

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



47. årgang - Maj 2003 - VT nummer 323

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå

Telefon 4914 5906

Telefax hele døgnet: 4914 1114

Giro: 600-4253

Administrator: Dorthe Thies

Telefontid kl. 10-13

e-mail: dvk@vip.cybercity.dk

www.veteranbilklub.dk

Bestyrelsen

Formand:

(Medlemspleje, vedtægter, kontakt til VFK, DTM & VT)
Peter Lovstrom Sorensen
Enghavevej 131, Gårslev
7080 Børkop, tlf. 75 86 95 10
peter.sorensen@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Bibliotek, PR, Registre & Sektioner)
Claus Frausing
Højbuken 26
2730 Herlev, tlf. 44 53 87 00
claus.frausing@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Bogføring, budget)
Henrik Thostrup
Birkevangen 16
2880 Bagsværd, tlf. 44 44 56 19
henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Løb og arrangementer, klubkontor, protokol, Swift).
Kaj Dyring Larsen
Hyldegårds Tværvej 1
2920 Charlottenlund, tlf. 39 90 42 40
kaj.larsen@veteranbilklub.dk

(Udstillinger, klubartikler)

Bent Friis
Søbakken 29
7000 Fredericia, tlf. 75 94 09 97
bent.friis@veteranbilklub.dk

Henning Kjeldgaard Knudsen
Holstebrovej 17
6971 Spjald, tlf. 97 38 12 64
henning.knudsen@veteranbilklub.dk

Leif Struch Andersen
Egevej 28
5200 odense, tlf. 65940704
leif.andersen@veteranbilklub.dk

Ole Poulsen
Pogemosevej 10, Radsted
4990 Sakskøbing, tlf. 54700358
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.

Oplag: 5200
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager DJF
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
Fax 45 65 19 54
e-mail:
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

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 reprøklare.

Announcepriser:

1/1 side: Kr. 3.000,-
1/2 side: Kr. 1.600,-
1/4 side: Kr. 900,-
1/8 side: Kr. 500,-
10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.

Rubrikannoncer
med foto: Kr. 200,-

Klubregister

Mærkeregistre

FIAT - Førkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189

Jaguar (William Lyons Era)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Morris
Willibald Farbmacher
4914 5167

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)
Claus Neble
2253 5550

Triangel
Uffe Mortensen

Rover
Henning Helmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
Se under bestyrelse

Sektioner

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn
Fritz Knudsen
6613 6610

Køreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

MG
Henning Andersen
3879 5179

Peugeot
Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab
Svend Draaby
3871 3902

Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark
Svend Draaby
3871 3902

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs
Peter Lovstrom Sorensen
Se under bestyrelse

Ford V8
Birger Blako
3294 9397

Ford T
Jon Friis Wandall
6390 7040

Jaguar (til 1972)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

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

København og Nordsjælland
Claus E. Neble - 22 53 55 50

Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 54 70 03 58

Fyn
John Jørgensen - 66 18 12 12

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Nordsjælland
Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå
Claus Neble, 2253 5550
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

Midtsjælland:
Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted
"Steffensgård"
Kontakt: Preben Boisen, 57525040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:
Nygade 3, Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Nygade 3, 4672 Klippinge

Fyn:
Egeskov Veteran Museum, Kvarndrup
Kontakt: John Jørgensen, 66181212
Firklovervej 6, 5270 Odense N

Østjylland:
Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Arne Jespersen, tlf. 86985504
Kaj Munkholm, 86221975
Kådhøjvej 12, 8530 Hjortshøj

Midtjylland-Vesterhede
Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9311
Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

Vestjylland-Spjald
Højgård, Holstebrovej 17, Spjald
Kontakt: Henning Knudsen, 97381264
Holstebrovej 17, 6971 Spjald

Sønderjylland:
Lunderup Markvej, Røde Kro
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441 5420
Mommærkevej 224, Majbøl, 6470 Sydals
e-mail: migogalice@privat.dk

Sydøstjylland
Børkop Vandmølle, Børkop
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted
poulerik@rotek.dk



Forsiden: Austin Healey Sprite
Foto: Christian Alsing

Indhold

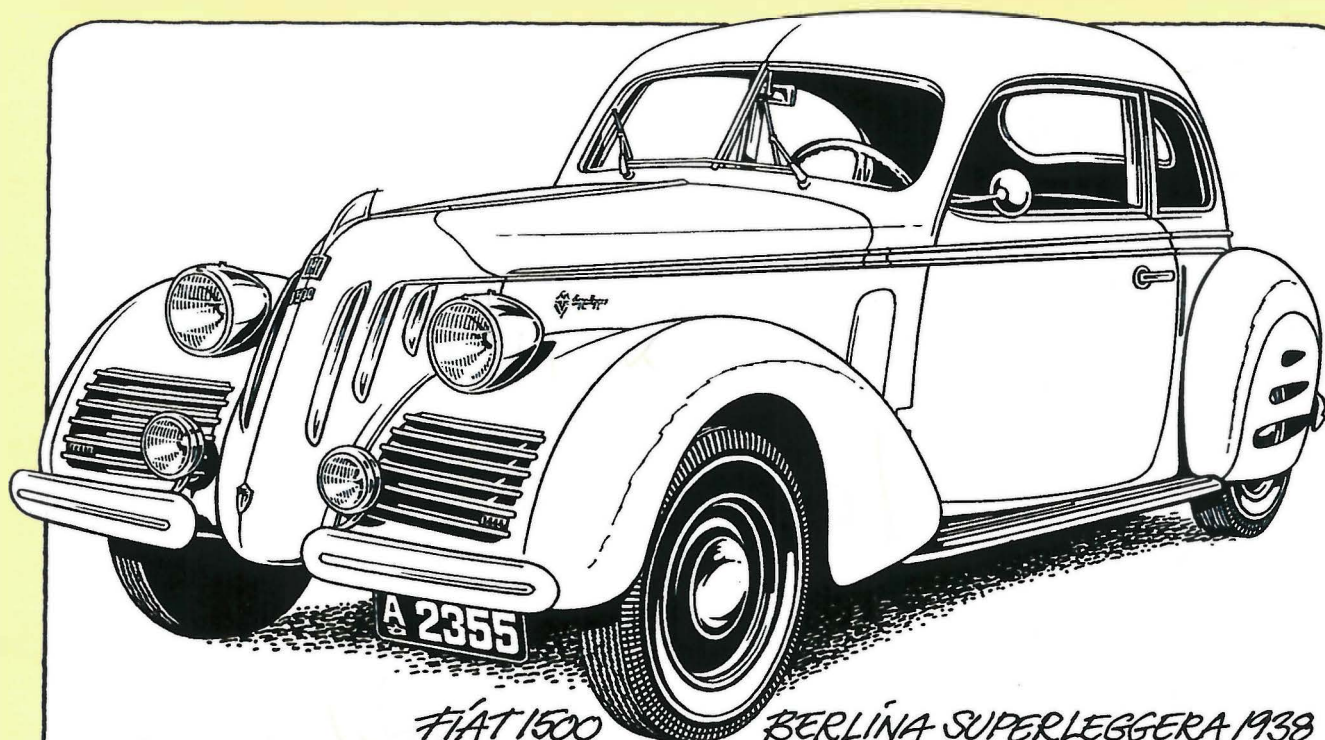
Møder, løb og arrangementer	4
Klubaktiviteter	6
Sommerprojektet tiltrådt	8
Bestyrelsens beretning	8
H-D igen-igen	12
Stadager Brugs	12

Næste Veteran Tidende udkommer uge 24 2003

Konkurrencen	13
Triangel busser	14
Månedens køretøj	16
Teknisk Museum	22
Hvad er det?	22
Kort fortalt	23
Nyt fra FIVA	24
Nye medlemmer	26
Invitationer	26
Køb/salg	37



Vi møblerer lidt om foran i bladet og på denne plads vil for fremtiden være et foto fra arkivet – eller medlemmerne. Vi tager hul på Fords 100-års jubilæum, som der kommer meget mere om i næste blad. Og dokumenterer at Ford var repræsenteret i Danmark før Ford T. Fx med denne R-model fra 1907, 4-cylindret, 16 hk. Fotografiet er fra 1910, da bilen var indregistreret under Z502 til gårdejer Ludvig Andersen, Stenbrogård, Brørup. Personerne er fra venstre fru mejeribestyrer Justesen, Ludv. Andersen og frue, mejeribestyrer Jens P. Justesen, gårdejer Søren Moltesen fra Stensvangsgård, alle Brørup.



FIAT 1500 BERLINA SUPERLEGGERA 1938
 - ELEGANT STRØMLINIET ALUMINIUM-KARROSSERI FRA TOURING
 PÅ AVANCERET 1500 UNDERVOGN MED 1,5 LITERS 6-CYL. MOTOR
 SKABTE DENNE SKØNNE LØBS- OG REJSEVOGN...

Fritz



MØDEKALENDER

Maj

- 15. 19.30 Spjald. Klubmøde.
- 20. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
- 26. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
- 27. 19.00 Klippinge. Manøvrebane, se Klubaktiviteter.
- 27. 19.30 Egeskov. Klubmøde. Vi viser biler.

Juni

- 3. 19.30 Ristrup. Klubmøde og hvis vejret er godt en køretur i omegnen.
- 5. 19.00 Nivå. Klubmøde.
- 12. 19.30 Børkop. Klubmøde.
- 12. Rødekro – bankløb, husk tilmelding.
- 17. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
- 19. Spjald. Knallerttur til Kaj Munks Skov.
- 24. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
- 24. 19.30 Egeskov. Klubmøde.
- 30. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.

Juli

- 1. 19.30 Ristrup. Bemærk klokkeslæt. Grillaften. Tilmelding nødvendig, se Klubaktiviteter.
- 2. 19.00 Nivå. Klubmøde.
- 10. 19.30 Børkop. Klubmøde.
- 15. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
- 17. Spjald. Intet møde.
- 22. 19.30 Egeskov. Klubmøde.
- 22. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
- 28. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.

August

- 5. 10.30 Ristrup. Klubmøde.
- 7. 19.00 Nivå. Klubmøde.
- 14. 19.30 Børkop. Klubmøde.
- 14. Rødekro – bankløb, husk tilmelding.
- 19. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
- 21. Spjald: Ud i det blå. Klokken ?
- 25. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
- 26. 19.30 Egeskov. Klubmøde.
- 26. 19.00 Klippinge. Klubmøde.

September

- 3. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
- 4. 19.00 Nivå. Klubmøde.
- 11. 19.30 Børkop. Klubmøde.
- 11. Rødekro – bankløb, husk tilmelding.
- 16. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
- 18. 19.30 Spjald. Klubmøde.
- 20. Rødekro – bankløb, husk tilmelding.
- 23. 19.30 Egeskov. Klubmøde.
- 23. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
- 29. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.

NYT NUMMER – OBS OBS

Hvis alt går som tænkt får den gamle redaktør nyt fax-nummer (og telefonnummer i DVK-sammenhæng) 15. maj. Det bliver 4565 1954 – og det er jo ganske morsomt at telefonvæsenet helt tilfældigt har tildelt mig et nummer der ender på klubbens stiftelsesår!

O.E. Riisager

LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

Maj

- 15. 19.00-20.00 Havnemøde; Helsingør Nordhavn. Se Klubaktiviteter, Nivå.
- 16.-18. Skoda-museet på Krengerup ved Glamsbjerg. Arrangement i samarbejde med den tjekkiske ambassade: Turisme i Tjekkiet.
- 17. Odsherredløbet. Er overtegnet.
- 17. DVMC 40 års jubilæumstur og fest. Indbydelse i VT 321.
- 17. Løvspringsløb, Fyn. Indbydelse i VT 322.
- 17. Knallert Tour Herning. Deltagere kan starte fra hele landet og opstille deres knallerter på torvet i Herning fra kl. ca. 10.00. Derefter 45 kms løb i omegnen. Anmeldelsesfristen er udløbet. Arrangører Gorm Albrechtsen, Herning Folkeblad og Knallert Journalen.
- 18. Brønshøjløbet, kl. 10-17. For køretøjer før 1935, lastbiler dog før 1940. Indbydelse i VT 321.
- 18. Veteranbiltræf på Kong Museer kl. 13-16. Se indbydelse i VT 321. www.koeng-museer.dk
- 18. Buick 100-års jubilæumshygge i Korsør og omegn – kun for Buick-vogne. Indbydelse i VT 322.
- 24. Sportscar Event 2003 på Jyllands-Ringen. Se under Kort fortalt i dette nr.
- 24.-25. Forårs-Tour. KDAK Classic og Jaguar Club of Denmark. Start på torvet i Herning. Info og tilmelding tlf. 97321760. interlink@interlink-marine.com
- 29. Ikea-løb, start Tåstrup.
- 29. Sydsjælland, madpakketur. Kragevig pr. Præstø. Peter Bering, tlf. 55996645. Indbydelse i VT 322.
- 29. RR- og Bentley-udstilling i Tivoli i København kl. 12 til 15. Se også under Kort fortalt.
- 31. Oldtimerløb Gråsten-Flensborg. Lions Club International. Indbydelse i VT 321.
- 31. Klosterløbet '03. Indbydelse i VT 322.

Juni

- 1. Herregårdsturen Fyn. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051. Indbydelse i VT 321.
- 1. 10.00-16.00 Copenhagen Classic Autojumble, Klampenborg Galopbane. Årets tema: Fords 100-års jubilæum. Info tlf. 26134229.
- 5. Himmelbjergløbet (kun Ford T). Indb. i VT 322.
- 6.-8. Skandinavisk Ford V8. Se indbydelse i VT 319.
- 7. Nivå Centerløb. Ind. i VT 322.
- 7. Jysk Automobilmuseum, Gjern, stumpemarked. 8.00-16.00. Se annonce i VT 319.
- 7.-9. 11. Europæiske Opel GT Træf. Ved Sæby Søbad. Tilmeldingsfrist udløbet.
- 8.-9. Græsted Veterantræf og Kræmmermarked. Indb. i VT 322.
- 12. Rødekro Bankløb. Kl. 19.00. Start fra Jyske Bank, Hermesvej 19, Padborg. Tilmelding på tlf. 74415420 senest 5. juni.
- 14. Englændertræf i Løgumkloster. Indbydelse i VT 320.
- 14. Virus Bering Løbet. Horsens. Indbydelse i VT 321.
- 15. Køretur fra Vejle til Skoda-Museet på Krengerup. Se under Klubaktiviteter, Brørup.
- 15. Gaunø Autojumble & Concours de Charme. Plus orienteringsløb, arr. Foreningen Look Good Feel Better til fordel for kræftsyge kvinder. Indbydelse i dette nr. og www.gavnoe.dk/auto



19. **Havnemøde Dragør Gamle Havn.** 19.00-20.00.
Se Klubaktiviteter, Nivå.
21. **Sydhavsløb.** Saksøbning. Indb. i VT 322.
26. **Ikea-løb.** Start Tåstrup.
27. **Stumpemarked på markedspladsen ved Vilsund Strand.** Åbner kl. 8. Stadeplads kr. 50. Info Jens Jørgen tlf. 97936742, Arne, 97931629.
28. **Ålsbo Motorstævne 2003.** Se indb. i VT 322.
- 28.-29. **Markedspladsen i Brørup:** Dansk Veteran Traktor Klub holder træf. Se www.dvdk.dk og under Kort fortalt i dette nr.
29. **Fynsk madpakketur.** Nærmere senere.

Juli

- 5.-6. **Bornholm Rundt.** Indbydelse i VT 320.
17. **Havnemøde Køge.** 19.00-20.00. Se Klubaktiviteter, Nivå.
- 18.-20. **Amerikanerbiltræf i Tølløse.**
Se under Kort fortalt i dette nr.
19. **Gågedemarked i Tønder,** se indbydelse i dette nr.
- 25.-26. **Ringkøbingløb.** Info og tilm. på tlf. 97321760.
interlink@interlink-marine.com
26. **10. Veterantræf & Kræmmermarked i Handest.**
Info Poul Høgh-Mogensen tlf. 86452224.
- 26.-27. **Dansk Veteran Traktor Klub** holder træf. Jernbjerggården, C.A. Olesensvej, Slagelse.
Se www.dvdk.dk og under Kort fortalt i dette nr.
27. **City 2 Løbet.** Jørgen Behrendt, tlf. 43535503.
Indbydelse i næste nr.
31. **Ikea-løb.** Start Tåstrup.

August

2. **Stevnsløbet.**
Hans Peter Nielsen. Tlf. 40148037. Indbydelse i dette nr.
2. **Veteranløb ved beg. af Nykøbing F. Festuge** lørdag den 2. aug. Max 75 køretøjer. Nærmere senere, men oplysning og forhåndstilmelding hos Benny Ahlburg, Engmo-sevej 14, 4800 Nykøbing F, tlf. 54861343.
2. **Ferritslev-løbet.** Se indbydelse i VT 322.
2. **Odder-løbet.** Se indbydelse i dette nr.
- 7.-10. **Styrkeprøven.** Midtsjælland. Indbydelse i VT 322.
9. **Munkebjergløbet.** Indbydelse i VT 322.
9. **10. Guldhornløbet.** Indbydelse i VT 322.
10. **Munkebjerg Hill-Climb.** AFLYST.
14. **19.00 Rødekro Bankløb.** Start fra Jyske Bank, Madevej 45, Åbenrå. Tilmelding på tlf. 74415420 senest 7. august.
16. **Arresø Løbet 2003.** Start Gjethuset i Frederiksværk, køres ved Arresøen og på Halsnæs. Kun biler og motorcykler før 1978. Info Arne E. Pedersen, tlf. 47724187.
<http://home19.inet.tele.dk/arne-e-p>
21. **Havnemøde Ishøj Havn.** 19.00-20.00.
Se Klubaktiviteter, Nivå.
28. **Ikea-løb.** Start Vangede.
29. **Nærum, rejsegilde på Sommers ny bilmuseum.**
Kl. 14.00.
31. **Sensommertræf på Rindsholm Kro** kl. 11-16.
Tlf. 86639044. www.rindsholm-kro.dk

September

11. **19.00 Rødekro Bankløb.**
Start fra Jyske Bank, Nørregade 22, Haderslev.
Tilmelding på 74415420 senest 4. september.
18. **Havnemøde Roskilde.** Kl. 19.00-20.00.
Se Klubaktiviteter, Nivå.

20. **13.00 Rødekro Bankløb.**
Start fra Jyske Bank, Perlegade 81A, Sønderborg.
Tilmelding på tlf. 74415420 senest 13. september.
28. **Copenhagen Harbour.** Kl. 11.00-16.00.
Start Langelinje, ca. 50 km.
Tilmelding Kim Polte 26134229, Claus Neble 22535550.

Oktober

- 18.-19. **Fredericia Bilmesse & Brugtmarked.**
www.bilmesse-brugtmarked.dk
26. **Efterårstur/Sæsonafslutning, Sjælland.**

November

1. **Herning stumpemarked.** 8.00-16.00 . Annonce senere.

UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

Maj

- 15.-18. **International Motorcycle Rally ASI FIVA 2003,** Pisa, Italien. For mc fremstillet før 31.12 1972.
Deltagere skal have FIVA-pas. Tur i Toscana. Info Michele Lumbroso tlf. 338/6954544, balestoro@tin.it
31. **10.00 Vram Memorial Rally 1933-2003.** For alle klassiske sportsvogne. Start Billesholms Folkets Park, afgift 125 skr. Arr. M.G. Car Club South Centre. Kontakt 042-290737 hakan-sigemark@mailbox.swipnet.se

Juni

- 14.-15. **Johanna Museet i Skurup:**
Når seklet var ungt. Kl. 10.00-17.00

Juli

5. **Classic Car Show** på Margretetorps Gästgifvergård (ca. 6 km nord for Ångelholm).
Motorhistoriska Klubben i Skåne, Enhögsgatan 6, S212 31 Malmö, tlf. 040-490262, fax 040-492230.
Anmeldelse senest 20. maj. www.classiccarshow.se
- 10.-13. **Bohemia Rally Historic 2003.**
For biler og mc op til 1970. Turist/sport-karakter med snært af ræs på den 270 km lange rute, der deles i tre etaper. Deltagerne skal have FIVA-pas. Max 70 deltagere. Info Ladislav Pakosta (engelsk), tlf. +420 737 810 921, pakosta@retroprague.cz
20. **10.00-17.00 Skåneländska flaggans dag,**
Billesholms Folkets Park. Tilmelding senest 16. juli
Ola Olsson, Högatan 4, S212 33 Malmö,
tlf. 040/491909, ola_70@swipnet.se
- 18.-20. **Falsterbo Classic and Sportscar Show.** www.fcass.nu

September

46. **Internationale Österreichische Alpenfahrt.**
Bad Kleinkirchheim. Tlf. +43(0)4240/8212,
fax 43(0)4240/8537. office@bkk.at www.alpenfahrt.com

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmeside http://www.mhrf.se/id12_mhrfs_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 da FIVA's hjemmeside på www.fiva.org og se under Events, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-begivenheder.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kunne have interesse for andre end dig selv – send venligst information til sat@egd.dk



KLUBAKTIVITETER

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kørbag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler.

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

27. maj 19.30: Vi præsenterer vore gamle biler og evt. færdiggjorte projekter.

Venlig hilsen
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND – RØDEKRO

Husk tilmelding i god tid til Jyske Bankløbene som træder i stedet for møder i sommersæsonen.

Med venlig hilsen
Lars Hugo Kristiansen

ØSTJYLLAND – RISTRUP

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

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Tirsdag 3. juni kl. 19.30 – hvis vejret er godt kan vi køre en planlagt tur i omegnen, inden vi samles i klublokalerne.

Tirsdag 1. juli kl. 18.30, bemærk klokkeslæt. Grillaften på plænen under hyggelige former som tidligere år. Tilmelding til undertegnede senest fredag 17. juni. Derefter er der lukket for tilmelding.

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

ØSTJYLLAND – KLIPPINGE

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

Mødet 25. marts med oliemanden Roar Eriksen blev lærerigt. Roar mødte med tabeller og oversigter over motorkøretøjer og smøremidler, og med vareprøver. Som afslutning på mødet fortalte Hans Peter Nielsen om Styrkeprøven sidste år i Sve-

rige og viste video af de gamle biler i det smukke svenske landskab.

27. maj har vi fået lov at låne den lukkede manøvrebane, så har vi mulighed for at lave forskellige baner og lade Lillemorprøve under faglig kontrol af en kørelærer og instruktør. Så mød op i veteranerne 27. maj.

På fotografierne ses bestyrelsens besøg i Klippinge 25. februar og Roar Eriksens 25. marts.

På behageligt gensyn
Kai Wredstrøm



MIDTSJYLLAND – KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby, Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Møde den tredje tirsdag i hver måned.

Venlig hilsen
Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

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

12. juni klubmøde kl. 19.30.

15. juni køretur til Skoda-museet på Krengerup Slot. Vi mødes kl. 9.45 på P-pladsen, Damhaven, Vejle. Kl. 10 kører vi mod Fyns land. Ad de små veje finder vi frem til Krengerup, hvor både Skoda-museet og Hørvævs-museet har til huse. Der åbnes kl. 13, så inden vi når så langt har vi nydt både den medbragte formiddagskaffe og frokosten i naturen på vejen. Tilmelding senest 12. juni.

10. juli klubmøde for dem der er hjemme eller ikke ferierer for langt væk – og for dem fra langt væk der ferierer i nærheden.

14. august klubmøde.

11. september klubmøde.

Tilmeldinger på 75890487, fax 75899487, poulerik@rotek.dk

Husk også Engländertræffet i Løgumkloster 14. juni.

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND – VESTERHEDE.

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Husk tilmelding til møderne i Vesterhede = brød til kaffen, til Ove Iversen på tlf. 75339321. Bemærk at fristen på en uges varsel er forsvundet.

Venlig hilsen
Ove H. Iversen

VESTJYLLAND – SPJALD

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

For mødested Spjald er der allerede forslag til aktiviteter resten af året. Der er møde igen i Spjald 15. maj, torsdag den 19. juni knallerttur til Kaj Munks Skov, i juli ferie, torsdag den 21. august Ud i det Blå, lørdag den 6. september Efterårsløb, torsdag den 18. september møde i Spjald, torsdag den 16. oktober besøg på Herning brandstation eller Falck, torsdag den 20. november møde i Spjald og fredag den 5. december julefrokost.

Venlig hilsen
Henning Knudsen, tlf. 97381264

KØBENHAVN- NORDSJYLLAND – NIVÅ

Møderne i Nivå er den første torsdag i hver måned kl. 19.00.

Torsdag 15. maj kl. 19-20 havnemøde på Helsingør Nordhavn, kom i gammelt køretøj og tag termokaffen med. Det er altid hyggeligt at ses ved disse havnetræf, men især efterlyses motorcykler.

Torsdag 5. juni (Grundlovsdag) kl. 19 møde i Nivå. Traditionen tro er der ikke noget på programmet, men kom i gammelt køretøj. Torsdag 19. juni kl. 19-20 havnemøde på Dragør Gamle Havn. Der er grund til at tage familien med og vise køretøjerne frem i dette gamle miljø.

Torsdag 3. juli kl. 19 møde i Nivå. Intet program, men kom med gammelt køretøj.



Torsdag 17. juli kl. 19-20 havnetræfi i Køge. Vi mødes ved mindesmærket for slaget i Køge Bugt. Alle er velkomne med gamle køretøjer, også ikke-medlemmer.

Torsdag 7. august kl. 19 møde i Nivå. Intet program, kom i gammelt køretøj.

Torsdag 21. august kl. 19-20 havnetræf på Ishøj Havn. Vi mødes hos Søren Shipman Jensen, som byder på kaffe.

Torsdag 4. september møde i Nivå. Intet program, kom i gammelt køretøj.

Torsdag 18. september kl. 19-20 havnetræf i Roskilde. Vi mødes på parkeringspladsen ved Vikingskibsmuseet – sidste år var der tilfældigt et par englændere og australiere, jeg har siden fået brevkort fra den anden side af Jorden med tak for en skøn aften. Det luner.

Igen i år er der Ikea-aftenløb sidste torsdag i hver måned. I maj start i Tåstrup og slut i ? I juni start i Tåstrup og slut i Kværkeby. I juli start i Tåstrup og slut i Klippinge. I august start i Vangede og slut i ?

Venlig hilsen og god sommer
Claus F. Neble.

D.V.M.C. 40 år

Med tur og fest og en imponerende bog fejrer Dansk Vintage Motor Club sit 40 års jubilæum. Det begyndte som en protest mod Dansk Veteranbil Klub, koncentreret om det øst-midtjyske, nu kan vi glæde os over at forholdet mellem vores klubber i mange år har været helt fredeligt og vi kan fuldt ud deltage i koret af lykønskninger. Og i øvrigt konstatere at den dag i dag, som det faktisk har været i alle årene, har vi mange fælles medlemmer. De må åbenbart synes at det er værd at ofre kontingent begge steder.



Bogen er redigeret af klubbens energiske bladredaktør, Jørgen Kjær, den indeholder først og fremmest en lang række medlemmers rigt illustrerede beretninger om deres oplevelser med klubben og med gamle motorkøretøjer, men også personlige erindringer om klubbens stiftelse og de første år.

Stifteren var en besynderlig mand ved navn Bertie Toré, og året var 1963, altså 9 år efter at Dansk Veteranbil Klub var blevet til. Toré blev ikke ret gammel, men var allerede længe inden sin død blevet gået af sin egen klub fordi han ikke bare var dynamisk, initiativrig og fremragende til at skabe opmærksomhed om hvad han og klubben lavede, men også var hvad man vel kan tillade sig at kalde ufredelig og ganske ualmindelig grov i munden. Ikke bare DVK's medlemmer frakendte han ethvert kendskab til motorkøretøjer og ret til at gå på denne jord, han skældte også sine egne medlemmer ud. Det blev en dag nogle af dem for meget.

Forhistorien er at DVK havde et energisk jysk stifter og bestyrelsesmedlem, Thorkil Ry Andersen, der boede i Risskov og stod for DVK's jyske aktiviteter. De koncentrerede sig om Øst-Midtjylland, og Ry Andersen var særdeles aktiv med at arrangere møder og løb og skrev i øvrigt flittigt små bilhistoriske artikler i de store Århus-aviser, og indledte i den sammenhæng indsamlingen af fotografier til vores arkiv. Men Toré havde altså den opfattelse at DVK's spidser var en samling

gamle, latterlige mænd, der udelukkende interesserede sig for fisefønmme bilmærker (selv korte Toré blandt meget andet i en 12-cylindret Cadillac!). Det var noget notorisk sludder, men kendsgerninger preller ofte af på hektiske temperamenter. Sandheden var at DVK's stiftere var yngre mænd, ganske vist med en overvægt af folk med længere uddannelse, og blandt initiativtageren O.T. Neels egne køretøjer var det foretrukne en Ford B 1932 (selv om han også havde sikret bevarelsen af »finere« mærker). Og DVK's jævnt voksende medlemsskare var nøjagtig lige så broget som i dag.

På DVMC's stiftende møde fremførte Ry Andersen som sin opfattelse at det var ufikst at splitte kræfterne i to konkurrerende klubber, med det resultat at Toré smed ham ud og sendte en skylle af ukvemsord efter ham.

Stiftelsen var en kendsgerning, Toré var selvfølgelig formand, og det var han så i de næste 5 år. Senere satte han gang i en forening af samlere af modelbiler og i et brandværnsmuseum af dimensioner. Han har utvivlsomt æren af at mange fine brandbiler er blevet bevaret. Og hans enke Annette har på imponerende vis ført dette livsværk videre.

Som formand for DVMC blev Toré definitivt afsat i 1968, da en lille flok organiserede en paladsrevolution og gjorde Erik Valentin til formand. Toré forsvandt rasende, for straks at stifte en ny klub, Vintage Automobil Soci-

etet Danmark, der dog var nok så eksklusiv som DVK. Den talte nemlig kun 6 særligt udvalgte medlemmer, plus senere et æresmedlem.

Mange fortræffelige arrangementer har DVMC stået for i årenes løb, og klubben har haft et velfungerende mødested med bibliotek. Medlemstallet nærmer sig de 2.000, til trods for at klubben stadig har sin medlemskoncentration i det midt-østjyske, mens DVK har bredt sig mere over hele landet og er over de 5.000. Formand for DVMC i dag er Hans Jørgen Enemark.

Man kan filosofere over at der aldrig har været ret mange egentlige veteranbiler hos medlemmer af DVK – og ikke ret mange egentlige vintage-vogne hos medlemmer af DVMC. Ja i DVK's første år var en pæn del af medlemmernes interessante vogne under 25, ja endda under 10 år gamle (fx Wolseley, Riley, Morris og Jaguar fra 1946 og de nærmest følgende år). Man kan også tænke over om det havde været bedre at samle kræfterne under én hat eller det i virkeligheden har styrket vores sag at vi er flere store klubber – fire store, når vi regner den nu også landsomfattende Danmarks Ford A Klub og Danmarks Veteran Motocykel Klub med.

De sidste måneder har DVMC været usvulst. På en ekstraordinær generalforsamling i januar fik bestyrelsen i DVMC bemyndigelse til eventuelt at købe fast ejendom til møder og bibliotek – indtil nu har man ikke fundet noget egnet. Men hvis det lykkes kunne det være en strøtanke at DVK lejede sig ind og fik sit midtjyske mødested hos DVMC.

O.E. Riisager

Et ekstra oplag af DVMC's jubilæumsbog er til salg og kan fås hos Jørgen Kjær, Forlaget Motorplogen, tlf. 86 98 31 77. Bogen er på 224 sider med mange illustrationer og koster kr. 298,-



SOMMER-PROJEKTET TILTRÅDT

Lang generalforsamling med vigtige vedtagelser.

Fem timer varede generalforsamlingen 26. april i Nyborg, men så blev der også, til dels under forsamlingens livlige deltagelse, vedtaget mange betydningfulde ting.

Først og fremmest blev samarbejdet med Sommer-fonden om byggeriet i Nærum tiltrådt af en næsten enig forsamling. Var der en enkelt stemme imod så virkede bifaldet næsten som om vedtagelsen var med akklamation. Forinden havde næstformanden, Claus Frausing, givet en grundig og ajourført indføring, hvor generalforsamlingens deltagere blandt andet fik svar på de spørgsmål, det ikke tidligere har været muligt at svare på.

Nu skulle det altså være sikkert at DVK's hovedsæde, største mødested og bibliotek og arkiv flytter til Nærum i vores 50-års jubilæumsår 2004. Administrator Dorthe Thies og vores bibliotekarere glæder sig allerede.

Men allerførst aflagde Peter Løvstrøm Sørensen bestyrelsens beretning (som findes trykt i dette nummer af VT) og Henrik Thostrup fremlagde det tidligere offentliggjorte regnskab til decharge. Begge dele blev godkendt uden afstemning, men med en henstilling om at man ikke i fremtiden bør operere med underskud.

Under den myndige dirigents ledelse foregik senere en indviklet afstemning om de foreslåede vedtægtsændringer, på den usædvanlige måde at der undervejs blev foretaget afpudsninger. Det fungerede fremragende. Enden blev at bestyrelsen fortsat konstituerer sig selv, der bliver altså fortsat ikke generalforsamlingsvalgt formand og/eller kasserer. Og fordelingen af bestyrelsesmedlemmer mellem øst og vest opretholdes.

Ændringerne – eller afvisningen af ændringer – gik også igennem med meget store flertal.

Til dette nummer af Veteran Tidende har det ikke været muligt at få det officielle, fuldstændige referat fra generalforsamlingen færdigt. Men vi lover at det kommer i næste blad.

I forbindelse med aflæggelsen af beretning belønnedes Claus E. Neble med klubbens sølv-hæderstegn som tak for mangeårigt, stort arbejde som løbs- og udstillingsarrangør og mødestedsbestyrer og restauratør i Nivå. Og det udtrædende bestyrelsesmedlem Bo Ødegaard fik formandens præmie, den bekendte jernskulptur, der heldigvis ikke kan vindes til ejendom uanset hvor mange gange man får den.

Efter generalforsamlingen konstituerede bestyrelsen sig med de gen- og nyindtrådte medlemmer Ole Poulsen og Leif Struch Andersen, sådan at besættelsen af posterne som formand, næstformand og kasserer er uændrede, hvorimod Bo Ødegaard efterfølges som bestyrelsens sekretær af Kaj Dyring Larsen. Uden direkte at sidde i bestyrelsen fortsætter Bo med særlige opgaver, først og fremmest med edb-teknikken.

oer

Bestyrelsens beretning

Bestyrelsens beretning dækker perioden fra den ordinære generalforsamling 27. april 2002 til den ordinære generalforsamling 26. april 2003 og lyder som følger:

Bestyrelsen blev på sidste generalforsamling suppleret med Claus Frausing og Kaj Dyring Larsen, der begge har været med til at give bestyrelsesarbejdet et positivt løft.

Arbejdet har været utroligt spændende og udbytterigt, hvilket de mange indlæg fra bestyrelsen gennem året vidner om. Opgaverne spænder bredt og der er mange bolde i luften som skal håndteres. Der har derfor været stor mødeaktivitet i bestyrelsen, også med mulige samarbejdspartnere, for

ikke at glemme en besøgsrunde til alle mødestederne.

Det betyder at bestyrelsens medlemmer har lagt en ikke ubetydelig del af deres fritid i klubarbejdet. Til tider har det været en belastning for de enkelte bestyrelsesmedlemmer, der ved siden af har skullet håndtere jobskifte, sygdom og dødsfald i den nære familie og heldigvis også en enkelt nyfødt. Men med baggrund i de spændende opgaver har alle holdt ved og bidraget efter bedste evne.

Det betyder alligevel at vi her ved generalforsamlingen skal tage afsked med Frits Johansen og Bo Ødegaard, der har valgt at træde ud af bestyrelsen - Frits på grund af øget arbejdspress - Bo på grund af familieførelse.

En stor ros til alle de medlemmer der i løbet af året har bidraget med stort og småt. Til gengæld er der samtidigt ris til den lille håndfuld af medlemmer der gennem årene har formået at gøre livet surt for bestyrelsen gennem kompromisløst negativ kritik - Vi orker det ikke, og hvis det fortsætter, vil bestyrelsen overveje at kalde de pågældende til orden ved at bringe vedtægternes §16 i anvendelse! Følg i stedet formandens opfordring fra hans status ved årsskiftet:

Undervejs i vores bestræbelser for at nedskrive regler og retningslinier for klubbens drift, kan det ikke undgås at vi kommer til at træde enkelte folk over tærerne. Det kan være en uheldig formulering, eller en uforudset konsekvens. Skulle dette ske, så husk tanken var at skabe bedre forhold for udfoldelsen



af vores hobby. I stedet for at fare i blækhuset, så forelæg problemet for bestyrelsen. Det kunne jo være at det var vores oplæg der skulle rettes til.

Brænder du inde med ideer, som du ikke synes at bestyrelsen tager hånd om hurtigt nok, ser vi positivt på henvendelser der går på: "Jeg har en ide! Jeg vil gerne tage mig af at realisere den!"

Proceduren jeg har fulgt ved læserbreve i min formandsperiode er:

Kontakt til læserbrevsskribenten

- a) Afhængigt af indhold - spørge om den pågældende nu også er sikker på at indholdet er af interesse for alle klubbens medlemmer.
- b) Påpege faktiske fejl - bede om at disse bliver korrigeret før vi bringer det i Veteran Tidende.

Steffen Frølich og Claude Teisen-Simony har ikke ønsket at diskutere deres indlæg. Derfor et kortfattet, afvisende svar, med henvisning til at debatten hører hjemme på generalforsamlingen. I modsat fald ville bestyrelsen have været tvunget til i Veteran Tidende at komme med en kommentar, som nødvendigvis ville have været meget omfattende af hensyn til læsere, som ikke nødvendigvis er bekendt med de konkrete forhold.

Hvis et medlem kompromisløst ønsker at gå videre med sine idéer, så er vejen kun: Kom med forslag til en ny bestyrelse, som vil gennemføre disse.

Når det er sagt så lad os tage fat på årets overskrifter:

Medlemstilgang

Dansk Veteranbil Klub har stadig en stor medlemstilgang, vi har således ved Kjeld Nørgaard Jensen rundet medlem nr. 5.000 i begyndelsen af 2003!

Tilgangen er stadig størst blandt efterkrigs køretøjer. Af medlemslisten fremgår at ca. 70% af køretøjerne er fra efter 1945, ca. 29% er fra mellem 1918 og 1945 og kun ca. 1% er fra før 1918. Den brede interesse er således

ved at skifte til nyere køretøjer. En af de store opgaver der stadig skal løses er at sikre at der på trods af at vi til stadighed favner bredere, er der plads til alle særinteresser, herunder specielt de ældste køretøjer, der er på vej til at blive en minoritet.

Det bedste bud vi p.t. kan give på en aldersfordeling er at benytte de informationer vi er i besiddelse af i forbindelse med indtegning af forsikringer: Heraf fremgår at ca. 25% af medlemmerne er under 40 år, ca. 25% af medlemmerne er mellem 40 og 50 år, ca. 25% af medlemmerne er mellem 50 og 60 år og ca. 25% af medlemmer er over 60 år. Der er således ingen hold i udtalelser som: 'DVK er en forening af gamle mænd'.

En opgørelse af policer indtegnet gennem Runa viser at udsagn som: 'DVK er blot en forsikringsklub' ikke har hold i virkeligheden. Der er ingen årgang af køretøjer hvor mere end 40% af køretøjerne er forsikret gennem Runa. Vi kan derfor kun opfordre medlemmerne til at skifte deres forsikringer. Jo flere der står sammen desto bedre betingelser kan vi opnå.

Nivågård

I mange år har huslejen på Nivågård været et emne til debat – Det blev løst ved at overdrage lejemålet på mødelokalet til naboen, med brugsret for DVK. – Siden blev det en diskussion om pladsmangel og støjproblemer. Fra og med den 1. maj 2003 er vi tvunget til at overtage det fulde lejemål. Vi har længe kigget efter alternative lejemål, samt overvejet køb af fast ejendom. Ingen af forslagene har været egnede, men så tog vi kontakt til Ole Sommer.

Samarbejde med Sommers Veteranbil Museum

Uden tvivl årets mest spændende opgave, hvis ikke den mest spændende i klubbens snart 50-årige historie. Et enestående tilbud om at flytte klubbens domicil til Sommers Veteranbil Museums nye bygninger i Nærum, hvor der i passende omgivelser er plads til sekretariat, bibliotek samt mødelokaler. Vi har store forventninger til dette projekt, der samtidig vil udgøre et godt grundlag for at udbrede kendskabet til bevaring

og anvendelse af motorkøretøjer af teknisk eller historisk interesse og til vores klub i det hele taget. Projektet har været beskrevet i Veteran Tidende og bliver i detaljer behandlet under indkomne forslag. En stor tak til Ole Sommer for dette generøse tilbud til DVK.

Sekretariat

Som omtalt tidligere tillod Steffen Jørgensen os ikke at fortsætte med de edb-løsninger han havde etableret på sekretariatet. Derfor har vi været nødt til at investere i nye og fremtidssikrede løsninger. Vi kan nu melde at alting er på plads.

Der er indført et nyt bogføringssystem som tillader at administrator og kasserer løbende kan udveksle data. På den måde kan kassereren aktivt tage ansvar for regnskabet.

Der er etableret en ny medlemsdatabase, der er suppleret med en køretøjsdatabase, som vi med tiden har forventninger til skal udvikle sig til et centralregister for veteranbiler.

Som det sidste har vi langt om længe fået tilsluttet Dansk Veteranbil Klub til PBS. Det sidste frigør administrator fra at udskrive, pakke og udsende over 5.000 opkrævninger, samt efterfølgende at skulle registrere indbetalingerne.

Regnskab

Dansk Veteranbil Klub har en sund økonomi. Grundholdningen i bestyrelsen er at vi ikke er en investeringsforening, derfor forsøger vi efter bedste evne at balancere indtægter og udgifter. Vi er af den overbevisning at kontingentet skal komme medlemmerne til gode gennem større tilskud til bl.a. løb og arrangementer. Noget for noget. Større tilskud betyder samtidig et øget krav til budgetter og regnskaber.

Nogle har fokuseret på at udgifterne er eksploderet. Vi opfatter det som at vi har sat tæring efter næring og at den forrige bestyrelse har opereret med urimeligt store overskud.

Steffen Frølich figurerer som skyldner i regnskabet, da det til dato ikke er lykkedes os at inddrive betaling for hans



annoncer i Veteran Tidende i sommeren 2001.

De øvrige detaljer omkring regnskabet vil blive gennemgået under kassererens beretning.

Mødesteder

Dansk Veteranbil Klub har gode og aktive mødesteder spredt rundt i landet. Der er ingen tvivl om, at de lokale mødesteder er med til at gøre klubben landsdækkende. Medlem Brian Abildgård arbejder på at etablere et mødested på Store Rastrup Herregård vest for Ålborg og Ole Poulsen har planer om et mødested på Lolland. Hermed får vi en væsentlig bedre service for medlemmerne i de pågældende områder og vi vil herefter være oppe på elleve mødesteder i alt over hele landet. Bestyrelsen har som noget nyt foretaget en besøgsrunde til alle mødestederne i perioden januar-marts. De enkelte bestyrelsesmedlemmer fortalte om hvad de var beskæftiget med i bestyrelsen og hvad det kunne tænkes at føre til. Besøgene er blevet meget vel modtaget. Bestyrelsen vil også for fremtiden systematisk besøge mødestederne, dog ikke alle bestyrelsesmedlemmer hver gang af hensyn til rejseomkostningerne. Bestyrelsen vil som noget nyt samle alle mødestedslederne mindst én gang om året for at udveksle ideer og styrke sammenholdet og sammen med den lokale leder iværksætte »Velkommen til nye medlemmer«-programmer i alle distrikter.

Bibliotek

I klubbens nye domicil i Sommers nye Veteranbil Museum bliver der plads til at yde vores store og enestående samling af motorhistorisk litteratur, tidsskrifter, håndbøger og omfattende billedmateriale retfærdighed. Der er samtidig etableret et samarbejde med Danmarks Biblioteksskole, hvor vi som udbyder af et afgangspjækt forventer at få en køreplan over hvordan man etablerer et »rigtigt« bibliotek, som formentlig bliver Danmarks største inden for sin art. Vi håber på praktisk hjælp fra medlemmerne ved den fysiske etablering, ligesom vi vil søge forskellige fonde til størst mulig dækning af omkostningerne ved projektet. Pro-

jektet vil blive omtalt i detaljer under indkomne forslag.

Veteran Tidende

Endnu en årgang af Veteran Tidende er kommet på gaden, med en masse spændende artikler, der bedste måde danner bindeleddet mellem medlemmerne. Der er fra bestyrelsen kun roser til redaktionen og Ole Callesen.

Hjemmeside

I det forløbne år har klubbens hjemmeside udviklet sig løbende med flere og flere faciliteter. For eksempel kan man nu både indtaste annoncer til VT og rettelser til medlems- og køretøjsregistret. Vi synes den er en god repræsentant for klubben på Internettet, og i samarbejde med vores web-master Steen Studstrup vil den løbende udvikles og udvides.

Vedtægtsændringer

En af de store opgaver i løbet af året har været at koge de utroligt mange meninger om hvordan foreningens vedtægter skal se ud ned til et brugbart kompromis.

Vedtægtsændringerne bliver behandlet separat under indkomne forslag.

Løbstilskud

Gennem året har vi arbejdet intenst på at udarbejde faste retningslinier for tilskud til løb og arrangementer. Det første oplæg krævede lidt tilretning. Vi takker for tilbakemeldingerne og håber at den nuværende udgave opfylder de flestes forventninger.

Registre, Sektioner, Klub i Klubben, Vejlederkorps & Køreselskaber

Bestyrelsen har udarbejdet nye retningslinier for registre og sektioner, som gælder for de forskellige aktiviteter, der går på tværs af klubben eller for specielle interesser. Som noget nyt har vi åbnet for selvstændige »klubber-i-klubben«, der især vil kunne imødekomme særligt aktive sektioners behov for at blive til en selvstændig klub, men samtidig bevare tilknytningen til Dansk Veteranbil Klub. Vejlederkorpset skal hjælpe medlemmer og ikke-medlemmer videre ind i vores verden, og køreselskaberne, der før var sektioner, behandles separat, idet disse ofte har en særlig udadvent funktion, som bestemt er i klubbens

interesse. Med disse ændringer er det bestyrelsens ønske at vise den rummelighed, der ligger inden for rammerne af Dansk Veteranbil Klub.

Swiften

Poul Suhr og Iver Jensen udfører stadig et stort arbejde med at passe Swiften. Det er bestyrelsens intention at den skal benyttes aktivt som en værdig repræsentant for klubben. I løbet af sommeren har den således deltaget i Styrkeprøven i Sverige, Ringkøbingløbet samt Norsk Veteranovgn Klubbs 50-års jubilæum.

Styrkeprøven

Styrkeprøven afholdes af DVK med Poul Suhr som arrangør i dagene den 7.-9. august på Midsjælland. Et arrangement af særklasse som bestyrelsen glæder sig til.

Klubartikler og udstillingsmateriale

Kufferterne med klubartikler er blevet fyldt op og sendt ud til mødestedslederne, så det er muligt at købe diverse artikler. Der arbejdes desuden på at øge udvalget med kasketter, trøjer mm.

Dansk Veteranbil Klubs stand i det jyske er også begyndt at tage form. En lille campingvogn, nye møbler og parasoller, og et kæmpearbejde med at lægge gulvtæppe er resulteret i en yderst velbesøgt stand, hvor der bliver talt veteranbiler over en småkage og en kop kaffe.

Kopier og forfalskninger

Et tiltagende problem, som optager bestyrelsen. Der arbejdes på at finde en løsning i samarbejde med Ib Jensen.

Motorhistorisk Samråd

Motorhistorisk Samråd har på det sidste ikke været så udfarende som man kunne ønske, det kniber med at finde ildsjæle der har det fornødne overskud til at varetage arbejdet på en passende måde. Positivt er det til gengæld at der er kommet liv i den internationale sammenslutning FIVA. Her har der været stor kritik af dens håndtering af EU-spørgsmål. I dette forår er der kommet så megen gang i aktiviteterne at Svend Aage Tholstrup, der ellers have trukket sig ud, har valgt at fortsætte arbejdet i FIVA's EU-kommission (læs andetsteds i bladet om det. Red.)



KDAK Classic

En ny aktivitet har set dagens lys. Formålet skulle blandt andet være at indgå aktivt i myndighedsbehandlingen vedrørende veteranbiler. Medlemmer af bestyrelsen har holdt et møde med de to stiftere for at høre deres interesse i at yde indsatsen inden for den etablerede paraplyorganisation Motorhistorisk Samråd. Vi tilbød blandt andet at præsentere dem med DVK's anbefaling. Desværre lykkedes det ikke at finde et fælles grundlag.

Teknisk Museum

Niels Jonassen er i bestyrelsen for Teknisk Museums venner (som generelt valgt præsident. Red.). Claus Neble sidder i repræsentantskabet for Dansk Veteranbil Klub. Så vi har god føling med aktiviteterne på museet. Museet har længe lidt under en meget dårlig økonomi. Staten og de private fonde har ikke været villige til at støtte i det nødvendige omfang.

For første gang er det nu lykkedes museet at opnå et tilskud fra Kulturministeriet på 8 millioner til etablering af en udstilling over temaet: »H.C. Andersen og Teknikken« (se også andetsteds i bladet om DTM. Red.)

Forsikringsklubben

Veteran Forsikringsordningen, som vi deler med de andre klubber i VFK og samarbejder med forsikringsselskabet RUNA om, er i fortsat vækst, dette trods for at konkurrencen på markedet er blevet skærpet.

Ordningen er nu også helt speciel fordi den som den eneste har reel medindflydelse fra de involverede klubber, og ikke bare en ordning hvor et selskab tilbyder forsikring til en klubs medlemmer.

Desværre løber regnskabet bare lige rundt, så der er ikke mulighed for at tilbyde lavere præmier og rabatter (som vi nu er imod da de altid betales af dem som ikke kan få dem og derfor slet ikke lever op til det solidaritetsprincip en klub som DVK også bygger på). Det er skaderne, hvor DVK's medlemmer desværre stadig er væsentligt overrepræsenteret, som trækker i den forkerte retning.

DVK har ca. 50% af policerne, ca. 60% af præmierne og mellem 70 og 75% af skadesudgifterne!!!

Der er lavet mange overvejelser, nogle tydelige tendenser er at de køretøjer der stjæles – og dem er der desværre nogen af – ikke dukker op igen og så at de nyere biler laver uforholdsmæssigt mange skader og at nogle af disse ligner skader som følge af daglig brug. Skaderne fordeles sig jævnt mellem medlemmer med høj og lav medlemsanciennitet.

Enkelte bilmærker og typer er stærkt overrepræsenteret i skadesstatistikken, og det fører formentlig til at nogle erklæres som uønskede og at visse typer biler får højere præmie – det er primært de sportsprægede biler fra 1965 og frem.

DVK indtegnede i det forgangne år 494 forsikringer, af disse kom de 222 fra nyindmeldte (45%).

Men det er ikke sådan som nogen tror (og andre plæderer for) at DVK's medlemstilgang alene skyldes forsikringstilbuddene, snarere tværtom, af de 587 nye medlemmer som klubben fik i 2002 var det de 222 som tegnede forsikring; altså er det "kun" 38% af de nye medlemmer som kan "mistænkes" for alene at bruge DVK som et forsikringsagentur, det er i langt højere grad klubbens mange andre attraktive tilbud som indgår i overvejelserne når man melder sig ind i DVK.

Det fortsatte arbejde efter generalforsamlingen:

Bestyrelsen vil bestræbe sig for at videreføre de mange bestræbelser, som vi har sat i værk i det forløbne år.

Her bliver første prioritet følgende aktiviteter:

Samarbejdet med Sommers Veteranbil Museum og vort nye domicil i Nærum og klubbens 50-års jubilæum.

Jubilæet

I 2004 har DVK 50-års jubilæum. Et 50-års jubilæum hvor klubben er større og mere aktiv end nogensinde før. Dette skal selvfølgelig markeres med en mængde højt profilerede arrangementer.

Ud over at 50-årsjubilæet kommer til at præge alle årets arrangementer, skal enkelte store begivenheder nævnes allerede nu.

1. maj mødes »1000 veteranbiler« fra ind- og udland på Rådhuspladsen i København. Der køres senere ad forskellige ruter til klubbens nye domicil i Sommers Veteranbil Museum i Nærum, hvor både klubben og museet holder officiel indvielse.

6. juni vil Copenhagen Autojumble i Klampenborg stå i Dansk Veteranbil Klubs tegn i anledning af de 50 år med bilkultur.

20.-23. maj. "Danmark Rundt for 100 veteranbiler". Vi undersøger mulighederne for at arrangere et stort landsdækkende turløb i Kr. Himmelfartsdagsferien.

20.-22. august holdes selve jubilæumsfesten i Fredericia, hvor vi regner med 1000 veteranbiler til et stort program for hele familien og for enhver pengepenge.

Bestyrelsen kan kun opfordre jer til at reservere disse datoer. Vi kan skabe rammerne. Det er jer der skaber festen.

Claus Neble, indstillet af Ole Poulsen og med fuld opbakning af bestyrelsen, får overrakt Dansk Veteranbil Klubs sølvnål for sit mangeårige store engagement med løb og udstillinger og aktiviteter på og omkring Nivågård.

Formandens Præmie går i år til Bo Ødegaard for hans store indsats med fyldige referater, udvisning af en diplomatisk evne ud over det rimelige ved løsning af konflikter, samt en ekstraordinær indsats i forbindelse med etablering af nyt edb-udstyr på sekretariatet og hos div. klubmedlemmer.

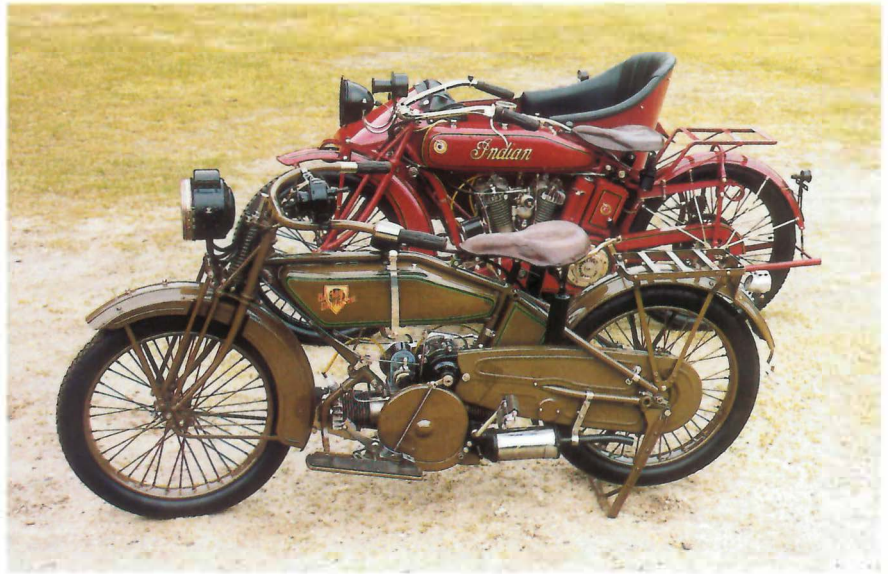
Bestyrelsen



H-D igen-igen

Også Jysk Automobilmuseum i Gjern fejrer Harley-Davidsons 100-års jubilæum – med en toprestaureret 1920 Sport Flat Twin model WF på 584 cc og med gaslys – og til sammenligning den vigtigste konkurrent, Indian, repræsenteret af en 1919 Power Plus Big Twin model NE 20 på 998 cc og med original sidevogn.

Cyklerne er dog ikke museets egne, men er udlånt af en privat entusiast. Som bekendt er der den dag i dag noget der hedder Harley-Davidson, hvorimod Indian sluttede i 1953. Navnet blev kortvarigt videreført på engelsk grund af Brockhouse med Indian Brave, en en-cylindret sideventilet cykel på 246 cc.



Stadager Brugs

Medlemmer af DVK leverede tidskolorit med deres biler da Frilandsmuseet i Sorgenfri midt i april i hundekulde indviede første etape af en andelsby, Stadager Brugs.

Bygningen er opført for cirka 115 år siden og blev brugs i 1908. Den er nu indrettet omtrent som i 1938, med butikslokale, uddelerbolig, forsamlingsal og lager.

Brugsen stammer fra Sundby på Nordfalster og blev inden flytningen målt op af vores medlem Peter Ottosson, der simpelthen flyttede ind i den i længere tid. Tidligere skilte man husene ad sten for sten, nu er benyttet en metode hvor man skærer murværket op i sektioner – når der er gået nogen tid kan sammenføjningerne ikke ses. Et par vinduespartier var moderniseret og er ført tilbage.

En pensioneret direktør for FDB's centrallager i Vordingborg har lagt et stort arbejde i at støve tidsrigtige vareemballager og lignende op, men det var svært for Frilandsmuseet at finde lige netop den type benzinpumpe, der havde stået udenfor. Det lykkedes på Bornholm. Det er en blå stander fra BP, tidligere Det Forenede Olie-Kompagni – og senere Q8.

Til brugsen vil efterhånden føje sig blandt andet et mejeri og et maskinværksted som elementer i andelsbyen.



KONKURRENCEN

Der kom mange rigtige eller næsten rigtige svar på konkurrencen i VT 322. Bilen var en Rovin, en fransk minibil, der var opkaldt efter sin konstruktør.

Det var sparetider efter Anden Verdenskrig og i adskillige lande blev der præsenteret ganske små motorkøretøjer, men de færreste kom i produktion. Rovin var en undtagelse, den blev fremstillet i en håndfuld år fra cirka 1948 og op i halvtredserne og nåede endda at have to helt forskellige skikkelser. Den viste 3CV på billedet er den anden version, den første, 2CV (det er franske skattehestekræfter, sammenlign med Citroëns 2CV!) var nok så fiks. Den havde i øvrigt kun én forlygte.

Indsenderne har suppleret med mange oplysninger, for eksempel at en Rovin blev udsat som præmie i en konkurrence i ugebladet Hjemmet – eller var det Familie-Journalen? Mærket blev i hvert fald importeret, var også med på en af biludstillingerne i Forum, og der er bevaret flere eksemplarer herhjemme, både af den første og den anden type Rovin. Ole Hermansen på Bornholm har en 2CV 1948, Jan Willem i Kastrup har også en, men der er andre.

Boksermotoren i hækken på 425 cc, senere 462 cc, ydede 11, henholdsvis 13 hk og hele herligheden vejede lige ved 400 kg. Uafhængig affjedring på alle hjul, friktionsstøddæmpere, mekaniske bremses, parkeringsbremsen virker på alle fire hjul. Hastighed omkring 85 km/t. Da det viste eksemplar har afviserblink og baghængslede døre skønner flere indsendere at det må være af årgang 52-53, men ikke nyere. Årgangen er det indsenderne er mest uenige om – der er flertal for 1950-51, type D3 eller D4, og for det taler også at samme bil med samme prøveplade findes i Mogens A. Stærmoses bog Årets Motor Revy 1951. På begge billeder er baggrunden mystisk. Hvor er de taget?

Ved lodtrækning er Klaus Hende i Karise vinderen.

Nyt konkurrencebillede, og vi spørger denne gang kun: **Hvad er det for en varevogn og hvad hed samme fabriks personbilmærke.**

Svaret skal være hos os senest den 20. i måneden, med brev, fax eller e-mail direkte til redaktionen. Præmien er en bog.

TRIANGEL busser

AF UFFE MORTENSEN

I godt 40 år blev der bygget biler hos Thrige og De Forenede Automobilfabrikker i Odense. Flest lastbiler, men også godt 500 rutebiler og busser. Af dem vides 6 at have overlevet, 3 er fuldt køreklare, en er delvis kørende og de sidste to er restaurerbare emner. Se VT nr. 315.

To Triangel-busser fotograferet på samme film - det er vist ret sjældent. Men jeg har været så heldig at se to Triangel busser inden for meget kort tid. I februar blev Snekkersten ny station på Kystbanen mellem København og Helsingør indviet, og HT, Hovedstadsområdets Trafikselskab, kom forbi med sin flotte museumsbus.

Historien om denne Triangel er at det er den første af en serie på 12 stk., leveret i november 1933. I 1931 havde DFA leveret chassis nr. 1957, en prøvebus bestilt af Københavns Sporveje. Den var lidt længere, havde også en Maybach motor. Men en 100 PS type OS5. Chaufføren sad i det halve, frembyggede førerhus i venstre side. KS kunne åbenbart bruge bussen, og så var der det med at købe dansk. De 12 busser, som blev leveret i 1933, havde en Maybach OS7 motor, 60/70 PS. Der fulgte en komplet reservemotor med. Disse busser havde førerhuset i højre side.

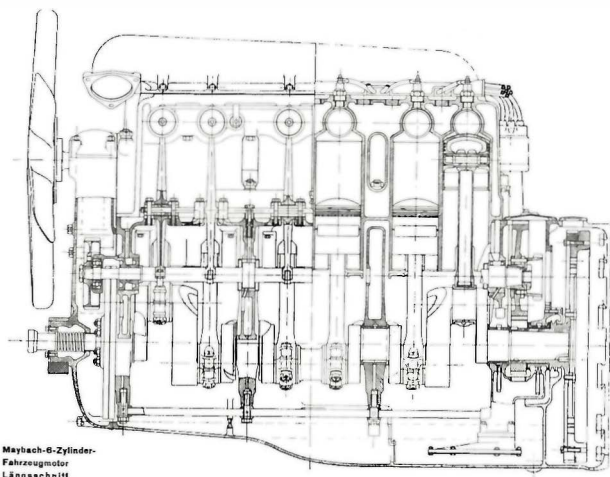
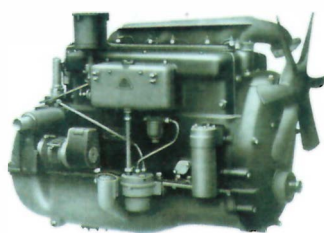
DFA leverede kun chassiserne, KS byggede selv karrosserierne. Den viste bus er på chassis nr. 2230. Den blev indregi-



streret med K 8041 og hed derfor bus nr. 41. Under Anden Verdenskrig kørte den med gasgenerator. I 1950 blev motoren udskiftet med en Leyland diesel og vognen fik derfor bredere motorhjelmbagtil. Den kørte til 1954 og blev så reserveret til museumsbrug.

På det ene billede ses 4 af chassiserne på vej fra Odense til København.

Den anden bus, som er kommet frem i lyset, er der vist ikke mange som har set før. Der er tale om en Triangel fra 1937, leveret i juni 37 til Sydfynske Jernbaner. Typen er en O21, som betyder omnibus



Maybach-6-Zylinder-Fahrzeugmotor
Längsschnitt

MAYBACH

SECHSZYLINDER
FAHRZEUGMOTOREN
FÜR OMNIBUSSE, LASTWAGEN, NUTZ-
UND SPEZIALFAHRZEUGE ALLER ART

LEISTUNG	100 PS	90 PS	40/70 PS
BAUART	OS 5	OS 6	OS 7



MAYBACH-MOTORENBAU G.M.
B.H.

FRIEDRICHSHAFEN AM BODENSEE

TELEGRAMM: MAYBACH, MÜNCHEN, MÜNCHEN
FRIEDRICHSHAFEN AM BODENSEE
FRIEDRICHSHAFEN AM BODENSEE
FRIEDRICHSHAFEN AM BODENSEE
FRIEDRICHSHAFEN AM BODENSEE

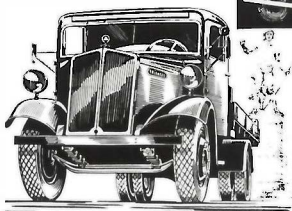
TRIANGEL T 38

Lastvogne og Omnibusser til rentabel Transport

Tænk De i Øjeblikket paa at købe ny Lastvogn eller Omnibus saa læs, hvad Triangel T. 38 kan byde Dem af Fordøle, som De for har savnet.



T 38 fremstilles i 2 Størrelser med sin akselafstand paa henholdsvis 3060 mm og 4100 mm og en tilsvarende motor paa 7.8 Hestkraft for den første Type og 8.6 Hestkraft for den anden. Motoren er 6-cylindret og udvikler 58 H.K. ved 2000 Omdrejninger i Minutten. Den stærke og robuste Konstruktion betinger en lang Levetid. Den gode Holdbarhed under alle Forhold og paa alle Aarsstider er garanteret i de videnskabelige undersøgelser, som foretages løbende af Triangel og som særlige særlige undersøgelser i Forsøgt til Vognens store Styrke og Værdi.



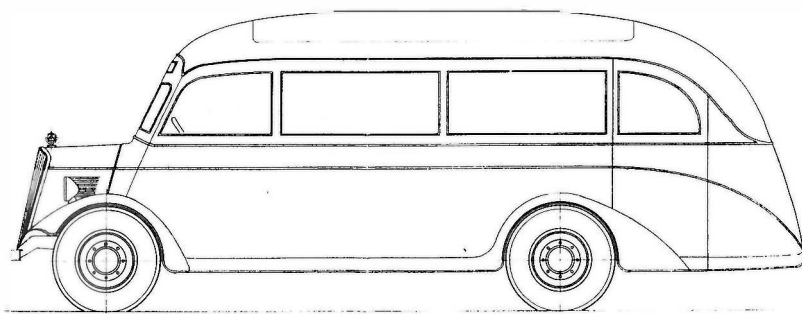
Den store Omnibus med holdbar Konstruktion af T 38 er gennemført free-gear blandt andet af den velkendte Komet. Den er udstyret med det nye Triangel- og Bagaksel samt alle andre moderne Dele af Chassiset. Den er forsynet af det stærke og holdbare bladet, der findes i dette Formål. For mere oplysninger tilhørende den store og holdbare T 38. Mangroverne er ganske enkeltstående.

Føreløbet er smalt og bekvemt og Instrumentbrødet rigt udstyret med Kontrol- og Funktionsskærme til Læderne for Fører. Læder og Sæder samt den Anvendelse i Voksalområder af praktisk holdbarhed. Alle de ovennævnte og end den sidste Tilbud som til Triangel som Transportmiddel, der tilføjes alle, der under alle Forhold paa en fordelagtig og økonomisk Måde.

Forlang Demonstration - Katalog tilsendes gratis

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER

KØBENHAVN Strandvej 57
ÅRHUS Armandsgården
ODENSE Fuglestadsgade
ÅLBORG Østvej
KOLDING Apoteksgade



Jan Pedersens Triangel rutebil afviger kun lidt i bagkarrossen fra den på fabrikkens tegning og fotografiet, hvor der holder en lidt nyere bagved. Og læg mærke til at Triangels navn er støbt ind i manifolden på Hercules motoren.

til 21 personer. Motoren er (stadig) en amerikansk Hercules Type JXA. Chassis 2589. I 1949 overtaget af DSB, som brugte den til 1953. Et rygte siger at den derefter blev brugt som bolig et sted på Fyn. I 1977 bliver den fundet på en huggerplads i Lysbro ved Silkeborg. Derefter har den i mange år stået i en lade i Tikøb, 5 km syd for Helsingør. Lidt restaurering er det blevet til, karrossen har været løftet af og chassiset er sandblæst og malet. Aksler, bremses og fjedre er ordnet. Motoren er også bragt i orden. Alle de dele som mangler på billedet findes. Fx er forskærmene meget fine og uden rust. Lygter, kølerkappe og instrumenter, alt har været afmonteret og opbevaret godt. Ophuggeren havde også gemt diverse andre dele så det hele er der og fulgte med – men træværket har det ikke godt. Lad os håbe at også denne bus kommer ud at køre for egen motor. Turen for nylig, på ladet af et stort fejblad, gik til syd for København, hvor ejeren, Jan Pedersen, nu bor.

Lidt apropos: Sporvejsmuseet ved Skjoldenæsholm fejrer 25-års jubilæum, blandt andet med at kulturministeren lørdag den 31. maj kl. 11 sætter en kavalkade af 6 busser og op til 30 sporvogne i gang, til musikledsagelse af HT-orkestret. I kavalkaden vil også deltage biler fra Museet for Zone-Redningskorpset og Falck-Museet og fra det nærliggende bilmuseum i Jystrup bl.a. Christian X's åbne Cadillac. Kavalkaden bliver gentaget flere gange lørdag og søndag. Læs mere på www.sporvejsmuseet.dk

Lille bil med stor personlighed

TEKS: JAN HORSKJÆR
FOTOS: CHRISTIAN ALSING

Austin Healey Sprite – eller Frøje, som den med det samme blev kaldt – fylder 45 år i maj i år. Derfor dette portræt af den lille bil, der giver de store køreglæder.

At biler har personlighed, kan man vist ikke diskutere. Og da slet ikke med dette blads læsere. De vil formentlig give mig ret i, at en Jaguar repræsenterer det britisk aristokratiske, at en Porsche er en germansk junker. At MGA'ens linjer er sensuelt feminine og at den store Healey – the handsome brute – er landevejens hooligan.

Og næppe mange vil anfægte, at den lille Austin Healey Sprite med sit muntre smil, runde kinder og de kokette øjne er den søde lillesøster – med sus i skørterne.

Den blinkede første gang til verden i maj for præcist 45 år siden. Da blev den nemlig vist frem for verdenspressen i for-

bindelse med Monaco Grand Prix 1958. Og den blev årets sensation og den første af en række små Healey'er og MG Midgets, som blev produceret i godt tyve år i enorme mængder. Og som med Donald Healeys egne ord introducerede tusinder og atter tusinder til glæderne ved at køre sportsvogn, hvorimod hans store biler kun blev for de få.

Len Lord slår til igen

Grunden til denne sene klassiker blev lagt i 1956, hvor den karismatiske chef for British Motor Corporation, Sir Leonard Lord, med sit sædvanlige sikre blik konstaterede, at de sportsvogne, der var på markedet, var ved at blive for dyre og at markedet dermed skrumpede ind. Det gjaldt både for den store Healey, som Lord havde indlemmet i BMC-stalden ved den berømte aftale med Donald Healey i 1952. Og det gjaldt Sir William Lyons' Jaguarer, som trods deres relative prisbillighed var dyre biler både at købe og at køre. Fiat, MG og Triumph havde ingen model i den helt billige klasse.

Det var en velskabt lille baby, der rullede ud fra samlebåndene i Abingdon i 1958. Og den blev da også øjeblikkeligt en salgssucces. Næsten 50.000 eksemplarer blev det til på tre år.



Len Lord bad derfor Donald Healey om at tegne en ny bil. En »bug« eller bille, som han citeres for at have bestilt.

Donald M. Healey havde en lang karriere bag sig som kører og som konstruktør. Han havde arbejdet hos Riley og hos Triumph. I 1952 havde han efter et langt tilløb opfyldt sin drøm og sendt sin nye konstruktion, Healey 100, til det store motorshow i Earls Court. Her startede legenden. For da udstillingen åbnede, hed bilen ikke længere Healey, men Austin Healey. Len Lord havde nemlig lavet en aftale med Healey om at lade den nye, banebrydende bil bygge og forhandle af BMC. Og natten før åbningen blev det nye vingede skilt sat på den lange kølerhjelme.

Det må have været hårdt for Donald Healey at se sin drøm blive overtaget af den store, dominerende bilkoncern. Men lettere blev det sikkert af, at aftalen var særdeles gunstig for Donald Healey.

Hans egen fabrik, The Cape i Warwick, var indrettet til design og til en meget beskeden produktion. 200 biler om året kunne han bygge, hvis det gik højt. Det ville ikke give noget gennembrud for mærket, som skulle konkurrere med blandt andre MG. Len Lord kunne på BMC's store fabrik i Longbridge bygge 200 biler – om ugen!

Healey fik en royalty for hver bil. Men vigtigere endnu: Han fik lov at repræsentere BMC på alverdens baner med et flot budget at lege med. Og han beholdt sin tegnestue og fabrik i Warwick. Her kunne han bygge biler til løb, udvikle sin Austin Healey og løse nye opgaver for BMC.

Da Donald Healey kom hjem fra mødet med Lord, kaldte han på sin søn Geoffrey, som var en slags teknisk chef og højre hånd på Donald Healey Motor Company Ltd. Han blev sat ind i opgaven, og han sammenkaldte det samme hold, som havde fejret succesen med den store Healey 100. Det var Barry Bilbie, som tegnede chassiset og mekanikken, Gerry Coker, hvis fabelagtige design af den store Healey stadig får folk til at vende sig på gaden. Og det var udviklingschefen, Roger Menadue.

Frie hænder til at gøre som der blev sagt

Geoffrey siger meget præcist: »DMH (Donald Healey) gav os frie hænder, så længe vi gjorde som han sagde. Og han var utålmodig og drev på, til vi var helt flade«.

En ting var helt klar: Bilen skulle være ekstremt billig og blev derfor så vidt muligt bygget op af eksisterende komponenter på samme måde som den store Healey blev bygget op om BMC's standardmotor A90 – oprindeligt en lastvognsmotor.

Det kom til at gå rigtig stærkt. Holdet dykkede dybt i reservedelstønden hos Austin og MG – Healeys evige kollega og konkurrent, og kom op med et tandstangsstyretøj fra Morris Minor, den veltjente A35-motor, gearkasse og forhjulsophæng. Dobbelt SU-karburatorer og bremses fra MG, Smith instrumenter og Lucas elektricitet og lygter.

Inden året var gået, var der et køreklart chassis - presset og svejset i plader - at vise frem for den utålmodige DMH. Og arbejdet var gjort godt - det blev grundlaget for generationer af Sprites og Midgets i 23 år.

Imens tegnede Gerry Coker løs. Da tegningen i fuld stør-

relse var godkendt, blev der laver værktøj og Panel Craft i Birmingham lavede to prototyper, Q1 og Q2, som der ikke blev ændret noget videre på, før de gik i masseproduktion på MG's mægtige fabrik i Abingdon.

Det var en bil med runde hjørner. Den var i den klassiske britiske tradition, når den var bedst, men havde også nogle uortodokse løsninger. For eksempel var der ingen klap over bagagerummet. Ingen dørhåndtag – ligesom den tidligere Jaguar XK120 – og så var der lygterne.

»Frøje« er født!

På prototyperne sad de højt på kølerhjelmene for at opnå den påbudte afstand fra landevej til brændepunkt. Og de kunne lægges tilbage – ligesom ørerne på en hest - så de ikke gjorde vindmodstand.

Denne løsning, som senere blev taget op af blandt andet Porsche, blev imidlertid for dyr, så lygtehusene blev svejset direkte fast på kølerhjelmene. Dermed var et ikon blandt sportsvognene skabt. »Frogeye« kaldte briterne den lille charmetrold. »Bugeye« blev navnet på den anden side af Dammen, hvortil langt de fleste af de små biler blev sendt.

Spriten skulle have været lanceret den 5. april 1958

– noget nær verdensrekord for konstruktion og

serieproduktion af en helt ny bil. Men på

denne dag blev en ny Ford lanceret,

så det blev 20. maj, den lille ny

blev vist frem for ver-

denspressen. Alle

motorjourna-

listerne





Det var ikke kun ansigtet på Spriten, der vakte opsigt. Også rumpetten gav anledning til undren: Hvor var klappen til bagagerummet? Den var der ikke, for af hensyn til karrosseriets stivhed var den uden klap. Bøge og reservehjul måtte graves frem fra dybet bag sæderne.

var i Monaco til Grand Prix, så det blev på bjergvejene ved Middelhavet, den kørte sine første miles. Alle sejl var sat, og BMC's velsmurte PR-maskine kørte på høje omdrejninger.

Fire spritnye Sprites – blandt andet familien Healeys egen gule - stod klar til verdenspressen under palmerne, og Healey'erne var sammen med spidserne fra BMC de glade værter.

Lovordene var mange. Den lille charmetrold blev kaldt »den første folkelige sportsvogn nogensinde«, og dens succes blev forudsagt. »Det er den bil, tusinder har ventet på«, skrev en begejstret motorjournalist og spåede, at den ville starte en helt ny bølge i England.

Fælles for alle var begejstringen for den lille bils køreegenskaber og vjergreb, dens relativt gode præstationer – den føles hurtigere, end den faktisk er – både i acceleration og topfart. Og sikkerheden kom på sin prøve i Monacos bjerge med de mange hårnålesving.

»Jeg kørte den flere hundrede miles«, skrev en journalist tørt. »Ikke fordi jeg skulle, men fordi jeg havde lyst. Og hvad mærkeligere var – min kone insisterede på at komme med«.

To ting blev kritisk fremført: Mangelen på et askebæger. En kritik, der ramte Geoff Healey hårdt – »hvordan kunne vi dog glemme det«, skriver han angerfuldt.

Og så lygterne, som en enkelt journalist syrligt bemærkede så ud, som om man havde glemt dem, og så sat dem på i sidste øjeblik.

Sprite på Bonneville

Nu skulle det amerikanske marked erobres. Det engelske hjemmemarked har aldrig kunnet bære en større produktion af sportsvogne – bare tænk på vejret!

Og det blev med amerikanske metoder: En særlig Sprite, der lignede en stærkt krympet model af Donald Campbells Bluebird, blev sendt til Bonneville

saltsletten for at slå en rekord, der kunne komme i de amerikanske aviser. De 948 cc. blev tunet op efter alle kunstens regler, og der blev slået rekorder på stribe.

Salget gik fint i USA. I de tre år, den første Sprite blev produceret, var produktionstallene forrygende: 8.729 i 1958. Hele 21.566 i 1959, mens tallet faldt til 18.665 i 1960. I de to første måneder af februar 1961 blev stort set kun produceret usamlede biler til det australske marked, hvor de af afgiftsmæssige grunde blev samlet. Sideløbende med det formidable bilsalg opstod et marked for tunings- og andet ekstraudstyr som skivebremser, udstødning og lydpotter med den rette krasbørstige lyd og trådhjul.

Men det kunne ikke bortforklares, at det faldende salg i 1960 skyldtes, at den lille bils design pegede bagud mod de klassiske sportsvognes fortid og ikke frem mod den nye tid og de nye takter, hvor blandt andet kvinderne nu var blandt køberne.

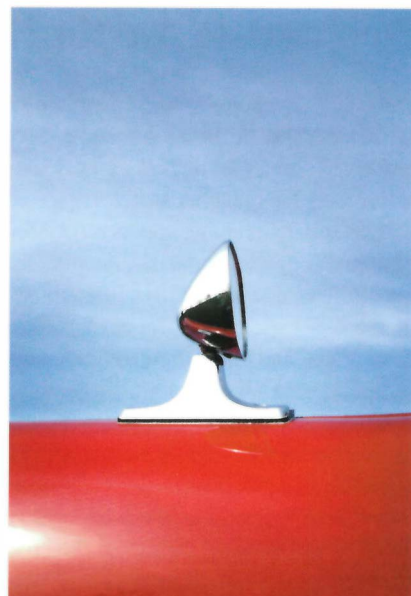
MK II og Midget Mk I

Løsningen skulle være lanceringen af en ny Sprite. Den kom til verden i et sælsomt »samarbejde« mellem Healey-folkene i Warwick og MG-folkene i Abingdon: Healey blev bedt om at tegne forenden, MG bagenden. Og så blev der givet besked om ikke at snakke sammen undervejs. Det forekommer helt usandsynligt, at der skulle komme noget godt ud af en sådan konstruktion. Men det var professionelle folk, der tog fat. Og da de to ender blev sat sammen, kom der faktisk en vellykket bil ud af det. Onde tunger mumlede godt nok, at bilen lignede en almindelig sedan, man havde savet taget af. Men når man ser på salgstallene er succesen uanfægtet.

Den blev lanceret i to versioner: Austin Healey Sprite Mk II og MG Midget Mk. I. For nu skulle MG's uforlignelige navn knyttes til Healeys succes og øge salget. Den såkaldte »badge-engineering«.

Der er ingen indre forskel på de to biler. Kun det ydre afviger lidt. Nogle pyntelister og en typisk – og elegant – MG kølergrill på Midget'en. Og så de magiske to bogstaver i den ottekantede ramme – som også berettigede til en lidt højere pris end Spriten.

De første år følges salgstallet ad med en lille føring til Sprite. Den ene version afløser den anden. Motoren bliver større,



komforten bedre. Indtil Sprite Mk IV og Midget Mk III slutter parløbet. I 1971 sælges 1.022 Sprites mod 16.401 Midgets. I 1967 var samarbejdet mellem Donald Healeys virksomhed og British Leyland, under den af alle Healey-fans forhadte Lord Stokes ophørt. De store Healey'er blev en saga blott – afløst af Leylands store satsning, MGC. Sprite fortsætter under navnet Austin Sprite frem til 1971. Så slutter en flot epoke af britisk motorhistorie med i alt 129.347 solgte Sprites.

MG Midget kommer også under øksen efter nogle halvhjertede moderniseringsforsøg. MG-entusiaster bliver aldrig trætte af at fremhæve British Leyland som mørkets fyrste, der hadede MG til fordel for Triumph. MG Midget uddør i 1979, lige før salgstallet runder de 225.000. Og for at bekræfte myten, bliver MG-fabrikken i Abingdon lukket og nedrevet.

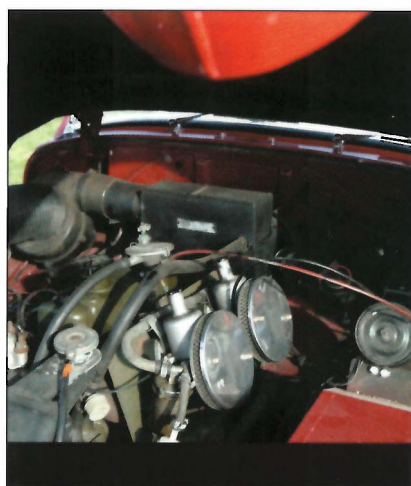
Sprite i Danmark

Den lille nye vogn og de senere søskende blev markedsført i Danmark fra starten, og også de danske motorjournalister stiftede forundret bekendtskab med det nye skud på den engelske egestamme. Mogens H. Damkier – motorjournalistikens daværende førerhund – blev så begejstret over den nye bil, at han helt

blev i stand til at glemme, at aftensmæden på prøvekørselsdagen stod på gule ærter - hans livret. Denne herlige ret og dens tilbehør spinder Damkier ellers en vældig ende over i indledningen til prøvekørslen.

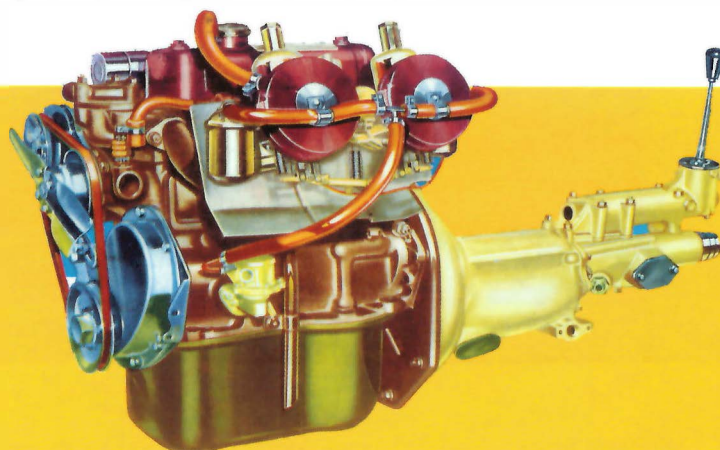
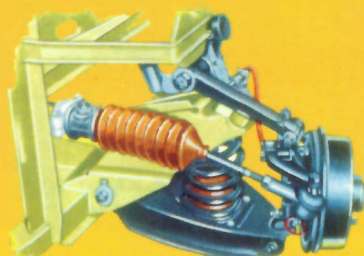
»Når man så midt i det hele stiller sig selv det spørgsmål, om det her er en sportsvogn trods den relativt beskedne tophastighed, kan man uden tøven besvare dette med et ja – Sprite er 100 pct. sportsvogn i dette ords bedste betydning, selv om den ville gøre en håbløs figur i et motorløb med konkurrence fra italienske sportsvogne på samme størrelse, men det er jo heller ikke meningen med denne vogn, for den er jo slet ikke i nogen konkurrenceklasse«, skriver Damkier. At hans ord grundigt skulle gøres til skamme, kunne han jo ikke vide. Men blandt andre Stirling Moss kørte senere med hæder de små, men godt tunede biler til sejr eller i det mindste hæder i både Targa Florio-løbet på Sicilien og Sebring-banen i Florida.

Også FDM prøvekørte den nye sportsvogn, og i bladet Motor giver civilingeniør Mogens Teisen en minutløs gennemgang af bilens teknik. Tonen i prøvekørslen er tør og civilingeniørag-



Også varmeapparat var ekstraudstyr. De to små SU-karburatorer var derimod en karakteristisk detalje i motorrummet hele vejen fra først til sidst.

tig lige frem til sidste afsnit, så bryder køreglæden klart igennem og ingeniør Teisen skriver: »Indenfor de grænser, som sættes af den moderate motoreffekt giver Sprite alt det, som en ægte sportsvogn kan give, og det kan med sikkerhed siges, at intet andet køretøj i samme prisklasse er morsommere at køre end Sprite'n«.



Den bedste Austin Healey var en Sprite

Det anses for ekstremt uopdragent at spørge forældre hvilket af deres børn, de bedst kan lide. Men når de selv bringer emnet på bane, kan det vel gå an. I sin bog »More Healeys«, løfter Geoffrey Healey sløret. Og ganske forunderligt svarer han, at selv om mange spørger lægger ham svaret i munden og foreslår den legendariske Austin Healey 100S, er det overraskende svar, at Geoffreys foretrukne bil var den Sprite, der blev bygget specielt til det berømte løb Targa Florio på Sicilien i 1965. Det var grundlæggende en Sprite, og lignede også sådan en, men den var naturligvis tunet og modificeret i alle ender og kanter. Den bed skeer med de store, men tekniske problemer sendte den til en samlet 15.-plads, mens den blev nummer 2 i sin klasse.

Efter løbet brugte Geoffrey bilen til ture omkring Warwick og til fisketure med vennerne. Og han mindes den med så stor glæde, at han femten år senere betror læserne, at han har gemt tegningerne i håb om at kunne bygge en ny.

Hvis du vil vide mere

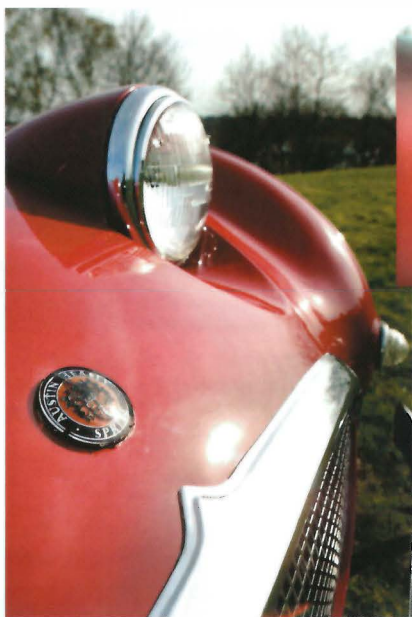
Standardværket om de små Healey'er er naturligvis Geoffrey Healeys »More Healeys« fra 1978, genoptrykt i 1990. Haynes.

Sidste år i jubilæumsåret for den store Healey, kom pragt værket, Bill Emersons »The Healey Book – A Complete History of the Healey Marke«, hvori også de små søskende og deres racerversioner er beskrevet.

»Sprite and Midget« af Jonathan Edwards, Crowood Photo Classics 2001, er spækket med informationer og flotte fotos.

Derudover er »Original Sprites and Midgets« af Terry Horler (Bay View Books) et klassisk værk, som genoptrykkes og kommer på markedet denne sommer. I »Mighty Midgets and Special Sprites« af John Baggott kan man læse om de vilde udgaver.

Og så er nettet en udtømmelig kilde til viden. De tre klubber, den engelske The Austin Healey Club, www.austin-healey-club.com, den amerikanske Austin Healey Club USA, www.healey.org og den særlige engelske Spridget-klub The Midget & Sprite Club, www.mgcars.org.uk/midgetspriteclub har fremragende hjemmesider, der kan give timers og atter timers ophold i Healeys spændende verden. De to samarbejdende danske Austin Healey-klubber, Austin Healey Club Denmark (øst) og Healey Registeret (Fyn og vest) finder du på www.austinhealey.dk.



Heraldikken på britiske biler har altid været noget specielt. På kolerhjernen bærer Spriten Austins våbenskjold, mens den velformede bøgsmæk er udstyret med den gyldne Sprite-

Kolerhjernen er hængslet bagtil og løftes op med et fast greb. Det giver god adgang til maskinrummet – hvis man er omkring 150 cm høj, og ikke lige skal have løftet akkumulatoren ud.



Månedens køretøj bor i Virum og ejes af Mads Jeppesen. Eller rigtigere af fru. For Mads Jeppesen, som selv har sat sine biler i stand, kører Healey 100-6. Der er ikke meget forskel i det ydre på de Sprites, der blev produceret 1958 – 1961. Men de malede vindspejlsstolper og de syv knapper til kaleschen fortæller kenderen, at det er en '58-model. Hjemtaget fra USA, hvortil langt de fleste biler blev sendt dengang i 50-erne og 60-erne.



Tekniske specifikationer

Det er ikke let at give specifikationer for Austin Healey Sprite, for der er en lang række varianter fra den første Mark I til Mark IV. Og den lille bil har i en ganske særlig grad indbudt til modifikationer. Tromlebremser er blevet udskiftet med skiver, ofte er den senere 1275 cc motor lagt i Frogeyen for at give den lidt mere skud i støvlerne.

Men er her fabriks-specifikationerne for Mk I 1958:

Austin-Healey Sprite Mk I:

Motor:

Firecylindret rækkemotor
43 hk ved 5.200 omdrejninger
Boring: 62,94 mm
Slaglængde: 76,2 mm
Slagvolumen 948 cc
Kompression 8,3:1
2 stk SU H1 karburatorer

Transmission:

Tør enkeltpladekobling
Manuel fire-trins gearkasse. Ingen synchromesh på første gear

Bremser:

Lockheed hydrauliske tromlebremser for og bag

Styretøj:

Tandstangsstyring
Vendediameter 8,8 m

Hjulophæng:

Forhjul i korte og lange triangelarme, skruefjedre, stempelstøddæmpere
Baghjul i langsgående bladtjedere og hydrauliske støddæmpere

Hjul:

Pladehjul

Karosseri:

Selvbærende stålkarosseri (det første sportsvognskarosseri af denne type i serieproduktion i UK)

Længde:

3.490 mm (incl. kofangere, som var ekstraudstyr)
Bredde: 1.350 mm
Højde: 1.260 mm uden last
Frihøjde: 127 mm
Vægt: 602 kg uden last

Acceleration

0-60 km/t 8,1 sek
0-80 km/t 13,2 sek
0-100 km/t 20,8 sek. (ifølge Mogens Teisen 27,1 og Damkier 23,4)

Topfart:

138 km/t ifølge fabrikken
126 km/t ifølge Mogens Teisen og 129,4 med kaleche og 2 pers. ifølge Damkier

I produktion marts 1958 til februar 1961

Chassisnumre AN5 501 – AN5 50116

Antal producerede biler 48.987

Pris i Danmark 1958: Kr. 19.750,-



Froøjnene kunne man kun slippe for, hvis man købte en glasfiber-kølerhjelme, hvad mange faktisk gjorde. Kofanger var ekstraudstyr på de biler, der blev solgt på det britiske hjemmemarked.

Danmarks Tekniske Museum får mulighed for at virkeliggøre sine planer

AF NIELS JONASSEN

Danmarks Tekniske Museum har altid levet lidt af en skyggetilværelse uden mulighed for virkelig at bryde gennem overfor et stort publikum. Nu har en ekstrabevilling åbnet nye muligheder.

En liv i diskretion

For mange år siden offentliggjorde kredsen bag Danmarks Tekniske Museum nogle meget ambitiøse planer om at rive Østerport Station i København ned og bygge et stort museumskompleks. Det hele skulle finansieres ved udlejning af kontorer i et stort højhus.

Planen afgik hurtigt ved døden, og Teknisk Museum havnede i Helsingør, først i en værkstedsbygning og siden i en mindre vellykket bygning på et mindre vellykket sted ved Nordre Strandvej i Helsingør.

Det kunne derefter virke som om oplevelsen havde overbevist museets ledelse om at et liv i stilhed og diskretion var det bedste. Det lykkedes i hvert tilfælde aldrig museet at blive det store museum som kunne fortælle menigmand historien om hvordan den tekniske udvikling forandrede Danmark.

Ny ledelse, nye ambitioner

For en del år siden fik museet ny direktør, og gennem de følgende år blev bestyrelsen lidt efter lidt fornyet. Det betød at der blev tænkt nye tanker. Den nye direktør, Jens Breinegaard, havde ambitioner om at bryde dødvandet, men fra mange sider fik han at vide at det var for sent. Løbet var kørt, og Danmarks Tekniske Museum måtte affinde sig med status som en lokalt museum.

Museet er en selvejende institution som skal leve af tilskud og entreindtægter. Frederiksborg Amt, Helsingør kommune samt staten yder tilskud, mens det ligger meget tungt med hensyn til erhvervslivets interesse. F.eks. yder Dansk Industri kun et beskedent tilskud. Uden penge har det været svært for museet at skabe de udstillinger der kan trække besøgende og entreindtægter.

Alligevel har man stædigt arbejdet på at udvikle museet. Det seneste initiativ var købet af Helsingør Værfts nedlagte støberihal. En gigantbygning i en forfærdelig stand. Ved hjælp af bl.a. arbejdsløse og et energisk benarbejde med at stamppe penge op er det lykkedes at sætte hallen i stand, så den nu rummer bl.a. Danmarks Flyvemuseum, som er en del af Teknisk Museum, og inden længe også Zonemuseet.

Planen er i løbet af nogle få år at samle hele Teknisk Museum i hallen på Industrivej i Helsingør.

Kulturministeren kom på besøg

Nu i foråret aflagde kulturminister Brian Mikkelsen et besøg på Teknisk Museum. Resultatet af dette besøg blev at museet har fået tildelt en ekstra bevilling på 8 millioner kroner til opbygning af museets samlinger og udstillinger.



De mange penge falder på et tørt sted, for der skal bygges og laves meget før museet kan virkeliggøre sin ambition om en udstilling der fortæller teknikens historie i Danmark gennem en fortælling bygget på H.C.Andersens store begejstring for den teknik han oplevede udvikle sig omkring ham. Museet håber at være kommet et godt stykke på vej i 2005 når H.C.Andersens 200 års dag bliver fejret.

(Niels Jonassen er tidligere formand for DVK og nu blandt andet præsident for Teknisk Museums Venner. Red.)

HVAD ER DET?

Fra mødested Egeskov har vi fået til opgave at identificere en forlygte – og kaster opgaven videre til læserne. Men umiddelbart kan man vel sige at lygten er den overlevende af et par gaslygter der har siddet på en ret lille tysk bil – for mange år siden. Oven på lygten står RIEMANN og bagpå Herm. Riemann's DGMSCH Germany Lanterne.



KORT FORTALT

Eksperterne Jens Birch og Ole Gold har skrevet en ny bog om rutebiler – »De sidste år med Møns Omnibusser«. Det er en fortsættelse af en 40-års jubilæumsbog fra 1993 og dermed bliver det en 50-års jubilæumsbog. Den ny bog er i kvadratisk format 20x20 cm på 50 sider med over 60 illustrationer og koster kr. 110.- plus porto ved henvendelse til J-bog, Skagensgade 26, 2630 Tåsrup. Tlf. 43527252, e-mail j-bog@privat.dk Se også www.sitecenter.dk/j-bog
Den første bog er i samme format men på 114 sider og fås stadig.

...

24. maj er der Sportscar Event 2003 på Jyllands-Ringen. Entré kr. 25, som går ubeskåret til Børnecancerfonden – men så kan man til priser fra kr. 200 til 1.000 få en tur banen rundt med en mere eller mindre vild bil. Som passager vel at mærke. I fra Lotus Seven over Porsche, Jaguar, Chevrolet Corvette, Chrysler, Ferrari og Maserati til Lamborghini Murciélago.

Mere oplysning på www.sportscartesting.com

...

Dansk Veteran Traktor Klub holder træf to weekender i slutningen af henholdsvis juni og juli. Det er på markedspladsen i Brørup 28. juni kl. 9.30-17 og 29. juni kl. 9.30-16. Og på Jernbjerggården, C. A. Olesensvej i Slagelse 26. juli kl. 10-17 og 27. juli kl. 9-15. Entre 30 kr for voksne, 10 for børn, men gratis hvis man vil udstille køretøj. Der bliver udstillet traktorer og stationære motorer, stumpemarked og forskellige aktiviteter.

Dansk Veteran Traktor Klub blev stiftet i 1987 med det formål at bevare, restaurere og køre med traktorer, motorer og maskiner der er over 25 år. I dag tæller klubben 1.400 medlemmer over hele landet.

I løbet af efteråret bliver der i øvrigt pløjedage med veterantraktorer rundt omkring i landet, afsluttende med Danmarksmesterskab ved Ålborg 25. oktober.

Nærmere på www.dvtk.dk

...

Der er Amerikanerbiltræf 18. til 20. juli –Daydreamers Meet 2003. Det foregår på Sportsvej 2, 4340 Tølløse og begynder hver dag kl. 17. Gratis entré. Der er diverse optræden og anden underholdning, og der ventes i hundredevis af amerikanerbiler. Nærmere på tlf. 59194755 og 59186777 og hhkr@cool.dk og Almy@mobilixnet.dk

...

En norsk Nash-entusiast vil gerne i forbindelse med danske lidelsesfæller. Det er Ole Johs. Hafsten, der bestyrer Nordisk Nash Register, og som findes på Skjellerudgård, N 1440 Drøbak. Tlf. 47 64933501.

Skoda-Museet på Krengerup har mange jern i ilden. Foruden de tjekkiske dage, der er omtalt andetsteds i Veteran Tidende, forsøger man blandt andet at finde et billede af den tidlige Skoda, der er kommet til Danmark. Det bliver VT forhåbentlig delagtiggjort i. De nuværende Skoda-fabriker har kun registreret eksport til Danmark fra 1946, men de ihærdige museumsfolk har fundet ud af at Aarhus Auto Lager stod for salg af Skoda i 1931. Men DVK-medlem »professor« Erik Nielsen i Hørning har ved studiet af gamle registreringsbøger fundet ud af at en forgænger for Skoda, en Laurin & Klement med fabriksnummer 7239, i 1912 blev indregistreret til en enkefru Jenny Tscherning i Århus – og ca. 2 år senere blev solgt til læge C. Christensen i Stokkemarke på Lolland og indregistreret under L 598. Mærkeligt nok blev en Laurin & Klement med lavere fabriksnummer, 6674, indregistreret i Danmark året efter. Den blev solgt af Ny Automobilbørs i Århus til hotelejer Jens Petersen, Århus, og indregistreret 9. august 1913. Men blev kort efter solgt videre til baronesse Holck på Klingstrup pr. Vejstrup og registreret under O 233. Carsten Andersen på Skoda-Museet modtager gerne henvendelser om emnet.

...

Vi har haft i Løbs- og Aktivitetskalenderen at der 29. maj ville blive opstillet et større antal Rolls-Royce og Bentley i Tivoli i København. Det fremgik desværre ikke af pressematerialet fra Tivoli, at det drejer sig om et led i det tredages forårsløb, Rolls-Royce Enthusiasts' Club Danish Section arrangerer. Med andre ord, der er mulighed for at se de omkring 70 køretøjer også andre steder. Deltagerne mødes torsdag ved Bella-Center på Amager, kører via Amalienborg til Tivoli, hvor bilerne udstilles, derfra til Christiansborg, hvor deltagerne fra Tyskland, Belgien, Holland, Sverige, Norge, England og Danmark beser de kongelige repræsentationslokaler, gobelinerne og Flora Danica-samlingen, de kongelige stalde med alle kareterne og nogle af de kongelige biler. Fredag køres en tur i omgivelserne af Lejre, og der er frokost på Ledreborg. Om eftermiddagen modtagelse af Roskildes borgmester mens køretøjerne udstilles i Roskildes gågade. Lørdag formiddag besøg i Roskilde Domkirke og på Vikingskibsmuseet. Afslutning med frokost i Roskilde Havn.

...

I et af de historiske afsnit af Dansk Vintage Motor Clubs jubilæumsbog står at Dansk Veteranbil Klub og DVMC havde et fælles opbevaringslokale i en staldlænge på Moesgård. Begge klubbers Mack lastvogne stod der, men også blandt andet en 4-dørs Buick 1926, som DVK havde fået aftandlæge Warrer i Århus. Kan nogen kaste lys over den Buick, som den gamle klubhistoriker ikke husker noget om. Det foregår ca. 1963.

Nyt fra FIVA ... Om FIVA's EU-aktiviteter.

FIVA har igennem nogen tid arbejdet med at effektivisere og synliggøre det vigtige arbejde, som skal gøres over for f.eks. de forskellige EU-instanser – med henblik på også på lidt længere sigt at fastholde vor ret til at færdes med de historiske køretøjer på flest mulige offentlige veje. Det er vigtigt – ikke blot at vi kan få »lov« til at beholde disse køretøjer – men også at vi kan vedblive med at have lov til at køre med dem – så det ikke blot bliver »døde« museumskøretøjer, der står opstaldet på dertil indrettede museer.

FIVA har for at forbedre det arbejde, der skal foregå i Bruxelles, indgået en aftale med et konsulentforetagende – ved navn EPPA – som har erfaring i lignende samarbejder. Det udtrykte formål med dette samarbejde er at sikre en klar forstærkelse af FIVA's program i relation til EU. Dette program vil indeholde følgende punkter:

- Et kommunikationsprogram til at sikre at EU's beslutningstagere bliver gjort mere opmærksomme på FIVA's eksistens og FIVA's anliggender.
- Fremstilling af omfattende og specifikke "Position Papers" om forhold, der påvirker FIVA.
- En løbende intelligent indsamling af informationer.
- En mere aktiv/aggressiv lobbyvirksomhed.

Der vil desuden blive etableret et netværk af lovgivningsspecialister i alle europæiske lande. Disse netværk vil få til opgave at overvåge national lovgivning og at varetage lokal lobbyvirksomhed.

For at introducere dette konsulentforetagende over for de nationale FIVA-medlemmer, blev der inviteret til deltagelse i et seminar i Paris den 29. og 30. april 2003. Fra Danmark deltog undertegnede i dette seminar – som repræsentant for Motorhistorisk Samråd.

Seminaret fandt sted i tidsrummet fra kl. 14.00 til ca. 19.30 om lørdagen - og fra kl. 9.00 til ca. 13.30 om søndagen - og blev gennemført under ledelse af FIVA's præsident - Michel de Thomasson - med »optræden« af både andre FIVA-folk og to konsulenter fra EPPA.

Det blev indledningsvis præciseret af Michel de Thomasson, at dette arbejde i EU har fået en meget høj prioritet i FIVA – hvilket også har givet sig udslag i, at generalforsamlingen har bevilget et større beløb til omkostningerne ved dette arbejde. Årsagen til denne prioritering er, at der opleves voksende

trusler mod vor bevægelse fra både de internationale og de nationale lovgiveres side – ikke nødvendigvis af ond vilje – men snarere fordi lovgiverne ikke er opmærksomme på vor eksistens. At det også har en stor bevågenhed i medlemslandene i EU, blev dokumenteret af deltagelse fra ca. 15 europæiske lande med ca. 27 deltagere i alt.

Dagsordenen for seminaret var følgende:

- Velkomst og introduktion af deltagerne - hvad er formålet med dette seminar?
- Hvorfor er nutidens samfund så regulerede?
- Hvilken indflydelse har denne regulering på FIVA?
- Eksempler på hvordan FIVA har reageret på tidligere trusler.
- Hvordan reagerer beslutningstagere på lobbyvirksomhed?
- Medlemsstaternes rolle.
- Hvad kan vi hver især gøre for at beskytte vore interesser?
- Afrunding og konklusioner.

Jeg skal ikke her komme ind på de enkelte emner - men jeg finder anledning til at fremhæve at FIVA nu går fra at have en reaktiv rolle til at tage en proaktiv rolle - altså fra at reagere på hændelser til selv at forsøge at handle på informationer, før disse har udmøntet sig i egentlige forslag eller direktiver - vel vidende at er tanker og idéer først nedfældet på et stykke papir - så er det meget vanskeligt at få foretaget ændringer. FIVA skal med andre ord være aktivt med til at forme fremtiden.

Et andet væsentligt forhold er, at FIVA har udarbejdet et såkaldt »Position Paper«, som er beregnet på at positionere FIVA og vor bevægelse over for myndighederne.

Vi skal være opmærksomme på, at lovgivningen er et udtryk for den politik, som de folkevalgte ledere ønsker at føre. Og som en ny indflydelsesrig gruppe skal vi også være opmærksomme på

de såkaldte NGO'ere – udenomsparlamentariske grupper – som får stadigt voksende indflydelse, hvilket også vil kunne påvirke vore muligheder i gunstig eller ugunstig retning – afhængigt af hvordan vi får »solgt« vore budskaber.

Der blev fra de erfarne EU-konsulenter ikke lagt skjul på, at det er meget kompliceret at få kontakt til de rette personer – og ikke mindst at få dem til at lytte – og endelig at få dem til at erindre det fremførte budskab – og sidst men ikke mindst at få dem til at tage hensyn til det. Det gives der ikke nogen fast procedure for – men personlige relationer er også inden for denne verden af uhyre stor betydning – både på det nationale og det internationale plan.

Det blev også fremhævet, at der i EU-regi er rigelige midler til støtte til arrangementer, hvori ordet »Kultur« indgår. Så et råd til arrangører er, at når man skal lave et arrangement, så er det en overordentlig god idé at kalde det noget hvori ordet kultur indgår. Og det gælder givetvis også på den nationale scene.

Generelt betragtet skal vi gøre mere opmærksom på os selv og på vor eksistens – og det har vi god grund til at gøre, idet vi faktisk har en stor samfundsmæssig betydning – som f.eks.

- Fastholdelse og bevaring af kulturværdier uden omkostninger for det offentlige.
- Ydelse af et ikke uvæsentligt bidrag til de offentlige kasser via afgifter og lignende.
- Fastholdelse af teknisk kompetence hos reparatører.
- Skabelse og fastholdelse af mange job hos vore "supportere".
- Skabelse af økonomi i samfundet og det vel at mærke, uden at der af den grund skabes nævneværdige miljømæssige ulemper.

At vor bevægelse har en betydelig indvirkning på samfundsökonomien dokumenteres af en undersøgelse, der blev lavet i England i 1997. Denne undersøgelse viser, at der alene i England på forretningsområder, som har deres udgangspunkt i historiske køretøjer

- Årligt omsættes for mere end 2,4 milliarder EURO (ca. 18 mia dkr).
- Findes mere end 4000 virksomheder, der yder en eller anden form for service til historiske køretøjer. Af disse er 80% mindre virksomheder med under 10 ansatte.

- Er mere end 25.000 som tjener til dagen og vejen ved at tilbyde service og produkter til de historiske køretøjer.
- Af ejere af historiske køretøjer bruger 40% årligt mellem 5.500 og 22.000 dkr på service og reservedele, 5% bruger mellem 55.000 og 115.000 dkr og 4% bruger mere end 115.000 dkr.
- Turistindustrien årligt opnår en gevinst ved at entusiaster tilbringer mere end 900.000 dage væk fra deres hjem - for at deltage i diverse arrangementer - samt at museer opnår indtægter fra tusinder af besøgende.
- Udgives et større antal magasiner, som har deres udspring i de historiske køretøjer - i 1997 var det 46 kommercielt udgivne blade.

En tilsvarende undersøgelse er mig bekendt ikke lavet i Danmark – men at bevægelsen også har en både økonomisk og beskæftigelsesmæssig betydning i Danmark, må vist være hævet over enhver tvivl. Et forhold, som burde kunne skaffe bevægelsen opbakning fra politisk side.

Det blev på seminaret nævnt, at i Frankrig arrangerer kulturministeriet en gang årligt en dag hvor kulturarven vises frem. Et arrangement, som er blevet en vældig succes med bl. a. mere end 1.000 udstillinger af historiske køretøjer omkring i Frankrig. Måske en idé der kunne være værd at studere nærmere og få sat i gang i Danmark.

Det bliver spændende at følge disse oprioriterede aktiviteter i den kommende tid – men én ting er helt sikker – uden en stærk og vedholdende indsats lokalt i de enkelte medlemslande lykkes dette FIVA-projekt ikke. Vi må selv yde en stor indsats over for vore lokale politikere og beslutningstagere – en laden stå til på dette niveau frembringer ikke brugbare resultater.

FIVA har fået en plads i eSafety Forum.

I EU regi er der taget initiativ til etableringen af *eSafety Forum*, som har til opgave at overvåge og fremme anbefalingerne fra *eSafety Working Group* – og at støtte udvikling, udbredelse og anvendelse af *Intelligent, Integrated Road Safety Systems*. *eSafety Forum* er et fælles initiativ for industrien og den offentlige sektor – og det har altså til formål at forbedre vejsikkerheden ved anvendelse af ny informations- og kommunikationsteknologi. Det overordnede mål er at samle kræfterne og at opbygge en europæisk strategi, som skal fremskynde forskning, udvikling, udbredelse og anvendelse af intelligente trafiksystemer – herunder også fremme *Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)* i Europa.

Det lyder jo vældig fornemt – men hvad har det med os og vore gamle køretøjer at gøre?

Ganske meget – for ingen bør være i tvivl om, at informationsteknologien fremover vil få en endnu større betydning i nye køretøjer – til driften og styringen af dem – men så sandelig også som en stærkt medvirkende faktor til at gøre trafikken sikrere – og dermed som en faktor, der fra politisk side vil blive anvendt til at formindske antallet af tilskadekomne og dræbte i trafikken. Et mål, som ingen jo kan have noget imod – tværtimod.

Teknikken er allerede tilgængelig til at kunne sende et førerløst køretøj ud i trafikken – og lade dette køretøj styres af mikroprocessorer og sensorer, som kan aktivere speeder, brems og rat – på en langt mere sikker måde og med en langt kortere reaktionstid end et menneske nogensinde vil kunne gøre. Der er altså ikke tale om utopi og fremtidsdrømme – teknikken er til stede.

Og det interessante i den forbindelse er jo så – hvornår bliver det udbredt – og ikke mindst - *hvordan bliver vilkårene for kørsel med vore historiske køretøjer på offentlig vej i den forbindelse.*

eSafety Forum er etableret af EU-kommissionens *Directorate-General Information Society* og holder til i Bruxelles. Deltagere i dette forum kommer fra EU-kommissionen, bilindustrien, kommunikationsindustrien, kommunikationsoperatører, reservedels- og

serviceudbydere, motorvejsoperatører, vejadministrationer, forsikringsselskaber, bilklubber og organisationer samt andre interessenter.

Som repræsentant for bilklubber har David Ward fra FIA fået en plads i styregruppen – og som noget ganske nyt har FIVA fået en plads i *The eSafety Forum Plenary Session* og FIVA er dermed inviteret til at deltage i dette samarbejde på et i skrivende stund ikke ganske klart niveau.

Da Motorhistorisk Samråd ved flere lejligheder har presset på over for FIVA for at tage »truslen« fra informationsteknologien seriøst, har FIVA spurgt undertegnede, om jeg vil påtage mig at varetage FIVA's interesser i denne kommission. Det har jeg accepteret – og har i øvrigt fået accept fra FIVA af at rejse- og opholdsomkostninger dækkes fuldt ud af FIVA.

Det første møde blev holdt 22. april i Bruxelles – og et af emnerne på dette møde var menneske-maskine interface. Dagsordenen for dette møde var i øvrigt

- Introduktion
- På vej fremad med eSafety
- Europas vej mod udbredelse af intelligente trafiksystemer
- Bilindustriens rolle
- Medlemsstaternes investering i eSafety
- De første resultater fra arbejdsgrupperne
- Forberedelse til næste møde i november 2003.

Glædeligt at FIVA har fået en plads i dette samarbejde – så må vi se om FIVA's ca. 650.000 medlemmer vejer tungt nok til at kunne sikre en acceptabel fremtid for vore historiske køretøjer – nemlig at vi formår at bevare retten til at køre med dem på flest mulige offentlige veje. Tiden vil vise det.

Svend Aage Tholstrup, 6. april 2003



VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	PostNr	TelefonNr	Mærke
Frank	Rasmussen	Oldhøjvænget 7	4500 Nykøbing Sj.	5932 8631	Chevrolet Master
Knud	Hansen	Viggo Stendersvej 3	8680 Ry	8689 3652	Adler Trumpf Junior
Kjeld	Jørgensen	Sverigesvej 12 B	2800 Lyngby	4593 3542	MG B
Thor	Flade	Horsensvej 3	8722 Hedensted	7589 9477	MG Midget
Finn E. V.	Jørgensen	Næsgaardvej 6, Enslev	8500 Grenaa	8632 4463	FIAT 1300 SL
Jan	Henriksen	Odensevej 191	5500 Middelfart	6441 4285	Plymouth
Finn	Habekost	Plougslundvej 101	7190 Billund	7533 2271	MG TD
Bent	Andersen	Højmoosevej 19	6971 Spjald		Volvo Amazon
Jan	Brix	Markedsvej 77	9700 Brønderslev		
Mogens	Ramsing	Mosetoften 27	2600 Glostrup	4494 2817	Citroën GS
Thomas Hougaard	Nielsen	Skovbakken 23	8550 Ryomgaard	8639 5307	Ariel VB 600
Hans Jørgen	Nissen	Vigerslev Alle 157 F, st. tv.	2500 Valby		
Torben Sandal	Petersen	Kildebrinken 6	4100 Ringsted	5761 1022	VW type I 11C
Olaf	Sibast	Kobberbæksvej 81	5700 Svendborg	6221 9043	Triumph
Flemming	Jensen	Borup Byvej 82	8900 Randers	8644 3619	Mercedes-Benz 180 C W120
Kjeld Schultz	Pedersen	Bjerningrødvej 11, Bjerning	6100 Haderslev	7452 2439	Hanomag Kurier
Jonnie	Hansen	Apholm 1, B	3600 Frederikssund	4731 6466	
Poul Erik	Vejgaard	Østergade 45	6623 Vorbasse		
Jakob	Jørgensen	c/o Birk, Oldvejen 2	3480 Fredensborg	4848 8819	Mercedes-Benz 250 SL
John Hother	Andersen	Nyborgvej 7	4700 Næstved	5572 9045	Volvo P 1800 A
Kenneth	Simonsen	Sundby Alle 63	4800 Nykøbing Falster	4046 7992	
Jannik	Hostrup	Dunhammervej 7	2400 København NV	3969 2502	
Torben	Rasmussen	Fovsletvej 9	6000 Kolding	7556 7671	Opel Olympia
Mogens	Gjerulff	Frederiksberggade 76	8600 Silkeborg	8681 5811	MG A 1500
Ralf	Erlandsen	Birke Allé 9	3630 Jægerspris	4753 1524	MG A
Svend	Thune	Dagmarsvej 8	7080 Børkop	7586 1608	FIAT 1100
Vagn Rosenvold	Rasmussen	Østergade 79	5580 Nørre Aaby	6442 1002	Heinkel Tourist
Peder	Pedersen	Øster Løgumvej 29	6230 Rødekro	7469 8530	Ferguson 31
Tage	Johannesen	Humlehaven 5, Taulov	7000 Fredericia	7556 0609	MG TD
Michael	Mortensen	Roskildevej 78 4. th.	2000 Frederiksberg	4030 2920	Pontiac Trans Am
Jan Westen	Breaum	Strandvejen 65, Skuldelev	4050 Skibby	4752 0612	Buick Skylark
Jesper	Sander	Kirkesvinget 10	2610 Rødovre	3670 1703	Triumph Tiger 100
Nils	Macheel	Hedegårdsvej 12	4000 Roskilde	4442 5898	VW
Rolf	Johansson	Alfestien 16, Ordrup	4540 Fårevejle	5965 5902	
Bo Lund	Petersen	Borupvej 16	4300 Holbæk	5947 1521	Jeep
Jens Jørgen	Kræmmer	Dalgårdsvej 9	9870 Sindal		Oldsmobile Starfire

ENGLÆNDERTRÆF

Søndag den 22. juni

Start ved Citroën i Vejle, Storhaven 3

Gratis morgenkaffe og rundstykker fra kl. 9.00.

Afgang ca. kl. 10 med kurs mod Kolding, hvor der er opsamling ved Storcentret (Bilka).

Herefter sættes kursen ca. mod vest. Vi vil besøge Brandværnsmuseet i Gram,

Wellings Landsbymuseum i Lintrup, (bygget af genbrugsmaterialer af landsbyens særling).

evt. også Lintrup Minizoo.

Har vi og køretøjerne energi til det, kan vi tage de sidste 15 km til Ribe.

Madpakker og kaffe indtages på passende lokaliteter undervejs.

Tilmelding til Mogens Rosleff, Stationsvej 9, Brejning,

7080 Børkop, tlf. 7586 1286 - 2298 3431.

Tilmelding senest 15. juni.



KØB ODDER

Invitation

Byfest-Kræmmermarked-Veteranløb

Lørdag den 2. august 2003 i Odder

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

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

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

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

Løbet arrangeres i samarbejde med Dansk Veteranbil Klub



Program

- | | |
|------------|--|
| 9,00-10,00 | Ankomst og indskrivning ved Ålykkecentret
Der kan købes morgenkaffe og rundstykker |
| 10,30 | Start på turen rundt i Hads Herred |
| 13,00 | Ankomst til Ålykkecentret, hvor vi parkerer
Der kan købes mad på festpladsen,
og ting på kræmmermarkedet |
| 14,45 | Start fra Ålykkecentret til gågaden |
| 15,00 | Præsentation af køretøjerne i gågaden |
| 16,00 | Ankomst til Ålykkecentret, udstilling af køretøjerne
Præmieoverrækkelse
Der kan købes kaffe, øl og vand |



Gammeldags Gågademarked i Tønder Lørdag den 19. juli 2003

Traditionen tro inviterer Tønder handelstandsforening ejerne af veteranbiler og veteranmotorcykler til at udstille deres køretøjer i Gågaden lørdag den 19. juli 2003 i forbindelse med Gammeldags Gågademarked.

Køretøjerne mødes ved Remisen i Jernbanegade, hvor der er fælles afgang til Gågaden kl. 10.00 med Tønders gl. veteranbrandbil i spidsen.

Køretøjerne udstilles til kl. 15.00, hvor butikkerne lukker.

Alle deltagerne får udleveret en spisebillet til dagens middag i Torvebistroen.

Tilmelding til Tønder Turistbureau, tlf. 74721220 eller e-post@visittønder.dk

Stevns-løbet 2003 Lørdag den 2. august

Program:

kl. 9.00-9.30: Ankomst til Nytorv i Store Heddinge. Der serveres morgenkaffe m.v.

Kl. 10.00: Køretøjerne starter, kører gennem byen og en tur ud i den smukke stevnske natur, hvor der vil være indlagt nogle spændende opgaver. Vi kommer tilbage til Store Heddinge, hvor der bydes på en let frokost (max. 2 pers. pr. køretøj) samt præmieuddeling.

Løbet er åbent for max. 50 køretøjer, der skal være mindst 30-40 år gamle.

Tilmelding inden den 1. juli 2003 vedlagt kr. 100 pr. køretøj (2 pers.) Evt. ekstra personer koster kr. 50 pr. deltager.

Tilmelding til Stevnsløbet lørdag den 2. august 2003

Navn.....

Adresse Postnr./By.....

Køretøj Årgang

Deltagerantal Betaling kr

Sendes til:

Hans Peter Nielsen, Stationsvej 5, 4672 Klippinge, telefon 5657 8093 / 4014 8037 efter kl. 18.00.



COPENHAGEN CLASSIC AUTOJUMBLE

KØBENHAVNS
GALOPBANE

2003

SØNDAG DEN 1. JUNI
KL. 10.00 - 17.00



SKODAMUSEET

Søndag den 15. juni

Start fra P-pladsen, Damhaven, Vejle.

Vi mødes kl. 9:45, kører kl. 10, samler op i skoven ved den gamle Lillebæltsbro ca. 10:30.

Ad de små veje kører vi til Krengerup Slot,
hvor vi besøger Skoda-museet og Hørvævsmuseet.

Begge åbner kl. 13, så på vejen indtager vi den medbragte formiddagskaffe og frokost.

Tilmelding på 7589 0487, fax 7589 9487, poulerik@rotek.dk.

Tilmelding senest 12. juni.



Ett blänkande nytt evenemang med 40-åriga anor!

Falsterbo Classic & Sportscar Show kan dateras ända tillbaka till 1963 då Falsterbo Concours d'Elégance genomfördes första gången. Det är nu hög tid att återuppliva traditionerna!

Med FCSS behåller vi det bästa men tillför nya fräscha inslag. Du bjuds på en skön blandning av nytt och gammalt, traditioner och förnyelse, nostalgi och framtid. FCSS är inte bara bilar. Här finns attraktioner och aktiviteter för både biltokiga och barnfamiljer – Falsterbo Classic Rally, Concours d'Elégance, auktion av bilar och automobilia, bilparader och glittrande galamiddagar är ett urval.

Vill du veta mer eller vill du ställa ut din ögonsten, välkommen att besöka www.fcss.nu eller ring vårt kansli. Vi lovar en upplevelse utöver det vanliga.

Vi ses i Falsterbo den 18–20 juli 2003!

SPONSORER

GREYMALMÖ



JMS

netepic



FALSTERBO
HORSE SHOW



STÖDJANDE PARTNERS



Förenade Bil

AUTOROPA



SYDSVENSKAN

FALSTERBO CLASSIC & SPORTSCAR SHOW KAPTENSGATAN 7 SE-239 30 SKANÖR

INTERNET WWW.FCSS.NU E-POST INFO@FCSS.NU TELEFON +46 (0)40 47 55 00 FAX +46 (0)40 47 55 98



INTRESSEANMÄLAN

Här kan du göra din intresseanmälan om deltagande. Vi kommer att besvara din intresseanmälan så snart som möjligt. Du kommer att få mer information via e-post och vid bekräftat deltagande får du informationspaketet hemskickat till dig.

Bilmärke _____ Modell _____ Årsmodell _____

Värt att veta om bilen (exempelvis skick, historik, kuriosa etc.)

- | | Ja | Nej |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Jag vill deltaga i Falsterbo Classic Rally på fredagen 18/7 (SEK 200/ekipage) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jag vill deltaga i Falsterbo Classic Rally på fredagen 18/7 (SEK 200/ekipage),
och även på tillhörande middag (SEK 595/pers. för mat, dryck, show och dans) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jag vill deltaga i Festivalrallyt på lördagen 19/7 (SEK 200/ekipage) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jag vill deltaga i Concours de Charme på lördagen 19/7 (SEK 200/ekipage) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jag vill deltaga i både Festivalrallyt och Concours de Charme på lördagen 19/7
(SEK 300/ekipage för båda aktiviteterna) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jag vill deltaga på galamiddagen lördagen den 19/7
(SEK 595/pers. för mat, dryck, show och dans) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jag vill deltaga i Concours d'Elégance på söndagen 20/7 (SEK 200/ekipage) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jag vill sälja min bil på "sälj din klassiker"-torget (SEK 100/dag) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jag vill sälja min bil på söndagens auktion 20/7 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Deltagandet organiseras via min klubb – vi kommer flera ekipage tillsammans | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

➔ *Har du kryssat i någon eller några av de ovanstående aktiviteterna, kommer vi att kontakta dig och skicka ett separat informationspaket.*

Jag vill ha min bil utställd på fredagen lördagen söndagen

FORNAMN

TELEFONNUMMER

EFTERNAMN

E-POSTADRESS

ADRESS

EV. KLUBBTILLHÖRIGHET

**Biler sælges**

Ford AB 1933 2-dørs sedan de Luxe. Pris kr. 25.000,-.

Ford A 1930 4-dørs lukket. Pris kr. 30.000,-.

Henrik Pihl, tlf. 97937105.

Mercedes Benz 250 S 1967. USA model, aut.gear, sort, rødt indtræk. Miles 87.000. Original stand, kr. 90.000. I. Stjernqvist, tlf. 47314057.

VW 1303 årg. 1973, nylakeret og renoveret på plader, kr. 45.000.

S. AA. von Lillienkjold, tlf. 65314377.

Ford A pickup årg. 31, total restaureret, pris kr. 119.000.

Henv. tlf. 74724515 efter kl. 18.

Rover P 5 B coupe 1970. 3,5 ltr. V8 silver birch over maroon. Ny lak og krom, mangler montering. Flot uden rust. Motor ok. Lyst læder og træ. Bud ønskes.

Rover P 4 100 1961. Royal blue med originalt rødt pænt læder og træ. Sidst synet 2001. Billig, bud ønskes.

Rover P 4 75 1953. Nyistandsat med nyt grønt læderindtræk. Dark grey over dove grey. Flot og motor går silkeblødt, bud over kr. 50.000.

Peter Friis Jørgensen, tlf. 75624152.

Volvo 142 de luxe 1971 sælges på grund af dødsfald. Billet er i fin stand, sorte nummerplader, nysynet og har kørt ca. 200.000 km.

L. Pålsson, tlf. 66123650.

Alfa 2000 berlina 1972, lysegrå, 67.000 km, synet jan. 2002, aircond., meget sjælden her i landet, kører perfekt dagligt. Ring og hør nærmere. Prisinde kr. 60.000.

Jesper Jensen, tlf. 47174228.

Austin Seven sedan årg. 1936 sælges. Er fuldstændig restaureret, er meget pæn med mørkebrun lak og sort læderindtræk. Er indregistreret med tidsty-

piske nummerplader, det nummer den blev indregistreret med i 1936.

Henv. tlf. 75551348.

Renault 4 CV luxe årg. 1960. Bilen er komplet og kan køre, kr. 9.800.

Henrik Stenholt, tlf. 46400402.

Chevrolet Master 1936, meget fin, pris kr. 100.000.

Ole Sand, tlf. +463530045.
ic00olsa@stud.hh.se

Rover P4 1950 »Kyklopøje«. Bilen er komplet men skal istandsættes. Prisinde kr. 100.000.

Rover P6 1970 3500 aut. Meget fin stand, nysynet, soltag, alufølge, rustfri udstødning m.m. Prisinde kr. 40.000.

Henv. tlf. 36787697.

Austin Healey Sprite MK I 1959 (Frogeye). Motor 1275 cc, synet 12/02. Sort, få lakskader. Total renoveret 1996/97. Krom trådhjul + bremseskiver for. Lædersæder, trærat/instrumentbord. Prisinde kr. 105.000.

H-Chr. Olrik, tlf. 45769610, aften 45865325. macmarine@mail.dk

Renault R10 1969 sælges. Bilen er i meget god stand såvel exteriørt og interiørt og har kørt 109.000 km. Al dokumentation fra ny er tilgængeligt. Pris S.kr. 15.000. Billede findes her: <http://www.ahk.se/min.htm>

Mats Grimme, tlf. +46 8133233 og +46 705647652.

VW 113 de luxe 1200 1964. Farvehvid creme, 174.000 km, pris kr. 35.000.

VW 113 de luxe 1200 1959. Farve paprikarød, nyere loft, bund og indtræk, pris kr. 38.000.

Ulrich Thiesen, tlf. 62515560.

Overland Whippet 96A 1929. Rest., synet 13/7 2001. Reg. med tidstypiske nr.plader.

Poul-Erik, tlf. 66187331 efter kl. 17.

Ford A 1929, 2-dørs sedan, adskilt. Til restaurering (m. historie og papirer). Pris kr. 18.000.

Aage Hansen, tlf. 75565170 / 40965170.

DKW 3-6 årg. 1955. Pæn og velholdt, helt original, 4 nye dæk, på plader. Pris kr. 38.000.

Arne Nydam, tlf. 66552049.

MG Midget 68, synet 2002, istandsat fra A-Ø, grøn, mange nye dele, ny kaleche, hardtop med rude medfølger, sælges for h.b. over kr. 37.000. Evt. kan mc indgå i handlen.

Kim Nygaard Jensen, tlf. 48488460.

MB 230 SL 2,3 Pagode 1965. Bordeaux, aut.gear, læderindtræk, træindlæg, fin mekanisk stand, nysynet, hardtop, km 258.000, ny motor kørt 150.000 km. Stelnr. 1130422007781.

Leif Andersen, tlf. 38742121 / 26122133.

Alfa Spider 2000 cabriolet 1976, hvid, istandsat, aldrig kørt i DK, synet nov. 2002 u/afg. kr. 48.000.

Carsten Høgh, tlf. 44486834.

Opel Commodore 2,5 1972. Aut.gear, kørt 199.000 km, bruger ingen olie, pris kr. 14.500.

Bent Knudsen, tlf. 97476008.

Jaguar Mk II 3,4 ltr. 1964 m.el overdrive, racinggreen. Efter restaurering, hvor alle rustskader er udbedret, står bilen meget flot i lak og krom, velkørende, priside kr. 140.000.

Ole Jacobsen, tlf. 48714075.

Ford Mustang 2,8 ltr. V6. 1976. Rød med sort vinyltag, synet 10/7 02, pris kr. 60.000.

Poul Laier, tlf. 86629458.

Toyota Crown de luxe 1964, én ejer, opbevaret i god garage, komplet, serviceeftersyn passet, er pæn. Kr. 15.000.

Peter Jensen, tlf. 65967174.



Ford A, orig. 1929, meget pæn, billede kan sendes på e-mail, kr. 85.000.

Renault NN årg. 1926. Meget pæn og velholdt, nok den eneste i Danmark. Billede kan sendes på E-mail., kr. 149.000.
Søren Sørensen, tlf. 73670121.

Wolseley 6/80 1951, kr. 10.000.

Wolseley 6/100, kr. 15.000.

Wolseley 15/60 kr. 1.000. Bilerne skal istandsættes.
H. Nielsen, tlf. 46404020.

Nyrenoveret **SAAB 99** metalblå model 93, med nye dæk og toprenoveret motor 2,0. Sælges kun gr. sygdom, meget billigt.
Henv. tlf. 76240046 efter kl. 18.

Austin Healey Sprite MK I, original Frøje 1958. Ingen rust, ingen plade-svejsninger, god mekanisk stand.
Gunnar Kelsen, tlf. 49719804 / 49718500.

Mercedes-Benz 280 SL Pagode årg. 70. 2 ejere Calif.car, 130.000 km. Står fuldst. i original stand, meget velholdt, ingen rust, Farve lyseblå metal, intr. blå. Ydl. opl. og foto ved henv.
Peter C. Thomsen, tlf. 744417570/ 020231698.

Alpine A 310 1978, kørt 99.000 km, flot, velholdt og velkørende. 1 original stand og med original lyseblå metallak, incl. betalt syn og afgift, kr. 99.800.

Renault 8 Major 1964, rød med lysebrunt skai interiør, virkelig pæn og velholdt og i helt original stand. En ejer, kørt 106.000 km. Skal synes. Pris kr. 9.500 u/syn, syn kan aftales.
Kr. Korsgaard, tlf/fax 86486968.
Mail: kristen@automobil.dk

Nash 1930 type 450, 4-dørs sedan. Kun i drift hos én ejer, afmeldt 1970. Komplet med historie.
P.E. Hansen, tlf. 75647190.

De Soto lastbil 1956 m. aftagelig pres-senning, flot, klar til veteranløb med

originale sorte plader, gerne bytte, pris kr. 38.000.

John Arendtsen, tlf. 55992565.

Porsche 356B 1963 1600S-coupe. Nysynet, porsche-grå, rødt velholdt læderindtræk, meget velkørende og velholdt.
I. Sorgenfrei,
tlf. 5991913140435331.

Buick Eight Super 1947, sedan, sort, synet maj 2002 (veteranbilordning), ingen rust, renoveret motor, original og fuldstændig, dansk historie fra ny (Hellerup).
Priside kr. 140.000 eller tilbud.
Johan Reimann, tlf. 45860286.

Dele til biler sælges

Til **Riley 4/72**: for- og bagsæder (røde, læder), frontgitter, lygtekranse, div. lister, nummerpl., lygte, hjulkapsler, kofangerhorn, sælges samlet for kr. 1.000.
Hans Brøchner, tlf. 66180603 / 40197609.

Til **VW Boble**: højre dør samt skærme for og bag uden rust. 1 bagklap, 4 hjul med dæk og fælge. Klapp til handske- rum.
Henry Pedersen, tlf. 47987154.

Til **Volvo 140 - 240 - 544** sælges: di-verse mekaniske og karrosseridele.
Kurt Ryden, tlf. 43456782.

Opel Olympia 1952 til renovering eller reservedele, kr. 2.000.
NSU: 4 motorer, forklap, bagklap, 2 stk. bagaksler, kr. 800.
Gunnar Jensen, tlf. 59596072.

Til **Mercedes Pagode**: rødt læderind-træk til det meste af »stuen«, sæder, bagsider, orig. dørplader, tæpper m.m. Komplet træ til frontrude og kardan-boks, brugt men rimeligt pænt, samlet pris kr. 5.000.
Hans Koch, tlf. 46492976. Mail: hk@demomaskindesign.dk

Ford AR, meget tidlig 1928 undervogn, næsten komplet, samlet gennem mange år; bl.a. renoveret double venturi karb. - 27 horn, mange N.O.S dele, motor-hjelm, tank, chassisramme i perfekt stand. Priskr. 9.500.
Lars Legård, tlf. 30754168.

Ubrugte dele til **Ford V8 1932 - 1940: 2 stk. arm for ratgearskifte. (01A-7302) 40. 6 sæt afbryder, (knikser), tænding, 18-12107 32- 36. 1 stk. dørlås m. stang + 2 nøgler, 33-48. 1 stk. dørhåndtag, malet, 81A-702350B, 38. 1 stk. kob-lingstrykplade, 48-7563, 35-37. kr. 4 stk. rotor for vandpumpe, 18-18515, 32-35. 6 stk. trækstang, kobl.pedal-udløserarm, 33-34. 2 stk. bremse-lyskontakt. 51A-15520A, 47-48. 2 stk. speederpedal, 21A-9735, 42-47. 1 stk. rotor for strømford. 48-12201, 32-36.**

Lillienskjold, tlf. 9843 2738.

Renault Dauphine reservedele sælges, alt fra gummiropper til karrosseridele. Ring og fortæl hvad du mangler.
Henrik Stenholt, tlf. 46400402.

Ford V8 1936: 1 stk. venstre for- og bagdør, komplet i rigtig god stand. **Ford V8** 1937-39. Nyt kron- og spidshjul med leje 9:37.
Jan Olander, tlf. 44986969.

Fiat 508: toppakning. **Citroen 5CV**: diverse dele evt. bytte.
Carl Danielsen, tlf. 98373897.

4 stk. nyrenoverede trådhjul, 15 tom-mer, 60 eger, monteret med 4 nye Dunlop SP4 165 15 (nypris pr. dæk kr. 1.250). Passer til **Austin Healey 100-4, 100-6, 3000, MG A, MG B, Triumph TR3, TR4, TR5 m.fl.**, pris kr. 3.500,- eller bud. Glasfiberskærm til **Triumph TR6**, højre side, god stand, kr. 500 eller bud. Diverse dele til **Humber Super Snipe** 1960-1967.
Peter Gram, tlf. 74842627 / 20910058.



KØB - SALG - BYTTE

2 stk. **Ford Corsair** V4 motorer 65 og 66 årgang, pris kr. 2.500 pr. stk.
Poul Laier, tlf. 86629458.

Motor til **Willys Jeep MB, CJ 2A, CJ 3A**. Renoveret med boring, stempler, lejer m.v. Monteret med karburator, benzinpumpe, manifold, vandpumpe, generator, starter. Prisinde kr. 9.000.
Johan Reimann, tlf. 45860286.

Chevrolet Six 1929 – ny stempelringe til næsten alle cylinderdiametre have *og sælges. Forhør nærmere. FIAT 1100-1300-1500-1800-2100-2300* ny ventildækselpakninger i kork sælges, kr. 20 & 30 pr. stk. Også ditto til **Ford** og **Opel**, forhør nærmere.
Henning Mouritzen, Amtsvej 99, 3320 Skævinge, tlf. 48210755.

Dele til biler købes

Til **VW type I** 1956: benzinmålerpind, våbenmærke, vase til instrumentbræt, afviservinger.
Jan Martinsen, tlf. 62205266.

Til et nyt ledningssæt til min **Studebaker** søger jeg 2-farvede ledninger i 2,5 Ø i følgende farver, 15 m af hver: rød-sort / sort-lys / sort-grøn / sort-hvid. Hvem kan hjælpe?
Ole Rasmussen, tlf. 75642688 / 20413132.

Ford Junior: Bøsning til bagfjederstøtte org. nr. Y-4020. Kron- og spidshjul org. nr. YE-4209-D. Rulleleje til baghjul org. nr. Y-1225. Benzinmåler til væske org. nr. CG-9280. Alle sliddele til 1172 cc motor har interesse.
Michael Deichmann, tlf. 48794808.

58-60 **T-Bird**: bagerste hjørne på bag-skærm i venstre side samt motor til rudehejs.frontrude.
Ricky Nordnæs, tlf. 40312674.

Næsten alt om **Triangel** købes, ønskes til registrering.
Uffe Mortensen, tlf. 49202301.
Dele til **Hanomag Sturm** søges separat.
Michael T. Larsen, tlf. 22492472.

Mc sælges

BMW R25-3 årg. 1955, god stand, pris kr. 17.000.
Kaj Jørgensen,
tlf. 66154445, arb. 66154950.

Nimbus 1935, 100% orig., grøn, renoveret, i perfekt stand. Ring og hør.
Kristian Harden, tlf. 46360411 / 97456666.

DKW mc RT 250H årg. 1953 på plader, kr. 15.000.

S.Aa von Lillienksjold, tlf. 65314377.

BSA B31 1953 (Plunger) 350 cc, kørt ca. 8.000 km efter hovedrenovering. Helt original og velholdt. Kr. 29.000. Evt. byttehandel med mindre og lettere cykel, eksempelvis 2-cyl. Adler.
Kaj Ottosen, tlf. 38281719.

BSA 250cc 1952, C11 topventilet, vinrød i meget fin stand, registreret på sort plade, kr. 23.000.
John Arendtsen, tlf. 55992565.

Mc købes

Gammel motorcykel, gerne amerikansk, løse dele har også interesse.
Carl Danielsen, tlf. 98373897.

Dele til mc købes

HD 350 sidestøtteben samt tankdæksel & batterikasse-emblem med tekst: Brdr. Friis-Hansen købes.
Henrik Stenholt, tlf. 47528632.

Automobilia købes

Bilhistorisk Tidsskrift nr. 1-76 til og med, fra 1965-1984.
Leif Pedersen, tlf. 55345260.

Instruktionsbog til **VW type I**, 1956.
Jan Martinsen, tlf. 62205266.

Instruktionsbøger, salgsbrochurer, reservedelskataloger og reparationshåndbøger m.m. til **Vespa 160 Gran**

Sport (1964), **180 Super Sport** (1967) og **150 Sprint** (1966-73).
Peter Gram, tlf. 74842627 / 20910058.

Diverse sælges

Munters **affugtningsanlæg** til garager. Den bedste **ildslukker** til din veteranbil, 2 kg CO² sælges på tilbud.
Jan Olander, tlf. 44986969.

Diverse købes

Hobbyværksted lejes el. købes på Sjælland ca. **100 m² - 500 m²** leje eller køb. Jeg har endnu ikke fundet tag over hovedet til mine 8 biler. Hjælp!!!
Everton GoGo knallert fra 70'erne købes, stand underordnet, alt har interesse.
Brini Go-Kart dansk byggede fra 60'erne købes, stand underordnet, alt har interesse.
Peter Lund, tlf. 20469403.

TIL SALG



Buick 1935 model 56S, 2 personers sportscoupe med svigermorsæde. Nok en af Buicks smukkeste coupe-modeller i velbevaret og urestaureret stand med såvel indtræk som sort celluloselak fra 1935. Aldrig svejset eller på nogen måde ombygget. Kørt 56.000 miles (ca. 89.000 km). Der blev kun produceret 279 stk. af denne model i '35, hvoraf ingen andre er opført i de forskellige Buick-registre. En særdeles velkørende og meget sjældent originalbil i sin egen klasse. Indregistreret på tidstypiske nummerplader.
Pris kr. 225.000.
Henrik Høier, tlf. 57848530.



TIL SALG



Fiat 1200 Spider 1961
100% istandsat, en ejer, synet og indreg. på originale nr.plader.



Fiat 1100 1961
kørt 67.000 km af en ejer, synet og indreg.



Fiat 1300 3P 1978
74.000 km, en ejer, er fuldstændig istandsat overalt, synet og ind.reg.
Henv. tlf. 57830327.

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

OPRÅB

Husk tilmelding til

**Jyske Bank Løb som køres torsdag
d. 12. juni kl. 19.00. Løbet starter fra
Jyske Bank, Hermesvej 19, Padborg.**

mvh
Alice og Lars Hugo Kristiansen
74 41 54 20



Historiske biler - Historiske racerbiler

**Renovering – reparation og tuning af
historiske biler og racerbiler
tilbydes til rimelig pris.**

KS Motorsport
Kenneth Simonsen, Sundby Alle 63, 4800 Nykøbing F.
Tlf. +45 40 46 79 92

Ta' på ferie med RUNA

Årsrejseforsikring med afbestillingsforsikring

Tegn forsikringen i RUNA og vær klar til ferien

RUNAs Årsrejseforsikring med afbestillingsforsikring dækker dig og hele din husstand på ferierejser i Europa, uden for Danmark - uanset hvor tit I rejser.

Inden rejsen påbegyndes dækker afbestillingsforsikringen bl.a.:

- ◆ **Refundering af rejsens pris** - hvis ferierejsen må aflyses på grund af f.eks. alvorlig akut sygdom. Ved f.eks. bilferie dækkes forudbetalte, ikke refunderbare transport- og opholdsudgifter i relation til rejsen.
- ◆ **Erstatningsbil ved bilferie** - hvis din bil kaskoskades kort før ferien begynder.

Under selve rejsen dækker Årsrejseforsikringen bl.a.:

- ◆ **Erstatning for ødelagte feriedage** - til alle rejsedeltagere, hvis en sikret bliver indlagt eller lægeordineres indendørs ophold ved f.eks. sygdom.
- ◆ **Forsinket bagage** - mere end 5 timer på udrejsen.
- ◆ **Sygeledsagelse** - nødvendige ekstra udgifter til en medrejsende ved sygeledsagelse.
- ◆ **Hjemkaldelse** - nødvendige ekstra rejseomkostninger ved hjemkaldelse til Danmark.
- ◆ **Tilkaldelse** - rejse- og opholdsudgifter ved tilkaldelse ud til en sikret syg eller tilskadekommet person.
- ◆ **Skade på feriebolig** - evt. ekstra udgifter til indlogering, hvis ferieboligen ikke kan benyttes grundet skade.
- ◆ **Akuttækning for tandbehandling**
- ◆ **Psykologisk krisehjælp**
- ◆ **Overfald**

Prisen for Årsrejseforsikring med afbestilling er kr. 350,-.

Hvis ferierejsen går uden for Europa, kan du, udover en særskilt afbestillingsforsikring, også tegne en Oversøisk Rejseforsikring i RUNA, som bl.a. omfatter sygdoms- og hjemtransportforsikring.

For at kunne tegne rejseforsikringer i RUNA, skal du have din Familiens Basisforsikring hos os.

Få mere at vide om RUNAs rejseforsikringer på www.runa.dk - her kan du beregne og tegne forsikringerne samt se forsikringsvilkårene - eller ring og hør nærmere på telefon **33 32 22 00**.

RUNA FORSIKRING A/S • Farvergade 17 • 1463 København K • Tlf. 33 32 22 00 • Fax 33 15 77 55 • www.runa.dk



Kun for medlemmer af DVK

- Ja tak, jeg ønsker Familiens Basisforsikring udvidet med Årsrejseforsikring med afbestillingsforsikring.
- Jeg vil gerne kontaktes.

Stilling: _____

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Tlf. privat: _____ Tlf. arbejde: _____

Sendes
ufrankeret.
Modtageren
betaler portoen.



RUNA FORSIKRING A/S

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