

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



57. årgang - december 2013 - VT nummer 450

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (mandag - torsdag 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for

Dansk Veteranbil Klub.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200
ISSN 1600-8278

Redaktionen:

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
vt@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse.

annoncer og invitationer til klubbens kontor, fax eller mail senest d. 20.

Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Announcepriser:

1/1 side: Kr. 3.000,-

1/2 side: Kr. 1.600,-

1/4 side: Kr. 900,-

1/8 side: Kr. 500,-

10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

I redaktionen:

Morten Alstrup

Svend Carstensen

Peter F. Lykkeberg

Erik Nielsen

Leif Gr. Thomsen

Thom Bang Pedersen

Layout, sats:

Ole Callesen, tlf. 6178 1611

Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Bestyrelsen

Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer og veteranforsikringsklubben og VT

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 4583 8008

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben

Erik From

Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå

Tlf. 2966 9847

erik.from@veteranbilklub.dk

Kasserer:

Erik Lindholm

Stokbrovej 140, 8520 Lystrup

Tlf. 8623 0295

erik@lindholm.com

Sekretær:

Protokol

Kaj Dyring Larsen

Hasselparken 23, 4040 Jyllinge

Tlf. 4678 8687

kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Løb og arrangementstilskud

Ib Rasmussen

Tisvilde Lundevvej 1, 3220 Tisvilde

Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)

rasmussen@sport.dk

Mødesteder og udstillinger Fyn & Sydjylland & M&S

Henning Thomsen

Bogyden 14, 5610 Assens

Tlf. 4051 4799

rosenparken@hotmail.com

Mødesteder og udstillinger Midt- & Nordjylland

Kristian Nørgård Gravesen

Bjerregårdsalle 10, 6933 Kibæk

tlf. 2781 0131

nsnuser@gmail.com

Mødesteder og udstillinger Øst

Ole Poulsen

Bursøvej 33, 4930 Maribo

Tlf. 5470 0358

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Suppleanter:

Erik Mieth, Øst. Tlf. 2234 6195

Kay Riber, Vest. Tlf. 4055 3322

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Dragør Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragør
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.
kajc@c.dk

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Mogens Ottosen, 2178 1736
lottesen@hotmail.com

Midtsjælland - Kværkeby:

"Steffensgård"

Kværkebyvej 79, Kværkeby,

4100 Ringsted

Kontakt: Preben Boisen, 4035 1585

samme adresse som mødestedet

Østsjælland - Klippinge:

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrom, 5657 8205

Samme adresse

angliakai@dukamail.dk

Vestsjælland - Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng

Dirch Glad

Tlf. 2084 8940

dirchglad@gmail.com

Nordsjælland - Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted

Ib Rasmussen, 2026 3220

rasmussen@sport.dk

www.dvk-maarum.dk

Vestfyn - Aarup:

Rorup Borgerhus, Gelstedvej 10, 5560 Årup

Bent Konradsen, 6442 1227 - 2012 9782

bent.konradsen@cmail.dk

www.dvk-aarup.dk

Nordjylland - Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev

Kraen Hjørtlund, 3033 7370

kraenh@hotmail.com

Østjylland - Ristrup:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Erik Nielsen, 8692 3943

Jens Rasmussen, 8617 8002/2484 0013

chevrolet@rasmusen.mail.dk

Sydvestjylland - Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig

Lene og Ove H. Iversen, 7533 9321/2395 0721

Jørgen Jacobsen, 2022 2729 yak@esenet.dk

www.dvk-sydvest.dk

Sønderjylland - Åbenrå:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå

Kjeld Holm-Nielsen, 7448 5959

holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, 7462 5361

erik.kef@webspeed.dk

Sydsjælland - Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappemøje

Peter Bering, 5599 6089

pb@arkitektbering.dk

Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:

Ryegård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia

John Andersen, 2978 2909

ja-ryesgaard@c.dk

Ole Troen, 2071 6694

troline@yahoo.dk

Østjylland - Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum

Poul-Erik Jakobsen, 2723 1433

jakobsen@skjermad.dk

Erik Hougaard, 4034 0049

k.e.hougaard@mail.dk

Historiske nummerplader

Erik Mieth

Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk

Tlf. 4589 1335

erik.mieth@veteranbilklub.dk

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub

Bøgshøjvej 15, 8305 Samsø

Stefan Wolffbrandt, 8659 3300

www.danskaustinklub.dk

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155

claus@clo.dk

Ford V8

Kim Høier

shoobox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115

svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

Poul G. Jensen, 4050 4364

takko@takko.dk

Vejledere

Amerikanske bilere

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709

johnnybgoode@rasmussen.dk

Austin Seven

Ole Troen

Tlf. 7594 3494

troline@yahoo.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@clo.dk

Mercedes-Benz

Folmer Larsen

6538 2497/4034 1189

Pontiac

Poul Arne Christensen

tlf. 4027 2930 poulane@email.dk

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520

tteisen@yahoo.com

Rover

Henning Helmer, 4919 2700

henning.helmer2@gmail.com

Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211

bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB

Jan Bechmann, tlf. 49194286

Bechmann.eng@mail.dk

Tatra

Svend Carstensen

3969 8115

Toyota

Henning Holm

4056 8011

Volvo

Ole Callesen

6178 1611

Revision

Henning Andersen

Erwin Koster Kristensen.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:

Niels Jonassen

Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

Tlf. 4919 1129

aurclia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistre

Austin Seven

Jørgen Frode Bakka, 4576 1224

www.austinseven.dk

Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 2484 0013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior

Michael Deichmann, 2227 8651 aftern

michael@deichmann.org

www.fordjandcmodegister.dk

Morris

Ole Nordlund, 4656 0229

jonordlund@mail.dk

www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen

3250 1237

Porsche

Paul Wilson, 2728 5725

paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard, 8648 6968

Singer

Kaj Dyring Larsen, 4678 8687

kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Studebaker

Gorm Albrechtsen,

9722 3630/4044 7505

post@gorma.dk

Triangel

Uffe Mortensen, 4920 2301

autotriangel@gmail.com

VW - luftkølede

Robert Hagen, 3251 7624

robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis

Peter Bering, 5599 6089

pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen

Dag 9412 0711

Afløn 9411 9179

Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson, 6263 2051

annelise.gustafsson@vetcranbilklub.dk

Køreselskab DVK Lillebælt

Bob Rudy Hansen, 2323 6706

bobrhansen@gmail.dk

Køreselskab Vest

Erik Hougaard, 7583 0049

Peugeot

Claus Sonne Linnedal, 3252 7777



Fra venstre: Jørgen Hedegaard-Schow/998 cc Indian.
Walters Schmidt/348 cc FN.
P. Chr. Herl/996 cc Excelsior.
Fanølobet 1923

Indhold

Årets Emil	3
Mødestedsledere i Aabenraa og Nærum	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Generalforsamling 2014.....	5
Klubaktiviteter	6
Glimt fra biblioteket.....	9
Læsernes kommentarer	10
Nostalgiaften i Kværkeby	10
Efterlysning.....	11
Egerisafslutning 2013	12
Bedre end Essen ? - Måske.....	14
Niels Christensens sølvpokaler	16
Renault.....	22
Simeone Foundation Automotive Museum	28
En trofast slider.....	34
Krom, lak og lir.....	36
Invitation.....	37
Indholdsfortegnelse 2013.....	38
Køb / Salg	40
Nye medlemmer.....	41
Invitation.....	41



Årets Emil

For 10. gang samledes medlemmer fra øst og vest til klubbens fødselsdag og årets Emil, i Nærum d. 2. november.

En rigtig fin dag med masser af dejlige mennesker fra alle egne af landet. Jeg vil benytte lejligheden til at sige tak til Peter Jessen for endnu engang at lægge bus til og tak til Kim Polte for den dejlige mad.

Vi var 120 - 130 i alt, og det er nok hvad huset kan rumme, når vi skal kunne komme rundt om hinanden på museet, i mødelokalet og på biblioteket. Sidst nævnte blev flittigt brugt, kopimaskinerne kom på arbejde og mange spørgsmål blev besvaret.

Årets prismodtager Ole Hermansen, var på den liste, som jeg fik Ole Emil til at lave for en del år siden. Så vi fortsætter nogle år endnu med at uddele prisen, Årets Emil.

Dorte Stadil

Aabenraa og Nærum

På mødestedet Aabenraa har Kjeld Holm-Nielsen valgt at stoppe, han har godt nok forlænget "opsigelsen" én gang, men nu er det alvor. En stor tak til Kjeld for alt det arbejde han, sammen med Erik From har lagt i udsmykningen af klubhuset i Aabenraa og alle de aktiviteter de har lavet.

Så fra 1. januar er det kun Erik der tager sig af mødestedet. Erik har valgt at hellige sig mødestedet, og derfor trækker han sig fra bestyrelsesarbejdet til generalforsamlingen.

Nærum får ny mødestedsleder, da Mogens Ottosen flytter på landet. Her skal også lyde en stor tak for arbejdet med klubmøderne og cafeaftenerne. Der har heldigvis meldt sig en ny ildsjæl, nemlig Ernst Elholm, som fra 1. januar overtager mødestedet.

En rigtig god jul samt et lykkebringerende veteranbilår til alle DVK medlemmer, og tak for året der gik. På gensyn til nogle af alle de dejlige løb, træf og uforpligtende arrangementer som vi alle kan deltage i rundt omkring i landet.

Dorte Stadil



Sommers Automobile Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.
Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.
Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.
Entré for voksne: Kr. 50.
Børn kun i følge med voksne.

Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale pr. tlf. eller e-mail.
Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30,
e-mail lillian.bech@e-sommer.dk



Sekretariatet holder lukket fra den 23. december 2013 til den 5. januar 2014.

Alle ønskes en rigtig glædelig jul og et godt nytår.



Møder

DECEMBER

- Mandag 9. Aarup.** Klubmøde
Tirsdag 10. Egeskov. Julehygge med Gløgg og æbleskiver.
Tirsdag 10. Uldum. Klubmøde. Juleafslutning.
Torsdag 12. Aabenraa. Årets julefrokost kl.18.30 med pakke leg
Torsdag 12. Lillebælt. Julefrokost i Skærup Forsamlingshus
Torsdag 12. Løve. Julefrokost
Torsdag 12. Mårup. Klubmøde. Julehygge.
Tirsdag 17. Kværkeby. Julefrokost kl. 18.00.
Onsdag 18. Engelholm. FERIE. Intet decembermøde
Torsdag 19. Nærum. Cafeaften, Gløgg og æbleskiver kl. 19.30

2014

JANUAR

- Torsdag 2. Nærum.** Godt nytår med et "passende glas"
Tirsdag 7. Ristrup. NYTÅRSMØDE
Torsdag 9. Aabenraa. Nytårskur
Torsdag 9. Lillebælt. Nytårskur
Torsdag 9. Mårup. Mødestedets 1 års fødselsdag. kl. 19.30
Mandag 13. Aarup. Klubmøde
Tirsdag 14. Egeskov. Nytårskur og fødselsdag.
Onsdag 15. Engelholm. Klubmøde med BFC Show
Mandag 20. Mårup. Værkstedsaften kl. 19.00.
Tirsdag 21. Kværkeby. H.H. Havsted fortæller om ... kl. 19.00
Tirsdag 28. Egeskov. Besøg hos Budweg Caliper.
Tirsdag 28. Klippinge. Bag(h)julkomsammen kl. 18.00.
Onsdag 29. Amager. Klubmøde på Dragør Fort Kl. 19.00
Torsdag 30. Morris-møde. Morrismøde hos Carsten H. Hansen

FEBRUAR

- Torsdag 6. Nærum.** Klubmøde
Mandag 10. Aarup. Film om den Gl. Lillebæltsbro.
Onsdag 12. Aabenraa. Drømmer du om en ny classic car?
Tirsdag 18. Kværkeby. Preben Boisens fødselsdag.
Torsdag 20. Nærum. Cafeaften. Kaffen er klar kl. 19.30.
Tirsdag 25. Egeskov. Vægteren fra Kerteminde
Onsdag 26. Amager. Klubmøde på Dragør Fort Kl. 19.00
Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde hos Marianne Bie og Gunner

MARTS

- Torsdag 13. Aabenraa.** Foredrag ved Jens Peter Rønholt
Tirsdag 25. Egeskov. Nepal på to hjul.
Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde hos Ebbe Carmel kl. 19.00

APRIL

- Torsdag 10. Aabenraa.** Besøg hos Aabenraa Cylinder service
Lørdag 26. Morris-møde. Morrismøde hos Vivi og Bjarne Hansen
Tirsdag 29. Egeskov. Museumsbesøg på Egeskov.

MAJ

- Tirsdag 27. Egeskov.** Mød op i den "gamle".

JUNI

- Tirsdag 24. Egeskov.** Vi tænder op i grillen.

JULI

- Tirsdag 29. Egeskov.** Køretur ud i det blå.

AUGUST

- Tirsdag 26. Egeskov.** Klubmøde og bagagerumsmarked.

Løb og arrangementer

MARTS

- Lørdag 22. Generalforsamling kl.13.00.**
Borgerforeningens Hus, Nyborg

APRIL

- Lørdag 5. -søndag 6. Bilmesse & Brugtmarked i Frederica.**

MAJ

- Lørdag 3. Stumpemarked i Korinth.**
Info hos Poul Arne Christensen 40272930

JUNI

- Lørdag 7. "Nivå-løb"** Kl. 09.00 i Nivå Center. Tilmelding den 01-01-2014 kl. 00.01 til Willibald e-mail:
Fredag 13. -lørdag 14. Englændertræf i Løgumkloster.

JULI

- Lørdag 5. -søndag 6. Bornholm Rundt 2014.**
Bornholms Motor-Veteraner indbyder til rally nr. 37.
Tilmelding eller tlf. 45 49 32 00 - fax 56 49 43 10

AUGUST

- Lørdag 16. -søndag 17. DVK's 60 års fødselsdags stjernetur og fest.** Reserver weekenden, nærmere info følger.

OKTOBER

- Lørdag 18. -søndag 19. Bilmesse & Brugtmarked i Frederica.**

2014 Udland

JULI

- Torsdag 31. juli -søndag 3. august. Styrkeproven.** Afholdes i år i Skåne, Sverige. Vi samles vid och bor på Örenäs slott mellan Landskrona och Helsingborg och kör dels i Kullabygden, dels på Söderåsen. Mer info følger senare i höst. Mvh Olle Bergqvist



Generalforsamlingen 22. marts 2014

Valg af kandidater.

§ 7.5 En oversigt over hvilke kandidater, der er på valg, og hvilke kandidater, der genopstiller, skal offentliggøres i Veteran Tidende inden udgangen af december.

Vest:

Erik From – ønsker ikke genvalg
Henning Thomsen – villig til genvalg

Øst:

Ole Poulsen – villig til genvalg
Kay Dyring Larsen – villig til genvalg

Valg af suppleanter.

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

Øst: Erik Mieth, villig til genvalg.

Forslag.

§ 7.6 Forslag til bestyrelseskandidater skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og skal offentliggøres sammen med dagsordenen.

§ 7.7 Forslag fra medlemmerne, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar og fremgå af dagsordenen til generalforsamlingen.

Vedtægtsændringer § 15

§15.1 Forslag fra medlemmerne om ændring af klubbens vedtægter skal være bestyrelsen i hænde inden udgangen af december og kan alene behandles på en ordinær generalforsamling.

Bestyrelsen
Dorte Stadil





AMAGER

Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00. Dragør Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragør

Januar d. 29. Vi ønsker hinanden godt Nytår og taler om nye aktiviteter.

Februar d. 26. Klubmøde

Kaj Christensen, tlf. 40 53 94 01/32 53 94 01.

kajc@c.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

4. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Nygade 3, 4672 Klippinge

Da vores normale mødedag i år falder på selve juleaften, regner vi ikke med at der er mange der kommer! AFLYST! I ønskes en rigtig glædelig jul. Januar d. 28. "Bag(h)julkomsammen". I kan i stedet glæde jer til, at vi laver vores traditionelle "Bag(h) julekomsammen" på Hotel Stevns i St. Heddinge **kl. 18.00**. Tilmelding senest den 20. januar 2014 til Kai Wredstrøm.

Kai Wredstrøm, tlf. 56 57 82 05

angliakai@dukamail.dk

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby.

Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

Kommunevalget blev for stor en konkurrent den 3. tirsdag i november, det har den ellers ikke været tidligere. Den "hårde" kerne mødte op og vi havde en hyggelig aften.

December d. 17. **Kl. 18.00**. Julefrokost. Bindende tilmelding senest d. 10. December. Pris pr. kuvert kr. 175,-.

Januar d. 21. H.H. Havsted fortæller over temaet "Biler fra familiealbummet".

Februar d. 18. Traditionen tro holder Preben fødselsdag denne aften.

Sekretær: Erik Madsen, Roskilde tlf. 46 32 38 25 / 40 63 31 25

madsen.roskilde@city.dk

www.emfoto43.dk

Preben Boisen, tlf. 40 35 15 85

gcb@webspeed.dk

VESTSJÆLLAND - LØVE



Alle TIRSDAGE holder vi klubmøde fra kl. 19.00 og vi har som regel et særligt arrangement den første tirsdag i måneden.

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.

Vi er tit hurtige til at arrangere en køretur, garagebesøg el. lignende, så kik i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbil.dk.

Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve.

Vi har også en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

Vi er som regel 5-15 veteranfolk i Løve hver tirsdag, hvor vi hygger os med kaffe og en masse bilsnak om alt fra Ford-T til Lotus.

ALLE ER VELKOMNE TIL AT KIGGE IND og hvis du ikke er medlem, kan du jo blive det senere!

December d. 12. holder vi årets Julefrokost. Vi kan max. være 42 personer i huset og der tilmelding til dette arrangement. Se annonce i VT 449.

Dirch Glad, tlf. 20 84 89 40

dirchglad@gmail.com

www.dvk-loeve.dk

KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM

1. TORSDAG i måneden, kl. 18.30 spisning og mødestart kl. 19.30

3. TORSDAG cafeaften kl. 19.30.

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

December d. 19. Cafeaften med gløgg og æbleskiver.

Mogens Ottosen stopper som mødestedsleder i Nærum til nytår. Han flytter permanent til sommerlandet og får travlt med andre gøremål.

En stor tak til Mogens for de år han har været ankermand på møde- og cafeaftenerne. Jobbet overtages af ERNST ELHOLM, som har været medlem af DVK i 6 år og mødt flittigt til vores mødeaftener om torsdagen. For at Ernst kan forberede næste års

møder, anmoder han om, at medlemmerne inden nytår, vil bidrage med ideer og forslag til aktiviteter på torsdagsmøderne. Fat jeres mail eller telefon og giv den nye mødestedsleder inspiration til det kommende års møder.

Ernst Elholm, ernst@elholm.se eller tlf. 24 21 36 31.

Januar d. 2. Her vil vi ønske hinanden et godt nytår med et "passende glas", og de indkomne forslag vil Ernst så præsentere for de fremmødte medlemmer.

Menuen i januar er sprængt kalve/oksebryst med kartofler, peberrodssovs og salat. Husk tilmelding til spisning til Henrik Froberg - h.froberg@privat.dk

Februar d. 6. klubmøde. Menu i februar er brunkål med spoleben.

Februar d. 20. Cafeaften, kaffen er klar 19.30 Vi ser en film hvis der er stemning for det.

Dorte Stadil tlf. 40 15 80 08

Mogens Ottosen tlf. 21 78 17 36

NORDSJÆLLAND - MÅRUM

2. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.

December d. 12. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

Januar d. 9. Mødestedets 1 års fødselsdag fejres med champagne og kransekage, derudover debataften om fremtiden, gode ideer og forslag ønskes fra de besøgende på mødestedet. Januar d. 20. **Kl. 19.00**. Værkstedsaften, med demonstration af soda og is blæsning som afrensningsmiddel af rust og ir.

Ib Rasmussen, tlf. 20 26 32 20

rasmussen@sport.dk

www.dvk-maarum.dk

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

3. ONSDAG i måneden fra kl. 19.10 Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje

På Engelholm er parkeringen delt: De gamle holder foran hovedbygningen; nye biler henvises til pladsen nede mod syd.

December er tæt på Jul, så INTET møde.



Januar d. 15. bliver der BFC Show. Lars Karlshøj og Bo Frederiksen kommer med knallerter, ”røvhveps” og flyvemaskiner.
Vel mødt
Peter Bering
pb@arkitektbering.dk

FYN EGESKOV



Sidste TIRSDAG i måneden klubmøde kl. 19.00.

Bemærk! At fra februar vil der kun være klubmøde i lokalet den sidste tirsdag i måneden.

Mødestedets lokale er ved siden af Egeskovs Godskontor, følg vejen bag om Egeskov ad Holmegyden og drej ned af alléen til godskontoret.

December d.10. Cafe og biblioteksaften, samt julehygge med Gløgg og æbleskiver.

Januar d. 14. Nytårskur og fødselsdag. Mød op og vær med til at udbringe en skål for den kommende sæson, samt fejre at jeg er rundet de 60 år. Mødestedet byder på et glas champagne og kransekage og jeg har bagt boller og lagkage.

Januar d. 28. Kl. 18.00. Besøg hos Budweg Caliper A/S. Industrivej 10 Hjallese 5260 Odense S.

Mødestedet er inviteret til at komme og se Europas mest moderne genfremstillings fabrik.

Budweg Caliper A/S renoverer bremsecalipre af højeste kvalitet i Europas mest moderne genfremstillings fabrik. Budweg har Europas største sortiment, der dækker over 4.100 forskellige kalibre for Europæiske, Japanske og Koreanske biler. Rundvisningen varer ca. 1½ time. Da Budweg vil være vært med lidt til ganen, er der tilmelding til Poul Henning tlf. 65 96 24 28, senest d. 21.januar.

Februar d. 25. Vægteren fra Kerteminde. Vægteren Niels Steinfeldt kommer og fortælle anekdoter om livet, som vægter i gamle dage. Dem som deltog til Løvspringsturen i

2012, oplevede at han er en rigtig god fortæller og at ikke er bleg for at synge en sang eller to.

Marts d. 25. Nepal på to hjul. Jette og Henning Vestergaard Dam fra Nr. Broby kommer og fortæller og viser billeder fra deres motorcykeltur i Nepal. Over halvdelen af deltagerne var kvinder i den modne alder.

April d. 29. Klubmødet afholdes for DVKs medlemmer med Museumsbesøg på Egeskov, inden den officielle sæsonåbning. Museet er åbent fra kl.18.

Maj d. 27. Mød op i den ”gamle” for at præsentere vinterens projekt eller den ”nye” gamle bil eller MC.

Juni d. 24. kl.18. Vi tænder op i grillen. Der kan købes pølser, kartoffelsalat og brød. I må også gerne selv medbringe jeres kød til grillen og hvad I ellers vil nyde.

Juli d. 29. For jer der ikke er på sommerferie, arrangeres der en køretur ud i det blå.

August d. 26. kl. 18.30. Klubmøde og bagagerumsmarked..

Venlig hilsen Anne Lise Gustafsson
Tlf. 62 63 20 51 / 22 81 19 54
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

www.dvk-egeskov.klubsider.dk

VESTFYN - AARUP



2. MANDAG i måneden kl. 19.00 Rørup Borgerhus i Grønnemose, Gelstedvej 10, 5560 Aarup.

Man finder det ved fra Gelstedvej at dreje ind ved Lærkeskolen og følge vejen forbi Regnbuen.

December d. 9. Almindeligt klubmøde.

Januar d. 13. Almindeligt Klubmøde.
Februar d. 10. Film om opførelsen af den Gl. Lillebæltsbro. Mødestedet får besøg af Carl Wittrup fra Middelfart Marineforening, som kommer og fortæller og viser en film, fra dengang at den gl. Lillebæltsbro blev bygget. Med venlig hilsen mødestedgruppen

Bent Konradsen,
tlf. 64 42 12 27 / 20 12 97 82
bent.konradsen@email.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT



2. TORSDAG i måneden kl. 19.00 Ryegaard, Ndr. Kobbeltvej 27, 7000 Fredericia.

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.
December d. 12. Kl. 19.00. Julefrokost.

Julefrokosten foregår i Skærup Forsamlingshus (Kongelunden) man har vel ret til at være lidt Royal. Vi åbner dørene til salen og det pyntede juletræ kl. 19.00, men mød frem lidt før så vi kan få klaret betalingen, som igen i år kan holdes nede på kr. 150.00 ekskl. Drikkevarer. Tilmelding til John Andersen senest d. 9. december. 29 78 29 09.

Vi ønsker alle vore medlemmer en glædelig Jul samt et godt nytår. Mødestedsgruppen DVK-Lillebælt Januar d. 9. Nytårskuren. Se annonce bagerst i bladet. VT 450.
John Andersen, tlf. 29 78 29 09
ja-ryegaard@c.dk
Ole Troen, tlf. 20 71 66 94
troline@yahoo.dk
www.dvk-lillebaelt.dk

ØSTJYLLAND - RISTRUP



1. TIRSDAG i måneden kl. 19.30 Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro.

Februar d. 4. Foredrag af Jens Kvist fra Rønede og fremvisning af billeder af de biler i millionklassen han



KLUBAKTIVITETER

prøvekørte inden auktionsdagen. Han ved meget om hvordan man køber på auktionen og får det transporteret til DK.

Jens har flere gange været til veteranauktioner i USA, hos auktionsfirmaet RM. (firmaet der bortaktionerede Åholm samlingen) Han vil på mødet koncentrere sig om auktionen i Hershey, Pennsylvania, USA som foregår hver år i oktober, samt det kæmpe store stumpemarked med flere tusinde stumpestande, som også foregår på Hershey i samme periode.

Der er tilmelding af hensyn til pladser og kaffebrød, ring til Jens 2484 0013 senest lørdag d. 1 februar.

Erik Nielsen, tlf. 86 92 39 43

Jens Rasmussen, tlf. 24 84 00 13

chevrolet@rasmussen.mail.dk

www.dvk-ristrup.dk

NORDJYLLAND - STENUM



3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev.

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet.

December d. 17. holder vi den årlige juleafslutning. Det bliver i spisestuen i stuehuset.

Menu lidt alternativ til traditionelt julebord. Mød talstærkt op.

Januar d. 21. Det første møde i det nye år, bliver i "Fodermesterhuset".

Vi skal diskutere forårets møder, herunder lørdags tur til museer i Vestjylland.

Kræn Hjortlund, tlf. 30 33 73 70

kraenh@hotmail.com

www.dvknord.dk

VESTJYLLAND - SPJALD

3. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Højgård, Holstebrovej 17.

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til Kristian Nørgård.

Henning Knudsen, tlf. 97 38 12 64

hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 97 16 62 52

nsunuser@gmail.com

www.veteranvest.dk

ØSTJYLLAND - ULDUM

2. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Skolegade 25, 7171 Uldum.

Januar d. 14. Klubmøde. Der er indkøbt lidt ekstra til at fejre nytåret. Vi håber at se mange såvel gamle som nye medlemmer.

I og jeres familier ønskes en Glædelig Jul og et Godt Nytår.

Februar d. 11 Klubmøde

Marts d. 22 Klubmøde

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen, tel. 27 23 14 33,

jakobsen@skjerna.dk

Erik Hougaard, 40 34 00 49,

k.e.hougaard@mail.dk.

Jens Heldgaard, 30 56 22 99,

heldgaard8700@gmail.com.

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

December d. 30. INTET MØDE -

Kom godt ind i det nye år!

Januar d. 27. Som vi plejer holder vi film og billedaften.

Tilmelding til Ove på tlf.: 23 95 07 21

Følg med på vores hjemmeside: www.dvk-sydvest.dk

Jørgen Jacobsen tlf. 20 22 27 29 / e-

mail: joergen@dvk-sydvest.dk

Ove H. Iversen tlf. 23 95 07 21.

ove@iversen.mail.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ



2. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.

Januar d. 9. Vi fejrer det nye år med champagne og kransekage, og får en snak om det nye års aktiviteter. Hvem har forslag til ture og aktiviteter?

Februar d. 12. Drømmer du om en ny classic car? Kom og hør bilentusiast og revisor Torben Eskildsen, til en snak om biler og privatøkonomi. Hør historier om hvorfor økonomiske kriser har spoleret lakken på en række årgange.

Marts d. 13. Foredrag ved Jens Peder Rønholt. En arbejdsdag i folketinget.

April d. 10. Kl. 19.00. Besøg hos Aabenraa Cylinder Service. Vi mødes

Gammel Ribevej 1, 6200 Aabenraa.

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20 23 44 91

holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 2966 9847 / 7462 5361

erik.kef@webspeed.dk





Glimt fra biblioteket



I bilverdenen findes der noget som hedder typegodkendelser. De findes i form af nogle udfyldte blanketter med et motorkøretøjs vigtigste specifikationer. Disse blanketter viser nøjagtigt hvilket type køretøj myndighederne har godkendt. Hvis et køretøj adskiller sig fra dette har man et problem.

Typegodkendelser har eksisteret i mange år, og DVKs bibliotek er så heldig at have en meget stor samling som strækker helt tilbage til begyndelsen af 1930'erne. Når vi siger at vi er heldige er det med velberåd hu, for Færdselsstyrelsen har dem ikke. DVKs samling består af et meget stort antal blå mapper med numre på. Det er meget svært at finde rundt i dem, men en af biblioteks flittige medarbejdere er gået i gang med at bringe orden i sagerne. Når han er færdig – det kommer til at tage nogen tid – vil det blive meget lettere at finde ud af hvilke køretøjer der i tidens løb er godkendt til kørsel her i landet.

Undervejs i arbejdet dukker der interessante ting op. For nylig var det en typegodkendelse af en Opel Blitz lastbil. I sig selv næppe særlig opsigtsvækkende, der kørte mange Opel Blitz i Danmark. Det blev først interessant da vi så på datoen. 6. juli 1942! Hvem i alverden kunne importere en ny Opel lastbil midt under krigen og den tyske besættelse? Ikke den tyske værnemagt. De havde deres egne systemer og brugte ikke danske myndigheder. Der var meget skræppe restriktioner på motor-kørsel under krigen, og kun et meget lille mindretal af dem der måtte køre kunne køre med benzin. De fleste måtte klare sig med generator. Hvem kø-

Opel-Blitz-Longframe 2,5—32 L/1942.

JUSTITSMINISTERIET

København, den 6. Juli 1942. M 618/1942

Typegodkendelse.

Firmaet General Motors International A/S,
boende København,
der repræsenterer Fabriken Opel i Tyskland,
har for 3-akslet Chassis Opel-Blitz-Longframe, kendetegnet ved
Typebetegnelsen 2,5-32 L, fremlagt lydestående Garantier,
der efter foretagne Undersøgelser af det paagældende Køretøj vil være at lægge til Grund
for Godkendelsen:

Chassis Egenvægt	1250 kg
tilladte Chassisbelastning	2750 -
største tilladte Vægt med fuld Last	4000 kg.

hvoraf dog højst 3150 kg maa falde paa Bagakslen*). Karrosseriets Længde vil være at bestemme i Overensstemmelse hermed, idet dog bemærkes, at Ladets Midte skal ligge mindst 100 mm, og højst 200 mm bag Drivakslen.

Chassisets Egenvægt fordeler sig med 675 kg paa Forakslen og 575 kg paa Bagakslen. Chassisets Typebetegnelse er angivet paa Plade paa Forbrædt.

Stelnummeret samme Sted, Motornummeret paa højre Side af Cylinderblok.

Køretøjets tekniske Data er iøvrigt som nedenfor anført:

- 1) Drivkraft: 4 Takt Forbrændingsmotor for Benzin eller lignende.
- 2) Maskindimensioner. Antal Cylindre: 6, Boring 80 mm, Slaglængde 82 mm.
- 3) Transmission: Kardan.
- 4) Antal Udvekslinger i Gearkasse: Fremgear: 4, Baggear: 1.
- 5) Differential: spiralskaarne Hjul, halvflydende Aksler.
- 6) Forfjeder: halvelliptisk Parallelfjeder. Antal Lag: 7 x 50 x 4,5.
Bagfjeder: halvelliptisk Parallelfjeder, Antal Lag: 7 x 60 x 4,5.
- 7) Hjælpefjeder: Ingen.
- 8) Rammedimensioner: Højde 150 mm, Bredde øv. Fl. 50 mm, Tykkelse 4,5 mm.
n. Fl. 60 mm,
- 9) Styreapparat: Skruemøtrikbevægelse.
- 10) Bremsapparater:
Fodbremse: 4-hjuls hydraulisk, indvendig ekspanderende,
Haandbremse: 2-hjuls mæk. paa Drivhjul, indv. ekspanderende.
- 11) Gummibeklædning:
Art: Luftgummiringe.
Mindste Dimensioner:
Forhjul 6,00" x 16", Drivhjul 6,00" x 16" dob., Baghjul 6,00" x 16".
" 6,50" x 16", " 6,50" x 16" dob., " 6,50" x 16".
- 12) Chassisdimensioner:
Sporvidde fortil: 1340 mm, Sporvidde Drivhjul 1360 mm, Baghjul 1535 mm.
Akselafstand: 3250 x 850 mm. Overhæng Chassisramme 1720 mm fra Drivaksel.
Teoretisk Akselafstand 3535 mm.

ber dog en benzinlastbil? En fristende tanke er at det kan være en entreprenør eller vognmand som arbejdede for tyskerne. Der blev i de år bygget tyske bunkers i store mængder langs Vestkysten, og mange vognmænd og entreprenører tjente gode penge. Måske taler det for denne teori at der er tale om en såkaldt Longframe med ekstra baghjul og at den kunne laste 2750 kg.

Er der nogen der kan kaste lys over denne sag?

nj



Rettelser og tillæg til Besøg i Brescia

Nogle af billedteksterne til Mogens Bessermanns historie fra Italien stammer måske fra MilleMiglia-museet i Brescia. Men de er ikke særligt korrekte.

Det er rigtigt, at en Healey Silverstone fuldførte løbet i 1950 og blev nr.38 kørt af italienerne Mosters og Castelbarco. Moss kørte også MilleMiglia og det på den hurtigste tid nogensinde: Det var i 1955 i Mercedes 300SLR - med Dennis Jenkinson som navigatør: 10 timer og knapt 8 minutter.

HRGen (chassis W112) har ikke det fjerneste med Alfa, Maserati eller fire unge italienerne at gøre. Vognen kom fra USA til Max Bontempi for nogle år siden. Dens engelske registreringsnummer er LPE463. Det er en 1500 Aero fra 1940'erne. Som de fleste af de aerodynamiske HRGer fik også denne et nyt karosseri - i 1960'erne. Senere, da den var kommet til USA, fik den det nuværende karosseri, som er en ikke nøjagtig kopi af Le Mans HRGen fra 1938. HRG har aldrig deltaget i MilleMiglia.

Peter Bering



En lille rettelse til Mogens Bessermanns flotte billedserie og artikel fra Motorstorica i Brescia

På billedet af Healey Silverstone står der, at Stirling Moss kørte Mille Miglia i 50'erne på 11 timer med denne vogn. De faktiske forhold var, at Stirling Moss aldrig har kørt Mille Miglia i en Healey, men, at han er den der har kørt Mille Miglia på bedste tid, er rigtigt. Det gjorde han i 1955 sammen med sin co-driver, Jenkinson, hvor de gennemførte løbet på 10 timer 7 min. 48 sek. Det gav en gennemsnitsfart på 157,650 km./timen. Den tid er aldrig blevet overgået. Bilen de kørte i var en Mercedes Sølvpil med det kendte "722" på sider og front.

Hvis man skal sætte Stirling Moss' præstation i relief, kom nr. 2 i samme løb, også i en Mercedes Sølvpil, i mål på tiden 10 timer 39 min. 33 sek., altså ca. 32 min. efter, og føreren af denne vogn, var ikke en hr-hvem-som-helst, hans navn var Fangio. Det blev til en længere Mille Miglia-historie, jeg håber ikke det gør noget.

Henning Andersen

Nostalgiaften i Kværkeby



Til vores oktobermøde havde vi inviteret Verner Hansen til at fortælle om tiden omkring stiftelsen af DVK. Verner var med fra starten og havde medlemsnummer 34. Verner havde ikke selv nogen bil, men dannede makkerpar med et andet tidligt medlem - E. Vagn Jensen, medlem nr. 28. Begge var ansat på Holmegaards Glasværk. Det blev til mange sjove historier og anekdoter fra de gode gamle dage. Eksempelvis kørte enkelte medlemmer fra Jylland og retur for at deltage i klubmøde på Sjælland - og det var altså i åbne vogne (det hed det dengang) og i regnvej. Verner fortalte også om de første møder, der blev holdt i et københavnsk konditori med meget lidt plads. En lidt pudsig ting, vel set med nutidens øjne, var at man parkerede da bare sine biler ved kantstenen ud for konditoriet! Verners fortællinger blev ledsaget af et diasshow, hvor vi så en masse forskellige datidige veteranbiler - RR, Lancia, Bugatti, Swift (ja den), Mathis, Hupmobile og mange an-

dre. På et af billederne var der kommet et hjørne af en MGA med, hvortil Verner bemærkede "ja der har lige sneget sig en nyere bil med " og det var den jo på den tid. En lille sjov historie om en af bilerne - en Peugeot Quardrilette fra 1923. Den var ejet af Kaj Berg Andersen, som på det tidspunkt kun var 16 år, så han måtte have chauffør på. Chaufføren hed Jørgen Clausen. Jørgen Clausen overtog senere bilen, men for et par år siden (efter over 50 år) er bilen kommet tilbage til Kaj, som er i gang med at renovere Quardriletten.

De mange historier blev afleveret med det lune, som jeg har oplevet de seneste dage i forbindelsen med tilrettelæggelsen af aftenens program. Tak til Verner for de mange anekdoter og for at vi måtte se med i hans fotoalbum.

Erik Madsen, Roskilde.



Efterlysning

Når man køber en veteranbil er de første opgaver, der melder sig at få bilen synet og indregistreret, men snart kommer også interessen for bilens tidligere historie. Forskning i og granskning af gamle annaler og registre er for mange blevet en sport på niveau med selve restaureringsarbejdet og veteranbilture med ligesindede – og det er det også for mig, derfor denne ”efterlysning”.

Sidste år købte jeg en Riley i England. Med i bilens papirer var en historie skrevet af en tidligere ejer af bilen Mr. Bill Calthrop i 1984 til det engelske The Riley Register klubblad. Historien handler om to ture han gjorde med bilen mens han havde den fra ca. 1945 til 1950. Den første tur skriver han kun ganske kort om - den gik til Skandinavien og er formentlig foregået mellem 1946 og 1948. Med i artiklen var også to billeder med teksterne ”en route for Scandinavia” og ”With friends in Denmark”.

Calthrops artikel starter således:

Oplevelser med en Riley Imp

I Skandinavien og Syd Amerika

I løbet af en periode på 50 år har jeg haft 30 biler. Den bedste var min 1935 Imp BYY 909 – en virkelig fuldblodsbil. Den blev beundret og fotograferet i mange lande og gav min kone og mig mange venner. Den største tur med mig som ejer, var på tværs af Syd Amerika fra Atlanterhavet til Stillehavet. Jeg er blevet bedt om at skrive og fortælle jer om vores eventyr sammen. Så her kommer de.

Da 1939-1945 krigen sluttede, var jeg overrasket over at konstatere at jeg stadig var i live og havde 500 pund i banken. For disse penge planlagde jeg at købe en motorbåd og starte en forretning med at leje den ud til feriegæster på Norfolk's bredder. Men så fik jeg øje på denne Imp til salg, sat den i stand og nylakeret. Da jeg havde været mekaniker før krigen for Fred Dixon på hans Racing Rileys kunne jeg ikke modstå fristelsen.

Den første tur jeg gjorde, med en ven som passager, var til Danmark, Sverige og Norge. Vi vendte hjem til England med en halv dansk gris surret fast over motorhjælmen mellem hver forskærm, da det var småt med mad i England på de tider. Toldkontrolløren i Harwich havde onde planer om at konfiskere denne illegale import af skinke til Storbritannien, men ombestemte sig efter at være blevet alvorligt truet og foræret noget dansk blåskimmelost.

Herefter fortsætter artiklen med en længere historie om hans meritter med bilen, mens han var udstationeret som flymekaniker for De Havilland Engine Company Syd Amerika og krydsede Andelsbjergene – på et tidspunkt uden bremses. Ganske spændende, men i denne sammenhæng ikke interessant.

Mit spørgsmål til Veteran Tidendes læsere er:

Er der nogen der genkender personerne på billedet – genkender huset eller stedet hvor det er taget – eller blot historien.



En route for Scandinavia.



With friends in Denmark.

Blandt ”vennerne i Danmark” på billedet må der stadig være personer eller efterkommere i Danmark der husker historien. Jeg modtager meget gerne alle spor!

Karsten Wickelsø

PS: Peter Bering har sendt billedet af Freddie Dixon og hans mekaniker i en flyvende Riley Brooklands – måske er mekanikeren artiklens forfatter!





Egeris-afslutning 2013



Vejrguderne var i virkelig godt efterårshumør, da ca. 35 køretøjer med førere og passagerer mødtes på træfpladsen i Egeris for at deltage i den køretur, der markerer afslutningen på årets Egeristræf.

Efter at have klaret afregningen med Kristian, drog alle ud på de små vestjyske veje. Efter en lille times kørsel sluttede 1. etape på en ejendom, der lå ude i nærheden af det mange vil kalde ude, hvor kragerne har madpakke med. Set udefra lignede det en ganske almindelig landejendom, men ved nærmere eftersyn var det et eldorado for veteranentusiaster. Indehaveren Jakob Si-

mønsen er ikke bare lidt, men meget, af en tusindkunstner, når det drejer sig om renovering/opbygning af veterankøretøjer. Han kan det hele, både metal, træ og interiør, hvilket udbygningerne bærer stort præg af. I den mindste udbygning stod, hvad man godt kan kalde et ladefund (se foto), her var mange timers arbejde, inden bilen var køreklar. I dette værksted var der pinlig orden, selv taljen til de tunge ting, var gemt af vejen i et skab, når den ikke var i brug. I den store udbygning stod adskillige køretøjer, der var under opbygning, her stod også en stak chassisrammer – Jakob laver ikke bare en ramme, når han er i gang, der bliver lavet en stak ad gangen. På loftet stod lidt af hvert, her var diverse karosseridele og interiørdele. I en tilbygning stod færdige køretøjer, her var bl.a. en hestetrukken brandsprøjte med motordreven pumpe. Efter at have smagt på æblerne i Jakobs have sagde deltagerne tak for besøg og æbler med lidt rødvin, hvorefter vi igen satte os i bilerne for at køre ud på de små veje. Turen gik nu mod Fjellstervang, hvor Trille ventede med kaf-

fen, og i det gode vejr satte mange sig udenfor og nød solens stråler.

Endelig nåede Kristian frem med aftensmaden, som bestod af stegt flæsk med persillesovs med tilhørende kartofler og rødbeder. Det var smøvs, og hvis ikke alle blev mætte, var det deres egen skyld, for der var nok. Inden desserten overrakte Knud Grønne på vegne af deltagerne en købmandskurv med alskens gode sager til Kristian som tak for "bøvlet" med årets træf i Egeris og afslutningsturen. Så var det tid til dessert, som bestod af islagkage. Efter lidt snak og hygge var det tid at finde hjem, nogle var kommet langvejsfra, så det tog lidt tid at komme hjem, mens andre var fra lokalområdet.

Jeg vil også gerne sige tak for denne sæson, desværre har det ikke altid kunne ladet sig gøre at være med til træffene, mit arbejde tager en del af min fritid, men når det kan lade sig gøre, nyder jeg at være blandt ligesindede i DVK. Vi ses igen i 2014.

Med veteranhilsen
Carsten Thorgaard







*BMW var stærkt repræsenteret.
Her en 328*

Bedre end Essen? Måske

Tekst & billeder: Niels Jonassen

Hvor skal vi hen?

Det er efterhånden blevet en tradition for mange bilentusiaster hvert forår at rejse til det store stumpemarked i Essen. Lidt færre rejser til Retromobile i Paris. Meget få fra Danmark tager til AutoMoto d'Epoca i Padova i Norditalien – og det er synd.

Essen er stort, Paris er spændende. Spørgsmålet er om ikke Padova slår dem begge. Det er i hvert fald både stort og alsidigt. Mange tror at markedet i Padova udelukkende drejer sig om italienske køretøjer. Sådan er det ikke. Der er stor interesse i Italien for både engelske, tyske og franske biler. Der er mange udstillet, og der er mange stumper til dem. Og så er der også motorcykler og dele til dem.

Stort og mangfoldigt

Markedet i Padova finder man i et udstillingscenter i nærheden af jernbanestationen i Padova, og det fylder 10 store haller på 90.000 kvadratmeter plus udendørsarealerne udenom. Der er stande fra de store bilfabrikker, fra klubber, løbsarrangører, restaureringsværksteder, reservedelsproducenter og endelig alle de mange som sælger stumper, nye som brugte. Nogle tager til Padova udelukkende for at finde bøger eller blade. Der er nok at tage af, og man er nødt til at planlægge sin gennemgang for at klare det hele, og det vil være klogt at afsætte i hvert fald to dage.

Det er svært at sige hvad der er sjovest. Hallerne med stumper tager lang tid hvis man skal se alt grundigt igennem. Og

det er ulejligheden værd. Jeg prøvede om jeg kunne finde en gearknop og et indvendigt dørhåndtag. Gearknoppen lå pænt udstillet på et bord, men håndtaget fandt jeg i en rodekasse som jeg var gået forbi. Lygter og kontakter, indtræk, gummilister og –måtter er der mængder af, både nyt og gammelt. Også motordele sås i store mængder, incl. tuningssæt.

Italien er berømt for sine karrosseribyggere, og mange af dem udstiller i Padova. Nogle bruger kræfterne på at restaurere biler mens andre bygger helt nye karrosserier – fuldstændig som de gamle der var tærede væk. Klubberne er et kapitel for sig. Der findes et utal i Italien, mærkeklubber – ikke kun for italienske biler – lokale klubber, veteranbilklubber eller historiske motorsportsklubber. Sammen med løbsarrangørerne var de nok dem der talte mest til drømmene og fantasierne, samtidig med at de gav fine muligheder for kontakt.

Praktiske forhold

Padova ligger i Norditalien, lidt vest for Venezia. Det er let at komme dertil med fly enten til Venezia eller Bologna. Der er tog eller bus fra begge steder til Padova. Byen er en smuk, gammel by, og der er mange overnatningsmuligheder. Udstillingshallerne ligger inde i byen ca. 10 minutters gang fra jernbanestationen.

Markedet finder sted hvert år den sidste weekend i oktober, fra fredag til søndag, og der er åbent mellem 9 og 19. Så der er god tid til at gå rundt og finde ting. Bliver man sulten kan man være glad for at man er i Italien. Maden er sjovere end tyskernes Currywurst og ikke dyrere.



Her er en Benz udstillet af Museo Nicolis



En Fiat med specialkarrosseri



Dele i to haller så langt øjet rækker



Fiat 1100 pick up



Der fandtes engang et bilmærke der hed Bianchi. Det blev efter krigen købt af Fiat



Skrædderen Niels Christensens sølvpokaler 6

Af Jørgen Lind

Allerede for mere end 100 år siden var den københavnske skræddermester, vestjyden Niels Christensen, en meget aktiv, erfaren og kendt motorsportsmand. - Her følger historien om motorløbene bag nogle af de 59 sølvpokaler, som han vandt i årene 1907-25. Informationerne er samlet fra forskellige kilder, især tidens motorblade, dagspressen og familien.

Indgravering:

2. Præmie
Handicap for automobiler over 1 km Fanø 1923
Vægt 287 gram
Højde 199 mm
Diameter, top 126 mm
4 stempler under bunden:
CF i et H: Christian Fr. Heise (Sølvgardein 1904-32)
Tretårn 20
3 kroner i oval
S i sekskant



Skræddermester Niels Christensen i sin Bugatti. Passageren menes at være klubkammeraten Georg Valery, DMK, som også var med i Bugatti'en, da den væltede i et løb på Glostrupbanen d. 2. september 1923.

Fanø Motorløbene køres for 5. gang i dagene 23.-24. juni 1923, og skræddermester Niels Christensen deltog i løbene for 5. gang. For 2. år kørte han i sin lille Bugatti Brescia. De tidligere år havde han kørt løbene på motorcykel, oftest på flere forskellige maskiner i forskellige klasser, men året før havde han deltaget både på sin 349 cc Douglas motorcykel og i Bugattien.

Til trods for elendigt vejr med regn og blæst var lørdagens hastighedskørsler vel overstået, og Niels Christensen havde opnået hurtigste tid og dermed vundet sin klasse 11 (se POKAL 5 i VT 440). Det skal retfærdigvis nævnes, at han var eneste startende i sin klasse, men hans tider var dog yderst respektable:

Hans "modvind-tid" op ad stranden i den lille 1496 cc Bugatti var f.eks. kun en anelse langsommere end Dynesen i den store 6809 cc Fiat, og hans "medvind-tid" sydpå ned ad stranden var faktisk bedre, mens den beregnede gennemsnitstid kun lå 12/100 sek. over Dynesens.

Ældre fanniker havde lovet arrangørerne et pragtfuldt sommervejr til søndagens løb, akkurat så flot som KDAK havde "spået" med forsiden af den aktuelle udgave af medlemsbladet

Klasse 10.					
Andersen, Ego	1034	»	53,21	43,54	48,375
Klasse 11.					
N. Christensen, Bugatti	1496	»	36,03	30,11	33,07
Klasse 13.					
Kordewan, Stocwer	2492	»	30,97	25,87	28,42
Klasse 15.					
Jørns, Opel	3500	»	27,91	24,55	26,23
Østrøm, Steyr	3317	»	32,55	27,27	29,91
Klasse 16.					
Friis, Hudson	4730	»	31,40	27,30	29,35
Campbell, Sunbeam	4914	»	22,67	22,20	22,435
Klasse 17.					
Dynesen, Fiat	6809	»	35,11	30,79	32,95
Jørns, Opel	10,512	»	19,17	18,89	19,03
Kordewan, Stocwer	11,150	»	20,83	19,33	20,08
Campbell, Sunbeam	18,322	»	16,39	16,43	16,41



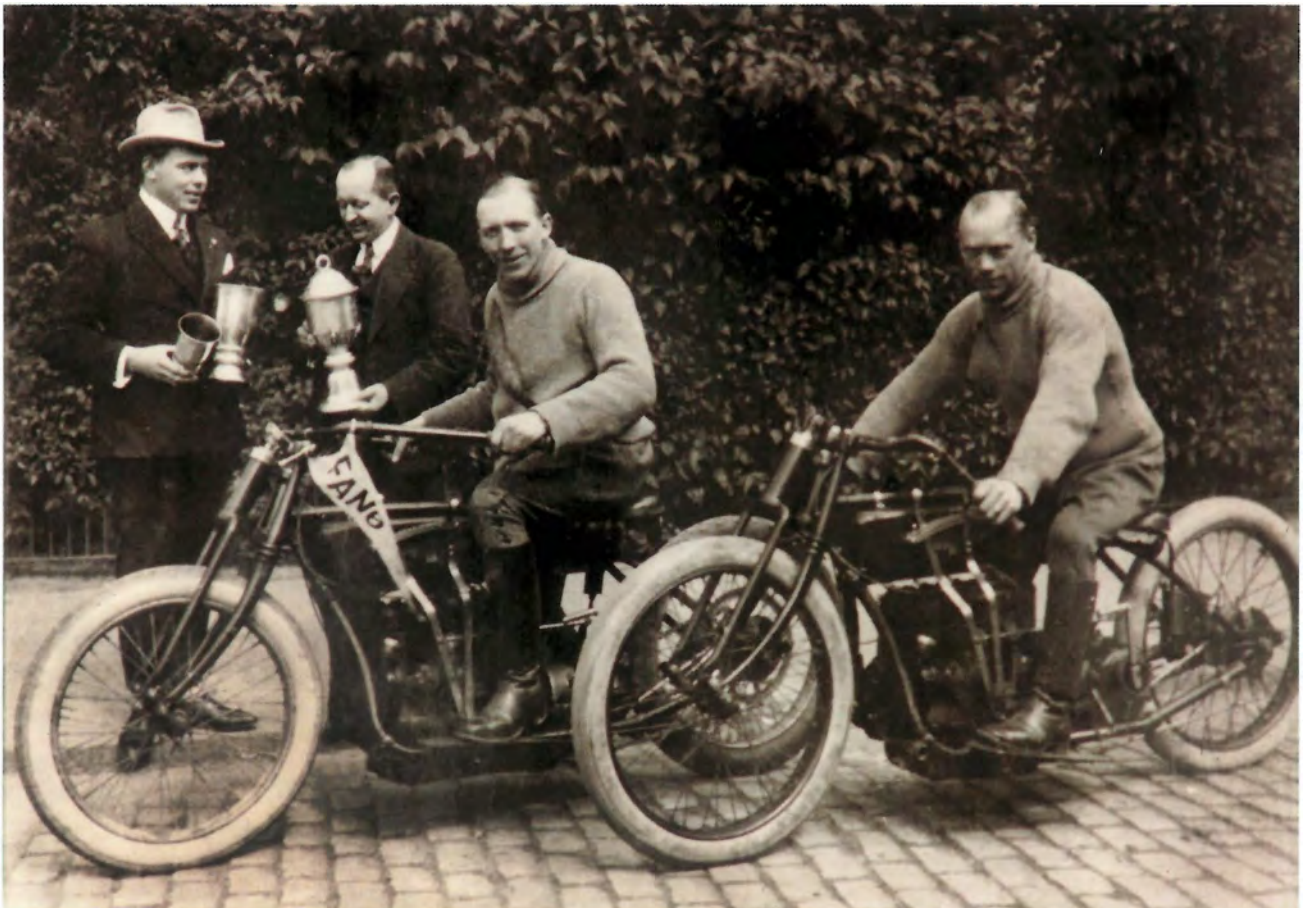
Niels Isaksen på sin 1295 cc Henderson.

AUTO, men da morgenen oprandt, var vejret på det nærmeste endnu værre end lørdag. Interessen for at se motorløbene oversteg imidlertid ulysten til at få en våd trøje, for op imod middagstid strømmede tilskuerne i store mængder ud mod banen på stranden. Højvandet var ikke særlig indstillet på at trække sig tilbage, og klokken blev godt henad

1, før banen kunne meldes klar, og de indledende heat kunne påbegyndes. Først kørtes handicaps over 1 mile for motorcykler. Det 1. heat vandtes af Orla Jensen på Harley Davidson, det 2. af E. Jensen på Harley Davidson og det 3. af Isaksen på Henderson. I slutheatet kørte også den svenske stjernefører Eric Westerberg på Harley Davidson

med, men Niels Isaksen vandt dette foran E. Jensen, O. Jensen og altså Westerberg.

Dernæst kørtes handicapet over kilometeren for motorcykler. 1. heat vandtes igen af Orla Jensen på Harley Davidson, 2. heat af Knudsen på Norton og 3. heat af Isaksen. Slutheatet, hvor Henry Erlind på Reading Standard



Niels Isaksen og Valdemar Frederiksen efter hjemkomsten til Odense. Pokalerne er stadig i god behold.



De 3 hurtigste motorcykelkørere i klasse 7 og den enlige i klasse 3, der kun kørte rekordforsøget udenfor konkurrencen, på ét billede. Fra v.: (3) Jørgen Hedegaard-Schou/998 cc Indian, Walthers Schmidt/348 cc FN, (1) P. Chr. Herl/996 cc Excelsior og (2) "lille" Emil Jensen/989 cc Harley Davidson.

også deltog, vandtes af Niels Isaksen på den store Henderson.

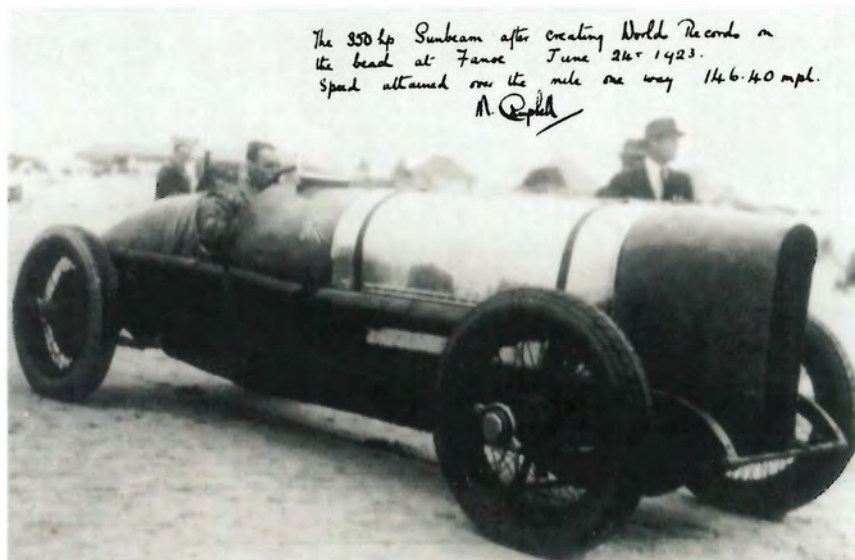
Vejret var bedret efter disse løb og stranden tørret mere op. Capt. Malcolm Campbell startede nu sin store 350 HP Sunbeam i et forsøg på at sætte ny verdensrekord over 1 mile, hvor det dagen før var lykkedes ham at sætte verdensrekorden over 1 km. Stemningen var uhyre anspændt, da han kørte 5 km ned ad stranden - næsten halvvejs til Sønderho - for at få tilstrækkeligt tilløb. Udråberen, hr. Willumsen, meddelte efter sit sædvanlige "Oh-lala" at

nu var Campbell startet! - men skuffelsen bredte sig, da man oplevede, at vognen kom roligt sejlede hen ad banen: højre bagdæk var punkteret! "We shall try again," sagde Campbell, mens hans kvikke mekanikere Leo Villa, Harry Webster og Harry Leach hurtigt fik ordnet hjulet.

I denne pause skulle vinderen fra 1919-løbet, den unge Walthers Schmidt, forsøge at sætte rekord over milen, men han fik ikke den lille 348 cc FN nok op i tempo og endte mere end 10 sek. fra rekordtiden i klassen. Derefter prøvede Jørgen Hedegaard Schou

på Indian at slå rekorden i sin klasse, men trods god kørsel lykkedes det heller ikke for bagermesteren.

Så var Sunbeam'en atter klar og forsvandt mod syd. Der kom han igen, som skudt ud af en kanon. Under drøn og brag suste vognen forbi tidtageren fra Brooklandsbanen, Mr. A.V. Ebbelwhite, der på sit stopur konstaterede en tid på 27,69 sek. den ene vej og derefter 24,59 sek. den anden vej, svarende til 146,40 mph. Middeltiden beregnede han til 26,14 sek. - 1,73 sek. mindre end den bestående rekord, som var sat året før af Kenelm Lee Guinness på Brooklandsbanen i selv samme vogn! Da Malcolm Campbell var hjemme i London igen, noterede han glad det bedste resultat én vej på et foto. Men det var nok før det meddeltes fra "Association International des Automobile Clubs Reconnus" at rekorden ikke kunne anerkendes officielt!



Efter denne sensation kom så handi-capløbene for de øvrige vogne.

Først kørtes over 1 mile.

1. heat vandtes af nr. 34 M. Campbell i "den lille" 4914 cc Sunbeam, 2. heat af nr. 22 N. Christensen i 1496 cc Bugatti og 3. heat af nr. 25 E. Kordewan i 2472 cc Stoewer.

I sluttheatet kæmpede så Campbell/



HANDICAP-LISTE

Handicaps over 1 Km. og 1 engl. Mil (ca. 1609 Meter). Staaende Start.

Motorecykler.

Start Nr.	Navn	Forspring i Tid		Vedtegning
		1 Km.	1 eng. Mil	
1	V. Frederiksen.....	14 Sekunder	22 Sekunder	
2	Poul Løvsted	14 »	22 »	
3	Knudsen	10 »	16 »	
5	E. Westerberg	2 »	3 »	
6	Herl	0 »	0 »	
8*)	Orla Jensen	2 »	3 »	
9**)	Jensen	2 »	3 »	
10	Erlind	4 »	6 »	
11	Hedegaard Schou	2 »	3 »	
12	Primgaard Nielsen.....	5 »	8 »	
15	Isaksen	8 »	12 »	

Automobiler.

20	A. Andersen	22 »	34 »
21	C. Høltzer	14 »	22 »
22	N. Christensen.....	9 »	14 »
25	Kordewan	4 »	6 »
26	Paulli Harder	8 »	12 »
27	Randrup	10 »	15 »
28	Jørns	3 »	4 »
31	Østrøm	6 »	9 »
32	Friis	5 »	7 »
34	Campbell	0 »	0 »
35	Dynesen	9 »	14 »

*) Hr. K. Rasmussen er ombyttet med Hr. Orla Jensen. **) Hr. E. Knudsen er ombyttet med Hr. Jensen.

I hvert Handicap var 3 Heat og 1 Slut-Heat. I Slutheatet deltog Vinderen af de indledende Heat og den hurtigste Nr. 2.

HANDICAP-PRÆMIELISTEN FOR FANØLØBENE 1923

MOTORCYKLER over 1 Kilometer.

1. Præmie: D. M. U.'s Ærespræmie.	Nr. 15. Isaksen	Henderson.
2. »	» 3. Knudsen, Nyborg	Norton.
3. »	» 8. Orla Jensen	Harley Davidson.
4. »	» 10. Erlind	Reading Standard.

MOTORCYKLER over 1 Mile.

1. Præmie: Goodyear Pokal.	Nr. 15. Isaksen	Henderson.
2. »	» 9. Mekaniker Jensen	Harley Davidson.
3. »	» 8. Orla Jensen	Harley Davidson.
4. »	» 5. Westerberg	Harley Davidson.

AUTOMOBILER over 1 Kilometer.

1. Præmie: K. D. A. K.'s Ærespræmie.	Nr. 34. Campbell	Sunbeam.
2. »	» 32. C. M. Friis.....	Hudson.
3. »	» 28. Carl Jørns.....	Opel.
4. »	» 25. Kordewan	Stoewer.

AUTOMOBILER over 1 Mile.

1. Præmie: Sandeman Pokal.	Nr. 34. Campbell	Sunbeam.
2. »	» 22. Christensen	Eugatti.
3. »	» 21. Carl Høltzer	Salmson.
4. »	» 25. Kordewan	Stoewer.

GOODRICH POKALEN:

Hurtigste Special Automobil: Campbell paa Sunbeam.

STÆVNETS SKAAL:

Hurtigste Serie Automobil: Carl Jørns paa Opel.

SHELL-POKALEN:

Hurtigste Special Motorcykle: Herl paa Excelsior.

EDOLCO POKALEN:

Hurtigste Serie Motorcykle: Primgaard Nielsen paa Harley D.

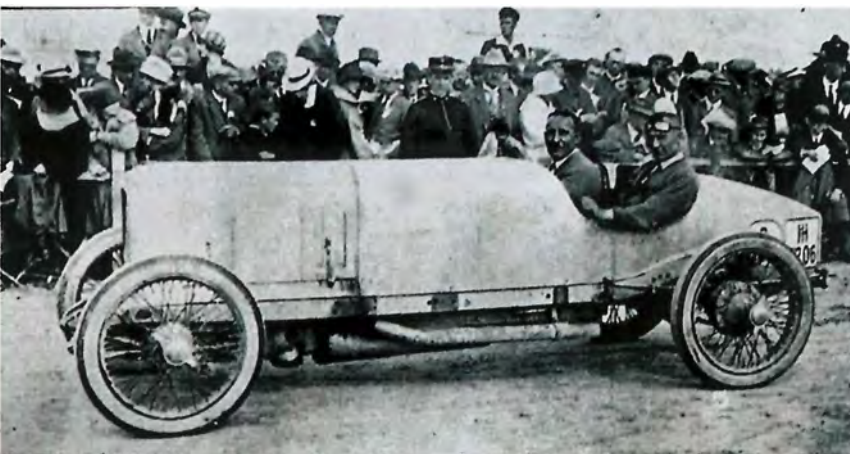
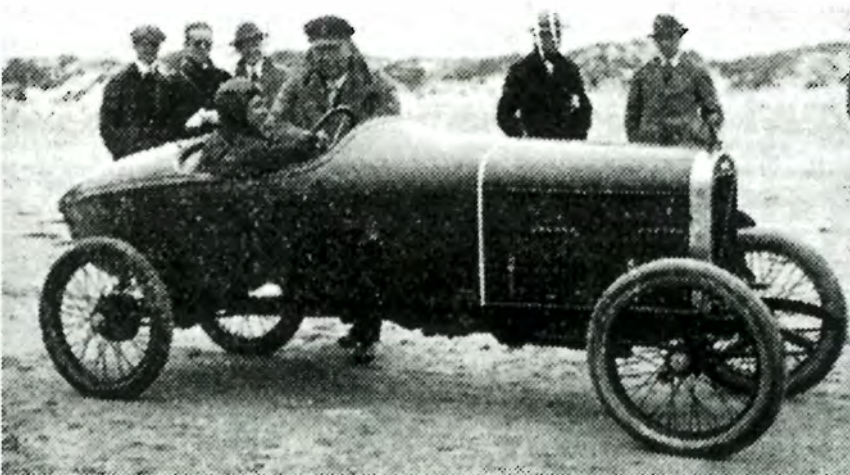
K. D. A. K.'s VANDREPOKAL MED TILHØRENDE BÆGER:

Hurtigste danske Gentlemankører: Friis paa Hudson.

D. M. K.'s CHAMPION VIMPEL:

Det allerhurtigste Køretøj paa Fanø: Campbell paa Sunbeam.

Matchen: Campbell—Jørns—Kordewan: Hver 1 Erindringspræmie.



Sunbeam, Christensen/Bugatti, Høltzer/Salmson og Kordewan/Stoewer. Handicap-tillæggene er angivet som "Forspring i tid" i sekunder, på henholdsvis 1 km og 1 mile. Sekunderne blev normalt omregnet til meter, sådan at køreren med det største tillæg startede på startlinjen og de øvrige kørere forholdsvis længere nede ad stranden bag denne. Høltzer/Salmson således med 22 sek. forspring, Christensen/Bugatti med 14 sek., Kordewan med 06 sek. og Campbell med 0 sek., således at alle 4 vogne teoretisk set ville passere målstregen i samme øjeblik. Helt sådan går det aldrig i virkeligheden, Malcolm Campbell vandt heatet foran Niels Christensen, Carl Høltzer og Ernst Kordewan.

Dernæst kørtes over 1 km, hvor de 3 indledende heats vandtes af nr. 34 M. Campbell i "den lille" 4914 cc Sunbeam, nr. 28 Carl Jörns i "den lille" 3300cc Opel og nr. 25 E. Kordewan i "den lille" 2472 cc Stoewer. Igen vandt Malcolm Campbell slutheatet foran C.M. Friis, Carl Jörns og igen med Ernst Kordewan på 4. pladsen.

Skræddermester Niels Christensen blev meget rost i motorbladene for at køre sin lille Bugattivogn med overlegen dygtighed ind på 2. pladsen i "Handicap for Automobiler over 1 mile". Men hvad er så det? På hans pokal, som står og pynter i mit lille vitrine, er der vitterlig indgraveret: "...over 1 km"! Det kan kun forklares med, at pokalerne til 2. pladsvinderne i "AUTOMOBILER over 1 Kilometer" og "AUTOMOBILER over 1 Mile" er blevet byttet om! Således må Carl M. Friis sandsynligvis have fået Sandeman Pokalen med sig hjem til Vordingborg, mens Niels Christensen i virkeligheden fik overrakt K.D.A.K.'s Ærespræmie. Mon ingen af dem nogensinde har bemærket det? Nå, "opklaringen" af denne lille fejltagelse gør ikke pokalen mindre værd for mig.

*Campbell/Sunbeam
Christensen/Bugatti
Høltzer/Salmson
Kordewan/Stoewer*



Slutheatet i Handicap over 1 Mile. Campbell/Sunbeam er forlængst ude af billedet, derefter følger Christensen/Bugatti, Holtzer/Salmson - og Kordewan/Stoewer. Man kunne tro, at Fotograf Heinrich Jessen, Esbjerg, var bestilt til at tage dette foto specielt til denne artikel.



Campbell/Sunbeam vandt alle heats i handicapløbene. Også her var Fotograf Heinrich Jessen, Esbjerg, på sin plads og tog disse enestående fotos fra Fanø Strand d. 24. juni 1923.



Renault

Tekst: Ole Sommer

Billeder fra DVK's arkiv og Erich Karsholt. Frimærker fra Svend Dråby.

Louis Renault var født i 1877, og byggede sin første bil i 1898 i faderens havehus i udkanten af Paris. Louis var allerede i en tidlig alder vild med enhver form for mekanik, f.eks. kørte han som 10-årig som blind passager med ekspressen til Le Havre, og som 12-årig overtalte han dampbil-byggeren Serpollet til at tage sig med på en prøvetur, der endte dramatisk, da et hjul faldt af.

Mødet med Serpollet førte til, at Louis Renault byggede en lille båd med dampmaskine, og efter afgangseksamen fra skolen fik han job hos Delauney Belleville og byggede i fritiden en trehjulet De Dion Bouton om efter egne ideer.

Året efter bragte han en bil på markedet med en lille 1-cylinder De Dion Bouton motor.

I 1899 søgte han patent på en gearkasse med direkte træk i topgear, og stiftede sammen med sine 2 ældre brødre firmaet "Renault Freres" med det formål at bygge foreløbig 30 biler.

Louis Renault interesserede sig kun for at konstruere, og overlod produktion og salg til sine brødre. Han blev boende hos forældrene og arbejdede efter

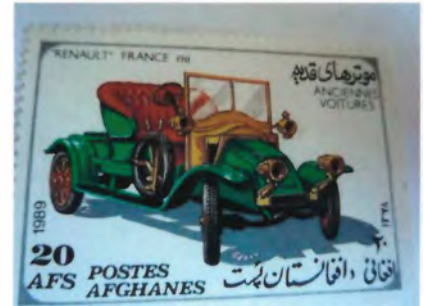
sigende alle ugens dage fra 6 morgen til 11 aften. Konstruktionerne var gode, og allerede første år (1899) byggede firmaet 76 køretøjer.

Nye modeller kom i hurtig rækkefølge, og allerede i 1899 blev Renault No. 1 og 2 i et 100 km væddeløb. Nye sejre i år 1900 resulterede i mange ordrer, alene sejren i løbet Paris-Toulouse gav 350 bestillinger. Der var tale om lette 1-cylindrede vogne og i alt 8 typer kunne tilbydes i år 1900, hvor fabrikken dækkede 4.680 m², og allerede havde 110 medarbejdere.

I de følgende år kom 2- og 4-cylindrede modeller på programmet, og i 1902 byggede Renault 509 biler, ud af 7.800 bygget af alle franske bilfabrikanter.

I 1903 deltog 216 biler i væddeløbet Paris-Madrid. Renault stillede op med 10 vogne, hvoraf Louis førte een og storebroderen Marcel en anden. Marcel blev dræbt under løbet i en alder af 31 år, og udåndede i Louis' arme. Marcel havde varetaget alt det administrative, og hans andel af virksomheden havde allerede en værdi af 5 mill. franc. Louis Renault overtog Marcells andel mod at yde Marcells elskerinde en livrente på 10.000 franc plus en ny bil hvert år.

Trods tragedien gik firmaet fortsat frem, i 1903 byggedes 948 Renault, og man havde 120 forhandlere alene i Frankrig plus flere i udlandet. Lette



biler med stadig større motorer (op til 6,3 ltr. med egenvægt på 600 kg) kom på programmet, og talrige væddeløbssejre skabte flere og flere ordrer.

I 1904 "rationaliserede" Louis programmet til at omfatte 5 modeller, men i hele Louis Renaults levetid produceredes et bredt program: Louis Renault ønskede ikke at koncentrere sig om een model ...

Eksporten havde succes: Også USA blev et interessant marked, især for store vogne.

På hjemmemarkedet var det især de små modeller, som fik succes: I 1905 startede leveringen af taxaer til Paris, første år 250 stk. - i 1906: 500 stk. - i 1907: 750 stk. - og i 1908/9: 1500 stk. alene til dette formål.

London fik 1100 Renault-taxaer i 1907, og i en række lande åbnede Renault filialer.

Produktionen omfattede i 1907 fem grundmodeller med motorer fra 1 ltr. til 4,4 ltr., og der blev bygget 3066 stk. Renault ud af i alt 25.200 biler i hele Frankrig.

Amerikanske produktionsmetoder øgede effektiviteten, og massefabrikation medførte, at Renault f.eks. havde 2/3 af taxamarkedet i Paris, og næsten det hele i London.

I 1909 trak den resterende broder, Fernand, sig tilbage p.g.a. sygdom, og han fik 8 mill. franc for sin andel af virksomheden, der blev vurderet til at være 30 mill. franc værd.

Fernand døde kort efter, og Louis var enejer af fabrikken.

I 1910 var der 3200 medarbejdere, og i 1912 begyndte Renault at bygge karosserier selv (indtil da leverede man, ligesom datidens øvrige bilfabrikker, de nøgne chassiser til en række selvstændige karosseribyggere).

Renault rejste til USA og besøgte Ford. Han var imponeret over, hvad han så,



Hvem sidder bag rattet Er det mon den danske importør H. C. Christiansen



men benyttede ikke inspirationen til at rationalisere sin produktion ved at koncentrere sig om een model, som Ford gjorde. Heller ikke Fords forslag i denne henseende i august 1912 gjorde indtryk på Louis Renault, der "elskede" sit store program på i alt 10 forskellige modeller.

Renault søgte dog at indføre de såkaldte "Taylor-metoder", som Ford anvendte, men løb i 1913 ind i alvorlig modstand fra fagforeningerne, der protesterede mod stempel ure, og akkordarbejde med bod for kassabelt arbejde. En bitter strejke løb igennem flere uger. Renault ville ikke bøje sig, og vandt til sidst sejr, så de nye metoder blev taget i brug, men det var sidste gang, Louis Renault havde en dialog med arbejdsstyrken, han isolerede sig i de kommende år mere og mere og koncentrerede sig om konstruktionsarbejde.

I 1914 reddedes Paris af Renault-taxaer fra erobring af de fremstormende tyske hære, idet 1200 taxaer bragte den sidste reserve på 6500 mand direkte fra byen til Marne floden, hvor tyskerne blev stoppet.

Under krigen byggede fabrikken fly, tanks og militærkøretøjer.

Louis Renault fik ved krigens slutning den højeste grad af Legion d'Honneur ordenen, som anerkendelse for hans indsats bl.a. ved konstruktion af en let tank - et helt nyt produkt.

I 1919 havde Renault 20.000 medarbejdere og et fabriksareal på 346.000 m², men effektiviteten var ikke stor, fordi Renault ikke havde lyttet til Fords gode råd. André Citroën, der startede sin fabrik i 1918, koncentrerede sig om kun een model, og gjorde brug af impulser fra ophold i USA, så allerede i 1919 byggede han 12.200 biler overfor Renaults 18.700 enheder.

Dette satte gang i Renault, som byggede et helt nyt fabriksanlæg for at tage kampen op, men hans trang til at



Th Vilstrup er chauffør i på denne fine Renault omkring 1912

have mange modeller på programmet var uændret.

Prestigemodeller, som den største "40 CV" med 9,2 ltr. motor lagde beslag på mange kræfter, og medens Citroëns fabrikationscifre voksede og voksede, gik Renaults tilbage.

Louis Renault besluttede i 1928 at

tage kampen op, og startede med en "studierejse" til USA med besøg hos Ford og utallige andre. Rejseprogrammet omfattede 15 dage med møder fra 6 morgen til kl. 1 næste morgen, hver dag. Louis Renault blev udmattet kørt i ambulance til skibet på dagen for hjemrejsen ...



En veteranbil kan godt klare lidt sne...



Renault KJ 6 CV fra 1923 var Renaults første lille bil

Nye modeller, nye produktionsmetoder, nye bygninger, alt kom i gang i lynende fart, og inden året var omme, var produktionen øget med 40 %.

Elegante 6-cylindrede modeller slog an på markedet, og Louis Renault kunne ikke afholde sig fra også at introducere "Reinastella"-modellen med 7,1 ltr. og 8-cylindret rækkemotor samt en egenvægt på 2,7 tons - en prestigemodel af højeste klasse.

I 1930 var der - alene i Paris - 30.000 medarbejdere, foruden fabriksanlæg flere steder rundt i Frankrig, eget stålværk, samlefabrikker i udlandet og et utal af filialer over hele kloden.

Fabrikkens indretning var utidssvarende, og forholdene for arbejderne under al kritik, med kulde og træk, røg og

støv, umulige toiletforhold etc. - Streng kontrol og disciplin udøvedes overalt, og daglige stridigheder opstod på alle niveauer på grund af en totalt uoverskuelig organisation uden klare kommandoveje...

Louis Renault var egentlig ikke interesseret i sin rolle som eneejer og diktator, det eneste som interesserede ham var designarbejdet, hvor kun hans egne ideer nød fremme. Et eks. var et forslag til en helt ny bilkonstruktion, skabt af André Lefèvre, en ide, som Renault kasserede, hvorefter Lefèvre gik til André Citroën, og der fik lov at skabe den berømte selv bærende "Traction-Avant", der revolutionerede bilproduktionen.

Et andet eks. var kølesystemerne, hvor

Louis Renault stædigt fastholdt sit oprindelige selvcirkulerende system uden pumpe, en løsning som tiden løb fra, men det var først midt i 30'erne, at den blev endeligt opgivet.

Selvom hovedvægten i produktionen lå på de mindre biler, ofrede Renault mange kræfter på imponerende luksusmodeller i små serier, og de 8 cylindrede modeller vandt fortsat sejre i væddeløb.

Renaults små modeller havde alligevel et stort marked, og i 1935 kom 35 % af alle franske biler fra Renault. I 1933 lavede man alene 4500 taxaer til Paris, og mange af disse var i drift op til 1960. Da Citroën gik konkurs i 1935 (han levede altid på lån, i modsætning til Renault, der aldrig lånte penge til fabrikken, og kunne betale alt kontant.... mod kontantrabat...) bad regeringen Renault overtage Citroën fabrikken, men Louis sagde NEJ, så Michelin familien påtog sig opgaven med at bringe Citroen på fode igen.

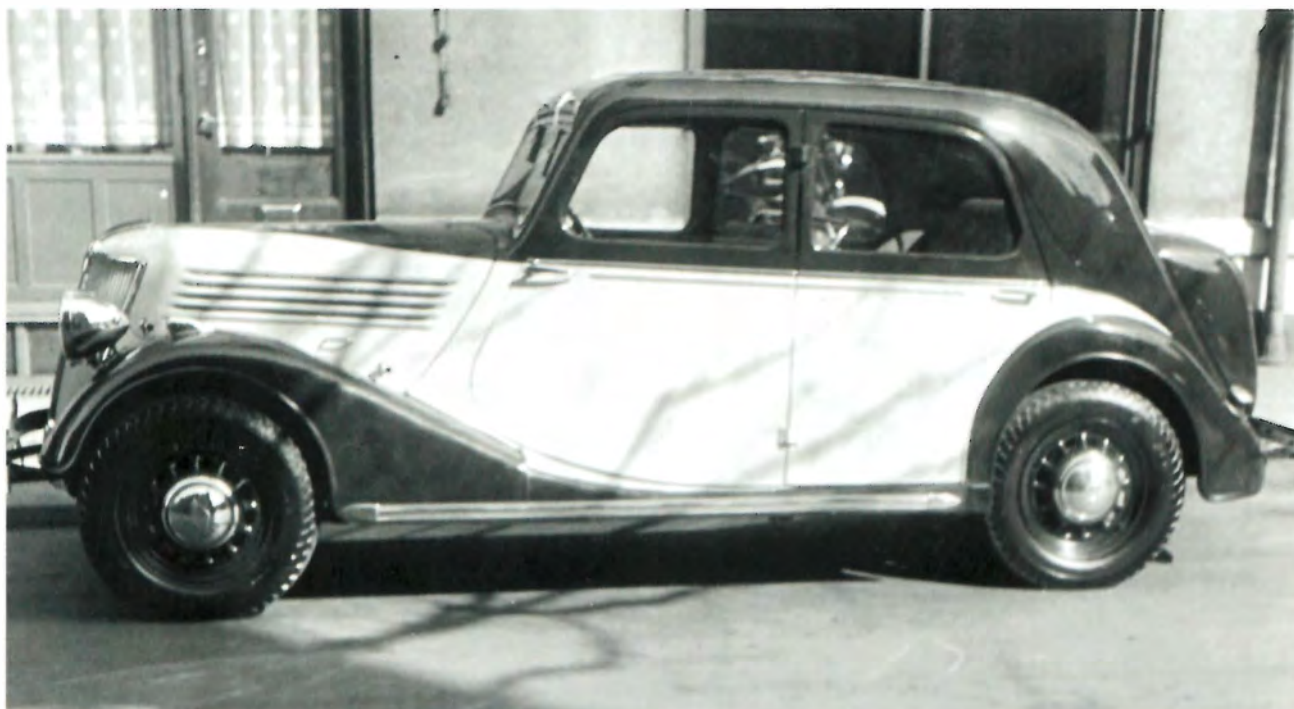
Louis Renault ydede alle årene en enorm personlig indsats med en 13 timers arbejdsdag. Han stillede urimeligt høje krav til sine medarbejdere, og var altid utålmodig. Han læste aldrig bøger, så aldrig film eller teater, afskyede møder, og arbejdede bedst alene.

I weekenden skulle alle afdelingschefer møde op på Renaults landsted, hvor chefen holdt "hof". Hans eneste søn: Jean-Louis fik ingen formel uddannelse, allerede fra 15 års alderen var han ansat på fabrikken, hvor man i 1936 nåede op på 61.146 enheder, svarende til 30 % af den totale franske produktion.

I 1937 kom Juvaquatre-modellen, der var Renaults første selv bærende konstruktion, længe efter at Citroën havde banet vejen for denne revolutionerende løsning. I 1938 studerede Louis Renault i Tyskland den nye Folkevogn med hækmotor, hvilket inspirerede til en ny model, som skabtes i hemmelighed under krigen, og kom i produktion efter krigen: Succes'en Renault 4CV.

Første Verdenskrig havde givet Renault succes: Fabrikken voksede enormt, og produktionen af kampvogne gav hæder og ære, men Anden Verdenskrig blev en katastrofe: Først nægtede Renault at stille om til krigsproduktion, han troede, at krigen hurtigt ville ophøre.

I juni 1940 erobrede tyskerne hele Frankrig, og under sammenbruddets



Baron E Bille Brahes Renault Primaquatre fra 1930erne

sidste dage gav den franske regering ordre til evakuering af Renaults arbejdere, medens Louis Renault fik ordre til personligt at rejse til Præsident Roosevelt, for at aflevere alle tegninger til en nykonstrueret kampvogn.

Allerede 22. juli kom Renault tilbage til Paris, hvor tyskerne i mellemtiden havde overtaget hele kontrollen med fabrikken, for at omstille den til produktion af militær-lastvogne. Louis Renault valgte at "skjule sig" på sin tegnestue, og trods en periode i arrestation hos Gestapo ville han ikke sætte sine ben i fabrikken, hvor kaos herskede: Der var strejker og sabotager hele tiden, og hertil kom talrige ødelæggende RAF-bombardementer, første gang i 1942. Renault havde valget mellem at lade fabrikken bygge lastvogne til tyskerne, eller at se maskinparken blive flyttet til Tyskland, en umulig situation. I hemmelighed arbejdedes der på prototyper til efterkrigsmodeller, og i december 1941 var den første prototype til 4CV parat. På fabrikken blev tilstanden fortsat mere og mere kaotisk, og til sidst gik alt i stå, og man lukkede i juli 1944, kort før Paris blev befriet.

De kommunistisk dominerede fagforeninger overtog magten helt, og foranledigede, at Louis Renault blev fængslet som "værnemager". 24/10 1944

blev Louis Renault dræbt af "ukendte" i fængselscellen (senere røntgenundersøgelser viste store kvæstelser, inklusive en brækket hals, men alle officielle efterkrigsilder beskriver dødsfaldet, som om det skete i hjemmet, og på grund af sygdom...), en krank skæbne for den begavede, men despotiske, tidligere eneherker over et enormt og utroligt velhavende industriimperium, som han tilmed nåede at se tilintetgjort og lagt i ruiner.

1945: RENAULT GENFØDES

Renault-fabrikken lå i ruiner da tyskerne forlod Paris i 1944, og kun 1/3 af medarbejderne var tilbage.

Der var ingen mulighed for produktion, kræfterne blev brugt på at rydde op og på en intern heksejagt, der blev ledet af en kommunistisk komite, der havde taget magten. Folketribunaler afsagde og eksekverede domme over et par tusinde medarbejdere, alle var i fare, og hundredvis af private hævnakter fik udløsning i denne periode.

De Gaulle greb nu ind og dekreterede, at Renault var statens ejendom og udpegede den karismatiske eks-frihedskæmper Lefauchaux som chef.

Lefauchaux havde før krigen været en berømt industrimand med både ingeniøruddannelse og juristeksamen, og

med en imponerende fremtoning: næsten lige så høj som de Gaulle.

Lefauchaux var "liberalt/venstreorienteret" og fik omgående markeret sin lederrolle overfor såvel den gamle stab som den revolutionære komite. Han fik sat gang i tingene igen og besluttede hurtigt, at prototypen til den af Louis Renault udviklede hækmotorbil skulle sættes i produktion. Den væsentligste ændring han krævede, var større taghøjde og fire døre, en klog disposition. Ferdinand Porsche kom på et kort besøg: Han var officielt krigsfange, og blev i heksejagtiden i 1945 truet med en krigsforbryderanklage, fordi han havde konstrueret panservogne til naziledelsen. Den franske regering dirigerede ham til Renault som konsulent. Men Lefauchaux rapporterede til De Gaulle, at den syge og bekymrede Porsche ikke gav nogen som helst impulser til Renaults konstruktører, "og i øvrigt kan vi glimrende selv", sagde Lefauchaux.

Opgaven med at genopbygge fabrikken var enorm: 4000 maskiner var ødelagt, resten var gammelt og udslidt, og bygninger var ødelagt. Lefauchaux skrev statutterne for Renaults organisation og gav den øverste chef (= sig selv) diktatorisk myndighed: "En statsvirksomhed skal ikke styres af politikere eller



Se på DAUPHINE - den alle ser efter...



Dauphines 4 døre og øvrige udstyr giver den en betydelig merværdi, som den tilmed hurtigt tjener ind selv takket være sin enestående økonomi 16-18 km pr. lt.

Pris incl. varme og defroster på købstilladelse kr. 11.830

RENAULT *Dauphine*

Kr. 16.360 i fri handel

INDSEND KUPONEN TIL BRDR. FRIIS-HANSEN A/S, SEJRØGADE 15, KØBHYN. Ø. TLF. RY 68 88



- OG EN MOTOR MED „EVIG UNGDOM“



MASSER AF PLADS

Forsædebredder-målt i albuehøjde - 124 cm - bagesædet 122 cm. 5 voksne sidder bekvemt i DAUPHINE - og bagagerummet er ligefrem overvældende stort. DAUPHINE har 4 sikre døre, der aldrig uventet springer op. Når andre vogne skal til en dyr og omstændelig hovedreparation, sender DAUPHINE-ejeren blot sin vogn hen og får udskiftet cylinderforingerne, mens motoren bliver siddende i vognen. Det koster under halvdelen af en hovedreparation - og kan gennemføres på nogle få timer.

En kort prøvetur er bedre end lange forklaringer

Ring til nærmeste RENAULT-forhandler - eller send kuponen.

JA: jeg ønsker prøvetur
Send mig DAUPHINE-kataloget

Navn _____

Stilling _____

Adresse _____

Motor 21/4

embedsmænd. Staten skal regere - ikke lede. Nationalisering er ikke nødvendigvis ensbetydende med statsledelse". Denne holdning prægede udformningen af Renaults struktur og gælder fortsat den dag i dag. De Gaulle kaldte "Regie Renault" for "sit barn", og godkendelsen af Renaults totalt uafhængige ledelsesstruktur - næsten uden kontrol eller mulighed for indgriben fra staten - afspejler uden tvivl De Gaulles livsholdning.

Man startede med at rydde op, dernæst reparerede man krigsmateriel for de Allierede (krigen var jo ikke slut endnu) og i 1945 begyndte forberedelserne til produktion af den nye 4 CV.

Allerede i 1940 havde Louis Renault sat konstruktørerne i gang med at udvikle en model, der kunne være klar når krigen ville være forbi, han ville ikke opleve det samme som i 1918: Da 1. Verdenskrig hørte op, havde Renault ikke forberedt noget nyt produkt til 1920'erne, og kom bag konkurrenterne.

Louis Renault havde i 1938 set og prøvet prototypen til Porsches folkevogn.

Selve konceptet med selv bærende platformkarosse og hækmotor blev kopieret, men detailudformningen var fransk, uden lighedspunkter med folkevognen.

Der blev investeret enormt i splinternye maskiner, og i 1947 rullede den første 4 CV af båndet. Den blev en dunderende succes, ikke alene i Frankrig, men i hele Europa, og tilmed i USA, og ventelisten i Frankrig blev snart 2 år!

Desværre oplevede fabrikken allerede stridigheder med urimelige kommunistiske fagforeningskrav, et problem, som kom til at plage Renault de næste 35 år.

Lefauchaux var dybt skuffet over denne negative side af den i andre henseender strålende udvikling. Efter en bitter strejke, hvor 72 % af arbejderne stemte mod at fortsætte strejken, medens de aggressive 28 % alligevel besatte og barrikaderede fabrikken, spurgte Lefauchaux: "Hvilken ret har I til at save den gren af, som vi alle sidde på?"

I 1955 nåede man 1 mill. biler siden starten i 1946, og havde dermed overgået det gamle selskabs præstation på 900.000 køretøjer fra starten til 1940.

Fabrikationen blev gradvis decentraliseret med flere og flere anlæg rundt om i Frankrig og i udlandet, og volumen voksede: USA tegnede til at kunne blive et kæmpemarked.

Lefauchaux var en levende dynamo, og udviste en enorm aktivitet, store investeringer fandt sted med nyt udstyr overalt, og i Flins, 40 km vest for Paris, anlagde han en helt ny kæmpefabrik, både for at mangedoble produktionskapaciteten, og for at reducere den undergravende indflydelse, som den kommunistiske fagforening udøvede i den gamle fabrik i Paris.

I februar 1955 blev han dræbt ved et uheld på landevejen, i en alder af 57 år. Alle pegede på den 47-årige Pierre Dreyfus som efterfølger, og med Dreyfus kom en ny tid for Renault med øget vægt på eksporten: Dreyfus meddelte sine medarbejdere, at de indenfor 5 år skulle op på at eksportere mindst 50 %



af produktionen, i stedet for de hidtidige 25 %.

Dreyfus var vokset op indenfor stats-administrationen, senest som chef for kulindustrien, og han viste sig at være en strålende ”manager” med sans for at vælge rigtige ledere til de forskellige ansvarsområder indenfor den enorme virksomhed, der ikke alene byggede personbiler, men også lastvogne, busser, traktorer, tog, sporvogne o.s.v. o.s.v.

Dauphine modellen, som Lefauchaux havde sat i gang, kom i produktion ved årsskiftet 1955/56, og Dreyfus satte alle kræfter ind på eksporten, USA blev på få år en kæmpeaftager med 65.000 stk. Renault i 1957 og 117.000 i 1959. Også Tyskland, England, Italien, Spanien, Sydamerika og en lang række andre markeder voksede, og Renault var blevet en global virksomhed med fabriksanlæg og datterselskaber over hele kloden. 58 % af produktionen blev nu eksporteret til i alt 98 lande. 65.000 medarbejdere byggede 1/2 mill. biler pr. år, da man nåede 1959.

I 1960 kom et tilbageslag: Salget i USA gik i stå, først og fremmest p.g.a. en økonomisk krise, men også fordi de amerikanske producenter var begyndt at bygge mindre biler, som kunne konkurrere med de importerede europæiske.

Dreyfus blev kritiseret, men statsoverhovedet De Gaulle tog ham i forsvar, og Dreyfus forcerede introduktionen af nye modeller: Renault 4 og Renault 16, for at tage kampen op. Renault 4 skulle afløse 4CV, der havde været i produktion i 15 år, og nåede at blive bygget i over 1.1. mill. eksemplarer. Renault 4, der havde forhjulstræk, bragte fabrikken ud af krisen, og man klarede det helt med egne midler, uden at låne af staten. Yderligere investeringer i nye

modeller og nyt udstyr var imidlertid påkrævet, og staten trådte derfor senere til med kapital for første gang, siden man havde startet med den ødelagte fabrik i 1944, uden tilskud eller hjælp. USA markedet kom ikke i gang igen, men til gengæld øgedes eksporten til andre lande, og i 1962 producerede Renault 565.000 køretøjer, krisen var ovre.

Dreyfus, der tænkte globalt og i store linjer, foreslog såvel VW som Fiat samt BMC samarbejde, for at stå stærkere i den kommende globale konkurrence, men uden held. Til gengæld blev der etableret et positivt og langsigtet teknologisk samarbejde med den indenlandske ærkerival: Peugeot, selvom Peugeot var en traditionsrig, familiestyret virksomhed på kapitalistisk grundlag, og Renault var et statsejet ”socialistisk eksperiment”.

Samtidig fortsatte Renault sin udbygning med nye fabriksanlæg i Frankrig og i udlandet, især Spanien blev en betydningsfuld producent af Renault automobiler.

I 1966 byggede Renault 738.000 biler og i 1967 blev det til 777.000 enheder. I 1968 kom der strejker og social uro, hvor Renault måtte give efter, med store omkostningsforøgelser til følge, men alligevel kom produktionen op på 836.000 køretøjer, og i 1969 blev det til over 1 mill. Væksten fortsatte, og flere nye modeller kom til, i 1972 var eksporten nået op på 710.000 enheder, og programmet omfattede en lang serie modeller.

Ind i 80'erne er Renaults vækst fortsat, der bygges mere end 1 1/2 mill. biler pr. år, og R5 er den mest solgte bil i Frankrig, selvom Peugeot 205 er blevet en skarp konkurrent. Dreyfus blev afløst af to nye chefer, hvoraf den første blev dræbt af terrorister, men hans efterfølger fortsatte den påbegyndte indsats, der bestod i, at koncentrere sig om at

bringe medarbejderstabens størrelse ned på det korrekte niveau, således at virksomheden kunne blive lige så konkurrencedygtig i økonomisk henseende som den altid har været det i teknisk henseende.

Denne målsætning er lykkedes, fordi fagforeningernes mangeårige dominans langsomt blev brudt under nødvendighedens hårde lov, og Renault står i dag parat til at blive privatiseret i henhold til den franske regerings erklærede mål, og i dag ejer staten kun 13%.

For Renault fabrikken og dens medarbejdere var dette spørgsmål uden betydning for den daglige indsats, den ideologiske strid var trådt i baggrunden, og kræfterne samles om at føre virksomheden videre fremad med tidsvarende nye produkter, der kan konkurrere globalt med succes, alt uden skelen til hvorvidt aktierne fortsat ejes af staten, eller tilhører nye investorer.

Teknologisk og markedsføringsmæssigt samarbejde udbygges fortsat, såvel med franske producenter som med udenlandske. Der kom samarbejdsaftaler med f.eks. VOLVO (om bygning af V6 motorer på en fælles fabrik, og om fælles markedsføring i bl.a. Skandinavien), med Toyota (om en ny produktion i Frankrig af Toyota-designede biler) med Peugeot (om bygning af fælles komponenter som f.eks. automat gear) med Chrysler (om bygning og salg af køretøjer såvel i USA som i Europa) og mange andre aftaler på kryds og tværs af landegrænser. Blandt andet hører Renault lastvogne i dag under Volvo Truck, hvor Renault til gengæld er blevet 10% medejer af Volvo Truck.

Simeone Foundation Automotive Museum



1937 Bugatti 57G "Tank" den mest succesfulde af bugattis racerbiler, som vandt Le Mans 1937, derefter udstillet på bugattis personlige museum, denne er den eneste overlevende af de tre der blev bygget.



Fred simeone : F.S. og undertegnede foran 1938 Alfa Romeo 8C 2900B MM, denne bil vandt Mille Miglia i 1938 kørt af Clemente Biondetti, i museets eje har bilen deltaget i Historic MM.

På Discovery kanalen i tv sendte de her i efteråret en serie, Chasing Classic Cars, hovedpersonen Wayne Carini var i et afsnit på besøg hos sin ven Fred Simeone i Philadelphia, her så man glimt fra Simeones museum.

Jeg tænkte, at når vi skulle til Hershey (stumpemarked) kunne vi lægge vejen forbi og se dette museum. GPSen tog os til et ret øde industrikvarter i udkannten af Philadelphia hvor den flotte museumsbygning lå med et stort friareal omkring.

Vi henvendte os i receptionen for entre til museet, det første vi fik af vide var at i dag var det gratis at komme ind, fordi Bonham skulle have auktion i museet på mandag og de havde optaget pladsen hvor man normalt havde særudstillinger, som amerikanerne altid er interesserede i. Så spurgte man hvor vi

kom fra, dette fortalte vi og vi blev bedt om at vente et øjeblik.

Fred Simeone (ejer af museet) kom så og hentede os, vi fik nu en stor rundvisning og fortalt om museets opbygning og historien om mange af bilerne, samt om hvordan museet var blevet kåret til årets museum i 2011 – 2012 ved en stor ceremoni i London af The

Internatiol Historic Motoring Awards, samt forevist det flotte trofæ.

Museet er opbygget over automobilsporten gennem tiderne, med vægt på de amerikanske bilers deltagelse i sporten. I USA blev det ret tidligt forbudt at køre landevejsløb, derfor er udstillingen også lavet med vægt på berømte løb og baner rundt omkring i verden.



1952 Cunningham C4R, Cunningham byggede en serie af racerbiler og disse er meget svære at få fat i, som F.S. fortalte derfor er man meget stolt af at have denne, og den deltog i år i Classic Le Mans. 1 LM 1954 vandt den sin klasse, der er bygget 3 stk. af denne type.



1929 Dupont Le Mans Speedster; Dupont var normalt en luksusbil og prøvede at deltage i international motorsport, man deltog i LM i 1929 men fuldførte ikke, alligevel fik mærket stor anerkendelse for at have forsøgt.



Her et udsnit af biler der havde deltaget i LM, forrest en 1938 Peugeot Darl'mat Le Mans, så en 1936 Aston Martin LM, 1934 MG K3 Magnette, 1933 Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans.



Her er et udsnit af bilerne der skulle på auktion.



Et unavngivet karrosseri der også skulle på auktion.



Udsnit af den Italienske opsætning med 1975 Alfa Romeo 33 TT – 12, 1926 Bugatti type 35 Targa Florio, 1937 Alfa Romeo 8C 2900A og 1933 Alfa Romeo 8C 2300 Monza.



Bonneville saltsslette med 1937 Cord 812 Supercharged .

Den første racerbane i USA efter 2. verdenskrig var Watkins Glen i staten New York som åbnede i 1948, her vises en 1963 Corvette Grand Sport og en 1950 Cadillac Allard J2.





1933 Squire Roadster nr. 1 ud af 7 bygget og 3 med dette karrosseri..



1949 Alfa Romeo 6C 2500 Brixia, bygget af et ukendt karrosseri-firma sandsynligvis i Brescia.

Efter rundvisningen kunne vi så gå rundt og tage billeder og disse er nok de bedste til at fortælle hvad vi så. Her var mange sjældne biler opsat i forskellige tableauer, samt en sidehal med sportslige biler. Som bonus kunne vi så også se alle bilerne, reservedele og automotive effekter der skulle på auktion.

Som det fremgår vil man kunne se at en del af bilerne fremstår originalt og urestaurerede. Fred Simeone begyndte i en ung alder at samle på sjældne biler men først her i nyere tid har han fået etableret sit fine museum. Samlingen består af 64 biler, den ældste en 1909 American Underslung, mange med sin egen racerhistorie og en del virkelig sjældne eksemplarer, f.eks. en 1964 Cobra Daytona Coupe nr. 1 ud af 6 og den eneste der aldrig er blevet restaureret, ca. halvdelen fra lande udenfor USA. Simeone fortalte det var meget vigtig at bilerne blev kørt en gang imellem, derfor er der det store areal rundt om museet, og en gang om måneden undtagen december blev et udvalg af bilerne taget ud, kørt og demonstreret i fri dressur, disse dage kan man se på museet's hjemmeside samt andre arrangementer man laver i løbet af året. www.SimeoneMuseum.org



1926 Kissel 8 – 75 Speedster, denne model var meget populær blandt skuespillere.



1929 Alfa Romeo 6C 1750 SS i urestaureret stand, dette var en af de europæiske biler der var med til at danne Automobile Racing Club of America.



1921 Vauxhall 30/98E i Hill Climb opsætning.



Urestaureret 1933 Alfa Romeo 8C 2300 Spider, denne har en bronze plade der fortæller at den kørte 135 MPH på Brooklands.




Adults: \$12
65+ : \$10
Students: \$8
8 and under: Free
Call for Group Rates

Museum Hours:
Tues - Fri: 10AM - 6PM
Sat & Sun: 10AM - 4PM
Closed Mondays

6825 Norwitch Drive
Philadelphia, PA 19153
By The Airport Automall

215.365.7233
www.SimeoneMuseum.org

SIMEONE AUTOMOTIVE MUSEUM
One of the World's Greatest Collections of Racing Sports Cars

MUSEUM of the YEAR THE INTERNATIONAL HISTORIC MOTORING Awards



Sidehallens sportsvogns udstilling, med mange flotte illustrationer.



3 gange Auburn Boattail speedster; 1935 851, 1933 12-165, 1928 8 - 88

Et lille udsnit af landevejs racerbiler fra begyndelsen af det 19 århundrede, blandt andet en 1912 National Speed Car samt 1916 Stutz Bearcat.





En trofast slider

Tekst: Erik Mieth

Ja en trofast slider har denne Volvo 445 årgang 1959 i hvert fald været for Conny og Erik Klink Larsen i Højby på Sjælland.

Erik købte den hos Brdr. Olsen i Holbæk allerede i 1960, da den kun var 1½ gammel og havde kørt 48.000 km. Erik var 18, og han har haft bilen siden.

Den står endda med de originale papegøjeplader fra dengang, og det er en stor sjældenhed i dag. Der er næppe mere end en håndfuld tilbage af disse sort/gule plader med hvide tal og sorte bogstaver i det gule felt. Papegøjepladen blev udskiftet ved overtagelsen fordi bilen havde kørt i Holbæk der havde bogstaverne CA medens Nykøbing S. havde bogstaverne CE, og når man flyttede dengang (frem til centralregisteret blev oprettet sidst i tresserne) så skulle man omregistrere sit køretøj). 445' ren er blevet brugt flittigt, og den er gennem årene blevet løbende vedligeholdt. Den havde kun kørt 48.000 km. da Erik købte den, men nu har den rundet 1 million km. så den har virkeligt bestilt noget.

I de senere år har den sammen med Erik og Conny deltaget i utallige løb og arrangementer rundt i landet. Erik og Conny er velkendte personer i veteranbil kredse, ikke mindst fordi de er dygtige arrangører af det store årlige Odsherredsløb, og mange ejere af ældre Volvoer, kender Eriks værksted i Højby, hvor han stadigt servicerer alle mærker.

HISTORIEN OM 445

Volvo 444 personbilen kom lige efter krigen på det svenske marked, og til Danmark i 1949.

444 navnet fik den fordi den var 4-cylindret med en 44 hk motor (den grønne motor), og den fik hurtigt ry af at være en kvalitetsbil. Den blev fra starten kun fremstillet som personbil, men fabrikken fandt hurtigt ud af at der var et behov for små last- og varebiler. Derfor introduceres et chassis med samme teknik som 444 og det fik betegnelsen 445. Det første 445 chassis stod færdigt



på fabrikken 9. september 1949 så det kunne leveres til opbygning.

Volvo leverede ikke selv lad eller karosserier, men det gjorde de svenske karosseriværksteder med stor succes. Der blev monteret lad og varevognskarosseri og specialkøretøjer mange steder i Sverige.

Selv om 444 og 445 deler stort set alle detaljer er der dog en lille forskel på fronten. 444 havde fire tværgående ribber i fronten og 445 havde 5. Der skete dog en del ændringer hen ad vejen.

I 1953 begyndte Volvos egen karosserifabrik i Gävle selv at fremstille karosserne og 445 fremstilledes frem til 9. maj 1960 hvor 210 introduceredes.

Man vil nok her lægge mærke til at 444 blev afløst af 544 i 1957, medens 445 først blev afløst af 210 tre år senere i 1960, men 445 fik dog den 60 hk motor og bedre bremses samtidigt med 544.

Den 44 hk grønne motor blev dog afløst af den røde 60hk B16 motor i 1956 – samme motor som lå i de første Volvo Amazoner. Den 60 hk motor lå altså også i 444 modellen i årgang 1956.

I Danmark havde 445'en også stor udbredelse. Mange håndværkere og handlende havde den som arbejdsbil

og privatbil på papegøjeplader, frem til indførslen af centralregisteret var sideruderne blandede så man måtte finde sig i dårligt udsyn fra bagsædet, men det affandt man sig gerne med dengang, da man sparede en del afgift. I 1959 var vægtafgiften på Eriks 445 kun kr. 143 årligt

I 1950'erne og 1960'erne var 445'en og senere 210'en utroligt populær hos håndværkere og småhandlende. Det regulære, rummelige varerum var velegnet til mange formål.

PRØVEKØRSLÉN

Denne 445 er således en af de seneste, med den 60hk. B16 motor, og de blandede sideruder er erstattet med glas. Heldigvis.

I flot sensommervej startede vi fra Højby og foretog en rundtur i det skønne Odsherred.

445 har en skøn snerrende lyd under acceleration, der er meget karakteristisk for modellen, den lyder energisk, og er ikke generende. Bilen kører som en personbil, man sidder godt og højt i de faste sæder, med et godt udsyn.

Den følger fint med trafikken med de hastigheder vi må køre i dag, og man føler ikke at bilen er 54 år gammel.



TEKNISKE DATA:
Motor 60 hk
Bremses, hydrauliske med tromler for og bag, håndbremse mekanisk på baghjul.
Afffjedring, skruefjedre på forhjul, bladfjedre bag, dobbeltvirkende støddæmpere.
Hjul 15 tommer stålfælge. Dæk originalt 6.40 x 15 diagonal, men køreegenskaberne blev meget bedre med 165 x 15 radial. E1 6 volt.

Styretøjet er af snække og sektor typen og sammen med de store 15 tommer hjul har man et kontant vejgreb, hvor man har en sikker kurvekørsel selv om bilen er lidt højbenet. Den er selvfølgelig konstrueret til de svenske veje, der i 50'erne ikke var særligt gode.

Bremserne i de tidlige 445 krævede et højt pedaltryk, men i modellerne fra 1957 og frem, da man gik over til flydende ophæng, blev bremserne meget fine

Alt i alt er bilen meget velkørende, og selv ved høj fart er støjniveauet behageligt, selvfølgelig ikke som bilerne i dag, men fint efter datidens normer.

En imponerende detalje, som mange af nutidens fabrikker kunne lære af er, at når bagsædet nedfældes, så er gulvet helt fladt, og man har et helt plant varerum.

Benzinforbruget er typisk for den størrelse bil fra perioden, ca. 10-11 km/l ved blandet kørsel





Krom, lak og lir

Uldum Mølle, 12. november 2013

Tekst: Jens Heldgaard, Foto: Jens Heldgaard, Harry Rask

På denne mørke efterårsaften havde godt 30 deltagere fundet frem til de hyggelige mødelokaler på Uldum Mølle, og det var med stor forventning vi bød velkommen til Eddie og Harry Rask fra Odder, der skulle fortælle om aktiviteterne i det lille specialværksted Harry har drevet i en længere årrække.

Harrys arbejdsområder er specielle lakeringer på motorcykler, krom-lakering og såkaldt kromskylning.

Vi så en masse eksempler på meget flotte og specielle lakeringssopgaver på motorcykler, og alt er håndlavet og bygget op efter kundernes ønsker – altså ingen klistermærker her! Tidsforbruget er enormt, og det kræver et sikkert håndværksmæssigt håndslag – og flot bliver det.

Står man med vanskelige emner der skulle være ”blanke” men ikke tåler behandlingen ved traditionel forkromning, har Harry også løsningen på dette – idet han har udviklet en meget speciel metode til at behandle denne type dele.

Behandlingen består af rengøring og f.eks. glasblæsning, derefter spartling af evt. huller og småbuler, derefter en opbygning af underlag med specielle grundere, og den blanke overflade dannes med sølvnitrat der sprøjtes på i et selvudviklet anlæg, sammen med bl.a. destilleret vand. Behandlingen afsluttes med 2-komponent stærk lak – der i øvrigt kan indfarves efter ønske.

En anden metode er kromlakering, der foregår lidt mere traditionelt, og giver en overflade ca. som poleret aluminium.

Nogle af deltagerne havde dele med, og de fik gode råd af Harry om muligheder og videre behandling.

En interessant aften i selskab med en dygtig håndværker – Stor tak til Harry.

Se mere på: www.raskmc.dk





Bornholm Rundt 2014



Bornholms Motor-Veteraner indbyder til rally nr. 37 "Bornholm Rundt" i weekenden d. 5. og 6. juli 2014.
 Indbydelsen er for alle veterankøretøjer fra før 1979 og både danske og udenlandske deltagere er velkomne.
 Mødestedet er "Kajakklubben", Stenbrudsvej 2, 3730 Nexø
 Antal deltagende køretøjer er begrænset til 150.

Program:

Lørdag d. 5. juli 2014:

- Kl. 08.00 Køretøjerne skal være indskrevet på mødestedet. Der bydes på en kaffetår.
- Kl. 09.00 Rallyet starter.
- Kl. 11.30 til 13.30 (ca. halvvejs) serveres der frokost på ukendt sted.
- Kl. 16.30 Alle er tilbage på startstedet.
- Kl. 18.30 Præmieuddeling og festmiddag med musik og dans i Nexøhallen, Stadionvej 22, 3730 Nexø

Søndag d. 6. juli 2014.

- Kl. 09.30 Opstilling til parade på mødestedet.
- Kl. 11.00 Fælleskørsel til Nordbornholm, hvor vi spiser frokost på det lokale røgeri (se tilmeldingsblanketten).
- Kl. 15.00 Rallyet slutter.

Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til Johannes Anker, tlf. +45 5649 4533, e-mail: johsanker@gmail.com

Tilmelding og betaling kan kun foretages til: **BORNHOLMTOURS, Sdr. Hammer 2G, 3730 Nexø, DK.**
 Tlf. +4556493200 Fax: +4556494310 eller
 Mail: info@bornholmtours.com

hvor booking af færgebilletter samt evt. overnatning også kan foretages.
 Tilmeldingsblanketten findes også på vores hjemmeside: www.bornholmsmotorveteraner.dk
 Tilmeldingen er bindende efter 1. juni 2014.

Ved afsendelse af tilmelding foretages samtidig betaling til: DK: **bankkonto nr. 4720 3615 700 583**
 S : **12200108311**
 N : **reg. 9760 konto 97600518902**
 D : **BLZ: 20320500, konto 4989501933**

VENLIGST BEMÆRK AT: Startnumre vil først blive udsendt efter at tilmeldingsfristen er slut, eller løbet er fuldtægt, og at køretøjerne vil blive tildelt startnumre efter årgang. Det vil sige at de ældste køretøjer starter først og slutter med de yngste. Der vil som tidligere år, også være præmier til de bedste tidstypiske påklædninger. Det fremsendte startnummer er eneste gyldige legitimation ved indskrivning.
 Manglende indbetaling udelukker for deltagelse.

TILMELDINGSBLANKET: (bedes udfyldt)

Startgebyr inkl. 1 kuvert til føreren, lørdag á dkr. 460,- dkr.	460,-
___ stk. ekstra kuvert lørdag á dkr. 260,- dkr.	
___ stk. frokost buffet lørdag á dkr. 75,- dkr.	
___ stk. 2 stk røget sild søndag á dkr. 75,- dkr.	
___ stk. 2 stk fiskefiletter søndag á dkr. 75,- dkr.	

Venligst bemærk at alle ovenstående priser er eksklusiv drikkevarer...

.....
 i alt dkr.

Navn _____

Adresse _____ Land _____

Email _____ Tlf _____

Køretøj _____ Årgang _____

www.bornholmsmotorveteraner.dk

BORNHOLMTOURS®



Indholdsfortegnelse for 2013

Med forbehold for fejl og udeladelser.

Redaktionelt

Fra bestyrelsen

Nye medlemmer	jan	43
Francia messen og LeMans	feb	3
Nye medlemmer	feb	44
Lone Solberg, nyt ansigt på kontoret	maj	7
Nye medlemmer	maj	47
Nye æresmedlemmer	jun	3
Nye medlemmer	jul	32
Nye medlemmer	aug	45
Stillingsopslag: ny redaktør	aug	49
Nye medlemmer	sep	33
Nye medlemmer	okt	37
Årets Emil 2013	nov	8
Nye medlemmer	nov	36

Redaktionelt

Efterlysningsstof om Willys CJ2	jun	3
---------------------------------	-----	---

Artikler

Mig og min bil (RR)	jan	10-13
Bushistorisk Selskab	jan	16-17
Goodwood	jan	20-25
Kristianstad 1955	jan	26-29
Skrædderen 5	feb	16-19
Mercedes 300SL på besøg 1953	feb	26-27
Porsche 911 T Coupe 1973	feb	30-37
Et fjernlagerbesøg	feb	38-39
Race med gamle biler	mar	22-23
Retromobile 2013	mar	28-30
Swiften og E.Østerlund	mar	36-37
Vores drømmebil (MG Magnette 1957)	apr	18-20
Istandsættelse af Riley RMB 1952	apr	22-25
Mille Miglia	apr	26-33
Route 66	apr	34-39
Storstrømsbroens historie	apr	40-43
Dressed up	apr	44-47
Tempo Matador	maj	16-25
Sydam.Rally i Bentley 1953	maj	26-33
Nok en kongelig Cadillac	maj	41
911 fylder 50 år	jun	16-19
Hist.bag bøgerne – formel 1	jun	20-25

En Austin H.Sprite 1962

Sydam.Rally I Bentley 1953 II	jun	26-33
Topsy Top	jun	34-43
Mille Miglia 2013	jun	46-49
Henry Ford, helt eller slyngel	jul	26-30
Flydende biludstilling 1928	aug	12
På auktion i USA	aug	24-28
Danske plakater og automobiler	aug	29
PS Tempo	aug	32-35
Wartburg	aug	38-39
På vej til London to Brighton	aug	40-44
1913 Alpine Trial	sep	14-17
Willys Overland Jeep CJ2 & 3	okt	18-19
Willys Overland Jeep CJ2 & 3	okt	22-26
1. danskbygg. lastvogn på Bornholm	nov	24-29
	nov	32-33

Prøvekørsler

Marmon Speedster 1922	feb	22-24
Bristol 409 1967	mar	20-21
MG A Mk2 1960	mar	24-25

Diverse

Billeder fra medlemmeme	jan	18
En trehjuler fra Sønderborg	jan	32
Bagerm.H.C.Andersen, Haderslev	jan	32-33
50 år med Volvo	jan	42-43
Biler og sporvogne	jan	44
Gentofte Brand Museum	jan	44
Trehjuleren fra Sønderborg: Pashley	feb	9
Respons om Bagerm.H.C.Andersen	feb	15
Efterlysning af Messerschmidt Tiger	feb	15
Facts om Pashley	feb	28
Land-Rover 107"	mar	26-27
Sjælland med og uden GPS	mar	31
Peking-Paris 1907	mar	32-35
JH Jensen Højer Karrosserifabrik	apr	14-15
Alvis Sektionen	maj	3
Morris 8 og sporvejene	maj	38-40
Berømte vogne under hammeren	jun	7
Sjælden Jaguar typ.E	jun	11
Foto af en Farman	jun	13
Do.	jun	52
	jul	7

Efterlysning vedr.danske Mercedes	jun	14-15
Overlevende Røde Kors ambulancer	sep	11
Verdens dyreste er en Mercedes	sep	19
En kending på besøg (Riley)	sep	26
BMW 3.0 CSL-projekt	sep	27
Motoromnibussernes jubilæum	sep	30-32
Tampa Bay Museum	sep	34-37
5,4 mill.kr. for James Bond Lotus	okt	9
Fabeldyret Basilisken (FDM)	okt	10
Om Taunus 12M	okt	34-35
Swiften 100 år	nov	3
Motorstoria i Brescia	nov	18-21

Teknik

Mahognirat til MG Tf	jun	44-45
Tilsætningsstoffer til benzinen	nov	17

Anmeldelser

Tyske motorcykler	jan	14
Bileme fra Odsherred	feb	25
Danske Bilbyggere	maj	34
Export med lastbil	okt	11
Skandinavisk racerelite	okt	11
Nordjyske rutebiler	okt	12
Vespa-tid	nov	9

Læserbreve

Komm.til P.Lykkeberg og P.Bering	apr	21
Morten Alstrup om bladets linie	jun	52

Fra medlemmerne

Fotos af 2 ukendte vogne	feb	14
Berings Billeder med kommentar	feb	29
Fotos fra indivi.Storstrømsbroen 1937	feb	40-41
Fotos af 2 Ford T	mar	10
Respons på fotos	mar	18
div.respons på et og andet	mar	19
Berings billeder Studebaker 1930	mar	21
Et "apparat"	apr	11
Foto fra MHRF	apr	11
Om Willys	aug	12
En rigtig gammel auto-vits	sep	7



Om uventet hjælpssomhed på Fyn	sep	18-19	Kulturnat hos Diesel	jan	38-39	Mødesteder	
Om Delage D6	okt	27	Monte-Carlo Historique	jan	40-41	Kværkeby	jan 8
Ikke en D6 men en D8	nov	10-17	Austin Seven 90 år	feb	12-13	Lillebælt	jan 9
Skal man være en del af passet?	nov	17	Mer Monte-Carlo	feb	20-21	Nytårskur Lillebælt	feb 8
Biblioteket			Harald Nyborg 1912	apr	16-17	Uldum Mølle hos OM	apr 13
Et bedre bibliotek	mar	3	Påskeløbet DVK Lillebælt	maj	35	Ambulancelægen hos DVK Lillebælt	jun 12
Hjælp til Græsted	apr	12	Løvfaldsløb 2012	maj	36	Hjertestarter hos dito	jun 13
Nyt	aug	3	Havnen Ringkøbing	maj	37	25 års jubilæum på Fyn	jul 3
Generalforsamling			Biler på Bakken	jun	14-15	Opfinder i Kværkeby	jul 11
Indbydelse og vedtægtsændring	feb	10-11	Vitus Bering 2013	jul	16-17	Uldum Mølle, Rally Monte Carlo	jul 18
Regnskab og beretning	mar	11-17	Jens Høst 2013	jul	19	Klassisk køredag Kværkeby	jul 24-25
Omtale	apr	3	Kragevig	jul	20-21	Løvspringstur Ristrup	aug 11
Referat	maj	12-15	Fredericiamesse marts 2013	jul	222-23	Fordbiler i Kværkeby	sep 6
Personprofiler			Fugleflugtslinien 50 år	jul	31	Aftentur i Kværkeby	sep 22-23
John Raben-Levetzau død	jan	5	Ringkøbingløb 2013	aug	14-16	Uldum Mølle	okt 5
Besøg hos Egon Wang Neesgaard	apr	12	Nat.køredag Haderslev	aug	17	Klippinge – stevns Brandvæsen	okt 9
C.C.Hansen 70 år	maj	7	Copenhagen Class.GP	aug	18-19	Klubmøder i Egeskov	nov 5
Mindeord for Alice Kristiansen	maj	11	Oster Rally Berlin 2013	aug	20-23		
Ole Callesen 60 år	maj	37	Puck-træf i Gilleleje	aug	35		
Ewy Rosqvist	jul	12-13	Storstrømmen	aug	36-37		
Mindeord for Fritz Knudsen	aug	7	Stevnsløbet	sep	10		
Mindeord over Aage Louring	aug	13	Classis Car Park 2013	sep	12-13		
Poul Suhr 80 år	nov	3	Høstløb	sep	20-21		
DVKs arkiv			Munkebjerg	sep	24-25		
VW pickup	jan	19	Sommarrally i Halland	sep	28-29		
MhS og lovsnak			Speedpløjning på Landbrugsmuseet	sep	33		
Ny sekretariatsleder	jan	3	Øresund Rally	sep	38-39		
Gebyr for nummerplader	mar	9	Harald Nyborg Amager	okt	14-15		
Om afgift på importerede køretøjer	aug	30-31	Børnernes køredag forsk.steder	okt	16-17		
Om brændstofafgiften	okt	36	Morris 100 års jubi på Nysted	okt	20-21		
Best. om biler som samlereobjekter	nov	35	Goodwood	okt	28-31		
Arrangementer			Tørskind	okt	32-33		
Svendborg Havn	jan	15	Løvfaldsløb Nordsjælland 2013	nov	13		
Oldtimer Odder 2012	jan	30-31	Skovboløbet 2013	nov	14-16		
Knallerter i Herning	jan	34-35	Krudtværksfestival	nov	22		
Kulturnat i København	jan	36-37	Holken Strand	nov	23		
			Oldtimer Odder 2013	nov	30		
			Koncert i Søgaard Sønderjylland	nov	31		
			Renault på Sommers Museum	nov	34		



BILER SÆLGES

1 stk. **Mercedes-Bens 280 TD** årgang 1983 benzin. Sølvmetal – sort indtræk. 1 stk. **Mercedes-Benz 300 D TD** årgang 1984 lyseblå. Kun til reservedele - mange ekstra stumper følger med. 1 stk. **Mercedes-Benz 280 S** årgang 1969 benzin – rød. Papirer findes ikke. Alle 3 biler med tilhørende reservedele sælges samlet eller hver for sig 50.000 kr.

Henrik Christensen, tlf. 20 18 44 60
e-mail: holloesesmed@gmail.com

Morris 1000 super årgang 1970. Synet den 1.4 2013. Pris 20.000 kr.

Verner Pedersen tlf. 51 20 70 44
e-mail: slotsmarken@mail.dk

Willys Jeep Model CJ-3B. Owner's Manual 1957 - 250 kr. 2 stk. vaccum-visker-motorer - 400 kr.

Leif Gr.Thomsen, tlf. 74 56 65 93

Chevrolet AA Touring 1926, opklodset, pæn stand. Pris kr. 50.000. **Austin Seven** 1934. Karosse i hel og pæn stand, men bilen er ellers i adskilt tilstand (klar til renoivering). Pris kr. 20.000.

Pernille Helsø, tlf. 24 24 51 08

MGA 1500 1958 til restaurering. Regulær bil som kan blive rigtig fin, når de rigtige hænder kommer til. Sælges gr. pladsmangel. Kr. 48.000.

Bjarne Andersen, tlf. 86350465/20123299

DELE TIL BILER SÆLGES

4 stk. alu. fælge til Mercedes-Benz 126 5 huls m/205/60 R15 Michelin dæk (meget pæne) kr. 800. 4 stk. alu. fælge til Mercedes-Benz 126 5 huls m/195/65 15 91T Nokia NRT dæk (skal glasblæses og males) kr. 300. 4 stk. Firestone dæk 50% mønster 185/65 15 kr. 400. 2 stk. solskærme m/ blåt acrylglas (ca. 140 cm fra tagrende til tagrende) skal restaureres - kr. 100 pr. stk. Navkapsler: 4 stk. meget flotte til gammel Opel Kadett (et lille mærke i en af dem) indiv. diameter 22,4 cm kr. 800. 1 stk. Simca 8 udv. diameter 24,5 cm kr. 100. 1 stk. Plymouth ca. 1938-39 indiv. diameter 18,5 cm udv. 25,3 cm kr. 100. 1 stk. Chevrolet ca. 1952-54 indiv. Diameter 18,5 cm udv. 24 cm kr. 100. 1 stk. Pontiac ca. 1937-39 indiv. diameter 20 cm udv. 24 cm kr. 100. 1 stk. Borgvad Isabella indiv. diameter 21 cm. kr. 150. 2 stk. Mercedes-Benz /formentlig 170'er – meget flotte – indiv. 23,2 cm kr. 200 pr. stk. 1 stk. Morris med M indiv. diameter 21,2 cm. kr. 100. 1 stk. Opel m/Opel logo indiv. diameter 23 cm kr. 100. 2 stk. FIAT m/lange tynde FIAT bogstaver indiv. diameter 21,7 cm. kr. 100 pr. stk. 1 stk. Tempo alu. - ikke så pæn – indiv. diameter 24 cm kr.

50. 4 nye (gamle) batterikabler i flade flet – 2 stk. å 25,5 cm, 1 stk. å 28,5 og 1 stk. 44 cm – kr. 50 pr. stk. 1 stk. nr.pladeholder på stang – sort med kromkant til motorcykel 22 x 18 cm kr. 100. 2 stk. store forlygter til lastbil el. rutebil (ikke ens) kr. 150 pr. stk. Flere gamle lygteglas til årgang 30, 40 og 50érne – nogle ret sjældne - hvad mangler du? Flere forskellige gamle kølerslanger, ventilatorremme og pakdåser. 6 forskellige gamle brugte benzinpumper med bezinglas. Alt sælges evt. byttes med dele til Austin Vanden Princess årgang 1965 eller Buick Eight Special årgang 1939 – evt. bytte med strengeinstrumenter (helst gamle men ikke en betingelse) hvad har du?
Verner Schytte, tlf. 9798 5315 / 2143 8483

Lydpotte til **Ford Scorpio V6 2,8 I** – ny. Kr. 500. 1 stk. fælg m/dæk til **Ford Taunus V4** m/2 krom kapsler – 5 huls - 155R13. Kr. 100.

Per Bærentzen, tlf. 20 76 07 53
e-mail: per@baerentzen

Volvo B 20A motor i fin stand. Kr. 500.
Bjarne Boelsgaard, tlf. 86 82 96 41
e-mail: bboelsgaard@gmail.com

Hattehylde under rat **Neckar 1100** ny. En kasse med nye dele **Neckar Jagst 600**. Ny forskærm **Datsun Cherry**. 2 nye hjulcylindere **FIAT 127**. Ny bærekugle og kopi af værkstedshåndbog **Renault 16 TS**. 2 flotte fejlfri døre – forklap osv – **Mazda 323** 1989 2-dørs. **Citroën 2 CV** – gearkasse med tromlebremser og 2 dørhåndtag. 1 stk. forlygte **FIAT** ca. 1922 og 1 stk. forlygte **FIAT** ca. 1931?

Niels Palle Nielsen, tlf. 60 92 75 32

MOTORCYKLER SÆLGES

Harley-Davidson 750 ccm WLC 1941. Meget udstyr – få ejere og fin patina. Der kan medfølge sadeltasker og politisirere. Kr. 82.000.

Niels Palle Nielsen, tlf. 60 92 75 32

Til **Chevrolet** 1931-32. Nye hjulkapsler - fin kvalitet. Bundmåtte i gummi –ny som original. Kølerfigur, motorpakninger, torpedolygter, baglygter, trumpethorn håndtag til hjælmo-plukke, hornkontakt - ny. Ind- og udv. dørhåndtag med og uden lås. For og bagkofanger. Rat. Originalt varmeapparat. Varmemanifold til montering uden på udst. manifold. Nye støbejernstempler 40. Samt andet.

Hans Peter Nielsen, tlf. 40 14 80 37

DIVERSE

Veteran **campingvogn** til salg. Helt unik meget sjældnen Nagetusch Brilliant Campingvogn - Årgang 1964. 1 kraftig alumini-

ums karosseri, total restaureret inde og ude – ikke velegnet til store mennesker. Stel nr. 83. Pris ide kr. 50.000. Kan evt. tage mindre benzin traktor i bytte som delbetaling.
Verner Schytte, tlf. 9798 5315 / 2143 8483

ViaRETRO tilbyder **vinteropbevaring** på Djursland: 200 kr. per måned. Læs mere og se flere billeder hér: <http://www.viaretro.com/2013/11/den-europaeiske-camaro-og-andre-skroner-fra-garagen/>.

Claus Ebberfeld, tlf. 61 60 60 67
e-mail: cc@viaretro.com

AUTOMOBILIA

Porsche automobilia købes. Skilte, litteratur, forhandler-effekter og reservedele til 356 og 911, især har 911 Rs interesse samt 356 A. På forhånd tak.

Henrik Andersen, tlf. 23 49 40 99
e-mail: info@livsstilsbiler.dk

TIL SALG



Opel Super Six Cabriolet 138

6 cyl. 2,5 ltr. Motor. Nyere læderstue – dæk med hvide sider. Velkørende veteran i god brugsstand med patina. Sælges p.gr. af alder/sygdom. Indian Scout tages gerne i bytte. Pris ide kr. 138.000.

Niels Palle Nielsen, tlf. 60 92 75 32



Historisk veteran Skoda 256 B 1939

Veteranbil indrettet med 2 senge og skabe samt Isabella fortelt og div. tilbehør, møbler mm. Renoveret i 2007. 1 original stand. Nedvejet til 3.500 kg (lille kørekort). Opbygning er udført i mahogni, isoleret og beklædt indvendig. Renovering er udført af fagfolk, og bilen er i meget god og flot stand. Fik diplom for "Flotteste SKODA blandt ALLE" i 2008 fra Skoda Auto. Mlada Boleslav. Den eneste af slagsen i Europa. Pris kr. 200.000. For yderligere oplysninger: Se www.marinus-nielsen.dk
Marinus Nielsen, tlf. 20 49 22 49
e-mail: marinus@privat.dk



Velkommen til nye medlemmer

Jan	Pedersen	Kirke Værløsevej 42	3500 Værløse	4448 1609	Cadillac Coupé de Ville	1959
Leif Holmer	Jensen	Sodemarksvej 59	3230 Græsted	4839 0683	Citroën 11 B	1955
Ole	Jönsson	Saturnvej 18	3100 Hornbæk		Triumph Bonneville	1968
Thomas	Bay Hansen	Maglehøj 186	3520 Farum	3879 7580		
Jimmy Kæmner	Christensen	Krogager 18	2670 Greve	4390 6090	Volvo 144	1969
Børge	Christiansen	Gl. Møllevej 41	3300 Frederiksværk	2072 4854	Sunbeam Avenger 1,6	1974
Hans Jørgen	Jensen	Vædebrovej 30	8660 Skanderborg	2334 3205		
Michael	Hassing	Doravej 29	9280 Storvorde		Chevrolet C 10	1957
Nicolas	Bergholdt	Exnersvej 27	2930 Klampenborg	4060 7075	Mercedes-Benz 280 C	1978
Poul Elmelund	Sørensen	Middelfartvej 701	5491 Blommenslyst	6596 7373	Opel Kadett	1976
Torben Ankjær	Klausen	Kongeløkken 13	5580 Nørre Åby	2648 4836	Alfa Romeo Spider	1974
Jan	Thomassen	Momhøjvej 20	7400 Herning	3062 9273		
Thomas Ølholm	Petersen	Tværhave 18	7100 Vejle	2396 6747	Opel Kadett C	1978
Kristian	Poulsen	Niels Christensensvej 16	2670 Greve	4034 8616	De Tomaso Pantera	1971
Karsten	Sobszyk	Skovvænget 32	3480 Fredensborg	2484 1729	Harley-Davidson	1942
Søren	Rasted	Kattehalevej 16	3460 Birkerød	2616 0343		
Kim	Eriksen	Tvedvangen 265	2730 Herlev	2010 2799	FIAT 500 L	1971
Kristian	Dam	Havkrogen 1	6064 Jordrup	2217 6231		

DVK-Lillebælt - Nytårskuren 2014 torsdag d. 9. januar 2014.

Vi mødes på Ryesgaard kl. 18 hvor vi spiser en varm ret som sædvanlig.

Herefter følger:

1. Tilbageblik på 2013 og alle aktiviteterne
2. Aktiviteter i 2014. Hvad skal vi foretage os i det nye år?
3. Forslag fra medlemmerne.
4. Havnetræf på Gl. Havn + Tal ship fra 30. maj – 1. juni.
5. Eventuelt.

Kaffe og hjemmebragte småkager.

Menu. (Fru Andersen serverer igen en lækker varm ret til den lave pris kr. 50.00 ekskl. drikkevarer)

Chili con carne. En krydret gryderet med chili og oksekød. Den indeholder som regel tomater, løg, bønner og andre ingredienser. Chili con carne betyder direkte oversat fra Spansk "chili med kød.

Retten serveres med behørigt tilbehør.

PS. Det er muligt at Fru Andersen giver en body tequila i løbet af aftenen til udvalgte.

Fru Andersen beder for køkkenets skyld om tilmelding senest d. 7. januar til John Andersen

29782909 eller ja-ryesgaard@c.dk

Mød op og vær med til at forme DIT MØDESTED i 2014.



M vh.
Mødestedsgruppen



Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
 RØD/SORT med logo kr. 350,00 med navn kr. 400,00	 Tidvyske nummerplader A7 B23 C456 E 1089 Kr. 75,00	 Bredde 7 cm Kr. 25,-	 Kr. 50,-	 Bredde 6 cm Kr. 125,00



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet
Telefon: 0045 4556 5610
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen



**Reparation, salg og køb af
gl. autoradioer og tilbehør**

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk
Tlf. og fax 45 89 16 47
jf@vedbaekautoradio.dk
www.vedbaekautoradio.dk

Garager udlejes i "Det Grønne Område" Lyngby, Gladsaxe, Virum & Holte

Individuelle garager med nye aflåste stålporte. 13 -
15 m² Gode tilkørselsforhold.
Leje 800,-/mdr. + m. depos. 3 mdr.
Tlf. 46 949 942
Mail: garager.dgo@gmail.com

OPHØRSUDSALG

Kun kontant afregning og afhentet her.

Efter mere end 40 år med motorlitteratur
m.m. går jeg på pension og bortsælger mit
75.000 stk. store lager. Rabat 30% - 50%.
Åbent efter aftale.

(Juleåbent dagligt 1/12. - 22/12.2013, kl. 10-16.00)

Dansk Transportboghandel "Bogbussen"
v/ H.H. Havsted, tlf. 46 40 00 17 / 29 66 31 54
Lyngby Havnevej 6, 4070 Kirke Hyllinge.
www.dansktransportboghandel.dk





Veterandele.dk

LEVERING HVER MÅNED FRA USA

Vi har alle materialer til dit restaureringsprojekt

RESERVEDELE TIL

Vi har OGSÅ BRUGTE DELE TIL FORD T, FORD A & CHEVROLET

- Ledning
- Tænd ledning
- Pærer
- Blink rebøer 6V
- Gummiister
- Rudelister
- Frostpropper
- Tin
- Estbjerg
- Maskinemalje
- og meget mere på www.veterandele.dk

Har din klub en foreningsaftale det giver rabat både tidlig og tilskud til din klub

FORD T

FORD A

CHEVROLET

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 4926 6420 Telefax: 4926 6933 mail: info@veterandele.dk

Veterandele.dk

En del bedre..

Man behøver ikke være veteran...

...for at læse Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

Sorptionsaffugtning af garager

- ♦ Forhindrer rustdannelse
- ♦ Forhindrer fugtskader på interiør og elektronik
- ♦ Opvarmning unødvendig
- ♦ Besparelse på 75% i forhold til opvarmning

Munters
-specialister i affugtning
Tlf.: 4495 3355 • www.munters.dk

Rustreparation af veteranbiler

Pladedele fremstilles

v/ Bo Kjer
40 45 88 82
bo@kjer.net

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

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!



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter og campingvogne.

Indtegning sker via os, som er medlem af Veteran Forsikringsklubben. Du kan desuden få tilbud på andre private forsikringer, endda med prisgaranti.

E-forsikringer – www.e-forsikringer.dk
 – står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegning.

ETU Forsikring – www.etuforsikring.dk
 – er forsikringselskab i aftalen og håndterer policer og skader.

De to beslægtede virksomheder er specialister i Privatforsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er i dag Danmarks hurtigst voksende aktør på området.

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2013):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 912 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.138 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.166 kr. inkl. vejhjælp

Bemærk: 25 % rabat på alle køretøjer med kasko, hvis mere end 1 køretøj.

 **e forsikringer**

ETU
FORSIKRING

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123



**OBS : Al henvendelse vedr. forsikring rettes til DVK
 Se tlf., mail og kontortid på side 2.**

Al henvendelse:
 Dansk Veteranbil Klub
 Tlf. 45 56 56 10
 Mail: kontor@veteranbilklub.dk