

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



52. årgang - januar 2008 - VT nummer 379

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3
2850 Nærum

Klubsekretær: Kai Madsen
Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk
www.veteranbilklub.dk
Giro: 600-4253

Bestyrelsen

Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer).
Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 45 83 80 08
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Løb og arrangementer).
Anne Lise Gustafsson
Karlsbjergvej 32, 5672 Broby
Tlf. 62 63 20 51
annelse.gustafsson@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Veteran Tidende og pressen).
Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge
Tlf. 39 90 42 40
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol, M&S, museer).
Erik Mieth
Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk
Tlf. 45 89 13 35
erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger-vest).

John Andersen
Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia
Tlf. 75 93 17 85
john.andersen@veteranbilklub.dk

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben).

Bent Friis
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 61 35 22 11
bent.friis@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, klub i klubben).

Torben Olesen
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
Tlf. 66 17 42 49 - 40 17 42 49
torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, øst).

Ole Poulsen
Tlf. 54 70 03 58
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med
omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager
Krogsholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk
(Forlang kvittering).

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. For konkurrencesvar dog inden månedens udgang.

Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reprøklare.

Annoncepriser:

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,-

Indbydelser til DVK's løb og arrangementer optages gratis. Indbydelser til andre løb og arrangementer, hvor vore veterankøretøjer aktivt kan deltage, er i begrænset omfang gratis.

Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og restaurering:
P. E. Hansen
Torsted Allé 25, 8700 Horsens
Fax 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse.

J redaktionen desuden:

Morten Alstrup
Svend Carstensen
Erik Nielsen
E. W. Neesgaard
Leif Gr. Thomsen

Layout, sats:

Ole Callesen, tlf. 74561611
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
e-mail: oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Amager Landevej 246
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.
kaj@c.dk
Klaus M. Pedersen, Tlf. 2467 9783

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Claus Nebbe, 2253 5550
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

Midtsjælland:

"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Samme adresse

Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4170 Høng
Johnny B. Rasmussen
5818 6309

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Torben Olesen, tlf. 6617 4249
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
torben.olesen@veteranbilklub.dk

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003
Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161
Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 8698 8883

Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721
Samme adresse

Vestjylland-Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald
Henning Knudsen, 97381264
Samme adresse

Esbjerg

Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V.
Jørgen Jacobsen, tlf. 20222729
yak@esenet.dk

Sønderjylland:

Sundgade 25, 6320 Egernsund
Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 74485959
holm-nielsen@bbsyd.dk
Erik From, tlf. 74625361
erik.kef@webspeed.dk

Sydostjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop
Poul-Erik Jakobsen, 27231433
Tranevej 109, 8721 Daugård.
jakobsen@skjerna.dk

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

København og Nordsjælland
Claus E. Nebbe - 2253 5550

Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 5470 0358

Fyn & Jylland
John Andersen - 7593 1785

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53
www.fordv8.dk
Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Jesper Jespersen, tlf. 45891965
jesper.jespersen@suf.kk.dk

Jensen-Klubben
Jesper Troels Jensen, tlf. 2367 2000
info@jensen-klubben.dk
www.jensen-klubben.dk

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs & Ford Mustang
Peter Løvstrøm Sørensen
Tlf. 7586 9510

Austin Seven
Ole Troen
Tlf. 75943494
troline@mail.dk

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189 - kurtogjonna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53
Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Ford T
Claus Olesen
5950 7155 - claus@cfo.dk

Mercedes-Benz
Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

SAAB
Claus Oppenhejm
clap@webspeed.dk

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Toyota
Henning Holm
9865 8011

IT og medlemsregister

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

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4556 5610
(ma-fre 10-13)

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Niels Jonassen
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk
Tlf. 4919129
aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistre

Austin Seven
Jørgen Frode Bakka
Tlf. 4576 1224

FIAT - Forkrigs
● Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

Ford V & C Model
michael@dciehm.org
www.fordvandmodelregister.dk

Morris
Ole Nordlund
Torben Valerius
3956 0710
www.morrisregister.dk

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 137

Porsche (Ferdinand Porsche)
Claus Nebbe
2253 5550

Renault
Kristen Korsgaard
8648 6968

Rover
Henning Helmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
3990 4240

Triangel
Ulfe Mortensen
4920 2301

Volvo
Ole Callesen
7456 1611

VW - luftkoled
Robert Hagen
Tlf. 3251 7624
Robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn
Anne Lise Gustafsson
62632051
annelse.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot
Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab
Svend Draaby
3871 3902

Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle hverdage kl. 10-14 efter aftale.
Mail: bibliotek@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.
Hanne Jonassen, Kai Madsen, Søren Møller, Mogens Olsen.
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Peter la Cour, Niels Jonassen (fmd.), Ole Emil Riisager.

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600
Åbningstid søndage kl. 14-17. Onsdage kl. 17-20 under særudstillinger.
Entre for voksne kr. 50. Børn kun i følge med voksne. DVK-medlemmer gratis adgang på mødeaftener.
Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4556 5600.



Forsiden:
To MG TC 1947 fotografet ved Tranekær Kirke sidste år på en tur til Fyn og Langeland.

Indhold

Løbsåret 2007	3
Ny særudstilling	3
Aktivitetsskalendar	4
Jul i Kværkeby	5
Klubaktiviteter	6
Julefrokost Nærum og Egeskov	7
Havana igen.....	8
Tagløse turistbusser.....	10
Renovering af læder	17
To MG'ers oplevelser	18
Fiat 1500S 1960	26
Årsberetning Peugeot Sektion	33
DSB's rutebilværksted.....	34
Bog anmeldelser.....	38
Verdens dyreste bilbrochurer	40
Læserbreve	41
Forslag til generalforsamlingen.....	44
Nyhedsbrev fra MhS	46
Konkurrencen.....	47
Køb/salg	50
PBS tilmelding	51



Løbsåret 2007

Et år er gået og de fleste køretøjer er nu gemt væk - til den kommende sæson. Men her i disse mørke dage har man rig mulighed for at sidde foran pejsen og mindes de dejlige oplevelser, man havde med sit køretøj og veteranvenner i den forgangen sommer.

Der har igen i 2007 været en masse gode arrangementer, hvor man havde mulighed for at deltage. Lige fra weekend/dagsarrangementer til madpakke/aftenture eller et træf, hvor man mødes en gang hver 14. dag eller en gang om måneden og sparker dæk. På trods af, at vejret i sommers ikke blev det der står øverst på ønskesedlen, har deltagerne ikke svigtet de forskellige arrangementer rundt om i landet. (Fynboerne er ikke pibede, om det så står ned i stænger, har der ikke været under 13 køretøjer til en aftentur).

Det sidste par år er de uforpligtende arrangementer blevet meget populære. Især for den yngre generation med børn, som har svært ved at planlægge flere måneder forud. Man kan bare møde op den dag, hvis man har tid og lyst. I min øresnegl har jeg hørt at der i 2007 er startet nogle nye uforpligtende møder og træf op flere steder! Må vi andre ikke høre lidt om dem? Det vil være en rigtig god ide at få dem med i aktivitetskalenderen i Veteran Tidende og hjemmesiden.

Det er dejligt at der i Dansk Veteranbil Klub er så mange ildsjæle, der bruger en del af deres fritid på at lave arrangementer, så vi har mulighed for at få en dejlig oplevelse sammen med andre medlemmer med den samme interesse... vore kære veterankøretøjer. En stor tak til alle jer for det store arbejde I laver og tak til jer deltagere, hvis ikke I mødte så talstærkt op, var det jo ikke noget ved at lave arrangementer.

Tak for det forgangne år, og på gensyn til klubmøder, på messen i Fredericia eller på landevejene i vores gamle køretøjer i 2008.

Godt Nytår
Bestyrelsen
Anne Lise Gustafsson

Ny særudstilling

Den ny særudstilling med tjekkiske motorcykler og biler åbner på Sommers Automobil Museum søndag den 10. februar kl. 14. Som tidligere nævnt er den arrangeret i samarbejde med den tjekkiske ambassade. Se også notitsen i sidste blad.

Den nuværende særudstilling "Danmark på hjul efter krigen" har åbent sidste gang søndag den 29. januar.



Møder

Januar

- Lørdag 19. Ristrup.** Biblioteksmøde kl. 14.
Tirsdag 22. Klippinge. "Baghjulekomsammen".
Mandag 28. Vesterhede. Filmaften. Tag videoklip og billeder med.
Torsdag 31. Amager. Klubmøde.
Torsdag 31. Morris-møde. Kl. 19 hos Ole Nordlund, Møllebovej 13, 2640 Hedehusene. Tilmelding senest 28/1 46560229 eller mail.

Februar

- Tirsdag 5. Ristrup.** Poul Suhr om Danmarks Veteran Motorcykel Clubs Skagensløb 2007.
Onsdag 6. Sæby. Martin Lund om kongelige biler.
Torsdag 7. Nærum. Forfatteren, medlem af Eventyrenes Klub Henrik Andersen fortæller og viser dias fra sin tur jorden rundt på mc.
Torsdag 14. Børkop. Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30.
Torsdag 14. Egersund. Filmaften og snak om bibliotek.
Torsdag 21. Nærum. Virksomhedsbesøg hos Porsche Center Sjælland, Banevinget 6, 2200 København N, kl. 18.
Mandag 25. Vesterhede. Klubmøde.

Marts

- Onsdag 5. Sæby.** Besøg hos Martin Olsen i Løgtved, der laver ting i metal.
Fredag 7. Nærum. Steen V. Jensen om Ellerten.
Torsdag 13. Børkop. Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30.
Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde kl. 19 hos Gunner Sørensen, Skovhusvænget 33, 4632 Bjæverskov.
Mandag 31. Vesterhede. Udemøde hos Michael Olsen, Hyldelund Bakkevej 8, Lindknud.

April

- Onsdag 2. Sæby.** Garagerundering nord for Sæby.
Torsdag 10. Børkop. Virksomhedsbesøg hos Würth i Kolding. Bemærk klokkeslet 19.00.
Lørdag 19. Vesterhede. Stumpemarked på Vestergård.
Torsdag 24. Morris-møde. Kl. 19 hos Grumløsebanden, Grumløse, 4750 Lundby. Tilmelding senest 21/4 på 26193714 eller mail.

Maj

- Torsdag 8. Børkop.** Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30.

Juni

- Torsdag 12. Børkop.** Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30.

Løb og arrangementer

Januar

- Onsdag 16. Særrangement i Sommers Automobil Museum kl. 14 for Ældre Sagen.** Rundvisning og svar på spørgsmål. Entre 60 kroner, som indbefatter kaffe og kage. Tilmelding og betaling senest 3. jan. kl. 12 på Mariehøj, Vedbæk, eller tlf. 45803824 - 45892707 -45424417. Max 40 deltagere.
Lørdag 19. Ekstra bustur tværs over landet til Nærum med frokost, museumsbesøg osv. Indbyd. i VT december.

Februar

- Søndag 10. Tjekkiske motorcykler og biler.** Ny særudstilling åbner kl. 14 på Sommers Automobil Museum.
Torsdag 14. Foredragsaften i Nærum om RAF's flyverangreb på Shell-Huset. Kl. 18. Husk tilmelding. Se indbydelse i VT 379.

Marts

- Søndag 2. Samlermarked i DVK's lokaler i Nærum kl. 9-15.** Se annonce i VT. Tilmelding og studeplads ved hr. Mortensen, tlf. 40631465.
Lørdag 29. Herning stumpemarked. Kl. 8-16. Info. Svend Aage Morgensen, tlf. 97151603.

April

- Lørdag 19. Odsherredløbet.** Conny Larsen. Indbyd. i VT 380.

Maj

- Søndag 4. Forårsmønstring på Kastellet kl. 14-16.**
Søndag 4. Karolinetræf Middelfart Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.
Lørdag 10. Nivåløbet kl. 9. Willibald Farbmacher, tlf. 23339957.
Onsdag 21. Aftentur i det fynske. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Juni

- Søndag 1. Classic Autojumble på Klampenborg galopbane. Kl. 10-16.** Entre. Årets tema »Alvis biler og mennesker«.
Søndag 1. Karolinetræf Middelfart. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.
Torsdag 5. National køredag. I hvert fald i mødested Sæby, sikkert også mange andre steder.
Lørdag 7. Stumpe-, bil- og motorcykelmarked kl. 8-16 Jysk Automobilmuseum, Gjern. tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk
Søndag 8. Herregårdsturen Fyn. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954. Indbydelse i VT april.
Fredag 13. Optakt til Englændertræf i Løgumkloster.
Lørdag 14. Englændertræf i Løgumkloster for 7. gang.



Onsdag 18. Aftentur i det fynske. Mette Svendsen, tlf. 62202758 - 21390685.

Lørdag 28. Sydhavsrally. Start i Sakskøbing. Indbydelse senere i VT. Tilmelding tlf. 22148814.

Juli

Lørdag 5. -søndag 6. Bornholm Rundt 2008. Indbydelse i VT 379.

Søndag 6. Karolinetræf Middelfart. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Onsdag 16. Aftentur i det fynske. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Torsdag 24. -lørdag 26. Ringkøbingløbet, 40-års jubilæum - og Motorhistoriske Dage. Tilmelding tlf. 97322342, info www.ringkobinglobet.com

August

Lørdag 2. Old-timer turen (tidl. Odderløbet). Per T. Hansen, tlf. 86544595.

Lørdag 2. Stevnsløbet 2008. Hans Peter Nielsen tlf. 40148037 - 56578093 (aften).

Søndag 3. Karolinetræf Middelfart. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Onsdag 20. Aftentur i det fynske. Mette Svendsen, tlf. 62202758 - 21390685.

Fredag 29. -søndag 31. Automania - Silkeborg Automobilfestival. Bilmarked på Sørtorvet, Hillclimb i Gjern Bakker, 4x4 kørsel i Kalbygård Grusgrav mm. Blive løbende opdateret på www.automania.dk

September

Lørdag 6. Veteranlastbiltræf kl. 10-16 Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk

Søndag 7. Karolinetræf Middelfart. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Onsdag 17. Aftentur i det fynske. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Oktober

Søndag 5. Karolinetræf Middelfart. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

November

Lørdag 1. Herning stumpemarked. Kl. 8-16. Info. Svend Aage Mortensen, tlf. 97151603.

Udlandet

Maj

Søndag 25. Tjolöholm Classic Motor 2008. For 15. gang.

August

Torsdag 7. -søndag 10. Styrkeprøven 2008. I Stjärnhov, lige syd for Mälaren. Indbydelse senere. Indtil da kan arrangøren Per nås på psw@telia.com

Jul i Kværkeby

Den 18. december mødte 74 glade og forventningsfulde mennesker op til den årlige julefrokost i Kværkeby. Preben Boisen, hans familie og ekstra indkaldt personale havde virkelig sat alle sejl til. Flot pyntede borde og dejlig hjemmelavet mad. Preben havde så også bare lige flyttet en væg, så der blev god og rigelig plads til de fem 15-mands borde og en lille "scene".

Som sædvanlig havde Preben også denne gang sørget for lidt underholdning mellem frokosten og risalamanden. Denne gang blev vi præsenteret for ikke mindre end VM-sølvinderne i hip-hop 2007 for par - Susanne og Chris. Underholdningen afsluttedes med lidt spøg og skæmt, hvor et par af medlemmerne måtte stå for skud for Prebens drillerier.

Aftenen afsluttedes med kaffe og risalamande – de sidste gæster kørte ved halvtolvtiden.
Erik Madsen





KLUBAKTIVITETER

AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19, såfremt ikke andet er meddelt. Husk NYT mødested: Fa. Walbom, Amager Landevej 246.

Onsdag den 31. januar kl. 19. Klubmøde.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405, bemærk ny e-mailadresse kajc@c.dk

BØRKOP VANDMØLLE

Vel mødet til et nyt år – lad os i fællesskab gøre det til et godt veteranbilår.

14. februar, 13. marts, 8. maj og 12. juni klubmøde kl. 19.30 på Vandmøllen.

10. april kl. 19 bliver klubmødet virksomhedsbesøg hos Würth i Kolding. Bemærk tidspunktet. Mere senere.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

SØNDERJYLLAND - EGERNSUND

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Torsdag den 14. februar filmaften. Vi vil også gerne have en snak om vores lokale bibliotek (bøger og blade). Vi skulle gerne have etableret et "lån-med-hjem system". Vi har en del blade med test af gamle biler, som bare venter på at blive læst.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

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.

NYT: I løbet af oktober er oprettet egen hjemmeside for mødested Egeskov Fyn med adressen www.dvk-egeskov.klubsider.dk

Torben Olesen, tlf. 66174249

ESBJERG

Vigtigt: Det har været nødvendigt at ændre den faste mødedag pga. sammenfald med andre klubbers. Så i stedet for første bliver det tredje torsdag hver måned.

I 2008 vil jeg komme med noget andet, besøg på virksomheder, finde en foredragsholder etc. Når vi kommer hen til påsketid er det vel meget passende at få lavet nogle køreture, vores biler skal ud at køre, det har de faktisk bedre af end af at holde stille.

Jørgen Jacobsen, Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V, tlf. 20222729 yak@esenet.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.

Vores novembermøde fik et noget andet forløb, idet Peter Bering pga. sygdom måtte melde afbud. Så i stedet for Styrkeprøven i Norge fik vi set videoen om Roskilde Ring helt fra starten i 1955, da ingeniørtropperne fra Farum kaserne brugte arealet som øvelsesplads for at anlægge banen til forskellige billøb og motorcykler solo og sidevogn. Løbene fortsatte til 1968, da banen blev lukket pga. klager fra Roskilde Sygehus over støjen.

Vores baghulekomsammen tirsdag den 22. januar – bemærk kl. 18 – er overtegnet, da der er begrænset plads. Husk at medbringe 100 kr. per person.

Så vil vi prøve om vi kan få Peter Bering og Styrkeprøven 2007 i Norge til vores februar møde tirsdag den 26. februar kl. 19.

Med nytårshilsen.

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Preben Boisen 57525040 – 40351585

KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møde den første torsdag i hver måned. Torsdag den 7. februar kl. 19.30 kommer forfatteren, medlem af Eventyrernes Klub Henrik Andersen og fortæller og viser dias om sin tur jorden rundt på motorcykel.

Alex Flemming Niensens menu er hvid labskovs med rødbeder og rugbrød.

Torsdag den 21. februar virksomhedsbesøg hos Porsche Center Sjælland, Banevingen 6, 2200 N. Bemærk kl. 18. Mikkel Brodin-Jørgensen viser virksomheden frem. Begrænset deltagertal, send tilmelding til claus.neble@privat.dk eller Claus E. Neble, Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg.

7. marts Steen V. Jensen om Ellerten.

Venlig hilsen Claus Neble

ØSTJYLLAND - RISTRUP



Mødested Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro. Mødetidspunkt hvis ikke andet er nævnt: Den første tirsdag i måneden kl. 19.30.

På februar mødet tirsdag den 5. februar vil Poul Suhr fortælle om Dansk Veteran Motorcykle Klubs Skagensløb 2007.

Der bliver desuden biblioteksdag lørdag den 19. januar kl. 14. Klubben giver kaffe.

Med venlig hilsen

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161



VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.
 Henning Knudsen, tlf. 97381264
 Kristian Nørgård, tlf. 97166252

VESTSJÆLLAND - SÆBY

Der er åbent fra kl. 19 i mødestedet hver den 1. onsdag i måneden. I sommersæsonen i Vestsjællands Bilmuseum, i vinterhalvåret i forsamlingshuset.

6. februar: Kongelige forventninger. Martin Lund er vel det nærmeste vi i DVK kan komme på en kongelig hofreporter, han har i hvert fald i snart en del år samlet på materiale til en bog om den kongelige staldetat og de køretøjer der har været igennem der. Det er med allerstørste fornøjelse at jeg kan invitere til en aften hvor Martin Lund vil komme og fortælle lidt om den opgave han har givet sig selv i den forbindelse. Han vil vise nogle billedeksempler på hvad det er han har researchet sig frem til.

5. marts: Stik ham en plade. Martin Olsen er en driftig ung mand som fra sin bopæl i Svebølle fremtryller de herligste ting i metal. På www.martinshammerworks.dk kan du se nogle eksempler på hvad det er at han kan så godt at det nu er blevet en fuldtids beskæftigelse for ham, eller du kan vente til den første onsdag i marts og så mødes med os andre på adressen Pilekrogen 4, Løgtved, 4470 i Svebølle. Til den tid er det planen at han har fået indviet en udvidelse af sin eksisterende garage, så der nu er plads til os alle og de ting vi gerne vil have lavet.

2. april: Garagerundering. Da det jo er sådan at de medlemmer der sædvanligvis benytter mødestedet er nogenlunde ligeligt fordelt mellem nord og syd for Sæby, er det vel meget rimeligt at eftersom vi har besøgt Jørgen ved Slagelse, at vi så også finder en i den nordlige ende af Sjælland. Detaljerne omkring dette besøg ligger ikke helt klare endnu, men vi har noget spændende i kikkerten, så følg med her.

Vi er også gået i planlægningsfasen hvad angår sommeren 08, hvor vi vil forsøge os med endnu et Familieløb i maj, da vi havde så fint et fremmøde

og siden alle havde det så morsomt sidste gang. Der er naturligvis også den nationale køredag den 5. juni, hvor vi inden længe vil spørge veteranmotorcyklerne og motorveteranerne om vi skal hjælpes ad igen. Nå ja og så er vi jo bagud med en temaaften, det må vi så også se på.

Følg med på mødestedets hjemmeside: www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

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

ulefrokosten gik gevaldig fint og i god stemning. Vi begyndte med sild, marinerede, røde, krydder og karry. Og for dem der ikke kunne lide sild var der sat laks ind, det var det eneste der blev spist op.

Derefter lune rødspættefileter, jule-skinke og medister med henholdsvis grønkål og julekål (hvidkål). Til sidst var der risalamande, der var 3 skåle, men kun 2 blev spist, mandlen var i den der ikke blev spist og først fundet dagen efter.

28. januar filmaften. Jeg håber mange tager videoklip og billeder med.

Mandag den 25. februar klubmøde, ring for info.

Mandag den 31. marts udemøde hos Michael Olsen, Hyldelund Bakkevej 8, Lindknud.

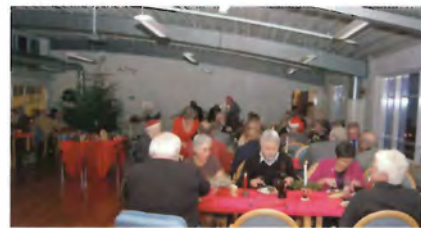
Lørdag den 19. april stumpemarked på Vestergård.

Godt nytår

Ove H. Iversen, tlf. 23950721

Jul i Nærum

Hans Holtman fotograferede julefrokost i Nærum.



Julefrokost Egeskov

Omkring 90 personer deltog tirsdag den 27. november til den årlige julefrokost, som for anden gang blev holdt på den hyggelige restaurant Jomfru Riborg Egeskov. Alle fik sig en hyggelig aften med snak og en meget lækker julebuffet, efterfulgt af kaffe og traditionen tro Amerikansk lotteri.

En stor tak til aktivitetsudvalget og Torben, for det fine arrangement.

Anne Lise Gustafsson





Havana igen

VT har fået usædvanlig mange positive tilkendegivelser om artiklerne i sidste nummer. Således den om bilerne i Havana. Den har imidlertid også fremkaldt enkelte rettelser og supplementer til billedteksterne (hvoraf redaktøren var ansvarlig for et par stykker, idet vi brugte tre billeder mere end forfatteren egentlig havde tænkt sig).

Således skriver SAAB-specialisten Jan Bechmann:

Jeg har lige læst artiklen Havana Blues med stor fornøjelse, og som ejer af en SAAB 93B fra 1959 er jeg helt enig i billedteksten på side 17: "Lykken er at køre gammel SAAB".

Jeg har kopi af en gammel fortegnelse over SAAB's eksport i årene 1951 til og med 1960. Af den fremgår, at der i 1958 blev sendt 1 stk. og i 1959 125 stk. SAAB 93 til Cuba. I det hele taget forsøgte SAAB at få gang i eksporten til mange eksotiske lande i den periode.



Hvis vi bliver ved bilen på side 17 er det en serie 93B fra enten 1958 eller 1959, hvilket kan ses af selvmordsdørene. Derimod er bilen på side 15 en 93F, hvor F'et stod for front-hængslede døre. F-modellen blev introduceret i september 1959 som årsmodel 1960. Bilen på side 15 må derfor være en af de sidste SAAB'er der nåede Cuba, inden der blev lukket af til omverdenen.



Side 12



Side 13



Klubbibliotekets brochurespecialist Mogens C. Olsen har en del tilføjelser:

Det var en glædelig overraskelse for mig at se, at det nye Veteran Tidende (nr. 378) er et rigtigt "amerikanernummer". Jeg sigter her naturligvis til artiklen om gamle amerikanerbiler i Cuba.

Jeg er dog ikke helt tilfreds med billedteksterne, så jeg har gået dem igennem sammenholdt med mine bøger og brochurer om bilerne, og jeg er kommet til nedenstående resultat (Red.: Vi har trykt Mogens Olsens egentlige rettelser med kursiv, resten er tilføjelser).

Side 12

Dodge Coronet 1954, kendes bl.a. på kølermærket.

Side 13

Øverst Studebaker Champion Custom 1950 og nederst rød Ford Customline V8 1952.



Side 14



Side 14

Øverst Oldsmobile 88 1955, kromliste over kølergrill mangler, Pontiac 1955, mørk rød, Ford Fairlane 1955, rød, Chevrolet Styleline 1951, mørk rød, grøn bil? samt Studebaker Champion 1950, grå.

Side 14 midt Chevrolet 1953, grøn, Ford 4-d. sedan 1946? grøn Oldsmobile convertible 1957, hvid, Chevrolet 1953, grøn, Chevrolet 1949-52?, grå bagende, Ford 4-d. sedan 1946, hvid, Chevrolet stationcar 1951, lys blå, Buick 1955 med "modificeret" kølergrill, blå, Chevrolet 1953, gul.

Side 15

Øverst Chevrolet Styleline 1951, mørk rød, Studebaker Champion Custom 1950, grå.



Side 15



Side 16

Øverst til venstre Chevrolet Bel Air 1954, rød/hvid.
Øverst til højre Ford Customline V8 1955, mørk blå.
Nederst til venstre Chevrolet 1947 Fleetline "Sportmaster".
1948 modellen har en lodret "T-bar" midt på kølergitteret.
Bagved en Pontiac 1955, mørk rød.
Nederst til højre Chevrolet Bel Air 1954, lys blå med hvid
Opel Rekord i baggrunden.



Side 16

Side 17

Øverst Buick Century 4-d. hardtop 1956. "Sweepspear"-li-
sten går helt ned foran baghjulet. Både Roadmaster og Cen-
tury havde fire "køjer" i 1956.
Nederst Chevrolet Bel Air 1957 på benzintank.



Side 17

Side 18

Øverst til venstre Chevrolet Bel Air 1955, rød/hvid.
Øverst til højre Chevrolet Two-Ten 1956 sort/hvid, (ikke
Ford) + Mercedes.
nederst Chevrolet Two-Ten 1955, rød, ikke Bel Air, ingen
kromlister over sideruder.



Side 18

Side 19

Det er en interessant sag, interiøret er en Plymouth 1956 med
trykknop-gearvælger, men motorhjelmene er fra en Dodge
1956. Det må være en Plymouth, selv om der står Dodge på
instrumentbrættet.



Side 20

Øverst Studebaker Champion 1954 med "modificeret" kø-
lergrill og 1956 kofanger, til venstre en rød/hvid bagskærm
af en Buick Limited 1958.
Nederst Chevrolet Styleline 1950, grøn, i baggrunden Ply-
mouth 1953, mørk rød.



Side 19

Side 21

Buick Super Sedanette 1946, kromlisten på siden går kun til
bagskærmen, på 1947 går den helt til bagkofangeren. Den
bageste del kan dog være erstattet af de tre stjerner.
Rasteringen af billederne vanskeliggør, at de kan studeres
helt detaljeret, så det kræver mange sammenligninger af bi-
lerne og de forskellige modeller i bøger og på brochurer. Det
ville være en stor hjælp, hvis der også var billeder af instru-
mentbrættet i bilerne. Det ser man desværre sjældent.



Side 20

Bo Jensen, også ekspert i amerikanske biler, er enig i de fle-
ste af rettelserne, men har desuden at den Studebaker øverst
på side 13 er årgang 1951. Og Bo gør blandt andet opmærk-
som på at når forpartiet er bygget helt om er der ingen mu-
lighed for at se om Studebakeren på side 20 er årgang 1953
eller '54. Ud over kølergitteret er der ingen anden forskel
end emblemerne, og dem kan man ikke se nogen af.

I det materiale, redaktøren har til rådighed, har både Buick
1946 og '47 kromstriben helt hen til bagkofangeren, men på
bagskærmens løse panel er striben rigtigt nok erstattet af tre
stjerner. Derimod mener Bo Jensen at en lille detalje i køler-
gitteret bekræfter at det er årgang 1946.

Bo gør endelig opmærksom på at det næppe er en Lloyd 400
på side 15, men 600 eller snarere Alexander.

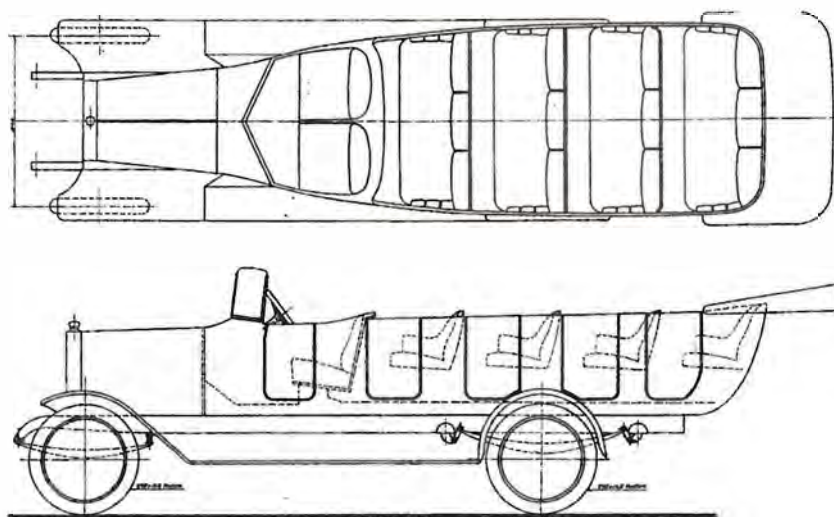
Side 21





"Fabriksfoto" af splinterny åben Chevrolet turistbil, næsten med garanti leveret af F. Bülow & Co. Snippen på kølerkappen fortæller at det er årgang 1927, den næstsidste 4-cylindrede. Billedet indgår i månedens konkurrence, se den.

TAGLØSE TURISTBUSSE



Gideon havde mange projekter og de fleste blev fuldbyrdet. Dog ikke den åbne turistbil, som vi har lånt i Morten Qvistgaards bog om bilfabrikationen i Horsens.

Åbne turistbusser - eller turistbiler, som man kaldte dem tidligere - var nok mere almindelige for mange år siden end i dag. Dog kan man i de større byer se især dobbeltdækkere med åben tagetage, således i København, hvor der kører en del af fabrikatet M.A.N. De er vist nok pensioneret fra en lignende tilværelse i Berlin.

De egentlige åbne turistbiler går også i København helt tilbage til omkring Første Verdenskrig, som det fremgår af vore billeder. Og mange er de postkort, danske turister har sendt hjem med sig selv i sådan en åben turistbil i en anden europæisk hovedstad.

Både her og andre steder havde turistbilerne faste holdepladser og afgangstider, og sædvanen var at en fotograf tog et billede inden afgang, det kunne man så købe når turen var forbi - og bruge til postkort.





Billedet af en af de allerførste turistbiler i København er nok fra omkring 1912. Bilen er bygget på et engelsk Dennis chassis. Dennis er en af de ganske få britiske bilfabrikker der har overlevet og for længst har fejret 100-års jubilæum. Specialiteten har i næsten alle årene været brandbiler og andre specialkøretøjer, fx slamsugere, men i årenes løb har Dennis også fremstillet masser af lastbiler og busser; og under begge verdenskrige militærkøretøjer. Blandt andet Churchill kampvogne.

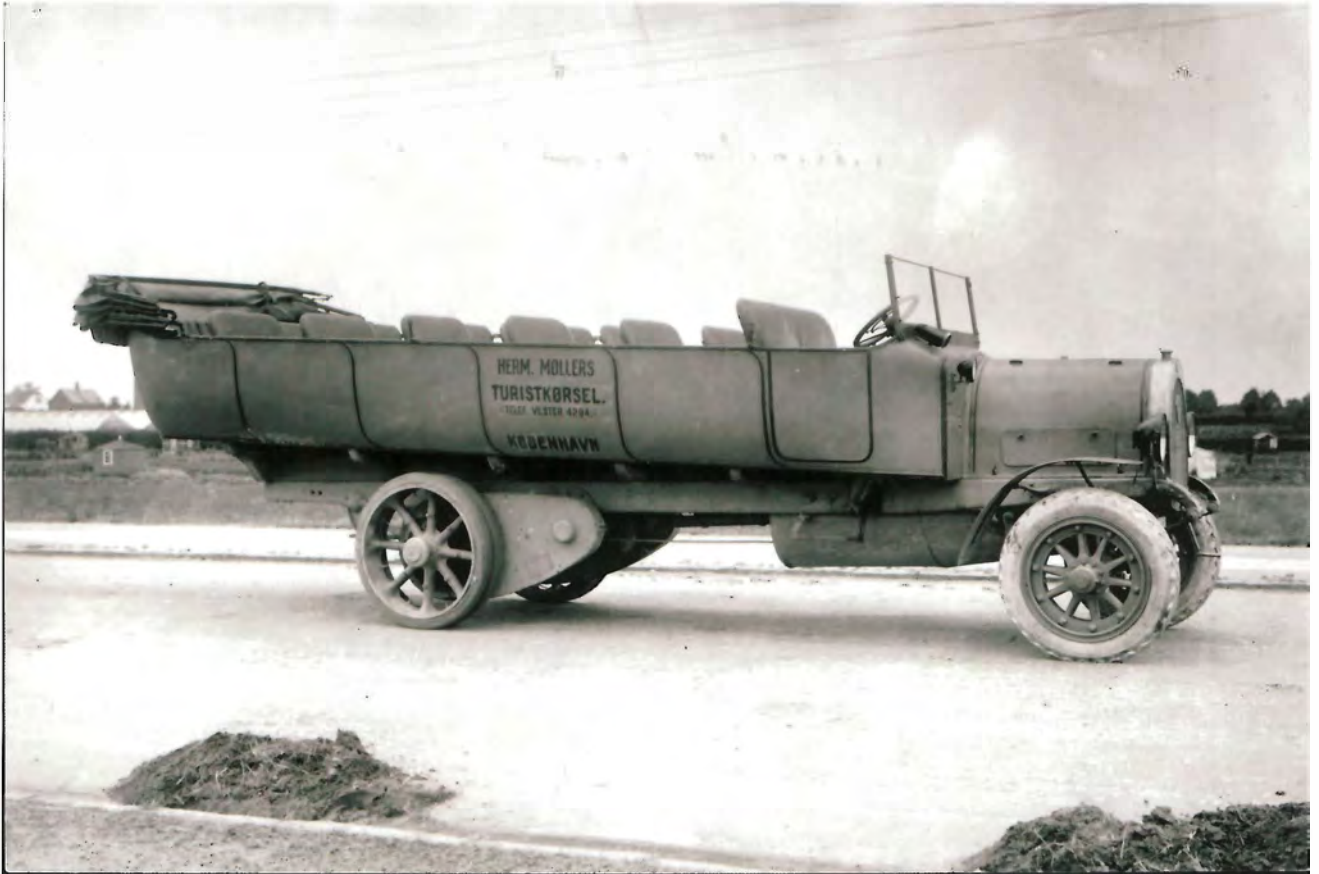
Brd: Dennis begyndte med at lave cykler; motorcykler og tricykler og kunne i 1899 præsentere deres første lille bil, med en de Dion-Bouton motor; og nogle år efter den første brandbil. Der blev lavet mange modeller de næste 15 år, men så ebbede produktionen af personbiler ud. Gentofte kommune var først i Danmark med motoriserede brandsprøjter, de to berømte Anglo Dane fra 1907 og 08. De blev i 1911 efterfulgt, eller nærmere overlappet, af netop en Dennis.

Københavns brandvæsen fik en Dennis, som blev indsat i tjenesten 1. april 1913. Den var 6-cylindret, med ikke mindre end 75 hk, og dens pumpe havde en kapacitet af 2.000 l/m ved et tryk på 9 at. Sprøjten blev kaldt Englænderen. Københavns brandvæsen havde før det ingen motorsprøjter haft, kun en i 1907 indkøbt Peugeot Huber personbil, som i 1913 blev afløst af en Renault personbil. Peugeot'en overgik til reserve og skolekørsel.

Den kraftige hældning på sædearrangementet havde det praktiske formål at give bedre udsyn for dem der sad bagest, og bedre mulighed for at høre hvad turistføreren råbte. Mikrofon havde han jo ikke. Senere benævnte man det i branchen biografarrangement.



Meget engelsk i stilen, vi er på feriestedet Brighton, blandt danske gammelbilentusiaster kendt som mål for det årlige Brighton-løb, som foregår på en betydeligt mindre indbydende årstid.



I København kunne man se vognmand Herm. Møllers åbne Scania-Vabis turistbiler. Vel at mærke fremstillet på mærkets danske fabrik på Frederiksberg. Den her ser ud til at være moderniseret, den har næppe haft luftgummi på forhjulene fra ny.



Hos Lyngby Turisttrafik har vi lånt en del fotografier af københavnske turistbiler. Den første, sikkert med et herrekor på skovtur; er en Chevrolet. Læg mærke til at man endnu bruger at have en hel række døre, som på de gamle togvagnar. Nogle af billederne er håndkolorerede.

Den næste Chevrolet er lidt nyere. Man må endelig ikke tro at d' herrer har studenterhuer på. Det er sangerhuer – eller måske simpelthen af papir fra en forretning med spøg og skæmt.



De tidligste af arten var helt åbne, halvandet årti senere blev de mest en slags cabriocoach, dvs. med stive sider og bare et rulle- eller foldetag.

Vi vil lade billederne tale for sig selv, med korte tekster. Men dog også nævne at Gunnar Falk har en amerikansk White med oplukkeligt tag; den har kørt i en af nationalparkerne. Nu er den lakeret hvid med sorte skærme, så fylkes den ved visse lejligheder med de nu så overraskende udbredte overstørrelses limousiner.

Langt de fleste billeder er fra København, men for at sætte dem i relief tager vi et par udenlandske med. oer



Nu er vi på en afgangsplads på det gamle Grønttorvet i København, nuværende Israels Plads. Bilen er en Renault.



Stadig på Grønttorvet, her er det en engelsk Thornycroft. Mærket forsvandt herhjemme i tredverne, men dukkede i et ganske lille antal op igen efter krigen. Igen Herm. Møller:



Sidste billede fra Grønttorvet. Chevrolet foran missionshuset Bethesda, der findes den dag i dag.





Et typisk turistfoto fra Berlin sidst i tyverne. Den mørkhårede herre uden hat, der står op bagest i bilen, er redaktørens far, som på det tidspunkt - altså før Hitler - arbejdede på et dansk bladagentur i den tyske hovedstad. 1 stk. foto kostede en mark, tre billeder for 2 mark.



Denne Mercedes Benz må være fra først i 30'erne og har fået vantepåklædere og rulletag.

Modsat side øverst:

Nu er vi på den inderste del af Vesterbrogade, uden for billedet lå til venstre Scala med sine berømte revyer. Forrest en Dodge, derefter Renault og som nummer tre Chevrolet. Turistbureauet SR har både billetsalg og afgang fra den lokalitet, og både til rundtur i København og i Nordsjælland, og det er tydeligt, hvilken nationalitet, man fortrinsvis henvender sig til. Visse af turisterne kan tænkes at være kommet igen senere i et andet ørinde. Værsgo' og stig på, vi kører om få minutter. Pris? I biografen Det Lille Teater har der lige været premiere på "Plads søges" med Harold Lloyd, ham med Harley-Davidson-brillerne (amerikansk titel "Speedy", 1928).



En del år senere, men samme sted, nu er Scala blevet til den internationale restaurant og variete National Scala og kommet med på billedet, og Wandy Tworek spiller med sit band både i Holberg-Haven på første sal og i Scalasalen, og Willy Melchiorssens orkester akkompagnerer artisterne, der skifter hver måned året om. Begge tiltrådte deres engagementer i sommeren 1936, så før er det i hvert fald ikke. Desværre har vi ikke månedsprogrammet hvor Bradleys er hovednummeret. Bilerne har for længst fået vanteplader, og de berømte cykelpiger er begyndt at vise knæ. De kører ved siden af en International, et stærkt udbredt mærke dengang. Hvor det før var SR Rundfart er det nu Selandia Rundfart uden h, som sammen med Edelskov og Max J. Madsen blev de store turistbilvognmænd i Storkøbenhavn, men måtte alliere sig med mange andre vognmænd når behovet var størst. Prøv at tælle, der er mindst 11 fuldt besatte turistbiler. Nu er skiltningen både på tysk og engelsk, og vi kan læse priserne: Kr. 3.75 for tur gennem byen inkl. havnerundfart. Og kr. 7.75 for det skønne Nordsjælland, i alt 115 km. Bilerne er ikke mere helt åbne, men har foldetag. Til højre er opførelsen af Richshuset i gang. Syv etager; arkitekt Alf Cock-Clausen, figurene i tårnets vejrrur af Utzon-Frank. Huset stod færdigt i 1938. Ser man godt efter har Kongelig Dansk Automobil Klub fået domicil i den hvide bygning med de tre markiser. Biografen er stadig knebet ind i en smal strimmel af bygningen med KDAK, men har skiftet navn til Scala Bio. Der går en film med britten Evelyn Laye i hovedrollen. Titlen kan man ikke se, og hun huskes ikke mere. Født 1900, debuterede på scenen som 14-årig, indspillede sin sidste film som 88-årig. Og levede til hun var 96. Vi befinder os over gaden fra Tivoli-siden.



Vi træder igen et par år tilbage med billedet fra Langelinje med Selandias lysegrønne turistbiler. Forrest REO, derefter Volvo, GMC, Stewart. Foldetag på samtlige turistbiler. Hvad ligger til kaj? Så vidt en landkrabbe kan se hverken Danmark eller Dannebrog – en fremmed gæst?



Og endelig vil vi ikke snyde læserne for sluteffekten, det herlige billede af skovtursherrerne, der blev trængende efter indtagelsen af et vist mål bayersk øl. Her har vi bil og menneske i et fotografi fra det virkelige liv. Også brugt som bagside på Bilhistorisk Tidsskrift nr. 46 i 1976.

RENOVERING AF LÆDER

Af Bent Munter

I 1950'erne skete det at man sprøjtelakerede skindindtræk med celluloselak. De skal derfor afrenses med fortynder. Ikke pjaskes til, men renses med en klud vædet i fortynder.

Derefter koges noget hørfrø. Jeg tror ikke jeg brugte mere end 250 g, og jeg måtte hælde ekstra vand på nogle gange før det blev noget tykt slim, derefter sies skallerne fra.

Denne slim eller hørfrøolie bruges håndvarm til at smøre sæderne ind i, jeg brugte en stor, bred pensel, og så fik sæderne en omgang hver gang det var trukket ind. Efter 3 gange var der tydelig forskel på et sæde som var behandlet og et ubehandlet.

På den måde behandlede jeg sæderne i min Rover fra 1950, og resultatet blev meget fint. Opskriften har jeg fået af en gammel ungdomsven, der var garvemester i Fåborg Fingarveri da der var noget som hed det.

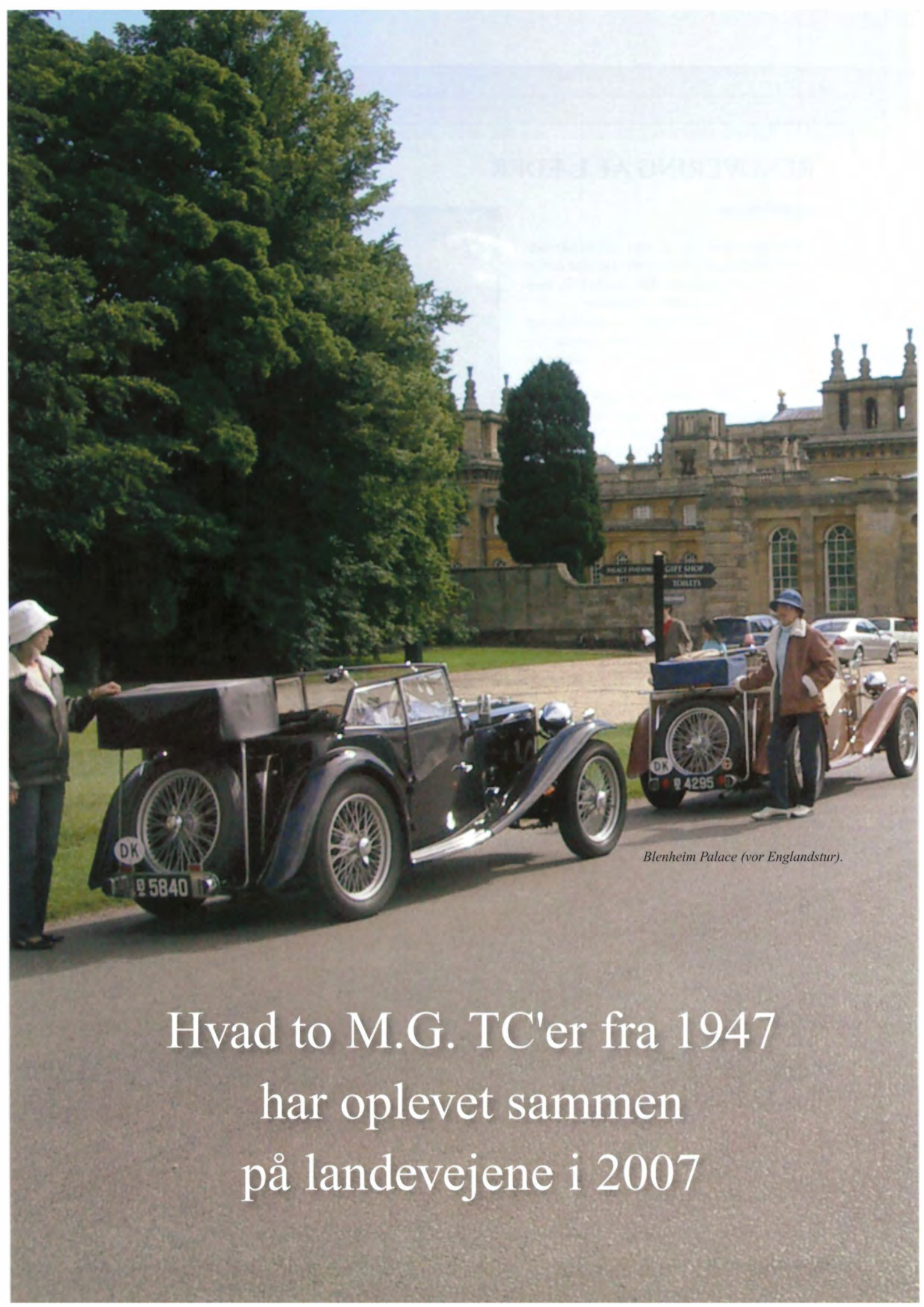
Jeg står til rådighed med yderligere oplysninger på tlf. 65941921
(Red.: Fortynder er både farlig at indånde og brandfarlig).



(Arkivfoto)



- Halloj Albert! Kor osj til Grenå!
- Er du gal mand, der er jo vand imellem!
- Sjkidt med det, kør udenom !



Blenheim Palace (vor Englandstur).

Hvad to M.G. TC'er fra 1947
har oplevet sammen
på landevejene i 2007



Torvet i Friedrichsstadt. T.v Bente Schumann. T.h. Else Simonsen.

Af Bjarne Møller Simonsen

Hej gamle Ø 4295, har du fået hjulene lettet fra gulvet? - Det kan du selv være! Du blev færdigbygget 10. april 1947 og jeg, Ø 5840, 27. marts 1947, og i vores alder spiller 14 dage ingen rolle set med mine lygter. Men jo, mine trætte hjul er fri fra gulvet, og jeg er, vel som du, blevet vasket, pudset, har fået et kærligt eftersyn i alle mine knirkende og roterende dele, og jeg hænger nu her i en lun garage og hygger mig under et dækken og samler kræfter til næste sæson. - Ja ja! gode ord igen, jeg har det som dig. Det er dejligt at have fået trykket taget af akserne. Men sikken en sommer! Vejret var ikke helt til ug med kryds og bolle, men vi fik da en, ja mange på opleveren.

Kan du huske, da vi var på første tur i år? - Ja, det var 1. april, lidt tidligt, men vejret var godt. - Ja og det var dejligt at se dig igen, da vi mødtes på vores sædvanlige mødested lige uden for Lemvig. - Bestemt, og som sædvanen tro gjorde vores herskaber et lille stop i Klosterheden Plantage, hvor de fik en

lille en med ønsker om en god køresæson. - Ja, og der var ikke noget til os. - Nå hvad, du havde vel fået den sædvanlige sjat tilsætning til dit oktan 95. - Jo, det glemmer de ikke, og de glemmer heller ikke, at den første tur går til Sevel Kro til frokost. - Ja de forstår at hygge sig, og det er da også et dejligt sted, med en god parkeringsplads foran kroen, hvor vi to kan blive beundret og fotograferet. Herskaberne siger, det er et dejligt kropar, der laver dejlig mad. - Ja hver sin lyst. Jeg vil nu hellere have lidt højoktan og en sjat tyk olie. - Det samme her.

Kan du huske turen til Thisted i strålende sol ad små hyggelige veje og med mange stop, hvor vi kunne puste ud, medens vore herskaber kiggede på kirker? De siger, det er kultur. - - Ja, og sikken en flot havnefront der er blevet i Thisted, og hvad siger du til hjemturen langs Thisted Bredning? - Flot flot!

Er du der? - Ja! - Var vi ikke også på tur sidst i april? - Trykker alderen? - Kniber det med hukommelsen? - Så er det godt! Jeg husker udmærket! Det var en tur til Silkeborg og omegn. - Rig-

tigt! Den gik over Struer, Vinderup til Frederiks, hvor de bremser op ved bageren. - Ja, de kan ikke køre forbi uden at få kaffe, rundstykker og basser. De siger, de er gode. Det var også her, du fik en skrue løs! - Må jeg være her? Det var bare min omdrejningstæller, der skulle efterspændes.

Når vi er i Silkeborg, parkerer vi altid bag Jyske Bank. Er vi for dyre i drift? - Det ved jeg ikke, men jeg tror mere, det er fordi, damerne skal ud og lufte købegenet, medens herrerne slapper af med en fadøl. Turen til Ny Hattenæs Hotel, hvor herskaberne spiste frokost, medens vi nød solen og udsigten over søen og ikke at forglemme de mange beundrende blikke. På vejen til Ålekroen skulle vi absolut have tromlebremserne i brug, fordi de skulle se nogle blå vægmalerier af Mogens Andersen i den moderne kirke i Sejs/Svejbæk. - De kører vist ikke langt på en liter kaffe? - Er det nu så galt? - De fik da kun tanket en 3-4 kopper ved Ålekroen, inden de styrede os ud på den støvede Birkhe-
devej! - Rigtigt, men det var nu en flot tur gennem den fredede natur omkring Alling. - Jo jo! Og husker du, da vi kom ➔



Løjt kirke.



Vorbasse krigshavn.

til Sct. Søren Kirke i Gl. Rye al den snak, der blev om det fritstående tårn, som sognerådsformanden i Rye byggede i 1912, der hvor det oprindelige tårn havde stået? - Ja, og den snak der var om de manglende tre hvælvinger, der ifølge en gammel skitse skulle have været mellem tårnet og kirken. - Det blev da vist til mange kilometer den dag, jeg var da lidt udkørt, da vi kom hjem.

Hvordan have du det som gammel englænder med det tyske? - Udmærket! Tænker du på tredagsturen til Slesvig først i maj? - Præcis! Det var godt nok en fin tur, og som jeg husker det, spandt vi begge to som katte og strålede om kap med solen. - Ja, vi kørte over Ringkøbing, og så er der noget med bagere. - Ja i hvert fald midt om formiddagen, for hver gang vi kommer gennem Sønder Omme, skal vi stoppe ved bageren, og så guffes der håndværkere, kamme og drikkes mindst 2 kander kaffe, men det er godt nok, for så kan vi to blive lidt kølet af. - Ja, de er flinke til at gøre holdt, så vore gamle hjul kan få lidt hvile. - Ja, og de selv kan få strakt benene, og da især, hvis der dukker en kirke op, de mener er værd at se. Honninghjerterne i Christiansfeld var der ingen vej uden om. De skulle prøves, og så var der jo også lige kirkegården, - Guds Ager -, og den specielle kirke for Brødre menigheden, for ikke at snakke om byens gamle huse. - Det var godt, de tog den gamle hovedvej til Kruså. Det var næsten som i gamle dage, men Kruså er da kun en skygge af, hvad

den var engang. - Ja, de kalder det udvikling. Jeg er nu ikke meget for disse hersens motorveje, men vi skulle jo rundt om Flensborg. - Ja, benzinpumpen kom på arbejde, men der var vist ingen, vi gav baghjulet. - Nej den tid er ovre! Men hvor var det dejligt, da vi strøg ind på vej 76 og gjorde holdt ved Historische Krug, fordi de skulle have kaffe på tanken. - Tror du ikke også, det var fordi, de skulle have adrenalin ud af kroppen? Var det ikke som om, der gik lidt ræs i dem på motorvejen? - Det kan godt være, jeg var i hvert fald blevet lidt varm, og glædede mig til at komme til vort logi ved Hotel Waldschlosschen i Slesvig. - Ja, og sikken en udsigt vi fik, til en saftig eng med ænder og skotsk højlandskvæg. - Ja for ikke at glemme alle de nye modeller med runde former, vi stod imellem. - Ja, men var de nu ikke lidt ens? - Jo, men vi fik vore dækkener på, og så god nat efter en dag, hvor vi havde fortjent vor benzin. - Ja og vore mennesker snakkede meget om gode værelser og den dejlige middag og vine, de havde fået om aftenen. - Ja, og morgenmaden var vist heller ikke at kimse af. - Jeg kan nu også godt lide det pusleri, der er om mig om morgenen, inden vi skal ud at trille. - Det samme her. - Vi er vist det, der kaldes lidt langsomme startere. - Nå ja, hvis du sammenligner os med de yngre udgaver med al deres elektronik, men det er nu godt at komme roligt af sted og have god tid, og det har vore ejere forståelse for. - Tror du ikke, det er fordi, de i store træk er på årgangshøjde med os? - Det kan da godt være.

Nå men de ville ind og se byen, så gang i motoren og ind til domkirken. - Ja, de kirker!. Men de har stor fornøjelse af at se dem, og den her var vist en af de bedre. Det tog sin tid! - Det var nu fordi de også gik en tur i centrum og et smut ned til den gamle idylliske bydel, Holm. - Ja, de får set noget, og vi får lov til at slide asfalt. - Ja ja, men er det nu så galt? For da vi kom til Friedrichsstadt, kørte vi mod trafikken, for at vi kunne komme til at stå i solen på byens torv, hvor alle kunne se os! - Ja, det kan vi lide, og husker du, at der blandt mange kom et par danskere, der var meget interesserede i vore nummerplader. - Ja de mente at kunne huske, at Ø var fra det gamle Ringkøbing Amt. - Ja, og så kom der den sædvanlige snak om, hvor skønt det var den gang man kunne se på nummerpladen, hvor bilerne kom fra. - Det var det nu også, det var jo ikke alle, vi gad blinke til. - Vi nåede da også lige Husum. Det var også en dejlig by, og, kunne vi forstå på herskaberne, større end de havde troet og med gode butikker. - Ja, så var dagen også gået, og jeg så frem til parkeringspladsen ved hotellet i Slesvig. - Tror du ikke også, herskaberne så frem til et bad og en dejlig middag, inden de skulle parkeres?

Er vi nu ikke kommet til lørdagen, hvor vi skulle hjem? - Jo, men det blev også en oplevelsesrig dag. Kan du huske, vi startede med at køre til Gottorf Slot? Det er der, Nydambåden fra det 4. århundrede står. - Nå, du er nok historisk interesseret? Jeg husker nu bedst, at jeg syntes, vi klædte slottet godt! - Ingen



Byfesten i Vejrum Stad.

tvivl om det! På vejen standsede vi som i de gode gamle dage ved grænsekioskerne ved Kruså, men de er nu heller ikke, hvad de har været. - Men Løjt kirke med den flot udskårne altertavle og det fint bemalede loft var et besøg værd. - Og så var der jo lige Vorbasse Krigshavn. - Du ved, det var vist professor Labri, der fandt på navnet, men det var da en pæn "havnefront" og et velholdt krigsskib, der sejlede rundt i anlæggets dam.

Blev du også vasket og fik børstet tænder, inden du fik lov til at hvile ud til næste tur? - Det kan du tro. Det var næsten for meget. Det var en fin tur til byfesten i Vejrum Stad. Der var lidt mere for os. - Ja det var dejligt at træffe de andre veteraner, og i fred og ro stå og udveksle oplevelser og viden, medens vore herskaber "sparkede dæk". - Ja en underlig skik at vi sådan i ny og næ skal have et spark! - Vi fik da snakket af, og videre gik det over Borbjerg kirke og til kroen, hvor vi fik lov til at stå i skyggen, medens frokosten blev indtaget. Det var også her, de fandt ud af, at ben også er et transportmiddel, der kan føre dem rundt i naturen. - Men

i Bovbjerg var det nu os, der trak læsset. Først en tur op til fyret, og så hen til Jens Søndergaard museet. - Det var nu en flot udsigt ud over havet Vi kunne næsten se til England, der er da i hvert fald kun vand imellem. - Det var måske det, der gav ideen til en Englands-tur, eller også var det fordi, de ville til MG Car Club arrangementet på Silverstone. - Det er da ikke utænkeligt. Og sikke en tur, hjem til fødeøen, efter så mange år i udlandet. Dejligt selv om vi begge er fuldt registreret i Danmark. Turen til Esbjerg var næsten en tilvæning til vejret i England den uge, vi var der. Som de siger hos DMI: stabilt vejr med sol og regn på uforudsigelige tider. Men sikken en sejltur, godt skib, god mad og fine kahytter sagde de, og god overdækket plads til os.

Vi spandt rigtigt, da vi kørte fra borde - Ja, og så igen den rigtige side af vejen, som vi er bygget til. Men der er godt nok kommet flere biler på vejene, end da vi var her sidst, og tempoet er også sat i vejret, men gentlemen er de stadig, - Bestemt, det var ikke mange, der ikke viste hensyn til os to ældre. Turen forbi London over Dronning Elizabeths bro ved Dartford Crossing var nu noget an-

strengende, og pausen ved Otford var velfortjent. Herskaberne slappede af i pubbens have med en øl. - Ja, rigtig engelsk! - Det var Rye også, med brostensbelagte smalle gader, pæne huse og en lille havn i flodmundingen. - Det var der, der var bestilt B + B (red.: bed and breakfast) på Apotekeri'et, og vi blev puttet med dækken på den stille gade, så mågerne ikke kunne klatte på os. - Jeg tror nu ikke værelserne var noget at skrive hjem om, men morgenmaden, serveret af værtinden i de gamle apotekslokaler, var den bedste på hele turen. - Aftensmaden på byens fiskerestaurant var vist heller ikke så ringe. - Det var godt med en sjat olie og lidt i tanken og ned med kalechen næste morgen inden stop i Hastings, det er her nogle af scenerne i tv-serien "Kriminalkommissær Foyle" er optaget. Vi fik "regnhatten" afprøvet på vej til Brighton, men da frokosten skulle indtages med udsigt over vandet, brød solen frem, og vi blev tørre igen, medens byen blev udforsket. Dejligt! Og så gik det ellers direkte til Lyndhurst i New Forest. - Ja, det var lige før vi fik sved på køleren, og det vi ikke fik, det fik herskaberne, fordi hotelbookingen for



Silverstone.



New Forest.

to nætter var smuttet på Crown Hotel, men blev klaret ved at hotellet betalte merprisen for at bo på Pikes Hill samt en gratis middag i hotellets bar. - De er gentlemen, de englændere.

Var det ikke om tirsdagen, vi var i Beaulieu? – Jo, det var der, vi holdt en tre timers tid, medens bilmuseet, slottet og klosterkirken blev set, og de fik en rundtur i haven med "højbanen". Godt vi ikke har været med i James Bond-film, for så var vi også kommet på museum. Det er nu bedre stadig at have gang i hjulene! - Husker du Bucklers Hard? - Ja, det var de to rækker huse, der engang havde været en by, men nu var blevet til restaurant og hotel. - Hvad siger du til episoden i Lymington, hvor vi blev parkeret i hver sin side af hovedgaden? - Tænker du på den ældre gentleman, der ville fotografere dig og viste et billede fra 2. verdenskrig, hvor han var i flyveruniform og dengang fløj Spitfire og kørte i M.G. - Nej, det var nu ikke lige det, men det var da en

god oplevelse. Nej, jeg tænkte på, da vi skulle videre, og din fører skulle være smart og lige smutte rundt ad en sidevej for at vende, og fruene blev efterladt på fortovet for at holde øje med mig og mine. – Nå, det var der, hvor hun så løb ned ad vejen, da jeg ikke dukkede op, og du kørte efter for at finde hende og endte på en ensrettet vej uden at vide, hvordan du skulle finde tilbage. – Ja, men efter lidt køren rundt stod hun der pludselig, og jeg røg op på fortovet for at standse hende. – Godt gået du gamle, og så kom jeg, og det gik tilbage til Pikes Hill. – Det var på tilbagevejen, vi kørte ind i den forfærdelige tordenbyge, og da viste vi, at vore kalecher kan slås op meget hurtigt, medens vi kører, altså hvis der er to så kvikke fruer som vore, der resolut vender sig om på sæderne og griber om kalechen og i et snuptag trækker den frem til vinduesrammen, hvor herrerne med en hånd holder den, til den er sikret med vore spænder. – Vi blev meget våde, men vi holdt herskaberne tørre. De fik vist først lidt væde, da de faldt ind i baren, til at styrke sig på, sagde de.



The Bull Hotel i Halstead

Så blev det onsdag. Dagen hvor vi to skulle gense vor fødeby Abingdon. – Men først gik det til Winchester, hvor man praler lidt med Kong Arthur og ridderne af Det Runde Bord. Her skulle vi se katedralen fra 1079 med det længste hovedskib i England. Den var også imponerende. Og endelig Abingdon, men hvor var alt forandret, fabrikken var væk, der var ikke meget, vi kunne kende. – Nej, men nu har vi været der, og det er tvivlsomt, om vi kommer igen, men vore to maskotter fik sig en velfortjent øl. – Der er mere at se i Woodstock. – Du tænker på Blenheim Palace, der hvor Winston Churchill er født? – Ja, sikke et hus, det vil ikke være let at indpasse i et dansk parcelhuskvarter. – Nej, grunden er noget større, og sikken en park.



Vore to maskotter får en øl i Abingdon.

Og så blev der panik! Herskaberne havde over nettet bestilt to overnatninger på Kings Head i Syresham for at være tæt på Silverstone. Det var ikke helt den charmerende kro, som billedet og annoncen lovede. – Nej, jeg skal love for, at vi kom derfra i en vis fart, og så gik jagten ind på at finde et logi. Det var ikke let og gav nogle ekstra miles,

men det lykkedes at få en nat på Best Western Hotel Grosvenor i Stratford upon Avon, et godt hotel og en herlig by. Det er her, Shakespeare er fra, og jeg skal love for, at der næste morgen gik kultur i herskaberne. De købte entrebillet til alle seværdighederne. – Det

var også her, vi fik et tip, som Morten Olsen, du ved landstræneren for fodboldholdet, godt kunne bruge, så der kommer lidt flere mål i kassen. – Nå, du tænker på kirketjeneren i Holy Trinity Church, der hvor fem af Shakespeares familier er begravet foran alteret. ➔



Holy Trinity Church.

– Ja, han fortalte, at han som ung havde været i Køge for at spille fodbold, og de havde tabt alle kampene, fordi de hver morgen inden kampen fik serveret sild og snaps! - Ja, de sild, de sild! - Det var en smuk by, og med de mange gamle huse, kanalbåde og sluser at se på, var der ikke noget at sige til, at tiden gik. - Var de ikke også inde på Garrick Inn fra 1500 tallet? – Jo, det var her, de fik Guinness, og det var vist ikke lige dem. Efter et par regnbyger på vejen til Buckingham, hvor der var booket til et Best Western hotel, blev vi parkeret i selskab med andre veteraner, fordi lederne af arrangementet i Silverstone boede på hotellet, og herskaberne var ikke sene til at falde i snak med dem, medens vi stod og skuttede os i regnen under vore dækkener.

Så blev det fredag, og vi kom blandt gamle venner. Det var dejligt at blive parkeret på udstillingsarealet, men de første timer var det nu noget vådt, og der var mange af udstillerne, der på grund af regnvejret ikke havde fået stillet op. Vi fik ikke regntøj på – Nej, men det gjorde herskaberne. Det var jo heller ikke dem, der skulle vises frem! De gik rundt og osede, og samlede gode adresser på reservedelsforhandlere og reparatører, hvis der skulle ske noget alvorligt med os. - Du mener en form for Health Care for os? - Det kan man godt sige. - Jeg hørte, de også talte dansk. - Det var fordi, de løb ind i bekendte fra MG klubben fra "over there". - Hvor

du kan! - Ja man har vel ikke glemt det hele! - Vejret klarede op, og de nød at se på træningsræsset på banen. - Ja der kunne vi to ikke følge med.

Vi nåede også lige at komme til bryllupsfest. - Nå i Halstead på The Bull, som var sidste overnatningssted inden hjemturen. - Der var gang i den. Jeg ved ikke hvor mange, der var henne og kigge på os, og det blev ved til kl.12 pm, inden vi fik ro. - Det var en rigtig hyggelig gammel engelsk kro, hvor herskaberne spiste en god bøf i baren, medens den lokale sangstjerne underholdt. Aftenturen gennem byen med de mange barer og unge mennesker nød de også.

Nu kan jeg se, at vi er ved at være gennem vor Englandstur, og nu var der kun de sidste 39 rundkørsler på de sidste 30 til 40 miles, inden vi to gamle blev opgraderet til Commodore Class for at stå i læ på overfarten til Esbjerg, og så lige hjem til Lemvig efter en god nats søvn på færgen. - Jeg er overbevist om, at herskaberne nød samværet med os på de ca. 850 miles vi kørte. Det manglede da også bare. Vi svigtede dem jo ikke på et eneste tidspunkt.

Er du der endnu? - Ja! Det var ikke længe, vi fik lov at hvile på laurbærrerne. – Nej, nu var det afsted til Ribe og Rømø på en todages tur. Der var nu hyggeligt i Ribe. Hotel Dagmar er nok et besøg

værd. – Ja, at stå der midt i byen over for domkirken, hvor alle går forbi og ser os. - Er du ikke en smule selvoptaget? - Nej, men jeg er min skønhed bevest! - Ok! Rømø er til at overse, men Brøns kirke skal ses. Der er nogle flotte kalkmalerier og et glasmaleri efter tegning af Joakim Skovgaard. - Vidste du, at Maren, som blev stammomater til A. P. Møller-slægten, er fra Rømø. - Ja da, og at der i Rømø kirke er en kirkebænk for A. P. Møller-slægten, og at Mærsk MC-Kinney Møller har rejst en flot slægtssten på kirkegården. - For resten, tror du, de var interesserede i at få en lejlighed på det nye Golf og Wellness center? - Jeg ved det ikke, men nysgerrige var herskaberne. De fik da forevist en flot lejlighed, men jeg tror nu, at de små veje sammen med os trækker mere. - Jeg tror, du har ret. Er der noget kønere og mere fredeligt end den vej, vi kørte hjem ad langs Vestkysten til Esbjerg og videre til Hjerting, Oksbøl og gennem det militære øvelsesområde til Henne og videre til Nymindegab, Hvide Sande, Thorsminde? - Nej, og hvis du vil længere, kan du fortsætte til Thyborøn og tage færgen over til Agger, og gennem naturområdet til Stenbjerg, Nr. Vorupør og ende i Hanstholm, og videre ad små veje langs Vestkysten helt til Skagen. - Var det ikke der, vi var sidste sommer? – Jo, og fortsætter du ned langs Østkysten, kommer du forbi Lillebæltsbroen - Er det ikke der, Sjællænderne smutter over for at opdage, at vores halve ø er større end deres hele ø? -Nu ikke ironisk! Du vil da også gerne af og til en smut til både Sjælland og Fyn med omliggende øer. - Ja da, og helst mindst en gang hver sommer. Ude er godt men hjemme er bedst, som man siger. - Er det pokalen du fik midt i august som "Årets veteranbil i Lidenlund", der får dig til at sige det? Du, som ellers ikke er til at holde hjemme. - Nej da, men det var da en oplevelse, og en skøn dag for alle de ca. 30 veteranbiler og enkelte motorcykler, der kom fra nær og fjern. - Det var det bestemt, og mon ikke der kommer mange flere og længere væk fra i 2008? - Er det i uge 33 at Lidenlund festugen skal være i 2008? – Ja, og det er om lørdagen den 16. at vi veteraner og gamle biler skal mødes på Kirketorvet. - Det bliver festligt! Jeg har hørt, at der vist igen bliver pokaler til os biler og også



noget til publikummerne. Der blev da også snakket om et løb eller en samlet køretur med oplevelser efter et par timer på torvet. Jeg har sat et kryds i kalenderen, jeg vil ikke gå glip af den oplevelse. - Heller ikke jeg.

Vi var lette at kalde på, da der var Auto-mania, du ved bilfestival i Silkeborg sidst i august. - Tror du, jeg ville gå glip af det og af at mødes ved Folkebanken med alle de andre MG'er? Her fik herskaberne serveret frokost med mere. Køreturen gennem byen og promenadeturen over torvet hvor der blev fortalt om os veteranbiler, var også en oplevelse. - Jeg kan godt forstå, der blev lidt trafikproblemer, med alle de mennesker der skulle se på.

Hvad siger du så til sensommertræffet i Rinsholm? - Det var første gang, jeg var med, så det tog næsten pusten fra mig. Vi to fyldte ikke meget mellem de

godt 400 velplejede biler og glade mennesker. Dagen var ikke slut med det. Vi skulle lige over Hjarbæk og herskaberne ind på kroen til en sen frokost. Inden vi var hjemme fik de cappuccino ved Dalsgaard Antik. De var vist på jagt efter en gammel læderkuffert.

Der er noget med Fyn! Du kender den her: "Pigen fra Fyn er den dejligste pige i byen"

- Nej nu stopper du! Herrerne havde da pigerne med hjemmefra, som altid, når vi er på den obligatoriske 3-dages tur til Fyn, og for øvrigt er det fynske landskab blidt og bølgende og mange af hu-

sene er med nymalet bindingsværk og nydeligt sat stråtag, og det tror jeg, vore to herrer er mere interesseret i. - Helt bestemt, der er snart ikke den by eller det sted, vi ikke har været på Fyn.

Jeg har regnet på, at vi to har tilbragt ca. 2.650 miles, eller ca. 4.200 km, sammen på landevejene i sommer. - Det passer meget godt med min miles-tæller! Men nu er mine lygter ved at gå ud, og du hører ikke mere fra mig før til foråret. - Det samme her, så på gensyn til foråret.

Bjarne Simonsens egen TC kom til Danmark i 1994 fra England, den var i meget dårlig stand og gennemgik en større renovering hos sin første danske ejer i Hjørring. I 2003 kom den til Virum og to år efter var den til salg hos Vitesse på Falster og blev købt af Bjarne Simonsen, som har skiftet vandpumpe og kobling og repareret dynamoen og justeret og forbedret bremserne.

Otto Schumanns TC har en amerikansk fortid og er kommet til Danmark senere end Simonsens.

Nu er begge biler i meget fin stand, men nok mest på initiativ af Otto Schumann har begge ejere - og måske fruene - fået lyst til noget med en anelse bedre plads, og de har købt hver sin TF.

Hotel Waldschlosschen i Slesvig. Otto Schumann t.v. Bjarne Simonsen t.h. Vi er lige ankommet.





FIAT 1500S 1960

Tekst og foto: Steen K. Hansen

Jeg har bemærket lidt lejlighedsvis "øffen" over, at VT mestendels indeholder billeder med hilsen og tak for kaffetåren på den sidste fælles aftentur. Mit medlemskab strækker sig helt tilbage til foråret 2007, så gammel i gårde er jeg jo ikke. Alligevel kan jeg godt se, hvad der menes – og så er der jo kun ét at gøre: Grib tastaturet og skrive et indlæg. Dette er ikke starten på en lind strøm af indlæg, men et beskedent bidrag til at gøre bladet lidt bedre.

Jeg har restaureret en Fiat 1500S cabriolet 1960, købt 14. maj 2004 i Lyon i Frankrig. Modellen med en OSCA motor. Det begyndte med at vi ejede en DAF 66 i midten af 80'erne og "parke-rede" den i 1990 da vi fik vores første søn. Da var den ikke længere sikker nok. Den blev gemt indtil 2003 hvor der var tid til at tænke på bil restaurering igen, men vi havde altid ønsket os en åben bil, og da udgifterne jo er de samme (stort set), om det er den ene eller anden model man går i gang med, valgte vi at skille os af med den. Snøft, men det gav jo plads til at starte drøm-mene.

FIAT'en blev fundet under læsning af det franske bilblad *Rétro-Viseur* (bak-spejlet)), ejeren blev kontaktet og af sted jeg drog med min svoger og hans søn. Det eneste vi kendte til var et 3 x 4 cm billede i *Rétro-Viseur* og et par snakke med en franskmænd! Det var vel reelt bindegalt, men det gik nu rigtigt godt.

En tur i bilen (som stod i et gammelt hønsehus, men var ok), lidt forhandling inklusive en pastis i hans køkken og af sted vi drog med en flot og sjældnen sportsvogn på traileren. Kun 1600 km hjem og de andre sagde, at jeg kig-

gede mest ud af bagruden det meste af vejen.

For at korte lidt ned på historien gik 2004 med at køre lidt rundt på prøve-plader (og få en bøde for fornøjelses-kørsel) og få en fornemmelse af, hvad vi havde givet os ud i. Jeg har altid selv repareret vores biler, herunder selv totalreoveret en Mercedes motor, men dette ville dog være den største opgave hidtil. Jeg nærrede ingen illusion om andet, end at den ene skrue ville tage den anden, så det stod hurtigt klart at det "lige så godt" kunne blive en totalreovering, når nu proppen var ude af flasken.

Jeg endte med at skille bilen ad til der, hvor der akkurat var hjulophæng nok til at kunne trille den rundt i garagen, dvs. et komplet, tomt karrosseri, kun med det mest nødvendige til at den kunne trille. Her lærte jeg hvad en bil indeholder når man piller ALT ud af ➔





den, der var mange kasser i garagen med dele, som skulle have en kærlig hånd. Jeg lærte imidlertid også, at jeg havde været heldig mht. bilens stand. Vi havde da undersøgt den i Frankrig, men havde da forventet at der skjulte sig noget under overfladen. Vi havde også sikret os at bilen var så komplet som muligt – med alle emblemer osv., og selv om jeg senere har fundet ud af, at visse (få) dele var uoriginale, var det faktisk en meget sund og komplet bil, også under huden. Godt så.

Efter at have fixet en meget lille smule rust i bund og tre skærmkanter skulle den jo males og i hvilken farve? Hvilken farve har "alle" sportsvogne? Måske ikke helt fair, men er mange ikke røde? Den skulle ikke ligne de andre og valget faldt på en tids-korrekt lys elfenben (FIAT Nr. 214) og den er knald flot. Ikke hvid, ikke brun, ikke creme, men netop den det skal være.

Billedet taler vist for sig selv. Allerede her melder sig spørgsmålet om originalitet og bilen er fra ny født med karrosserifarven, også indvendigt. Dette var naturligvis praktisk maleteknik, da bilen var ny, men efter min mening upraktisk, når køretøjet skal bruges – og den blev derfor sort indvendigt.

Spørgsmålet om originalitet ser jeg sådan på, at den skal være så original som muligt, men ikke for enhver pris. Er der noget som taler imod, om noget er praktisk eller ej, går jeg gerne på kompromis. Eller hvis det koster helt urimeligt meget at komme til original tilstand, så kan mindre også gøre det. Vi skal have glæde af bilen, den skal ikke stå stille i lang tid og vente på, at den sidste detalje bliver klar.

Alt som blev taget af bilen er skilt ad og pudset, slebet, malet, skiftet ud eller på anden måde så tæt som muligt, bragt tilbage til ny stand. Alt elektrisk er skiftet (den var dog allerede 12v), bremses naturligvis renoverede (den har skiver foran – 1960!), fået komplet nyt interiør syet hos sadelmager, omkromet en del dele o.s.v. Her har jeg lyst til at fremhæve en af de ting som reelt har taget mest uventet tid: Ofte kunne en skrue eller en gummidims ikke genbru-

ges, enten pga. rust eller forvitring, og netop disse småting har taget lang tid at løse. En uendelig række af søgen efter steder hvor man kunne finde "noget" som mindede om det eller som kunne modificeres til at blive magen til. Typisk små ting.

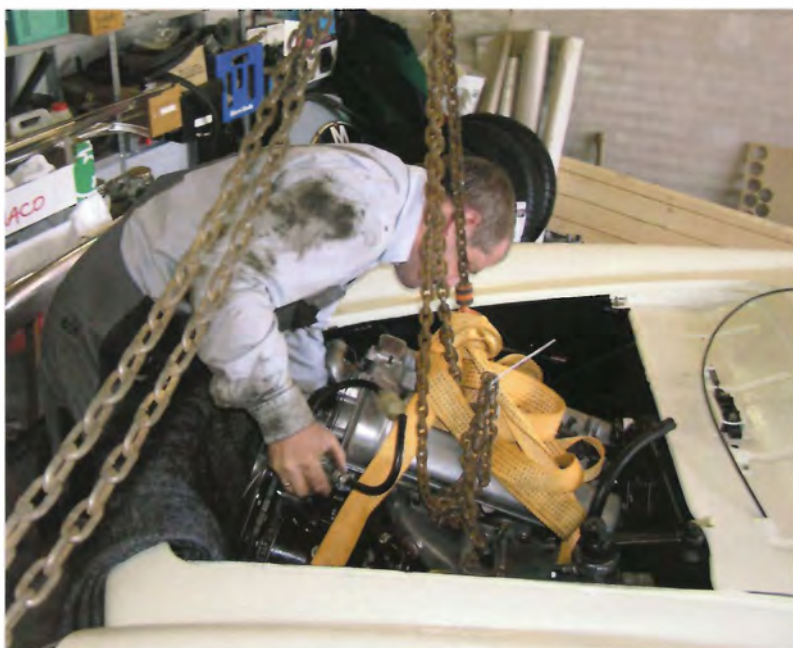
Tiden gik og sommeren 2006 var det tid til lidt prøvekørsler på den lokale villavej. Der var mange ting der skulle arbejdes videre med og da efteråret nærmede sig stod det klart, at det ikke blev det år, at den fik plader på.

4 juni 2007 lykkedes det så og dagen efter kunne turen tages til træf ved Kalø Vig i strålende solskin., det er "ejeren" til højre.

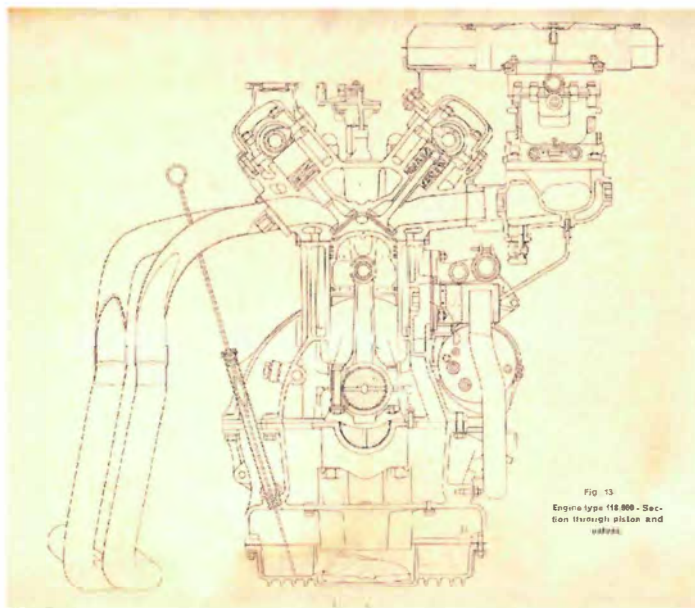
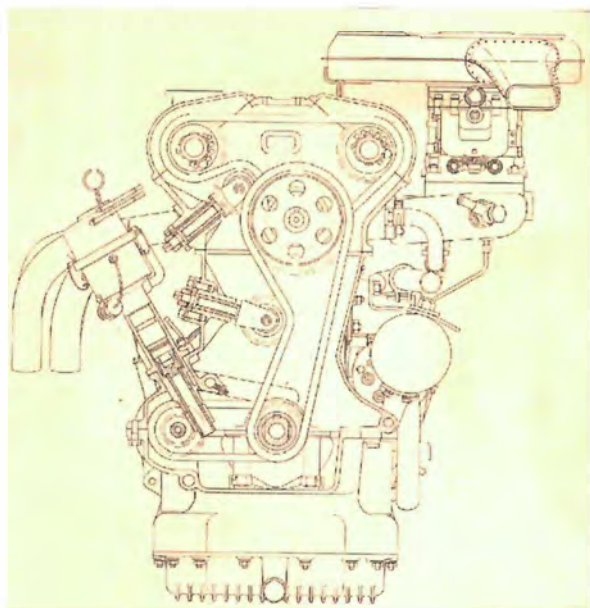
Inden nogen løfter en pegefinger, véd jeg godt at motorklappen er ukorrekt. Den burde have en "gælle" på tværs foran, men denne sad på bilen og er i øvrigt meget harmonisk, synes jeg.

Under arbejdet med sådan en bil kommer man også over en masse oplysninger såsom præcist hvilke modeller blev lavet, forskelle, antal osv. FIAT oplyser desværre ikke specielt præcise data på deres gamle biler, men følgende burde være nogenlunde korrekt:

Modellen (Type 118S) er bygget 1959 – 1966 i godt 30.000 eksemplarer, hovedsagelig med en 1200 eller 1500







stødstangsmotor. Af disse blev imidlertid et lille antal udstyret med en speciel motor. En 1500 (1959 – 1962) eller 1600 (1962 – 1966) twin cam motor, designet af OSCA – og produceret af FIAT. Min er en 1500S og dermed en OSCA model, som der formentlig er lavet allerhøjest 2000 stk af. Den har 80 DIN hk og var ganske kvik i sin tid, hvor den skulle konkurrere med bl.a. TR3A.

OSCA var et italiensk tuningsfirma (som f. eks. Abarth), ejet af Maserati brødrene og bilen er i denne version relativt sjælden i dag.

Bilen er designet og produceret hos Pininfarina, på en FIAT 1100D bund.

Mit eksemplar er formentlig fra ca. november 1960, vurderet på stelnummer, forskellige detaljer som skiverne foran, instrumentbordsdetaljer og andre småting. I det hele taget virker det, efter snak med andre ejere af





disse biler i verden (via nettet), at FIAT ofte greb det der var nærmest, når de producerede - der er i hvert fald mange uforklarlige variationer på de forskellige biler. Front og bagklap er endda nummererede... Når de var individuelt tilpassede til karrosseriet, skulle man jo kunne finde dem igen, efter at være blevet malet!!

Projektet har været spændende og lærerigt. Der har bestemt været perioder hvor det har hængt mig lang ud af halsen, men det meste har været spændende at arbejde med og jeg gør det nok igen. Om et par år... Indtil da skal FIAT'en dog nydes, selvom 2007 var noget regnfuld til at køre topløs. Mon ikke 2008 bliver bedre?





Årsberetning fra Peugeot Sektionen 2007

Traditionen tro er det tid til en årsberetning fra Peugeot Sektionen, måske den sidste af sin slags. Ikke at vi vil indstille alle vores aktiviteter, men som jeg også tidligere har nævnt, virker det utidssvarende at blande en mærkesektion sammen med de egentlige køreselskaber, som det fremgår i kolofonen i Veteran Tidende. Selv om vi har flere aktiviteter end de øvrige registre, finder jeg det mere hensigtsmæssigt at lade Peugeot Sektionen overgå til et Peugeot Register. Så hermed er det forslag - eller den anmodning - videresendt til DVK's bestyrelse.

Aktiviteterne i 2007 har ikke været på helt samme niveau som de tidligere år. I 2006 droppede vi den fælles deltagelse ved arrangementet på Gavnø for til gengæld at forsøge os med Klampenborg arrangementet. Da Peugeot-deltagelsen ved dette arrangement var temmelig ringe, sammenholdt med den ret specielle prisstruktur, hvor deltagere med udstillingsbiler betaler højere entre end øvrige gæster/tilskuere, blev også dette arrangement skrinlagt.

Tilbage er vores Peugeot Classic Picnic samt det årlige veterantræf i Rindsholm, hvor de vestdanske medlemmer kan mødes.

Vores aktiviteter er hovedsageligt forankret i den egentlige Peugeot Classic klub, som også står for finansiering af vores Peugeot Classic Picnic. Her kan alle DVK's Peugeot ejere deltage vederlagsfrit.

Vi har fortsat vores aktiviteter på internet, hvor vi modtager mange kontakter fra ind- og udland. I 2007 skulle vores hjemmeside have haft et større serviceeftersyn og modernisering. Men det blev kun til et mindre facelift på grund af manglende tid fra min side. Men det kommer måske senere. Som de tidligere år har vi fortsat sparring og samarbejde med Peugeot Classic klubber i udlandet samt udveksling af information, nyhedsbreve og medlemsblade med franskbilklubber i vores eget kongerige.

Arrangementer i 2007

Peugeot Classic Picnic (billedet)

Arrangementet fandt sted hos Ronald Carlsen i Odense den 12. maj 2007. Vi havde valgt en lidt tidligere dato end vi

plejer, da Ronald var involveret i DTC race de efterfølgende weekender. Som noget helt nyt havde vi denne gang dårligt vejr ved vores picnic. Derfor havde en række deltagere valgt at komme i nyere køretøjer.

På trods af vejret var vi 6, der havde medbragt vores Peugeot klassiker. Endvidere havde Ronald selv kørt sin 404 ud til os andre i gråvejret og bygerne. Ronalds 203 og 404 cabriolet blev også beset, ligesom den 404 cabriolet som Ronald havde lånt til at lure detaljer fra.

Men uanset det tvivlsomme vejr kunne vi heldigvis nyde vores medbragte klemmer i frokoststuen hos Peugeot. Og der var også sørget for kaffe og hjemmebag. Klubben gav som sædvanlig øl og vand.

Ronald Carlsen underholdt om de forskellige køretøjer, både de gamle, de nyere samt de 2 DTC racere, som blev beset af voksne og besat af ungerne.

Træf på Rindsholm Kro

Sidste søndag i august var der igen oldtimertræf på Rindsholm Kro ved Viborg - og der var fyldt til randen.

Jeg har ikke kendskab til det præcise antal Peugeot deltagere, men nogle var der.

Øvrige arrangementer

Herudover var der Peugeot-deltagere ved en lang række andre arrangementer i både ind- og udland. Jeg vil her kun nævne det årlige International Peugeot Meeting, som i 2007 blev holdt i Slovenien, og som i 2008 kommer lidt tættere på, nemlig den sydlige del af Finland.

Aktiviteter i 2008

Vi fortsætter med samme aktivitetsniveau i 2008. Vi holder Peugeot Classic Picnic samt fælles deltagelse ved træffet i Rindsholm.

Oversigt over løb og arrangementer ajourføres på vores hjemmeside, som hedder [//drive.to/pcdk](http://drive.to/pcdk)

/Claus Sonne Linnedal





Bagest ses de gamle remiser, bygningerne til venstre er Andelsmejeriet. Her blev værkstedet indrettet, da mejeriet flyttede midt i 50'erne. Forrest to Triangler, i portene en ældre og en ny Triangel. 1938.

DSB's rutebilværksted i Sønderborg i 30'erne

Af Leif Gr. Thomsen

Tænk at være en lille dreng, der har en far, som var mekaniker. Og oven i købet på et værksted, hvor de lavede rutebiler. Og rutebiler kaldte man dem, ikke busser.

I en alder af 4-5 år kunne man godt spadsere ned på værkstedet med en pergamentindpakket franskbrødslemmad og en patentsodavandsflaske med kaffe til far om eftermiddagen. Belønningen var at sidde ved rattet i en rutebil, medens far fik sin kaffe på forreste sæde. Når det gik rigtig højt, var belønningen en tur i en rutebil op og ned på liften.

Værkstederne lå dengang i de gamle remiser fra amtsbanernes tid, og værkstedet var for mekanikerne et godt sted at være. Der var gode kollegiale forhold, korpsånden var god, og noget af det bedste var, at mekanikerne gerne måtte fúske lidt efter arbejdstid.

Og de gode folk havde mange ting i sving. Det mest ambitiøse projekt var vel nok dengang, man påbegyndte bygningen af en flyvemaskine, en "Pou de Ciel", eller Himmellusen. Man nåede at færdiggøre motorinstallationen, der blev brugt den 5-cylindrede stjernemotor fra en Megola motorcykel, fremskaffet af chaufføren, der kørte på Flensborgruten. Projektet gik i stå som følge af besættelsen, der kom i 1940.

Ellers blev der bygget bobslæder, ting til hjemmet, trædebiler, legetøj, selv en kajak af jernplade blev det til. Den var utroligt stabil og kunne føre sejl. Oppe i 50'erne blev det til campingvogne og trailere. Attest til indregistrering blev ordnet via DAPA i Aabenraa, som man jo havde gode forbindelser med.

Mekanikerne bestilte stort set ikke andet end at slibe ventiler eller foretage hovedreparationer på motorer. Det fi-

nere borearbejde og støbning af lejer blev lavet ude i byen. Når en motor dengang var blevet hovedrepareret, gik den så stramt i lejerne, at man ikke kunne tørne den manuelt, og selvstarteren kunne ikke klare sagen heller. Rutebilen blev startet ved at blive trukket efter en anden rutebil, og når den så blev sat i drift, fik chaufføren besked på, at han ikke måtte standse motoren ved endestationen, for han kunne ikke selv starte motoren. Skete det så alligevel af gammel vane, måtte mekanikerne rykke ud med en anden rutebil og så trække den ulykkelige i gang.

Under krigen kørte de alle på gengas, og det var hårdt arbejde for mekanikeren. Nogle af busserne var NAG Büsing, og de fik lige efter krigen på forunderlig vis nye motorer, idet man i tyske ubåde havde fundet hjælpemotorer, der lige passede i NAG'erne.



Den forreste vogn er NAG Büssing. 1938.

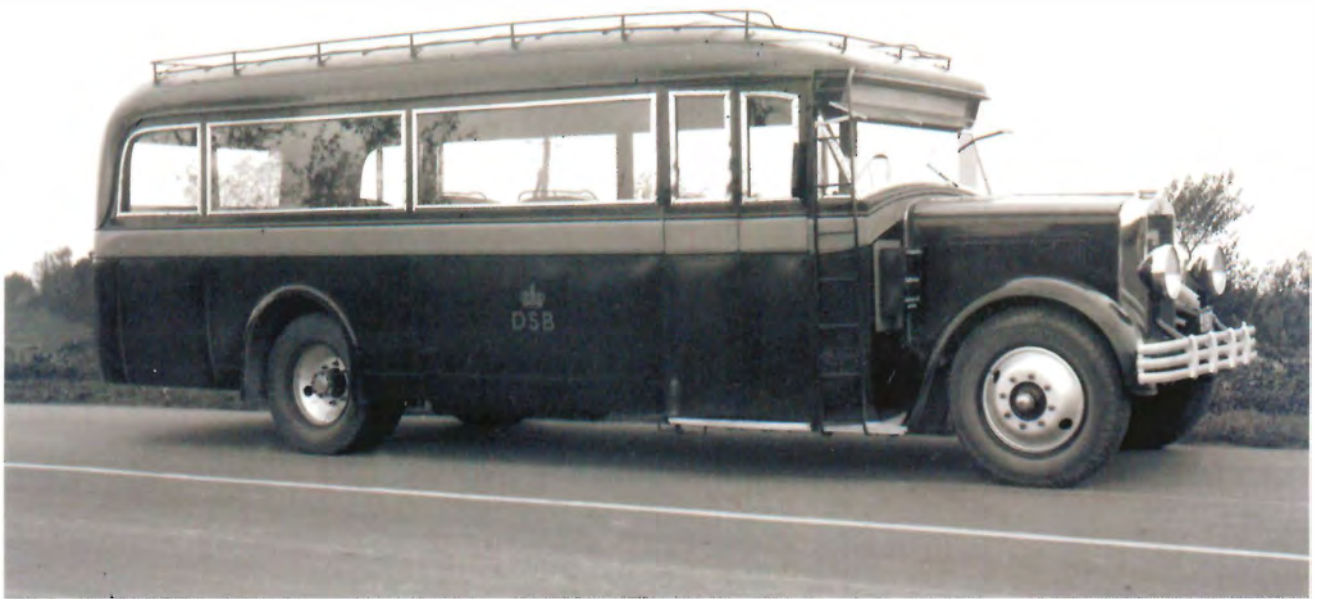
Ellers forrettede en god del af rutebilerne krigstjeneste, idet de blev malet hvide og deltog i hjemkørsel af koncentrationslejrfanger. En af de smukke Triangler blev bragt hjem, gennemhullet af ca. 50 projektiler fra en Tiefflieger, det var Madsens "Kritbar". Passagererne havde dog nået at sprede ud, så ingen menneskeliv gik tabt.

De sidste krigsår gik far over til et job hos I. H. Quitzau, der havde autoværksted og senere Fordforhandling på Vølundsgade, og det gav oplevelser af en helt anden art.

En af NAG'erne var så uheldig at brænde. Karetmagere blev tilkaldt, og de lavede arbejdet på DSB-værkstedet.

Medens NAG'en blev bygget op, fik motoren en overhaling, og værkstedsleder Hans Nissen er ved at hejse motoren på plads. I døren sidder mekaniker Knudsen, derefter to karetmagere og elektriker Tiedemann.



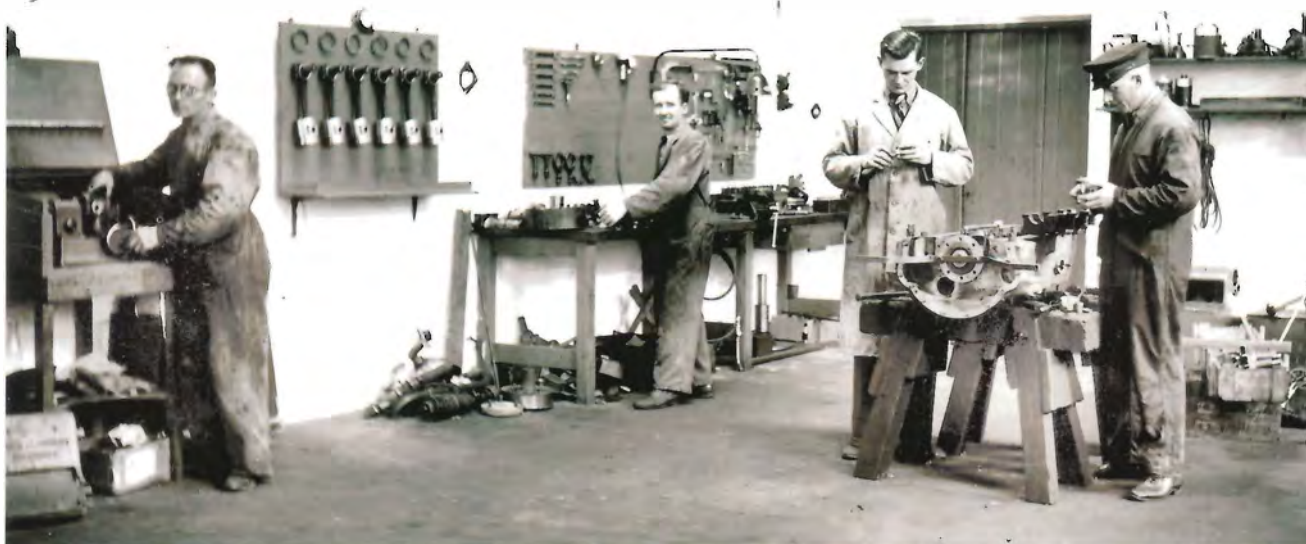


Det færdige resultat. Læg mærke til det meget store rat, som vort nu afdøde stiftermedlem Bent Mackeprang mindedes på en særlig måde. Han blev i 45. før befrielsen, selv kørt hjem (og til Sverige) fra Neuengamme koncentrationslejren i en NAG Büssing, og når der var flyveralarm, ville han ikke ud, han blev hængende ved det store rat for at være sikker på at komme hjem.



Jens Madsen og hans "Kritbar", den sønderjyske glose for trillebør: 1938.

Det er denne Triangel, der fik så krank en skæbne, da den blev skudt i smadder. Læg mærke til, at der var en rute fra Sønderborg til Flensborg.



Værkstedinteriør, man ser fra højre A. E. Thomsen og Hans Nissen ved NAG Büssingmotoren. Ved bænken står Knudsen, og ved ventilkeglesliberen står Tiedemann.



Fra højre Tiedemann, A. E. Thomsen, Hans Nissen og Knudsen, der tager sig en hyggestund. På gulvet bl.a. bundkar og koblingspedal til NAG Büssing.



Skæg blev der også lavet på værkstedet. Knudsen er lagt på en bagagebærer, Nissen står med smedetangen, og Tiedemann er klar med forhammeren. Den runde indretning må være et levn fra amtsbanetiden.



Denne lastbil var selvfølgelig fremstillet på DSB-værkstedet. Jeg fik den til jul 1940, og den var godt lavet, jeg har den endnu. Læg mærke til sæderne, de er fra en dørgerigtprofil. Lad i DSB-rødt og førerhus i den grå farve fra båndet på rutebilerne. Sammen med bilen fik jeg en skruetrækker, så jeg kunne skille bilen ad og samle den igen.



Boganmeldelser

DINO

I sin hellige enfold troede den urgamle redaktør at Dino var en FIAT-model, men det viser sig altså også dels at være Enzo Ferraris søn Alfredos kælenavn, dels navnet på visse ”mindre” modeller af Ferrari. Dino Ferrari døde i 1956 i en alder af kun 24 år.

Hvad forstår bønder sig på agurkesalat og redaktøren sig på Ferrari?

Det er der kommet en dansk bog om, og den skulle nok en anden have anmeldt. Men lad mig forsøge:

Jeg kan da beskrive den som en temmelig tynd, men overordentlig indholdsrig bog i et lille format, med masser af billeder, og med beskrivelser af Ferraris og i særdeleshed Dinos historie, alle varianter af Dino og ikke mindst V6 motoren med den usædvanlige vinkel 65 grader. Formig ser det totalt udmærket ud. Det hele er båret af forfatteren Jakob Andersens 40 års entusiasme, der

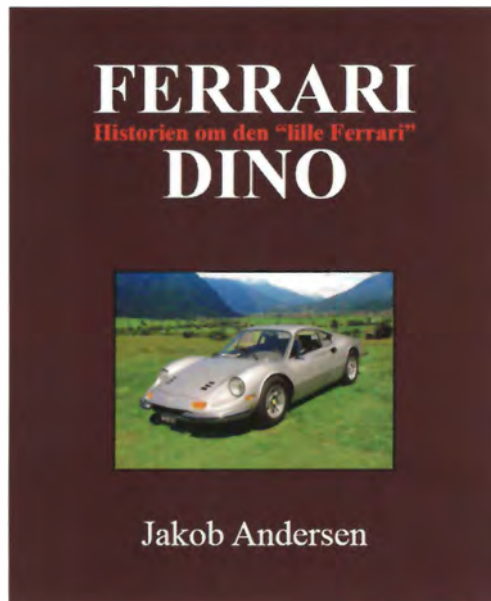
blandt andet næredes tidligt af mærkets deltagelse i løb på Ring Djursland i 1967 – det får vi også en levende beskrivelse af.

Det er selvfølgelig rigtigt at der også var en FIAT Dino, frembragt i samarbejde med Ferrari - som desuden har været involveret i en berømt model fra Lancia.

Bogen kan ikke noksom anbefales. Til gengæld vil jeg bebrejde forlaget at det har set gennem fingre med flere nyopfundne ord og at man ikke skelner mellem tastaturets apostrof og accent aigu. Der er også et antal regulære stavfejl og manglende stavemæssig konsekvens. Kommaerne kunne have rakt til flere andre bøger.

Så fik Per Nittengryn det ud gennem knaphullerne, og det ændrer ikke at bogen hvad angår indhold og billeder er fortrinlig.

Hen mod slutningen fortæller den om hvordan man herhjemme fejrede mærkets 60-års jubilæum i det forgangne år



ved sammen med svenskerne at mønstre over 100 Ferrarier, det er også udmærket.

Jakob Andersen: Ferrari Dino. Historien om den ”lille Ferrari”. 80 sider, rigt illustreret, stift bind. Veterania Forlaget Classic, www.veterania.dk, bogsalg@veterania.dk Pris 248 kr plus forsendelse. Kan også skaffes af boghandlerne.

ORDBOG

I nævnte hellige enfold har den stadig urgamle redaktør levet i den overbevisning at der ikke fandtes danskere, i hvert fald op til pensionsalderen, som ikke havde haft engelsk i skolen. Nu skal der ved en vis undervisningsministers foranstaltning i 2009 indføres obligatorisk undervisning i tre sprog (dansk formodentlig stadig ikke medregnet). Jamen det var der da i menneskealder i min tid i ”eksamensmelleme” og gymnasiet, også for matematikerne. Nå, men at man kan engelsk er da forståeligt nok ikke ensbetydende med at man kan alle de biltekniske ord. Dem kan man så se i en ny bog af Ebbe Skjerk: Bilteknisk ordbog Engelsk-Dansk (forkert stavet på omslaget). Ebbe Skjerk har haft en alsidig løbebane. Født 1934, realeksamen, sømandsskole, skoleskibet Danmark, aspirant på

A.P. Møllers tankskibe, bedstemand på motorgaleasen Palme af Rødvig, styrmandsskole, navigationsskole, skibsførerexamen, anden- og tredjestyrmand på diverse skibe, løjtnant i søværnet, eksamen som engelsk korrespondent, ansat hos Ford som tryksagsmand og oversætter, derefter egen virksomhed sammen med fru Evelin med oversættelse af instruktionsbøger og reparationsbøger, blandt andet for Ford. Nu efterlønner. Er du forpustet?

Den biltekniske engelsk-danske ordbog viser sig at være udgivet første gang i 1974, uden at anmelderen har opfattet det, den har været udsolgt i flere år og er nu kommet i nyt og udvidet oplag. Bogens store styrke er at den indeholder utallige eksploderede tegninger, stillet til rådighed af flere af de store bilvirksomheder. Den er dog opdelt i



en egentlig, alfabetisk ordbogsdel, der også henviser til afsnittet med billeder (står der i pressemeddelelsen, det kan jeg altså ikke få øje på). Endelig har bogen en oversigt over måleenheder og nationalitetsbetegnelser.

Det er faktisk flere menneskealdre siden at et tysk forlag udgav nogle små motortekniske ordbøger, der omfattede alle tre vesteuropæiske hovedsprog. De kan næppe anses for andet end kuriositeter og samlereobjekter i dag; Ebbe Skjerns ordbog derimod vil være sær-

deles praktisk anvendelig for den som har en instruktionsbog eller værktedsbog på engelsk og ikke er helt fortrolig med sproget.

Skjern gør opmærksom på at der ydermere på både engelsk og dansk er den komplikation at samme billed kan hedde flere ting og at samme ord kan betyde flere ting.

Man kan selvfølgelig ikke læse bogen fra ende til anden, men stikprøver afslører ingen fejl udover enkelte tilfælde af uoverensstemmelse med autoriseret

dansk retstavning og af mangel på konsekvens. Men man skal gøre sig klart at illustrationerne er til den moderne side. Man finder strømfordeler og elektronisk tændingsanlæg, men ikke magnet-tænding.

Ebbe Skjern: Bilteknisk ordbog Engelsk-Dansk. 212 sider, stift bind. Veterania Forlaget Classic www.veterania.dk Fås i boghandelen eller direkte hos forlaget bogsalg@veterania.dk Pris 348 kr. plus forsendelse.

oer

Flot kalender

Veteran Tidendes uforlignelige, utrættelige, uforfærdede, uselviske, ja i bund og grund ufordærvede (end husker de gamle af dage fjernsynets Good Old Days) grafiske tilrettelægger, fotograf og meget mere Ole Callesen har for egen regning udgivet en kalender for 2008, med hans glimrende fotografier fra Copenhagen Historic Grand Prix 2007.

Nu er det for sent med mandelgave, men det er tilladt at forære sig selv kalenderen, man kan nå at have glæde af den i det meste af året.

Formatet er stort, 30 cm i bredden og 41 i længden, og det er godt, for det er en gammel erfaring at billeder skal have en vis størrelse for at man "kommer ind i dem".

For hver måned er der to fotografier over hinanden og der er sandelig fart over feltet i hvert eneste.

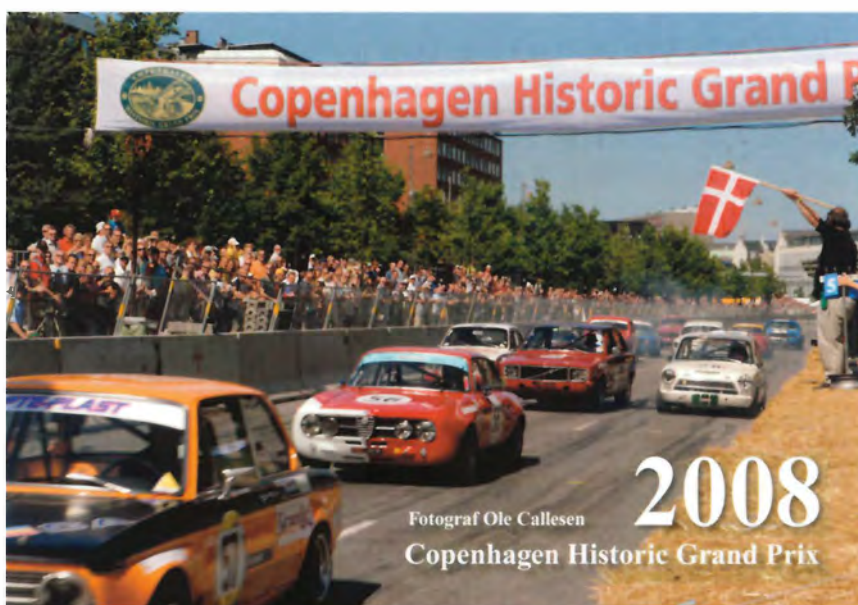
Ved alle billeder identificeres bil og fører, og foran i kalenderen er der en lille indføring i hvordan Copenhagen Historic Grand Prix opstod og hvad det er for noget.

Vi får også at vide hvilke kameraer og objektiver, Ole C har benyttet sig af, og så kan enhver jo gå hen og gøre ligeså. Eller kan de? A twiler.

Et enkelt sted mangler tremønstret - de to prikker - i Citroën. Det giver så den gamle anledning til at minde om at vi skal holde op med at forsøge at gøre udtalen fransk nasaleret. Den korrekte, franske udtale er nærmest sitråännö. Med tryk på æ og et meget svagt ö. Uden krukken klemme på næsen.

Kalenderen koster 100 kroner plus forsendelse ved bestilling direkte hos Ole Callesen, tlf. 74 56 16 11 - mail: oc.allen@c.dk

oer





Verdens dyreste bilbrochurer

På vores årlige "shoppingtur" til Ferrari-auktionen som holdes i Gstaad i Schweiz i december, oplevede vi mange spændende biler fra superligaen til salg. Man havde i år også medtaget andre interessante italienere.

Men auktionens højdepunkt indtraf under salg af automobilia, da en brochure for en Ferrari 250 Europa, vurderet til 4-500 schweizerfranc, kom under hammeren.

Buddene kravlede sædvanligvis op med 50 og 100 franc ad gangen, indtil man nåede 800 franc.

Så lød det klart fra en herre, der stod i den prismekroneudstyrede smukke sals højre side: TRETUSINDE.

Alle hoveder drejede sig synkront, og James Knight på podiet var synligt overrumplet. Derpå kom der et forsigtigt tillægsbud på 100 franc ekstra, hvorpå den førnævnte byder gik direkte op på 5000 franc. Så igen fra modparten plus 100, hvorpå det lød: tolv tusinde franc.

Den lidt mere fedtede byder bød da yderligere 100, hvorpå modparten åbenbart syntes at der var brugt nok tid på det, så han bød FEMTENTUSINDE FRANC, (hvortil kommer salær samt moms af salær), og SÅ fik han den.

Ved en brochure for en Ferrari 500 Mondial, vurderet til 6-800 franc, fire numre senere, gentog historien sig. Vores "friske" mand gik direkte fra 1000 til 5000 franc, og her skal

man stadig ihukomme at buddene normalt ville stige med 100 ad gangen.

Men hver gang der fra modstandere blev budt plus 100, så bød "vor mand" typisk 3000 franc ad gangen.

Han fik den for 21.000 franc, plus det løse.

To numre senere: Ferrari brochure for model 750 Monza, vurdering 7-900 franc.

Proceduren gentog sig for tredje gang. Han fik den for OTTEOGTYVETUSINDE franc, plus, plus.

I alt betalte den glade byder 334.000,- danske kroner, for hvad der svarer til ca. 12 stk. A-4 sider.

Til sammenligning blev en gudesuk Alfa Romeo 1900 coupe solgt for samme beløb.

Men hvad, der er jo god valuta for pengene, sammenlignet med de eksempler hvor der betales både 3 og 400 millioner for et maleri.

Senere på dagen, da jeg tilfældigvis mødte køberen (identitet og nationalitet ukendt) i hotellets elevator, sagde han:

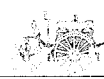
"ja det var mig der var idioten der bød lidt rigeligt for nogle brochurer".

Men han så glad ud.

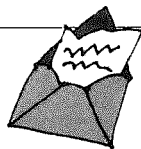
Palle Murmann



En af de udbudte Ferrarier:



Læserbrev



Jeg kommer lige i tanke om en oplevelse jeg vil dele med de øvrige medlemmer af DVK

I efteråret 2004 fik jeg den geniale ide at sælge min MGA coupe i Berlin. Jeg havde set en reportage i tysk fjernsyn fra Meilenwerk i Berlin. Det så flot ud og der så ud til at komme mange mennesker.

En MGA coupe er ikke det nemmeste at sælge, derfor tænkte jeg at Meilenwerk måtte være stedet, der kommer mange entusiaster forbi, så der må vel være mulighed for at der er en der bider på.

Jeg fik kontakt med Burkard Steins fra BMC Motor Classic, der nok synes at han er den eneste rigtige til en sådan opgave.

Forventningerne til operationen var store, så store at jeg fik lokket to bekendte, der også have en veteran der var tung at sælge. Vi sendte begge biler til Berlin.

Der skete ingenting det første år.

Til forhandlerens undskyldning skal siges at tiderne ikke var så gunstige i Tyskland på det tidspunkt

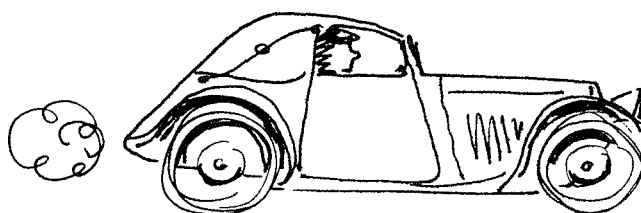
Efter et år bliver MG'en solgt, men Burkard Steins har 1000 undskyldninger for hvorfor han ikke afregner. Til sidst får jeg brev fra den nye ejer og kan true Steins til at betale. Han betaler med hiv og sving a 3 gange $\frac{1}{4}$ af den aftalte pris - resten har jeg ikke fået.

Mine bekendtes bil var ikke solgt ifølge Burkard Steins, men jeg fik en ven til at være spion, og han kunne ikke finde bilen. Jeg truede Steins, der måtte gå til bekendelse og indrømme at han havde solgt bilen uden at afregne en krone. Det var i januar 2006. Han havde end ikke fået tilladelse til at sælge bilen til den pris han fik for den! Mine bekendte har aldrig fået 1 krone eller euro

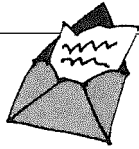
Vi har nu en dom på Burkard Steins, som vi sandsynligvis ikke kan bruge til noget.

Derfor hold jer fra BMC Motor Classic i Meilenwerk Berlin.

Med venlig hilsen
Peter Døssing



Læserbrev



LØBSAKTIVITET I DVK

Af referatet fra bestyrelsesmøde den 18. november i VT Nr 378, december, kan jeg ikke genkende mine 2 forslag.

Det er derfor relevant, at bringe ordlyden og min begrundelse i Veteran Tidende.

FORSLAG 1

Der bør afholdes 2 løb om året for køretøjer, fremstillet før 1940, der skal være løb af høj standard.

Vi har mange sjældne førkrigsbiler i DVK, som vi aldrig ser, fordi der ikke er arrangementer, som er interessante nok for ejerne.

Der bør være en disciplin som VOGNBEDØMMELSE i disse løb, det havde vi i "gamle dage", altså ikke en såkaldt CONCOURS.

Her kan min generation, der har en stor viden om 20vernes og 30vernes køretøjer være til hjælp.

BEGRUNDELSE

Klubben er bygget op omkring køretøjer fra 20verne og 30verne og alene af den grund har DVK en historisk pligt til at tilbyde løb for disse årgange, som sætter focus på klubbens rødder og oprindelse. Os "De Gamle" skal selvfølgelig bruges i dette arbejde, så vor viden kan bringes videre til en ny generation.

FORSLAG 2

For at højne kvaliteten af vore løb bør DVK oprette et PERMANENT LØBSUDVALG, der bliver ansvarlig for al løbsaktivitet i DVK.

Det vil være naturligt at rekrutere til LØBSUDVALGET blandt nuværende og tidligere LØBSARRANGØRER, der besidder den fornødne erfaring.

LØBSUDVALGET benytter SEKRETARIATET i sin virksomhed, der derfor styrkes og udbygges.

LØBSUDVALGET:

Fastlægger løbskalenderen i samråd med LØBSARRANGØRER så betids, at en oversigt over næste års løb bringes som ET LØST INDLÆG i VT, december.

LØBSINVITATIONER følger som LØSE INDLÆG i årets første VT. Så bliver det muligt for medlemmerne at planlægge for næste sæson.

Indhenter alle tilladelser fra myndighederne. Træffer aftale med BROER og FÆRGER for at opnå rabatter for-

handler med hotelkæder om rabat på overnatning under længere varende løb.

Producerer alle INVITATIONER og LØBSPAPIRER, der distribueres fra NÆRUM.

Tager hånd om at få udarbejdet attraktive RALLYSKILTE, forskellige fra løb til løb, således at disse får en SAMLERVÆRDI

Søger sponsormidler og fordeler disse efter behov til LØBSARRANGØRER.

Fremover kan der kun søges centralt om sponsorstøtte.

Opretter en stilling som PRESSEOFFICER, der fremover får som ansvarsområde, at informere pressen om vore fine aktiviteter, og at holde TURISTMYNDIGHEDER og TV behørigt underrettet, således at vi kommer i turistpublikationer til glæde også for udenlandske turister, der er i Danmark.

Alt dette vil resultere i, at LØBSARRANGØRER bliver frigjort fra alt det trivielle arbejde samt "løben på døre" for at skaffe sponsorstøtte og derfor kan bruge alle kalorierne på at lave bedre og bedre løb for ALLE KATEEGORIER af køretøjer.

BEGRUNDELSE

En klub som DVK med 6000 medlemmer må være forpligtet til at vægte LØBSAKTIVITET højere end hidtil. Det kræver selvfølgelig en omorganisering, der bør indledes snarest.

Mit tilbud om at kommentere forslagene for den samlede bestyrelse står stadig ved magt, og jeg fremlægger gerne forslag til finansieringen og eksempler fra andre klubbers virksomhed

Måske nok en overvejelse værd!

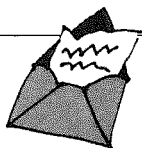
Med venlig hilsen Ib Jensen, medlem nr 560

Bestyrelsen har modtaget ovenstående skrivelse fra Ib Jensen og har inviteret ham til at komme forbi ved næste bestyrelsesmøde, den 15. januar, hvor han kan fremlægge sine tanker og ideer. Vi håber, der kommer noget nyt og spændende på bordet.

Hilsen
Bestyrelsen



Læserbrev



Har du en vogn, og regner du med at livet varer evigt, så få den lavet hos xxx (navnet er redaktionen bekendt) i Polen.

Som ejer af en noget medtaget London Taxi fik jeg i 2005 den tanke, at det nok ville være både billigere og bedre at få den lavet i Polen. Jeg gik på nettet og stødte her på overnævnte, som jeg kontaktede, flink mand, ja sådan en vogn kunne han da sagtens få lavet, han havde flere værksteder i Polen, som både kunne lave pladearbejde, malerarbejde og saddelmagerarbejde til en betydelig lavere pris end i Danmark.

Aftalen blev at jeg skulle køre til et aftalt sted i Ålborg, hvor vognen ville blive læsset på en transporter sammen med 7 andre. Alt gik efter planen. De andre 7 var både forhandlere og private.

Ca. en uge efter at vognen var ankommet til Polen og gennemgået af værkstederne, fik jeg en pris, som dækkede pladearbejde, maling udvendig og indvendig, undervognsbehandling inklusive hulrum, nyt gulvtæppe samt ny himmel, en pris som jeg accepterede ud fra et løfte om en god kvalitet.

Efter en del mail frem og tilbage blev vognen lovet leveret tilbage først i januar 2006, nå ja der gik et halvt år mere, men så kom den også, der var dog ingen grund til jubel, malerarbejdet var så dårligt at en desperation truede, men jeg tog nogle billeder, som jeg sendte til xxx, og aftalen blev, at han ville hente vognen igen, så den kunne blive lavet ordentligt.

Mange gange blev afhentningen udsat, udsættelse som gjorde at jeg ikke turde gå i gang med de ting af mekanisk art, som jeg selv skulle lave, nye styrebolte og udstødning. 3 måneder gik, før vognen blev hentet.

Stor var min glæde, da vognen efter endnu et antal måneder kom hjem for anden gang. Ind i værkstedet med den, op på liften, nu skulle styrebolte skiftes og udstødning monteres.

Av min arm, pladesmeden havde da vist glemt at kikke i bunden af bilen. Ja havde måtterne ikke været der, havde jeg kunnet se op på den nye himmel. Nå styrebolte og udstødning blev lavet og nye billeder blev taget af undervognen. Ned fra liften kom vognen, så kunne jeg da glæde mig over lakarbejdet. Nå ja det var ikke bedre end første gang, så også billeder af dette. Ja, internettet er da noget som for det meste virker, af sted med billederne til Polen.

Efter nogle dages venten kom så svaret ”vi henter vognen i begyndelsen af januar” det blev den 03-01 den 18-01-07 kom så de første billeder af den 3. runde, og som det med al tydelighed kan ses af billederne herunder, var det også tiltrængt.

Nu sidder jeg kun og håber på at vognen snart kommer hjem, og det i en sådan stand, som det var lovet, at den ville være kommet i januar 2006.

Den store dag i begyndelsen af maj kom så vognen, den stod der på traileren og så pæn ud. Men ak, da vi fik den ned på jorden var det første jeg kunne jeg se at gummlisterne i sideruderne ikke var sat fast, dernæst konstaterede jeg at dørene i højre side ikke kunne lukkes, dernæst at bagklappens lås var monteret så den heller ikke kunne lukkes og at reservehjulet manglede. Indvendig manglede 2 lamper og et stykke beklædning, herudover var der isat 2 askebægre som bestemt stammer fra en anden vogn. Den næste time gik med telefonsnak med yyy fra firmaet xxx i Polen, enden på det hele blev at de ville hente bilen igen inden for 14 dage (4. gang). Der gik dog 3 måneder, inden den blev hentet. I mellemtiden havde det været på tale at sende et par mekanikere hertil for at færdiggøre vognen.

Den 20-10-07 var det 2 år siden den første kontakt med xxx i Polen. Det er også 2 år siden det aftalte beløb blev indbetalt på hans konto.

Altså over 2 år, og indtil videre 4 gange i Polen, forudbetaling af det aftalte, 501 mail samt en masse på Skype. Og alt det for at få lavet noget rust, maling indvendigt og udvendigt, ny himmel og gulvtæppe samt undervognsbehandling.

Mvh

Flemming Spangbo, Forårsvej 62, 9220 Ålborg Ø, tlf. 98157166.

(Red. Når vi har valgt at skrive yyy og xxx i stedet for navne er det absolut ikke fordi vi tvivler på Flemming Spangbos beretning, men udelukkende for at ikke den ansvarlige redaktør skal risikere en erstatningssag. Det medfører desværre at andre og hæderlige polakker udsættes for mistanke, det kan kun beklages. Desværre er det ikke første gang, vi har hørt om uheldige erfaringer med restaureringer i Polen, andre har dog fortalt om langt bedre oplevelser.)



FORSLAG TIL GENERALFORSAMLINGEN I DVK 2008



Ændringsforslag til vedtægterne

Med baggrund i min interesse for bevarelsen af automobilhistorien, samt mit engagement som sekretær i FIVA's Tekniske Kommission, vil jeg gerne medvirke til at højne den historiske bevidsthed i Dansk Veteranbil Klub. Et mål der er direkte på linie med klubbens formålsparagraf..

Gennem mit arbejde i FIVA's Tekniske Kommission har jeg set mange eksempler på hvordan historien forvanskes. Lukkede sedaner optræder pludselig som åbne sportsvogne. Rammer har pludseligt ændret længde. Når det går værst til opstår der helt nye kopier af de gamle klassikere.

Fokus på historien bliver ofte misopfattet som en kamp for originalitet. Sådan er det ikke. Har køretøjet en kontinuerlig historie er der vide grænser for hvilke ændringer det kan have været udsat for gennem dets levetid, blot man har dokumenteret hvilke og hvornår.

Det var derfor en betydende beslutning da klubben valgte at indføje '...som er dateret i fremstillingsåret' om de køretøjer vi beskæftiger os med. En rigtig datering er et godt skridt på vejen, når det drejer sig om bevarelse af historien. Desværre tages der ikke tilstrækkeligt hånd om dette og man kan derfor i Dansk Veteranbil Klubs medlems- & køretøjsliste finde en række køretøjer der ikke burde være listet som historiske køretøjer.

Med følgende begrundelse:

Som landets største veteranbilklub påhviler det DVK klart at formulere en politik for medlemmernes køretøjer, deres vedligeholdelse og deres brug i historisk sammenhæng ved veteranbilløb og udstillinger og sikre et køretøjs kontinuerlige historie i hele dets levetid.

Dateringen af køretøjerne er et meget vigtigt punkt. Det er med forslagene ikke meningen at udelukke specifikke køretøjer, men at sikre at FIVA's mangeårige regelsæt indarbejdes i vor omgang med de gamle køretøjer og dermed medvirker til at bibeholde respekten for køretøjer af teknisk/historisk interesse og at bevare sådanne for eftertiden.

Stiller jeg derfor forslag om, at der indføres følgende i vedtægterne for Dansk Veteranbil Klub:

TEKNISK KOMITE

§x.1 Det påhviler bestyrelsen at nedsætte en Teknisk Komite.

§x.2 Den Tekniske Komite refererer til bestyrelsen.

§x.3 Kommissoriet for den Tekniske Komite er følgende:

- 1) At indsamle historiske oplysninger om medlemmernes køretøjer.
- 2) At verificere de indsamlede oplysninger og sikre en datering i henhold til §3.1.1.
- 3) At sikre ægtheden af køretøjsdata anført i Medlems- og Køretøjsliste.

§x.4 Det påhviler ejeren af køretøjet at fremskaffe den fornødne dokumentation.

§x.5 Klager og tvistigheder der kan opstå om et givent køretøjs data og registrering behandles af den danske ANF (Autorité Nationale FIVA). ANF's afgørelse kan ankes til FIVA's Tekniske Kommission, hvis afgørelse er endelig.

(Den danske ANF er Motorhistorisk Samråd).



En Teknisk Komite skal have en forretningsorden at arbejde efter. Jeg foreslår derfor at en sådan som minimum indeholder følgende punkter:

- 1) Teknisk Komite udarbejder et spørgeskema til indsamling af data.
- 2) Alle nye medlemmer udfylder spørgeskemaet.
- 3) Teknisk Komite gennemgår spørgeskemaerne og kontrollerer bl.a. navngivning og datering.
- 4) Dateringen udføres i henhold til FIVA's Technical Code.
- 5) Køretøjsdata optages i Medlems- og Køretøjslisten med en indikation om at køretøjet har været positivt behandlet i Teknisk Komite.
- 6) Gamle medlemmers køretøjer kan ved udfyldelse af spørgeskemaet også opnå en indikation i Medlems- & Køretøjslisten om at de har været positivt behandlet i Teknisk Komite.
- 7) Sideløbende vil Teknisk Komite også behandle de af medlemmernes køretøjer der er omfattet af FIVA's regler om dobbelt inspektion.
- 8) Udgifter i forbindelse med Teknisk Komites arbejde afholdes i henhold til budget godkendt af bestyrelsen.
- 9) Ønsker et medlem at anke en afgørelse, gøres det ved at ansøge om et FIVA-pas gennem den danske ANF.

Jeg ser frem til at Dansk Veteranbil Klubs medlemmer bakker talstærkt op om forslaget.

Peter Løvstrøm Sørensen

FORSLAG TIL GENERALFORSAMLINGEN I DVK 2008

For at sikre, at bestyrelsen ikke bliver talmæssigt reduceret mellem to generalforsamlinger, eller kommer i den situation, at det bliver nødvendigt at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling for nyvalg, fordi bestyrelsen ikke længere er beslutningsdygtig på grund af frafald, foreslås følgende:

§ 11.13

Der vælges to suppleanter, henholdsvis en fra øst og en fra vest. De vælges for en to-årig periode, således at suppleanten fra øst er på valg i lige årstal, og suppleanten fra vest er på valg i ulige årstal.

Venlig hilsen
Bestyrelsen



MhS nyhedsbrev 4/2007

MhS har nylig udsendt nyhedsbrev nr. 4/2007. Vi omtaler kort indholdet her, og interesserede kan se hele nyhedsbrevet på www.motorhistorisk.dk.

Miljøzoner her og der

Det er nu lovfæstet, at København, Frederiksberg, Århus, Ålborg og Odense kan etablere såkaldte miljøzoner, der gælder for lastbiler og busser over 3500 kg med dieselmotor. Disse køretøjer skal have et mærke for at måtte køre i miljøzonerne. En vigtig undtagelse er danske køretøjer indregistreret til veterankørsel og udenlandske køretøjer mere end 30 år gamle. Denne undtagelse findes i selve lovteksten, og den kan således ikke administrativt ophæves lokalt.

Fleere tyske byer har pr. 01.01.2008 indført lignende miljøzoner, der også gælder for person- og varebiler. Også der er køretøjer over 30 år undtaget.

På EU-plan arbejdes der også med krav til køretøjerne for at forbedre luftkvaliteten, men der stilles ikke krav om, hvilke metoder, de enkelte lande skal benytte. FIVA søger at påvirke udviklingen ved først at skabe overblik over allerede eksisterende krav, dernæst så vidt muligt at sikre undtagelser for de historiske køretøjer og slutteligt på påvirke politikerne i EU-parlamentet og embedsmændene i EU's administrative systemer.

Historiske nummerplader

Pr. 01.01.2008 har Skat overtaget alt arbejde med registrering af køretøjer fra politiet (Centralregistret for Motor-køretøjer). I august havde MhS et møde med Skat om de historiske nummerplader, specielt med henblik på muligheden for at få sorte nummerplader med to bogstaver. Skats holdning er grundlæggende positiv, og der arbejdes med en løsning, hvor der reserveres et antal numre indenfor de bogstavkombinationer, der har været anvendt. Hvor man-

ge numre i hver serie vil senere blive meddelt. Skat satser på at udstede to-bogstav nummerplader fra april 2011. Man har ikke mulighed for at imødekomme MhS' ønske om, at biler, der er fyldt 35 år, kan få dem nu. Det skyldes ikke uvilje, men at der ikke må ændres i Skats nye edb-system, før systemet er i drift og virker.

Nyt karrosseri udløser registreringsafgift

I november offentliggjorde Landsskatteretten en kendelse i en sag, hvor en veteranejer havde udskiftet karrossen på sit gamle køretøj fra 1966 med en lignende fra samme periode under en gennemgribende reovering af køretøjet. Han har derefter søgt om fritagelse for betaling af ny registreringsafgift med henvisning til, at køretøjet er mere end 35 år gammelt, og fremtræder som da det var nyfremstillet. Skatteregionen mente, at der skal betales ny afgift, da køretøjet har mistet sin første identitet.

Landsskatteretten har stadfæstet skatteregionens opfattelse, og ejeren skal betale ny registreringsafgift. MhS vil hermed henlede medlemmernes opmærksomhed på de krav, der håndhæves i forbindelse med reovering af også de historiske køretøjer.

Nordisk møde

Igen i 2007 har der været møde imellem de fire nordiske landes organisationer, og som det tidligere er blevet aftalt koordineres disse møder nu, så man sikrer en mulighed for i fællesskab at vende de emner og punkter, der kommer på FIVA's generalforsamling.

Blandt de emner, der blev diskuteret, var fælles holdning i FIVA-regi, samt ikke mindre vigtigt, hvor vi i Norden ønsker FIVA bevæger sig hen i fremtiden. Med en kommende præsident fra Sverige er det nu muligt for de nordiske lande at få indflydelse på højeste niveau i FIVA. Også miljølovgivningen indtager en vigtig plads.

Slutteligt blev der forelagt en ny internetbaseret arrangementskalender, der længe har været på tegnebordet. Det fremlagte svarer tilsyneladende på bedste vis til de ønsker, der har været nationalt til en sådan fællesnordisk kalender, og vi har i Danmark på årsmø-

det endeligt besluttet at gå videre med denne sag. En nærmere beskrivelse af denne kommende fælleskalender vil blive lagt ud på foreningens hjemmeside.

FIVA-generalforsamling i København

Som det fremgik af formandens beretning til Motorhistorisk Samråds årsmøde, foregik FIVA's årlige generalforsamling i København, og den forløb umiddelbart til alles tilfredshed. MhS' rolle var orienteret omkring selve den fysiske indkvartering, diverse spisninger i løbet af dagene, en festmiddag på generalforsamlingens sidste dag og ikke at forglemme sideordnede arrangementer for eventuelle påhæng til generalforsamlingsdeltagerne, hvor der var fint planlagte heldagsture på to af dagene.

Selve generalforsamlingen var i høj grad præget af selve etableringen af den fremtidige ledelse i FIVA. Fra Sverige var Horst Brüning opstillet til præsidentposten uden andre kandidater, og man skulle derudover skifte flere poster i den øverste bestyrelse. I øvrigt er Danmark faktisk ganske tungt repræsenteret i netop to store kommissioner, da vi leverer sekretæren i den tekniske kommission og en viceformand i lovgivningskommissionen, der tager sig af myndighedskontakten.

FIVA vil i den nærmeste fremtid også arbejde for at få skabt en fælles definition på et historisk køretøj. I arbejdet med myndighederne har det vist sig mere og mere vigtigt at få skabt en enkel og forståelig definition – kommer vi ikke med denne definition, sker der det, at de enkelte politikere laver deres egne definitioner, som ikke nødvendigvis svarer til vores egne opfattelser.

MhS årsmøde 2007

Årsmødet blev holdt på Fangel Kro den 17. november. Der deltog i alt 55 personer fra de 59 tilsluttede klubber, der skønnet repræsenterer samlet 29.900 medlemmer i klubberne.

I år blev der optaget to nye klubber: Buick Club of Scandinavia med 120



medlemmer samt Copenhagen Wings (klub for VW med luftkølede motorer) med 67 medlemmer.

I sin beretning omtalte formanden bl.a. følgende:

MhS opfordrer til, at de enkelte køretøjsjere retter deres henvendelser til deres klub og ikke direkte til MhS, således at MhS kan koncentrere sig om principielle forhold frem for enkeltsager.

Der er medlemmer, som misbruger reglerne for veterankøretøjer og bruger dem til daglig. Det bør vi alle tage klart afstand fra af hensyn til de aftaler, der er med myndighederne.

Der er spørgsmålet med små børn og veterankøretøjer og i den forbindelse de nye generelle regler for motorcykler. Der er kommet henvendelse om venstrehængte sidevogne, som MhS vil følge op på.

Der blev introduceret en historisk køretøjsdag i 2007, og det var en succes. Derfor gentages den i 2008.

Sidste år omtales Logbogen. Den er ikke kommet forrest i arbejdsopgaverne i år af hensyn til andre opgaver.

Bestyrelsen er meget opmærksom på områder, der kunne true eller gøre vores kørsel restriktiv. I FIVA er der ansat en person, der holder øje med det samme emne. I øjeblikket er det spørgsmålet om miljøzoner, der er aktuelt både her i Danmark og i resten af EU.

I år var Danmark vært for FIVA's årlige generalforsamling, der forløb meget fint.

FIVA har stor betydning, og det er godt, at vi er med. Nye love i Danmark udspringer ofte af EU beslutninger.

Lars Genild er valgt ind i Legislation Committee til erstatning for Svend Aage Tholstrup. Det er godt, at vi kunne beholde den stilling. Ny præsident er Horst Brüning fra Sverige, der også er formand for Motorhistorisk Riksförbundet. De nordiske lande får mere og mere at skulle have sagt i FIVA.

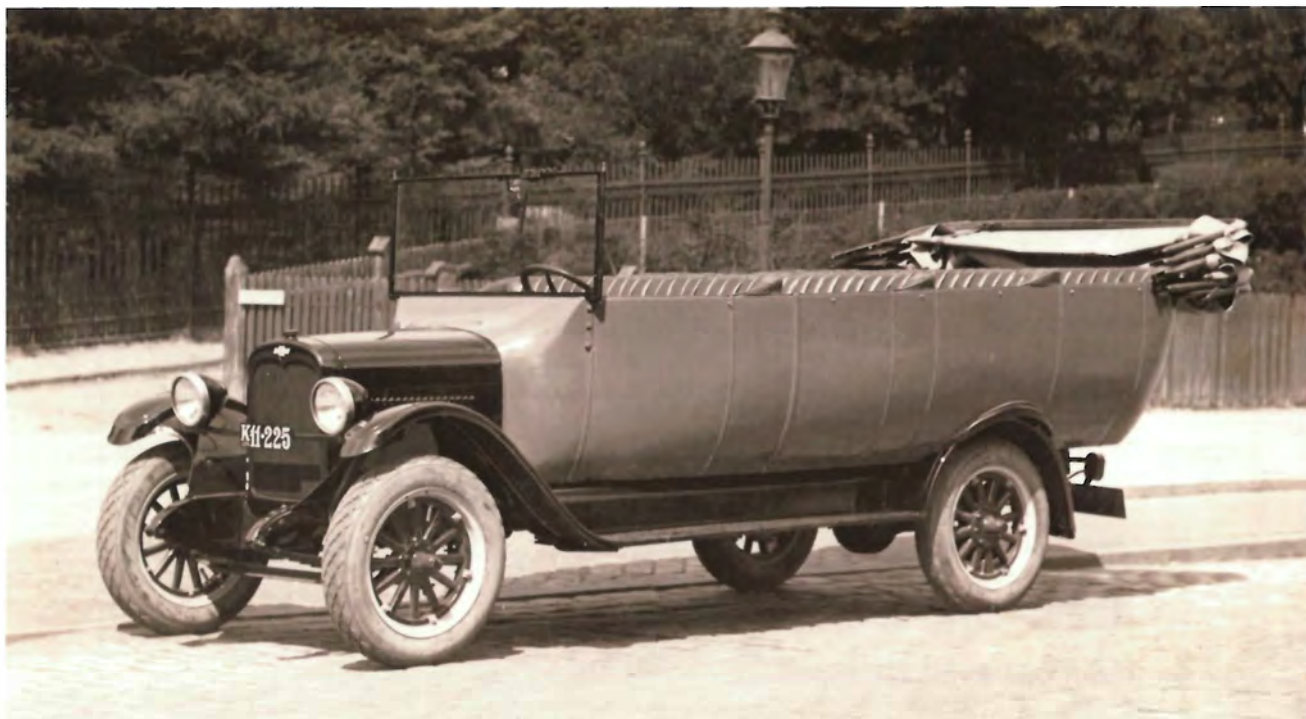
Blandt de spørgsmål fra salen, der blev debatteret, var eftermontering af sikkerhedsseler i veterankøretøjer, samt årgangsbestemmelse af ombyggede køretøjer.

Regnskabet blev godkendt, og forsamlingen henstillede, at midler fra MhS bliver forrentet bedre, hvilket der allerede er taget skridt til.

Bestyrelsesvalget var genvalg på alle poster, og bestyrelsen har siden konstitueret sig således: Formand: Mads Thyregod. Kasserer: Knud Degnbol. Sekretær Lisa Mikkelsen.

Nyhedsbrevet forkortet af Svend Carstensen

KONKURRENCEN



Månedens konkurrencebillede er fra billedartiklen om de tagløse turistbiler. Spørgsmålet er ikke bilens fabrikat – men hvilket dækfabrikat havde det karakteristiske salmiakpastil-mønster?

For københavnere er der det tillægsspørgsmål, som ikke giver ekstra point: Hvor er billedet taget? Eller er det for nemt – stien langs det opadstigende jernstakit er så karakteristisk.

Svar direkte til redaktionen, og præmien er som sædvanlig en bog eller dvd.



Bornholms Motor-Veteraner indbyder til det 31. rally for Veterankøretøjer, der er ældre end 35 år, i week-enden d. 5. og 6. juli 2008.

Indbydelsen er for danske og udenlandske klubber. Deltagerantallet er begrænset til 140 køretøjer.

Lørdag d. 5. juli bedes køretøjerne være på startstedet "Cirkuspladsen" Strandvejen 2, 3770 Allinge senest kl. 0800.

Kl. 1830 er der **festmiddag** i "Nordlandshallen" Strandvejen 1, 3770 Allinge.

Søndag d. 6. juli bedes køretøjerne være på startstedet kl. 0930.

Der køres tur i det grønne kl. 1100 til frokoststedet, hvor der serveres røgede sild.

Yderligere information henvendelse på tlf. +45 56 97 25 09, tlf. +45 56 49 35 44 eller mail: hgsp@post5.tele.dk

Booking af overnatning og færge: Henvendelse til **BORNHOLMTOURS** på tlf. + 45 56493200 eller mail: info@bornholmtours.com

Tilmelding: Bindende tilmelding til Bornholm Rundt 2008 sendes til BORNHOLMTOURS, Sdr. Hammer 2G, DK-3730 Nexø eller FAX +45 56 49 43 10.

Tilmeldingen er gældende, når startgebyret inkl. forplejning er betalt. **Startnumre udleveres i den rækkefølge, som indbetalingerne indkommer.**

Vigtigt: hvis to eller flere køretøjer ønsker at følges ad, skal både tilmeldinger og indbetalinger ske samlet, ligesom det tydeligt skal fremgå, hvilke køretøjer, der skal følges ad.

Betalingsoplysninger: Når tilmelding er modtaget fremsendes giroindbetalingskort/opkrævning med betalingsoplysninger for betaling i Danmark, Sverige, Norge og Tyskland.

Tilmelding til Bornholm Rundt 2008. (bedes udfyldt med blokbogstaver).

Navn:.....

Adresse:.....

E-mail:.....

Køretøj:.....Årgang:.....tlf.....

Startgebyr incl. 1 kuvert lørdag d. 1. juli 2006 ...450,- kr.: 450,- kroner

Stk. ekstra kuvert lørdag aften.....175,- kr.:

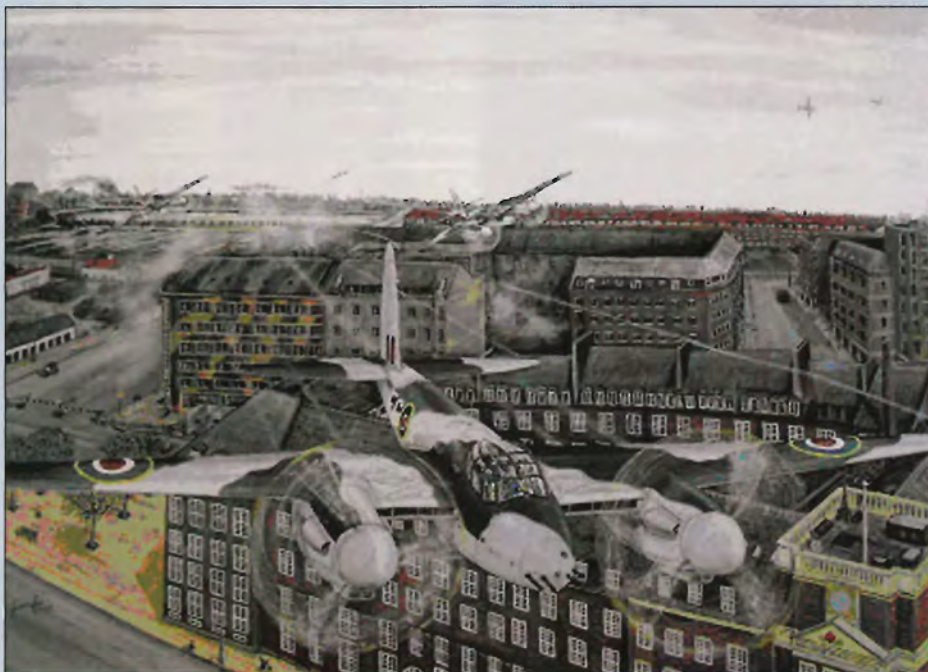
Stk. frokost incl. 1 øl eller vand..... 60,- kr.:

Stk. sildeanretning søndag..... 65,- kr.:

i alt.....kroner.

Vel mødt og på gensyn til det 31. Bornholm Rundt.Rallyudvalget.

RAF's MOSQUITO FLYANGREB PÅ SHELLHUSET - 21. MARTS 1945 FOREDRAG v. Derek Carter



TORS DAG D. 14. FEBRUAR 2008

**En foredragsaften i Dansk Veteranbil Klubs lokaler,
Nærum Hovedgade 3. 1. sal i Sommers Automobil Museum.**

Foredraget er på dansk og ledsages af nogle sjældne filmoptagelser. Derek Carter er født i London i 1951 og har interesseret sig for emnet siden 1970. Foredraget er baseret på et omfattende arkivmateriale og effekter samt udsagn fra ca. 600 øjenvidner. Der er desuden personlige beretninger fra 27 af de 68 deltagende besætningsmedlemmer.

Derek Carter er medstifter af "Komiteen for RAF SHELL HOUSE MEMORIAL" stiftet i 1994. Komiteens formål var opførelsen af et mindesmærke for de i RAF tjenestegørende besætningsmedlemmer der omkom ved angrebet den 21. marts 1945. Mindesmærket kan nu ses på Shellhuset.

Derek Carter har en meget stor viden om konstruktion, motorer, bygning samt flyvning med MOSQUITO.

På aftenen vil der derfor også blive lagt vægt på denne del. Der vil selvfølgelig kunne stilles spørgsmål og suppleres med yderligere detaljer om emnet.

Prisen for spisning og foredrag er:
DVK medlem kr. 100,00
Ikke medlem kr. 125,00

Der kan købes øl, vand, vin, kaffe og kage i baren.

Aftenen begynder med spisning kl. 18.15 med 3 stk. uspecificeret smørrebrød (inkluderet i prisen).

Foredraget begynder kl. 19.00 med indlagte pauser, slut ca. kl. 22.00.
Tilmelding på mail, kimpolte@hotmail.com senest mandag den 11.02.07.



Mercedes-Benz nord.com Die Sparkasse Bremen Württembergische

BREMEN CLASSIC MOTORSHOW

Årets fornemste begivenhed i Tyskland
1.-3. februar 2008 · Messe Bremen

Højdepunkter: Historisk Motorsport
„Panhard - Le Patron des Automobiles“ · „Franske motorcykler“
Auktion for veteranmotorcykler fra Beform Versteigerung
Stumpemarket



www.classicmotorshow.de
Info +49 (0) 180 555 837 42
Åbningstider: Daglig kl. 9 - kl. 18

Bremen live it!

dansk
Nyt klassisk magasin

- ✓ Redaktionelle artikler om klassikere og veteraner samt personerne bag
- ✓ Danmarks ubetinget største annoncemarked (over 1000 annoncer)
- ✓ Udkommer 12 gange årligt med min. 52 sider
- ✓ Arrangementskalender
- ✓ Tips & Trix
- ✓ Set & Sket



Prøveabonnement 3. mdr. kr. 95,-
Årsabonnement kr. 450,-

Veteran Posten
60 år

Corgi
50 år med hånd søst varemærke

Veteran Posten
- fås i alle forende kiosker
- eller tegn et abonnement
VeteranPosten
Søvejen 1 • 6500 Vojens
Telefon 76 40 00 14

www.veteranposten.dk

BILER SÆLGES

Mercedes 170 SV 1953. Mørkeblå, pæn og velholdt – nyt interiør. Sorte nummerplader. Køreklar i Middelfart. Prisinde kr. 70.000. Tlf. 64416640 – 26296640

Ford Prefect 1950 til restaurering. En del rust, men komplet. **Volvo Amazon** 1964, hvid 2-dørs, B 18 motor med 2 SU karburatorer. 4 ny støddæmpere medfølger + ekstra topstykke. Bil er komplet og kun med lidt rust. **Ford Sierra 2.8 XR 4 I** 1984 med originalt elsoltag. Diverse dele medfølger. Bil er original og komplet med kun lidt rust. **Bukh 302** traktor, komplet med bagskuffe. Billeder af alle kan evt. sendes. Kasper Littau, Ådalen 31, 5863 Ferritslev, tlf. 65981909 – 28114828

Opel Olympia 1950. Sort, synet 15.02.07. Sorte nummerplader, motor hovedrepareret. Kr. 78.000. Tlf. 58267072 – 20887172

Lloyd 400 1955 varebil. Original stand, to-taktsmotor, hvid med stålkarosse, har været i drift til 1995. Prisinde kr. 50.000. Tlf. 59912672 - 24635859

VW 1303 1973. Køreklar og indregistreret. Pris kr. 39.000. Sv. Aage von Lillienkjold, tlf. 65314377 s.von.lillienkjold@mail.dk

Daimler SP251 1962, delvist restaureret, mangler int./ext., orig. lhd. Pris kr. 125.000.

John Kamioner, tlf. 22964949 e-mail: john@kamioner.eu

BILER KØBES

Automobil, åbent eller lukket fra før 1933 købes kontant. Skal være indregistreret. Pris kr. ?

Torben Aggerbeck, tlf. 39627147 torben.aggerbeck@mail.dk

BILDELE SÆLGES

Forskellige dele – billigt pga. oprydning: Til **Mercedes Benz /8** (W115) 2 nye skiver (svare til 115 421 13 12 & 115 420 02 72). Pris kr. 150. Til **Peugeot 404** starter, kølergrill, hjulkapsler. Til **Peugeot 403** gearkasse. Til **Morris Mini** 2 Smiths ure (2 tommer) olietryksmåler + temp. måler, oprindelig fra Mini Cooper. Pris kr. 250. Tlf. 22910591 linnedal@hotmail.com

BILDELE SØGES

Kadett C caravan 1973, træk købes. Jens Lyng, tlf. 20413644 jenslyng@gmail.com

MOTORCYKLER SÆLGES

DKW 175 cc 1955. Synet og indregistreret i 2007. Prisinde kr. 20.000. Kenneth Larsen, tlf. 75826580

BMW K75C 1988, håndmalet, orig. BMW vindspejl, varmhåndtag, næsten nye dæk, uden afg. Pris kr. 9.000.

BMW R100/7 1978, kobling defekt - fin stand med trådhjul og 5-trins m/kickstart, ikke helt orig. Pris kr. 35.000.

John Kamioner, tlf. 22964949 john@kamioner.eu

DELE TIL MOTORCYKLER SØGES

BSA-M21 600cc 1955, Lucas magnet/dynamo til mc en-cylindret.

S. Aa. von Lillienkjold, tlf. 65314377 s.von.lillienkjold@mail.dk

AUTOMOBILIA

Jeep litteratur: Warner Transport Library, 270 sider. Historie og baggrund. The Military Jeep Complete. Willys MB, Ford GPW, alle three original TM's in full. 252 sider, værkstedshåndbog.

The American Jeep in war and peace. Kun uddrag. Alt er fotokopier. Samlet 200 kr. **Chevy Six** 1929-1940 af Victor W. Page, 896 sider. 150 kr.


Tlf. 22910591 linnedal@hotmail.com



PBS tilmelding

Inden opkrævningen for 2008 bliver sendt ud, vil det være en god ide at tilmelde sig Betalingsservice, det vil lette arbejdet på kontoret samtidig med at I er sikre på ikke at gå glip af bladet eller blive opsagt af forsikringen, fordi I ikke er medlem af en veteranbilklub, hvis betalingen udebliver. Tilmeldingen kan ske ved at udfylde blanketten på bagsiden og sende den til kontoret, så ordner vi resten, eller ved at gå ind på vores hjemmeside www.veteranbilklub.dk, trykke på PBS logoet og der udfylde skemaet.

Dorte Stadil

 BETALINGSSERVICE - det nemmeste i verden	
Tilmelding til Betalingsservice	
Dansk Veteranbil Klub	
Navn	<input type="text"/>
Adresse	<input type="text"/>
Postnr. By	<input type="text"/>
Land	<input type="text" value="Danmark"/>
CPR-nr.	<input type="text"/>
Reg.nr.	<input type="text"/>
Konto nr.	<input type="text"/>
DVK medlemsnr.	<input type="text"/>
PBS-nr.	<input type="text" value="02212536"/>
Deb.grp.nr.	<input type="text" value="00001"/>
Sendes til egen bank, eller til Dansk Veteranbil Klub, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum	

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. Enspaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun fra medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Et godt tilbud til DVKs medlemmer



Er du medlem af DVK og har du dit veterankøretøj forsikret i RUNA, kan du tegne Falckabonnement til kun 194 kr. om året.

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

◆ Abonnementet dækker i perioden 15. marts - 15. november.

◆ Intet oprettelsesgebyr og ingen selvrisiko ved assistance.

Som medlem af DVK kan du tegne alle dine øvrige private forsikringer i RUNA.

◆ Ring på RUNAs selvbetjeningstelefon: **3332 2200** - åben døgnet rundt.

◆ Besøg os på www.runa.dk - og få mere at vide om RUNA og RUNAs forsikringer.

Du har også mulighed for selv at foretage præmieberegninger.

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

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

RUNA FORSIKRING A/S

Farvergade 17 · 1463 København K · TLF. 3332 2200 · FAX 3315 7755 · www.runa.dk

Kun for medlemmer af DVK

Jeg ønsker at tegne Falckabonnement på mit veterankøretøj.

Sendes
ufrankeret.
Modtageren
betaler portoen.

Reg.nr.

Reg.nr.

Reg.nr.

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

Jeg er allerede medlem af RUNA.

Stilling:

Navn:

Adresse:

Postnr.:

By:

Tlf. privat:

Tlf. arbejde:

dkk: 600 · CVR nr. 13 30 84 38



RUNA FORSIKRING A/S

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



DANMARK

PP

Udgiveradresseret maskinel magasinpost
ID nr. 42123

Afsender:
Postboks 7777
7000 Fredericia

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst 4556 5610