et løb for de gamle, idet de deltagende køretøjer skal være ældre end 1935.

Årets Brønshøj-løb var det 7. i rækken, og løbet har udviklet sig til en solid succes med masser af tilskuere og flere og flere deltagere, i år med hele 70 ekvipager fordelt på 45 biler og 25 motorcykler. Københavns kulturborgmester Martin Geertsen sendte deltagerne af sted på rundturen fra Brønshøj Torv, og han stod også for lodtrækningen af præmier efter hjemkomsten til Brønshøj medborgerhus. Bagmanden bag løbet, lederen af Brønshøj Museum Lars Cramer-Petersen, havde lagt en smuk, ikke for lang, tur fra Brønshøj til frokoststedet på Ryttergården i Pederstrup og tilbage, så hverken de deltagende køretøjer eller deres førere og passagerer blev overanstrengt. Det kan ellers være et problem for nogle af de ældste ved de længere løb for alle årgange.

Vejret viste sig fra sin bedste side, hvilket naturligvis motorcyklisterne og dem i de åbne biler satte pris på. Ikke alle deltagere slap helt for driftsforstyrrelser undervejs, og som en af dem, der havde problemer, vil Deres udsendte rette en hjertelig tak til de mange, der straks var parate med både råd og - ikke mindst! - dåd for at hjælpe. Sådant noget gør det ekstra dejligt at være med!



En virkelig sjældenhed var Poul Spangsbjergs Detroit fra 1914, her i fin stil på vej gennem Vestskoven mellem Ballerup og Risby.



Esbjerg Veteranløb 2002 – Spangsberghus Cup

Tekst og foto: Harry Ørsted



Christian Schmidt i Ford A og Clifford Storkholm i Jaguar XK 140 klar til brætkørsel.

Lørdag den 4. maj var der fra morgenstunden travlhed i kvarteret omkring Spangsberghus i Esbjerg. Det var løbsudvalget og frivillige hjælpere, der var beskæftiget med at gøre klar til dagens løb. Stormgade skulle afspærres på en strækning, der skulle nummereres båse til de deltagende køretøjer, flagstænger skulle rejses, registreringsadministrationen skulle placeres, o.m.m.

Til årets løb var der som sædvanlig indbudt medlemmer af DVK og andre klubber, så der kom deltagere fra Københavnsområdet, Fyn, Nordjylland, Sønderjylland og naturligt nok flest fra Midt- og Vestjylland. De første deltagere mødte op klokken ca. 8.30 til registrering, og kort efter var der mindre køer af deltagere ved registreringsbordene.

Med morgenkaffen overstået blev der for deltagerne tid til, sammen med det store og interesserede publikum at nyde mange, fine opstillede køretøjer, og snakken gik livligt indtil starttidspunktet. Der var bestilt sommervejret til løbet, og i år havde leverandøren til fulde indfriet vore forventninger mht. vejret, idet der under hele løbet var dette fineste danske sommervejret.

Kl. 10.30 blev de mange deltagende kørere - 84 i alt fordelt i 51 biler og på 33 motorcykler - budt velkommen af Vestjysk Motorveteran Klubs formand, Harry Ørsted, og derefter blev de første køretøjer sendt af sted med klubbens sekretær, Arne Høeg, som starter.

Løbet gennem byen forløb planmæssigt, så det blev en fin præsentation af de mange flotte veterankøretøjer for det store publikum, der stod langs ruten ad Kongensgade. Ude på ruten var der indlagt praktiske prøver og prøver i deltagerens paratviden, ligesom der var indlagt et besøg på Varde Artillerimuseum.

Efter løbets første del blev der indtaget en dejlig middag på Billum Kro, også her var der en god stemning blandt de 170 deltagere. Fuldt optanket på sjæl og legeme tog man fat på løbets anden del, der først foregik i Eventyrets Land vest og nord for Oksbøl, for derefter at tage retning mod Esbjerg, langs med Ho Bugt, gennem Kjelst, Sjølborg og Hjerting, inden man kunne køre i mål ved restaurant Den Røde Okse i Sædding. Løbets rute var på 95 km, og

der var undervejs indlagt 5 poster med opgaver og et museumsbesøg.

Under kaffebordet fornemmede man at de mange deltagere havde haft en dejlig dag ude i det ualmindeligt dejlige sommervejret, og i den skønne vestjyske natur.

Løbsleder Bakken Hansen med assistenter uddelte præmier til de bedste placerede kørere, samt diplom og glas til alle kørere. De fine præmier var sponsoreret af en række landsdækkende og lokale firmaer. Løbet blev også i år gennemført uden uheld, så alle køretøjer gennemførte – en flot præstation!

Efter at Roland Munch på deltagerens vegne havde takket løbsudvalget for et godt arrangement afsluttede formanden for VMK Esbjerg Veteranløb 202 med en tak til deltagerne for deres medvirken til det gode arrangement.



Asger Jørgensen og Norton'en klar til brætkørslen.



Jørgen Kruger starter i sin MG A fra 1960.

Himmelbjergløbet 2002

Tekst og foto Erik Mathiasen



Ved Himmelbjerg.

56 deltagere i 25 Ford T biler deltog grundlovsdag i årets Himmelbjergløb. Starten på løbet foregik onsdag den 4. juli fra Danhostel i Ry. Flere af deltagerne havde valgt at møde dagen før for at deltage i festmiddagen og det hyggelige samvær, med en masse snak om de tidligere Ford T løb i de kære gamle biler.

Grundlovsdag mødte de sidste deltagere op med deres biler, efter morgenkaffen kørte man i samlet trop til Himmelbjerg, hvor bilerne blev linet op på den store plæne foran hotellet.

Nogle valgte at nyde udsigten fra tårnet, andre kikkede på de øvrige biler og fik en snak om tekniske fiduser. Så gik turen videre over Gl.Ry, Øm kloster, gennem den hyggelige landsby Boes, videre til Alken, gennem Illerup Ådal, over Forlev og Mesing til Stilling, hvor der var en 5 min. „strækkebenpause“ Turen gik så videre langs Solbjerg Sø til Norsminde Kro, hvor der var frokostpause til turen fortsatte op til Beder, hvor Ole Mikkelsen viste os sin flotte samling af veteranbiler. Peter Andersen fortalte om bilerne i samlingen, som havde en spændende historie, hver især. Peter havde sammen sin far, nu afdøde medlem Anders Andersen været med ved genopbygningen af bilerne, som Ole havde købt, „det er synd at skulle sådan en samling biler,“ siger han. Efter kaffe og kage fortsatte turen over Tander til Tiset kirke, hvor der var en kort pause. Videre over Hørning, hvor en af deltagerne måtte 5 gange rundt i rundkørselen før han fandt den rigtige vej gennem Jeksendalen med de idylliske møller. Ved Fusvad bro kom de gamle Ford T biler på en alvorlig prøve, idet der efter et sving kom en meget stejl bakke, alle klarede det dog på lav tænding og med 1-gear pedalen i bund. Efter den sidste pause i Stjør gik turen forbi Veng kloster og Javngyde tilbage til Ry.

På sidste del af turen havde deltagerne fået til opgave at holde godt øje med, hvad de så på turen, disse iagttagelser skulle nu nedfældes på et skema, som var afgørende for præmieuddelingen. Vinder blev Poul Thostrup, der nok kunne fortjene en opmuntring, da han fik problemer un-

dervejs på ruten og „tabte“ den flotte bil, da den skulle op på traileren.

Der var som sædvanligt sponsorer som vi siger tak til, uden dem var det svært at arrangere løbene. Alle deltagere fik udleveret et Ford T-krus til minde om dagen. Så var det tid at vende køleren hjemefter.

Nogle af deltagerne var kørende hele vejen fra Sjælland og Fyn i de gamle biler.

Udover Himmelbjergløbet 2003 planlægger man at fejre Ford T jubilæet med en tur Danmark rundt i Ford T fra København til Skagen.



Gitte og Steen Laursens 1927 roadster.



Poul Thostrups 1919 touring.



GOGGOMOBIL TS 250 COUPE 1967

Tekst og foto: Hans Pedersen



Vejret har altid fået skyld for meget, men det er en kendsgerning at vi kan takke dårligt vejr for månedens køretøj Goggomobil TS 250 Coupe samt de øvrige Goggomobil modeller.

Manden bag bilen var Hans Glas, født 12.6.1890 og død den 13.12.1969.

Hans oldefar begyndte allerede omkring 1860 at fremstille landbrugsmaskiner, og det første lille værksted udviklede sig til en stor virksomhed i Dingolfing, Bayern, der bl.a. producerede de kendte ISARIA såmaskiner. I 1948 havde man således solgt 200.000 stk. såmaskiner, og virksomheden beskæftigede ca. 1000 medarbejdere.

Hans Glas fik sig en god uddannelse, allerede som barn gik han på fabrikken og sugede alle indtryk til sig.

I 1910 rejste han til Canada og arbejdede hos Massey-Harris Co. i Toronto. Lidt senere – i 1914 – rejste han videre til USA, hvor han arbejdede hos landbrugsmaskinefabrikken Mc.Cormick og herefter hos Ford Motor Company.

I 1933 er Hans Glas tilbage i faderens virksomhed i Tyskland, hvor man stadig har travlt med at fremstille såmaskiner.

Imidlertid kan Hans Glas i slutningen af 1940'erne se, at omsætningen i landbrugsmaskiner er dalende, og han begynder så småt at tænke på andre produktionsmuligheder for stadig at kunne beskæftige de ca. 1000 ansatte.

Det nye produkt blev Goggo-scooteren, der kom på markedet i 1951 og fortsatte til 1956. Der blev i alt produceret ca. 46.500 stk. Goggo-scootere. Og nu kommer vi til det dårlige vejr . .

Ved oktoberfesten i München i 1952 kører Hans Glas gennem byen i sin bil. Det bare regner og regner, og Hans Glas kan se alle på motorcykel og scooter søge læ for regnen. De holder alle steder, under broer, på tankstationer, ja alle steder, hvor der er læ for den kraftige regn.

Netop her i München - i

dette skrækkelige regnvejr – opstår tanken om at producere en lille prisbillig bil. Hans Glas får aldeles travlt de næste 2-3 år, og allerede i 1955 er den første Goggomobil sedan på markedet.

(Se Veteran Tidende september 1999).

Det var jo en rigtig lille bil, og motoren var en luftkølet 2-cyl. totakts motor på henholdsvis 250 ccm, 300 ccm og 400 ccm.

Bilen blev en solid succes for Hans Glas, og da produktionen ophørte i 1969 var den lille sedan solgt i ca. 210.000 eksemplarer.

Månedens køretøj – Goggomobil TS 250 coupe – var en videreudvikling af den lille kendte sedan. Coupe-modellen blev produceret i tiden 1957–1969, og det totale antal blev ca. 70.000 stk. af den smarte lille coupe. Månedens køretøj er fra 1967, og har her fået retvendte døre. Det skete i 1964 af sikkerhedsmæssige årsager. Bortset fra dørene er der ikke ændret noget af betydning.

Den lille, unikke Goggomobil coupe var jeg selv meget "forelsket" i tilbage til 1966, da jeg fik mit førerbevis.

Måske fordi jeg i juni måned 1965 i bladet Teknik for alle (det senere Bilen og Båden) læste om Goggomobil sedan, og drømte om måske at kunne købe sådan en som brugt når jeg i 1966 kunne få førerbevis. Selv om juni var eksamenstid, må jeg indrømme, at jeg brugte mere tid på at læse om skønne biler.

Jeg mindes stadig den dag hos brugtvognsforhandleren i Randers, hvor en Goggo coupe var sat til salg.



Jeg syntes bare den var så dejlig, og jeg husker, at jeg faldt for de smarte "sportssæder" og den smarte bagru-

de. Jo, det var virkelig en rigtig sports-coupe, det måtte enhver da kunne se? Jeg satte mig ind i bilen, jamen, den var bare så skøn.

Men så opdagede jeg at den ikke havde nogen gearstang, og jeg blev noget forvirret.

Det viste sig den var monteret med elektromagnetisk gear med forvælger, og jeg kunne se en lille "pind" på instrumentbrættet, ja faktisk en lille-bitte gearstang, vel kun ca. 3-4 cm lang. Forhandleren fortalte mig så, at det faktisk var gearstangen, man forvalg-





te et gear, og trådte så koblingspedalen ned, og bilen skiftede gear. Kørte man eksempelvis i 3. gear og havde til hensigt at gå videre op i 4. gear, da satte man blot den lille "gearvælger" i hakket med 4. gear, og lidt senere trådte man så på koblingen, og bilen gik helt uden ryk i 4. gear. Dengang i 1966 virkede dette for udviklet for mig, og jeg turde ikke købe bilen.

Jeg har dog ofte tænkt på denne episode, og har somme tider forestillet mig, hvorledes bilen mon ville køre ud ad vejen . . .

Med ca. 35 års forsinkelse fik jeg så muligheden her i månedens køretøj. Bilens ejer, Anton Sørensen, gav mig nøglerne og beordrede mig bag rat-

tet. Det viste sig at være noget mere besværligt end for 35 år siden, dengang sprang jeg blot ned i sædet. Gad vide, hvad der mon er sket i de 35 år? Bilen starter øjeblikkelig, og jeg træder på speederen. Der sker ingenting. Jeg træder igen lidt hårdere, der sker næsten ingenting. Anton beder mig træde noget mere, og nu bevæger bilen sig. Jeg er noget overrasket over, hvor meget jeg skal træde på den lille speeder. Havde jeg gjort det samme i min nye almindelige bil, da havde jeg da vist passeret de 200 km/t. Motoren på 250 ccm er meget lille, og der skal virkelig skiftes gear. Antons Goggomobil har almindeligt mekanisk gearskifte, og jeg er forundret over, hvor let den skifter gear. Gearkassen

er jo usynkroniseret, og det plejer jo at volde problemer, i hvert fald for mig. Efter nogen tid er hastigheden oppe på 65 km/t, og jeg fornemmer at det må være noget nær tophastigheden. Motoren bagi snurrer lystigt, der er en del støj.

Styringen er direkte som en go-kart, og bilen er faktisk meget let at køre. Udsynet hele vejen rundt er suverænt, og specielt den store bagrude er medvirkende hertil.

Men det hele er meget småt, pedalerne, rattet, dørhåndtagene, afviserblink o.s.v. Vi er virkelig nede i miniput størrelse.

For mig var det en stor oplevelse at prøve at køre denne Goggomobil coupe, og jeg må igen undres over den fantastiske udvikling der er sket med bilerne siden dengang.

Jeg parkerer bilen, nu skal den fotograferes, men først må jeg høre Antons historie om bilen. Jo, Anton har i forvejen Danmarks mest velholdte Goggomobil sedan fra 1959. Den er fuldstændig som fabriksny, hvilket er en sjældenhed.

Jeg vidste godt at Anton også ønskede sig en coupe. Men den er sjælden i Danmark, så her lykkedes det ikke.

Men på Internettet kunne man vel forsøge sig? Nu er Anton ikke så vild med det tyske og engelske sprog, men det er til gengæld hans svigerdatter, og de fik hurtigt brug for deres



udenlandske gloser. I Tyskland fandt de, hvad de søgte. Der blev korresponderet via e-mail, og der blev fremsendt fotos af en Goggomobil coupe fra 1967. Den så meget fin ud, og Anton og hans svigerdatter spurgte for en sikkerheds skyld, hvor gammelt dette foto var. Svaret var 13 år, men at bilen stadig så sådan ud, idet den næsten ikke havde kørt i de seneste 13 år. Man fik forhandlet lidt om pris m.v., og endelig oprandt dagen, hvor Anton og familie kunne køre til Tyskland og afhente den lille Goggomobil coupe. At hente sådan en Goggo er meget let, idet den kan stå på en almindelig lille trailer.

Sælgeren så gerne at Anton overtog den lille coupe, for han havde jo set hans lille flotte sedan, og han var klar over, at coupe'en ville få et godt hjem hos Anton. Bilen var rigtig fin og havde kun kørt 37000 km frany. Alle papirer var nu i orden, og Anton og familie kunne drage hjemad. Anton ordnede nogle små ting på bilen, og den blev synet og godkendt her i Danmark i 2001.

Tilbage til bilen. Foruden forsæderne er der et lille bagsæde bag i vognen. Her kan der udmærket være et par børn. Bag ved sædet er der en lille klap, hvortil der er adgang til et lille bagagerum.

Foran i bilen er der faktisk god plads, idet man jo har fødderne helt ude i det



forreste rum, ja det er lige før man kan sparke til den forreste kofanger . . . Motoren er placeret bag i vognen, og den fylder ikke meget. Nu har Anton således en Goggomobil sedan, en Goggomobil coupe, så nu mangler han blot en Goggomobil transporter. Der fandtes en del forskellige modeller af Goggomobil, vi kan her nævne de vigtigste små Goggomobiler:

Goggomobil 2 dørs sedan, med 2 cyl. totaktsmotorer på henholdsvis 250, 300 og 400 ccm.

Goggomobil coupe med samme motorer.

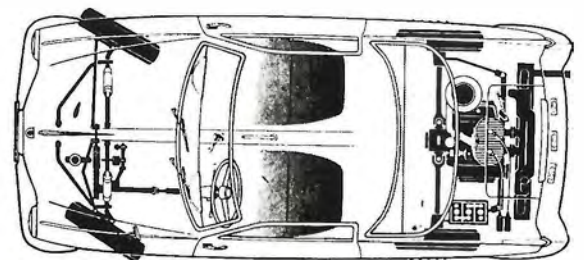
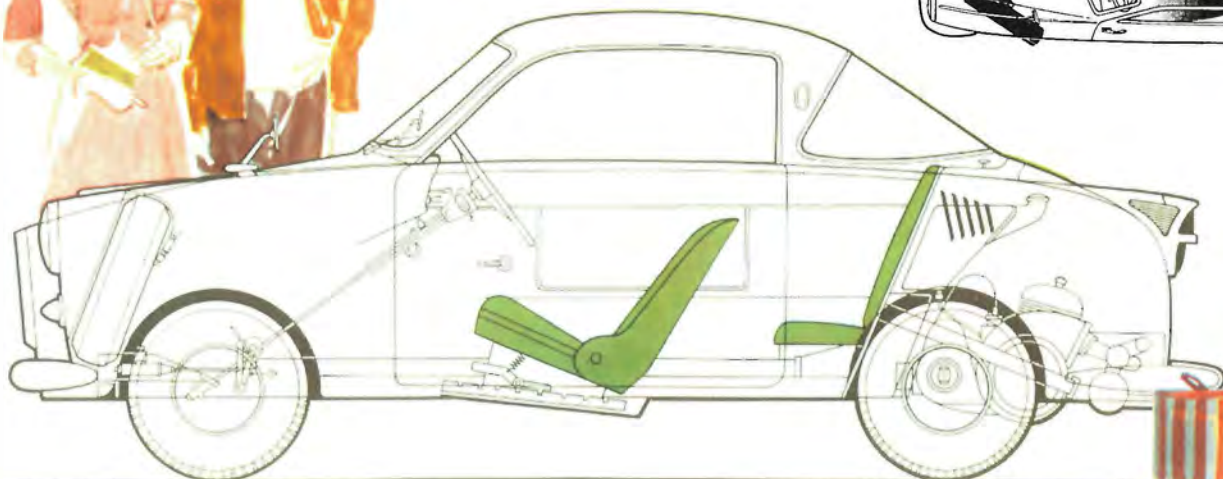
Goggomobil coupe modellen kunne også leveres som cabriolet.

Goggomobil transporter, lukket varevogn og pickup med samme motorer.

I 1958 kom den såkaldte store Goggomobil, senere hed den Isar. Den var noget større end de oprindelige modeller, og den havde en frontmonteret 2-cyl. 4 takts motor på 600 eller 700 ccm, henholdsvis 20 og 30 hk. Stadig baghjulstræk, man havde arbejdet lidt med planer om forhjulstræk, men man havde vist ikke mod til det alligevel.

I efteråret 1959 kom Isar desuden som combi, her i Danmark så vi den med gule nummerplader, papegøjeplader og sorte plader.

De sidste store Goggomobiler/Isar af denne type blev solgt i 1965. Den totale produktion af denne store Goggo blev ca. 80.000 eksemplarer.



Modellbezeichnungen:



Limousine
 250 ccm (T 250)
 300 ccm (T 300)
 400 ccm (T 400)
 Produktionszeitraum:
 1955 bis 1969
 ca. 210 000 Fahrzeuge



Coupé
 250 ccm (TS 250)
 300 ccm (TS 300)
 400 ccm (TS 400)
 Produktionszeitraum:
 1957 bis 1969
 ca. 70 000 Fahrzeuge



Transporter
 250 ccm (TL 250)
 300 ccm (TL 300)
 400 ccm (TL 400)
 Produktionszeitraum:
 1957 bis 1965
 ca. 3600 Fahrzeuge
 einschließlich Pick-up



Pick-up
 250 ccm (TL 250)
 300 ccm (TL 300)
 400 ccm (TL 400)
 Produktionszeitraum:
 1959 bis 1964

Uwe Staufenberg



Der blev også produceret lidt større Glas biler, f.eks. Glas 1004, 1204, 1304, som sedan, coupe og cabriolet. De blev fremstillet i ca. 30.500 eksemplarer i perioden 1962-1967. Glas 1004 TS, 1204 TS, 1304 TS sedan og cabriolet blev fremstillet i kun 2033 eksemplarer fra 1963 til 1967. Glas 1004 CL og 1304 CL blev fremstillet i 8233 eksemplarer fra 1966-1967. Hans Glas forbløffede hele verden på biludstillingen IAA i 1963. Her udstillede man Glas 1700 og 1700 TS, en bil på størrelse med Opel Rekord, Ford Taunus 20M, BMW 1600/1800 m.fl. Den blev fremstillet i 13789 eksemplarer fra 1964 til 1967. En stor og flot bil tegnet af italieneren Frua helt tilbage i 1960, hvor modellen var tiltænkt Goliath-Werke i Bremen (Borgward). Denne berømte bilfabrik gik imidlertid konkurs, så tegningen og modellen endte hos Hans Glas. På samme biludstilling vist også Glas 1300 GT, en smartcoupe med en

motor på 1290 ccm. Den blev fremstillet i ca. 3580 eksemplarer fra 1964 til 1967.. Glas 1700 GT coupe og cabriolet blev fremstillet i henholdsvis ca. 1790 og 363 stk. fra 1965-1967, den almindelige 4-dørs sedan blev fremstillet i 13.789 eksemplarer. Hans Glas måtte notere en væsentlig nedgang i omsætningen i løbet af 1966, og han indledte forhandlinger med BMW, der endte med at BMW overtog hans bilfabrik den 1. januar 1967, og BMW prøvede at videreføre et par Glas modeller, BMW 1600 GT fra 1967-1968 var oprindelig en Glasmodel. BMW monterede en BMW 1600 motor i den, og BMW emblem og BMW-grill (nyrer) var nu sat på bilen. Modellen blev kun fremstillet i ca. 1250 eksemplarer. På biludstillingen IAA i 1965 viste Hans Glas en prestigebil med V8 motor. Navnet var Glas V8 2600. Karrosseriet var tegnet af Frua i Italien. Da

BMW som nævnt overtog bilfabrikken Goggomobil / Isar 1. januar 1967 overtog BMW således også denne Glas V8 2600, og den blev fra efteråret 1967 også solgt som BMW/Glas V8 3000 (nu med større motor). Glas V8 2600 og BMW/Glas V8 3000 blev kun fremstillet i ca. 666 eksemplarer fra juli måned 1966 og fremtil maj 1968. i den sidste periode som BMW/Glas V8 3000

Allerede året efter var det slut. Navnet og bilerne Goggomobil og Glas (Isar) var for altid borte, og det samme var manden bag det hele – Hans Glas – der døde den 13. december 1969. Man kan vel sige at han døde sammen med sine kære biler, der nu var fjernet fra markedet af BMW.

En epoke var slut, den varede rent bilmæssigt i ca. 14-15 år, og hvilke år. Fra den berømte Goggo scooter videre til de meget små Goggomobiler, videre til de lidt større og til allersidst en flot, flot Glas V8 2600. Et helt utroligt forløb.

Jo, Hans Glas var en foretagsom person. I de få år han var bilproducent havde han meget travlt. Foruden de her nævnte modeller, blev Goggomobil sedan fremstillet på licens i flere lande. I Australien byggede man sedankarrosseriet i glasfiber samt byggede et åbent helt specielt karrosseri med navnet Goggo Dart. Undervogn med motor o.s.v. blev leveret fra fabrikken i Tyskland.

Tilbage i 1959 udstillede Hans Glas en prototype af en ny Goggomobil med navnet ISAR S 35. Det var en coupe, en slags videreudvikling af den almindelige coupe. Motoren var på 688 cmm, 34 hk, tophastighed 140 km/t. Motoren var placeret foran. Der blev bygget 3 prototyper, og der eksisterer i dag kun 1 stk. som vrage i Tyskland. Bilen gik aldrig i produktion. Men det var en dejlig bil at se på, en tydelig videreudvikling af månedens køretøj. Synd at denne billedskønne bil ikke kom på gaden.

Hans Glas prøvede også at videreudvikle den lille sedanmodel omkring 1960, men der blev kun bygget en prototype.

Han gjorde også forsøg med en dieselmotor til de små Goggomobiler, men det kom der ikke rigtig noget ud af. Goggomobil fabrikken i Dingolfing Bayern var ret betydelig. De sidste år var der i Tyskland 1200 servicesteder/forhandlere, 500 forhandlere i det

øvrige Europa, 3 udleveringslagre, 4 fabrikker og endelig omkring 4750 medarbejdere.

Man mener at der i dag er omkring 5000 stk. Goggomobiler tilbage i Tyskland, ligesom der naturligvis er et antal ude omkring i verden. Reservedele til de små Goggomobiler er ikke noget problem. I Tyskland kan man købe næsten alt

Se, det var et rigtigt eventyr, og selv

om månedens køretøj er Goggomobil TS 250 Coupe fra 1967 syntes jeg vi skulle have hele Goggomobil historien med, da den er så interessant. Godt nok er bilen meget, meget lille, men manden bag bilen - Hans Glas - var en stor mand med store visioner. Han har, tror jeg, haft et lykkeligt liv blandt sine små Goggo'er.

I alt blev der fremstillet knap 500.000 køretøjer på Hans Glas' bilfabrik.

Tekniske specifikationer:

MOTOR

Luftkølet 2-cyl. totakts twin-motor placeret bagi

Slagvolumen: 250ccm

Effekt: 12,5hk

Karburator: Bing med startindretning

Elektrisk udstyr: 12 volt

Gearkasse: kulissegear, 4 gear frem, 1 bak

Benzinøkonomi: 16-18 km/l

Tophastighed: 80 km/t

CHASSIS

Fortøj: Uafhængig affjedring med svingarme, skruefjedre og hydrauliske støddæmpere

Bagtøj: Uafhængig affjedring med pendulaksler, skruefjedre og hydrauliske støddæmpere.

Styretøj: Tandstang

BREMSE

Type: 4-hjuls hydrauliske bremses

Tromlediameter: 180 mm

DÆKMONTERING

4.80 x 10 med stål pladehjul.

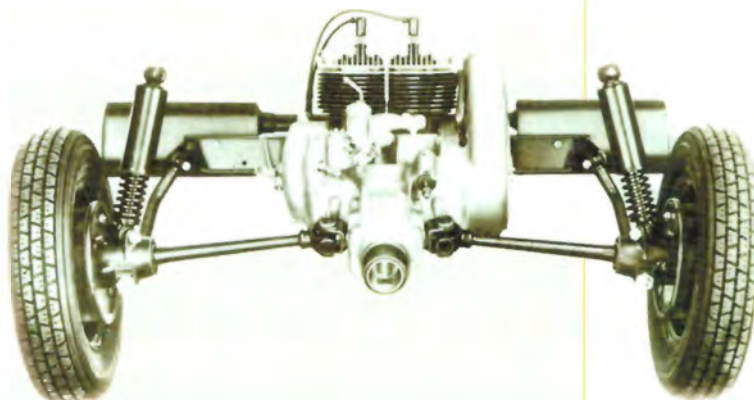
Mål, vægt m.m. for Goggomobil coupe

Længde	3035mm
Bredde	1370mm
Højde	1235mm
Akselafstand	1800mm
Egenvægt	460kg

Til sammenligning:

Peugeot 406 årgang 2002

4555 mm
1765 mm
1396 mm
2700 mm
1325 kg



Danske importører:
Sommer Automobiler, København,
Nordisk Diesel, København.



OLDTIMERLØBET 2002

Gråsten-Flensborg tur-retur lørdag den 25. maj

Tekst og foto: Hans Pedersen

Det må være Danmarks største træf med deltagelse af ca. 700 skønne gamle køretøjer, såvel 2-hjulede som 3-hjulede, 4-hjulede og 6-hjulede. Allerede fra tidlig morgen begynder de mange køretøjer at indfinde sig på Ringri-derpladsen i Gråsten, og her er noget for enhver smag. Det er aldeles mageløst at kigge på.

Ind kommer en stor lastbil, efterfulgt af en lille Fiat 500, der igen er i selskab med en gammel Nimbus motorcykel. Et par kabinescootere blandet med nogle veteranknallerter, et rigtigt dollargrin i en flot gul farve kommer også, og så går det ellers slag i slag med det ene flotte køretøj efter det andet. Her er simpelt hen alt, scootere, motorcykler med og uden sidevogne, sjældne biler, store biler, små biler, underlige biler, meget gamle biler blandet med lidt nyere biler.

Nostalgien får frit spil. Alle kan vel forholde sig til disse køretøjer, specielt hvis man er lidt op i årene. Den lille Morris 1000 varevogn, den kørte postbudet jo i dengang, ja vel også den lille købmand. Den flotte blå Opel P2 fra 1961 var også en særdeles almindelig familiebil fra den periode. Jeg må kigge ind i den. Jo, jo, hvidt rat med en forkromet hornkrans inderst, speedometer af rulletypen, paraplygrebet som håndbremse, de små trækruder i for-dørene, holderen til servicebogen i højre side ved torpedostykket. En rigtig 1960'er bil.

Så er der den danske knallert SCO, der blev fremstillet i Odense af det nu lukkede Smith & Co.

En Porsche 356 får mig til at tænke på min mekaniker, der engang havde sådan en. Den blev solgt for kr. 6000,- i fuld original stand for mange år siden. Det er han vist aldrig kommet over . . . ?

En Skoda Octavia fra 1960, jo en onkel havde en sådan på papegøjeplader. En Skoda Octavia i dag ser jo noget anderledes ud.

Alle disse skønne køretøjer er som at bladre i et gammelt familiealbum. Minderne vælter ind over en, man husker pludselig små episoder fra dengang, og man bliver mindet om mange gamle navne på køretøjer, som man ikke sådan til daglig går og tænker på.

Oldtimerløbet er historie når det er bedst, og kl. 12.30 bevæger køretøjerne sig af sted på den meget smukke tur til Flensborg. Turen går fra Gråsten via slottet og videre langs Flensborg Fjord. De lokale sidder i haverne og i vejkanten og nyder synet, vinker til den lange kortege, en herlig oplevelse for alle.

Der er også stumpemarked, og her er der virkelig meget at se på, såvel til knallerter, motorcykler, scootere og biler.

Arrangørerne er Lions Club i Broager med deltagelse af Sydjydsk Motorcykelklub, Sønderjyllands Veteranknallerterklub, Motorhistorisk Samråd og LEO Club i Flensborg. For dem der evt. ikke har besøgt Oldtimerløbet vil jeg stærkt anbefale at besøge træffet næste år, det er virkelig en stor fornøjelse.





Herregårds Turen

Foto: Freddy Pedersen.

Starten gik fra Brobygård, hvor hovedbygningerne er fra 1673. Gården føres tilbage til 1590.

Det er lidt forvirrende at sæsonen både indeholder en Herregårds Tur og et Herregårds Løb. 2. juni kørtes Herregårds Turen. Der var tilmeldt 43 biler til turen, som var arrangeret af Anne Lise Gustafsson.



Freddy Pedersen skriver:

Efter morgenkaffen, som var meget vellavet, gik turen fra Brobygård i samlet trop ad privat vej til Gelskov, fra 1917, med 253 ha. Derefter igen ad små veje til Sandholt Slot, fra 1590, med 415 ha, hvor der blev et kort ophold. Derefter kørte vi til Trente Vindmølle fra 1872, hvor vandmøllen ved gården er fra 1600-tallet og ejet af staten.

Derefter til Østrupgård, med et stenhus fra ca. 1500 og med 303 ha. Over Ryehøj, som er et af de højeste punkter på Sydfyn, på 98 meter og hvor vi skulle ned i 1. gear. Forbi Grubbe Mølle, derefter var der et ophold på Fåborg havn og forbi Holstenshuse Gods fra 1643, på 856 ha. Videre forbi Brahetrolleborg Slot for at ende på Arreskov Slot, 1611 ha, hvor det nuværende er fra 1558, men stærkt ombygget i 1872.

Der spiste vi vores medbragte mad inde i parken med udsigt over Arreskov Sø, som er på 237 ha.

Arne Rasmussens Opel cabriocoach 1954 ved Fåborg havn.



John Jørgensens Morris 8 1936, Freddy Pedersens DKW F5 1937 og Poul Rosagers Opel Kadett 1938 ved Sandholt Slot.



Mere Løvspring

Vi havde ganske vist en omtale af Løvspringsturen 4. maj i sidste nummer, men der er kommet endnu en, og med den nogle flere fotografier. Der er vel ingen grund til at gentage beskrivelsen af turen, men vi kan nævne at indsenderen af billederne, Freddy Pedersen, takker for et godt arrangement. Og det giver anledning til at gentage at vi gerne vil have fuldt navn på alle i Veteran Tidende, ikke fx bare fornavn eller nummer. Rundt om på mødestederne er vi selvfølgelig mere eller mindre på fornavn med hinanden, men man må tænke på at bladet kommer over hele landet. Tilsvarende er der kun besked om bilerne på de ny billeder, ikke hvem der kører dem – og det har jo også interesse. Men billederne er udmærkede, så vi takker og vil da gerne bringe dem.

oer



Ford T touring 1914 og MG TD 1953.



FIAT 1500 Spyder 1962,
VW 1953 og Austin-Healey 1957.



Lea Francis 1958,
– Ford F.350 1955,
Hillman Minx 1949 og Austin A35 1958.



Ford A 1929.



Forrest Opel Kadett 1938,
derfra Plymouth 1934,
DKW F5 1937, Chevrolet 1938
og Dyna Panhard 1955.

Buick 1933 og Chevrolet 1928. Begge topventilede, hvad der ikke var så almindeligt dengang.



Austin A35 1958, M.G.A 1956 og Rover 1950.

Odsherredløbet 2002



Peter Lauritsen i Ford A 1930, Jes Nielsen, Ford V8 1936, Vagn Hansen, Austin-Healey 1952.



I styrtregn skal borgmester Hans Møller Olsen have mikrofonen.

Engang sang Gustav Winkler: "Gem et lille smil til det bli'r gråvejr". Det var ikke blot et lille smil, men mange store gensynssmil efter vinteren, som de 60 deltagende køretøjsere mødte med den 27. april til Odsherredløbet. Det var nødvendigt, fordi den eneste time det rigtigt var regn og storm i april, var netop den time hvor starten gik.

Startskuddet var med maner! Borgmester Hans Møller Olsen, Trundholm kommune, havde taget sin signalkanon med. Et brag der kunne høres vidt om og en røgsky startede det 7. Odsherredløb.

I år var motorcykler og biler delt, og de startede efter alder. Charles Nielsen på sin Norton fra 1931 var i spid-

sen, efterfulgt af 11 motorcykelentusiaster. Første bil var Finn Pedersens Ford T fra 1924.

Højby-Nykøbing-Vig var de byer, ruten var lagt igennem. Flagalleerne var rejst, og der var rigtig mange, der gerne ville se hvordan fordums biler klarede regn og storm. Vinterens mange timer med voks og klud gav synligt resultat. I skrivende stund - 17. maj - går tankerne fremad - 2003 - 8. Odsherredløb - 17. maj, så skal vi gerne have sol som nu. På gensyn, vi glæder os til at se jer.

Tove og Ole Kirk Vium



Michael Andersen, Plymouth 1965, Ole Olsen, SAAB Sonett 1970, Lauritz Lauritsen, Mercedes-Benz 1938.



Ole Kirk Vium, Morris 1000 1967, Phillip Dyvekær, Chrysler 1930, Jesper Trust, Ford Zephyr Mk II 1962.



Skoda-Tatra-Træf

Tekst og fotos Per Vinsted

Lørdag den 15. juni havde Danmarks Tekniske Museum i Helsingør sat Skoda og Tatra biler stævne ved den ny bygning på Fabriksvej.

Ved 12-tiden var der mødt 10 Skoda og en Tatra. Bilernes alder var mellem 1972 (Skoda 10L) og 1989 (Tatra T613). Datoen viste sig nok at være mindre heldig, det var Valdemars Dag, hvilket betød at der var mange andre arrangementer – og det var den dag da fodbold-landsholdet skulle besejre England. Og sidst men ikke mindst var det regnvejrs med torden.

Men de fremmødte havde en god eftermiddag med megen snak om gamle Skodaer og ikke mindst Tatra. Tatra er en bil, der vækker opmærksomhed hvor den end kommer frem. Der blev også knyttet en god kontakt til den tidligere Skoda-importør i Birkerød i 50'erne. Træffet sluttede ved 17-tiden, hvorefter de fremmødte kørte hver til sit. Trods dato, vejr mm. var der ca. 80 tilskuere. Arrangementet forsøges gentaget i september, herom senere.



Roskilde Ring

På Roskilde Museum er nu åbnet en udstilling med titlen "Roskilde Ring – historien om en motorsportsbane". Udstillingen varer til 27. oktober, og den fortæller banens historie fra den blev indviet i 1955 til den efter 14 sæsoner lukkede i 68. Der er en model af banen og eksempler på motorcykler og biler, som har kørt på den, både modeller og i fuld størrelse en Alfa Dana Formel 3 racer fra 1958 og en FIAT Abarth fra 67. Endvidere køredragter og hjelme, den hjemmelavede tidtagermaskine og billedmateriale.

Udstillingen er åben i Sankt Ols Gade 18 hver dag fra 11 til 16.

I forbindelse med udstillingen udgives et hæfte med samme navn. Det er i A4 format og på 52 sider, og der er bidrag af blandt andre motorhistorikere Mette Høj, Morten Alstrup og Stig Holm-Madsen, af Stirling Moss, Ole Janslund og Thorkild Thyrring. Det koster 40 kroner plus forsendelse.

oer

Søndersø Træf

Engang var den Adler Triumph Junior en forholdsvis almindelig bil, nu er den meget sjælden – som denne cabriolet, der blev fotograferet ved Søndersø Træf på Cirkuspladsen lørdag den 25. maj. Ejer er ikke oplyst.

Arrangør Replica Car Club. Billedet er indsendt af Freddy Pedersen.



Preben Pehrson og den lyseblå Kapitän





Af E. Wang Neesgaard

Langt ude på landet i det nordvestsjællandske i det smukke bakkede landskab med de vidåbne syn omkring Jyderup og Snertinge lykkedes det os at finde Preben Pehrson og fru Kirsten i deres eksil.

Det er dem med den lyseblå, åbne Opel Kapitän fra 1939 vi vil besøge denne gang. Både bilen og dens personer er kendt i vide kredse, da de i mange år har været faste deltagere i såvel danske som udenlandske løb.

I Danmark har det især været Ringkøbingløbene, der har haft deres store interesse, men som antydning i indledningen har enhver form for samvær med veteranfolk været altafgørende.

I garagen er der et væld af rallyskilte der vidner om de mange løb Kirsten og Preben har deltaget i. Altid med Kirsten som observatør, da Preben absolut ikke kan finde ud af et kort. Et løb i England resulterede i at de fik en kulturpris. Løbets etaper var på omkring 400–500 km og det var bare for meget for dem begge. Derfor hjem-søgte de museer og kirker i stedet,

og det medførte at man mente i løbskomiteen at de var specielt kultiverede og måtte have denne udmærkelse. Under et løb i Tyskland kunne de ikke finde vej. Selv Kirsten med kortet måtte give op. Men man fandt hurtigt på råd. De præjede en taxa og bad den køre foran og vise vej, og så var det problem løst.

Pehrson erhvervede sin Kapitän allerede i 1953 og blev altså veterankører før DVK blev stiftet. Det vidste han bare ikke, for Kaptajnen blev i mange år brugt som dagligbil.

Om ham selv kan berettes, at han er 76 år og kom i lære på kontoret hos Ford-forhandler Grue og Co. i Hellerup efter skoletiden. Det skulle være noget med biler, men det blev altså et kontorjob. Han var hos Grue og Co. i ca. 3 år. Derefter soldat i Den danske Brigade i Tyskland lige efter krigen. Da det var overstået gik han ind i forsikringsbranchen. Det var MLU, det senere Topsikring. Der blev han til han gik på efterløn i 1984. I MLU arbejdede han som sagsbehandler i Ansvarsskade, et arbejde han var meget glad for. De mange mennesker der kender ham ved af erfaring, at han er en me-

get udadvendt person, der let kommer i kontakt med andre mennesker.

Men tilbage til Kaptajnen. Den har ført ham og fru Kirsten rundt i store dele af Europa gennem mange år, og som det ses af billederne har den altid været en flot bil. Det er en 6 cyl., 2,4 l. på 60 hk., altså en veteran man kan komme omkring i.

Dens første ejer i 1939 var fru Georg Jensen, men der har været flere ejere som man ikke helt har styr på. Den har aldrig været restaureret, kun vedligeholdt. Fra ny var den cremefarvet, men nu har den i mange år haft den lyseblå farve, som har været medvirkende til, at alle der har set den mere end én gang, vil huske den.

Desværre har Preben og Kirsten måttet skille sig af med deres trofaste følgesvend sidste efterår da en blodprop (den anden) svækkede Pehrson så meget, at han ikke mere kan køre bil. Men han har stadig blink i øjet og fortæller begejstret om de mange oplevelser de begge har haft i veteranbilkredse gennem mange år. Det skulle ikke undre os, om han dukker op til Ringkøbingløbet som passager hos en veteranbilven i 2003.





BMW 328 med et sjældent specialkarrosseri.

ELF STEDEN OLDTIMER RALLY - NL

Tekst og fotos Jørgen Lind

Vore frisiske venner Tine og Piet sendte os i marts en fax, der fortalte, at lørdag den 11. maj ville det 17. ELF STEDEN OLDTIMER RALLY finde sted.

Vi havde netop aftalt igen i år at tage en lille ferie hos dem i Friesland i forbindelse med Kristi Himmelfartsdag, så sammenfaldet var jo et uventet plus.

Sidste år oplevede vi et rally dernede med 60-70 gamle lastbiler, men i Elf Steden-rallyet, der ligesom de berømte store skøjtølb, cykelløb, marcher og sejladser strækker sig over ca. 240 km mellem de elleve frisiske byer (der afnavnet), var der i år tilmeldt 535 gamle køretøjer fra Nederland, Tyskland, Belgien, England og Frankrig – og alle fra før 1950!

Det viste sig, at deltagerne skulle holde frokostpausen i Franeker, lige netop i denne skønne gamle by hvor vi boede.

Jeg bevæbnede mig med kamera og lommerne fulde af film og gik hen i den lange, brede Voorstraat (hovedgaden), der absolut kunne danne en passende kulisse for begivenheden. Vejret var mildt og gråt, men det holdt tørt. Allerede lidt over klokken elleve kom de første gamle biler, og efter næsten 5 timers forløb forlod de sidste køretøjer igen Franeker. Da havde deltagerne endnu små 100 km at tilbagelægge, inden de nåede målet i Sloten nede i det sydvestlige.

Rækken af køretøjer - og min begejstring - var næsten endeløs. Hvilke skulle jeg fotografere? Hvilke var de flotteste? Hvilke var de mest sjæld-

ne? Og hvilke kunne jeg „tillade“ mig at springe over? Det var meget svært at vælge.

Selvfølgelig var der utallige varianter af Ford T og Ford A, men også mange Ford V8 og mængder af de større amerikanere som Chevrolet, Essex, Nash, Hupmobile, Hudson, De Soto, Overland, Oldsmobile, Dodge, Studebaker, Buick, Chrysler, Graham Paige, Durant, Packard, Auburn, Pontiac, Chandler - og en American La France som Peter Kjuls. Desuden var der en del militære WW2-køretøjer som GMC, Dodge og selvfølgelig Willys Jeep.

Der kom en sand vrimmel af skønne førkrigsmodeller af franske Citroën, Peugeot og Renault i alle størrelser. Mathis, Rosengart, Amilcar, Unic, Delahaye og et par Panhard et Levasor og Lorraine-Dietrich af noget ældre årgang var der også. En tilmeldt Bugatti type 37A fra Belgien var desværre ikke til start.

Jamen, var det ikke en ... ? Jo, en Voisin - som jeg ellers kun kender fra billeder. Og der kom en til! Og endnu en! Og så en gammel belgisk FN på belgiske plader.

FIAT i alle størrelser og nogle få Alfa Romeo, Lancia og Isotta Fraschini repræsenterede de italienske, mens en BMW 328, et par DKW og Mercedes-Benz vist var de eneste tyske mærker. To Aero med flotte svungne sportsvognslinier og små pludrende 2-cyl. 2-taksmotorer var de eneste tjekkiske jeg så, hørte – og lugtede. Mon en Praga også er tjekkisk? (Ja! Red.)

MGerne, som jeg kender bedst, var flot repræsenteret med M, J2, F2, K2,

PA & PB, VA og TA, TB, TC-typer, endda indtil flere af hver. Andre engelske var adskillige Austin, Morris, Hillman, Singer, Triumph, Wolseley, Riley, Sunbeam, Jaguar, Armstrong-Siddeley, Bentley, 3-4 store Lagonda, en 4-hjulet BSA og både Morgan og BSA 3-hjulede.

Der var „dynger“ af ældre damer og mænd på Indian og Harley D. i alle modeller, det myldrede med klassiske engelske BSA, Norton, Triumph, Matchless, Ariel, Royal Enfield, AJS, Panther, Vincent og en enkelt „lydløs“ Velocette LE, men overraskende nok var der også 6-7 Nimbus „humlebie“ blandt de mere sjældne mærker som Ace, Henderson, Saroléa, Terrot, Benelli, MV og Gilera. Men hvem har nogensinde hørt om mærkerne Lady, Automoto, Presto, Sparta, AWO, Diamant, Ravat, Eysink, Stijlson, Magnat Debon, Gnome Rhône, Dresch, og Mondial? (Gnome-Rhône var et stort fransk mærke, der fremstillede alt fra små totaktere til store BMW-lignende maskiner, der blev brugt af det franske militær og politi. Mondial et spansk mærke med store sportstraditioner. Red.)

Arrangørerne påstod, at løbet nu er vokset til Europas største endags begivenhed på sit område, og at det tilmed er Europas største *kørende veteranmuseum*.

Næsten mæt af indtryk føler jeg absolut at det må være rigtigt! Jeg kan godt unde andre den samme enestående oplevelse.

Jørgen Lind, Sønderho, Fanø.
e-mail: lindfanoe@tv.dk



Typisk fransk bil. Citroën 7UA 1934. Typisk frisisk by. Franeker. Farvesammensætningen var i årtier karakteristisk for pariser-taxierne.

Også typisk fransk. Peugeot, vist nok 302 fra 1938.



BSA trehjuler:

Fransk elegance når den lige præcis stopper før der kommer for meget krom. Delahaye 135M 1949.



Transport for to. Næsten som et apropos til historien om den danske Isotta Fraschini. Det her er også en 8A, fra 1925 og den må også være født med højere hjul.

Det er det man kaldte en rejsevogn. Voisin C23 1934.



Ifølge deltagerlisten en Oldsmobile 1934. Vi tror det er endnu en Voisin – boat-tail.

Den her kalder deltagerlisten en Peugeot. Men det er Voisin'erne, der ingen ende vil tage, og mere outreret kan den næppe blive.



En sjælden årgang Ford V8, 1941.

Det vrirlede med MG. Der var fx flere 6-cylindrede Magna F2 1932 som den grønne.



Løbsnummer 288 skulle have været en Bugatti, men som enhver kan se er det en Alfa Romeo.

Panhard & Levassor 1911 Sans Soupapes, dvs. ventilløs glidermotor. Imponerende stor og lydløs.





Føtex-løbet 2002

lørdag den 24. august

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

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

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

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

Jeg er ved at arrangere en spændende afslutning på dagen håber det lykkedes.

Hjemtur ca. kl. 17.00.

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

Alt andet er gratis!

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

Tag familien med og lad os få en dejlig dag.

Tilmelding senest 10. august til Robert Lindvig, tlf. 65 93 41 93

Indbydelse til Morris 25. jubilæums weekend

Fredag:

Vi mødes fredag den 16.8.02 på Roskilde Camping. Der er sørget for grillmad til aftenen.

Lørdag:

Vi starter om formiddagen med en tur i det grønne, for at sse på traktorer og motorcykler. Undervejs bliver der serveret frokost og en enkelt kold øl. Om aftenen bliver vi transporteret til festmiddag ved et hemmeligt sted.

Søndag:

Om søndagen er der diverse prøver og præmieuddeling. Derefter takker vi for deltagelse og ønsker god tur hjem.

Hele denne herlige weekend fås for kr. 1000,- pr. par. Kr. 500,- pr. person, eksklusiv drikkevarer og camping. Bindende tilmelding senest 5. august 2002.

Navne: _____

Bil: _____ Årgang: _____

Send check på kr. 500,- til: Willibald Farbmacher, Hjortevænget 613 2980 Kokkedal, Tlf. 49 14 51 67



Fjordløbet

8. September 2002.06.27

Alle med et klassisk Bil eller Mc fra før 1972 inviteres hermed til Fjordløbet

Løbet er et let orienteringsløb rundt om Roskilde fjord med poster undervejs. På en af posterne er der en sandwich samt en øl eller vand til deltagerne. Løbslængde ca.80km . Mødested Græstedgård i Ølstykke (der vil være opsat skilte ved indfaldsvejene) Kl.9.30 til kaffe og rundstykker. Løbet slutter med præmieoverrækkelse på Græstedgård ca. Kl. 15.30

Arrangør er Ølstykke Veteranbil & Mc Klub

Program:

- 30.30 Udlevering af rallyskilte og morgenkaffe med rundstykker.
- 25.25 Åbning ved Ølstykkens borgmester Svend Kjærgaard
- 30.30 Køretøjerne sendes af sted.
- 30.30 Der returneres til Græstedgård
- 15.30 Præmieuddeling

Pris for en herlig dag 50 kr for personer over 15 år.

Tilmelding nødvendig til :

Egon Jensen tlf. 47 17 71 13 eller Gert Hansen Tlf. 47 17 62 02.

Man deltager naturligvis på egen regning og risiko.

Hilsen Ølstykke Veteranbil & Mc Klub
www.bonneville.dk
 henriksa@jubiiipost.dk



Høsttur 2002

Midtsjælland 31. august

Vi inviterer hermed til den årlige „Høsttur“ på Midtsjælland.
 Med start og mål på Steffensgård Kværkebyvej 79, Kværkeby ved Ringsted.

Program:

- 9.00 Ankomst og information.
- 10.00 Manøvreprøver for alle biltyper. Der er tale om præisionskørsel ved lav hastighed.
- 12.00 Fælles medbragt frokost og uddeling af kørevejledning m.m.
- 13.00 Køretøjerne sendes ud i høstlandet med små opgaver.
- 18.30 Fællesspisning af medbragt aftensmad. Drikkevarer kan købes.
 Uddeling af præmier for dagens opgaver.

Tilmelding i Kværkeby eller på 55726198 - 57525040

Venlig hilsen
 Kaj Sørensen - Preben Boisen



“Børn i leg - dengang”



17. juni - 17. september 2000

Torsdag - søndag kl. 12.00 - 16.30 + i juli alle dage kl. 11.00 - 16.30

Danmarks Fotomuseum

Museumsgade 28, Herring. Tlf. 9722 5322

Fra legetøj til transport

Netop som Veteran Tidende skal gå i trykken har vi fået tilsendt første bind af Niels Jonassens ny værk om Biler i 100 år – ”Fra legetøj til transport”.

Bogen skildrer bilens barndom og teenagerår, hvor den udviklede sig og blev accepteret af samfundet. Niels Jonassen er uddannet historiker og sætter bilerne ind i deres samtidige økonomiske, politiske og kulturelle sammenhæng. Bogen er skrevet ud fra det synspunkt at bilteknikerne ikke opererer i et tomrum, men er børn af deres samtid. Hvilket vil sige at de tænker de tanker som er gængse og anvender de metoder som er kendte. De har også levet i en given social sammenhæng som har formet deres hverdag.

Som noget nyt indeholder bogen Niels Jonassens egne prøveførsler af seks gamle biler, fra en Napier 1900 over DVK's Swift 1913 til FIAT 501 og Ford T. Niels Jonassen er som de fleste DVK-medlemmer vil vide tidligere formand for vores klub og nuværende bibliotekar sammen med fru Hanne. Han har efterhånden en række bøger bag sig og er i dag den kyndigste bilhistoriker vi har – og han nævner selv i sit forord at han har trukket stærkt på Dansk Veteranbil Klubs bibliotek og billedsamling – der er endnu flere billeder end bogens 126 sider. Den er i et format en anelse mindre end A4 og er trykt med en så billig teknik at prisen kan holdes på 168 kroner. Vi kan dog ikke give

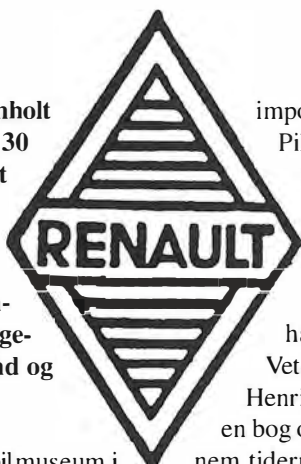
forlæggeren medhold i at den anvendte trykkes tekniks børnesygdomme er overvundet, så illustrationerne er 100% lig originalerne. Det er vildt overdrevet. Billederne er i øvrigt i sort-hvidt bortset fra omslaget.



oer

Renault-folk samles

Med mangeårigt DVK-medlem Henrik Stenholt som drivkraft er det lykkedes at samle 30 mennesker med tilknytning til firmaet Brdr. Friis-Hansen, der havde importen af Renault i efterkrigsårene indtil 1981, da firmaet udåndede. Der er både medarbejdere i firmaet, som ikke har set hinanden siden, og der er efterkommere i flere generationer af de oprindelige brødre Svend og Ejnar Friis-Hansen.



De samles den 15. september på Sommers bilmuseum i Nærum, hvorfra 11 medlemmer af Renault Veteranerne i 10 gamle Renault-biler kører deltagerne på en pilgrimsfærd til de gamle steder – adressen Sejrøgade/Omøgade, hvor firmaet holdt til i mange år, Østerallé, hvor administrationen lå. Kr. Bernikowsgade, hvor brødrene oprindeligt etablerede sig i 1916 sammen med faderen, dengang med import af Harley-Davidson. Senere var der samme sted city-udstillingslokale. Derfra til Glostrup og til Kornmarksvej – og så til den nuværende Volvo-Renault

import i Ballerup. Middag i en af familiehaverne i Pileallé på Frederiksberg og afslutning på Sommers museum i Nærum, hvor den ældste bevarede danske Renault står. Den tilhørte tidligere fa. Friis-Hansen.

I den redaktionelle Renault Mégane 2-liters, årgang 1997, vil vi til den tid følge i hælene på Renault-folkene og tage billeder til Veteran Tidendes oktober-nummer.

Henrik Stenholt har for øvrigt planer om at skrive en bog om forhandlingen af Renault i Danmark gennem tiderne, og vi er så heldige i DVK's fotoarkiv at kunne bidrage med mange gamle fotografier. Mærket var forhandlet fra tidligt i 1900-tallet af det navnkundige firma H.C. Christiansen og var i mangfoldige størrelser og udgaver blandt de almindeligste biler herhjemme i mange år – indtil det gik noget i stå i tredverne. Forhandlingen overgik til Bohnstedt-Petersen, men der kom først rigtigt liv i den igen efter Anden Verdenskrig hos Brdr. Friis-Hansen.

oer



NYE MEDLEMMER

DVK

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	Adresse2	PostNr	TelefonNr	Model
Peter	Saarnholt	Kongevejen 233		2830 Virum	2012 8565	VW Type 1 1303
Bo	Fredriksen	Bransteskovej 11		5800 Nyborg	6536 1237	Opel Rekord PI
Rasmus	Engbirk	Kronprinsesse Sophies Vej 30, 1. th.		2000 Fredriksberg	2814 8013	MCB
Rasmus	Larsson	Henriettevej 45		2920 Charlottenlund	3811 8086	Peugeot 504
Ce	Jørgensen	Fjordvang 32		6000 Kolding		
Tobias	Mink	Kallerupvej 151		5230 Odense M	6617 8741	
Erlend	Nielsen	Hylleholtsvej 8 A		4654 Fåksel Ladeplads	5671 6444	Ren
Villy	Petersen	Parkvej 3		6623 Votrase	7533 3380	Chrysler 52
Håge	Jørgensen	Teglværksvej 48, 1. tv.		3460 Birkerød	4582 0907	M72
Michael	Petersen	Vejlebrovej 90, 2. MF.		2635 Ishøj		Mercedes Minor 1000 Super
Kj	Rasmussen	Algade 18, st. tv.		5750 Ringe	6262 5854	MGA
Carl Ove	Hansen	Osbygade 38, 1.		6100 Haderslev	7458 4339	Ford Anglia
Bent H.	Andersen	Munkebjergbyvej 51		4180 Sorø	5780 6028	Buick Super
Morten	Andersen	Frederikssundsvej 212, 1. th.		2700 Brønshøj	3860 2312	Cadillac Serie 62
Tove & Benny	Rasmussen	Kjærbovænge 74		3520 Farum	4495 4323	Porsche 924
Hans Henrik	Hansen	Kastanievej 2		6520 Tøftlund	7483 1995	Ford A
Jens Sylvest	Jensen	Pallesgården 2	Hårstrup	5600 Fårup	6268 1325	Mercedes-Benz 350 SLC
Hans Henrik	Djarnis	Tågeskov Overtræv 14		4733 Tappernøje	5556 5727	Volvo 164
Andas	Bjerrum	Kong Georgsvej 5		2950 Valløkke	4589 0560	Morris 1000
Claus	Petersen	Hirtshalsvej 7		9800 Hjørring	9890 4413	Jaguar C-type
Mimo	Frouzen	Vestergårdsvej 26B, 1. th.		2400 København NV	2813 5049	MGMidget
Fin	Guldager	Skæring Skolevej 121		8250 Egå	8674 1159	Norton Commando
Jacob	Augustinus	Munkebjergvej 55, 1.		5000 Odense	6590 6769	Triumph Spitfire Mk. III
Tom Bjerg	Lauritzen	Vangskølet 31		3400 Hillerød		
Peter	Hougaard	Fredholmvej 6		3460 Birkerød	4582 0911	Chevrolet B
Claus	Balslev	Toftevej 28		3060 Espergårde		Mercedes-Benz 200
Ulf	Mortensen	Pontoppidansvej 7 B, 1. th.		3000 Helsingør	4920 2301	
Jørgen	Vangsgaard	Rødkildevej 28		2400 København NV	3811 1246	Ford V8 Mercury
Corinna	Gjyb	Søtoft Pakken 98	Carlsøe	3660 Stenløse	4818 4434	Mercedes-Benz 220 SE
Gom	Madsen	Vasevej 63		3460 Birkerød	2740 5807	Riley Brooklands
Thomas	Madsen	Dilthøj 3	Taastrup	4000 Roskilde	4678 7846	Austin A40
Gunnar B.	Sørensen	Farum Hovedgade 2B, lejl. 4		3520 Farum		
Torben	Skov	Kryken 102		2670 Greve	4390 6503	Jaguar XJ 12
Ken	Christiansen	Nysevej 31		2665 Vällensbæk Strand		
Henk	Lenz	Havnevej 7, 1. tv.		4760 Mordlingborg		
Peter	Andersen	Vestergade 57		6771 Grøntalbro		
John	Vinther	Jembanevej 1		3320 Skævinge		
Jan	Damgaard	Follerupvej 55, Follerup		7000 Fredericia		
Niels	Mogensen	Thyrasvænget 20		3630 Jægerspris	4753 2774	MCB
Perning	Sørensen	Lundtofteparken 17, 2. tv.		2800 Lyngby	4587 1410	Autobianchi
Ellen Margrethe	Gove	Dr. Olgasvej 47, 2. th.		2000 Fredriksberg	3888 7767	Mercedes-Benz 200
Brian	Møller	Ladbyvej 53		4700 Nastved	5573 2988	Mercedes-Benz 200
Thomas	Kamp	Snekkevej 9		3650 Ølstykke	4020 2463	Chevrolet El Camino
Hanne	Jacobsen	Egmondvej 14		2791 Dragør		Renault 4 CV
Jan Vendelbo	Sørensen	Hyllinge parken 32		4070 Kirke Hyllinge	4282 5127	BMW
Kurt	Larsen	Landbruksvej 18		5260 Odense S		
Jens Peter	Niestedt	Bregnerød Byvej 11		3540 Farum		
Rr	Nordlander	Rådhusvænget 13, 1. tv.		2770 Kastrup		
Lenne mit Schou	Møller	Kongevejen 76	Lønholte	3480 Fredersborg	4848 4959	BSA Golden Flash A 10
Svend Erik	Gouklesen	Lystrupmindevej 5		8654 Blynup	7575 6441	Ford A
Søren	Hansen	Nyvej 38	Ulbole	5762 V. Skerninge	6224 3834	Austin A35
Jens Holm	Christensen	Sallinge Ågade 4		5750 Ringe	6264 1145	Nimbus
Peter	Devanier	Temevej 53		8700 Horsens	7564 0580	NSU Lux
Børge	Kos	Tjørnehallen 30		6510 Gram	7482 2261	Nimbus
Holger	Andersen	Bønsvigvej 11		4720 Præsto	5599 9027	BMW R26
Jesper Ulkall	Værdich	Bogfinkvej 24		4800 Nykøbing F	5443 9989	Bentley S2
Martin	Ibsgaard	Egemosevej 44		4571 Grevinge	5965 1171	MGTF
Bert	Kornraben	Hovetvej 62		5580 Nørreby		Ford Anglia



BILER SÆLGES

Citroën HY 1964, tidligere fransk brandbil, nys. Ingen betydende rust + afgift kr. 25.000,-.

Hans Løkke Hansen, tlf. 56275735

Bristol 400 Sports Saloon 1948, maroonrød, 2 ltr. 6-cyl. motor med 3 dobb. Solex. Sjælden engelsk sportsvogn. Kun fremstillet i 750 eksemplarer. Bilen, der er utrolig velholdt og velkørende, har bl.a. deltaget i C.C.C.C. Leveres med engelske papirer, originale nummerplader og div. litteratur. Dansk moms er betalt. Uden dansk registreringsafgift. Ring for yderligere oplysninger om denne klassiske sportsvogn. Tlf. 23245115

Daimler Jaguar 420 Sovereign 1967, 4,2 l aut, god stand, perf. olietryk, læder og ædeltræ, nr. 6 af 174 venstrestyrede, golden sand. Pris kr. 57.000,-.

Hans Løkke Hansen, tlf. 56275735

Ford Taunus 17M Super 1961. Synet problemfrit august 2001. Enejers bil. Sorte nummerplader. Oprindelig original registreringsattest medfølger. Farve original: Lyseblå. Meget fin stand. Ingen rust. Pris kr. 19.800,-. Tlf. 48243902.

dan@dbmortensen.dk

Flg. Cadillac sælges:

1969 limo, u.afg. Kr. 20.000,-. 1968 coupé, u.afg. Kr. 20.000,-. 1962 coupé, u.afg. Kr. 15.000,-. 1961 4-dørs, DK. Kr. 20.000,-. 1959 pickup, DK. Kr. 95.000,-. 1957 limo, DK. Synet. Kr. 135.000,-. 1954 4-dørs, DK. Kr. 35.000,-. 1940 4-dørs, DK. Kr. 75.000,-. 1935 4-dørs, DK. Kr. 75.000,-. Tlf. 62624520.

Chevrolet Bel Air 1955, meget flot original stand, samme ejer i 20 år. Læs og se på www.stelvio.dk/55belair. Søren Bak, tlf. 44653971.

Jaguar XJ6 4,2 1970, bordeauxmetallic, el-soltag, automatgear, ca. 22.000 km. m. ny motor og gearkas-

se, ny udstødning og dæk m.m. Synet 28/5-02. Pris kr. 59.000,-. Hans Rosenstand, tlf. 57646225.

Pontiac Le Mans GTO V8 1967, 326 cid, TG 300 aut. Total rustfri californiabil, ny lak, gummi, krom, fælge/dæk, udst., tæppe, m.m. Står fin sølvgrå med originale GTO-fælge samt bule på kølerklap. Bare drej nøglen og kø. Kr. 100.000,- u.afg. Kim Hoffmeyer, tlf. 22332563

Pontiac Firebird V8 1974, 350 cid, TH 350 aut. Fin rustfri californiabil, slidt lak + forsæder. Nyt orig. sædebetræk, forrude, gummi hækspoiler medflg. Øvrigt nyt: køler, gearkasse, dæk, udstødning, benzinpumpe. Kører helt forfærdelig GODT. Kr. 40.000,- u.afg. Kim Hoffmeyer, tlf. 22332563.

Mercedes Benz W126 280SE 1984, 210.000 km. (garanti). Mørkeblå, meget velholdt og velkørende. Pris kr. 65.000,-. Nikolaj Knudsen, tlf. 61360331.

Fiat 1200 Spider 1962. Bilen er importeret fra USA og er totalt renoveret, motor renoveret med certificat fra C.A.C. Nye lædersæder, nyt indtræk og måtter, ny kaleche. Pæn krom, nye dæk m.m. Spansk rød. Billedserie af renovering forefindes. Bilen har ikke kørt siden sidste syn maj 2001. Poul Christensen, tlf. 98342309.

Volvo 123 GT Amazon 1967. Mørkegrøn, original og komplet. Ingen rust. Sorte nr. plader. Pris idé kr. 55.000,-. Erling Jacobsen, tlf. 40103211.

Rolls Royce 20/25 Windower Saloon m. grå over grå. Kører godt. Chaufføradskillelse - klapstole. Seriøse bud modtages over kr. 148.000,-. Erling Jacobsen, tlf. 40103211.

Rover 10/25 Family Ten. 1932. Danmarks formentlig ældste Rover med oprindelig dansk toldattest (som følger med). Den bærer nummeret K6805 som den fik 17/6-1937. Bilen står og kører i absolut fineste stand, med et

usædvanligt smukt interiør i grønt læder som oprindeligt. Kun meget få Rover Family Ten er tilbage, og da denne er en „sedan de luxe“ er den muligvis unik. Bilen er mørkegrøn med sorte skærme og sort overdel hvor halvdelen af taget kan skydes tilbage. Bilen sælges eller kan indgå i bytte med engelsk sportsvogn fra 60/70'erne. Der kan evt. lægges et beløb oven i Roveren. Sven-Erik Holm Nielsen, tlf. 86226947 - 40599947.

mail:

fam.holm_nielsen@mail.tele.dk.

Mercedes 450 SLC 1974, sølvmetallic, aut.gear, soltag og læder. Meget velkørende. Leveres nysynet. Pris kr. 149.000,-. Asger B. Hansen, tlf. 66121454.

Austin 1100 Mk II 1973, kørt 76.000 km. Racing green. Pladedele og res. delsbil medflg. Prisen taler vi om. Afhændes pga. pladsmangel. Bo Jacobsen, tlf. 40986291 - 48176291.

Fiat GC 1500 Touring Superleggera 1937. Sports coupé med alu-karosseri. Se VT 276. Vognen er skadet efter et trafikuheld, men kan genopbygges. Dette er en meget sjælden vogn med specialkarosseri som ellers kun findes på Alfa Romeo. Boje Elm Nielsen, tlf. 62522771 - 62522829.

Jaguar Mk II 3,4 1964, overgear, english racing green, velkørende og meget flot i lak og krom efter restaurering. Ingen rust, synet 1/5-02 og indreg. Pris idé 148.000,-. Tlf. 48714075.

Renault Gordini 1966, hvid, totalt renoveret karosseri. Pris kr. 26.000,-. Erling Jacobsen, tlf. 40103211.

Rolls Royce SCII 1960. Hvid. RHD. God stand. Beige læder. Foto kan sendes på mail. Ventil/styr, vandpumpe, køler nyrenoveret. V8 automat. Pris kr. 248.000,-. Erling Jacobsen, tlf. 40103211.



Ford A 1928, m. kuffert, synet 2001. Div. pakninger og smøreting samt bowlerhat. Pæn stand. Pris kr. 50.000,-. Ulla Larsen, tlf. 43965656 - 27125656.

Ford T 1924 sedan, restaureret og indreg. Pris kr. 72.000,-. Bjarne Dyrehauge, tlf. 62292150.

Ford Junior C 1936. Vognener pæn, køreklar og indreg. **Austin Seven** 1934. Vognen er pæn, køreklar og indreg. **Morris Minor** 2-pers. sportsvogn med kaleche 1932. Vognen er pæn, køreklar men ikke indreg. N.S. Høm, tlf. 98930911 - 26370911.

Opel Rekord A 1700 1965, 2-dørs sedan, 3 ratgear, hvid med blå indtræk, hvide dæksider. Hængertræk, meget flot og helt original, lavt km. tal. Nysynet, bud ønskes. Tlf. 39660250.

Austin 1800 1967. Her er chancen for at erhverve en bil med kendt og dokumenteret historie og et lavt kilometertal (90.000 km). Fejlfri rød læderstue og komplet. Desværre blev den forrige ejer snydt da han ofrede mange penge på at sætte bilen i stand, derfor skal bilen have ny paneler, bagskærmskanter og baghjulskasser (som medfølger fra op-hugget bil). Sælges i erkendelse af at jeg aldrig får den lavet for kr. 2.500,-. Henrik Thostrup, tlf. 44445619

Renault 4CV de Luxe 1956. For dødsbo sælges dette køretøj. Meget original, grå, men lidt præget af tidens tand. Ilagt nyrenoveret Gordini motor, som kun har været prøvestartet. Bremses renoveret. Sælges for kr. 22.500,- eller h.b. Er indregistreret. En del reservedele sælges særskilt, bl.a. skærme osv. Tlf. 65314152

Ford Taunus P2 17M de Luxe 1959. Kommer fra Norge, fin brugsstand. Prisdékr. 18.000. Tina Gausdal, Stjernevangen 1 A, 2600 Glostrup,

MGA 1600 1959, rød med beige indtræk. Har været totalt adskilt og restaureret til concours, der er aldrig svejset i bilen. Billedserie med flg. 100% original, kan leveres med tråd-hjul. Pris kr. 210.000,-. Per Nørsgaard, tlf. 65372728.

Jaguar E roadster, rød med sort indtræk. Restaureret og 100 % original. En rigtig klassiker. Skal ses og prøves. Pris kr. 375.000,-. Per Nørsgaard, tlf. 65372728.

Chevrolet 4-dørs sedan 1931, 6-cyl. række motor. Indreg. m. hist. nr. pl. Pæn og velholdt. Michael Bille, tlf. 20989696.

MGA 1960, rød med sort kaleche, nye orig. stumper for ca. kr. 50.000,-. Ny lak. Kørt 5 km. efter endt restaurering. Synet april 2002. Sælges grundet sygdom. Kr. 140.000,-. Poul E. Madsen, tlf. 74525441, 18-19.

Jaguar XJ40 Daimler 1988. Koks, 60.000 km. lille skade på venstre bagskærm. U/afgift kr. 32.000,-. Henning Fast, tlf. 64471008.

MG Midget 1971, rød, renoveret og ombygget i 1997. Synet 1/09-01. Kun kørt ca. 2000 km. efter renovering. Fin stand. Adelaide Andersen, Digelsvej 8, 3480 Frederiksberg.

Buick Eight Super 1947, sedan, sort, nysynet, ingen rust, renoveret motor, original og fuldstændig, dansk historie (Hellerup). Kr. 140.00,-. Tlf. 45860286.

Mercedes 230 SL 1963, 150 hk, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk,

pænt marineblåt vinyl interiør. Nyrenoveret, nysynet og indregistreret. Pris kr. 199.000,-. Morten Strømsted, tlf. 20123277.

Renault 4CV Luxe 1960. Bilen er komplet og har været opbevaret i 25 år. Har netop selv kørt fra Jylland til Roskilde. Medbring batteri og prøveplader og køр hjem. Pris kr. 11.000,-. Henrik Stenholt, tlf. 46400402 el. 47528632.

Morris 1800 Monaco 1970. Overset klassiker med oceaner af plads og sjældent overgåede køreegenskaber, en bil som hvis der stod noget andet på mærkesedlen (f. eks. Amazon) og var i dårligere stand ville koste mere end det tredobbelte. Bilen skal synes, og der må påregnes lidt svejsearbejde, men den er løbende vedligeholdt og kosmetisk brugbar. Pris kr. 4.999,-. Thomas Thostrup, tlf. 44985619.

Volvo PV 444 1956. Midnatsblå, usædvanlig velholdt. Interiør næsten som nyt. Kun 78.000 km. Pris kr. 39.000,-. Ole Callesen, tlf. 74561611.

Volvo Amazon Herregårdsvogn. 1965. Hvid, sorte nr. plader, meget velholdt. Pris kr. 35.000,-. Ole Callesen, tlf. 74561611.

BILER KØBES

Ford A roadster eller cabriolet, årgang og stand underordnet hvis pris og kvalitet følges ad, dog er jeg primært interesseret i restaureringsobjekt eller ældre restaurering som trænger til en kærlig hånd. Henrik Thostrup, tlf 44445619, ado17@teliamail.dk

Lastbil købes - engelsk eller tysk fra ca. 1948-60. Køretøjet skal være færdigrenoveret, synet og godkendt. Farve uden betydning. Fa-



KØB - SALG - BYTTE



brikat: **Bedford O** eller **S** model, **Ford Trader**, **Leyland**, **Dodge**, **Guy**, **Mercedes 312**, **MAN**, **Magirus** m.m.
Douglas Racher, tlf. 40622380

DELE TIL BILER

Jaguar XJ6 SII. Næsten nye forskærme h+v. Motorhjelms og gitter. Alt som nyt. Samlet kr. 4.500,-.
Gorm Madsen, tlf. 27405807.

Cadillac 46,53,58,61,62 reservedelsbiler + mange reservedele og tilbehør, 1930-79.
Tlf. 62624520.

VW Passat 1973: 1 ny forkofanger, kr. 300,-. **Audi 100** 76/82 og **Passat** 80/88 1 ny kobl./slavecyl. kr. 200,-. **Opel Rekord** 1956: 1 frontgitter kr. 150,-. 1 for- og bagrude à kr. 300,-. 1 paraplyhåndbremsegreb kr. 100,-. **Ford Escort Mk I og II**: 1 ny benzintank kr. 650,-. **Dodge Dart** og **Plymouth Valiant**: 2 5-huls 5x13" stålfølge, pr. stk. 75,-. **FIAT Topolino** 1950-53: frontgrill, kofanger, forskærme, rat m. ratstamme og forklap, kr. 3000,- samlet. Evt. delt. **Fiat 600**: 1 bagklap, meget fin kr. 300,- 1 koblingsnav lidt brugt kr. 75,-. **VW Typ 3 Variant**: 1 bagklap kr. 400,-, 1 baglygte til type A kr. 100,-. **Opel PI**: 1 næsten komplet venstre bagskærm til 2-dørs kr. 350,-, 1 bagklap, fin stand kr. 450,-.
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

Ford V8 sideventilet nye dele: oliepumpe, 2 topstykker, **Ford V8** + 6 cyl. årg. 54-70 vandpumper, olipumper, pakningssæt, knastakslers, tændrør. **Chrysler** krumtap V8 årg. 58-68. 8 bolt, ny i original trækasse. **Willys Jeep**: 2 sæt kron+spidshjul, oliepumpe, vandtætte tændrør, motorhjelms M38. Nye Diagonaldæk: 4 stk. **Avon** 700x14, 4 stk. **Semperit** 640x15. **Chrysler V8** motor komplet nyrenoveret.
Tlf. 98669029.

6 stk. **trådhjul** 4x13" med nye dæk.
Tlf. 66152465 - 51943483.

Ford V8 1932-53: Jeg har fået fat i et oliebadsluftfilter til montering oven på karburatoren, men jeg er interesseret i den tidlige type, der sidder ved siden af karburatoren. Er der nogen der vil bytte?
Tlf. 65961303 - 25387704.
jens.munk@fordv8.dk.

Topstykke + 4 flotte hjulkapsler til **Dodge** ca. 1947 6-cyl. sideventilet. 2 stk. forlygter til **Chrysler** 1926.
Arne Pedersen, tlf. 49211724 - 49299183.

Opel Kadett A div. nye og brugte dele sælges, tilbud ønskes.
Tlf. 39660250.

Bremsetromler **Chevrolet** 6 huls, indiv. Ø 290 mm, ukendt 5 huls, 255 x 45 mm (bagger), SMC 5 huls 254x40, ukendt 4 huls 228x48, ukendt 5 huls 280x60, ukendt 5 huls 230x55, SMC 5 huls 280x55. Alle meget billige. Diverse nye **Mercedes** personvognsstøddæmpere. To kasser godt brugte **Alvis Speed 20** dele.
Per Christiansen, tlf. 48255260.
hanomag@post12.tele.dk.

Nye **Champion** tændrør. Bruger din bil type „N-6Y“ eller „UN-79Y“ så har jeg fra Martin Prip fået henholdsvis 22 stk. og 5 stk. til fri afhentning for DVK-medlemmer.
Kaj Dyring Larsen, tlf. 39904240.

Købes: **Ford Customline/Fairlane/Mainlane** motorhjelms 1955, i god stand.
Tlf. 39660250

Købes: Motor og gearkasse til **VW Type 1** 1956. Autoradio 6v **Philips/Blaupunkt** årg. 1956.
John Borello, Antilopevej 19, Ejby, 4623 Lille Skersved.

Købes: Dynamo **FIAT** 75-12 karburator **Solex 22 DH** til **FIAT 500A** 1938.
C.O. Jeppesen, tlf. 43991009

Byttes: Kølervinge til **FIAT 1100** 1953 byttes til årg. 1956.
Ole Steen Mathiesen, tlf. 40681765 - 65961765.

MC

AJS 1953, 2-cyl. 500cc. Er restaureret og synet. Pris kr. 39.500,-.
Bjarne Dyrehauge, tlf. 62292150.

Harley Davidson. Den Flyvende Tvilling. 1930. Motor ca. 1500 km. Der er nr. plader på. Original. B31 krumtap + hus, kædekasse, godstand. **AJS** 31 cyl. top sidevent. Poul Lauridsen, tlf. 65962428 - 27384130.

Købes: Beslag til sidestøtten til min **BMW R26** købes grundet rygproblemer.
Torben Ekdahl, tlf. 33231931.

Saddeltasker i kernelæder - originale fra 1930 ca. med alle rumme - 2 rum i hver taske - rummelige og pynter på gl. mc.
Tlf. 65314152

AUTOMOBILIA

Cadillac shop manual. Owners manual, brochure og meget mere 1940-95. Alt originalt. En del originale papirer..
Tlf. 62624520.

DIVERSE

Campingvogn **Sprite Musketer** 1972, nye bremses, indreg. skal synes, kr. 2.000,-.
Poul-Erik Jakobsen, tlf. 75890487.

Hamlet damecykel, fin stand, 35-40 år gammel. En ejer, orig, grøn lak, orig. lås, sadel, bagagebærer, lake-rede følge, lukket kædekasse, 2 gear, automatisk, kun sommerkørt fra garage. Kr. 1.500,-.
Max Elm, tlf. 33132949 - 33132949.



**FORD V8
MERCURY 1939**

Mrk. 99A sortsedan, 4 døre, ny-synet, totalt renoveret, hovedrenoveret motor. Har tilhørt Jensen, SIMO importør af Ford. Priskr. 150.000,-.

Jørgen Vangsgaard
tlf. 38861146, fax 38861446.



**AMPHICAR 770
CABRIOLET 1962**

Kun kørt 13.206 km.
Samme ejer i 38 år.
Bragt som Månedens Køretøj
i Veteran Tidende nr. 285
marts 2000.
Sælges nu for kr. 169.000,-

Tlf. 8639 1031

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!

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2002.



Veteranbiler 1900 - 1967

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	586 kr.	327 kr.
100.000 kr.	828 kr.	441 kr.
150.000 kr.	984 kr.	597 kr.
200.000 kr.	1.090 kr.	726 kr.
250.000 kr.	1.312 kr.	892 kr.
300.000 kr.	1.464 kr.	1.032 kr.

Klassiske biler 1968 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.533 kr.	778 kr.
50.000 kr.	1.939 kr.	934 kr.
100.000 kr.	2.250 kr.	1.297 kr.
150.000 kr.	2.677 kr.	1.608 kr.
200.000 kr.	3.096 kr.	1.919 kr.
250.000 kr.	3.576 kr.	2.257 kr.
300.000 kr.	4.072 kr.	2.594 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1967

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	516 kr.	179 kr.	363 kr.
100.000 kr.	724 kr.	179 kr.	363 kr.
150.000 kt.	1.035 kr.	179 kr.	363 kr.

Klassiske motorcykler 1968 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.197 kr.	574 kr.	519 kr.
50.000 kr.	1.508 kr.	574 kr.	726 kr.
75.000 kt.	2.130kr.	574 kr.	934 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1977

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves.

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.618 kr.	1.933 kr.

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

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)

Fax 49 14 11 14

E-mail: dvk@vip.cybercity.dk



Veteran
Forsikringsklubben