

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



47. årgang - Juni 2003 - VT nummer 324

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå

Telefon 4914 5906

Telefax hele døgnet: 4914 1114

Giro: 600-4253

Administrator: Dorthé Thies

Telefontid kl. 10-13

e-mail: dvk@vip.cybercity.dk

www.veteranbil.dk

Bestyrelsen

Formand:
(Medlemspleje, medlemsregister, vedtægter, kontakt til VFK og MhS)
Peter Lovstrøm Sørensen
Enghavevej 131, Gårsløv
7080 Borkop, tlf. 75 86 95 10
peter.sorensen@veteranbilklub.dk

Næstformand:
(Museum, bibliotek, PR, jubilæum, kontakt til Veteran Tidende og DTM)
Claus Frausing
Højbuens 26
2730 Herlev, tlf. 44 53 87 00
claus.frausing@veteranbilklub.dk

Kasserer:
(Budget, bogføring, regnskab, organisations-håndbog og IT)
Henrik Thstrup
Birkevænget 16
2880 Bagsværd, tlf. 44 44 56 19
henrik.thstrup@veteranbilklub.dk

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

(Udstillinger, klubartikler og jubilæum)
Bent Friis
Sobakken 29
7000 Fredericia, tlf. 75 94 09 97
bent.friis@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og kontakt til mødestedsledere)
Henning Kjeldgaard Knudsen
Holstebrovej 17
6971 Spjald, tlf. 97 38 12 64
henning.knudsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber, klub-ikkluben og vejlederkorps)
Leif Struch Andersen
Egevej 28
5200 Odense, tlf. 65940704
leif.andersen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)
Ole Poulsen
Pogemosevej 10, Radsted
4990 Saks kobing, 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. 25. 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,-

Erhvervs-koretøjer, teknisk brevkasse og restaurering:
P. E. Hansen
Torsted Allé 25, 8700 Horsens
Fax 7564 7109. Kunskriftlig henvendelse.

I redaktionen desuden:
Svend Carstensen
E.W. Neesgaard
Hans Pedersen
Leif Gr. Thomsen

Lay-out, sats og repro
Ole Callesen, tlf. 74561611
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
e-mail: oc.aller@grafisk.dk

Tryk: Printo Kolding

Klubregister

Mærkeregistre

FIAT - Forskrifts
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 Nebbe
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

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

København og Nordsjælland
Claus E. Nebbe -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 Nebbe, 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, Kværndrup
Kontakt: John Jørgensen, 66181212
Firklovervej 6, 5270 Odense N

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

Midtjylland-Vesterhede
Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321
Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

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

Sonderjylland:
Lunderup Markvej, Rodkro
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441 5420
Mømmarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals
e-mail: migogaliece@privat.dk

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

Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark
Svend Draaby
3871 3902

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs
Peter Lovstrøm Sørensen
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

Bibliotek

Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129
Boserupvej 510, 3050 Humlebak

IT og medlemsregister

Bo Ødegaard
Høstbuen 18
2750 Ballerup, 44 64 42 94
bo.odegaard@veteranbilklub.dk

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsovej 8, 2665 Vallenshæk

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906

Revision

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Svend Aage Tholstrup,
tel./fax 8689 8777

FIVA

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



Forsiden: FIAT 509 Spider 1926
Foto: Johannes Anker

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3
Klubaktiviteter	6
Ford i 100 år	7
Odsherredløbet	20
Techno Classica	21
Månedens køretøj	22

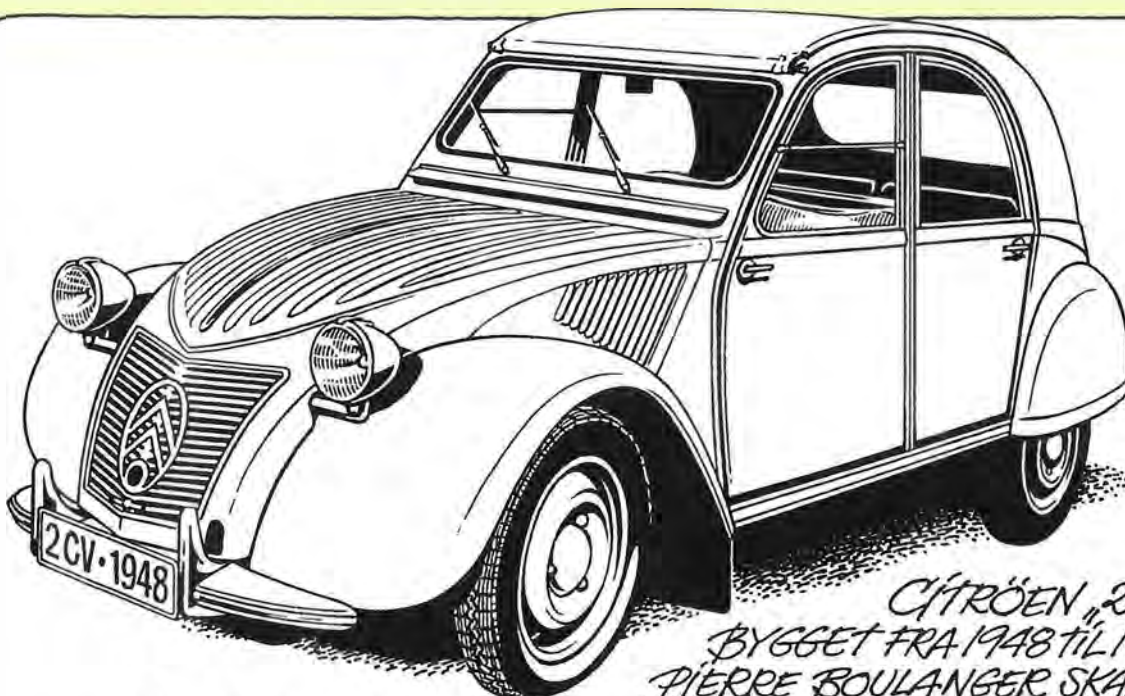
Næste Veteran Tidende udkommer uge 29 2003

Jorden rundt i Ford V8	28
Et andet 100 års jubilæum	30
Esbjerg Veteranløb 2003	33
Konkurrence	34
Swift'en til jubilæum	34
Vandmølleløb	35
Referat fra generalforsamlingen	36
Ford jubilæumstur	43
Gaderace igen	43
Invitation	44



Vi havde Ford på side 3 i sidste blad, det har vi også denne gang, hvor vi inde i bladet markerer mærkets 100 års jubilæum. Her er det en af de tidlige Ford T bildrosker, leveret af F. Bülow & Co. At den var 4-cylindret var et argument på et tidspunkt da langt de fleste af Københavns bildrosker var 2-cylindrede Renault, ligesom i Paris. Selv om det er tvivlsomt om kunderne kunne mærke forskel.

De stakkels chauffører var efter droskereglementet klædt i læder sommer og vinter og henholdsvis svedte og hundefrøs indtil de gjorde oprør. De skulle være glade hvis der endda var vindspejl.



CITRÖEN "2CV"
 BYGGET FRA 1948 TIL 1990.
 PIERRE BOULANGER SKABTE
 DETTE ENKLE OG PÅLIDELIGE LILLE MESTERVÆRK - MED
 FORHJULSTRÆK, 4-TRINS GEARKASSE, 2-CYL. LUFTKØLET MOTOR,
 SPECIELT HJULOPHÆNG OG SELVBÆRENDE KARROSSERI.
 - EN SJOV ANDERLEDES KLASSIKER... *Fritz*



MØDEKALENDER

Juni

17. 19.00 Kværkeby. Klubmøde. Aftentur.
19. 19.30 Spjald. Knallert-med mere-tur til
Kaj Munks Skov.
24. 19.00 Klippinge. Klubmøde. Rundtur på Stevns.
24. 19.30 Egeskov. Klubmøde.
29. 9.00 Egeskov. Madpakketur,
se Klubaktiviteter.
30. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.

Juli

1. 18.30 Ristrup. Bemærk klokkeslæt. Grillaften.
Tilmelding nødvendig, se
Klubaktiviteter.
2. 19.00 Nivå. Klubmøde.
10. 19.00 Børkop. Klubmøde med tur til
Bent Friis i Erritsø.
15. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
17. Spjald. INTET klubmøde.
22. 19.30 Egeskov. INTET klubmøde.
22. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
28. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.

August

5. 10.30 Ristrup. Klubmøde.
7. 19.00 Nivå. Klubmøde.
14. 19.00 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.
6. Spjald. Efterårsløb.
11. 19.00 Børkop. Klubmøde.
11. Rødekro. Bankløb, husk tilmelding.
16. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
18. 19.30 Spjald. Klubmøde.
20. Rødekro. Bankløb, husk tilmelding.
23. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
29. 19.00 Vesterhede. Klubmøde.
30. 19.30 Egeskov. Klubmøde.

LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

Juni

15. **Gavnø Autojumble & Concours de Charme.**
Plus orienteringsløb, arr. Foreningen Look Good Feel Better til
fordelfor kræftsyge kvinder. www.gavnoe.dk/auto
19. **19.00-20.00 Havnemøde Dragør Gamle Havn.**
Se Klubaktiviteter, Nivå.
21. **Sydhavsløb.** Saksøbing. Indb. i VT 322.
22. **Englændertræf.** Se indb. i VT 323
26. **Ikea-løb.** Start Tåstrup.
27. **Stumpemarked på markedspladsen ved Vilsund Strand.**
Åbner kl. 8. Studeplads 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 VT 323
29. **Fynsk madpakketur.** Se Klubaktiviteter, Egeskov.

Juli

- 5.-6. **Bornholm Rundt.** Indbydelse i VT 320.
17. **19.00-20.00 Havnemøde Køge.** Se Klubaktiviteter, Nivå.
18.-19.-20. **Amerikanerbiltræf i Tølløse.**
Se under Kort fortalt i VT 323.
19. **Gågademarked i Tønder,** se indbydelse i VT 323
25.-26. **Ringkøblingløb.** 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 VT 323.
27. **City 2 Løbet.** Jørgen Behrendt, tlf. 43535503.
Indbydelse i dette nr.
31. **Ikea-løb.** Start Tåstrup.

August

1. **Stevnsløbet.** Hans Peter Nielsen. Tlf. 40148037.
Indbydelse i VT 323.
2. **Veteranløb ved beg. af Nykøbing F. Festuge** lørdag den
2. aug. Max 75 køretøjer. Se indbydelse i dette nr.
2. **Ferritslev-løbet.** Se indbydelse i VT 322.
2. **Odder-løbet.** Se indbydelse i VT 323.
7.-10. **Styrkeprøven.** Midtsjælland. Indbydelse i VT 322.
8.-10. **Dansk Borgward Klubs internationale træf i Sæby.**
Tilmelding tlf. 98550022, joba@joba.dk info www.borgward.dk
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.
Se indbydelse i dette nr.
21. **19.00-20.00 Havnemøde Ishøj Havn.**
Se Klubaktiviteter, Nivå.
29. **Ikea-løb.** Start Vangede.
29. **14.00 Nærum, rejsegilde** på Sommers ny bilmuseum.



31. **Sensommertræf på Rindsholm Kro** kl. 11-16.
Tlf. 86639044. www.rindsholm-kro.dk

September

6. **Spjald Efterårsløb.**
7. **Fjordløbet.** Se indbydelse i dette nr.
11. **19.00 Rødekro Bankløb.** Start fra Jyske Bank, Nørregade 22, Haderslev. Tilmelding på 74415420 senest 4. september.
18. **19.00-20.00 Havnemøde Roskilde.**
Se Klubaktiviteter, Nivå.
20. **13.00 Rødekro Bankløb.** Start fra Jyske Bank, Perlegade 81 A, Sønderborg. Tilmelding på tlf. 74415420 senest 13. september.
28. **11.00-16.00 Copenhagen Harbour.** Start Langelinje, ca. 50 km. Tilmelding Kim Polte 26134229, Claus Neble 22535550.

Oktober

- 18.19. **Fredericia Bilmesse & Brugtmarked.**
www.bilmessebrugtmarked.dk
26. **Efterårstur/Sæsonafslutning.** Sjælland.

November

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

UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

Juli

5. **ClassicCarShow** på Margretetorps Gästgifvergård (ca. 6 km nord for Ängelholm). 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, Højgatan 4, S212 33 Malmö, tlf. 040/491909, ola_70@swipnet.se

August

3. **Thulin Träffen.** Se indbydelse i dette nr.

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 hjemmesiden 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

Skagenløbet 2003

TEKST OG FOTO OLE CALLESEN

Det var DVM's 38. Skagenløb i træk. Første Skagenløb blev kørt i 1913. Vejnettet var endnu ikke udbygget, så mange steder var der tale om bløde jord- og grusveje. Især var vejen fra Frederikshavn til Skagen delvis ufremkommelig, da den mange steder ikke var andet end et par hjulspor.

I dag har kørerne ikke de problemer men til gengæld er de maskiner der køres på blevet op til 90 år ældre.

På de 3 løbsdage tilbagelægges hver deltager ca. 700 km.



Løbets ældste cykel, en Elleham 1907. Kørt af Torben Damsgaard, Frederikshavn, Elleham cyklen har ingen gear og skal løbes i gang. Måske derfor løbeskoene?.

Næstældste cykel, en sjælden Quadrant 1913, kørt af Kai Beck, Haderslev, som selv har restaureret cyklen.



I baggrunden New Hudson 1931 tilhørende Svend Kusk, Ikast. Sønnen Stephen deltog på New Hudson 1932. (nr 55). Far og søn vandt klasse 3 med en delt 1. plads. Far/farfar Kresten Kusk deltog også på en Royal Enfield 1927. I midten BSA 1916, vinder af klasse 1, kørt af Jan Svane Crilsen, Frederikshavn



Et par cykler med patina. Terrot 1927, Morten Qvistgaard, Brædstrup. Victoria 1922. Sven Erik Sørensen, Sorring.



KLUBAKTIVITETER

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag 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.

Tirsdag d. 24. juni 19.30 klubmøde.

Søndag 29. juni kl. 9.00 MADPAKKE-TUR på Fyn. Mødested Godthåb Auto-reparation, Thulevej 9, Tarup. Kørsel ad Rismarksvej, drej fra i lyskryds ved IDE Møbler ad Tarupvej. Drej til venstre ved Tarup Postcenter ad Thulevej og straks efter til højre. Du ser nu Godthåb Auto-reparation lige foran dig. Da Klaus og Tina vil være værter ved morgenkaffe og rundstykker er tilmelding nødvendig og skal foregå til John på tlf. 66181212 eller 22316811 senest tirsdag den 24. juni ved klubaftenen på Egeskov. Turen køres på Vestfyn. Yderligere oplysninger på ovennævnte tlf.nr.

Obs: INTET klubmøde i juli.

Tirsdag 26. august kl. 19.30 klubaften på Egeskov.

Tirsdag 30. september kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag 28. oktober kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag 25. november kl. 19.00 Julefrokost – bemærk tidspunktet.

Venlig hilsen
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND – RØDEKRO

Husk tilmelding i god tid til Jyske Bank-løbene, som træder i stedet for ordinære klubmøder.

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, kørsel

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 1. juli kl. 18.30, bemærk klokkeslæt. Grillaften på plænen under hyggelige former som tidligere år. Mens slagteren liner op i parken kører vi en lille tur i omegnen. Kuvertprisen er kr. 120.-. Drikkevarer kan købes på stedet. Tilmelding absolut nødvendig senest fredag 27. juni til Lars Hoffbeck, tlf. 86999161 eller Arne Jespersen, tlf. 86985504. Derefter er der lukket for tilmelding.

Med venlig hilsen

Kaj Munkholm, tlf. 86221055

Arne Jespersen, tlf. 86985504

ØSTSJÆLLAND – KLIPPINGE

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

Vores møde med gummimanden tirsdag den 22. april blev et tilløbsstykke. Der var fuldt hus, ja dårlig plads til alt det materiale, dækprøver af forskellige typer, opbygninger af dæk, speciel mærkning var et nyttigt område, men med Niels Jespersens store indsigt gennem 20 år var der stof nok til flere klubmøder.

Klubmødet 24. juni kl. 19.00 bliver med en rundtur til Stevns' seværdigheder, specielt de steder hvor man sjældent kommer. Afslutning med klubhygge i haven. Så husk at luften dytten til en sommeraftentur.

På behageligt gensyn

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND – KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 17. juni skal vi på en hyggelig aftentur fra Steffensgård. Bo Larsen har tilrettelagt en god tur, kom gerne i gamle biler.

Venlig hilsen

Preben Boisen

5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.00 når ikke andet er skrevet.

10. juli kl. 19.00. Klubmøde for dem der er hjemme eller ikke ferierer for langt væk – og for dem fra langt væk der ferierer i nærheden. Vi kører en flot rute fra Vandmøllen og hjem til Bent Friis i Erritsø. Bent stiller vist nok med et lille traktement i anledning af at han en af dagene før er blevet ældre. Noget med et nul som andet ciffer.

14. august klubmøde.

11. september klubmøde.

Bemærk at de faste mødetider er ændret til kl. 19.00.

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

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.

Torsdag den 24. april var Spjald-afdelingen på tur. Vi besøgte Lauge Moselund i Skarrild, hvor vi havde fået lov at se hans store private samling af radioer, fjernsyn, båndoptagere, gramofoner og OB-vognen nr. 3, som har været anvendt af DR (tv-transmissionsvogn). Samlingen består af ca. 1.200 radioer, den ældste er fra 1923. I det ene lokale har Lauge en næsten komplet samling B&O, ca. 200 radioer. Det var meget spændende at se. Efter et par timer med snak om de gamle sager kørte de 25 deltagere til Kibæk Hotel, hvor vi sluttede med kaffe. (Tekst og fotos Anton Sørensen).

For mødested Spjald er der allerede forslag til aktiviteter resten af året.



Torsdag den 19. juni knallerttur til Kaj Munks Skov kl. 19.30. Afgang fra mødelokalet på adressen Holstebrovej 17, Spjald. For dem der ingen knallert har er der planlagt en rute til bil, så de også kan komme ud at køre. Alle er velkomne, også damerne, af hensyn til kaffen tilmelding til Henning på tlf. 97381264. 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- NORDSJÆLLAND – NIVÅ

Moderne i Nivå er den første torsdag i hver måned.

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

Torsdag 17. juli kl. 19. Havnetræf 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 i Roskilde. Vi mødes på parkeringspladsen ved Vikingeskibsmuseet – 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.

Torsdag 4. september kl. 19.00. Møde i Nivå. Intet program, kom i gammelt køretøj.

Igen i år er der Ikea-aftenløb sidste torsdag i hver måned fra april til august. 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 E. Neble



Spjald Vestjylland. Fra besøget hos Lauge Moselund i Skarrild.

NYT NUMMER – OBS OBS

Den gamle redaktør har fået nyt faxnummer
(og telefonnummer i DVK-sammenhæng).

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



FORD I 100 ÅR



Den tidligste danske Ford, vi har fundet. Det bør være en model C fra 1904, og det ses af nummerpladen at den var indregistreret i Vejle amt. 2-cylindret boksermotor.

Det vrirler med 100-års jubilæer. Sidste år var det Cadillac, som vi ikke fik gjort noget ved, i år er det Harley-Davidson, som vi har omtalt behørigt, og Ford og Buick. Måske flere.

I virkeligheden er det betydeligt mere end 100 år siden Ford lavede sin første bil, det var i 1896. Eller 1893, bilhistorikerne er uenige. Under alle omstændigheder kun kort efter at brdr. Duryea frembragte hvad der anses for den første bil i USA – og længe efter Marcus, Daimler, Benz, Hammel og Johansen. Og Ford havde frembragt flere typer inden Ford Motor Co. blev stiftet i 1903 og den første model A blev præsenteret. Henry Ford skal i 1903 have sagt at han ville skænke menneskeheden et automobil for alle – stort nok til en familie men ikke større end nødvendigt. Fremstillet af de bedste materialer og de bedste arbejdere, af konstruktion så enkelt og godt som moderne ingeniører kunne frembringe. Til så lav pris at alle

med nogenlunde indtægt kunne købe bilen. Man må vel sige at det blev T-modellen der opfyldte disse ambitioner, men inden den navnkundige og langlivede model T kom i 1909 havde Ford været en hel del af alfabetet igennem og også lavet store biler, der bestemt ikke var for menigmands pengepung. Modellisten hed A-B-C-F-K-N-R-S-T. Hvor de mellemliggende bogstaver blev af ved jeg ikke.

I tidens fylde ville menneskeheden formentlig være blevet lige så motoriseret uden Henrys medvirken, men det havde været i et langsommere tempo og i en anden stil. Manden selv og mærkets historie i øvrigt er der skrevet så meget om, at vi i stedet vil bruge vores plads på en fotokavalkade, vor sædvane tro dansk.

I Veteran Tidende 304, oktober 2001, aflivede vi eftertrykkeligt myten om at Ford T kun kunne fås sortmalet. Men de fleste

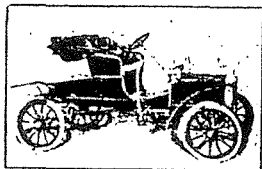


Den første Ford, Bülow solgte, var en model N, her med sin stolte køber, mejeriejer Christensen, Helsingør.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK --
høieste Grad driftssikker.

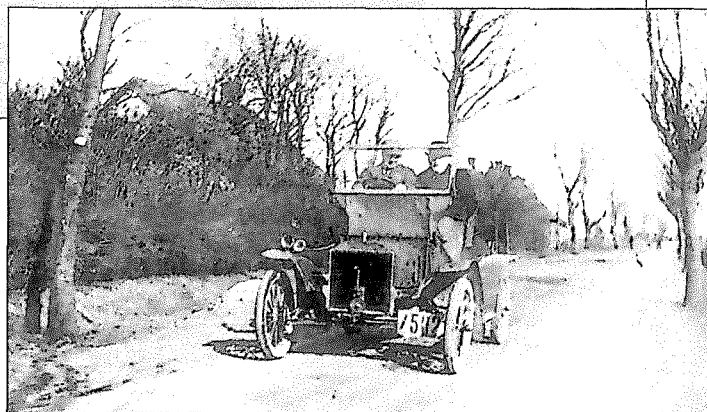
Til
2 Personer.



Ringe
Benzinforbrug

Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.
Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.



Nogle af de tidlige Ford-modeller er svære at skelne fra hinanden, men den her er nok en R, der mest adskiller sig fra N ved at have trinbrætter. Fotograferet på hovedvej 1 ved Eskelund i 1908. Z-nummerplade betyder Ribe amt. Tilhørte Hans Chr. Nielsen, ved rattet hans svigersøn Ludvig

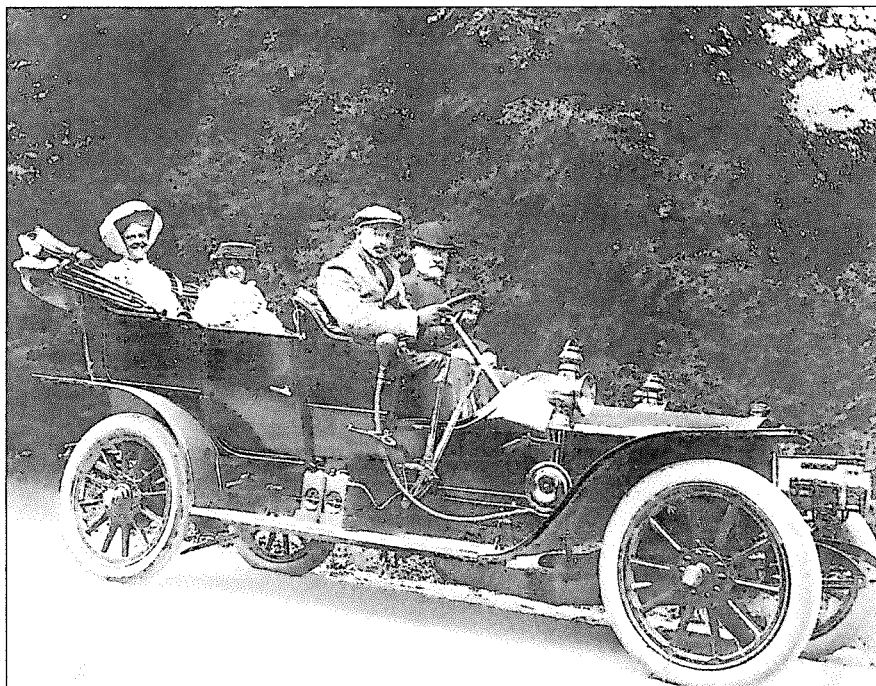
var faktisk sorte. I hvert fald på vores sorthvide fotografier. Som sagt begyndte det hele før Ford T, også i Danmark, hvad vi heldigvis kan dokumentere med fotografier.

Det tidligste spor af Ford i Danmark vi har fundet, er et fotografi af en type C (tror jeg nok). Det er årgang 1904. Det kan godt være at en mere minutiøs gennemgang af datidens motortidsskrifter kan fortælle mere, men til denne artikel har vi udelukkende anvendt materiale fra DVK's eget arkiv, herunder i stor udstrækning billeder vi har fra det gamle firma F. Bülow & Co., fra Ford Motor Co. og fra Ford-forhandleren SIMO.

Det næste i kronologien er så en annonce i MOTOR i 1906 for en 2-personers model N. Annoncøren er firmaet Para, som har adresse på Frederiksberg. Historien er ellers at samme år eller måske i begyndelsen af 1907 overtog grosserer F. Bülow den danske del af generalagenturet fra et selskab i Berlin, sammen

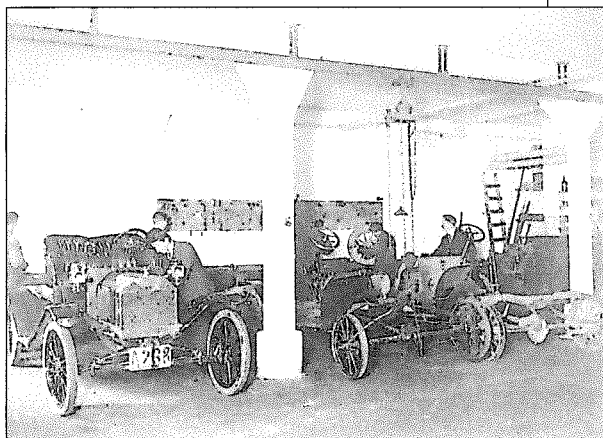
med en ordre på hele 5 Ford-vognen på en gang. F. Bülow solgte oprindelig cykler en gros i Varde, men flyttede i 1901 til København, med adresse Vesterbrogade 22-24, hvor firmaet var til 1912. I 1904 optog Bülow forhandlingen af Phänomen motorcykler, som hurtigt vandt udbredelse.

Bülow solgte sin første Ford-vogn 18. maj 1907 til mejeriejer Christensen, og det var en model N. På det tidspunkt var der registreret ca. 1910 personbiler og 230 last- og varebiler i Danmark. 1907-08 blev der solgt 11 Ford-vogne i Danmark. Fra 1908 har vi et fotografi af F. Bülow i en stor, 6-cylindret Ford K. Muligvis samme vogn blev solgt til tandlæge Boberg, han fik i hvert fald en af disse store Ford-modeller. Med T-modellen i 1909 tog det virkelig fart, virksomheden flyttede i 1912 til større omgivelser i Langebrogade, og alene i København solgte Bülow omtrent 6.000 Ford T indtil Ford i 1924 fik egen samlefabrik i København og Bülow foretrak at handle med



Men Ford lavede også større vogne. F. Bülow selv sidder i en 6-cylindret K-model med ældste søn, C.A. ved rattet. Modellen kom i slutningen af 1905 og blev lavet stort set uændret til og med 1908.

Så kom de første Ford T, og nu tog det fart. Blandt de tidligste var Odenses første bildroske, med vognmand Valdemar Petersen. Indregistreret i maj 1909.

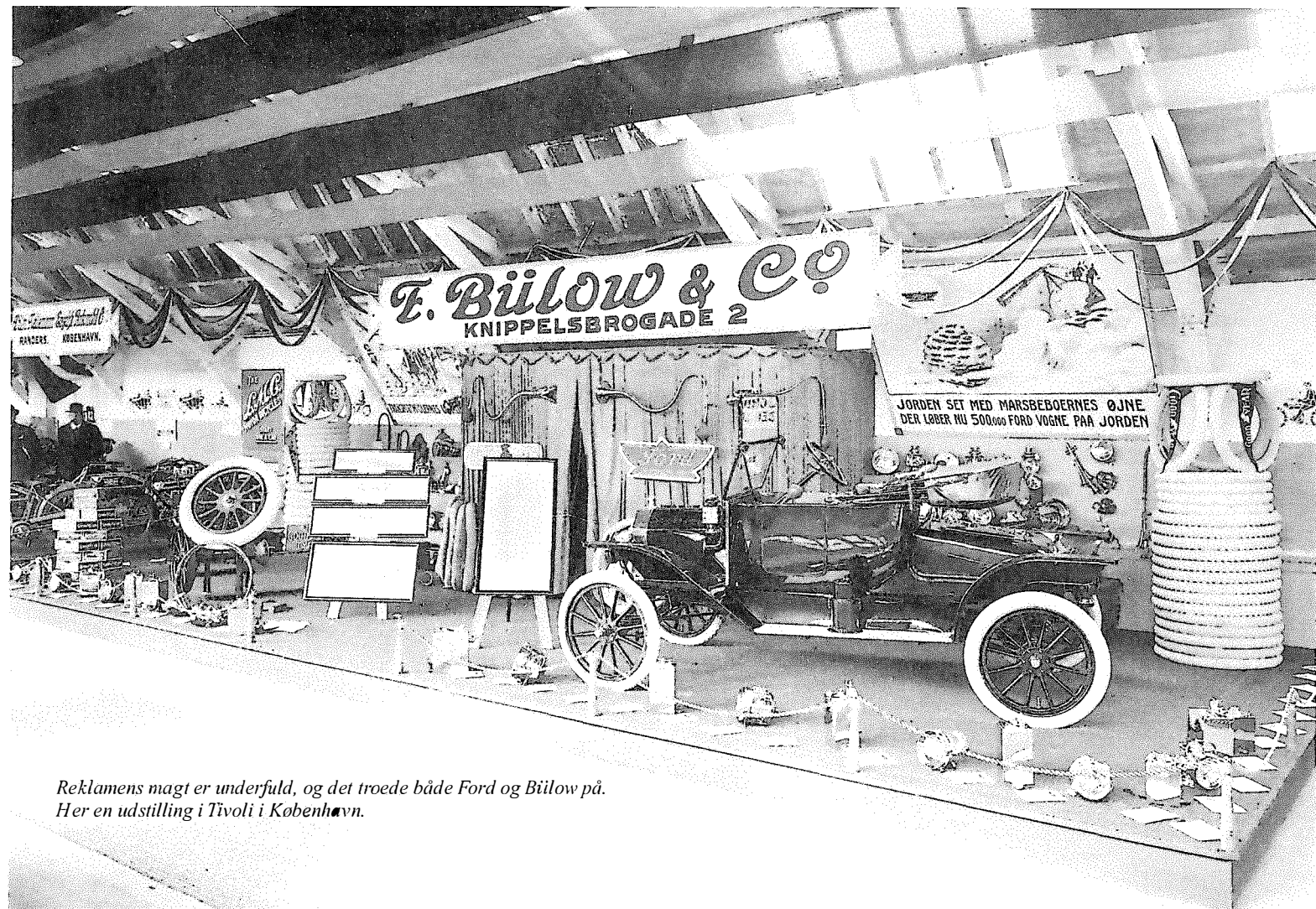


I en årrække havde Bülow til huse i Knippelsbrogade i København.

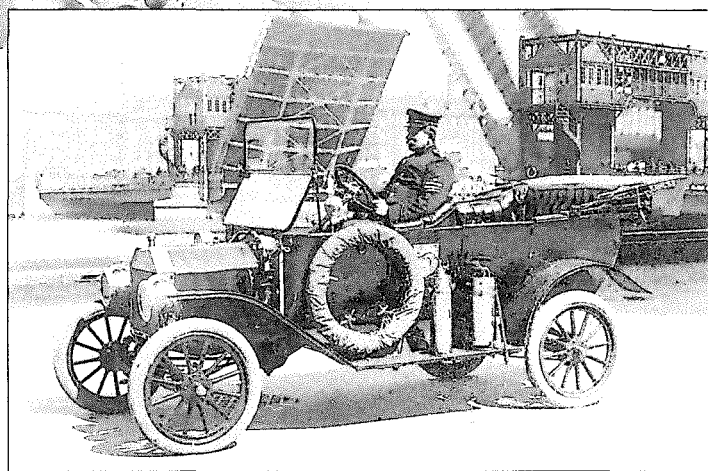


andre mærker – efterhånden mest General Motors. Lige et par salgstal til: I 1913 var solgt 109 Ford-vogne, i 1914 166. I 1916, midt under Første Verdenskrig, blev der mærkeligt nok solgt mange biler, skønt bilkørslen da var underlagt strenge hindringer. Det var ikke til at få benzin og gummi. Der blev solgt 222 Ford-vogne (deriblandt Deres Ærbødiges farfars første bil, som han købte hos Kureeer i Køge – den dag i dag Ford-forhandler). Det samlede antal indregistrerede motor-køretøjer i Danmark var dog i 1915 nået op på 4331. Så gik det også helt i stå, og først i juli 1919 blev der igen tilladelse til at indføre biler.

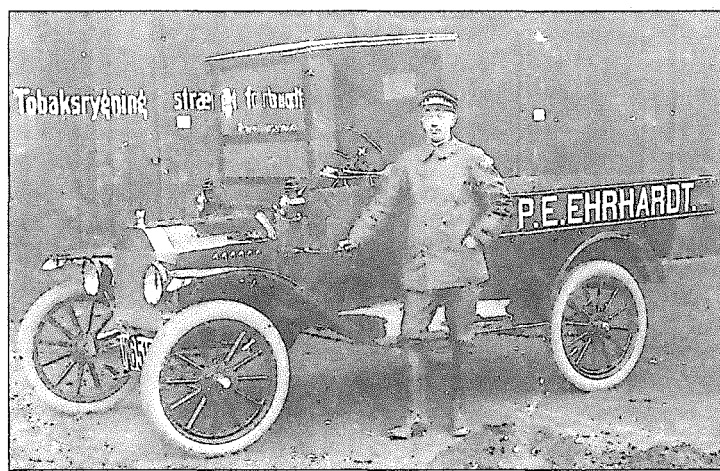
Ford Motor Co. i Detroit havde betragtet eksport som en mindre vigtig ting, men nu blev der oprettet fabrikker i England og Frankrig og der kom gang i eksporten. I Danmark stiftedes det danske Ford Motor Co. 25. juni 1919, med en halv million i aktiekapital og med Henry Fords nære medarbejder, dansk-amerikaneren William W. Knudsen, som bestyrelsesformand og som medlemmer af bestyrelsen d'herre overretssagfører V. Falbe-Hansen, F. og C.A. Bülow og J.J. Harrington. Sidstnævnte blev også administrerende direktør.



Reklamens magt er underfuld, og det troede både Ford og Bilow på. Her en udstilling i Tivoli i København.



Gentofte brandvæsens officersvogn var stort set en standard touring.



Varevognskarrosserier og førerhuse til lastbiler var altid dansk fremstillede og blev lavet over alt i landet.

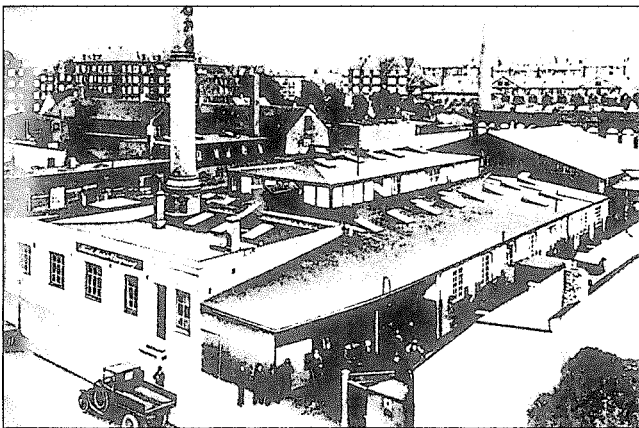
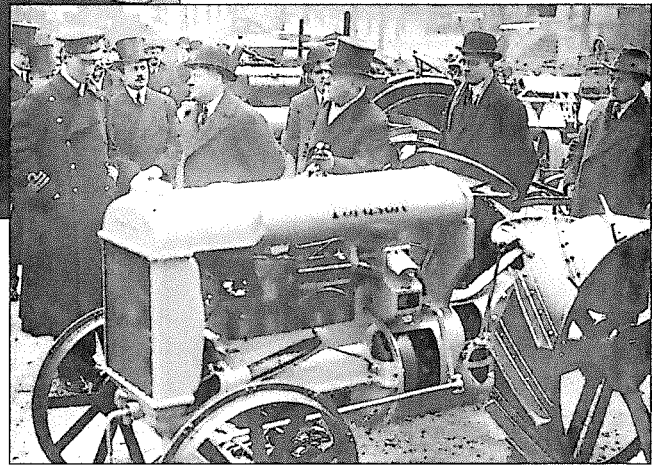
I Heimdalsgade 28, 42 og 44 på Nørrebro i København lå nogle gamle ejendomme, som Ford Motor Co. erhvervede. De blev i hast indrettet til Fords første samlefabrik på det europæiske fastland. Desuden blev opstillet en stålbygning, indført fra USA, den blev indrettet til lager og til samling af åbne karrosserier. Og da produktionen påbegyndtes i oktober 1919 var det med kun den ene model, den åbne touring. Inden der var gået en måned var produktionen 14 biler om dagen. Der blev beskæftiget 148 arbejdere og 12 funktionærer.

Selskabet fik tilladelse til at oprette frilager (toldfrit lager) på selve fabrikken. Fabrikken skulle ikke alene levere til Danmark, men også til Færøerne, Island, Norge, Sverige, Finland, Randstaterne, Polen, Fristaden Danzig og Tyskland. Men meget hurtigt var efterspørgslen så stor at kapaciteten ikke slog til. Og det skønt begyndelsen af tyverne var præget af økonomisk sammenbrud – i Tyskland valutakaos, herhjemme Landmandsbankens krak og hvad det førte med sig. Men Fordvognene kunne sælges. Arbejdsløsheden medførte det positive



Storm P var som bekendt glad for biler og anden mekanik og kørte selv Ford T. Og han var ikke bleg for at være med i reklamer. Her sammen med Chr. Arhoff.

Fordson traktoren blev præsenteret for motorprinsen Axel.

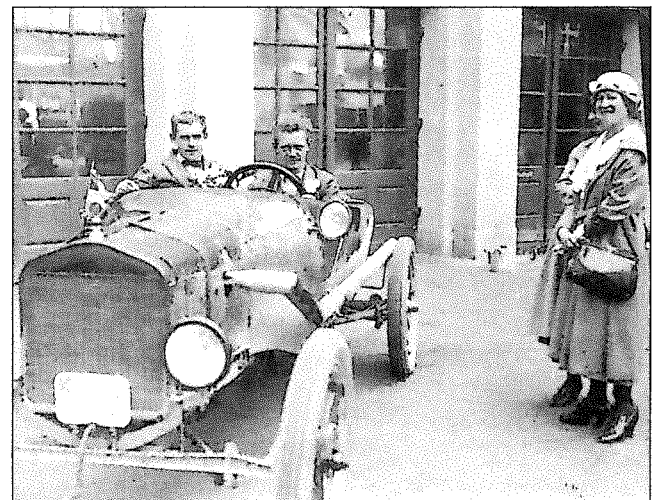


Samlefabrikken åbnede i Heimdalsgade på Nørrebro i 1919.

at regeringen satte vejarbejder i gang som beskæftigelse. Og det var tiltrængt.

Det gik så godt for Ford at en ekstraordinær generalforsamling 5. november 1923 vedtog at øge aktiekapitalen fra den halve million til 30 millioner. Men allerede året før havde man købt grund i Sydhavnen til en kæmpestor og moderne samlefabrik efter amerikansk mønster. Det var på nyt, opfyldt areal, med egne jernbanespor og kaj med vanddybde til oceangående fragtskibe. I sommeren 1924 kunne hele virksomheden flyttes dertil fra Heimdalsgade. 15. november foregik den officielle indvielse, et 100 meter lang samleband satte sig i gang. Fabriken havde et samlet areal på 17.000 kvadratmeter, hvoraf 11.000 under tag. Hovedbygningen var en toetages jernbetonkonstruktion, forbundet med to kranhaller og en kraftstation – og derimellem den store monteringshal, en stålkonstruktion med ovenlys.

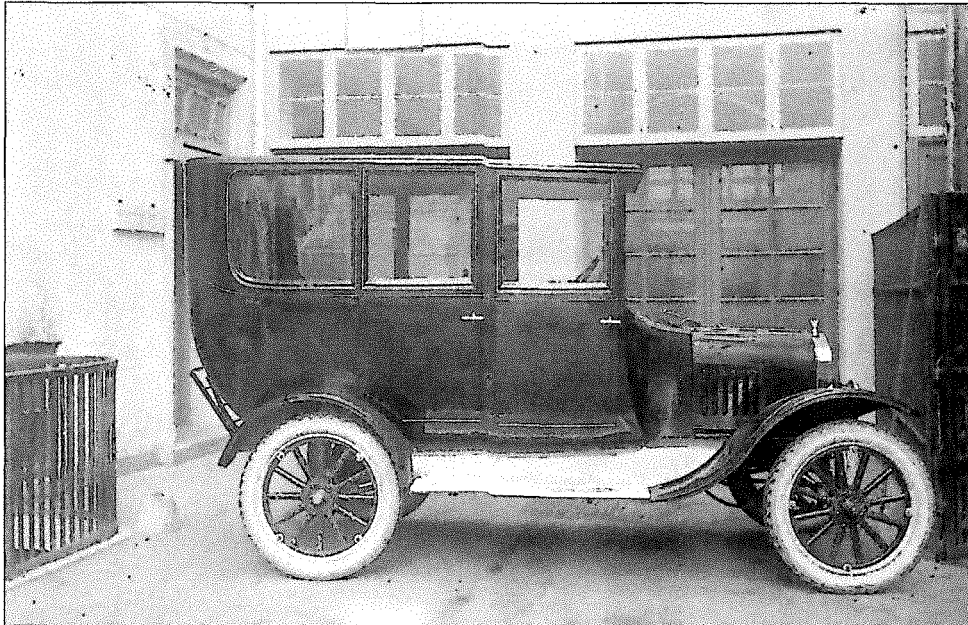
Produktionen var de første år en række af rekorder – 12. maj 1925 løb der 253 biler af samlebandet og 4. november 1926 bil nr. 100.000. Den kørte i triumf gennem Danmark. Underleve-



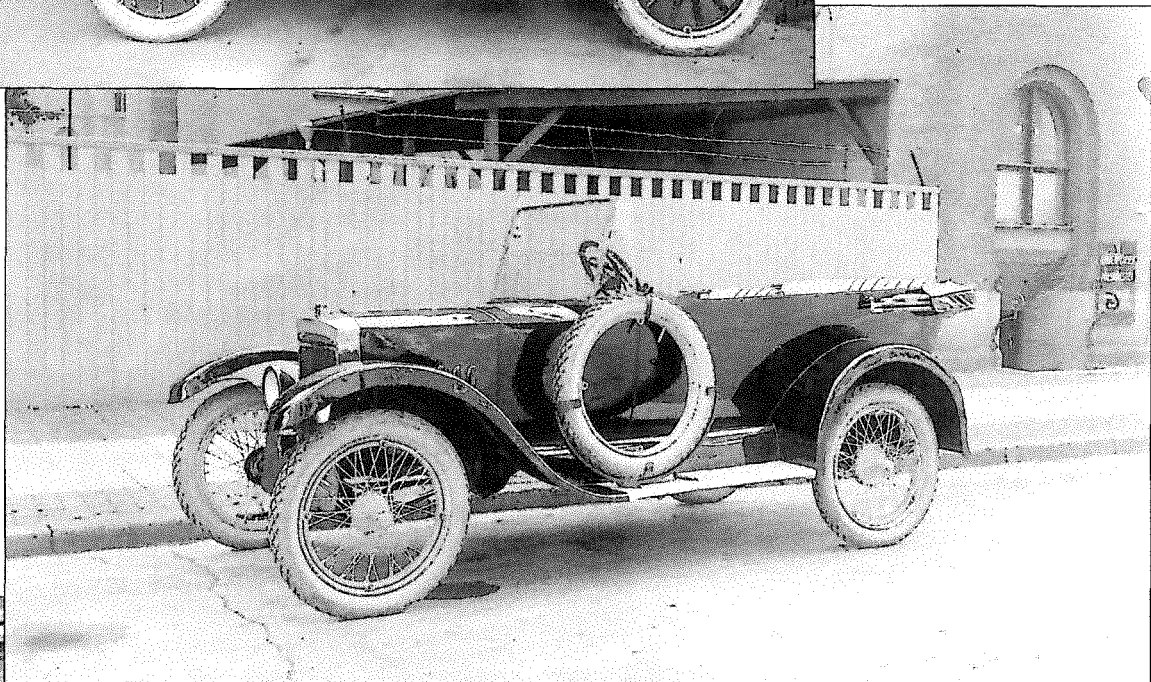
Bjerregård er lige kommet hjem fra Paris-København-løbet og har endnu ikke fået lagt håret ned.

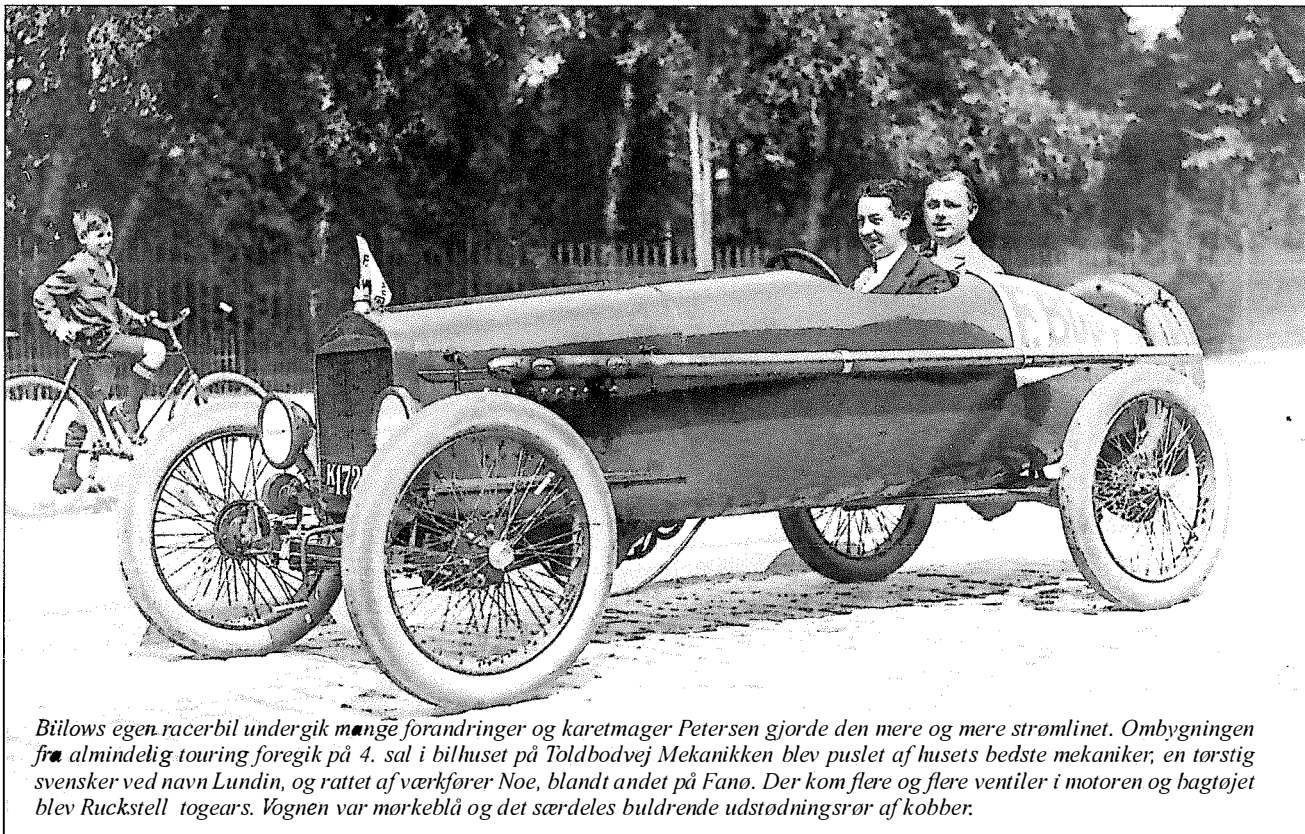
randørerne af materialer var så vidt muligt danske, og det blev endnu mere udpræget da valutacentralen indledte sit forhadte virke i 1932, med deraf følgende importbegrænsninger. Men det kom altså danske virksomheder til gode.

Ford leverede meget gerne undervogne, og ingen anden bilmodel har fået så mange danske specialkarrosserier som Ford T. Fra lastbilførerhuse over varevogne til hyrevogne, luksuslimousiner, sportsvogne og de rene racere. Og da det



Uvist af hvilken grund inspirerede Ford T mere end nogen anden bil til ombygninger og specialkarrosserier.





Billows egen racerbil undergik mange forandringer og karetmager Petersen gjorde den mere og mere strømlinet. Ombygningen fra almindelig touring foregik på 4. sal i bilhuset på Toldbodvej Mekanikken blev puslet af husets bedste mekaniker, en tørstig svensker ved navn Lundin, og rattet af værkfører Noe, blandt andet på Fano. Der kom flere og flere ventiler i motoren og bagtojet blev Ruckstell togears. Vognen var mørkeblå og det særdeles buldrende udstødningsrør af kobber.

dengang var de åbne biler som var billigst blev der lavet utallige hard-topper – ja enhver lokal karetmager kunne næsten det hele. Men særligt mange karrosserier til Ford T blev lavet af den store forhandler Scania-Vabis & Rådvdamm – tidligere dansk Scania-Vabis og senere trukket sammen til Scaniadam, på Frederiksberg, og af karrosserifabrikken Kronborg i Helsingør.

I 1931 indviede Ford Europas største bilfabrik i Dagenham i England, og allerede udsigten til det fik det danske Ford-selskab til i maj 1929 at vedtage en reorganisering, hvor aktiekapitalen fastsattes til 20 millioner, hvoraf 2 blev udbudt til offentlig tegning. Til bestyrelsen valgtes blandt andre Henry Fords eneste søn, Edsel, og dansk-amerikaneren Charles E. Sorensen, der ligesom Knudsen havde været med Ford fra begyndelsen (Knudsen havde da skiftet spor). Edsel døde i 1943, kun 50 år gammel, og huskes vel mest for at have givet navn til en af Fords største fiaskoer - der i dag er kult og samlingsobjekt.

I tredverne kom der en livlig produktion af såvel V8-modeller som små vogne med den navnkundige 1172 cc sideventilede, 4-cylindrede motor i gang i flere europæiske lande.

I Danmark var der kommet flere markante og store Ford-forhandleren, men Ford Motor Co. ville gerne selv have et iøjnefaldende udstillingslokale i København, det blev på Rådhuspladsens Tivoli-side, og det blev indviet 20. juli 1934 og bestyret af den på det tidspunkt ældste Fordforhandler, Scaniadam.

Under Anden Verdenskrig foregik mange mystiske ting, men Ford var blandt andet sammen med andre fabrikker med i fremstillingen af gasgeneratoren Imbert. I 1943 gik Ford ind i fremstillingen af et af de systemer med dobbelte bagaksler til lastbiler og busser, som brødrene Møhl mange år tidligere havde opfundet. Kendt under navnet Longframe.

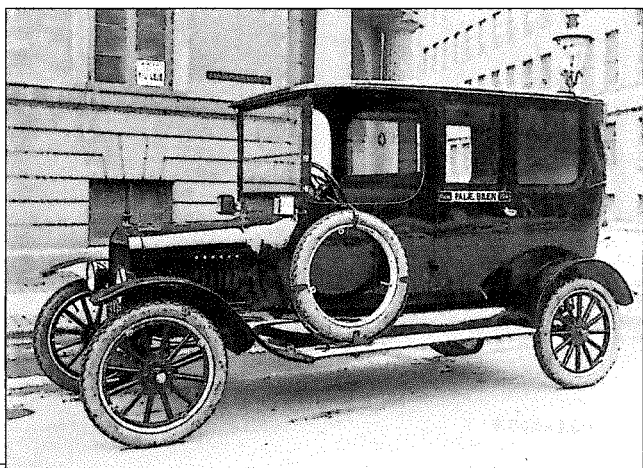
Vi har mest beskæftiget os med Fords historie i Danmark, men nævnes skal også at Ford fra 1917 fremstillede Fordson traktoren, at i 1922 begyndte Ford produktionen af luksusbilen Lincoln og i 1939 Mercury. Hvad færre ved er at det også var Ford, der i 1939 lancerede Ferguson traktoren i samarbejde med dens irske opfinder. Den nåede før krigen at blive introduceret i Norge, men ikke i Danmark.

At Fords forskellige motorer, ikke mindst Ford T-motoren, har været benyttet til alt muligt andet, ved enhver. Og ligeledes at den imponerende samlefabrik i København er en saga blott.

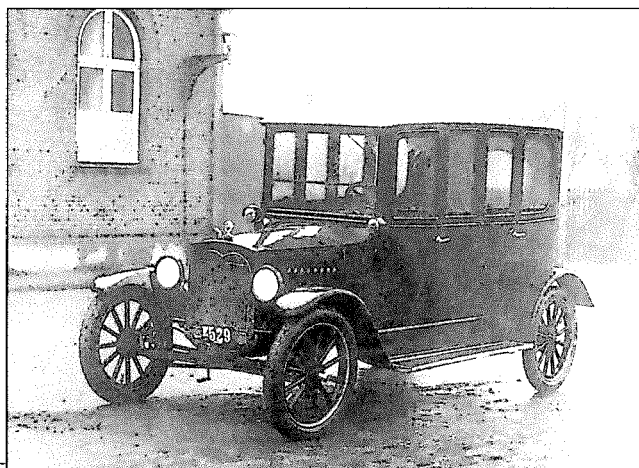
Et sted skal vi stoppe beretningen, det bliver her, og vi lader billederne fortælle resten.

I DVK's arkiv har vi ret utrolige mængder af fotografier af Ford T, og vi har forsøgt at give et varieret udvalg. De følgende mange års andre modeller er betydeligt dårligere repræsenteret – nu var det ikke så spændende med biler mere at man behøvede at fotografere dem. Foruden de tidligere nævnte takker vi brødrene Reichstein og mange andre for billeder.

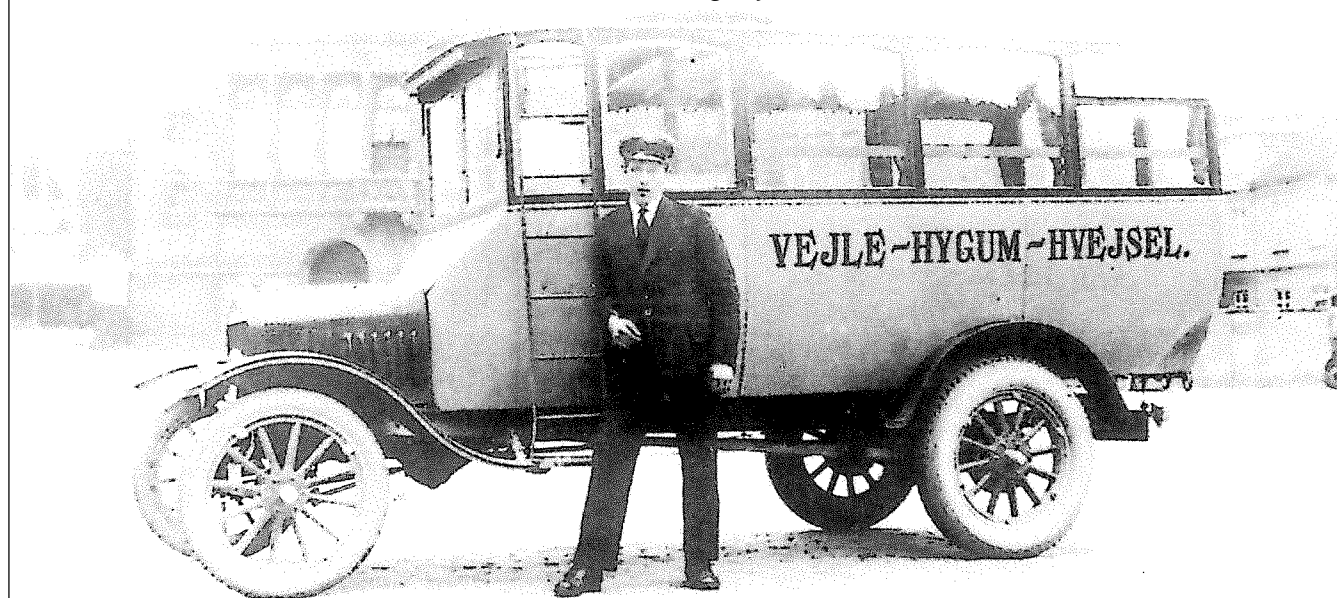
oer



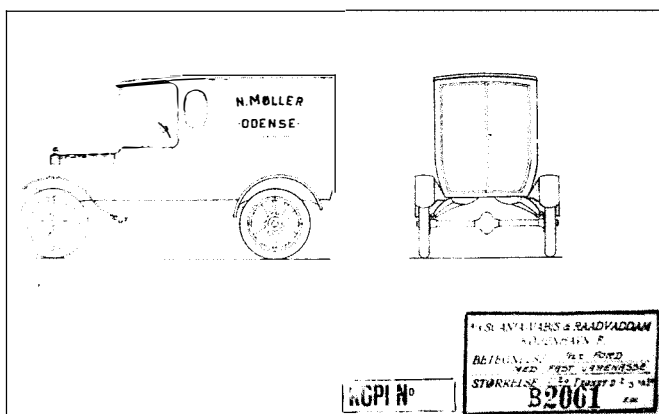
Til droskekørsel blev Ford T også brugt, her i en københavnsk, forlænget version.



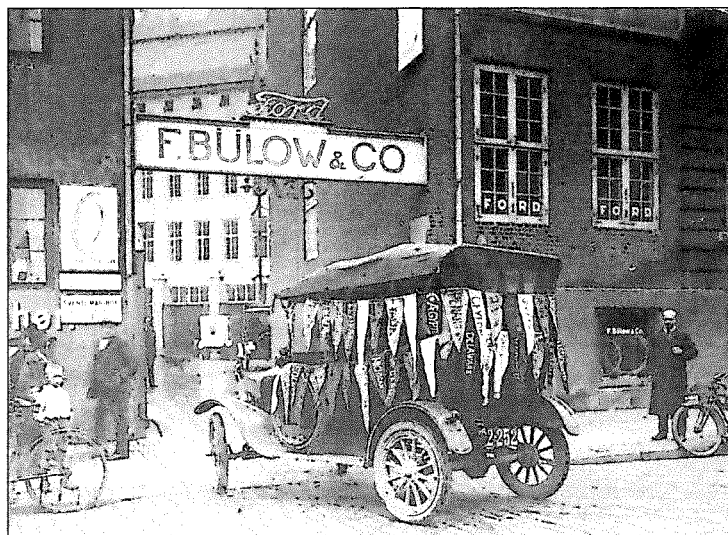
Vognmand P. Nielsen i Skælskør gjorde alt for at hans bil ikke skulle kunne genkendes som en Ford T. Den er både forlænget og sænket og specialkarrosseret. Men allerede den tværliggende forfjeder afslører den. Der var klapsæder og overparten kunne tages af om sommeren.



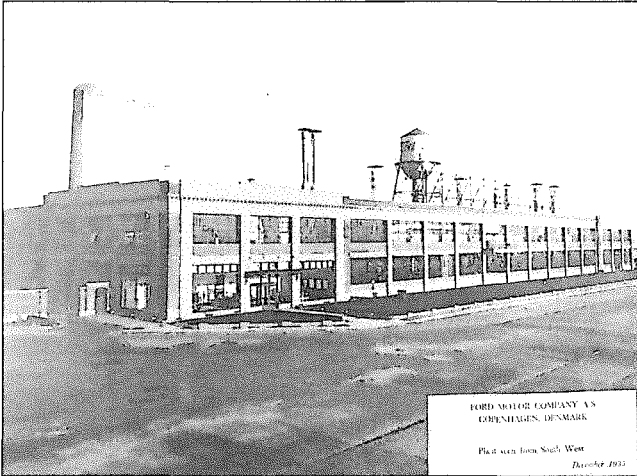
Ford TT konkurrerede hårdt med Audi om at være den mest udbredte rutebil i Danmark.



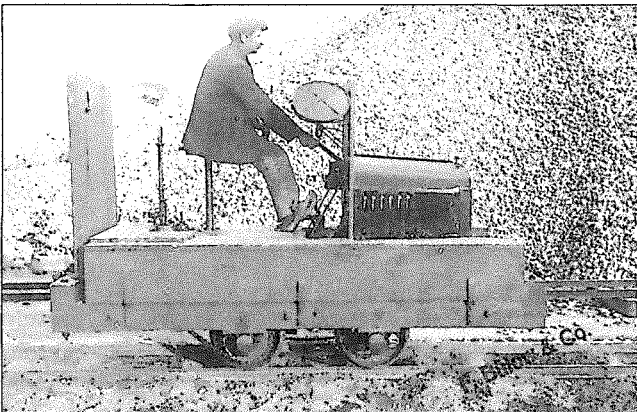
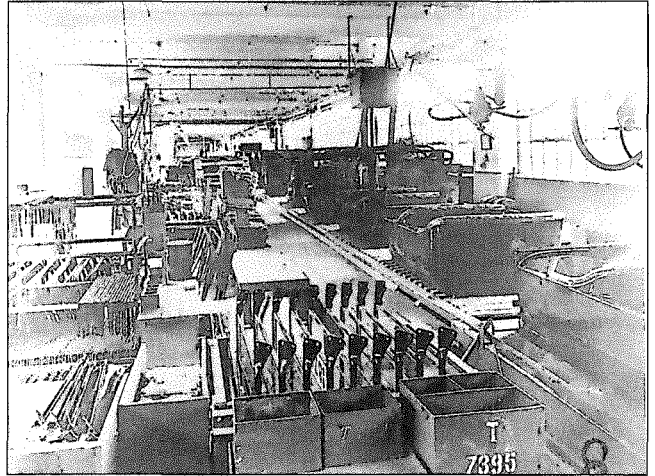
Blandt de største forhandlere i 1920'erne var Scania-Vabis & Rådvaddam på Frederiksberg, som også lavede talrige karrosserier. Til hvert enkelt blev det lavet præcise tegninger.



Svend Spejder kørte jorden rundt i Ford T og kom velbeholden hjem til Biilow.



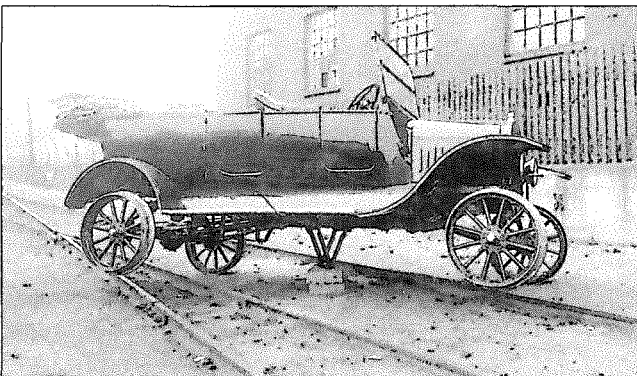
Den ny samlefabrik i Københavns Sydhavn var enorm. I hovedbygningens vestlige ende var der udstillingslokaler.



Også til et tipvognslokomotiv i Hedehusene kunne man bruge motoren fra Ford T.



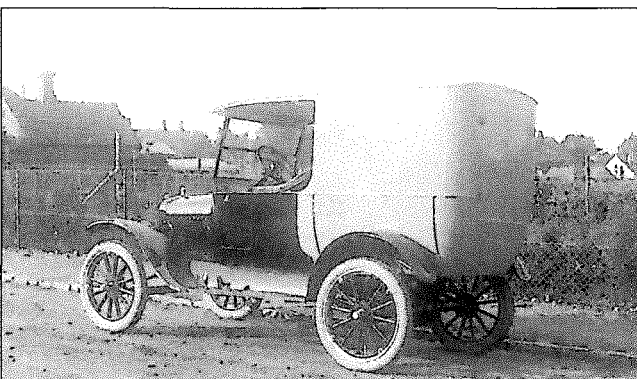
Mekanikermester Alfred Reichstein var en af de mange motor-mænd, der kørte løb i Ford T. Han byggede selv sin racer.



Også på skinner kørte Ford T.



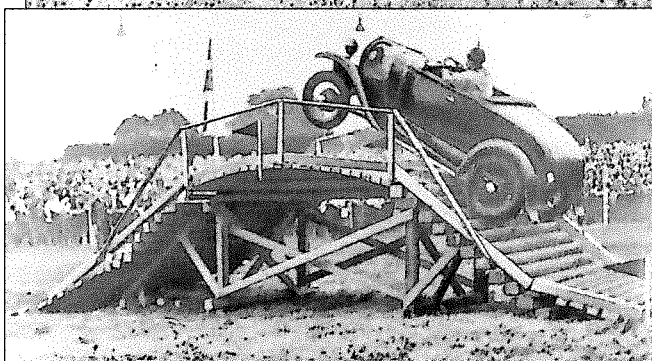
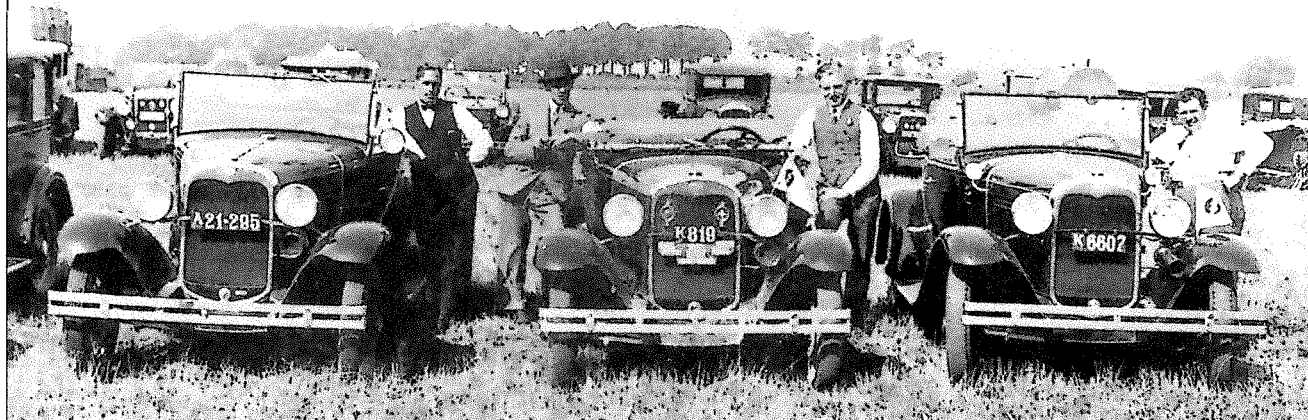
Brødrene Møhls forskellige former for Longframe kunne forøge lasteevnen for en Ford T.



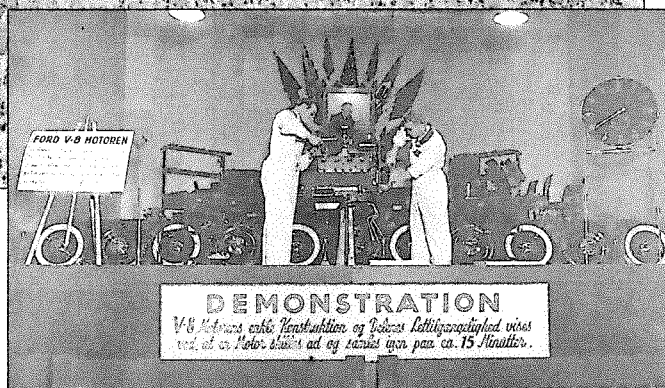
Provensens talrige karetmagere kastede sig over Ford T, det kunne give så elegante resultater som denne varevogn fra karetmager Ove Hansen i Faxe.



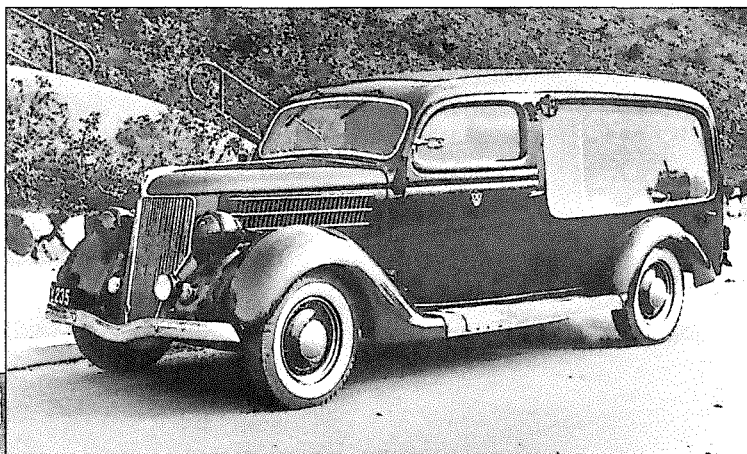
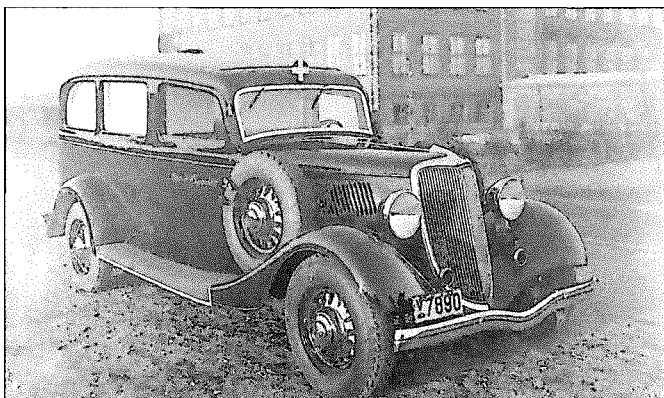
Så kom Ford A. Den inspirerede ikke så meget som Ford T til specialkarrosserier, men Ford-entusiasterne blandt motorsportsfolkenene tog den til sig. Her igen Reichstein plus to til.



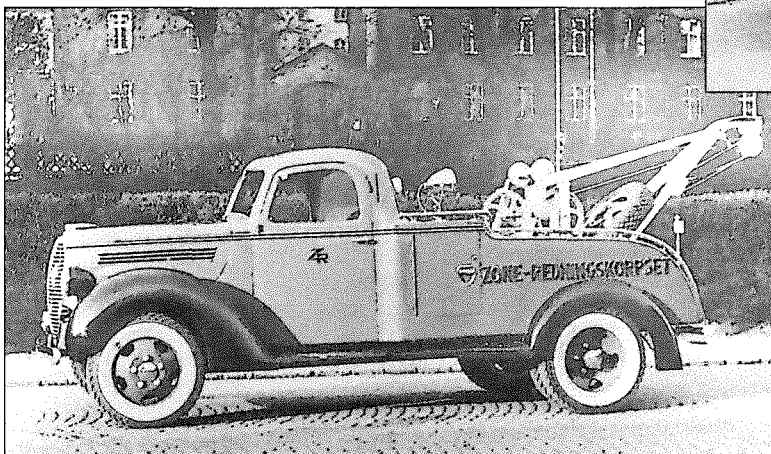
Og man kunne jo lave meget skæg – endnu i efterkrigsårene kunne man komme ud for begrebet gymkhana, nu er det vist glemt.



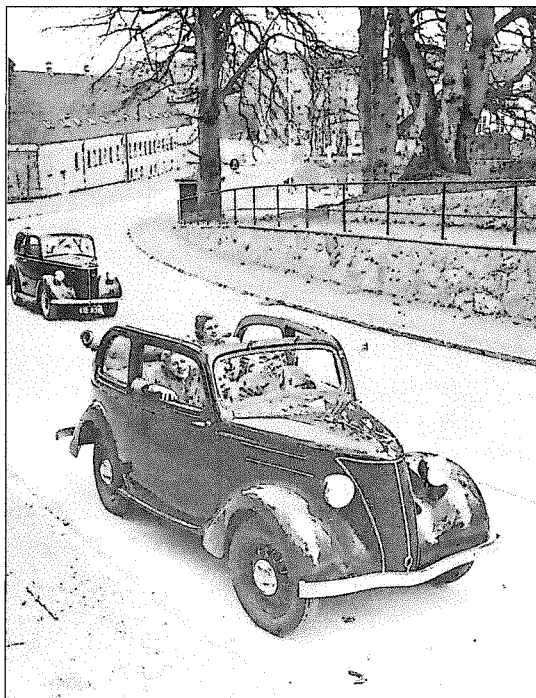
Det var vigtigt at overbevise bilister og mekanikere om at V8-motoren ikke var mere vanskelig at have med at gøre end de gamle, 4-cylindrede. På en udstilling demonstreredes at to mand kunne skille og samle en motor på et kvarter.



Fremstillingen af specielle varevogns- og lastbilkarrosserier koncentrerer i tredverne på færre virksomheder, fx Randers Karosserifabrik, der altid havde lavet mange ambulancer og rustvogne.

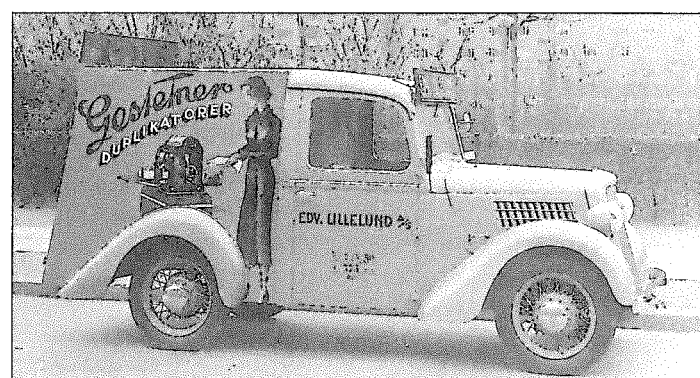
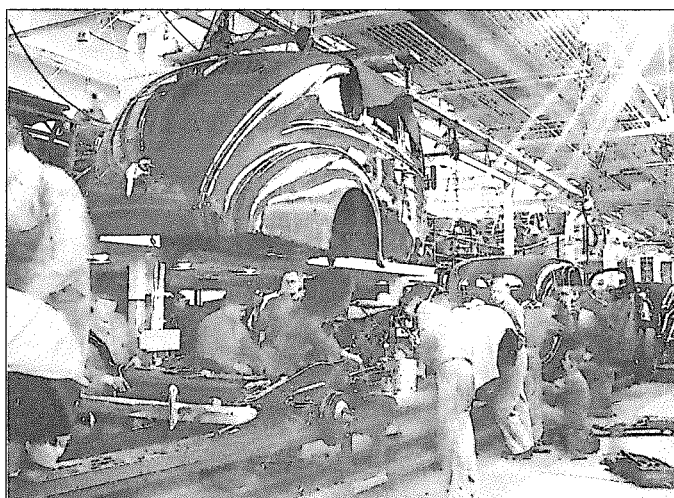
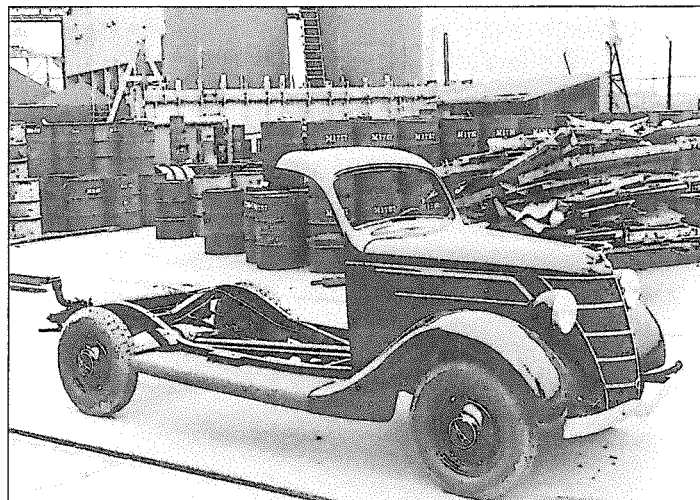


Den robuste Ford V8 var velegnet til en lille kranvogn.



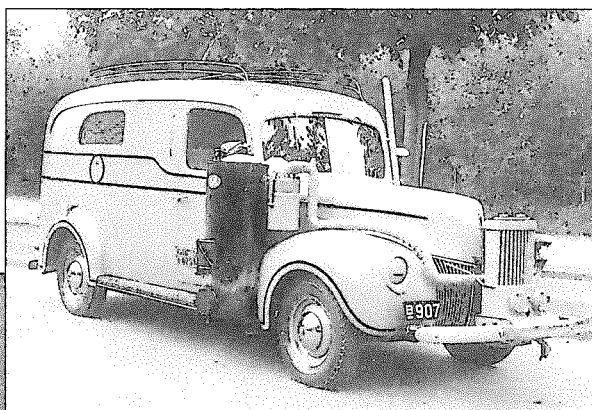
Ford Motor Co. i København spyede også særlige biler ud, små og store.

Fra samlefabrikken i Sydhavnen leveredes grydeklare undervogne til karrosserimagerne.

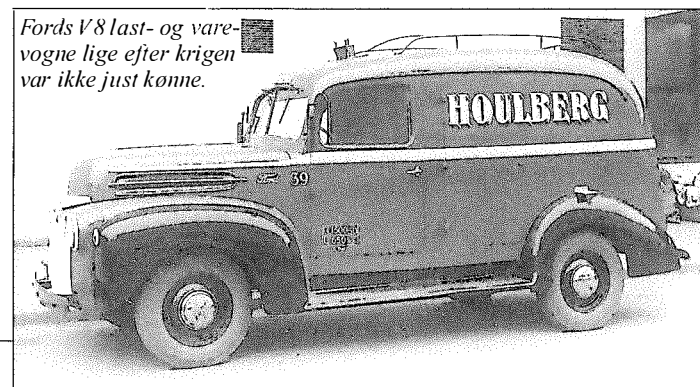


Man gjorde meget ud af at udnytte mulighederne for reklameplads på varevognene.

Hovedparten af de biler der havde lov til at køre under besættelsen måtte bruge bølgebrænde.



Fords V8 last- og varevogne lige efter krigen var ikke just konne.



Militæret fik en serie Mercury officer svogne.

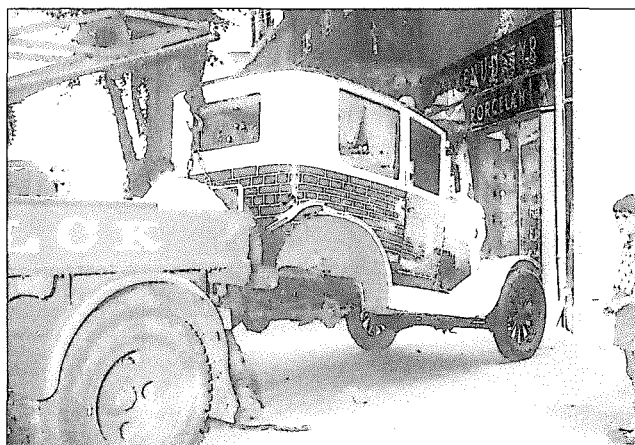


Både i treårerne og de første mange efterkrigsår var dansk bilsport domineret af standardmodeller, ikke mindst Ford V8, som også dannede grundlag for mange biler i Nordisk Specialvognsklasse. Det var det ingen mærkværdighed at se et felt som dette efter krigen: Ford V8 1936 og 32 og Mercury 1939. Isløb på Frederiksborg Slotsso dengang isen kunne bære.

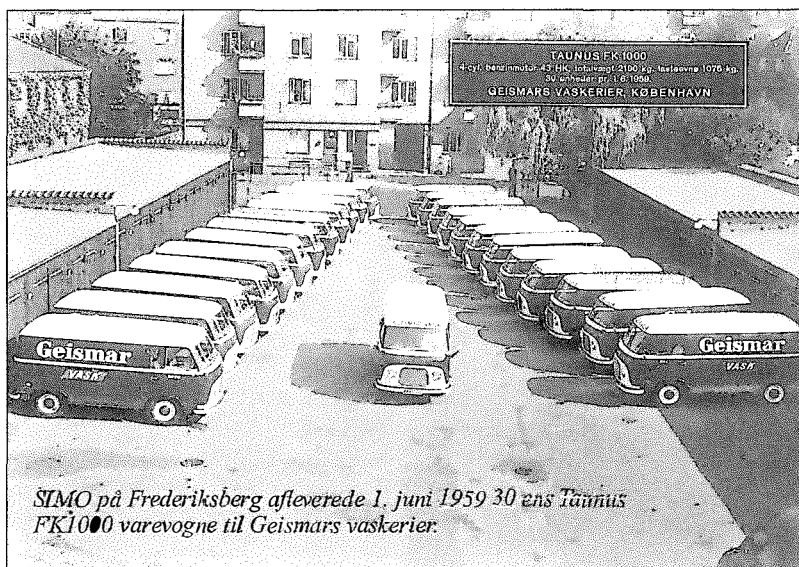


1949-modeller af Ford og Mercury præsenteres foran udstillingslokalet på Rådhuspladsen i København. I USA kunne de fås med blink, men efter dansk krav har de fået skruet afviservinger på. Fords »klassiske« tværliggende forfjeder er omsider afløst af uafhængig affjedring med skruefjedre, og bagtil er der kommet langsgående fjedre.

Da Ford Motor Co. fyldte 50 år havde Ford i Danmark samlet lige over en kvart million biler.



Omkring det tidspunkt da Dansk Veteranbil Klub blev stiftet var der intet mere komisk end en HGF, og unge mennesker pyntede dem med gardiner og bemalinger – her bærer det straffen i sig selv. Derfor bestemte DVK's stiftere i de første vedtægter at formodede morsomme udsmykninger af medlemmernes biler ikke tolereredes.



SIMO på Frederiksberg afleverede 1. juni 1959 30 ens Tålmus FK1000 varevogne til Geismars vaskerier.



John Larsen på Royal Enfield 350 cc 1946.



Ole Slotø Olsens Saab Sonett 1970.

Odsherredløbet

TEKST OG FOTOS E. W. NEESGAARD

Odsherredløbet 2003 havde samlet 70 deltagere fra det meste af Sjælland. Dette populære løb blev afholdt for 8. gang og som sædvanlig arrangeret af Tove og Ole Vium. Det blev gennemført med vanlig præcision selv om Ole Vium ikke kunne være til stede. Han blev aftenen før løbet indlagt på Holbæk sygehus med en medicinforgiftning, men er nu atter på fri fod.

Fru Tove overtog ledelsen, og det forløb som sagt perfekt.

En af deltagerne, Nimbus-køreren Hans Møller Olsen, foreslog ved frokosten at samle ind til Vium – forslaget blev godt modtaget og resulterede i en vin- og blomstergave, som Vium beder om sige deltagerne hjertelig tak for.



Svend Åge Jacobsens Ford V8 Model 18 1932 og Jan Olanders Hupmobile 1929.



Jens Erik Hansens BMW 320 cabriolet fra 1938.



Peter Christiansen kørte i International Roadstar 1600 1970 med Ruberg frontpumpe.



Kamps Ford V8 1932.

Ford Mustang 1965 tilhørende Marie Louise og Erik Dinesen og styret af fru en pga. Dinesens benskade.

Bent Vester Olsen restaurerede for en del år siden en 1934 Pontiac 8 cabriolet fra vrage til ny elegance. Det er Søren Bankes Morris 8 1935.





Techno Classica: Stort og dyrt

AF SVEND CARSTENSEN

Det påstås, at Techno Classica i Essen er den største europæiske messe af sin art, og det er sikkert rigtigt. Det er nok også den mest eksklusive og den, der præsenterer de dyreste biler.

Selv om Techno Classica nok ikke kan tages for at være repræsentativ for veteranlivet i Tyskland, afspejler den sikkert den generelle tendens i Tyskland: tyngdepunktet ligger klart på biler fra 50'erne og 60'erne med en tydelig overvægt af Mercedes, samt kostbare klassikere og sportsvogne i øvrigt.

Det er nok ikke så mærkeligt, da næppe mange førkrigsbiler har overlevet til i dag - langt hovedparten er enten gået til under krigen eller ganske enkelt slidt totalt op i daglig brug i de første vanskelige år op gennem halvtredserne.

I kraft af, at Tyskland er et stort land, er der naturligvis også et tilsvarende større marked for de rigtigt kostbare biler, samt for reservedele og ekspertise til reparation og restaurering. Det var også en klar tendens i Essen, omend der da også var enkelte stande med mere "folkeligt" tilsnit i form af reservedele og alskens udstyr til især VW, samt mange der tilbød tidsskrifter og brochurer. Men det generelle prisniveau er højere end vi er vant til fra de nordiske veteranmesser og stumpemarkeder. Alene entreen afspejler dette: 16 Euro (næsten 120 kr.) pr. dag.

Man skal således ikke tage til Essen i forventningen om at gøre et kup, hverken med hensyn til køretøjer eller automobilia. Men det betyder ikke, at der ikke er masser af interessante biler og tilbehør at se på, for det er der!



1. *Techno Classica er også kendt for sine mange klubstande. Den østrigske Tatra-klub havde valgt at genskabe stemningen fra en ekspedition gennem Australien i 30'erne med en Tatra type 52.*

2 - 3. *Kopi eller restaurering? Det diskuterer man også meget i Tyskland, og VW-fabrikken havde sat fokus på emnet med to køretøjer. Dels en kopi af en af de første VW-prototyper; genskabt efter fotos, da alle de originale køretøjer i sin tid blev skrottet. Dels en gennemgribende restaureret specialmodel af VW med karrosseri fra Beutler i Schweiz og motor fra Porsche 356. Ved siden af den komplette bil var der udstillet flere af de stærkt tærede karrosseridele, idet man havde været nødt til at genskabe stort set hele karrosseriet - så var bilen nu en kopi eller en restaureret original?*

4. *Der importeres stadig biler fra de øst-europæiske lande. Denne Mercedes 130 H fra 1934 er således hentet i Tjekkiet, hvilket ikke blot papirerne, men også bl.a. blinklys og baglygter vidnede om. Pris 9900 Euro.*

5. *Endnu et fund fra Øst: en Mercedes 170 V Cabriolet fra 1936, efterladt af den tyske hær i Moskva og derefter - ifølge sælgeren - i daglig brug indtil 1990, de sidste adskillige år med en russisk motor - den originale motor medfulgte dog. Pris 10.000 Euro - så er den vist også betalt.*

6. *Ingen veteranmesse uden en auktion over klassiske køretøjer. I Essen var det auktionshuset Coys, der stod for læjerne. Udvalget spændte fra en meget detaljeret kopi af en Mercedes 300 SLR 1955 racersportsvogn, bygget i 1999 af firmaet Proteus (mest kendt for kopier af Jaguar C- og D-typer), over bl.a. flere Ferrarier, Mercedeser, Jaguarer, en Cord 812 1937 og til en beskeden, men fint istandsat Goggomobil TS250 Coupe, 1964.*

7. *»Stumperne« mangler ikke i Essen, ofte meget fint sorteret, pudset og præsenteret. Og priserne er i reglen derefter.*

En FIAT 509 genfødes

TEKST OG FOTO: JOHANNES ANKER



Netop ankommet til sit nye hjem.

En dag i sensommeren 2000 mødte jeg for første gang Poul Jørgensen, Tingsted. Det var nogle smådele til en gammel fonograf som bragte os sammen - en interesse som jeg har dyrket i mange år, og som har bragt mig mange glæder og nye bekendtskaber.

en masse forskellige ting. I alt dette skimtede jeg noget der kunne ligne omridset af et køretøj, der for mig at se burde have været skrottet for meget længe siden. Men sådan foregår det altså ikke hos Poul.

Jeg må have lydt meget naiv, da jeg efter nogen tid spurgte til, hvad det dog var for noget. Det viste sig så at være undervognen og hovedparten af karrosseriet til en Fiat 509 - Spider, årgang 1926.

Her havde vognen stået hengemt i mange år, velsagtens med henblik på en senere totalreovering.

Jeg havde absolut intet kendskab til Fiat 509, men i dagene der fulgte, søgte jeg yderligere oplysninger på biblioteker og via internettet. Det var nu ikke fordi der var så meget at hente, men dog nok til at give mig en fornemmelse af, at det her var noget ud over det sædvanlige. Tanken om at foreslå køb af »vognen«, beskæftigede mig mere og mere. Jeg tog mod til mig og foreslog Poul, at Fiat'en burde skifte ejermand. Efter nogen snak kom der seriøse forhandlinger i gang, og det endte med, at vi blev enige om vilkårene.

En god bekendt med adgang til en stor trailer hjalp mig med at få hele molevitten bragt sikkert hjem til min i hast

» Jeg må have lydt meget naiv, da jeg efter nogen tid spurgte til, hvad det dog var for noget. Det viste sig så at være undervognen og hovedparten af karrosseriet til en Fiat 509 - Spider, årgang 1926.

sammenførte garage. En af vennerne fra veteranbillubben betroede mig på et senere tidspunkt, at han havde overhallet ekvipagen på hjemturen og mente bestemt, at jeg var på vej til produkt-handlen med det gamle ragelse. Men han skulle få noget andet at se!

Da min kone så hvad jeg kom anstigende med, kunne jeg nok se, at det kun var med besvær, hun kunne finde en passende grimasse.

Jeg lavede ret hurtigt en plan for reoveringen og et realistisk budget, for ikke at opleve, at økonomien skulle vælte projektet.

Efteråret og vinteren 2000-01 benyttede jeg til at studere alt tilgængeligt materiale om Fiat 509, ligesom jeg fik det råd at tage kontakt til DVK for at finde andre Fiat-ejere. Her mødte jeg en ganske enestående velvilje på trods af, at jeg på det tidspunkt end ikke var medlem. Ole Emil Riisager var så venlig at hjælpe mig med en ganske vist meget kort ejerliste, og sendte mig fotos og andre oplysninger, der blev en stor hjælp for mig ved den senere opbygning af vognen.

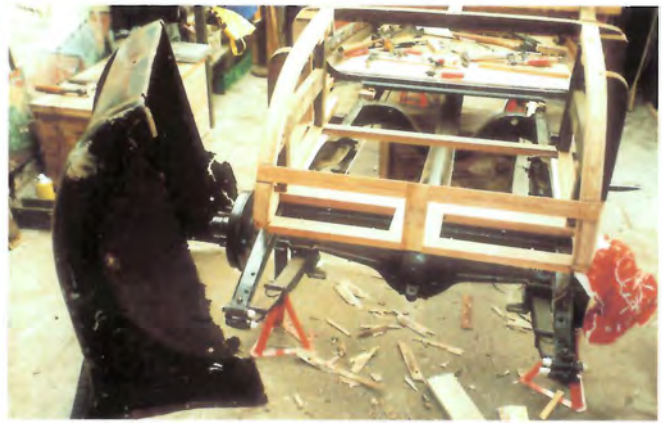
Af ejerlisten udså jeg mig hurtigt et par ofre som jeg kastede mig over for at samle yderligere viden og opmåle og af-



Der ligger mange timers arbejde forude.



Næsten alt træværk trængte til udskiftning.



Og det blev det så.



Der forestår en del pladearbejde.



Sviger morsædet voldte de fleste problemer.

fotografere detaljer til senere brug. Her har navnlig Ole Hübbe, Fredericia og Arne Hansen, Amager været til uvurderlig hjælp for mig. Jeg skylder dem alle tre en stor tak for deres hjælpsomhed og store tålmodighed. Det var jo nyt for mig det hele, så jeg havde et stort behov for at trække på andres erfaringer.

I min søgen efter materiale om Fiat 509 kontaktede jeg Fiat Danmark Kundeservice, der anbefalede mig at skrive til Centro Storico FIAT i Torino. Det kom der dog ikke andet ud af end nogle fotokopier af nogle fotos som jeg for længst havde modtaget fra DVK. Derimod fik jeg af Ole Hübbe nogle lustryk af de gamle karrosseritegninger i målfold 1:1 og 1:3 og kopi af reservedelskataloger for Fiat 509 og Fiat 509A. Se det var noget der virkelig var til uvurderlig hjælp, når man står overfor en stor restaureringsopgave.

Fra Køsters Boghasndel lykkedes det mig at skaffe en engelsksproget instruktionsbog for 509A årgang 1926, og gennem DTU fandt jeg frem til en tysksproget instruktionsbog for Fiat 509.

Med alt dette materiale kunne jeg for alvor gå i gang.

Vinteren 2000-01 gik jeg i gang med

motoren og gearkassen. Efter en honing af cylindrene og et sæt nye stempelringe og nye lejepander blev motoren samlet. Dog måtte jeg have et par nye taktkæder. Det lykkedes også ved gode venners hjælp.

Da vognen senest var ude at køre, var tændingsmagneten skiftet til en almindelig strømfordeler og tændspole. Jeg prøvede forgæves at annoncere efter en original Marelli magnet, men det hjalp desværre ikke, og det er ikke lykkedes endnu at finde den originale af typen M.R.4. Da jeg klagede min nød til Ole Hermansen, Bornholms Automobilmuseum, var han straks parat til at hjælpe mig med magneten til en Fiat 501 af typen M.P.4. Den har heldigvis de samme dimensioner, men er venstregående. Det fik jeg lavet om samtidig med at jeg overtog hovedreovering af magneten på et anerkendt værksted.

Jeg lavede så en prøveopstilling af motoren på den afrensede og klargjorte chassissamme med henblik på afprøvnings af motoren, kobling og gearkassen når det hele var forbundet med bagtøjet. Jeg må dog også nævne, at jeg havde fået kølelementet skiftet for at sikre optimal køling. Motoren startede uden den mindste tøven, og efter nogen finju-

stering af karburator og tænding kunne jeg nyde motorens stille og jævne gang. Det var et af de helt store øjeblikke.

Det næste arbejde var endelig klargøring af undervognen og styretøjet. Jeg valgte at fremstille et sæt helt nye laskebolte med bøsninger. Ligeledes valgte jeg



Afprøvning af motor.



Netop hjemkommet fra lakering.



Anbringelse af motor:

at fremstille nye styrebolte og bronzebøsninger, for at sikre minimalt slør i styretøjet. Nye bremsebelægninger blev fremstillet og pånippet og bremsetromlerne eftergået, så bremserne kunne finjusteres. Hjullejerner blev ligeledes eftergået, og i nødvendigt omfang udskiftet. Bagtøjet blev ved efterprøvnin-gen fundet tilfredsstillende, så det viste sig at blive den nemmeste del af processen.

Nu kom så turen til karrosseriet. Noget var i udmærket stand - f.eks. torpedoen, motorhjælmen og dørene var stort set intakt. Derimod var det nødvendigt at

lave betydelige pladearbejder på de to buede sidestykker og bagenden, samt en del opretning og udskiftninger på såvel for- som bagskærmene. Desuden var jeg nødt til at fremstille nye gardiner/sparkeplader og de 2 kileformede udfyldningsstykker mellem bagskærmene og bagenden. De har sikkert et professionelt navn, som jeg desværre ikke kender.

Et helt kapitel for sig var træværket i såvel bunden som sidestykkerne og bagenden. Det var alt sammen i en sørgelig forfatning, så det måtte skiftes det hele. Kun ganske få af de oprindelige dele

kunne genanvendes. Takket være min oprindelige håndværksmæssige uddan-nelse, forløb dette karetmagerarbejde egentlig uden særlig stort besvær, når jeg lige undtager bagklappen og klapsædet. Det har jeg måttet fremstille helt fra bunden, da der ikke fandtes den mindste stump af det oprindelige. Hver eneste lille del, inkl. hængsler og sædets to vippebeslag blev fremstillet efter fotos og de gamle karrosseritegninger, som Ole Hübbe var så venlig at overlade mig.

Arbejdet med fremstilling og tilpasning af bagklap og -sæde er uden tvivl det arbejde, der har taget længst tid for mig





Motor; gearkasse m.v. klar til afprøvning.



og har voldt mig det største hovedbrud. Her skulle der udvises megen præcision og tålmodighed for at få det hele til at køre.

Så kom turen til førersædet og ryghynden. Der var godt nok noget med i købet, men det var helt ubrugeligt, så jeg valgte at fremstille nyt med det gamle som model. Efter at jeg havde lavet nye rammer med nye fjedre og ny stopning, skulle det hele betrækkes med læder svarende helt til det gamle. Jeg valgte selv at prøve mig frem ved hjælp af en hel oksehud og en industri-symaskine som jeg fandt billigt i et brugtmarked. Jeg er bestemt

helt godt tilfreds med dette arbejde, og det er jo det vigtigste.

Nu skulle jeg så i gang med en total afrensning af karrosseriet og efterfølgende grundning, spartling, slibning og to gang grundning. Derefter blev det adskilte karrosseri sendt til autolakering. Det havde jeg altså ikke mod på at gøre selv, og har heller ikke de nødvendige faciliteter der skal til for at få et hæderligt resultat.

Stor var min glæde og overraskelse, da jeg nogen tid senere kunne hente alle de færdiglakerede dele. Jeg havde ganske enkelt ikke fantasi til at forestille mig, at sådan en gang gammelt jern kunne

blive så flot, når det kom i interesserede fagfolks hænder. Mens karrosseridelene var til lakering var det tid at færdiggøre undervognen, bl.a. med hele den skjulte el-installation.

Det endelige monteringsarbejde på karrosseriet mv. skred hurtigt fremad, og allerede i juni 2002 kunne jeg anmelde vognen til syn. Eneste bemærkning fra Bilinspektionen var ønsket om en finjustering af de mekaniske bremses.

Det var naturligvis et stort øjeblik for mig da jeg kunne køre hjem efter at have hentet mine nye historisk korrekte nummerplader på Motorkontoret.



Herunder: Med fru Else Larsen på Rønne Havn i 1951.

Samme lokalitet, samme bil – ny ejers frue 2003.05.23



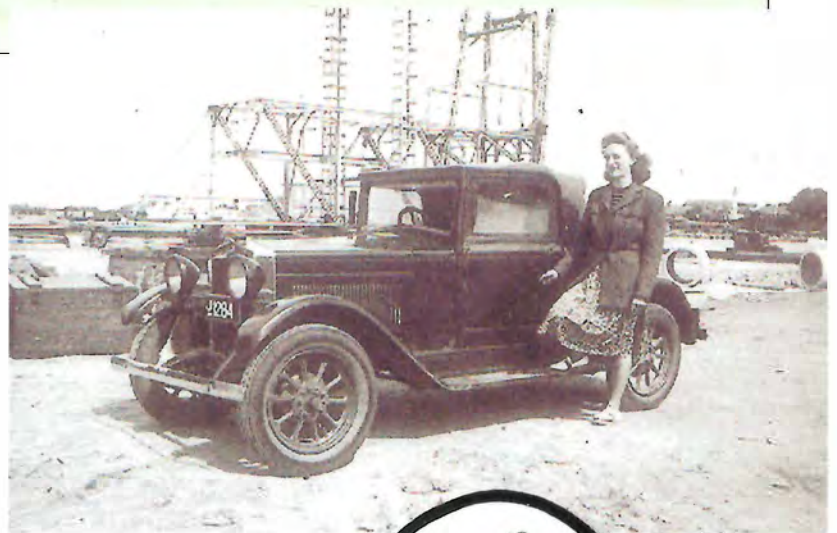
Kalechen har jeg fået fremstillet hos A. Anderssons Tapetserareverksstad & Bilsadelmageri i Ystad.

Ca. 2 års koncentreret arbejde med genopbygning af min Fiat 509 var godt overstået, bl.a. takket være alle jer, der på en eller anden måde har været mig behjælpelig.

Ved hjælp af toldattesten har det været muligt at opstille følgende ejerliste:

- | | |
|---|----------|
| 1. mælkehandler Karlsten, Rønne | før 1946 |
| 2. møllejer Arne Johansen, Rønne | 1946 |
| 3. avlsbruger Hans Georg Mogensen | 1947 |
| 4. værkfører Helge Larsen, Rønne | 1949 |
| 5. avlsbruger Ove Christoffersen, Hasle | 1954 |
| 6. arbejdsmand Ejner V. Kristensen, | 1954 |
| 7. tømrersvend Edgar Nohr Jørgensen | 1954 |
| 8. Poul Nohr Jørgensen | ca. 1975 |
| 9. Johannes Anker, Nexø | 2000 |

(Den eksisterende toldattest går tilbage til 1946, men der var ingen registreringsattest og ingen oplysning om første ejer eller første registreringsnummer, så den tidsrigtige nummerplade er med det nummer, vognen havde i 1946. Chassisnummer er 32006162 og motornummer 31006254, og det fortæller at vognen er fremstillet et par måneder ind i 1926. Modellen kom i slutningen af 1925 og blev fremstillet til 1928. En sportsudgave hed 509S og af de to modeller blev tilsammen fremstillet cirka 23.000 eksemplarer. En forbedret model, 509A, kom imidlertid allerede i 26 og blev lavet til 29, i alt 69.000 styk. Fiat havde i sidste halvdel af tyverne et ret varieret modelprogram, 509 udmærker sig ved at have en motor på under en liter og overliggende knastaksel, hvad ingen masseproduceret Fiat fik igen før Tipo 128. En kuriøs enkelhed er at dynamoen sidder foran på motoren og stritter ud forned i et indsnit i køleren. Red.)



Tekniske Specifikationer:

Ydelser og mål:

max. hastighed 78 km/t
max. stigning 23.5%
benzinforbrug 9 liter pr. 100 km
egenvægt 795 kg
totalvægt 1165 kg
totallængde 3700 mm
bredde 1420 mm
akselafstand 2550 mm
frihøjde 175 mm

Chassisramme:

Stål i U-profil

Motor:

Tipo 109, 4 cylindre på række,
overliggende knastaksel
990 ccm
boring 57 mm
slaglængde 97 mm
kompressionsforhold 5.35:1
tryksmøring 2 kg/cm²
magnetttænding

køling:

termo-syphon, kapacitet 8 liter
benzintank 24.5 liter

Transmission:

kardantræk
tør enkeltpladekobling
3 gear frem, 1 bak, højgear 6.1:1 spiralskåret

Affjedring:

stive aksler, halvelliptiske fjedre

Hjul:

stålartillerihjul, Sankey-type, vulstfælge,
dækstørrelse 715x115 (senere 4.75x18)

Bremser:

mekaniske 4-hjuls
håndbremse på baghjulene

Styring:

skrue og snække, vendediameter
9.5 m

Eludstyr

12 volt, 75 watt dynamo, lade-
strøm 6.3 amp





Jorden rundt i FORD V8 årgang 1936

TEKST OG FOTO: HANS PEDERSEN

Det havde jeg aldrig troet . . .

At jeg skulle få lejlighed til at køre 41.500 km i en dejlig Ford V8 2-dørs sedan fra 1936.

Men det er lige gået op for mig. Jeg købte bilen i december 1995 og har brugt den flittigt, så flittigt at det rundt regnet svarer til en gang rundt om jorden. Jamen, jamen - det er da mageløst.

Jeg har altså tilbragt et sted mellem 800 og 1000 timer bag rattet. Tror pokker jeg er glad for den bil.

Kun en enkelt gang måtte jeg hjem med Falck, og det er endda lidt morsomt. Jeg var kørt en lille tur, og ville lige tanke bilen op inden jeg kørte de sidste ca. 1000 meter hjem til min bopæl. Minsandten - den nægtede at starte. Jeg makkede med den i 2 timer, men Falck måtte transportere den hjem.

Når jeg sidder bag rattet har jeg et flot udsyn ud over den lange motorhjelms, jo det er noget helt særligt. Og lyden fra V8-motoren - den er bare himmelsk. Om vinteren starter jeg motoren mindst en gang om ugen blot for lige at høre den pludre. Er vejret godt og tørt kører jeg en tur. De fire årstider er dejlige set ud over den lange motorhjelms. Det gamle varmeapparat på størrelse med en skotøjsæske får så lov til at arbejde lidt, og hyggen breder sig inde i bilen. Folk kigger ekstra meget om vinteren, måske tror de kun de gamle biler kommer ud i sommerperioden?



Det var disse flotte linjer, jeg faldt for i sin tid.

Megen tid har jeg brugt på V8'eren. Ikke blot med at køre de 41.500 km, men jeg har også brugt oceaner af tid hjemme i garagen. Ting skulle undersøges, ting skulle tjekkes, alle smøreniplerne skulle have lidt fedt, undervognen blev sprøjtet med motorrens, tørret af med tvist og det hele blev som nyt. Hjulene blev renset og poleret på begge sider, og de mange småsten blev pillet ud af dækkene. Endelig blev bilen poleret. Og nu troede man så man var færdig, men nej, man bliver aldrig færdig. Altid er der noget at gøre, om ikke andet så holde sig forsynet med alle mulige reservedele. Tale med andre der har en tilsvarende bil, selv om dette er yderst begrænset med en Ford V8 fra 1936. Der er vel kun indregistreret en lille håndfuld i Danmark, og netop derfor er glæden ved at have rullet 41.500 km ekstra stor.

Bag rattet er der en salig fred og ro, motorens pludren virker beroligende, farten er ikke høj, det lugter af bil, og alle folk jeg møder smiler og ler.

V8'eren er også en stor kontrast til min daglighed anno 2002. Forleden ville jeg fotografere bilen, og det skete i nærheden af Tirstrup Lufthavn. Jeg har den kære bil på "sigtekornet"

og pludselig kommer der en SAS maskine susende henover hovedet på mig, jeg holder en lille pause med fotograferingen, og er faktisk igen parat. Så ringer mobiltelefonen. Alt dette er jo såre dagligdags, men en stor kontrast til bilen fra 1936. Tænk at denne bil skulle opleve dette . . . utroligt.

Jeg kommer til at tænke på, hvor amerikansk denne Ford V8 egentlig er. Når jeg sidder her bag rattet og kigger ud over motorhjelmen, lytter til motoren, fornemmer hele atmosfæren inde i bilen, ja, så kan den kun være fra Amerika.

Når man kører i en Mercedes, så er man helt klar over, at den er tysk. En rigtig motorvejsbil.

Et rigtigt "motorvejslokomotiv" - det er helt tydeligt.

Sætter man sig over i en Vauxhall Wyvern fra 1950'erne, ja så er den jo bare så engelsk.

Den lille Fiat 600 må da være fra Italien? Og det er den jo netop.

Jeg synes, man fornemmer nationaliteten - eller er det mon bare en ide man har? Er fornemmelsen mon helt forkert?

Bag rattet i min gamle Ford V8 kom jeg til at tænke på de helt nye biler. Hvor er de kedelige, men effektive. De fejler jo aldrig noget, jeg kan godt forstå at Harry Motor ikke har nogen bilbrevkasse mere. Det havde han jo i 1950'erne, 1960'erne og 1970'erne. I FDM's blad Motor kunne folk skrive ind og spørge om deres tekniske bilproblemer. Jeg har bladret i de gamle blade, og du milde



Ford V8 ved indvielsen af Storebæltsbroen i 1998.



hvor blev der spurgt - og svaret. Hvor fornøjeligt at læse, bilerne havde jo sjæl dengang.

I dag har man jo absolut intet at spørge om - hvad skulle det være? Det hele virker perfekt, og kære læser, det drejer sig ikke kun om sølle 100.000 km, nej mange af de nye biler runder let 3-400.000 km inden der bliver nogen problemer af betydning. Det er imponerende, men lidt kedeligt.

De punkterer heller aldrig, det gjorde de i de gode gamle dage. De drypper heller ikke, det gjorde de også i de gode gamle dage.

Jeg tænker videre på de mange servicestationer tidligere. Jamen, det er jo klart, at der var mange med alle de små problemer, bilisterne dengang havde. I dag skal de kun have benzin på, intet andet.

Der er jo heller ingen service mere. Ja, i dag skal man ikke engang ind i butikken for at betale, næh, det foregår direkte ude ved benzinstanderen. Der kommer ingen og pudser vinduer, tjekker olie og vand. Det er også blevet helt unødvendigt. Effektivt er det, men lidt kedeligt.

De moderne biler er blevet så effektive og kedelige, at der ikke engang er noget der bare rumler lidt ved en eller anden hastighed. Nej, alt virker bare - ingen dikkedarer.

Siden jeg anskaffede mig min Ford V8 har jeg fyldt en garage med reservedele. Formentlig får jeg aldrig brug for dem, men det er da dejligt at gå og sortere alt sammen. Jeg har bremsetromler så fine som nye, jeg har ekstra komplette bagakslers, jeg har ekstra kølere, ekstra fjedre - ja guderne må vide om jeg mangler noget?

Jeg modtager Ford V8 blade fra nær og fjern, jeg bliver både klogere og mere forvirret af det alt sammen. Forleden talte jeg med en mekaniker, der i sin tid havde arbejdet hos Ford i Randers. Selvfølgelig skulle han høre min V8'er i gang, og han blev helt salig. Han kunne knapt forstå at min motor gik så godt, men han vidste jo heller ikke, at min motor er fuldstændig fabriksny. Da han fik denne oplysning fik han næsten julelys i øjnene, og han begyndte at berette om sin tid hos Ford i Randers. Som bekendt var Ford i Randers ejet af Sofus Nellemann, senere sønnen Robert Nellemann.

Robert Nellemann kørte væddeløb i en



Fabriksny motor bliver monteret i sommeren 1999. Den har nu kørt ca. 25.000 km uden problemer.

Ford V8 cabriolet årgang 1937. Dette har jeg tit spekuleret lidt over. En Ford V8 har kun 3 gear, hvordan mon det foregik?

Jeg fik svaret af denne gamle mekaniker. Robert Nellemann kørte simpelt hen med speederen i bund i 3. gear hele banen rundt - så enkelt var det.

Uha, det gør helt ondt på mig . . .

Jeg har haft mange sjove oplevelser med min V8'er.

Engang blev jeg stoppet ude på landevejen. En lille Ford Fiesta overhalede mig, chaufføren pegede og sagde noget. Jeg kunne jo ikke blot stoppe, så det gentog sig et par gange. En overgang troede jeg, at jeg var ved at tabe hjulene, eller at der var ildebrand i bilen. Så jeg stoppede til sidst, og manden sprang ud af Ford Fiesta'en. Jo, jeg måtte meget undskylde, men han måtte bare se nærmere på denne bil, da han som ung havde arbejdet meget med sådan en V8. Vi fik os en gevaldig snak derude på landevejen.

En anden gang jeg holdt parkeret i Fåborg, da kom der en tysker, der absolut ville købe min bil.

Da dette ikke lod sig gøre hentede han sit kamera, og bilen blev filmet fra alle sider og vinkler.

En sommerdag holdt jeg parkeret i en gågade, hvor jeg havde købt mig en is. Mange folk kom jo forbi, og pludselig stopper en ung pige op og siger: Er det din bil? Jeg har 4 hjulkapsler til sådan en.

Jeg spurgte, om hun nu var sikker på

det. Og det var hun. Og minsandten, hun boede i huset ved siden af, hun kunne hente dem straks, og det gjorde hun.

5 minutter efter var jeg ejer af 4 hjulkapsler, foruden de andre 8 stk. jeg havde derhjemme.

Jo, jeg skal love for at købet af min Ford V8 har givet mig mange sjove og interessante oplevelser, og de ser ud til at fortsætte . . .





ET ANDET 100-ÅRS JUBILÆUM

I maj var det 100 år siden den første danske automobillov blev vedtaget. Der havde dog været en justitsministeriel forordning af 18. oktober 1899, hvorefter amterne for to år ad gangen kunne give ejere af motorkøretøjer tilladelse til at anvende djævelskabet. Det blev selvfølgelig administreret forskelligt fra amt til amt, et sted blev det fx bestemt at motorkørsel kun var tilladt fra ½ time før solopgang til ½ time efter solnedgang, altså mens det var lyst – og alligevel foreskrevet at køretøjerne skulle være forsynet med lygter, der kunne oplyse vejen 15 alen frem. Vognene måtte ikke være malet i skrigende farver, og baglygten skulle lyse grønt. Et andet amt dekretede at køretøjerne skulle være forsynet med et apparat til at måle hastigheden, der var begrænset til 2 mil i timen (ca. 14 km/t), og at ved kørsel efter solnedgang skulle en mand gå 100 alen foran for at advare andre vejfarende.

Da Dansk Automobil Klub blev stiftet i 1901 rettede den straks henvendelse til justitsminister Alberti for at få bedre lovbestemmelser, men Alberti svarede afvisende. Han mente at automobilen muligvis var fremtidens køretøj, men bestemt ikke nutidens.

Af betydning blev Kong Edward VII's besøg på Fredensborg i september 1901. Han medbragte pr. skib sin højhulede Daimler bil, og justitsministeriet blev nødt til at udstede en bekendtgørelse om at amtmændene ikke måtte hindre kørslen, der for resten mest blev til fornøjelse for kongehusets yngste medlemmer. Eksisterende bestemmelser blev for det kongelige køretøj simpelthen sat ud af kraft.

Året efter fremsatte Alberti så forslaget til den første egentlige lov om motorkørsel. Under behandlingen i Rigsdagen var der i ramme alvor ændringsforslag om at der skulle gå en mand foran køretøjerne for at advare og sikre at heste ikke blev forskrækket. Loven blev vedtaget 7. maj 1903, til ikrafttræden 8. august, nemlig 1 måned efter at den var bekendtgjort i Lovtidende. Som skik var stod der ud-



3. februar 1903 viser overbetjent, løjtnant Kruuse stolt det første resultat af det ny, dengang kun københavnske, krav om nummer på motorkøretøjerne. K 1 er Cornelius Steffensens franske Rochet, en 4 hk, encylindret vogn, dengang allerede et par år gammel. Vognen vejede 500 pund og kunne køre op til 40 km/t. Den blev startet som i dag en græsslåmaskine eller bådmotor, med en snor om en tromle. Steffensen forbedrede systemet med et håndgreb i enden af snoren.

Han fik også K 2 – og førerbevis nr. 2, nr. 1 blev aldrig udstedt, det var forbeholdt politiets sagkyndige.

I løbet af 1903 nåede det københavnske indregistreringskontor, politiets 4. afdeling, at få registreret 37 biler og 20 motorcykler.

Rochet-vognen kan ses fra en anden vinkel i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 38.

trykkeligt, at denne lov ikke gjaldt for Færøerne. Den indeholdt bestemmelse om at kørsel om natten kun var tilladt i de lyse nætter mellem 15. maj og 15. juli. Det skal dog siges at det generelle forbud mod kørsel om natten ikke var Albertis ide, det blev gennemtvunget af den inkarnerede modstander af motorkørsel, folketingsmand Jensen-Bælum. Højeste tilladte hastighed var 15 km/t i byerne og 30 km/t ude på landet. Vel at mærke på de veje hvor motorkørsel overhovedet var tilladt. Der stod direkte i loven at motorkøretøjerne ikke i deres størrelse og udseende måtte afvige fra hestekøretøjer. Og at enhver motorvogn skulle have to uafhængige bremsesystemer – og motorcykler mindst ét.

Det mest positive var at det med det samme bestemtes at loven snart skulle revideres. Det blev den så med jævne mellemrum de næste år.

I medfør af loven om motorkøretøjer udstedtes i den kommende tid forskellige bekendtgørelser, ligeledes til ikrafttræden 8. august, vigtigst den om »Mærkning af Motorvogne«. Dvs. indregistrering. En god måned forinden blev det offentliggjort, præcis hvordan hvert amt fik eget bogstav og hvert politikontor en serie på 100 numre. Sidenhen måtte disse nummerserier naturligvis mange gange suppleres. Helt for sig selv var København, der allerede havde sit eget bogstav, nemlig K. Men eksempler på nummerserierne kunne være at Thisted amt fik bogstavet S og Thisted købstad og Hellerslev-Hundborg herreder i første ombæring nummerserien 1 til 99. Enkelte distrikter, hvor man måtte forudse at der blev behov, tildeltes fra begyndelsen flere numre; Frederiksberg birk fik således 299 og Københavns amts Nordre birk 200.



København tog med et Automobilkørsels-Reglement, der trådte i kraft 1. februar 1903, forskud på fornøjelserne, og på K-numrene. Grosserer, senere kørelærer Cornelius Steffensen, da for længst en af bilismens pionerer herhjemme, fik nummer K 1 på sin franske Rochet af forrige års model, og måtte for øvrigt nogle år senere afgive det fine nummer til Prinsesse Marie af Orléans, Prins Valdemars ægtefælle, da hun som den første i kongehuset fik bil. Den bekendte Delaunay-Belleville, der i dag befinder sig på Danmarks Tekniske Museum. Det var hende som var brandmand og blev fotograferet ridende på en stud. Hun døde kort efter og nummeret kom nu på Kronprins Christians første bil, en høj, lukket Adler. Da han besteg tronen i 1912 indførtes kort efter Krone-nummerpladerne, og det blev så i en årrække den herboende Prins Georg af Grækenland, der havde K 1. Ifølge det københavnske reglement skulle motorvognene på bagsmækken være påmålet bogstav K og nummeret med 3 tommer høj skrift. Hvidt på sort.

Det landsdækkende regulativ gik videre, det fortalte i detaljer, at det skulle være latinske bogstaver og arabertal, og 6 tommer høje. Ligeledes hvidt på sort. Bogstav og nummer skulle anbringes både for og bag, så det tydeligt kunne

ses. Enten på plader eller malet direkte på vognen. Eventuelt på kølerelementet. Der var krav om to forlygter på motorvogne og en på motorcykler, og om en nummerpladelygte bagtil, men ikke om baglygte. Derimod om båthorn.

Det skal nok nævnes at der først fra 1918 krævedes en baglygte – som skulle lyse rødt, men ikke behøvede at være ret stor. Fra 1927 krævedes at den ene bremse på biler kunne spændes fast – og først i 1931 blev der forlangt retningsvisere og stoplys.

Uvist hvorfor indeholdt de i øvrigt landsdækkende bekendtgørelser nøje meddelelse om stort set rent københavnske begrænsninger for kørslen, for eksempel var motorkørsel forbudt fra Esplanaden ad Langelinje til Strandboulevarden, på Strandvejen fra Vibenshus til Rungsted Badehotel og på søn- og helligdage i sommerhalvåret desuden fra Rungsted til Helsingør. Forbudet gjaldt også når politimesteren i øvrigt fandt det fornødent på dage hvor der kunne ventes stærk færdsel. Det var også forbudt at køre på motorbicycle på Strandvejen fra Lille Vibenshus til staden Københavns bygrænse – og fra 9 morgen til 12 nat på Strøget!

For længst var der en pæn håndfuld motorkøretøjer herhjemme, enkelte var af dansk fabrikat, men det kostede ikke noget videre i told at indføre udenlandske. Det foregik efter toldloven af 1863, der ikke kendte begrebet motorkøretøjer, så det var som med andre »Slæder, Vogne etc.« 3 skilling per pund – og der var ingen vægtafgift eller afgift på brændstof.

Ved revisionen af motorloven i april 1910 indførtes en afgift på fra 5 til 7 kroner om året efter antal skattehestekræfter. Loven gav stadig amterne bemyndigelse til at afgøre meget, men flere blev nu mere imødekommende over for kørsel om natten. Ved revisionen i april 1913 blev nattekørsel tilladt i hele landet, og hele året, dog kun på visse hovedlandeveje. Strandvejen langs Øresund nord for København blev delvist åbnet for motorkørsel. Højeste hastighed på åben vej blev 50 km/t. Biveje åbnedes for køretøjer under en vis vægtgrænse. I 1915 blev bompenge afskaffet.

De rigtige fremskridt kom først med motorloven af 20. marts 1918. Da blev nattekørsel tilladt overalt, alle biveje åbnedes for køretøjer op til 700 kg – men samtidig forhøjedes bilafgifterne. Og nu begyndte man så småt at gøre vejene egnede til motorkørsel.

oer

Ny registrator

Den opmærksomme læser vil allerede have bemærket på side 2 at Kurt Krogh er blevet registrator for Efterkrigs FIAT efter Asbjørn Funder.

Kurt Krogh kom i lære som FIAT-mekaniker i 1976, er nu 45 år og har været medlem af DVK siden 1980. Han har selv haft 30-40 efterkrigs FIAT-biler og har i øjeblikket indregistreret FIAT 1500 1964, FIAT 124 Special 1400 1973 og FIAT 124 Special T 1600 1973 – alle i næsten daglig brug.

Interessen for italienske biler er stor, især om dem handler hans cirka 40 hylde-meter automobilia, hvoraf halvdelen om FIAT. Kurt Krogh vil meget gerne dele sin viden med ligesindede. Han bor Mellemevej 6, Skarp-Salling, 9670 Løgstør, har tlf. 98681189 og e-mailadresse jonnaogkurt@mail.dk





Karin og Hans Dockweiler, Ribe, klar til start på Triumph Tiger 100 og Triumph Speed Twin.

Esbjerg Veteranløb 2003 Spangsberg Cup!

Løbet hvor man så
»Nye mænd og kvinder
i gamle køretøjer«.

Der var som ved tidligere løb stor aktivitet fra morgenstunden med de sidste forberedelser såsom etablering af afspærringer, nummerering af pladser til køretøjerne, klargøring af morgenmaden og etablering af registreringsbord, o.m.a..

Den første kører ankom kl. 8.30, og i de næste 90 minutter strømmede forventningsfulde deltagere ind i lokalet, og man fornemmede megen gensynsglæde blandt dem. Banklokalet var til lejligheden rart indrettet, og i den kolde og fugtige morgenstund hyggede man sig i lokalet.

Udenfor - i Kongensgade og Stormgade - kom der efterhånden også mange mennesker, der udviste stor interesse for de opstillede skønne køretøjer, og de stillede en række spørgsmål til ejerne.

Kl. 10.30 startede løbet med formanden Harry Ørsteds velkomst til løbets deltagere og det fremmødte publikum, og derefter blev køretøjerne præsenteret og sendt af sted af løbets starter Arne Høeg.

Den første del af løbet var en paradekørsel op ad Kongensgade med musik og en politibetjent på motorcykel i spidsen. Selvom det var lang lørdag, med mange mennesker på gaden, forløb alt godt, og dermed var løbet en fin reklame for vort fælles interesseområde – veterankøretøjer!

Chresten Christensen og frue, Børkop, starter i MGTD fra 1950.

Efter bykørslen gik 1. del af løbets rute over Tjæreborg, Ålbæk, Endrup, Glejbjerg og til Hovborg, hvor middagen blev indtaget på den gamle historiske Hovborg Kro.

2. del af løbets rute gik fra Hovborg over Vorbasse, Hejnsvig, Krogager og til Ansager Hotel, hvor der var mål.

Medens dommerne arbejdede med at finde dagens vindere nød deltagerne kaffen, lagkagen og samværet.

Til løbets deltagere var der udleveret en

tipskupon med spørgsmål om veteran-køretøjer, færdselslov, lokalhistorie, geografi, o.m.a. Ude på ruten var der 4 poster, hvor deltagerne kæmpede bravt for at få så mange point som muligt. Det var i terningskast med forstørrede terninger, finde bilnavne i en rebus med skjulte navne, identifikation af 6 gamle biler og 3 gamle motorcykler og samling af flest mulige bolte og møtrikker af 20 mulige på tid.

Sidste del af løbet var præmieoverrækkelsen til vinderne, og den blev foretaget





Asger Jørgensen og frue, Vejle, starter i Ford A fra 1929.



Clifford Storkholm og frue, Esbjerg, starter i Jaguar XK 140 1957.



Så er terningen kastet ved post 1. 2003 5 3



Ældre biler og motorcykler identificeres ved post 3.

af løbsleder Bakken Hansen, hvorefter VMK's formand sluttede løbet af med en tak til alle deltagerne for positiv medvirken til afviklingen af løbet.

Til årets løb var tilmeldt 68 køretøjer, men der kom desværre nogle afbud i sidste øjeblik på grund af sygdom og maskinhavarier. Det endelige deltagerantal blev 130 personer og 64 køretøjer, og det var en del færre end sidste år, men der var også 2 andre store arrangementer i Esbjerg samme dag. Trods det mindre antal deltagere og det lidt ustabile vejr blev årets Esbjerg Veteranløb efter deltagerne's udsagn på alle måder et godt løb.



Der diskuteres foran løbets ældste køretøj, en Buick fra 1914 tilhørende Martin Andersen, Tarm. Til venstre er det en Jaguar MK 2 fra 1960, tilhørende Kurt Bering Sørensen, Varde.



Så er det om at rubbe neglene ved post 4.



Deltagerne nyder den pragtfulde vestjyske natur medens de venter ved post 2.



KONKURRENCEN

Den raffinerede motor befinder sig i en bil der har været i Danmark fra ny og nu nærmer sig sin 75-års fødselsdag. Den har i nu over et halvt århundrede har været ejet af et DVK-medlem.

Vi vil såmænd være tilfredse med bare at få fabrikatet.

Varevognen i sidste nummer var en Bradford, fremstillet i byen af samme navn på Jowett-fabrikken, hvis personbiler altså hed Jowett. Modellerne dengang var Javelin og sportsvognen Jupiter. Bradford havde med sin 2-cylindrede boksermotor en karakteristisk og hyggelig lyd.

Vinder blev ved lodtrækning John Barton, Vejle. Den lille Rovin i april-bladet optager stadig sindene. Bo Jensen gør opmærksom på at eksemplaret optrådte allerede i Bilårbogen 1950, og flere mener at billedet er taget i Itzehoe.

HUSK at besvarelser skal sendes senest d. 25. direkte til redaktionen, se side 2 og læg mærke til nummerændringer. Altså ikke til klubkontoret.

Swift'en til jubilæum



DVK's klubvogn fik en god modtagelse, da den deltog i Dansk Vintage Motor Clubs 40 års jubilæum med Iver Jensen og Bent Friis.

Foto venligst fra Jørgen Kjær.

Vandmølleløb

Den 10. maj var der budt til Vandmølleløb. Med start fra Tøjhuset i Fredericia og mål på Børkop Vandmølle.

I den brolagte gård ved Tøjhuset opmarcherede de mere end 40 deltagere og det gav trængsel. Nogle af de sidst ankomne måtte først ud igen, for at de øvrige deltagere kunne få ekipagerne på rette spor. Og det, som altid er så spændende, når DVK byder til løb, er, at der er så mange forskellige fabrikater med, Citroën, Mercedes, VW, Ford, MG, Rolls-Royce, Opel, Healey... Det var et flot syn det der i gården.

Turen forløb i det fineste solskin og udelukkende på et lille udpluk af alle de fantastiske mange flotte små veje, vi har i Danmark. Dagen afsluttedes med hyggeligt samvær og god tid til snak og kiggen på de mange kørende deltagere (læs: bilerne) inden præmieoverrækkelse og aftensmad.

Løbet blev kørt med individuel start, men det betød ikke, at vi kom til at køre alene. Dels er det svært for så mange veteranbiler at blive væk fra hinanden, for det har vi jo ikke lyst til, og dels blev der samling på os ved de bemandede poster. Her skulle deltagernes evner afprøves bl.a. udi forskellige af barndommens aktiviteter.

Der skulle skydes med bue og pil, et andet sted kastes med ringe og endnu et sted skulle der kastes med stjerner. På Gammelby Mølle skulle der tænkes matematisk. Det var noget med, hvor mange sokker skal man have op af skuffen, når man har dels sorte og dels hvide, for at få et rent par af den ene farve. De fleste havde rene sokker på hjemmefra, men alligevel var regne-entusiasmen stor. Det kunne jo være, det en dag kunne bruges til noget, ligesom når vi regnede i skolen. Der blev også regnet på med så få vejninger som muligt at finde den ene ene tunge kugle ud af ni

Der skulle bakkes med det ene hjulpar oppe på en række brædder for at score point og der skulle trækkes en (legetøjs)lastbil så præcist 1.5 meter som muligt - godt det var fru, der kørte den dag.

Udover de praktiske øvelser var der spørgsmål, som krævede lidt historisk indsigt m.h.t. ejerskab af vandmøller og det var ikke lige godt hele dagen. Men det gik og det allervigtigste var, at vi havde det sjovt med hinanden, når vi hen igennem dagen mødtes på de forskellige møllelokaliteter.

Det var nogle af de mange af disse lokaliteter i trekanten Fredericia-Kolding-Vejle, hvor der har været Vandmølle-drift, som var valgt ud. Enkelte steder var det næsten ikke til at se, at der havde været mølle.

Andre steder er møllerne fuldt funktionsdygtige. Det gælder fx. Børkop Vandmølle og Brøndsted Mølle. På Børkop kommer mølleren næsten dagligt og maler det mel, der skal bruges her og på Hotel Munkebjerg. Herudover vales der til hestefoder, som sælges i omegnen. Brøndsted kan også stadig male, men her laves der til daglig også strøm, de nysgerrige fik set generatoren, som med en effekt på 9kW sørger for opvarmning.

En ting er møllerne fri for i dag, nemlig at skændes indbyrdes om hvem der dæmmer for meget op og »stjæler« vand fra dem længere nedstrøms. Da alle møller var i drift, var det et problem, i dag er der vand nok.

Billederne giver et godt indtryk af vejret og bredden af de deltagende køretøjer. De er taget på Gammelby Mølle, hvor der også blev holdt frokost.

En stor tak til arrangørerne John Andersen, Per Bargmann, Bent Friis. Også stor tak til hustruerne Jette og Kirsten, til Finn Andersen og drengene Nicki og Jesper, som alle sørgede for at det hele virkede i dagens løb. Bliver der fremtidige udgaver af løbet, så kommer vi igen.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen, navigator på hold 45.





Referat af generalforsamlingen i Dansk Veteranbil Klub lørdag den 26. april 2003 i Borgerforeningens Hus, Nyborg Teater.

Formanden Peter Løvtøm Sørensen åbnede generalforsamlingen med at foreslå advokat Erling Christensen fra firmaet Advodan Syd Advokater i Fredericia som dirigent og Sten-Erik Brand og Torben Vitting som referenter. Det blev accepteret.

På forespørgsel til generalforsamlingen konstateredes det endvidere, at der var mødt 64 stemmeberettigede medlemmer, idet 6 af de i alt 70 fremmødte ikke var stemmeberettigede.

Dirigenten erklærede generalforsamlingen for lovlig og beslutningsdygtig og gennemgik den udsendte dagsorden.

1 - Bestyrelsens beretning.

Det har været et travlt år med megen brug af privattiden. Frits Johansen, der ikke er til stede, har valgt at træde ud af bestyrelsen pga. arbejdspress. Bo Ødegaard har valgt ikke at modtage genvalg pga. familieførøgelse. Som tak for arbejdet modtog Bo Ødegaard en gavekurv med mad og drikke.

Til gengæld rettede formanden en kritik mod to navngivne menige medlemmer, Claude Teisen-Simony og Steffen Frølich, der efter hans opfattelse havde gjort arbejdet surt for bestyrelsen. Dette har medført en overvejelse fra bestyrelsens side om at tage vedtægternes §16 i anvendelse der vedrører eksklusion af medlemmer. I den forbindelse opfordrede formanden til at undlade kritiske og protesterende skrivelser til bladet, forinden bestyrelsen var kontaktet, for derved at få bestyrelsens opfattelse, således at eventuelle misforståelser som grundlag for kritikken kunne ryddes af vejen.

Der blev omtalt to episoder vedrørende indlæg til bladet forfattet af henholdsvis Claude Teisen-Simony og Steffen Frølich, som begge havde ønsket at viderebringe deres indlæg til bladet selv efter en drøftelse med bestyrelsen. Bortset fra episoder som nævnt var klubben velfungerende.

Formanden kunne oplyse, at klubben lige havde modtaget indmeldelse af medlem nr. 5000, Kjeld Nørgaard Jensen, der dog ikke selv har noget køretøj, men er inviteret med til et løb i Italien i en Ford Thunderbird. Kjeld takkede for den venlige modtagelse i klubben og glædede sig til at deltage i arrangementerne.

Vi har en tilgang af nye medlemmer og

der er især nyere biler som de har.

Aldersfordelingen af medlemmerne viser at 25% er under 40 år. 25% er mellem 40 og 50 år. 25% er mellem 50 og 60 år og 25% har en alder ældre end 60 år.

Der har været tale om at DVK er en forsikringsklub, men faktisk er kun 40% af køretøjerne med i forsikringsordningen i Runa.

Fra 1. maj er der igen fuldhusleje på Nivågård da udlejet lejemål er sagt op.

Ole Sommers forslag om et fremtidigt samarbejde er et enestående tilbud som nok aldrig gentages. Der er store forventninger til dette som Claus Frausing vil tale om under punkt 3a.

Dorthe Thies varetager sekretariatet med nyt IT-system som Bo Ødegaard har arbejdet meget med.

Det er planen at medlemslisten skal udvides med en database over køretøjer med data over bl.a. farve, tidligere ejere og stelnummer, således at målet vil være et egentligt centralregister for veteran køretøjer.

Lidt forsinket er DVK nu blevet tilsluttet PBS så en masse manuelt arbejde kan spares ved kontigentbetaling.

Regnskabet udviser en sund økonomi. Det er ikke meningen at DVK skal være en investeringsforening. Bestyrelsen vil gerne yde støtte til løb. Bestyrelsen har modtaget en del kritik af udgifterne. Formanden bemærkede i den forbindelse at Steffen Frølich fortsat skyldte et beløb for annoncer.

Mødestederne er gode og aktive. Store Restrup herregård tæt ved Aalborg ser ud til at blive et nyt mødested i Nordjylland hvor der mangler et mødested. Det gør der også på Lolland hvor Ole Poulsen vil prøve at finde et. Bestyrelsen vil fortsat besøge mødestederne med jævne

mellemrum. Man vil indføre et 'velkommen til nye medlemmer' møde.

Angående biblioteket, så er der her et samarbejde med Dansk Biblioteksskole. Der håbes på hjælp fra DVK's medlemmer til at hjælpe med registrering.

Veteran Tidende er kommet rimeligt ud til tiden. Vores tekniske redaktør Ole Callesen er tålmodig ud over alle grænser.

Webmaster opdaterer med jævne mellemrum på DVK's hjemmeside.

Vedtægtsændringer har taget tid og man er kommet frem til et kompromis.

Registre og sektioner har gennemgået en regelopdatering. Klubber uden for DVK kan benytte DVK's lokaler m.m. Vores Swift varetages på bedste vis af Poul Suhr og Iver Jensen.

Klubartikler og udstillingsmaterialer er delt ud til mødestederne. Hvis I ikke har set dem, så spørg jeres mødeleder.

Der er indkøbt en campingvogn, have-møbler og tæpper til brug ved udstillinger.

Der er dukket kopier og forfalskninger af køretøjer op. Bestyrelsen har ingen løsning på dette emne endnu.

Motorhistorisk Samråd har ikke været så udfarende på det seneste. FIVA er der til gengæld kommet lidt liv i. Svend Aage Tholstrup er trådt ud af MhS, men har alligevel valgt at fortsætte arbejdet i FIVA.

DVK har taget kontakt til stifterne af KDAK Classic om ikke de kunne udføre et arbejde i MhS. DVK tager pænt imod KDAK Classic.

Vi har god kontakt til Teknisk Museum i Helsingør. Det har i mange år manglet midler, men har nu fået et tilskud på 8 mio. kr. fra Kulturministeriet til sine udstillinger.

Forsikringsklubben er måske ikke verdens bedste, men der tegnes forsikringer, så helt ringe er det ikke. Regnskabet kører kun lige rundt. Skader sker tit ved daglig kørsel og det er ikke tilladt. Der er især skader i sportsvogne fra 1965 og frem. Det er tanken at præmier for disse køretøjer bør stige. Formanden kunne oplyse, at der er nytegnet ikke mindre end 222 forsikringer.

Som fremtidige opgaver fremhævede formanden særligt samarbejdet med



Sommers veteranbilmuseum samt klubbens 50-års jubilæum den 1. maj 2004. Der vil være et særligt jubilæumsarrangement den 6. juni i forbindelse med Klampenborg Autojumble hvor man i samarbejde med Kim Polte vil promovere DVK. Den 20.-23. juni vil der blive afholdt et veteranbilløb Danmark rundt for 1000 veterankøretøjer. Den 20.-22. august vil der blive afholdt jubilæumsfest i Fredericia med køretur i oplandet og fest om aftenen. Under jubilæet vil man prøve at stille 1.000 køretøjer op på Rådhuspladsen i København. Formanden sluttede sin beretning med at overrække DVK's sølvnål til Claus Neble for hans store arbejde med møder, løb og udstillinger. Formandens vandrepæmie gik i år til Bo Ødegaard, især for hans arbejde med at få computere til at makke ret.

Kommentarer til beretningen.

Claude Teisen-Simony anerkendte bestyrelsens store indsats og redegjorde kort for sin egen baggrund mht. bestyrelsesarbejde i DVK, MhS og FIVA. Han var dybt rystet og forundret over det frontale angreb som formanden havde rettet mod ham i beretningen. Claude mener at Ole Sommers tilbud mangler tal vedrørende projektet og kan budgettet bære? Indlæg vedrørende projektet er blevet sendt i god tid. Et korrigeret indlæg er sendt efter Ole Emil Riisager har svaret tilbage. Formanden ser gerne at indlægget trækkes helt tilbage, men det vil Claude ikke. Men han korrigerer det endnu en gang og ser det som censur. Det svar Claude fik opleves af ham som et personangreb.

Ole Emil Riisager oplyste hertil, at Claudes indlæg blev bragt uzensureret i bladet.

Jens Robdrup er målløs over bemærkningen om paragraf 16 vedrørende eksklusion. Han anså dette for censur så det batter.

Niels Jonassen udtalte at der aldrig har været ekskluderet et medlem.

Claude Teisen-Simony opfatter paragraffen som værende en enerådig bestyrelses ansvar, ikke generalforsamlingens. Sidste års referat af generalforsamlingen er ikke sat i Veteran Tidende. Der er skrevet til bestyrelsen om ikke det kunne gives her.

Ole Emil Riisager skrev et kort referat for dog at have noget i bladet. Claude er det eneste medlem der har udtrykt ønske om at få det fulde referat i bladet.

Poul Suhr sagde at han også har udtrykt ønske om at referatet blev bragt i Veteran Tidende.

Peter Løvstrøm Sørensen ville ved hjælp af en notits i bladet have tilbudt at sende referatet til de medlemmer der ønskede det. Den notits er bare aldrig kommet med.

Dirigenten rundede herefter debatten af med en bemærkning om, at der nu kommer et officielt referat fra denne generalforsamling, og bestyrelsens beretning blev herefter taget til efterretning.

2 - Fremlæggelse af regnskab.

Kasserer Henrik Thostrup fremlagde regnskabet som bagefter fik følgende kommentarer:

Poul Suhr bemærkede til regnskabet, at der var sket en forringelse af regnskabet med 400.000 kr. Bortset fra 1989 var dette første gang der overhovedet havde været et underskud. Han spurgte i øvrigt hvad der var i vejen med det bogføringssystem der blev indført i 1988. Poul ville endvidere vide, hvor hensættelserne er blevet af. der mangler hensættelser for 25.000 kr. i forhold til sidste år. Henrik Thostrup svarede, at de manglende kr. 25.000 er brugt som modregning. De står i udgifter til medlemslisten. Det bogføringssystem, Concorde, som man havde, var ikke brugbart til det arbejde som udføres i dag. Derfor har man valgt et nyt produkt til erstatning for det gamle der blot har kostet 895 kr. i indkøb, samt noget arbejde med at skifte system.

Mogens Camre udtalte at det er svært at sige nøjagtigt hvor meget det skal koste at drive en klub. Der har været en voldsom stigning i udgifterne. Der har hidtil ikke været et budget at køre efter. 2003 har på stort set alle poster haft en stigning i budgettet i forhold til 2002. Der er nye områder med store udgiftstigninger, men vi bør have et budget så man kan sammenligne udgifter og undgå kontingentstigninger og samtidig vil bestyrelsen undgå kritik.

Frank Petersen har ikke betalt kontingent i år. Han mente, at det burde nedsættes i alt fald for pensionister.

Mogens Petersen mente det var et katastroferegnskab. Hvordan får vi råd til 2004-arrangementerne?

Claude Teisen-Simony sagde, at der havde været et underskud på kr. 50.000. Men der var også et tab på aktier på kr. 20.000 som fremgår i regnskabet under Aktiver. Claude anbefalede i sin tid som kasserer at aktierne skulle sælges. Der havde været en stigning i løbstilskud. Budgettet for næste år budgetterer allerede nu med et underskud på kr. 83.000. Der vil ske yderligere stigning i husleje hvis Ole Sommer projektet vedtages. Der må endvidere påregnes udgifter med to nye mødesteder i Nordjylland og Lolland. Der må vel også komme udgifter i regnskabet der?

Dirigenten indskød en bemærkning om, at tab på aktier ikke skal fremgå af driftsregnskabet. Henrik Thostrup sagde at aktierne har været en rigtig dårlig investering men et flertal i bestyrelsen har valgt at se tiden an. Bestyrelsen er ikke glad for aktieposten, men beholder den.

Henrik kunne mht. løbstilskud oplyse at alle ansøgninger om tilskud var imødekommet, men bestyrelsen havde muligvis ikke været flittig nok til at oplyse om tilskudsmulighederne, eller også har der bare ikke været noget større behov.

Det passer ikke at der er brugt kr. 115.000 til møder. Næste år vil disse udgifter lægges ud til de enkelte mødesteder. Claude har ret i at der er mangler i det budget der er offentliggjort i bladet, men det var et ønske fra medlemmer at der kom et budget. Udgifterne følges, det er ikke sådan at pengene fosser ud af kassen.

Peter Løvstrøm Sørensen forsvarede stigningen i udgifter med at DVK efter udskiftning af bestyrelsen nu har en aktiv bestyrelse. Stigningen i udgifter til IT skyldes at den afgående formand, Steffen Jørgensen, forhindrede brug af det gamle IT-system. Sidste års kæmpeoverskud viste at der i perioden april-august ikke fandtes en aktiv bestyrelse. Aktieindkøbet blev foretaget af Steffen Frølich da han var kasserer. I tidligere regnskaber har der været mange hensættelser. Aktiviteter koster penge. Vedrørende budgettet er der ikke taget af formuen. I stedet er kontingentet steget. Den kontingentstigning vi har fået pr. 1. januar i år svarer til en inflationsrate på 10%.



Jørgen Strøjer Hansen udtrykte skuffelse over den negativitet og småtteri der tales om. Der er høje udgifter, men så må man sætte tæring efter næring.

Preben Boisen konstaterede at løbsudgifter var steget og at Swift'en har kostet kr. 18.000 i løb. Der er et telefontilskud til mødesteder der er sat til kr. 1.100. Det har de ikke modtaget på mødested Midtsjælland.

Henrik Thostrup svarede at de penge er sendt og hævet af dem der er formænd for mødestederne men ville i en pause rede sagen ud sammen med Preben.

Jørgen Lauridsen bemærkede at omkostninger er steget 40%, men indtægterne kun 10%. Endvidere efterlyses et budget i regnskabet.

Regnskabet blev herefter godkendt.

3 - Indkomne forslag.

3a - Godkendelse af samarbejde med Sommers Veteranbil Museum.

Claus Frausing redegjorde for projektet og sagde blandt andet:

DVK havde i 1989 2.000 medlemmer mens der i dag er over 5.000. Det er en voldsom vækst og medlemstallet og behovene stiger stadig.

Klubbens bibliotekssamling rummer 250 hyldemeter motorlitteratur. Halvdelen står på Nivågård. Resten står i flyttekasser på en nærliggende bondegård og samlingen vokser til stadighed gennem donationer.

Samlingen er enten vanskeligt tilgængelig eller slet ikke tilgængelig. Vi har heller ingen effektiv kontrol med det vi har. Faktisk ved vi ikke engang hvad vi har.

Jeg vil understrege at det på ingen måde må forstås som kritik af arbejdet, udført af de mennesker, der passer biblioteket. Opgaven er ganske simpelt umulig, og har været det i flere år, fordi rammerne ikke er der.

DVK har også et betydeligt billedarkiv. En uvurderlig og uerstattelig billedsamling. Billedarkivet står trods alt lunt og godt, men efter System Riisager og således vanskelig tilgængeligt for andre end Ole Emil selv. Og igen udtrykker jeg ingen kritik. Tværtimod.

Klubben mangler også en læsestue, et reelt sted med læsefred, med mulighed for fordybelse og ro til sit arbejde.

Klubbens kontorlokale hvor Dorthe Thies arbejder er meget småt. Det er funktionsmæssigt udjent.

Nivågård er også klublokale for Storkøbenhavn og Nordsjælland. En tredjedel af alle klubbens medlemmer hører til her. Det er den suverænt største lokalafdeling og den lokalemæssigt hårdest belastede. Der er et ulideligt støjniveau. Lokalerne er alt for små og har i det hele taget dårlig funktion i dag. På en almindelig god klubaften har man brug for mindst dobbelt så meget plads.

Nu foreslår vi i bestyrelsen at vi laver et »rigtigt« bibliotek, som så formentlig bliver landets største af sin art.

Vi har også gjort os tanker om klubbens arkiv. Klubben har snart en 50-årig historie. Vores historie dokumenteres blandt andet gennem arkivalier, men kun hvis vi har gemt dem og ellers kan hitte rundt i dem.

Vi har en vision om at smidiggøre klubbens administration, således at klubbens personale får den fornødne tid til den personlige telefonkontakt. Et væsentligt klubaktiv. Rationelle og venlige ydre rammer er en forudsætning herfor.

Vi forestiller os, at et klublokale skal være et rart sted at være. Et klublokale skal være de velegnede ydre rammer om klubaktiviteten

Hvad angår biblioteket, foreslår vi i bestyrelsen at der oprettes et fagbibliotek i samråd med Danmarks Biblioteksskole.

Indretningen forestiller vi os kunne blive en samlende klubaktivitet. Et sjak fra Egeskov har allerede tilbudt sin assistance. Lokalerne til klubbens nye bibliotek ligger i underetagen i Sommers nye Veteranbilmuseum.

Reolhylderne har vi allerede fået gratis af O. Sommer A/S. De skal efterses og monteres – og altså en opgave for medlemmer, der kan skrue. Dem skulle vi nok have nogle af.

Møbler flytter vi fra det nuværende klublokale på Nivågård og stiller dem op i læsesalen i det nye bibliotek.

Bøger og tidsskrifter skal klassificeres, registreres, stemples flere steder med et »Tilhører Dansk Veteranbil Klub« og stilles korrekt op på reolerne. Selve klassificeringen er nok mest for fagfolk, men resten skulle vi gerne selv kunne finde ud af med fornuftig vejledning.

Det eneste, der koster klubben penge

ved biblioteket, er leverancerne fra Bibliotekscentralen og den bibliotekassistans, vi i etableringsfasen må købe os til.

Jeg regner det imidlertid for givet, at vi kunne få betydelig støtte fra forskellige fonde til dette samfundsnyttige projekt, og vi har derfor allerede fundet frem til 28 fonde, som ifølge deres fundats kunne give støtte til opgaven.

Billedarkivet har vi ikke gjort os tanker om endnu. Der har ganske enkelt ikke været tid.

Løsningen på klublokalets pladsproblem er 1. salen på Sommers Veteranbilmuseum. Andre muligheder har været undersøgt, men ikke ført til resultat af forskellige årsager.

Det foreslåede klublokale er på 216 m². Altså ca. 3 gange så stort som det afdelingen har i dag. Lokalet indrettes fleksibelt, så det kan bruges til forskellige formål.

Møbler til indretning heraf findes ikke. Vi skal ud i byen efter møbler og penge.

Vi vil derfor gerne i kontakt med eventuelle medlemmer, der sympatiserer med løsningen, og som gerne vil sponsorere et møblement.

Det koster altså i alt kr. 300.000 pr. år plus el og varme. Det er det dobbelte af, hvad der betales i dag. Til gengæld får klubben fire gange så meget plads og følgelig til den halve pris pr. kvadratmeter.

Der er kun tre områder, der koster klubben penge. Det er bibliotekssystemet, bibliotekar-assistance til etableringen og møbler til klublokalet. De to første søges der fondsmidler til.

Aftalen træder i kraft 1. januar 2004 og kan opsiges med 12 måneders varsel, dog tidligst til fraflytning den 31. december 2008.

DVK skal sørge for at museet er åbent inden for normal kontortid, men har ikke ansvar for de udstillede genstande. Derudover er der ingen arbejdsmæssige forpligtelser, men vi regner da med at nogle medlemmer frivilligt vil være med til noget af det jeg har omtalt.

Samarbejdsforholdet og bofællesskabet skal vedtægtsbestemmes i DVK, således at ikke en tilfældig bestyrelse kan opsiges aftalen. Indgåelsen er en generalforsamlingsbeslutning. En eventuel udtrædelse skal også være en generalforsamlingsbeslutning.



Henrik Thostrup fremlagde et budget for generalforsamlingen vedrørende 2004. Budgettet havde den forudsætning at DVK var lejer hos Sommers Veteranbilmuseum. Udgangspunktet for dette budget var 2002 regnskabet. Ifølge budgettet ville der være indtægter i form af kontingenter på 455 kr. årligt pr. medlem svarende til en kontingentforhøjelse på 10%. I 2004 vil der blive et underskud, og med jubilæumsarrangementet vil underskuddet blive 83.000 kr. Men det er jo heller ikke jubilæum hvert år.

Til indlægget var der følgende kommentarer:

Jens Petersen mente at projektet kun var til glæde for medlemmerne i Københavnsområdet. Måske var det bedre at finde alternative steder, f.eks. en nedlagt fabrik?

Claus Neble påpegede at leje i Nordsjælland/København er meget dyrere end i andre landsdele. Prisniveau for selv at eje er meget dyrt og der skal ansættes en medarbejder til vedligeholdelse.

Mogens Camre mente at udgifter til husleje på 300.000 kr. lyder af meget, men når man sammenligner med en samlet indtægt på 2.000.000 kr. er det ikke urimeligt. Der er langt fra Jylland/Fyn til København, men effekten er noget alle medlemmer kan få glæde af. Lad os holde os fra fabriksbygninger. Lad os derfor sige ja. Men det er ikke godt at vi måske kan have underskud i årene fremover. Vi har i år brugt penge på ting der ikke kunne tages højde for. Vi skal undgå at tage af formuen på normale år. Jubilæumsår er i orden.

Claude Teisen-Simony syntes at det var et flot oplæg og det vil blive et godt sted. Men da aftalen er bundet i fem år vil lejen i denne periode måske være en fare for formuen. Var beløbet for huslejen uden moms? Her var svaret, at det er med moms.

Claus Frausing kunne svare at det lange opsigelsesvarsel på fem år var gensidigt ud fra et ønske om stabilitet. Skulle der ske problemer med aftalen, så er Ole Sommer den rette at snakke med.

Svend Aage Tholstrup var af den opfattelse, at DVK som landets største veteranbilklub har en forpligtelse til at relikvier bevares for eftertiden og at der er adgang til samlingen. På denne måde ville klubben også få flere ting

doneret. Han anbefaler en aftale med Sommers fond.

Ole Emil Riisager anbefaler ligeledes Ole Sommer-projektet. Penge kan skaffes ved at Veteran Tidende ikke udkommer i en måned eller ved at udgive det med 10 færre sider hver måned.

Svend Aage Tholstrup refererede til et FIVA-møde i Paris. EU har en lang række fonde. Her kunne man måske søge om midler, bare man havde ordet kultur i sin ansøgning.

Claus Neble udtalte at vi skal bevare vores kultur. Det står i formålsparagraffen.

Jørgen Strøjer Hansen mente at et museum var en god ting. Han støtter Sommer-projektet.

Mogens Camre mente ikke at vi skulle regne med EU, men hvad med Kulturministeriet?

Claus Frausing vil nødigt indblande Kulturministeriet pga. overenskomstproblemer.

Forslaget blev herefter vedtaget og Dorte Thies får derfor et nyt kontor. Der vil være rejsegilde den 29. august kl. 14 og der bydes på fadøl og pølser.

3b - Forslag til nye vedtægter for Dansk Veteranbil Klub.

Peter Løvtøm Sørensen indledte med at sige, at igennem de sidste mange år er ændringsforslag blevet forkastet. Bestyrelsen har arbejdet på en ændring af vedtægter til bedømmelse hos P. E. Hansen og Poul Suhr.

Først skulle der stemmes om disse tre emner:

- 1 – Ønskes der en øst/vest opdeling?
- 2 – Ønskes man at bestyrelsen konstituerer sig selv?
- 3 – Ønsker man separat valg af kasserer?

Bemærkninger til punkt 1:

Peter Løvtøm Sørensen sagde, at der i øjeblikket er en sådan opdeling og bestyrelsen anbefaler at det fortsætter.

Niels Jonassen indrømmede, at det var ham der stod bag øst/vest opdelingen. Det fortryder han i dag og vil egentlig anbefale at det ophæves.

Mogens Camre var enig med Niels Jonassen og anbefaler også en ophævelse.

Claude Teisen-Simony undrede sig over

spørgsmålet med øst/vest delingen og valg af formand. Han mente, at vi ville ende med et forslag der er uigennemskueligt fordi det er sammensatte forslag. Poul Suhr mente at oplægget var fuldstændigt tilsidesat efter den ekstraordinære generalforsamling. Han anbefaler ophævelse af øst/vest opdelingen.

Bo Ødegaard forklarede at bestyrelsen godt var klar over at der var en ekstraordinær generalforsamling. Bestyrelsen anbefaler at der er en øst/vest opdeling og at bestyrelsen konstituerer sig selv. Punkt 1 gik derefter til afstemning. Resultatet blev at 32 medlemmer ønskede at beholde delingen. 21 ønskede den fjernet. Der vil derfor fortsat være en øst/vest opdeling.

Bemærkninger til punkt 2:

Kaj Dyring Larsen sagde at bestyrelsen anbefaler at den forsat konstituerer en formand.

Mogens Camre kunne ikke forstå, at medlemmer af DVK er uden medbestemmelse for hvem der skal være formand. Han ønskede at generalforsamlingen valgte formanden.

Niels Jonassen mente der blev fokuseret for meget på hvor meget magt formanden har. Der er masser af bestyrelser der selv vælger formænd. Han mente, at det giver et bedre klima i bestyrelsen hvis bestyrelsen konstituerer sig selv.

Claus Neble spurgte Mogens Camre hvad der var mest demokratisk.

Bo Ødegaard mente, at det der var mest interessant var, at bestyrelsen kan arbejde sammen. Ikke at et medlem stiller op bare for at være formand. Bo pointerede i øvrigt, at formanden ikke er tillagt særlige beføjelser. Det er stadig bestyrelsen som sådan, der bestemmer bestyrelsesarbejdet.

Claus Frausing kunne fortælle at det er et stort emne som bestyrelsen har talt om. Hvis en formand opfører sig uordentligt kan man ved en konstituering bare vælge en anden. I modsat fald kan bestyrelsen gå hjem.

Punkt 2 gik derefter til afstemning. Resultatet blev at 41 medlemmer ønskede at bestyrelsen konstituerer sig selv. 9 ønskede det overladt til generalforsamlingen. Bestyrelsen konstituerer derfor sig selv.



Bemærkninger til punkt 3:

Dette punkt blev ikke diskuteret da resultatet af punkt 2 afgjorde bestyrelsens sammensætning.

Peter Løvtøm Sørensen fortalte om oversigten over ændringer. Den er gengivet øverst på side 11 i Veteran Tidende nummer 321.

Bestyrelsen har anbefalet at vi får et engelsk navn. 'Historical Motor Vehicle Association of Denmark'.

Niels Jonassen havde en lille sproglig pedanteri idet Association er meget bredt. Det ord bør erstattes med Club.

Claude Teisen-Simony mente at navnet er meget langt og anbefaler i stedet 'Danish Veteran Car Club of Denmark'.

Niels Jonassen gjorde opmærksom på at englænderne opfatter Veteran Car som biler til og med 1904.

Jens Robdrup gjorde opmærksom på, at Car kun var biler, men der er også motorcykler i DVK.

Resultatet blev at vores engelske navn fremover er 'Historical Motor Vehicle Club of Denmark'

Ib Jensen ønskede at man i forslag til paragraf 2.1 efter ..historisk betydning tilføjede 'dateres i fremstillingsåret' og endvidere foreslog han at slette teksten 'medlemskab af Motorhistorisk Samråd'.

Claude Teisen-Simony opponerede imod forslag til paragraf 3.1.10 og mente ikke det var hensigtsmæssigt med klubber i klubben. Historisk motorsport sektionen meldte sig ud. Kunne man ikke risikere at en klub udefra kunne arrangere et arrangement der ville skade DVK økonomisk? Man skal fastholde at det er MhS der optager sådanne klubber.

Dirigenten kunne her svare at DVK ikke vil hæfte for økonomien i andre klubber.

Ole Emil Riisager spurgte om man kan komme med ændringsforslag under generalforsamlingen?

Dirigenten svarede, at det kan man godt.

Jens Robdrup konstaterede at forslag til paragraf 2 indebar at man kunne erhverve køretøjer.

Peter Løvtøm Sørensen kunne fortælle at FIVA har en regel der svarer til Ib Jensens ændringsforslag.

Claude Teisen Simony syntes det var

uheldigt at der i forslag til paragraf 3 står at DVK ifølge vedtægterne skal være medlem af en række foreninger.

Peter Løvtøm Sørensen sagde at det bør være en DVK generalforsamling der bestemmer fortsat medlemskab af MhS.

Forslaget om at medlemskab skal udgå medførte at 34 stemte for.

Mogens Camre ønskede at ændringsforslag 4.6, 6.4 samt 6.5 udgik og i stedet erstattes med en ny tekst i 6.4 der hedder: Et medlem der groft skader DVK's interesser, kan af bestyrelsen ekskluderes af foreningen. Det pågældende medlem har ret til at få en sådan ekskludering prøvet på den førstkomende ordinære generalforsamling.

Jørgen Lauridsen mente med henvisning til forslag til paragraf 5.1 at der burde være et punkt på dagsordenen der hedder fastlæggelse af kontingent.

Mogens Camre mente at der burde være et nyt punkt 13.6 hvor bestyrelsen skal forelægge et budget på generalforsamlingen. Teksten i punkt 13.6 er: 'Bestyrelsen forelægger på den ordinære generalforsamling budget for det indeværende regnskabsår og for det regnskabsår som begynder den førstkomende 1. januar'.

Det vil medføre en konsekvensændring i paragraf 8.1 hvor der vil være et nyt punkt 4. Punkt 4: Forelæggelse af budgettet for indeværende og næste år. Endvidere vil punkt 4, 5, 6, 7, og 8 blive ændret til 5, 6, 7, 8, og 9.

Henrik Thostrup påpegede at et budget på en generalforsamling krævede at man bestemte sit kontingent samtidig. Han anbefaler at man beholder den nuværende regnskabsmåde.

Dirigenten præciserede at Mogens Camre bare var af den opfattelse at der skulle være et budget.

Henrik Thostrup anbefaler ikke Mogens Camres forslag vedrørende budget.

Mogens Camre forklarede at der ikke var tale om at binde bestyrelsen. Men der er tale om at bestyrelsen undgår kritik for økonomiske ændringer som klubben ikke kender til.

Claus Frausing udtrykte enighed i, at økonomien skal være til klubbens kendskab. Det er svært at spå om fremtiden. Men har forståelse for at et budget fremlægges.

Jens Robdrup mente at et budget for

indeværende år bør fremsættes, ikke flere år frem i tiden.

Jørgen Lauridsen kunne tilslutte sig at et budget for 2004 var naturligt

Claude Teisen-Simony gjorde opmærksom på at det ikke var muligt at bestemme et kontingent i år. Det er jo betalt.

Mogens Camre sagde, at det kontingent vi har modtaget og betalt i år faktisk er det kontingent vi fastlægger på næste generalforsamling. Derfor bestemmes det trekvarter år frem.

Peter Løvtøm Sørensen spurgte om man i stedet kunne indkræve kontingentet efter generalforsamlingen?

Bo Larsen påpegede at hvis det bliver resultatet, hvem har så stemmeret?

Claude Teisen-Simony mente at det vist kun var bestyrelsen som havde noget imod et budget. Det må være rimeligt med budgetter flere år frem.

Efter en kort rådslagning i bestyrelsen kunne den tilslutte sig Mogens Camres forslag.

Forslaget blev herefter godkendt. Claude Teisen Simony mente at der i forslag til punkt 8 burde være et punkt på dagsordenen der hed 'Godkendelse af referat'. Det blev forkastet.

Han mente også at der kunne være et problem i punkt 10 hvor bestyrelsen havde anbefalet at der kræves 5% af medlemmerne for at der kunne begæres en ekstraordinær generalforsamling. Claude anbefalede i stedet at 5% skulle erstattes med 50 medlemmer.

Claus Neble mente at 50 medlemmer ud af 5.000 var meget lidt.

Claude Teisen-Simony mente at 50 burde være nok.

Peter Løvtøm Sørensen foreslog at tallet i stedet blev ændret til 150 medlemmer.

Det forslag kom til afstemning og det blev besluttet at 5% ændres til 150 medlemmer.

Claude Teisen-Simony var af den opfattelse at der i forslag til punkt 12.1 var for få i bestyrelsen der kunne træffe beslutninger. Han så gerne at det blev ændret til formanden sammen med fire bestyrelsesmedlemmer.

Dirigenten påpegede at i følge forslaget skal der i punkt 11.6 være seks medlemmer af bestyrelsen for at kunne træffe en beslutning indadtil. Men punkt 12.1 drejer sig om beslutninger udadtil.



Der var ikke kommentarer til de øvrige punkter i forslag til vedtægterne. Det korrigerede ændringsforslag gik derefter til afstemning.

Resultatet blev at 51 medlemmer stemte for forslaget, ingen stemte imod. En enkelt undlod at stemme.

4 - Valg af bestyrelsesmedlemmer.

To bestyrelsesmedlemmer, Frits B. Johansen og Bo Ødegaard, havde valgt at træde ud. To kandidater, Leif Struch Andersen og Ole Poulsen, havde meldt sig. Da der ikke var yderligere kandidater blev Leif og Ole valgt med applaus.

Genvalgt blev Claus Frausing, Kaj Dyring Larsen og Henrik Thostrup.

5 —Valg af 1-2 revisorer.

Begge revisorer blev genvalgt med en enkelt kommentar.

Ib Jensen spurgte om det var rimeligt at Jørgen Behrendt blev opstillet for vi ser ham aldrig.

6 - Eventuelt.

Preben Boisen konstaterede at der var orden i regnskabet og undskyldte overfor Henrik Thostrup.

Claude Teisen-Simony udtrykte overraskelse over at det var en generalforsamling der bare kørte igennem. Han roste dirigenten og bestyrelsen for et godt arbejde.

Ove Iversen takkede for en fantastisk god generalforsamling.

Højgaard syntes at bestyrelsen brugte for mange penge og overrakte formanden en stor pakke Richs kaffeerstatning til at blande i kaffen, for at bestyrelsen ikke skulle bruge for mange penge.

Claus Neble takkede Claus Frausing for et godt projekt.

Claus Frausing sagde at det havde været et stort projekt med god opbakning. Tak skal I have.

Peter Løvtøm Sørensen, vores formand, sluttede generalforsamlingen med ordene:

Claude, vi har skubbet lidt til dig, men du har gjort det godt i dag. Det har været en god generalforsamling.

Referatet godkendes af:

Erling Christensen - dirigent

Sten-Erik Brand - referent

Torben Vitting - referent

For at kunne yde en bedre service til medlemmerne har klubben til brug ved udstillinger og messer anskaffet en campingvogn.



- Er det her, man kan få en middagslur?



Bustur til Egeskov

38 veteranvenner m/k mødtes på Rødovre S-station tirsdag 29. april, hvor Svend Dråby holdt i sin gule HT-bus. Vi skulle over og åbne sæsonen på Egeskov Veteranmuseum, og uden mad og drikke går sådan en tur ikke, så Kværndrup Kro stod klar med en meget velsmagende hjemmelavet bixsemad med spejlæg.



Da Egeskov-museet stadig fornyer sig var der mange flotte veteranbiler, gamle fly og en masse motorcykler at se på, og en speciel fløj med Falck-museet. Nogle af veteranvennerne fra Jylland havde fået samme gode ide så der var gensynsglæde mellem Jylland og København og fynboerne, som havde klubmøde på Egeskov samme aften. Det var nogle trætte deltagere, der var tilbage i København over midnat. Men en stor tak til arrangøren, Svend Dråby.

På deltagernes vegne
Anglia-Kai

(Tekst og foto: Kai Wredstrøm. Den meget blå bil er en sæsonnyhed, en Bentley 1934, udlånt af Uffe Kristiansen. Første ejer var Birabongse Bhanudej Bhanubandh, Prins af Siam, bedre kendt som motorprinsen Bira. Han købte vognen som 20-årig under studieophold i England, og året efter fik han den ERA grand prix racer, der gjorde ham populær på racerbanerne. Halvanden liter med kompressor, den »rigtige« Formel 1, alternativt 4½ liter uden kompressor. Vognen har også en årrække været i Hollywood, senere har den blandt andet været ejet af daværende forsvarsminister Alan Clark. Historien om hvordan Uffe Kristiansen fik den i 1993 kan vi måske komme tilbage til. Red.)





Ford jubilæumstur

Desværre alt for sent har vi fået besked om at Ford T Klubben Danmark i anledning af Ford Motor Co.'s 100 års jubilæum arrangerer tur Danmark Rundt 16. til 22. juni.

Det er i samarbejde med bl.a. Ford Motor Co., forhandlere, turist- og handelsstandsforeninger og forskellige virksomheder, og de sidste enkeltheder forelå først 14. maj.

Der deltager 13 Ford T'er af årgangene 1914 til 27.

De kører fra Ringsted til Nykøbing F 16. juni, næste dag fra Nykøbing til Odense,

18. juni Odense-Ribe,

19. juni Ribe-Varde-Ringkøbing,

20. juni Ringkøbing-Struer,

21. juni Struer-Fjerritslev

og den 22. slutter man i Skagen.

Gaderace igen

For fjerde gang siden kulturbyåret 1996 arrangeres der race med historiske biler i Københavns gader. 150 købere fra ind- og udland ventes til start 2. og 3. august på en knap 1.000 m lang bane i et hjørne af Fælledparken – Nørre Alle, Universitetsparken, Borgmester Jensens Alle og Øster Alle.

Blandt deltagerne bliver Tom Kristensen i en 4½ liter Bentley fra 1929, idet arrangørerne håber at den 4-dobbelte Le Mans-vinder tager sejren igen i år – i en Bentley. Jan Magnussen kører i Formel 3, som bliver klassen, hvor der konkurreres om Copenhagen Historic Grand Prix, der sidste gang kørtes på Roskilde Ring i 1968.

For første gang kommer et egentligt Formel 1-felt med 6-8 vogne til start. Det er 2-3 år gamle vogne og således allerede historiske. I DTC-klassen vil man se Jason Watt og Le Mans-vinderen John Nielsen – selv om det ligger uden for de historiske rammer.

Prins Joachim bliver arrangementets protektor og deltager selv i sin Lotus Cortina.

De københavnske historiske gaderace blev oprindeligt til på initiativ af trofaste medlemmer af Dansk Veteranbil Klub, nemlig Ole Sommer og Gorm

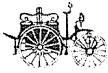
Bang Olsen, i samarbejde med Ole Markussen, som dengang var formand for Historisk Motor Sport Danmark, Claus Frausing – ham kender vi vist også – og Søren Cortsen. De to første gang kørtes ved Christiansborg, i 2000 på Holmen. Den ny bane er anlagt så den både vil give køberne større sikkerhed og tilskuerne bedre forhold.

Som nyt juridisk og finansielt grundlag for arrangementet er stiftet Historisk Motor Sports Forening – med Claus Frausing som formand for bestyrelsen, der i øvrigt består af formanden for den gamle Automobil Sports Klubben, Viggo Lemche, bladforlægger Johnny Laursen og revisor Søren Cortsen. Ole Sommer og Gorm Bang Olsen er stadig med på sidelinjen.

Til at gennemføre arrangementet er der stiftet et anpartselskab, Copenhagen Motor Sport, med Ole Markussen som direktør.

Et eventuelt overskud vil efter konsolidering og tilbagebetaling af indskyderkapital gå til unge motorsportstalenter.

Læs mere på www.copenhagenhistoricgrandprix.dk



INVITATIONER

CITY 2-LØBET

Søndag, den 27. juli 2003

Centerforeningen i CITY 2, Høje Taastrup vil gerne sponsorere City 2-løbet 2003

Løbet foregår søndag den **27. juli .2003 kl.9,30**, hvor vi starter med et dejligt morgenbord. Løbet afsluttes ca. kl. 15.00 med præmieoverrækkelse. dækker køretøj incl. 2 personer. Ekstra personer koster **kr. 25,00**.

Steen Haselmann , Jørgen Behrendt og DVK

Tilmelding til City 2-løbet:

Løbet er åbent for **max. 50 veterankøretøjer til og med 1978** og køres på smukke veje på/ved Vestegnen. Udover morgenmad serveres dejlig frokost og forfriskninger.

Tilmelding skal ske senest **15. juli 2003** på nedenstående kupon vedlagt **kr. 50,00**, der Løbsarrangører:

Beløbet kan også indsættes på konto: **5326 2612538** med angivelse af medlemsnr. Tilmelding kan også foretages **pr. e-mail: ajb-klint@mail.tele.dk**

Navn:	Medlemsnr.:
Adresse:	Postnr.:
Køretøj:	Årgang:
Deltagerantal:	Betaling kr.:

Sendes til Jørgen Behrendt, Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk Strand. Tlf. 43535503.

Lions Nykøbing F. Veteranmotorløb 2003

Lørdag den 2. august 2003

Program:

Kl. 9.00 - 10.00

Ankomst til pladsen bag Rådhuset i Nykøbing F. Der serveres morgenkaffe

Kl. 10.30

Køretøjerne starter, kører gennem byen og gennem den smukke fælsterske og østlollandske natur, hvor der undervejs er indlagt forskellige prøver. Start og finale i Nykøbing F.

Løbet er åbent for max. 75 køretøjer, der skal være mindst 35 år gamle. Der køres i 3 klasser: Biler fra før 1940, biler efter 1940 samt en MC-klasse.

Tilmelding senest mandag den 21 juli 2003. Startgebyr kr. 0,-

Præmier i hver klasse: 1. præmie 2. præmie 3. præmie

Tilmelding til Lions Nykøbing F. Veteranbilløb lørdag den 3. august 2002

Navn: _____

Adresse: _____

Køretøj: _____

Deltagerantal: _____

Postnr./by: _____

Årgang: _____

Sendes til: Benny Ahlburg, Engmosevej 14, Nagelsti, 4800 Nykøbing F, Tlf. 54 86 13 43
e-mail: b.b.ahlburg@post.tele.dk

ThulinTräffen



Landskrona 3 augusti 2003

Välkommen till Fordonsutställningen
som växer för varje år

10.00: Samling på Saxtorps motorbana
Morgonfika och Tipsrunda

Du tävlar om Haldex och SAB Wabcos Stora Vandringspris

12.00: Kortege till Citadellet i Landskrona
Lasse Lindström presenterar fordonen
Många olika aktiviteter under dagen:
Mannekänguppvisning, Modellbåtar, Cabare Mix mm

Jury utser: **Thulinträffens Pärla**, 1 pris
Bästa Ekipage (Fordon + Klädsel)
3 klasser: Bil, MC, Moped, 2 pris / klass
Äldsta Bil, Äldsta MC, Äldsta Moped, 3 pris
Bästa Klubb, 1 pris

Alla deltagare får plakett, alla pristagare pokal

Anmälningavgift: 100:-/ fordon inkl 1 fika, övriga fika 30:-/st
Märkesklubb med minst 5 fordon: 75:- / fordon
Anmälan senast 28/7 på tfn: 0418 - 23791, 20698



Arresø Løbet køres for femte gang, løbet køres i landskabet omkring Arresø og på Halsnæs. Løbet starter og slutter i Frederiksværk ved Gjethuset. Løbet er for biler og motorcykler fra før 1978. Gældende prøvepladeordning respekteres. Ruten er ca. 65 km med lette poster undervejs.

Arrangør: Arne E. Pedersen
47 72 41 87
ajeep@mail.dk

Program:	09 30 - 10 30	Ankomst/morgenkaffe/brød
	10 30 - 11 00	Kiargøring til start
	11 00 - 11 25	Køretøjerne sendes afsted
	13 00 - 14 00	Frokost (drikkevarer ikke inkluderet)
	14 00 - 15 30	Løbet fortsætter
	15 30 - 16 30	Eftermiddagskaffe/kage, præmieuddeling

Er du til "net" så kig ind på <http://home19.inet.tele.dk/arne-e-p>



Tilmelding til ARRESØ LØBET 2003

Lørdag den 16. august

Pris pr. køretøj incl. 2 personer, 210 kr.

Ekstra personer: 2 - 12 år, 50 kr. og 12 - 112 år, 140 kr.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Mærke/model: _____

Type: _____ Argang: _____

Tilmelding senest den 8. juli 2003 til:

Arne E. Pedersen, Nørrevangen 14, 3300 Frederiksværk

1 (køretøjs antal) 2 = 210,-

(antal personer)

à 50,- = _____

à 140,- = _____

Total = _____

Vedlagt i check, eller
indbetalt på konto:
3572 448657 Danske Bank

Bekræftelse, plus nærmere detaljer fremsendes snarest efter tilmeldingen

**Biler sælges**

Mercedes Benz 280 SL, 1968, sølvmetallic med blå læderstue, whitewall dæk (nye), California-bil, afgift betalt, kr. 240.000. S. Pedersen, tlf. 33161694.

BMW 2000 CS, reg. 1. gang 31.12.1968. Fin stand, kr. 78.000. Sælges grundet pladsmangel efter flytning. Nysynet. Ib Jørgensen, tlf. 48248513 / 30450932.

Jaguar Mk II, 3,4 ltr., 1964, m. overdrive, racing green. Efter restaurering hvor alle rustskader er udbedret, står bilen meget flot i lak og krom, velkørende. Prisinde kr. 140.000. Ole Jacobsen, tlf. 48714075.

Daimler (Jaguar) 420, Sovereign, 4,2 ltr., aut., læder, ædeltræ, god stand, synet i Sverige 01. Nr. 6 af 350 LHD + afgift ca. 25.000, kr. 40.000. Hans Løkke, tlf. 56275735.

Wolseley 6/80, kr. 15.000. **Wolseley 15/60** (Farina) kr. 1.000. Bilerne skal istandsættes. H. Nielsen, tlf. 46354345 (tlf.svar).

Buick 56 1935 business coupe. En rigtig gangsterbil 100% orig., står som ny med plader, meget sjældnen bil, kun fremstillet i 257 eksemplarer, kr. 200.000. Jens Staub, tlf. 75361364.

Jaguar E 2+2 coupe, 4,2 ltr. 1968, rigtig California-vogn uden rust, kun kørt 74.000 miles med en ejer, skal omlakeres og have nyt læder på forsæde, ellers utrolig fin stand, kr. 140.000 incl. afgift. Poul Andersen, tlf. 62615102.

BMW 1602, 1973, hvid, original bil, aldrig svejset, indreg., 3 ejere, kører godt, kørt ca. 100.000 km, velholdt orig. indtræk, pris kr. 21.500. **BMW 2002**, 1975, rød, restaureret, soltag, træk, synet og undervognsbehandlet 2002, flot indtræk, kr. 23.500. Begge biler sælges grundet pladsmangel. Henv. tlf. 20204801.

Fiat 1200 Spider, 1962. Bilen er totalt renoveret med ny kaleche, nye sorte lædersæder nyt indtræk og måtter. Motoren er renoveret med certifikat fra C.A.C. Pæn i krom samt nye dæk m.m. Billedserie af renoveringen foreligger. Bilen er malet i spansk rød. Halvårlig vægtafgift kr. 355. Leveres nysynet. Bilen sælges pga. sygdom. Pris kr. 85.000 eller giv et bud. Henv. tlf. 98342309.

Austin Healey Sprite Mk I, orig. frøje, 1958. Ingen rust, ingen pladesvejsninger, god mekanisk stand, kr. 105.000. Gunnar Kelsen, tlf. 49719804 / 49718500.

Porsche 356 B, 1963. Coupe, 1600 S 75. Porschegrå, rødt læderindtræk. Repareret på Porscheværksted. Synet og velholdt. Prisinde kr. 175.000. I. Sorgenfrei, tlf. 59919131/40435331.

Volvo Amazon 1966, km ca. 200.000, omlakeret, incl. motor og undervogn. Nyt: bremses kompl., kobling, koblingslave + hovedcylinder. Bilen er ikke samlet, alle dele haves. Bagtøj renoveret. **Volvo Amazon**, 6 volt, B16 motor motor, 1960, skal renoveres, ikke så pæn, men original. Alle biler leveres med original instruktionsbog og servicebog i pæn stand. Pris fra kr. 10.000. Kresten Nielsen, tlf. 62551901.

Pontiac 1930 4-dørs sedan, 1930, ældre restaurering, motor hovedrenoveret, nye dæk m.m., orig. indtræk, velkørende. Dansk historie, 8 år til syn. Historiske nummerplader. Evt. bytte med stor amerikansk sedan eller åben bil fra omkring 1930 i samme stand, plus kontanter. Torben Aggerbech, tlf. 29460598 / 39627147.

Mercedes W116 280SE 1978, km 299.000, soltag, tonede ruder, nye dæk, alufølge, vinterdæk på fælge, som ny indvendig, 4 stk. helt rustfri døre, rust i begge paneler, kører fint, pris 8.500 eller bud Svend Bork, tlf. 22150401.

Chevrolet 1927, skal totalrenoveres. Boye Toft Hansen, tlf. 46405621

Ford Tudor De Luxe 1931. Flot stand, mange dele medfølger. Fuld dansk historie, originale sorte plader (L4950). Prisen snakker vi om. Anders Christensen, tlf. 23262767

Citroen B11 Legère 1947, indregistreret. God stand. Mange originale reservedele medfølger. Sælges kun samlet. Prisinde: kr. 75.000,-. Henrik Jansdorf, tlf. 40309585

Rover P4 1950 »Kyklopøje». Bilen er komplet, men skal istandsættes. Prisinde 10.000,-. **Rover P6** 1970 3500 aut. Meget fin stand. Nysynet. Soltag, alufølge, rustfri udstødning m.m. Prisinde 40.000,-. Svend Rubæk Tlf. 36787697.

Mercedes 206D/Hanomag 1973 kas-sevogn høj, lang, isoleret, god stand. Velegnet til camper, gratis at få på hvide plader, pris 14.500 eller bud. Svend Bork, tlf. 22150401.

Ford Prefect 1939 til restaurering sælges. Bilen er komplet + med endel ekstra reservedele (motor/gearkasse/køler m.m.). Billeder kan mailes. Pris: 30.000,- Morten Platz, 21462722 morten@mg50.dk

MGB GT 1971. British Racing Green. Original og i meget fin stand. Har aldrig været rusten. Nysynet. Meget smuk klassisk sportscoupe. kr. 60.000. Steen Mandsfelt. 40142494/48391014.

Alfa 2000 berlina, lys grå, 68000 originale km, syn. jan. 2002, kører perfekt dagligt, virkelig god origi-

nal stand, aircond., meget sjældnen, kender ingen andre her i landet med plader på! Jesper Jensen, tlf. 47174228

Ford Consul Cortina MK I 1964 m. sorte nr.plader. Lavt km-tal. Kr. 18.000,-.

Ford N Runabout 1906 køreklar og komplet med for- og baglygter, sidelgter, horn, karbidværk m.m. i mes-sing. Motor nr. 3598. Sjældnen og bilhistorisk interessant. Kr. 185.000,-. **Ford V8 1935** cabriolet m. sorte nr.-plader. Exceptionel velbevaret original "dansk" bil, kr. 240.000,-. **MG C** 1968, 6-cyl. Tartan-rød, trådhjul, blyfrit nyrenov. topstykke, overgear, ect. Flot stand. Thomas Dreyer, tlf. 33223646.

Wartburg 311-0 Limousine Std. 1963. Totalt adskilt, delvis restaureret. Chassis/undervogn pulverlak, døre grundet. Mangler pl. arb. på karrosse, lak, og montage. Kr 5.800. Stefan Jensen, tlf. 45854855.

Studebaker Champion sedan 1948 Skal restaureres efter 30 års stilstand, Noget rust. Orig. instr. bog + lidt litt. medf. Pris kr. 12.500. Niels Jensen, tlf. 45854855.

Rover 3-litr. saloon 1963, 30.000 km, mørk grøn med brune skinnseter, en eier. Sælges til høystbydene. Visning i København efter aftale, kontakt Birgit Hessner, birgit.hessner@gkark.no eller tlf. 0047 90639528.

FIAT 500 Giardiniera 1966 (stationcar). Restaureret 1994, synet 25.02.03. Kr. 40.000. Rich. Martensen, Vestergade 20, 6330 Pad-borg, tlf. 74672858.

Biler købes

Åben bil fra omkring 1930 i god stand, helst indregistreret. Evt. bytte med Chevrolet cabriolet de Luxe 32 i adskilt men 50% restaureret stand, plus kontanter. Torben Aggerbech, tlf. 29460598 / 39627147.

Ford Anglia eller **Ford Popular** evt. **Opel P1**. Lars Christensen, tlf. 40187819.

Mercedes bil stor og med stor motor, benzin eller lev. diesel, årgang 1955-1970, stand underordnet. Henrik Christensen, tlf. 55450341 / 20814460.

Brini Go-Kart. Dansk byggede fra 60'erne købes, stand underordnet, alt har interesse. Peter Lund, 20 46 94 03 plh@videoone.dk

Dele til biler sælges

Div. dele til **Volvo Amazon** og **Volvo 142** sælges: haves: motor, gearkasse, bagtøj, døre m.m. Kresten Nielsen, tlf. 62551901.



Opel dørpaneler til Rekord C, 2-dørs Manta B. Kadett C 2-dørs v. side. **Morris** Marina 62-78 h. panel ud + ind. **Volvo** 140 serie 8/1966 - 8/1975 h+v side. Bagkofanger komplet **Ford** Prefect. Opel følge 3½" + 16" 5 huller 1 ny 1 brugt. **Chevrolet** 4 stk. følge 17". Motor og gearkasse til **Opel** Kapitän 1954. Motor til **Chevrolet** 1926, virker i god stand. Benzintank til **MG** TC 1946 bl.a. H+v forskærm i metal til **Opel** Rekord B. Til **MG** B h+v dørpanel, h+v ml. panel, h+v dørpanel til rude, h+v bags til liste, sælges samlet.
H.P. Nielsen, tlf. 40148037 / 56578693 efter kl. 18.00.

Ubrugte reservedele til Ford A og B. 4 stk. hjelmhasper, 28-29. 2 stk. forlygteglas, 8^{5/32} x 7^{7/8}, A-model. 1 stk. kølerdæksel, crom, A-mod. 2 stk. holder til hjelmhængselstang, forreste. A-mod. 2 stk. støddæmperled u. gummi, B-model. **Ubrugte reservedele til Ford mod. 18 og 48. (V-8).** 1 stk. speederkabel, nr. 48-17262, lgd. 1742mm, 33-34. 2 stk. forbind.stang speeder-karb. Nr. 48-9747, 272mm. 6 stk. trykskive, forreste, vandpumpe, nr. 18-8554, 32-37.5 stk. klo for startsving/krumtap 39-48. 2 stk. ende-dæksel m. kul for dynamo, 01A-10125A, 1940.
Lilliensk jold, 98 43 27 38.

Opel Rekord P11 1700 62' motordele, meget fint renoveret topstykke samt meget fin karburator med perfekt manifold/varmespjæld mm., samlet kr. 1.400. 2 stk. h/v **Opel** Kapitän '54 baglygteglas, samlet kr. 500.
Remus Haupt, Krumningen 6, 2950 Vedbæk, e-mail remus.haupt

Nye/renoverede veteranmotorer: Austin 12 1933-47, sideventilet. BMW Six 3.0, Borgward H1500 1949-52, 2 stk., Bedford/Vauxhall Six 3.118 1 1934-38, Bedford A2/A3/2218 1953, FIAT 1100 A.B.C.D.E 1938-52, FIAT 127 1050 cc incl. topstykke - billig, Ford Six 215 cui. 1952-, Ford Consul 4 211E, Ford Corsair V4, Mercedes 300D komplet, klar til montage, Moskvitz 408, Opel Kadett 1.2N incl. bundkar, Mazda E2200. **Renoverede/nye topstykker:** Topstykkerne er monteret med ny ventiler, styr og fjedre, klar til montage. Alfa Romeo 1750 spider. FIAT 600D, FIAT 850, Ford 1.1 (Fiesta, Escort mm.), Honda Accord 12 v, Mercedes 200-240D. 2 stk., Mitsubishi 2.3 TD (Pajero E300 mm.), fabriksnyt, Nuffield (BMC) 3.4 1 4-cyl traktor, Opel Ascona 1.6, Vauxhall Viva 1.2, Volvo B18, Vw 1200 - fabriksnyt, Vw 1500, vw 1.1 (Polo etc.). Chevrolet Six Master 1934-35, uden ventiler, fabriksnyt, 2 stk., Packard Six (sideventilet) fabriksnyt. Pakningssæt til de fleste motorer toppakninger, ventildækselpakninger haves til mange veteranmotorer. fx Hudson, Singer, Packard, Ford, International. Motordele såsom stempler, ventiler, lejevander, takthjul, olietætningsringe (simmerringe) i silocone og viton - forhør nærmere. Koblingssæt til mange vogne, trykfod, nav og udrykkerleje. Bremsetromler, skiver, hjul- og hovedcylindre, repsæt stempler, klodser, bakker etc.

Til mange vogne haves - forhør nærmere. Henning Mouritzen, Amtsvej 99, 3320 Skævinge, tlf. 48210755.

Dele til biler købes

Dele til **Mercedes Benz** 190 SL købes. S. Pedersen, tlf. 33161694.

Mc sælges

Nimbus 37 Sport totalrest på N. Niensens AOF. Fundet i container i 02. Billedserie af restaurering. 35.000 bruger fast pris kr. 55.000.
Peter Noes, tlf. 57528843 / 57528170 (arb.).

AJS 500cc, 2 cyl., 1961. Sort i orig. stand, kr. 29.500. **NSU Max** 250cc, 1954, 73.000 km, orig. stand, kr. 22.000.
Ole Kyhl, tlf. dag 43526052, aften 43999976.

NSU Max 1954, pæn stand, lidt mat i lakken, komplet, synet og med plader, kr. 25.000.
Henrik Christensen, tlf. 55450341 / 20814460.

DKW RT 250/2 1954, totalrenoveret for kr. 19.349, pris kr. 22.500. **DKW RT 175**, 1954, totalrenoveret med originale plader, pris kr. 18.500,
Henv. tlf. 54852332.

DKW RT 250-2 årgang 1954 + Benderlignende sidevogn. Lige afmeldt af registrering. Aldrig restaureret. Pris kr. 20.000. **NSU Superlux** årg. 1954. Virkelig flot og velholdt, pris kr. 15.000.
Lars Christensen, tlf. 40187819.

FN 500 cc M90 stelnr. 2066 årg. 1931. Sjældent flot i orig. og rest. stand, tekn. velf., pris kr. 34.500.
Søren Skou Lorentzen, tlf. 62208040.

Mc købes

Nimbus, gerne defekt eller adskilt, god sidevogn købes
Lars Christensen, tlf. 40187819.

Everton GoGo knallert fra 70'erne købes stand underordnet, alt har interesse.
Peter Lund, 20 46 94 03, plh@videoone.dk

Puch MS50 3G 1974. Pæn stand, kører fint. Kr 1.500
Stefan Petsch Jensen, tlf. 45854855.

Ønsker kickstarter til **DKW mc** 175ccm eller 250 ccm fra 1947
Rúni Johansen, tlf. 00298422241

Automobilia sælges

Brochurer sælges: Chevrolet 55, US Ford 55, Buick 55, Ford Thunderbird 55, Alfa Romeo Giulietta Spider 59 (på fransk), Alfa Romeo Giulietta Sprint 59 (på fransk).
Henv. tlf. 35373260.

Diverse sælges

Værktøj: Gl. drejbænk, filebænk m. skruestikke + slibemaskine + boremaskine. Stor el-dreven boremaskine som står på gulvet, alt fra 20'erne. 4-søjlet lift som ny fra ca. 1965.
Jørgen Christoffersen, tlf. 56579303.

Brenderup autotransporter 2000 kg m. spil, wire, næschjul, hydraulisk tipcylinder og alu-bund. Velholdt. Nypris kr. 32.000,- Sælges for kr. 17.000,-
Jytte og Nils Kjærgaard, 23245115.

Diverse købes

Hobbyværksted lejes el. købes på sjælland ca. 100 m² - 500 m² leje el. køb. Jeg har endnu ikke fundet tag over hoved til mine 8 biler, HJÆLP...
Peter Lund, 20 46 94 03. plh@videoone.dk



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.
- ◆ **Akutdækning 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