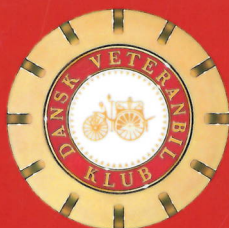


Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub


VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 277 - Juli 1999 - 29. Årgang



<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorthe Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Kontortid dagl. kl. 8-14 Telefontid kl. 10-12 Internetadresse: www.veteran.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p>	<p>Sønderjylland Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 7445 9450</p> <p>Øst- Vest- og Nordjylland Tom B. Jensen Holme Møllevvej 21, st. tv. 8260 Viby J. - 8614 0635 E-mail: t_jensen@post6.tele.dk</p>	<p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p>	<p>Forsikring Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p>
<p>Bestyrelsen</p>	<p>Forsikringsforhold</p>	<p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p>	<p>Revision Poul G. Jensen • 3250 6575</p>
<p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hornbæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p>	<p>Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p>	<p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p>	<p>Veteran Tidende Månedligt medlemsblad Oplag: 4100</p>
<p>Næstformand Tom B. Jensen Holme Møllevvej 21, st. tv. 8260 Viby J - 8614 0635 E-mail: t_jensen@post6.tele.dk</p>	<p>Registre</p>	<p>Ford T: Jon Friis Wandall 6390 7040</p>	<p>Ansvarlig redaktør: Steffen Frølich</p>
<p>Sekretær Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p>	<p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p>	<p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p>	<p>Bilhistorisk Tidsskrift Redaktør: Ole Emil Riisager Krogsholmgårdsvej 70 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 Kun skriftlig henvendelse.</p>
<p>Kasserer Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrolich@post6.tele.dk</p>	<p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p>	<p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p>	<p>Teknisk brevkasse: P. E. Hansen Torsted Allé 25 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p>
<p>Registre & sektioner Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårsløv 7080 Børkop</p>	<p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Bilhistorisk Tidsskrift</p>	<p>Mødesteder</p>	<p>Alt stof skal sendes inden den 20. til: DVK - Veteran Tidende Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå eller på Fax 4914 1114. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</p>
<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p>	<p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p>	<p>Nordsjælland Nivågård Gl. Strandvej 20, Nivå</p>	<p>Announcepriser: 1/1 side 1 farve (sort) kr. 2.000,- 4 farve kr. 4.500,- 4 farve (bagside) kr. 6.000,- 1/2 side 1 farve (sort) kr. 1.000,- 4 farve kr. 2.500,- 1/4 side 1 farve (sort) kr. 700,- 4 farve kr. 1.500,-</p>
<p>København og Nordsjælland Søren Bagge Ole Bruuns Vej 3 A 2920 Charlottenlund - 3963 7112</p>	<p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p>	<p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79 Kværkeby ved Ringsted</p>	<p>Lay-out, sats og tryk</p>
<p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Saksøbing - 5470 0358</p>	<p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p>	<p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge</p>	<p> ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld 7456 1611 - 2048 6511 E-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Fyn René Dalager Nyborgevej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Fyn: Egeskov Veteran Museum Kvæmndrup</p>	<p></p>
	<p>Sektioner</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård Ved Sabro</p>	
	<p>Morris Klub Danmark: Henrik Christensen - 97 12 24 14</p>	<p>Midt-Vest Se klubaktiviteter</p>	
	<p>MG: Henning Andersen - 38 79 51 79</p>	<p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Røddekro</p>	
	<p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p>	<p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle</p>	
	<p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p>	<p>Bibliotek Hanne og Niels Jonassen Bosrupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p>	

Næste Veteran Tidende udkommer uge 32 1999

Forsiden: Morris Minor cabriolet 1952

Foto: Ole Callesen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Månedens køretøj	18
Klubaktiviteter	6	Ikeas aftenløb	22
Fra bestyrelsen	8	Fra medlemmerne	24
Opel 100 år	10	Styrkeprøven	26
Fra medlemmerne	12	Bilhistorisk Tidsskrift	28
DVK på internettet	14	Fra sektionerne	30
Vore museer	16	Arrangementer og invitationer	32



KALENDER

Klubmøder

JULI

15. 19.00 Nivå Sommermøde. Roskilde havn ved Vikingskibs Museet. Claus Neble.
20. 19.00 Kværkeby. Klubmøde.
27. 19.00 Klippinge. (Se under klubaktiviteter).
Egeskov. Ingen klubmøde, sommerferie.
Rødekro. Ingen klubmøde, sommerferie.

AUGUST

3. 19.30 Ristrup klubmøde. Mini-stumpemarked
5. 19.00 Nivå Klubmøde
12. 19.30 Børkop. Klubmøde
12. 19.30 Rødekro. Vi mødes på glødelampefabrikken. Se under klubaktiviteter.
17. 19.00 Kværkeby. Klubmøde
19. 19.00 Køge Havn. Claus Neble
21. 08.30 Føtex Løbet (se omtale andet steds i bladet).
28. 19.00 Kværkeby. Høsttur
31. 19.30 Egeskov. Klubmøde

Løb og arrangementer

Juli

- 8-11. Skandinavisk Ford V 8 træf.
10. Båstad (Skåne) Classic Car Show, Norrvikens Trädgårdar, Motorhistoriska Klubben Skåne
24. Sølvager-Løbet. arr. Jørgen Behrendt, tlf. 4353 5503.
29. Ikea aftenløb med start i Tåstrup.
30-31. Ringkøblingløbet 99. sekretariatet v. Jørn Grosbøl Andersen tlf. 9732 0012.

August

7. Stevnsløbet, arr. Hans Peter Nielsen tlf. 5657 8093.
7-8. Guldhornløbet.
14. Munkebjerg løbet 1999. kontakt. Hans Geschwendtner tlf. 3253 8470 fax 3254 0922
13.-14.-15. Opel GT træf i Ry: Opel GT Klub Danmark.
15. Ford T sektionens madpakketur, kontakt Henrik Westengaard tlf. 57640199.
15. Munkebjerg Hill Climb 1999 kontakt. Kirsten Markussen. Tranegilde Bygade 6. 2635 Ishøj.
21. Arresøløbet 1999 arr. Arne E. Petersen tlf. 4772 4187.
21-22. Frederikshavn Classic Car Show, Kontakt Søren Lauritsen. tlf. 9843 2377.
21. Føtex-løbet, Føtex Bolbro ved Odense, kl. 8.30. info. Robert Lindvig, tlf. 6593 4193.
26. Ikea aftenløb med start i Gentofte.
28. Høstløb på Midtsjælland, kontakt Hans Henrik Havsted tlf. 4640 1441.
29. Madpakketur Ærø. Se under Rødekro klubaktiviteter.
29. Veteran og Kræmmermarked, sportspladsen Handest kl. 13.00.
29. Ford T Sektion, Malmø løb, kontakt Henrik Westengaard tlf. 5764 0199

September

- 4-5. Fanø – Motorløbet 1999. Kontakt Jørgen Lind. tlf. 7516 4114.
24-25. 2. Int. Historic Rally Denmark. Kontakt Henning Friborg, tlf. 8664 7979.
24-26. Årets fynske bustur går til Prag (se tilmelding andet steds i bladet).

Udlandet

- 30.7-1.8 England, Coys International Historic Festival, Silverstone, tlf. 01327 85273.
21-22.8 Belgien, Historic Grand Prix, Zolder Circuit, FIA, tlf. +32 11858888 www.circuit-zolder.be
26.9 England, The London Sports Car Show, Kempton Park, tlf. 01296 631181.

Sidste nyt

Nu åbner Skoda-museet i Glamsbjerg

Søndag d. 8. august kl.11-15
slår museet dørene op for første gang.
Samlingen omfatter Skodaer fra 1936 til 1991.

Nærmere info: Carsten Andersen
Tlf. 6254 1225 - mobil: 4059 2651



Lars Cramer-Petersen er museumsleder ved det lille lokalmuseum i Brønshøj, København. Han har nu 4 gange stået for veteranløb for køretøjer fra før 1935 - Brønshøjløbet. Han ejer og røder med fire Citroën-biler fra 1920'erne.

Hvad med de ældste?

“Før 1935 køretøjer” - ja, det er den del af vores fælles interesse, som lige nu har min største interesse. Med arrangementet Brønshøj-veteranløbene har jeg kunnet dyrke denne interesse, formentlig til ærgrelse for nogle ejere af nyere køretøjer, som med årgangsbegrænsningen hindres i deltagelse. Hvorfor dog sådan en tidsmæssig grænse? Det er der to hovedårsager til. Dels begyndte bilkarrosserierne afgørende at ændre udseende midt i 1930'erne - en ny epoke med hurtigere køretøjer blev indledt, mens de ældre kunne tøffe afsted i et mere adstadigt tempo - og det er netop det tempo, vi ynder med Brønshøjløbene. Dels bevirker årstallet (1935), at vi kan tage samtlige tilmeldte med, og dermed undgå en måske ikke altid lige retfærdig udvælgelse.

Når der skal vælges køretøj, er en afgørende faktor for mange af os, at nu kan vi erhverve og istandsætte den bil eller motorcykel, vi aldrig fik mulighed for at købe som yngre. Det gør automatisk, at veteranbilparken bliver yngre og yngre. Interessen for de gamle køretøjer bliver mindre og måske forsvinder de “antikke” køretøjer atter ind bagest i lader og garageanlæg, hvorfra de sjældent hentes frem. Andre har tidligere påpeget denne tendens og udtalt frygt for, de yngre medlemmer helt ville undsige interessen for vore ældste køretøjer. Hvad kan blive konsekvensen af denne udvikling? Mest nærliggende er vel, at vi får et prisfald, som vil få købere fra andre lande til at bringe os af med repræsentanter for en af de brugsting, der har betydet mest for udviklingen i 1900-tallet: automobilen.

Med denne betænkelighed kan jeg kun opfordre DVK og mærkeklubberne til at forsøge at styrke interessen for vore ældste køretøjer. Lettere sagt end gjort - hvordan skal vi gribe sagen an ?

Man kan jo næppe udefra påvirke nuværende motorkøretøjsentusiasternes eget personlige køretøjsvalg - men en almen interesse for transportudvikling og -historie er formentlig det, der skal sættes på, før vi kan gøre os håb om at få nye - og yngre - lidelsesfæller.

Som museumsmand tænker jeg naturligvis på udstillinger og anden formidling om den transportudvikling, som - uanset edb - har været det mest markante og udviklingsfremmende i vort århundrede. Lad os på dette tidspunkt - også her i Danmark - markere den transportudvikling, vi med rette kan være stolte af. Adskillige forsøg har været gjort med mere eller mindre held. Interessen for emnet er, ligesom i andre europæiske lande, tilstede. Men formentlig har forarbejdet ikke været grundigt nok. Hvem vover et nyt forsøg?

Personlig er jeg overbevist om, at der fra starten må tilvejebringes stærke, engagerede samarbejdsrelationer, bl.a. til foreninger, organisationer, fonde m.fl. - Mon vi kan få et snart 100-årigt FDM interesseret - og mon den autobranche, der har betjent os i lige så mange år, har lyst til at fortælle historie?

Stærke samarbejdspartnere må søges og motiveres. Vi veteranbil-entusiaster står med “ryggen mod muren” - vi kan læne os tilbage og håbe på, at vore organisationer tager affære. NEJ, vi må ikke lukke os inde i små selvstilstrækkelige celler og blot håbe, at noget vil ske. Gør vi det, risikerer vi, at vores interesse for vore forældres, bedste- og oldeforældres køretøjer uddør med os.

DVK

Dette hjertesuk dels til vore organisationer om at komme i gang, men så sandelig også til os selv til at komme i gang med udadrettede aktiviteter, så vi “fornemmes i gadebilledet”, ikke bare med vore køretøjer, men med arrangementer, beretninger, udstillinger m.m.

Lars Cramer-Petersen



Ferien står for døren

Ferie i udlandet er traditionelt et af årets højdepunkter. Og for at sikre, at ferien bliver så vellykket som muligt, er det vigtigt at være garanteret, hvis uheldet er ude.

Derfor har RUNA udviklet en **Rejseforsikring**, som altid bør tegnes. Forsikringen tegnes som et tillæg til familieforsikringen/Familiens Basisforsikring og koster kr. 212,- for et helt år.

Rejseforsikringen dækker dig og din husstand hele døgnet på alle ferierejser indenfor et år. Sammen med det gule sygesikringskort har du en komplet rejseforsikring ved ferier af en varighed på op til en måned - uden for Danmark - i Europa.

Rejseforsikringen omfatter bl.a.:

Assistance og skadeservice direkte på rejsemålet. Får du brug for øjeblikkelig hjælp ved sygdom, tilskade-

komst eller bagageskade mv., kan du, uanset tidspunkt og ugedag, kontakte SOS-International. Telefonnummeret står på rejsekortet, som du vil modtage ved tegning af **Rejseforsikringen**.

Herudover giver **Rejseforsikringen** dækning på en lang række andre punkter, f.eks. overfald eller tilkaldelse af pårørende i tilfælde af sygdom, forsinket ud- eller hjemrejse for hele familien m.m. Herudover er der inkluderet en ferieulykkesforsikring, som yder godtgørelse ved invaliditet og død som følge af et ulykkestilfælde. Der ydes erstatning med op til henholdsvis kr. 200.000 ved invaliditet og kr. 100.000 ved død.

Bilferie i udlandet

Går ferien til udlandet i bil, er det vigtigt at have papirerne i orden.

Husk derfor det grønne, det røde og det gule kort og bliv køreklar til ferien.

Det røde kort - KASKO beviser, at din bil er kaskoforsikret og sikrer dig hjælp ved skader i udlandet. Kortet gælder dog kun for biler med en totalvægt på til og med 3.500 kg.

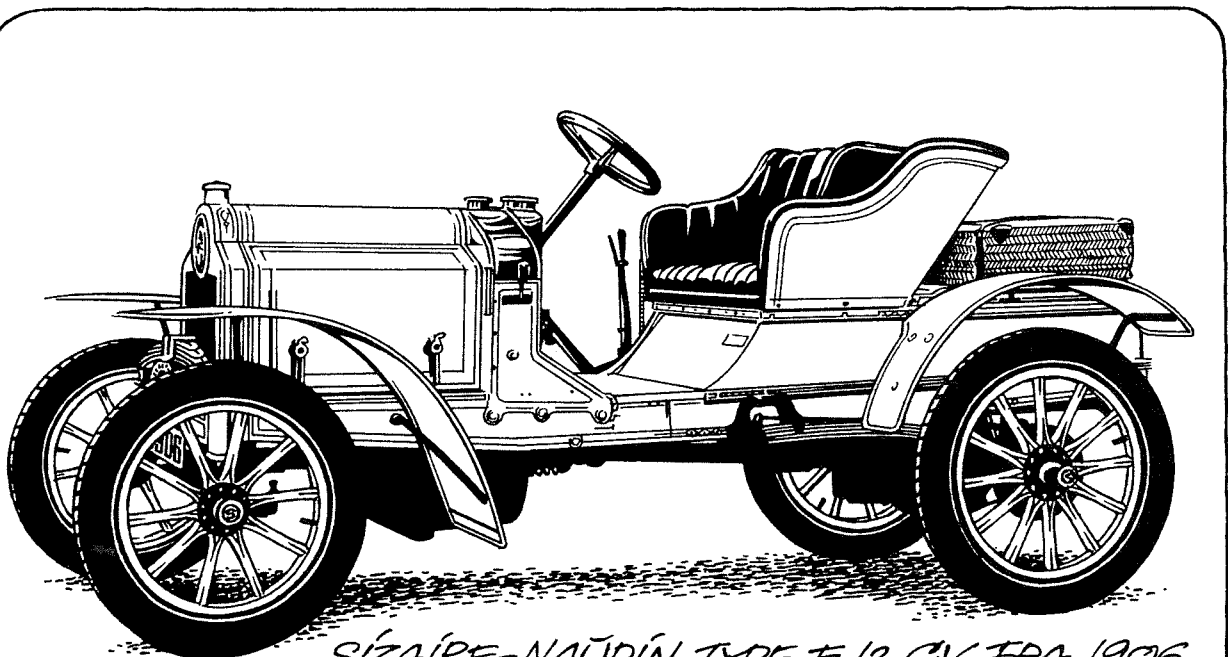
Det gule kort - SYGDOM (sygesikringskortet) skal naturligvis også med på bilferien. Det dækker behandlings- og hjemtransportudgifter i hele Europa i indtil 30 dage ved sygdom eller tilskadekomst.

Det grønne kort - ANSVAR er bevis på, at din bil er ansvarsforsikret og skal medbringes i flere lande. En række lande er ikke tilsluttet grønt kort-ordningen, hvorfor vi anbefaler dig at du henvender dig til det pågældende lands ambassade og forhører dig om, hvordan og hvor ansvarsforsikring kan tegnes.

I vores brochure „**Rejseklar med RUNA**“ står der udførligt hvilke lande der er tilsluttet grønt kort-ordningen samt hvad du i øvrigt bør vide/huske og hvilke dækninger du får.

Bestil brochuren og/eller det **grønne** og **røde kort** på selvbetjeningstелефon: **33 32 22 00** - åben døgnet rundt - eller på: www.runa.dk

RUNA FORSIKRING
ønsker rigtig god ferie!



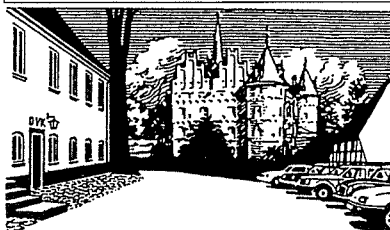
SIZAIRE-NAUDIN TYPE F. 12, CV. FRA 1906
FØRST BLANDT DE TYPISKE FRANSKE SMÅ SPORTSVOGNE, OG
MED DEN 1-CYLINDRET MOTOR PÅ 8 HK OG DEN RET ENKLE
KONSTRUKTION FIK DEN HURTIGT ET GODT RY...

FRITZ



KLUBAKTIVITETER

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vore klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til Godskontoret og vore klublokaler

1 juli måned ingen møde (sommerferie)

*På aktivitetsudvalget vegne
René Dalager*

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

I lyskrydset på Hellevadvejen i Rødekro køres mod Lunderup Mark. Kør ligeud indtil bebyggelsen på venstre side op-hører - lige efter træerne ligger det nye klubhus.

Lørdag den 17. juli kl. 9.30

Vi mødes i remisen i Tønder. Herfra køres til Tønders gågade, hvor bilerne udstilles indtil kl. ca. 12. For yderligere oplysninger og tilmelding, ring til Bent Jessen, tlf. 74744483.

Torsdag den 12. august kl. 19.30

Vi ses på glødelampefabrikken, Nygade 12 i Åbenrå. Herefter køres til garage-møde hos Ernst Rempt, Brunde Kirkevej 17, Rødekro. Tilmelding til Ernst Rempt senest d. 5. august.

Søndag den 29. august kl. 8.30

Madpakketur til Ærø. Vi mødes ved færgen i Mommark på Als. Færgen afgår fra Mommark kl. 8.45. Sejlturen varer en time. Prisen for en bil incl. 2 personer er 490 kr. t/r. Dette er selvfølgelig ikke nogen billig madpakketur, men hvornår har du sidst været på Ærø? Og så har de ovenikøbet forholdsvis mange gamle biler på øen. Vi mødes med øens lokale veteranvenner. Afgang fra Ærø kl. 15.30 eller kl. 18.00. Det kan vi aftale ved tilmeldingen. Tilmelding til Frits Johansen senest d. 6. august på tlf. 74459450.

Torsdag den 9. september kl. 19.30

Møde i klubhuset. Der vises bl.a. video fra sommerens veteranbilløb og dine bilkenderevner sættes på prøve i en lille konkurrence. Har du ideer til efteråret - så tag dem med!

Torsdag den 7. oktober kl. 19.30

Bemærk at dette klubmøde er flyttet en uge frem på grund af efterårsferien. Vi mødes i en garage, hvor der foruden gamle biler gemmer sig mange andre spændende gamle ting. Adressen er: Erik Svendsen, Over Jerstalsvej 231 i Rangstrup ved Agerskov. Tilmelding til Frits Johansen på tlf. 74459450 senest 1. oktober.

Torsdag den 11. november kl. 19.30

Møde i klubhuset.

Torsdag den 9. december kl. 19.30

Julefrokost. Traditionen tro spiller vi banko efter maden, hvorfor I bedes medbringe en lille - gerne sjov pakke, så alle kan få rørt lattermusklerne. Prisen for julefrokosten vil blive den samme som sidste år, nemlig kr. 80. Tilmelding til Frits Johansen senest 1. december på tlf. 74459450.

Frits Johansen

ØSTJYLLAND RISTRUP

Trods det noget lunefulde danske vejr lykkedes det at afholde grillaftenen d. 1. juni i tørt vejr. Dog kunne temperaturen godt ønskes et par grader højere. Derfor nød vi kaffen indendørs. Der var et godt fremmøde og deltagerne var tilfredse og nogle ønskede arrangementet gentaget næste år. Og det prøver vi gerne.

Tirsdag den 3. august kl. 19.30

Klubmøde (mini-stumpemarked). Tøm skuffer og hylder og lav en god handel.

Tirsdag den 7. september kl. 19.30

Alm. klubmøde.

Tirsdag den 5. oktober kl. 19.30

Klubmøde, videoaften.

*Venlig hilsen
Lars og Arne*

ØSTJYLLAND KLIPPINGE

Tirsdag den 27. juli kl. 19.00

Vores sommermøde bliver forlagt til en manøvre/prøvebane her i Klippinge. Her har vi mulighed for at afprøve bilens og egne evner, mødet slutter med en let og sjov konkurrence, hvor alle kan deltage, så tag din kone/partner med. Husk vi starter præcis, så vi kan nå at blive færdige inden det bliver mørkt.

*Hilsen og på gensyn
3-kløveret*

BØRKOP VANDMØLLE

Torsdag den 12. august

Vi mødes friske og med masser af nye indtryk efter ferien. Har nogen haft særlige veteranoplevelser hører vi gerne om dem. Det lykkedes ikke at arrangere et ude-besøg denne aften. Sorry.

Torsdag den 9. september

Klubmøde.

Torsdag den 14. oktober

Klubmøde.

*Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen*

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Tirsdag den 20. juli

Almindeligt klubmøde.

Tirsdag den 17. august

Almindeligt klubmøde.

Lørdag den 28. august

Vor årlige Høsttur. Se program under invitationer og arrangementer april mdr.

Mange tak til Jørgen Madsen for den arrangerede køretur d. 15. juni samt forsynet for det gode vejr. Ca. 20 køretøjer deltog, og man fik set bl.a. Haraldsted Sø og Skjoldnæsholm Gods.

Til alle jer som ikke er på ferie den 20. juli: Lad os nu se en masse fine biler og mc'er på gårdspladsen. Har du aldrig været her før, så er adressen stadig Kværkebyvej 79, Ringsted og det er meget hyggeligt.

*M.v.h.
Kaj Sørensen/
Hans Henrik Havsted*

NIVÅGÅRD

Traditionen tro er der ikke program-sat nogen aktiviteter i sommermånederne, ud over at man mødes til en is eller sodavand et eller andet sted i en kreds omkring København. Det er med velberåd hu, at det er byer tæt på hovedstaden, der den tredje torsdag i måneden bæres med et besøg af Dansk Veteranbil Klubs fantastiske køretøjer.

Personlig er jeg også glad for gamle motorcykler. Hvorfor ser vi så få af dem? Se nu at få fingrene ud af gas-



KLUBAKTIVITETER

kam..... Hensigten med disse træfpunkter er at nye medlemmer så kan indsluses i de aktives gruppe og være med på et uforpligtende plan. Ligesom IKEA's aftenløb.

Årsagen til at der mødes på så mange forskellige steder i omegnen af den store by, er at når man mødes i f.eks. Roskilde den 15. juli, så har medlemmer i det område størst mulighed for at møde op, det er på den måde man lærer hinanden at kende. Nu har disse møder rundt omkring fundet sted de sidste 4 år og det er

min overbevisning at der kommer mange nye ansigter og køretøjer til, udover Tordenskjolds soldater (de er mine venner allesammen), så på den måde er det let at lære nye mennesker at kende. Denne møderække slutter i august med møde på Køge havn.

Meningen med disse møder var også at der er „gang i klubben“ selvom det er sommer, hvor det ville være for meget at forlange at der skulle være virksomhedsbesøg på de lune sommeraftener.

Der holdes jo altid møde på Nivågård den første torsdag i måneden, og til dem der ikke ved det, så er der ikke lagt noget program i sommermånederne. Der kommer man bare i sin gamle bil, og så råhygges der bare med at se på de gamle køretøjer.

IKEAs aftenløb ender i juli i Kværkeby og i august i Roskilde.

Venlig hilsen Claus Nebel.



Internationalt rally

I dagene fra den 7.-15. oktober 2000 køres et stort anlagt rally fra London til Lissabon.

Portugal skulle være et de bedste lande i Europa, hvad gælder fredelige veje og skønne landskaber, den helt ideelle kombination for et klassisk billøb.

Interesserede kan henvende sig til www.he-ro.co.uk eller +44 1886 833505.

Rally for de rigtig barske

Det engelsk/skotske rally Land's End to John o'Groats finder sted i dagene 4.-7. december.

Det er en yderst spændende tur, men bestemt ikke for de sarte, særlig ikke i åben bil.

Men ifølge tidligere deltagere noget af en oplevelse.

Interesserede kan henvende sig til www.he-ro.co.uk eller +44 1886 833505

Er du interesseret i historisk motorsport ?

Så er muligheden tilstede 31. juli. Den London-baserede forhandler og auktionshus COY'S holder stor auktion over mere end 100 spændende sports- og racervogne på Silverstone.

www.coys-of-kensigton.co.uk eller +44 171 584 7444

Fra den midlertidige redaktør.

Med meget kort varsel måtte jeg overtage jobbet og sørge for at vort fine klubblad kom ud til tiden og med et fornuftigt indhold.

Det har været lidt af et job sådan lige at blive kastet ud i dette. Jeg håber det er løst på en tilfredstillende måde.

Jeg vil her rette en tak til alle bidragsgivere og benytte lejligheden til at opfordre alle der har en god historie at berette om vore gamle køretøjer til at fatte pennen og skrive ind.

Og gode fotos husk det, der er ikke noget der fortæller så meget som et godt billede.

Veteran Tidende har været præget af mange gode, interessante og læseværdige indlæg og artikler. Denne fine udvikling skulle gerne forsætte og yderligere udbygges, med indlæg fra gamle såvel som nye bidragsydere, til gavn og glæde for de mange interesserede læsere af vort klubblad.

Jeg vil også benytte lejligheden til på alle medlemmers vegne at sige tak til den afgående redaktør, for det store arbejde han sammen med vor bladproducent Ole Callesen har ydet, for at give klubben et flot og læseværdigt klubblad.

Steffen Frølich



FRA BESTYRELSEN

Hvorfor - var det så det?

Her følger bestyrelsens kommentar til Poul Suhrs synspunkt i sidste nummer af Veteran Tidende under titlen „Det var så det!“

I henhold til klubbens vedtægter er det sådan, at umiddelbart efter generalforsamlingen består bestyrelsen af op til 10 medlemmer, som ikke har andre hverv end medlemmer af bestyrelsen. Som første aktivitet i den nye bestyrelse er konstitueringen, hvor der vælges formand, næstformand, kasserer etc. Det er altså ikke sådan, at den hidtidige formand nødvendigvis fortsætter, med mindre der er et flertal for at vælge den pågældende igen.

Formanden er med andre ord at betragte som en form for gruppeleder, som gruppen (bestyrelsen) i princippet vælger for et år. Det kan dog også foregå på en mere „kupagtig“ måde midt i perioden, som det skete, da

den forrige formand blev sendt på tvungen sygeorlov, og Poul Suhr blev fungerende formand. Poul nævner selv, „at en afskediget direktør selvfølgelig ikke kan fortsætte I virksomhedens ledelse“, og det er måske netop der, forklaringen på det skete ligger. En direktør kan vælge at rådføre sig med sine medarbejdere, men uanset hvad de mener, kan han gøre, hvad han vil! Det er selvfølgelig nemmere, hvis flertallet af de ansatte har samme mening som direktøren, men det betyder ikke andet, end at medarbejderne måske bliver utilfredse. Det kan man ikke som formand for Dansk Veteranbil Klub! Bestyrelsens beslutninger må formanden efterleve, uanset at de ikke er efter hans hovede.

Det ulykkelige ved situationen denne gang var at både formandsposten og redaktørjobbet var samlet på en og samme person. Vel vidende at bla-

det er klubbens vigtigste bindeled til medlemmerne og derfor skal udkomme til tiden hver måned, kunne det bruges som pression. Jeg siger ikke dermed, at det var tilfældet! Alle I bestyrelsen er meget kedde af, at Poul valgte at frasige sig redaktøransvaret for Veteran Tidende. Ingen er I tvivl om at Poul har ydet et fantastisk arbejde med at opbygge det nye Veteran Tidende, som han skal have stor tak for, og alle I bestyrelsen havde håbet, at han ville fortsætte som redaktør. Vi meldte ikke straks ud, at redaktørposten var ledig, - men håbede! Dog var vi nødt til inden deadline at indrykke annoncen, der var I forrige nummer.

På bestyrelsens vegne
Steffen Jørgensen
Formand

Præsentation af den nye bestyrelse



Formand

Steffen Jørgensen
Per Bjørnsvej 3
3100 Hornbæk



Sekretær

Jørgen Stets
Kongevejen 77
2800 Lyngby



Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm

Ole Poulsen
Pogemosevej 10, Radsted
4990 Sakskøbing



Næstformand samt distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m. i Øst- Vest- og Nordjylland

Tom B. Jensen
Holme Møllevej 21, st. tv.
8260 Viby J



Registre & sektioner

Peter Løvstrøm Sørensen
Enghavevej 131, Gårslev
7080 Børkop



Fyn

René Dalager
Nyborgvej 37
5853 Ørbæk

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



Kasserer

Steffen Frølich
Lindevej 6
2791 Dragør



København og Nordsjælland

Søren Bagge
Ole Bruuns Vej 3 A
2920 Charlottenlund



Sønderjylland

Frits B. Johansen
Sjellerupvej 48
6430 Nordborg



FRA BESTYRELSEN

Svar på læserbreve fra Ole Emil Riisager, Egon Neesgaard og Leif Gr. Thomsen

Desværre kom indholdet af de 3 læserbreve først til bestyrelsens kendskab efter, at bladet var afleveret til trykning, så vi havde ingen mulighed for at bringe svaret i samme nummer.

Først vil jeg henvise til bestyrelsens kommentar til Poul Suhrs synspunkt. Dernæst vil jeg sige, at det på ingen måde var hensigten, at give Jer „et slag i ansigtet“. Klubben er utroligt afhængig af, at nogle og ikke mindst I bidrager til bladet. Vi kunne ikke på forhånd have vidst, hvad der ville ske. Men der var tungtvejende grunde, som jeg for at undgå „ørkesløst kævl“ ikke skal komme nærmere ind på, som gjorde, at flertallet i bestyrelsen gjorde, som de gjorde. Jeg er også gammel nok til at have været medlem i den tid, hvor det stod i vedtægterne.

Da jeg sagde ja til at opstille til bestyrelsen, var det ikke med den hensigt at vælte nogen, men at blive valgt til noget, og jeg havde på det tidspunkt ingen ambition om at blive formand. Det var først efter generalforsamlingen, at jeg indså, at det bedste jeg kunne gøre for klubben og dermed medlemmerne, var at stille mig til rådighed som kandidat til formandsposten. Så for mit vedkommende havde det ikke hjulpet med en uddybende programerklæring ved præsentationen i Veteran Tidende.

Bestyrelsens beretning blev rigtignok godkendt efter snak frem og tilbage, men der var da en del spørgsmål, som godt nok ikke resulterede i ændringer.

Der var også kraftige opfordringer til at dele formandsposten og redak-

tørjobbet på 2 personer. Det sker nu, men desværre af uheldige grunde.

Når dette blad udkommer, er vi forhåbentlig i gang med at drøfte redaktørjobbet med en eller flere kvalificerede personer, og jeg håber I vil tage del i udvælgelsen, for det er Jer, der får den største berøringsflade med redaktøren. Indtil vi får en ny redaktør, vil Steffen Frølich fungere som koordinator af bladet i tæt samarbejde med Ole Callesen, som fortsat tager sig af det tekniske.

Til sidst vil jeg blot nævne, at bestyrelsen er blevet kontaktet af flere fremtrædende medlemmer, som har været tilfredse med det skete. Jeg ønsker af den tidligere nævnte grund ikke at identificere dem nærmere!

Bestyrelsen/ Steffen Jørgensen

Referat fra bestyrelsesmødet den 6. maj

Mødet var det første efter generalforsamlingen. Første punkt på mødet var konstituering af den nye bestyrelse.

Både Poul Suhr og Steffen Jørgensen meldte sig som kandidater. På Pouls opfordring gik man straks over til afstemning i bestyrelsen om formandsposten. Afstemningen faldt ud til fordel for Steffen Jørgensen der således blev valgt til formand for bestyrelse og klub for det nye klubår. Efter afstemningen meddelte Poul at når han ikke skulle forsætte som formand trak han sig både fra redaktørjobbet og fra selv bestyrelsen, hvorefter Poul rejste sig og forlod bestyrelsesmødet.

De øvrige bestyrelsesposter blev fordelt uden afstemning som følger. Næstformand Tom Jensen, sekretær

Jørgen Stets, kasserer Steffen Frølich, registre og sektioner Peter Løvstrøm, klubstedsansvarlige: Nivå, Søren Bagge, øvrige Sjælland Ole Poulsen, Fyn René Dalager, Sønderjylland Frits Johansen, Jylland øvrige Tom Jensen.

Da ingen i bestyrelsen vist havde forventet at Poul havde et ufravigeligt krav om både at være formand og redaktør gav dette anledning til øjeblikkelig drøftelse om nybesættelse af redaktørjobbet.

Poul ville færdigøre det påbegyndte juni nummer. Steffen Frølich overtager derefter indtil ny endelig redaktør er fundet.

Det blev besluttet at indrykke en annonce i juni-nummeret af VT om ny redaktør.

På økonomisiden blev spørgsmålet om bogføring igen drøftet. På grund af Dorthes arbejdspress og manglende bogføringsrutine blev det besluttet at bogføring forsat var i sikreste hænder hos den hidtil benyttede eksisterende medarbejder. Fra 3. kvartal skulle Dorthe forsøges oplært.

Der blev drøftet forskellige tiltag til aktiviteter for medlemmerne, herunder afholdelse af kursus i løbsplanlægning og afvikling.

100 år for Opel



Den første Opel bil var System Lutzmann, der som alle de første biler var afledt af hestevognen.

Opel kan i disse uger fejre 100 året for den første bilproduktion, men selskabet er faktisk meget ældre.

Af Kurt Ellegaard

Opel fejrer 100 år som bilproducent i disse dage.

Opels historie går dog endnu længere tilbage end 1899, da låsesmeden Adam Opel gik på valsen og blev ansat på en symaskinefabrik i Paris. Da han kom tilbage til Rüsselsheim startede han sin egen symaskineproduktion. I 1869 blev en nybygget fabrik indviet. Broderen Georg var med fra starten og snart var der 40 mennesker ansat. Adam Opel rejste igen til Paris, hvor han købte en cykel som samlesæt, en såkaldt „væltepeter“, som han dog ikke mente var sagen, men da han solgte cyklen, tjente han mere end på at sælge blot en symaskine, så beslutningen blev ændret. Det syntes de fem sønner Carl, Wilhelm, Heinrich, Friedrich og Ludwig også og inden længe var en storproduktion af cykler i gang i

Model 4/12 hk fra 1924 fik stor betydning for den senere Opelproduktion. Bilen blev kaldt „Løvfrøen“ på grund af den grønne farve.

Rüsselsheim, men pludselig kom de første biler frem. Adam Opel sagde dog stop. Det ville han ikke, og der ved blev det. Han døde kun 58 år gammel i 1895, fire år før sønnerne startede bilproduktionen. De blev opfordret til at komme i gang hurtigst muligt af storhertug Ernst Ludwig og det første år var der fortsat gang i symaskineproduktionen.

Den første Opel-bil blev ingen succes. Den var allerede forældet ved fremkomsten, men der blev truffet afgørelse om licens hos franskmænd Alexander Darracq, og på biludstillingen i Hamborg i 1902 blev de nye Opel-Darracq en publikums-succes, men samme år havde Opel-sønnerne udviklet deres egen bil, model 10/12 hk, og i 1906 var der allerede fremstillet 1.000 biler.

Gennembrud

De helt store gennembrud kom i 1909 med model 4/8 hk, der fik øge-





100 ÅR FOR OPEL

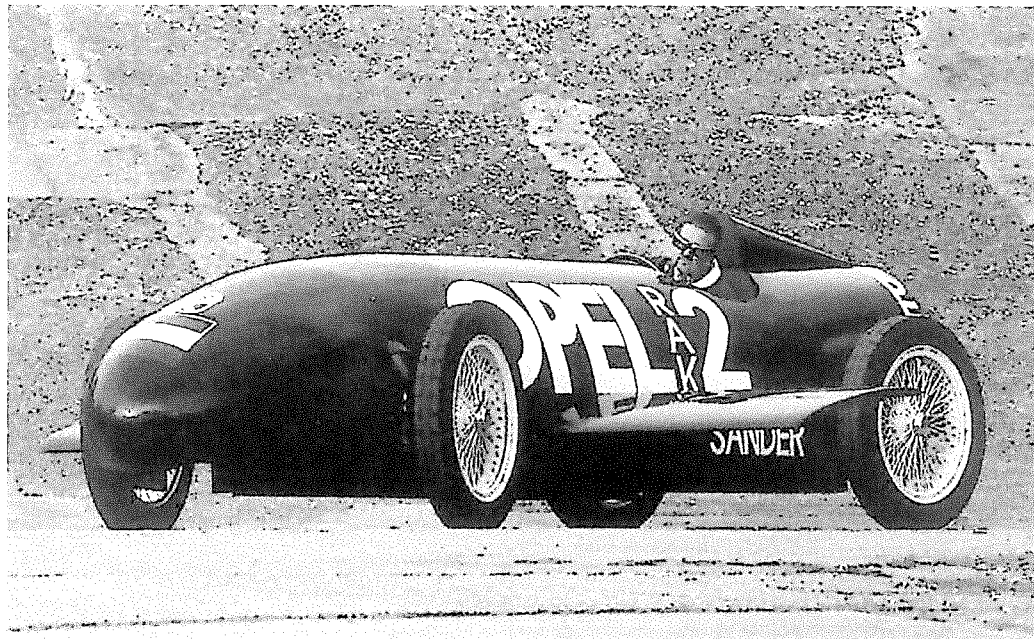
navnet „Doktorbilen“, fordi den blev landlægenes foretrukne køretøj med stort driftssikkerhed, og allerede i 1914 havde Opel overhalet samtlige konkurrenter i Tyskland og var nu landets største bilproducent, men det er mindre kendt at Opel og op gennem 20'erne var verdens største producent af motorcykler.

Under første verdenskrig var der produceret lastvogne og flymotorer, men efter krigen opstod der, som mange andre steder i Europa, krise i Tyskland. Blandt andet lagde de franske besættelsestropper hindringer for Opel ved at stoppe materialeleveringer, men også en rasende inflation var baggrund for, at produktionen til sidst lå stille. Det var dengang Opel selv begyndte at trykke sine egne nødpenge, der gav pant i virksomheden, og derfor blev betragtet som mere værdifulde end de officielle pengesedler.

„Løvfrøens“ betydning

Tiderne blev dog hurtigt mere normale og i 1924 gik Opel ind i samlebands-filosofien, som den første i Tyskland. Det blev modellen „Løvfrøen“ som beviste at den ny teknologi nedsatte produktionsomkostningerne. Modellen 4/12 hk fik øgenavnet Løvfrøen på grund af den grønne lakering. Det var en lille topersoners bil med firecylindret motor. Efter den gamle produktionsmetode kostede bilen 4.500 Mark, men efter samlebands-teknologien kunne bilen sælges til 1.990 Mark.

I 1928 havde Opel en markedsandel i Tyskland på 37,5 procent og på trods af depressionen gik Opel i gang med raket-forsøgsbiler, der kunne køre 238 km/t. Rak II var en ube-



mandet raketvogn, der på jernbanskiner kørte 245 km/t. Det var et bestillingsarbejde som dog intet havde med bilproduktionen at gøre, men tiderne var barske.

I 1929 gik General Motors ind som hovedaktionær, men Opel fortsatte sin selvstændighed.

Derefter gik det bedre med kendte modeller som Opel Olympia fra 1935, opkaldt efter den tyske Olympiade, som Adolf Hitler åbnede i Berlin. Produktionen blev stoppet af nazi-regimet i 1940, men lige før havde Opel fremstillet den første million biler. De efterfølgende år var produktionen omlagt til krigsmateriel. Næsten hele fabrikken lå i ruiner efter krigen, men administrationsbygningen og den store skorsten overlevede. De er helt tilbage fra 1909, og har altså overlevet to verdenskrige.

Umiddelbart efter sidste verdenskrig

blev fabrikkerne opført i de følgende år. Værktøjerne troede GM-Opel var gemt under krigen, men det viste sig at de var bortført til Sovjetunionen som krigsskadeserstatning, og da lastvogne ikke krævede samme antal værktøjer, startede Opel en lastbilproduktion, Opel Blitz årgang 1946, men allerede året efter kom der igen gang i personbilerne. I 1950 var det hele genopbygget og produktionen var oppe på 100.000 biler.

I 1962 åbnede Adam Opel endnu en fabrik i Bochum, hvor den ny Kadett blev produceret. En gigantisk succes med 11 millioner Kadett'er solgt over hele verden, inden afløseren Astra kom frem i 1991. Mange andre spændende modeller så dagens lys som Opel GT i 1968, Rekord i 70'erne, topmodellerne Monza og Senator, Ascona, nu Vectra, Tigra, den lille Corsa og den store Omega, som desværre ikke kan få fodfæste her i landet, selv om det er en rigtig god stor biltype. I dag sælges Opel over hele verden med fabrikker i Tyskland, Spanien og i Sydamerika og Opel Omega som Cadillac Catera i USA.

Der er 44.000 mennesker ansat i Opel-koncernen i dag, som er General Motors største datterselskab uden for USA.

Til venstre Opel Kapitän 1951 og Opel Blitz 1953.



Nivå-Centerløb 99

„Kluden“ op og silende regn, men heldigvis var den spændende rundvisning under tag på det gamle teglværk.



Juletræ hører til juleaften og Nivå - Centerløb hører til pinselørdag. Desværre er der altid nogle som ikke kan komme med, på grund af pladsproblemer. I år var der 52 biler og til næste år bliver der kørt for 10. gang, så jeg arbejder på en udvidelse, så det bliver Nordsjællands største veteranbilløb.

Efter modtagelsen og udlevering af rallyplader fik deltagerne serveret morgenmad.

Så var der en times tid til at se enten på biler eller butikker. Der bemær-



kede jeg en kønspolitisk adfærd, som ligestillingsrådet burde se nærmere på. Bilerne blev sendt ud på en kort rute ad små og smukke veje i området, for at ende ved ringovnen i Nivå. Denne er et stykke industrihistorie som både er spændende og imponerende at se på. Der fandtes kun to af disse murstensfabrikker og den i Nivå er den sidste der eksisterer. Der ventede to tidligere medarbejdere, som fortalte om brugen af og livet i og omkring ringovnen. Næsten hele brokvarteret i København, den såkaldte sorte firkant fra århundredeskiftet, er bygget af mursten

produceret i ringovnen. Et besøg anbefales, husk at ringe til 49 14 34 80 og aftal tid, der er kun adgang på bestemte tider. Tiden løb fra os og vores guider havde meget mere at fortælle, men efter overrækkelsen af et støttebeløb til bygningens bevarelse og nogle flasker til de tørre struber, kørte vi tilbage til Nivå - Center, hvor der var sildebord.

Til afslutning blev der overrakt præmier til alle der vandt. Betingelsen var at man skulle have haft en god dag. Alle opfyldte kriteriet og blev begavet med gavekort og flaske. I år 2000 har løbet 10-års fødselsdag, så lad se hvilken visdom jeg kan formidle til denne tid.

Willibald

Willibald i læder og Borsalino deler rundhåndet ud af de våde varer til de flinke guider fra det gamle teglværk.





Her står jeg og stirrer mod Sveriges kyst, sådan synger nationalskjaldmen Povl Dissing. Morris Register folket stod også en morgen, ved Helsingør og stirrede derover, men så sejlede vi over til kolonien og vi kan kun anbefale alle veteranbilejere at prøve det samme!

Turen gik fra Helsingborg tværs over det skånske, op og ned ad Söderåsen mod Ivö. En strækning på 120 km over små land- og skovveje uden nævneværdig trafik, det følte ligesom i de gode gamle dage. Frokost i det grønne var en selvfølge. Vi besøgte dog en enkelt storby, Kri-



Øverst til venstre: „Landningslämmar för ej beträdas under gång“ øv-forbudssverige, aldrig lov til lidt spænding her i livet.

Nederst: Maden og de „gode danske drikkevarer“ indtages i solskin i afslappet stil, typisk når Willibald arrangerer.

stianstad inden de 7 Morris'er og en enkelt deltager fra Tyskland med en MG kørte op til færgen mod IVÖ. Den var gratis, og sådan noget glæder enhver veteranbilejer.

På campingpladsen var der hytter, som kan ses på billederne, af fin kvalitet og hyggelig indretning. På Ivö brød man pibeler til IFÖ sanitet, I ved den man vasker hænder i og i mere uheldige tilfælde taler ned i. Derfor ved man at der i området eksisterede dinosaurer, øgler og varaner, de sidste påstås at eksistere stadigvæk forklædt med neglelak og camouflage. Turen rundt om søen kaldes Humleslingan, en slags Margeritruete hvor det er muligt at besøge Bäckaskogs slot, som også er hotel og restaurant, hvor man føler sig velkommen.

Humletorkan er et Humletørreri nu ombygget til vandrerhjem, med fin kaffe og kage. Tosteberga ångar, et engområde lige ned til Østersøen, med en vild blomsterpragt, som jeg aldrig før har set. En weekend går hurtigt og når man kommer hjem efter 750 km i det store udland, er man fyldt med indtryk og naturoplevelser, som ikke findes her i landet. Forplejningen og logistikken blev varetaget af vores søde og smukke koner, som gjorde denne rejse til en behagelig og minderig oplevelse for Morris Registeret. Tak til hele selskabet, men husk næste gang at tømme skuffer og skabe inden i forlader kvarteret.

Willibald



DVK på internettet

Vi udvider stadig vor medlemservice. Nu finder du også din klub på internettet. Skriv www.veteran.dk og gå på opdagelse i de mange gode sider med opdateret klub info. Her er listen over hvad du finder på vores hjemmeside.

Kort om DVK

[Blev medlem](#)

[Fra Bestyrelsen](#)

[Aktivitetskalender](#)

[Bestyrelsen](#)

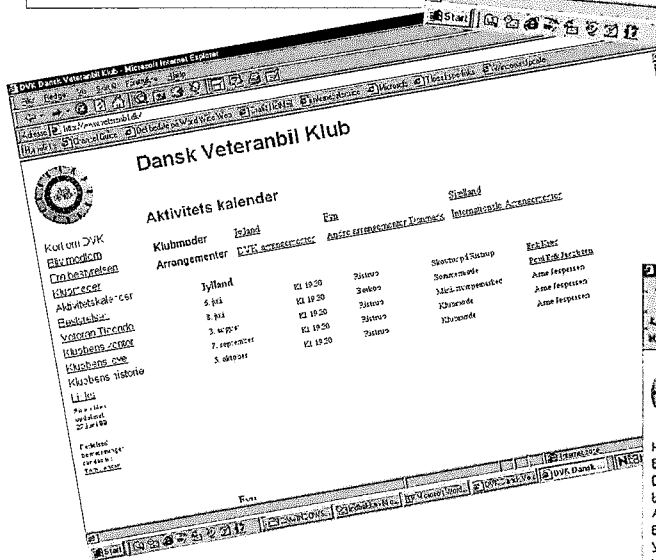
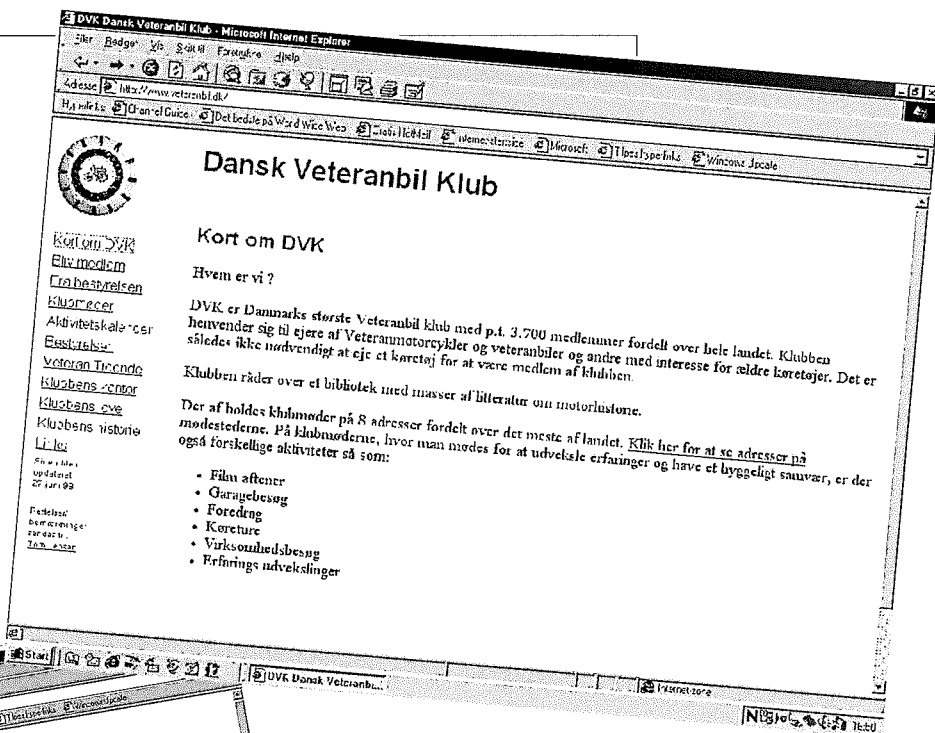
[Veteran Tidende](#)

[Klubkontoret](#)

[Klubbens love](#)

[Klubbens historie](#)

[Links](#)



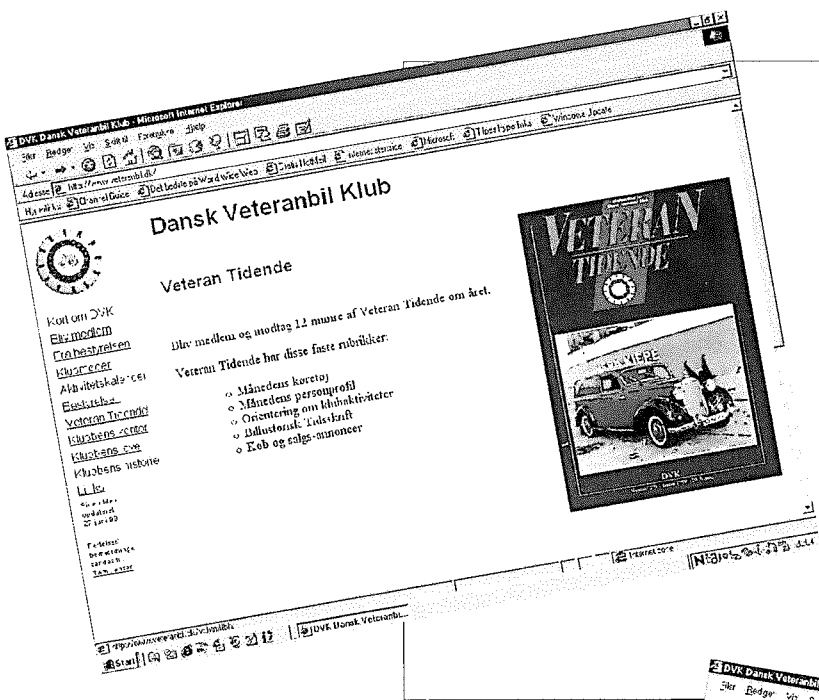
Alle disse herligheder skyldes vort mangeårige bestyrelsesmedlem og nye næstformand Tom Jensen. Tom har lagt et stort arbejde i programmeringen og ikke mindst i opdateringen. Vi vil her benytte lejligheden til at sige Tom en stor tak på hele klubbens vegne og vi håber Tom ikke løber sur i det store arbejde det er at vedligeholde og forbedre vor hjemmeside, således at vi også fremover kan glæde os over at DVK nu også er kommet IT mæssigt på omgangshøjde med resten af verdenen.



Nu også e-mail adresse

I skal også lægge mærke til at klubben har fået e-mail adresse:

dvk@vip.cybercity.dk I er meget velkommen til at benytte denne ved henvendelse til klubben. Har I indlæg til Veteran Tidende, køb/salgs annoncer og andet vil det også være en god ide at benytte vor e-mail adresse. Det er en hurtig og effektiv måde for Jer at komme igennem til klubben på og samtidig en administrativ stor hjælp for klubbens kontor.



Webmasteren har også lige et par ord at sige om hjemmesiden.

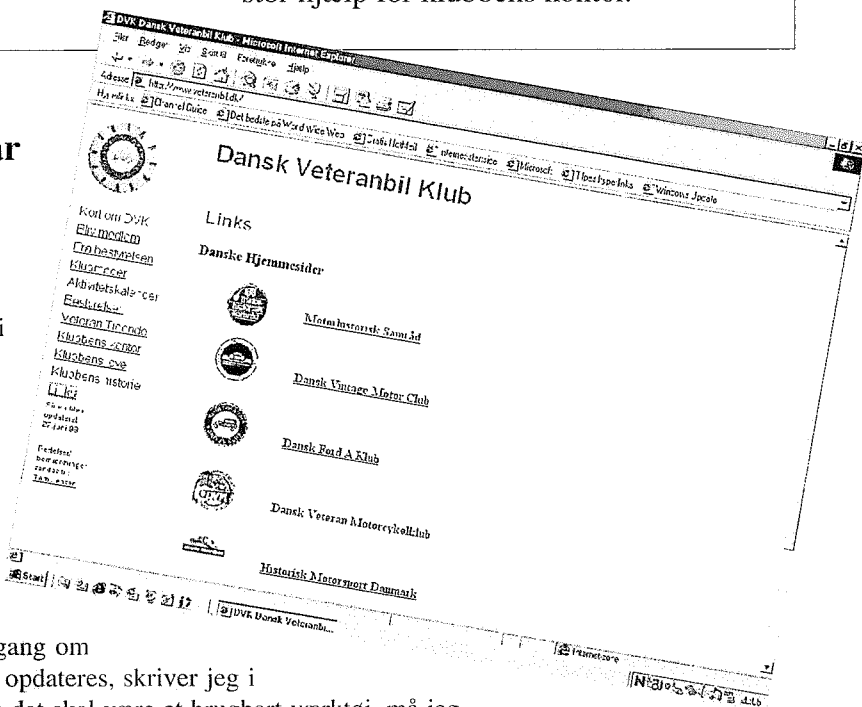
Meningen med denne hjemmeside er naturligvis at præsentere klubben ud ad til. Det kan helt sikkert gøres meget bedre, men vi har altså valgt at gå på „Nettet“, og så forbedre hjemmesiden hen ad vejen. Hvis nogen har forslag til forbedringer, andet layout m.m. hører jeg gerne om det.

Hjemmesiden er også et værktøj for klubbens medlemmer. Her kan man f.eks. se oversigten med arrangementer, både DVK arrangementer og andre arrangementer. Det er min hensigt mindst en gang om måneden at ajourføre siden. Når hjemmesiden opdateres, skriver jeg i korthed, hvad der er lavet om siden sidst. Hvis det skal være et brugbart værktøj, må jeg opfordre arrangører til at sende mig materiale (pr. E-mail). Informationerne henter jeg ellers fra VT (og andre klubblade m.m.). Trykfejl i Veteran Tidende's kalender, som jeg bliver bekendt med, rettes også.

Hjemmesiden kan ses i en skærmopløsning på 800 x 600, men ses bedst i en opløsning på 1024 x 768. Funktionalitet har været det vigtigste da hjemmesiden blev lavet. Det har ikke været meningen at lave en masse grafik og andre fancy ting. Som tiden går og jeg bliver bedre til dette job, så skal den nok blive mere spændende, men intensionen er at den også skal kunne ses fra en PC, der ikke er så kraftfuld.

Der vil med tiden også blive placeret enkelte artikler fra VT her, men altid først efter de har været bragt i bladet. Der kommer ingen køb og salg side på vores hjemmeside.

Tom Jensen
(Næstformand/Webmaster)



Traktor- og Motormuseet Eskildstrup på Falster



I serien af veteranmuseer bør vi også omtale yderpunkterne af det vi i DVK interesserer os for. I dette tilfælde er det traktorer og stationære motorer, vi omtaler.

Det imponerende museum i det gamle frørenseri

I starten af firserne rygtedes det at brødrene Knud og Bent Nielsen i V. Kippinge havde en samling gamle traktorer, som kunne besees i V. Kippinge.

Det var oplagt, at der kunne skabes et museum, da der var flere sjældenheder i samlingen. Man nedsatte en arbejdsgruppe, der skulle finde et

egnet sted, der var stort nok, og efter nogen søgning fandt man endelig det gamle frørenseri i Eskildstrup.

Der var mange frivillige, der var parat til at yde en gratis indsats og den 12. maj 1988 kunne man invitere daværende industriminister Niels Vilhjelms til at indvi museet.

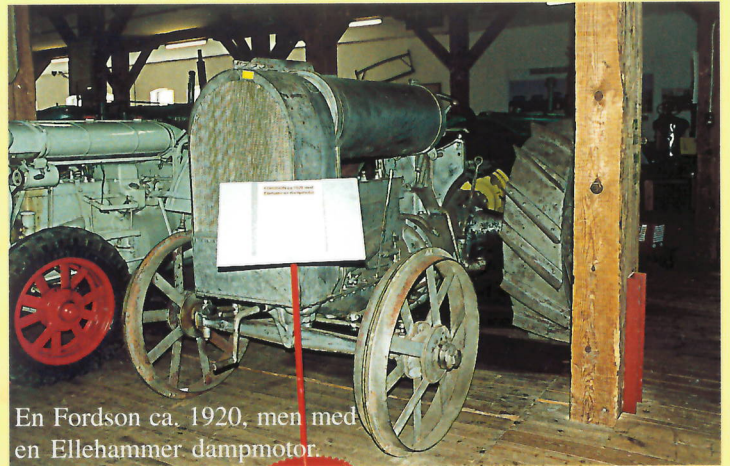
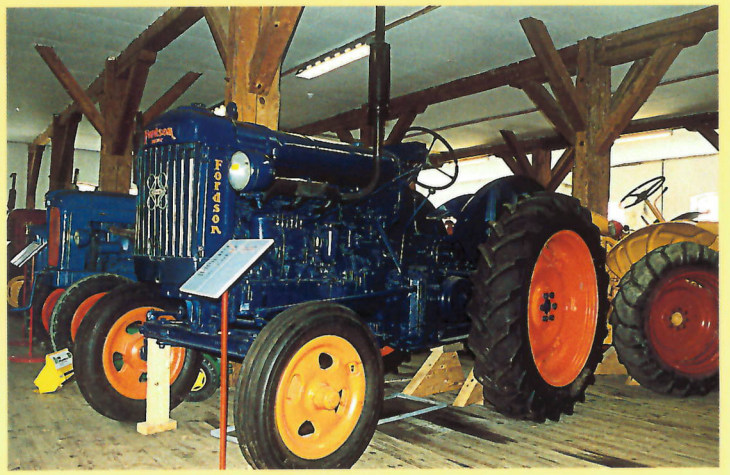
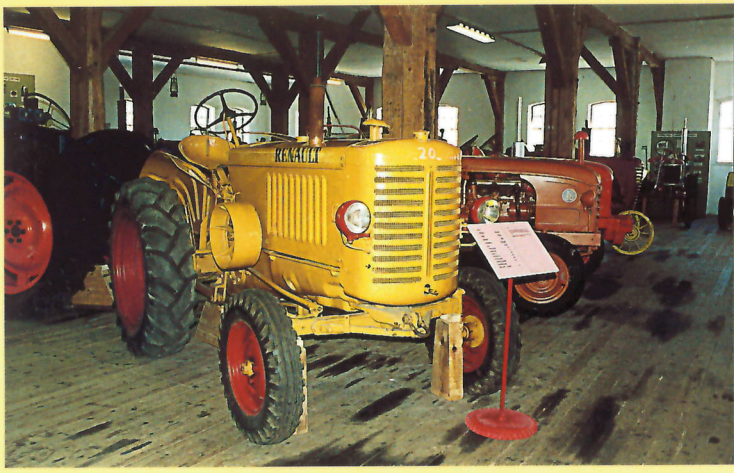
Nørre Alslev kommune ejer bygnin-

gen, og det er lykkedes museet at få en 30-årig lejeaftale, men allerede nu er der pladsproblemer i denne meget store bygning.

Museet er beliggende ca. 3 km. fra motorvejen, når man benytter afkørslen, Nyk. Falster/Gedser, og vel at mærke kommer nordfra

Egon Neesgaard



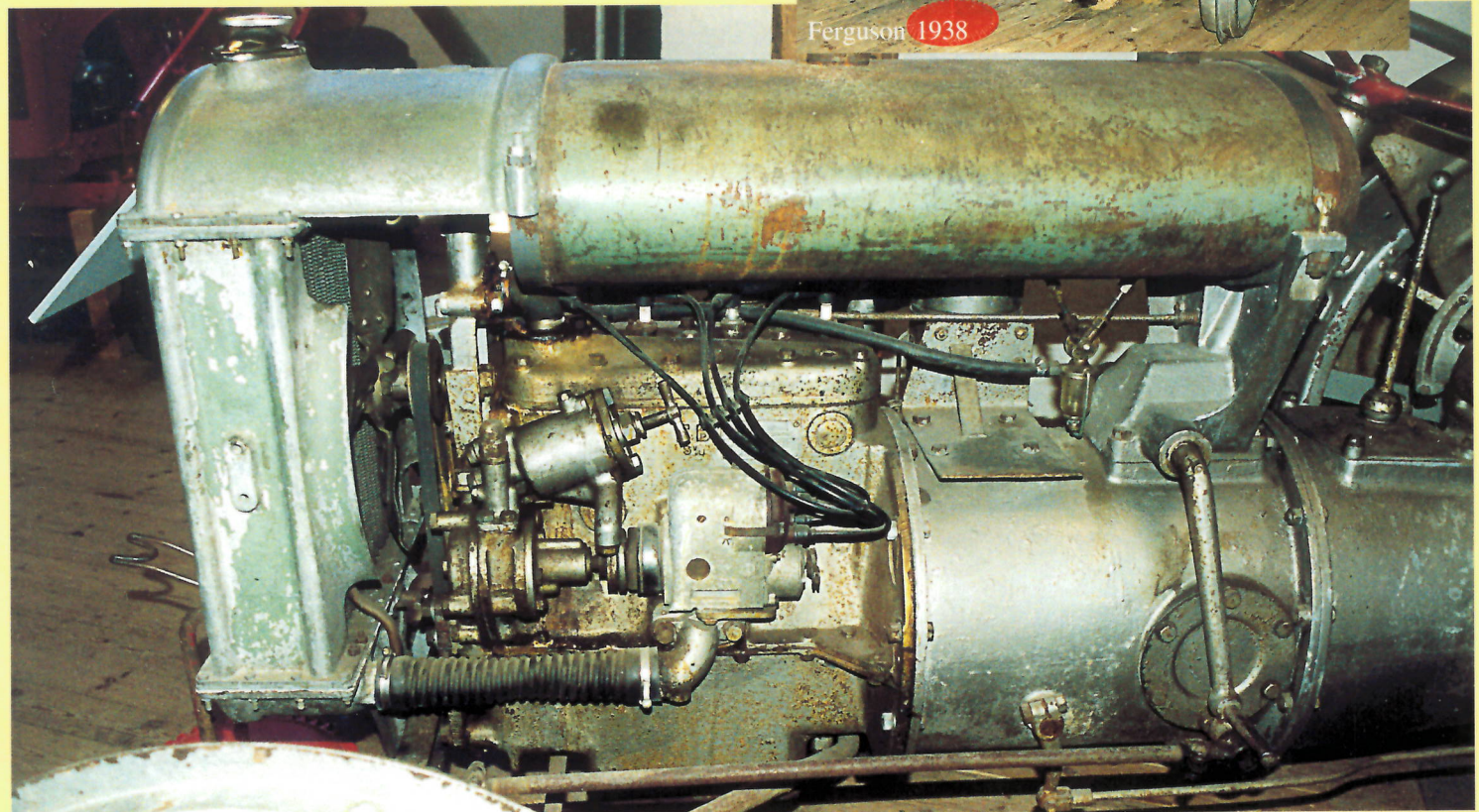
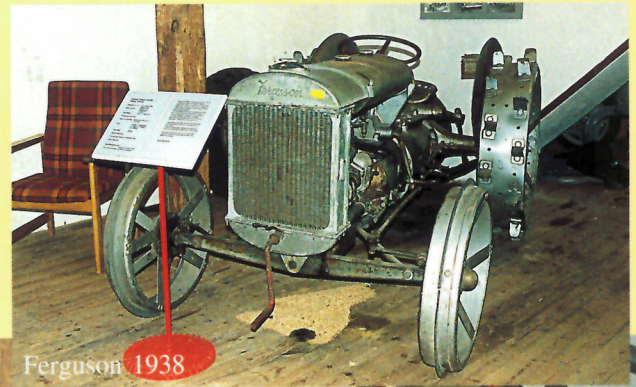


Åbningstider

13. maj - 30. sept. samt

16. - 24. oktober alle ugens dage kl. 10,00 - 17,00.

maj-juni og september lukket hver mandag.



MORRIS MINOR Cabriolet 1952

Tekst: Frede Nielsen
Foto: Ole Callesen, Frede Nielsen



„Da jeg så alle de gamle flotte vogne, var min interesse vakt. - Jeg måtte også være med!“





Morris Minor-feberen i vor familie startede egentlig med, at min søn Brian fik en som den første bil, da han havde fået kørekort.

Det var en fra 1970, som blev købt nysynet og indregistreret i november 1988, men da Brian holder af, at alting er perfekt, gik han selv i gang med at gøre den helt færdig.

Dette var tilendebragt således, at jeg og Brian kunne tage til Minortræf sommeren 1995. Da jeg her så alle de gamle flotte vogne, var min interesse vakt. - Jeg måtte også være med!

Brian kommer så hjem en dag og fortæller at han har fundet en cabriolet, som han vil have. - Men nu måtte jeg som far også være med. - Jeg mente, at det bedste var, at det var mig, der købte den! - I øvrigt, som jeg sagde til ham, det er jo alligevel dig, der skal arve den engang! Lidt modstræbende gik Brian med på tanken.

Den 8. september i 1996 kører vi sammen med Peder Mikkelsen til Nordsjælland for at se på bilen. Havde det ikke været for Peder, var den

aldrig blevet købt. Men på hans udsagn: „Den årgang findes ikke bedre i Danmark“, blev den købt som beset. Pris 17.500,-.

Om aftenen da vi kom hjem med den,



skulle vi se, hvad vi egentlig havde købt, og da jeg tog i døren for at 'åbne den, faldt døren af. Meget morsomt - specielt da seancen blev optaget på video af min kone, Ida!

Om bilens fortid kan fortælles, at den rullede af båndet i England 18.9. 1952, hvor den blev solgt på hjemmemarkedet og kørte der fra 1952 til 1985, hvorefter den blev eksporteret til Long Beach i Californien, hvor den var kørende fra 1985 til 1993, hvorefter den stod stille og sluttelig blev eksporteret til Danmark i 1996.

En bil, der har stået under Californiens hede sol, har ikke mere brugbare sæder, kaleche eller gummilister, så der var en del at rette op på. Til gengæld troede vi på sangen: „It never rains in California“, men alligevel havde den meget rust. Faktisk utrolig meget. Vi mener dette må skyldes de første regnfulde år i England.

Peder Mikkelsen gav gode råd angående renoveringen: der var 2 måder at lave den på. Hvis den skulle være rimeligt brugbar, ville Peder sætte en 948 cm³ topventilet motor i foruden gearkasse, kardanaxel og bagtøj med nye bremses og store bremsetromler foran - eller alternativt at bruge de gamle originale dele, men så skulle vi læsse den

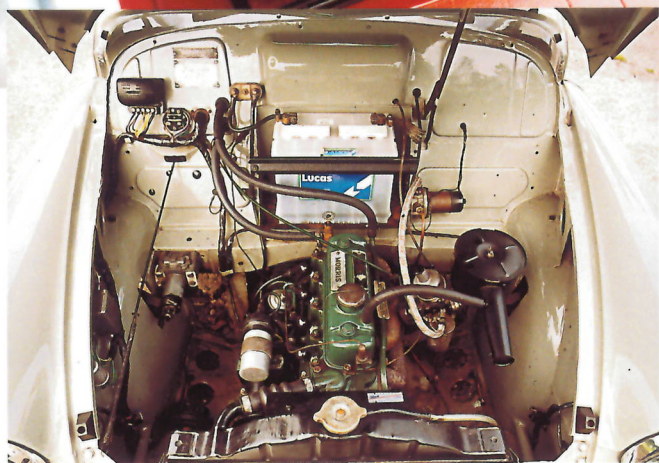


på en trailer, hvis vi skulle længere væk på træf. Vi valgte den første løsning for at være bedre kørende, men de gamle dele og styretøj til højre side er selvfølgelig gemt til en evt. senere renovering ud i fremtiden.

Efteråret 1996 blev starten på jagten på „stumper“ og bl.a. blev en gammel Minor i Tullebølle på Langeland ribbet for mange fine gamle dele, lige fra håndbremskabel, bagfjedre, forkromede dele m.v. - Peder Mikelsen fik også besøg, nu for at være

behjælpelig med adskillelsen af „dyret“. Hele cabrioleten bliver nu skilt ad, smådele går til sandblæsning, og der arbejdes ihærdigt med opgaven. - Kræmmermarkeder besøges også i jagten på manglende udstyr, og Pe-





der går i gang med pladearbejde, som forventes færdigt inden nytår 1997. De forskellige dele til motoren males grønne og dele til undervogn får en gang grunder og 2 gange sort maling af det bedste, der findes på A. P. Motorcenter. Der blev også lavet nye trælister for og bag til kalechen. Så går de store dele til autolakerer i Bred. Motoren bliver adskilt og er i fin stand, dog er en udstødningsventil brændt og må udskiftes. Ellers er den helt i orden og kan umiddelbart samles med nye pakninger. Bilen kommer fra maler sidst i juni 1997, og jeg begynder at samle bilen hjemme, men jeg får også råd og

vejledning af Peder Mikkelsen under dette arbejde. Endelig oprandt den store dag, da Minor'en skulle til syn. Brian kørte afsted med den, og vore forventninger blev indfriet, den gik igennem første gang. Og ikke nok med det, efter at den var kørt ind i synshallen og til den stod udenfor igen, gik der maksimum 10 minutter. Selv om det nu var blevet oktober, og det egentlig var for sent at begynde at tænke på cabriolet-kørsel, måtte jeg springe ud i det, og betale hvad det kostede for „at komme ud at rulle“! I første omgang var den blevet registreret med hvide plader, men for at den kunne se ordentlig ud, måtte kro-

nerne rulle, så den kunne få sorte plader på, som en rigtig veteranbil! - Så nu har både Brian og jeg en rigtig veteranbil og glæder os til at møde op til de næste Minor-Træf. I øvrigt kan det nævnes, at et par ud af mange oplevelser med vognen har været, at vi var med til at indvie Storbæltbroen sidste år, og Morris Minors 50-års jubilæum i Tarm. Til afslutning på historien hører også, at der nu er indkøbt endnu en Minor i familien. Denne gang en 2 dørs Saloon fra 1952, som jeg er i gang med at renovere. Det er så meningen at min kone Ida skal køre dette køretøj til træf. - Og så bliver vi altså hele 3 Minor biler på én gang.



Set og sket fra løbsfronten

Ikeas aftenløb. De mange biler er ankommet til Malerklemmen. Indsendt af Jan Nielsen, Brøndby strand.



Til de få der ikke har opdaget, at der er IKEAs aftenløb den sidste torsdag i hver af sommermånederne, (se løbskalenderen) kan fortælles at de to første har fundet sted.

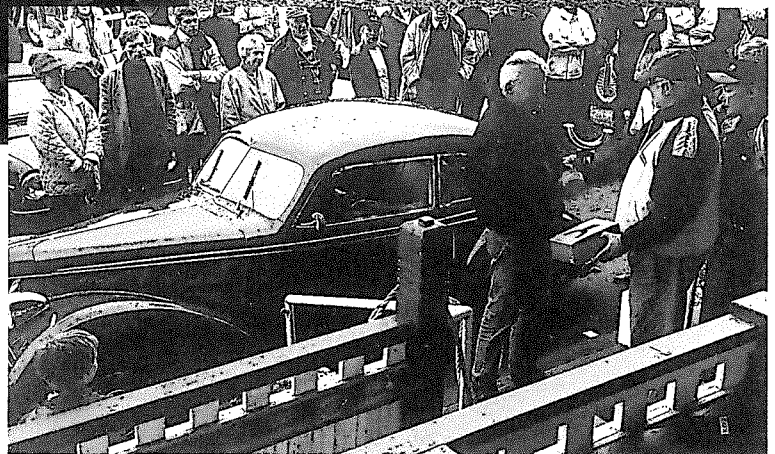
I april, hvor vi endte på Nivågård, hvor tilrettelæggerne var Niels Støtrup (M.G.) og undertegnede og så i maj, hvor tilrettelæggelsen var af Tonny Christensen (Ford A) og undertegnede. Der endte turen på Malerklemmen ved Borup. Begge løb var godt besøgt, der var mere end 35 køretøjer begge gange.

Inden dette blad går i trykken vil der finde et IKEAs aftenløb mere sted, det ender i Klippinge. Det næstsidste IKEAs aftenløb for i år, som starter i Tåstrup, ender i Kværkeby og

det allersidste, der starter i Gentofte og ender i Roskilde.

Denne sommers arrangementer er mange og det har nok været svært at vælge ud hvad I skulle deltage i. Første søndag i maj var klubben gæ-

ster på Langelinie, hvor Langelinie Handelstands Forening donerede en meget flot præmie for flotteste ekvipage. Den tilfaldt, ikke uventet, Thom Bang Petersen med hans meget sjældne Fiat 1500 med Touring Superleggera karrosseri fra Milano.



Jan overrækker præmien til Thom. Langelinie søndag 1. maj

Classic Autojumble Klampenborg. Overrækkelse af henholdsvis 1. og 2. præmie.





FRA MEDLEMMERNE

Præmien der bestod af en smuk sølvlysstage fra Georg Jensen blev uddelt af formanden for handelstandsforeningens bestyrelse Jan Rentz-Petersen, i forbindelse med arrangementet Copenhagen Classic Autojumble 1999 på Klampenborg galopbane.

Der synes at have været tilfredshed med Tourist Trophy sidste år, for det var ikke noget problem at få køretøjer til dette års arrangement, samme dag det blev annonceret i Veteran Tidende var der fyldt op og en venteliste var ydermere en realitet. (Tre af reserverne fra ventelisten kom med). Vi lavede endvidere 5 ekstra numre, på grund af tilstrømningen. Der var prøver og konkurrencer på de Hydro/Texaco tanke vi besøgte på ruten gennem København). Dagen efter var der præmieoverrækkelse på Klampenborg Galopbane i forbindelse med førnævnte Copenhagen Classic Autojumble d. 30. maj. Jeg fik med kort varsel en henvendelse fra Det Danske Travelskab og Classic Team om at skaffe 9 åbne vogne til en præsentation af 8 internationale kuske ved et af de allerstørste løb i Charlottenlund, Hydro / Texaco Cup, der siges at der møder ca. 10.000 menesker op til dette løb, der er det næstfineste efter det danske Derby. Dette fandt sted søndag d.13. juni. Det hele blev dækket af TV 2 i den bedste sendetid.

Venlig hilsen Claus Neble.

Tourist Trophy 29. maj. En af de prøver der var indlagt i løbet, her Lasse Agerskov Andersen med familie der kaster ringe i Virumparken.



Læserbrev: Til Veteran Tidende

Det er med en vis undren, når jeg læser de indlæg der er skrevet om bestyrelsens beslutning om at vælge en ny formand til at varetage klubbens ansigt udadtil. Det hele fremstilles som værende et kup tilrettelagt af skurke, med andre motiver end at varetage klubbens interesser. Hvad bilder man sig ind? De nye bestyrelsesmedlemmer er valgt ind på den nys overståede generalforsamling og deres beslutninger må tages ad notam af medlemmerne. Hvor er vi ellers henne? Uden at have været tilstede ved det møde, hvor bestyrelsen traf beslutning om at skifte formanden ud, tør jeg nok sige det er en almindelig demokratisk proces, når der er flere kandidater og der bliver flertal for en anden person en den, der hidtil har bestyret posten. Det ligger latent i klublovene at det er bestyrelsens ret/pligt at bestemme hvem der skal være formand for klubben. Herom hersker der ingen tvivl, og hvis et flertal i bestyrelsen beslutter at formanden skal skiftes ud, så er det det, der gælder. Hvis det er et kup, så forstår jeg ingenting. Det er da almindelige demokratiske spilleregler. Personligt vil jeg sige: Når den afgående formand taler om sin lederstil, direktøren der leder

sin virksomhed, så staver han direktør forkert, det staves d i k t a t o r, mere for ligesom, at løfte sløret for, hvad der kan ligge som grund til at bestyrelsen har valgt en ny person til at være klubbens ansigt udadtil. Dette her er en klub, hvor man frivilligt laver et stykke arbejde, så længe man synes det er sjovt og så er den ikke længere. Uden hermed at forklejn Ole Callesens og Poul Suhrs store arbejde med klubbens blad, vil jeg tillade mig at fremføre, at det ikke, alene, har været hans fortjeneste at rette klubbens økonomi op, den har hele tiden været god, det er faktisk følgen af bestyrelsens beslutninger, at han ikke, alene, har skaffet mange flere medlemmer, det er bestyrelsesbeslutninger omkring forsikringer der har gjort det, osv. osv. Lad mig gætte, det kan være at der er blevet manipuleret lidt for meget med bestyrelsesmedlemmerne i de sidste par år, til at det kunne fortsætte.

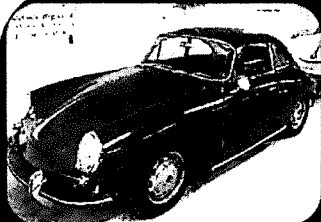
Det må da også være svært for medlemmerne, at det, der besluttet på bestyrelsesmøderne er en velbevaret hemmelighed. Og det på trods af sidste års generalforsamlingsbeslutning om åbenhed. Der var endda et bestyrelsesmedlem der blev klandret for at lække bestyrelsesbeslutninger til medlemmerne. Det må da forventes af ledelsen, at de stedlige tillidsrepræsentanter oplyser deres medlemmer om hvad der sker på bestyrelsesmøderne. Der har endvidere været flere tilfælde af censur i bladet, det er uhørt. Men jeg kan ikke sige med sikkerhed, hvad det var der fik den nye bestyrelse til at beslutte hvad der er bedst for klubben, for jeg var ikke tilstede, da man nykonstituerede sig. Det kan ikke komme bag på nogen, at jeg har denne mening, for det var det sidste, jeg sagde på dette års generalforsamling, „Man skal holde op, når man ikke synes det er sjovt mere“.

*Venlig hilsen til alle medlemmer
Claus Neble*



FRA MEDLEMMERNE

1988



63 Porsche 356 SC Coupé.
renoveret motor Kr. 125.000



56 MGA Roadster, cromtrådhjul,
nye lædersæder,
lev. nysynet og indreg. Kr. 119.000



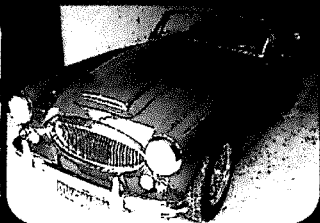
54 MG TF, trådhjul, meget flot.
lev. indreg. Kr. 145.000



63 Mercedes 230 SL, veteran afgift
ca. kr. 30.000, 2 toppe Kr. 125.000



65 Porsche 911 Coupé, veteran afgift
ca. kr. 20.000 Kr. 85.000



66 Austin Healey 3000 MK III,
meget flot, excl. afgift Kr. 150.000

56 MGA Roadster, crom trådhjul, lev. nys. /indreg.	119.000	66 Austin Healey 3000 mk III, O/D, racinggre- en, flot.....	150.000
62 MGA Roadster, mk II.....	58.000	65 Triumph TR4A IRS, rød.....	45.000
60 MGA 1600, rød, lædersæder, chromtråd hjul, total rest., lev. nys. og indreg.	148.000	64 Triumph TR4A, blå, overgear.....	45.000
60 MGA 1600, rød, nymalet projekt.....	85.000	63 Porsche 356 SC Coupé, nyrenov. motor.....	125.000
60 MGA 1600, rød.....	82.000	65 Porsche 911 Coupé, rød, samme ejer i 30 år Afgift ca. kr. 20.000.....	85.000
63 MGB Roadster.....	32.000	59 Porsche 356 Convertible D, hoveddrep, motor/gearkasse matching no.....	195.000
70 MGB, rød, trådhjul, lædersæder, total reno. lev. nysynet og indreg.....	135.000	60 Mercedes 190 SL cab., sølvmetal, sort interior.....	165.000
54 MG TF, sort/rød, trådhjul, lev. nys. og indreg.....	145.000	63 Mercedes 230 SL Cabriolet, rød, 2 toppe.....	125.000
54 MG TF, projekt med reno. motor.....	95.000	62 Mercedes 190 SL Cabriolet, sølvmetal, rød interior.....	185.000
54 MG TF, rød, chrom trådhjul, lev. indreg./nysynet.....	155.000	66 Mercedes 230 SL Cabriolet, rød, hardtop, motor reno. excl. afgift.....	140.000
52 MG TD, rød/sort, kører godt.....	85.000	71 Mercedes 280 SL cab., rød, 2 toppe cognac farvet læder, excl. afgift.....	98.000
62 Austin Healey Sprite.....	28.000	71 Opel GT, rød, flot, lev. nysynet.....	52.000
64 Austin Healey Sprite.....	37.000	60 Morgan 4/4, two seater, trådhjul, racin- ggren, lev. nysynet/indreg.....	155.000
60 Austin Healey 3000 mk I, O/D, two seater.....	125.000		
65 Austin Healey 3000 mk, III O/D, til restaurering.....	75.000		

Ring og hør nærmere. Vi er til at handle med!!!

**CLASSIC
CARS**



**Import
KØB - SALG - BYTTE**

*Sportsvogne på lager
Kjeld Hansen*

KH Trading

*Volderslev Bygade 4
5260 Odense S*

*Tlf 66 15 30 08 - Fax 66 15 30 22
Mobiltlf. 28 11 04 06*

FORMANDSSKIFT UDEN FORMÅL!

Sådan som jeg ser det, havde vi ikke brug for et sådant skift, som jeg vil kalde utidigt.

Hvorfor skal vi have denne turbolens i en klub, der i bund og grund bare skal varetage en ganske almindelig drengedrøm, nemlig „rigtige biler“, og hvor et formandsjob er uden profitabel gevinst ensige prestige.

Hvad ligger der i disse magtkampe, som har eksisteret i klubben i mange år efterhånden.

Vor sidste formand Poul Suhr måtte lide den tort, at blive gået i utide, og til hvilket formål? Han kom på det allermost kritiske tidspunkt i vor klubs karriere, nemlig hvor der virkelig skulle bestilles noget, renses ud om man vil, sætte tingene i system, få klubben til at køre igen, altså et helt igennem utaknemmeligt hverv!

Skal dette honoreres med, at man bare sådan bliver gået ... det forstår jeg ikke!

Der var tale om en seriøs udfordring, der blev taget alvorligt og løst. Da klubben startede, var grundlaget de gamle biler, og interessen der skulle varetages, bevares klubben har udviklet sig, er blevet stor, men er gamle biler ikke stadigvæk udgangspunktet.

Poul Suhr havde sådan som jeg er orienteret, annonceret sin afgang på et nærmere bestemt tidspunkt...jamen så lad den dog komme helt naturligt.

Derfor forstår jeg ikke vore jyske ... og slet ikke det fynske bestyrelsesmedlem, som billigede dette formandsskift !

Den seriøsitet og udfordring Poul Suhr er gået til sagen på, kræver helt ubetinget ros.

Venligst
Jørn Jakobsen

Jo - der var naturligvis et formål med ny formand for bestyrelse og klub.

Kære Jørn Jakobsen,
Tak for dit indlæg om formandsskift.

Det er helt rigtigt når du påpeger at Poul Suhr er en god administrator. Han var den rigtige mand på det rigtige tidspunkt. Han har gjort et godt stykke arbejde for klubben som vi alle må være glade for.

Men alting udvikler sig og i bestyrelsen for en interesseklub som vores skal der også være arbejdsglæde, godt kammeratskab, inspiration og entusiasme. Det er de faktorer der giver en bæredygtig udvikling og kontinuitet.

Det er et af bestyrelsesformandens vigtigste job at sørge for dette og undgå unødigt turbolens.

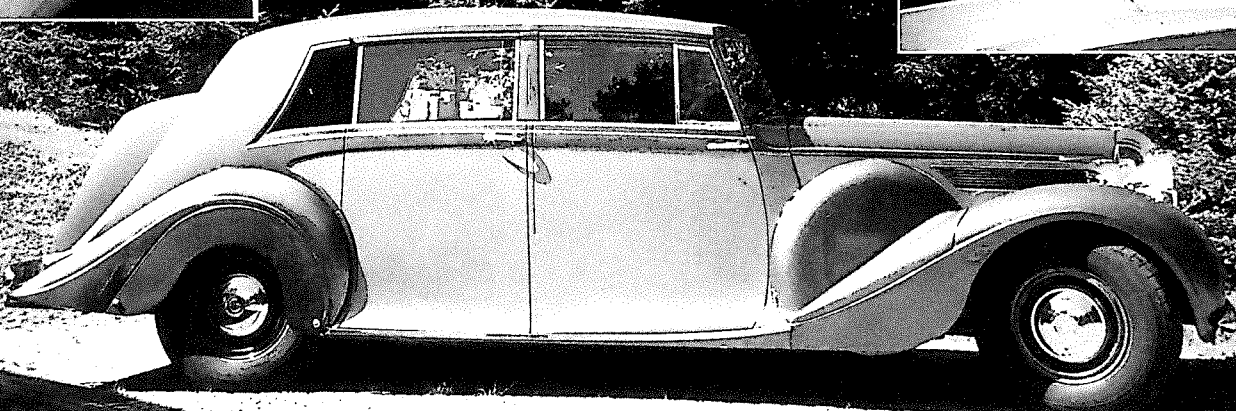
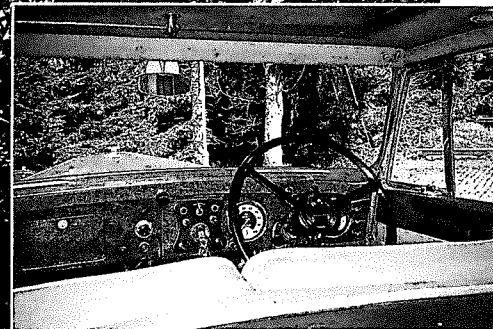
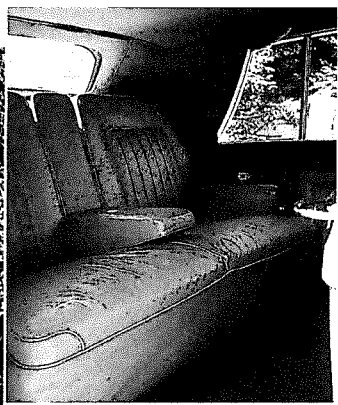
Men det er ikke rigtigt når du påpeger at Poul Suhr blev gået i utide. Det var John Jakobsen der blev gået i utide, dengang Poul Suhr kom til som formand.

Poul blev ikke genvalgt ved den helt ordinære og årlige konstituering, som finder sted hvert år efter generalforsamlingen.

Vi i bestyrelsen kan kun beklage at du åbenbart er bedre orienteret end både den forrige og nuværende bestyrelse samt generalforsamlingen, når du kan skrive at Poul havde annonceret sin afgang på et nærmere bestemt tidspunkt, det er ikke meddelt hverken bestyrelse eller generalforsamling.

Steffen Jørgensen formand

FRA MEDLEMMERNE

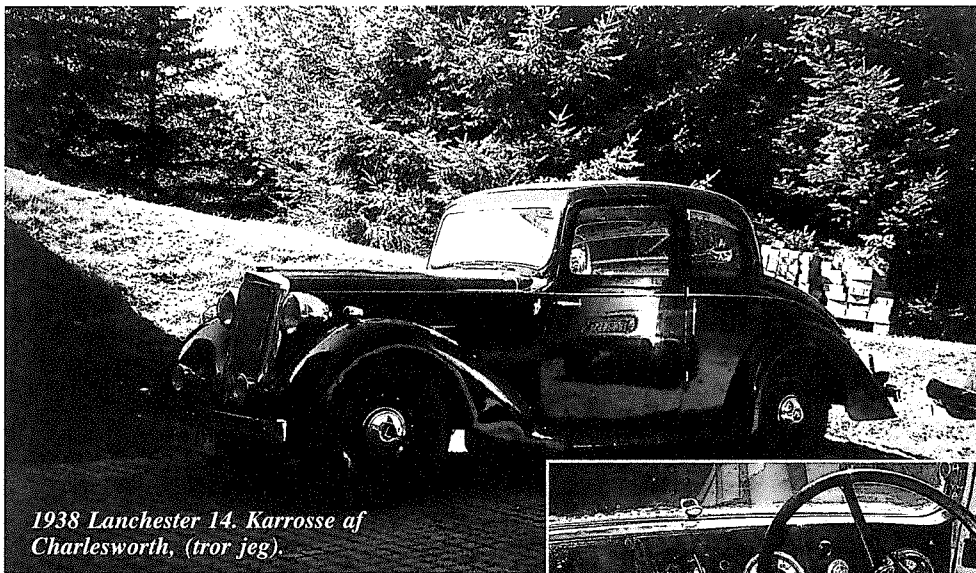


1948 Daimler DE 36. Karrosse af Hooper

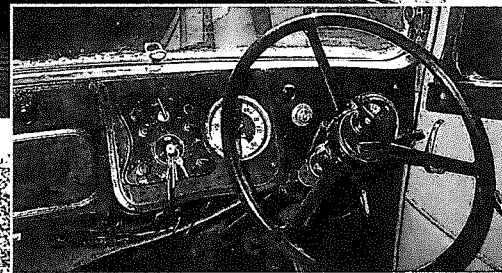
Et lille bidrag til VT i form af fotos fra en nylig foretaget rejse i det sydsvenske. Bilerne er ganske usædvanlige målt med en hvilken som helst målestok og kan nok have interesse. DE 36 og Lanchester 14 ejes af Thore Ivarsson og DE 27 ejes af Jan Schantz.

DE 36 modellen, som er en otte på række ca. 5,4 liter 150 bhk, var den sidste Daimler der dannede basis for den engelske kongefamilies officielle „statecar“, samt for mange andre statslederes, inden Rolls Royce så småt overtog denne position først i 50'erne.

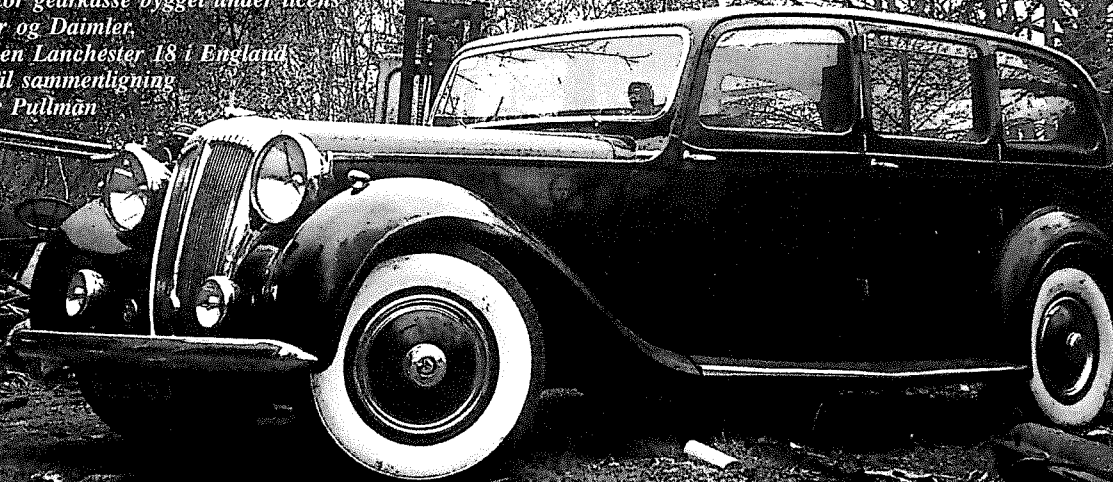
Venlig hilsen
Hans Henrik Havsted



1938 Lanchester 14. Karrosse af Charlesworth, (tror jeg).



Lanchester produceredes både som 4 og 6 cylindrede. Den 4 cylindrede 11 og den 6 cylindrede 14 og 18. Den 4 cylindrede var på 10,8 HP, 1444 cc og med topventiler. Den 6 cylindrede var på 2565 cc. Transmissionen var en 4 trins, preselector gearkasse bygget under licens fra Vulean-Sinclair og Daimler. Chassis prisen for en Lanchester 18 i England i 1938 var 435£. Til sammenligning kostede et Humber Pullman chassis 425£.



1947 Daimler DE 27. Karrosse af Barker.



Apollo 1910

STYRKIEPRØVEN

13.-16. maj 1999 i Sverige

Til dette års Styrkeprøve med start og mål på Hotel Erikslund lidt syd for Ängelholm var der anmeldt 22 køretøjer, 9 fra N, 8 fra DK og 5 fra S, årgangene fordelt fra 1907 til 1925. Vi ankom torsdag eftermiddag hvor der var modtagelse, indskrivning og hyggesamvær.

Fredag morgen med blæst og overskyet vejr startedes op til en tur over Hallandsåsen. Vi kørte ad små skønne veje, på grus ind imellem, og med de herligste udsigtsvuer. Kaffepause ved en sø og frokost ved Bjäre golfklub. En tur på ca. 95 km og med 5 indlagte poster.

Om aftenen blev vi i bus kørt til Ängelholms Hembygdspark. Vi så museet der rummede mange fine ting, bl.a. biler og motorcykler. Derefter

fredag aften turen tilbage til hotellet.

Lørdag morgen var det knap så overskyet da starten gik til en tur over Kullabygden. Vi var helt ude ved Kullen Fyr. og undervejs var vi ude i de små fiskerbyer. Meget hyggelige med hver sin charme og historie.

Kaffepause ved stranden og frokost på Höganäs Havn, hvor bilerne stod til parade imens. Videre ind over agerland og forbi nogle gamle slotte. Denne dags rute knap 100 km og med 5 poster.

Postopgaverne spændte over alt fra almen til teknisk viden og til køre-teknisk kunnen og færdighed.

Om aftenen festmiddag og præmieuddeling. Under aftenens taler var en inde på om man skulle tage enkelte

biler indtil 1930 med, men det var der ikke stemning for. Som der blev sagt, lad os holde fast i messingbilerne. Vi er måske ikke så mange, men har mulighed for at lære alle deltagerne at kende.

En anden syntes det kunne være hyggeligt om der blev lavet en lille tur både torsdag eftermiddag og søndag formiddag også. Blomster til Olof Godin og hjælpere som tak for et godt tilrettelagt løb.

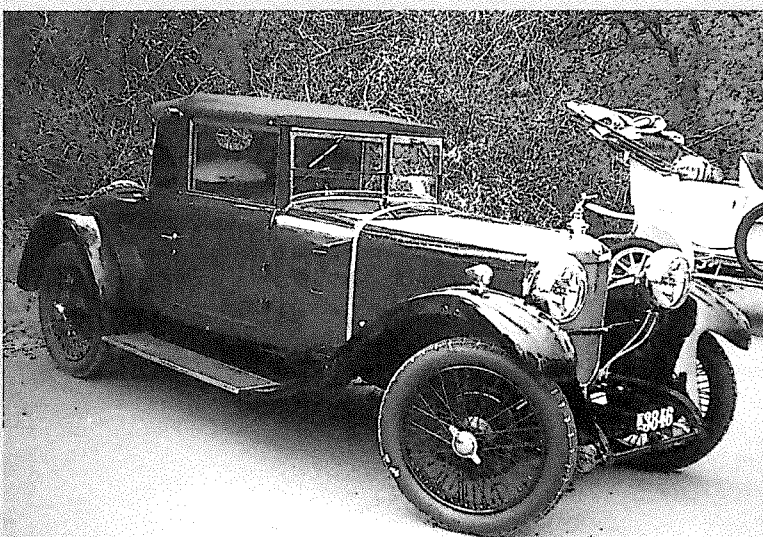
Til samtlige deltagere en plaquette, 1 bog og et stk. saltglaseret lertøj.

Søndag sluttedes af med morgenmad hvorpå de forskellige drog hjemad med ordene „Tak for denne gang. Det var hyggeligt. Håber vi ses i Danmark til næste år.“

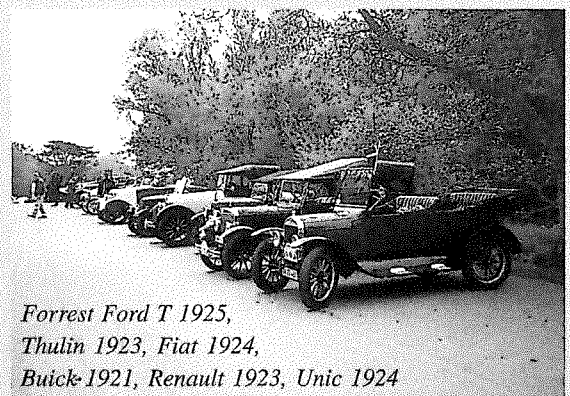
Alle gennemførte, selv om der blev skruet, drejet og reguleret både før, under og efter løbet.

Hilsen

*Kirsten Jørgensen
passager i start nr. 21*



Ballot 1925



*Forrest Ford T 1925,
Thulin 1923, Fiat 1924,
Buick-1921, Renault 1923, Unic 1924*

Nyt EU direktiv utilsigtet katastrofe for alle historiske køretøjer

Gode hensigter med nyt miljøtiltag fra EU, der skal sikre vort miljø og fjerne og skrotte bilvrug på en miljøforsvarlig måde, kan helt utilsigtet gå hen og blive intet mindre end en katastrofe for bevarelse og redning af historisk bevaringsværdige køretøjer.

Navnet på det nye direktiv er meget sigende End of Life og det er virkelig end of life også for alle med interesse for historiske køretøjer.

Direktivet tilsiger at alle køretøjer der afmeldes skal skrottes, der må ikke tages dele fra køretøjer uden at de bliver miljøcertificeret og køb og salg af reservedele der ikke er certificeret vil blive forbudt.

Det betyder at folk med interesse for bevarelsen af historiske køretøjer ikke kan erhverve eller opvare disse uden at de er registreret og det kan forståeligt nok kun ske for ganske få køretøjers vedkommende, da det både økonomisk og teknisk vil være en helt umulig opgave at have alle historisk bevaringsværdige køretøjer indregistreret.

Økonomisk fordi man må huske på at den kulturarv som disse køretøjer repræsenterer, udelukkende bevares for private midler. Fra det offentlige ydes der til denne del af vor kultur så absolut intet tilskud.

At det teknisk vil være umuligt bliver yderligere forstærket af at der ifølge direktivet ikke vil kunne skaffes nødvendige dele til istandsættelse og vedligeholdelse.

At dette direktiv helt utilsigtet rammer bevarelsen af historiske køretøjer, må være åbenbar for alle. Disse køretøjer skal jo netop bevares og ikke skrottes, hvorfor de jo ikke på nogen måde vil udgøre nogen miljørisiko.

Dertil kan lægges at de kun udgør en forsvindende lille del af vore køretøjer.



Problemet er ikke et luksusproblem. De dyre og eksotiske biler vil der altid være økonomisk basis for at bevare, nej problemet er at dette direktiv rammer alle de almindelige biler som er en værdifuld del af vor kulturarv, biler som var en del af vor hverdag. Det er disse biler det er så væsentligt at værne om og som bliver katastrofalt ramt.

Disse køretøjer bevares typisk af mennesker med beskedne indtægter. Uden disse menneskers indsats ville disse køretøjer gå til grunde og en del af vor kultur forsvinde for eftertiden.

Direktivet får derfor også en meget kraftig social slagside.

Det siger sig selv at alle i EU med interesse for historiske køretøjer, er i oprør over de utilsigtede virkninger at dette direktiv.

For de forskellige interesseorganisationer i hele EU (fra Danmark Motorhistorisk Samråd) er der gjort et stort arbejde for at gøre politikere og embedsmænd opmærksom på de utilsigtede virkninger.

Ved en behandling af direktivet i EU parlamentet den 11. februar lykkedes det at få indføjet en paragraf der undtog historiske køretøjer fra direktivets bestemmelser.

Teksten kom til at lyde: Undtaget fra direktivets bestemmelser er "Veteranbil, historisk køretøj eller køretøj med samlerværdi, som er fremstillet for over tyve år siden, og som opbevares på en fornuftig og miljøvenlig måde i køreklar stand eller skilt ad"

Dette var en fornuftig og god formulering som i rimeligt omfang ville

tilsikre at de utilsigtede katastrofale virkninger blev fjernet.

Så vidt så godt troede alle med berøring og kendskab til problemet, - men nej sådan skulle det ikke være. Ved den efterfølgende behandling i Rådet indtraf katastrofen endnu en gang, og endnu en gang tilsyneladende helt utilsigtet.

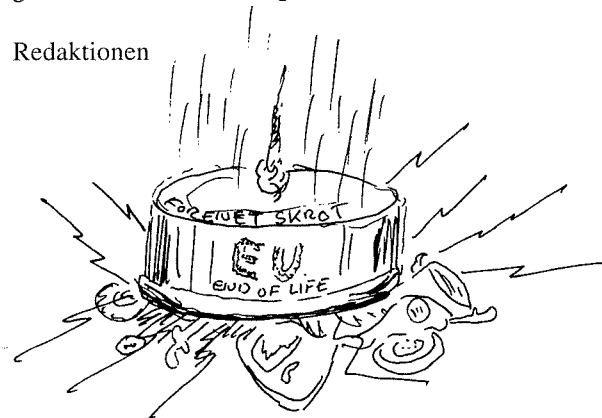
Der skete det at alle ændringer og tilføjelser som var kommet ind ved behandlingen i parlamentet, ganske enkelt blev taget ud og man gik tilbage til den oprindelige tekst, som overhovedet ikke omtaler historiske køretøjer.

Ulykken indtraf tilsyneladende fordi de europæiske bilfabrikker protesterede over at de nu blev pålagt de økonomiske omkostninger ved bortskaffelsen af udtjente køretøjer og i stedet for kun at fjerne denne tilføjelse, blev alle tilføjelser fjernet.

Vi må kraftigt håbe at vore politikere og embedsmænd vågner op og kommer til besindelse og igen får tilføjet den ved en fejl slettede udtagesbestemmelse.

Bolden ligger nu hos de nationale myndigheder. Hos os Miljøministeren og Miljøstyrelsen, som vi meget må håbe vil sørge for at rette op på denne fejl og igen indføje de rimelige men forsvundne udtagesbestemmelser.

Redaktionen





SÆRE TREHJULERE (3)

I Veteran Tidende 269, november sidste år, præsenterede vi en pudseløjerlig trehjuler, som har tilhørt konditor Søeborg i Næstved omkring første verdenskrig.

Det var ikke lykkedes at identificere den, og det er det for så vidt stadig ikke. Men der er lidt udvikling. For det første kan vi vise et tredje fotografi, som vi har fået lov at låne af familien.

For det andet er Deres Ærbødige kommet i tanke om et billede, vi havde på bagsiden af Bilhistorisk Tidsskrift 59/1979. Det er et trickfotografi, som viser universaltalentet J.P. Gribskjold henholdsvis siddende på for- og bagsæde af en trehjuler og stående foran den.

Billedet hører til en artikel af Poul Jørss om Gribskjold og køretøjet har så meget tilfælles med trehjuleren fra Næstved at vi med 90 procents sikkerhed tør sige at det er den samme, eller samme slags. I Næstved har den fået det næsten strømlinede karrosseri på, hos Gribskjold står den mere primitivt udstyret. Der er ting ud over beklædningen som er anderledes, fx en lydpotte anbragt foran baghjulet, men mange detaljer er fuld-

stændig ens, foruden hele køretøjets opbygning, proportioner, ratstammens vinkling, hjuldimensioner osv. Så er spørgsmålet, hvad det er for en trehjuler Gribskjold har haft. Det oplyser Jørss' artikel ikke, og hans kilde, Gribskjolds søn Helmer, har ikke kunnet huske den. Men Gribskjold frembragte fra han i 1908 åbnede et cykel- og bøssemagerværksted i Ægirsgade på Nørrebro i København og flere årtier frem så mange snilde ting, at man vel ikke kan udelukke at han enten selv har skru-

et mærkværdigheden sammen eller udviklet den fra en meget gammel trehjuler.

Blandt Gribskjolds konstruktioner var en cykel-flyver (som det selvfølgelig aldrig lykkedes at få til at lette), mange bådmotorer og flere motorcykler og sidevogne, med navnet Griffon. Mest forbløffende var hans konstruktion og fremstilling af en gevaldig, tocyklindret motorcykelmotor. Men læs om alt det i nævnte nummer af BhT.

EMIL



Konkurrencen



Konkurrencen behøver vel ikke at være lige vanskelig hver gang - det skulle ikke være så svært at se hvad det er for to biler vi har på billedet denne gang?

Og dog. Hvis vi nu også beder om modelbetegnelse og omtrentlig årgang - og dermed nærmer os hvornår dette natorienteringsløb foregik.

Fotografiet er taget en snefri vinter nat, og når vi afslører at arrangøren af løbet var KDAK Sport Århus er der måske nogen som kan genkende personen i centrum!

I princippet afgør en lodtrækning hvem der bliver vinder - men det gør sikkert indtryk på lykkens gudinde

jo flere oplysninger løsningen indeholder.

Send den inden måneden er omme til Bilhistorisk Tidsskrift, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk. Præmien er Fanø-bogen.

EMIL



„spinder som en kat“

Siger Kai Wredstrøm fra Klippinge efter at han har givet sin Anglia fra 1960 og sin MG Montego fra 1986 **MT-10**. Kaj tilføjer „længere pr. liter og væsentlig mindre olieforbrug, - så hvis du vil glæde din bil og din pengepung, så se at komme i gang med MT-10, så bliver du garanteret lige så glad, som jeg er.“

Ovenstående er citat fra et brev vi har modtaget fra Kai Wredstrøm.

Med MT-10 Beskytter du optimalt motor, gearkasse m.m. mod slid, forlænger levetid, reducerer olieforbrug, kører længere pr. liter og reducerer støj fra f.eks. gearkasse.

MT-10 behandler metallets overflade og nedsætter friktion og slid til det absolutte minimum. Til nye såvel som slidte motorer, gearkasser, lejer m.m. MT-10 kan redde dig for dyre reparationer eller effektivt forlænge levetid for dele der er svære eller umulige at skaffe. Blandbar med så godt som alle olietyper i forhold 1:20 (5%). Fås i f.eks. 250 ml nok til 5 liter olie. Vejl. pris 349,-

Særligt tilbud: 250 ml spar kr. 84,- kun kr. 265,-

ring og bestil
32535922

Gratis

Ring og få tilsendt gratis prøve på MT-10 TM og test selv MT-10™'s enestående friktions-reducerende evne.

MT-10™ er billigt i brug. En påfyldning holder op til 50.000 km. Vil du vide mere? ring efter gratis brochure og læs om MT-10™ og de andre specialsmøreprodukter med MT-10™.

Steffen Frølich ApS
Lindevej 6 - 2791 Dragør. Tlf. 3253 5922
e-mail: sfrolich@post6.tele.dk

Ford T rally 5/6 1999



Det er ved at blive en dårlig vane, altså det der med at stå op kl. 05.00 for at deltage i et Ford T arrangement.

Men denne gang var der ingen tvivl, vi ville være med selvom Forden stadig ikke er køreklar. Så det blev Suzukien der måtte klare de 205 km fra Ferritslev til Borup, og det blev Peter Refshauges nyerhvervede Ford der (ikke uden protester) måtte trækkes med to ekstra passagerer.

Vi ankom til Gunnars residens kl. 8.30, og så var der ellers dækket op i gildesalen med kaffe og rundstykker. Gunnar - iført høj hat og båthorn - instruerede om arrangementets afvikling, og nogen fik klaret de sidste justeringer på Forden.

Der blev snakket biler i almindelighed og Ford T i særdeleshed, og pillet og skruet lidt. Et enkelt sted så det ud som om man var ved at prøve hvor mange hoveder der kunne være under en motorhjelm.

Starten var klokken 10.00. Så vi fik startet Peters fine bil, fik læsset alle ombord - Peter, Erik med barnebarn, Karen og så mig. Og så var det ellers bare afsted, det vil sige Peter gav gas og trådte på gearpedalen, motoren brølede, bilen foretog et par små hop på stedet, rystede sig lidt. Den var ikke så meget for det der med at køre i lavgear, så vi måtte ud at give den et puff.

Men så gik det også derudad, 21 Ford T'er på rad og række, et flot syn, ja det vil sige Gunnar var efter de første 100 meter nødt til at konvertere til en Ford A (den kørte ellers så fint i går da jeg kørte den). Så gik det ellers fremad i god fart indtil vi nåede den første større bakke, belært af tidligere erfaringer var vi godt klar over at Forden ikke ville kunne klare det i lavgear, så det var bare med

at holde fuld gas på i højgear, Peter var dybt koncentreret, vi andre sad og heppede og vi kunne tydeligt høre Forden sige „Jeg tror jeg ka'...Jeg tror jeg ka'... Jeg tror jeg ka'..."

Ku' I se jeg ku'...Ku' I se jeg ku... og så var vi over. Og sådan gik det resten af vejen Peter kørte, Erik passede blinklyset og Karen og jeg sad bagi og nød turen, den skønne natur og det gode vejr. Ja, der var jo altså lige den bakke, hvor vi måtte have en flok børn til at skubbe os det sidste stykke over, men så var de også blevet en oplevelse rigere. Vi ankom i god behold til lysfabrikken i Hald, hvor der var arrangeret rundvisning både på fabrikken, men også i ejerens private veteranbilsamling, som spænder lige fra Ferrari til Ford Anglia.

Der var øller til mænderne og en pose med fabrikkens produkter til damerne.

Derefter gik turen videre i en lang kortege ud i det smukke landskab, med kurs mod Virksund Kro, og vi nåede den da også uden nævneværdige problemer.

Et flot syn var det med den gamle kro og de mange Ford T'er parkeret

Madpakketur med Ford T søndag den 15. august kl. 9.30

Vi starter fra Sorø Torv ved Akademiet og kører syd over til Glænø, hvor vi nyder den medbragte mad, turen er på ca. 65 km. Så vi er tilbage i Sorø sidst på eftermiddagen. Husk bord/stole og fuld proviantering.
Henrik Westengaard, tlf. 57640199

Malmø løb med Ford T'er

Efter besøget af 5 svenske Ford T'er 16. maj, se andet sted, ønsker vore venner at lave et andet løb svensk/dansk i Malmø. Søndag den 29. august med afgang fra Dragør kl. 9.00 og for dem som har lyst, overnatning søndag på en Hemstavngård med morgencomplet og sengelinned à 195,00 sv. kr./person
Tilmelding inden 14. august.

Malmø overnatning, antal prs./værelser. Malmø uden overnatning.
Henrik Westengaard, tlf. 57640199.

Røde Erna inviterer til Åben-T-hus søndag den 1. august kl. 13.00 til....

Røde Erna vort nyeste barn (1927 Tudor) er stadig indlagt og under behandling, og kan derfor ikke komme på gaden og mødes med sine venner. Derfor vil det glæde hende (og os) at se alle vennerne (alle Ford T'er) til åbent hus her i Ferritslev på Fyn. Der vil blive mulighed for at bese sygestuen og de tilstødende arealer ligesom overlægens bolig vil være åben for besigtigelse (under iagttagelse af behørig respekt). Hvis vejret tillader det vil mor Karen servere kaffen i det fri, men hvis luftfugtigheden er for stor, hvilket den jo somme tider er på disse kanter, vil koffein med tilhørende kalorierholdige produkter kunne indtages i fars sorte hule.

På vegne af Røde Erna
Jon Friis Wandall og Karen Kristensen
Lodskovvej 15, Ferritslev
tlf. 63907040



SEKTIONER

foran den, og lækkert var det med et godt måltid mad ovenpå formiddagens strabadser. Og det blev jo ikke ringere af at Gunnar, stadig iført høj hat og horn underholdt med historier, der sikkert var næsten sandfærdige.

Derefter gik turen via det smukke Lundø, hvor et par stykker af os for

vild (vi blev dog dirigeret på ret kurs af opsamlingsvognen) til Ford i Skive, hvor der blev sluttet af med kaffe og brød. Det var et dejligt og velarrangeret rally, som vi helt sikkert vil deltage i til næste år (og denne gang bliver det i vores egen Ford).

Til næste år bliver det måske ekstra spændende fordi vi genoptager tra-

ditionen med at køre til Himmelbjerg, og løbet kommer igen til at hedde Himmelbjergløbet.

Tak til Gunnar for et godt arrangement

Vi ses til næste år på Himmelbjerg

Jon Friis Wandall

ARRANGEMENTER



Fyn - Prag

den 24. - 25. - 26. september 1999

Národni Technické Museum

Turen går i år til Prag. Museet er grundlagt i 1908. Udover gamle biler, flyvemaskiner og kæmpemæssige damplokomotiver omfatter museet samlinger indenfor fotografi, ure og astronomi.

Rejseprogrammet:

Afgang fra turistbus-holdepladsen Danebrogsgade, ved Hovedposthuset i Odense er fredag den 24. september kl. 18.00. Opsamling ved motorvejsrastepladsen den ny Lillebæltsbro kl. 18.35 - Opsamling ved Motel Haderslev ved Dammen kl.19.15, inden sidste opsamling ved Tankcenter Transitgården, Lejrevej 9 i Padborg kl. 19.50.

Herefter kører vi til et større tysk supermarked, hvor der vil blive indkøbspause og bemærk, der bliver ikke mulighed for at handle på tilbageturen.

Turen går herefter non-stop, dog med passende gode pauser til motorvejsrasteplads, hvor vi kan blive frisket op og få morgenmad før vi kører det sidste stykke.

Prisen for denne tur er kr. 475,00

Prisen inkluderer busturen tur/retur og gruppebilletten til museet. Alle måltider er for egen regning.

Foruden lidt skiftetøj og toiletsager er det også praktisk at have et tæppe og en lille pude med, så sover du bedre i bussen.

Tilmelding senest den 1. september 1999.

Tilmeldingskupon vedlagt check skal være René i hænde senest denne dag, og tilmeldingen er bindende. Der er plads til 48 personer og du bliver skrevet op på deltagerlisten i den rækkefølge tilmeldinger og check ankommer med posten.

Ved overtegning vil de sidst tilmeldte få deres check returneret med posten.

Fyn-Prag d. 24., 25., 26. september 1999

Navn(e):

Adresse: Check kr:

..... Kr. 475,00 pr. person vedlægges

Postnr./by:

Opsamlingssted (sæt kryds):

Odense: Lillebæltsbroen: Haderslev: Padborg:

**Tilmeldingskupon vedlagt check og opsamlingssted markeret
sendes til René Dalager, Nyborgvej 37, 5853 Ørbæk (evt. spørgsmål på tlf. 65331690)**



Føtex-løbet '99

Lørdag den 21. august

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

Turen starter kl. 10.00, hvor det som sædvanligt går over stok og sten, gennem skove, forbi slotte m.m. osv..

Vi gør holdt på Egeskov Slot, hvor vi får slukket vores tørst.

Videre går det ad snørklede veje til Føtex Svendborg, hvor middagsmaden står og venter os. Klokkeren er nu ca. 13.30.

Når maverne er fyldte kører vi til Broholm Slot, hvor Birgitte Grice vil vise os rundt på det dejlige slot, vi vil bl.a. se en sjælden og meget flot stensamling. Efter slotsbesøget er der hjemtur.

Husk benzin på automobilet...- og det store smil! Alt andet er gratis!

Max. 50 stk. automobiler fra før 1970. Tag familien med og la' os få en dejlig dag.

Tilmelding senest den 15. august til Robert Lindvig, tlf. 65934193.

VW planlægger nyt stort museum

Autostadt 2000 er navnet på VW's nye ambitiøse projekt, halvt Disneyland halvt kæmpe motor museum, som er under konstruktion ved VW fabrikken i Wolfsburg.

Prisen er 700 millioner DM for hele projektet, der forventes åbnet den 1. juni år 2000.

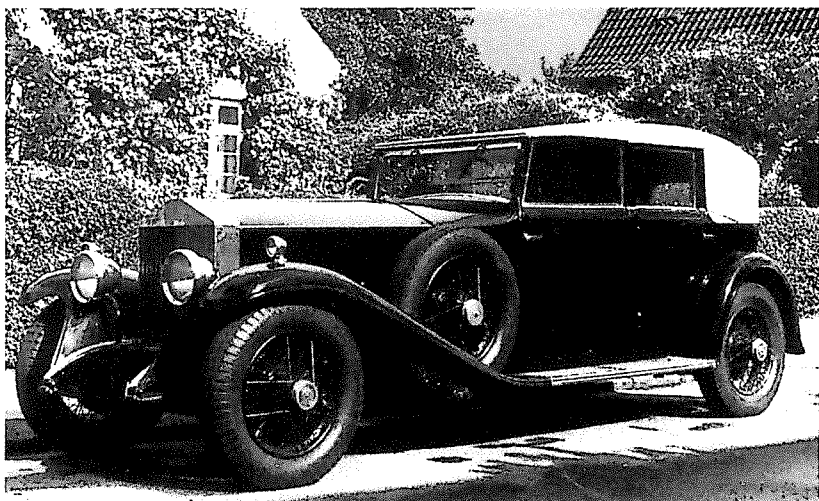
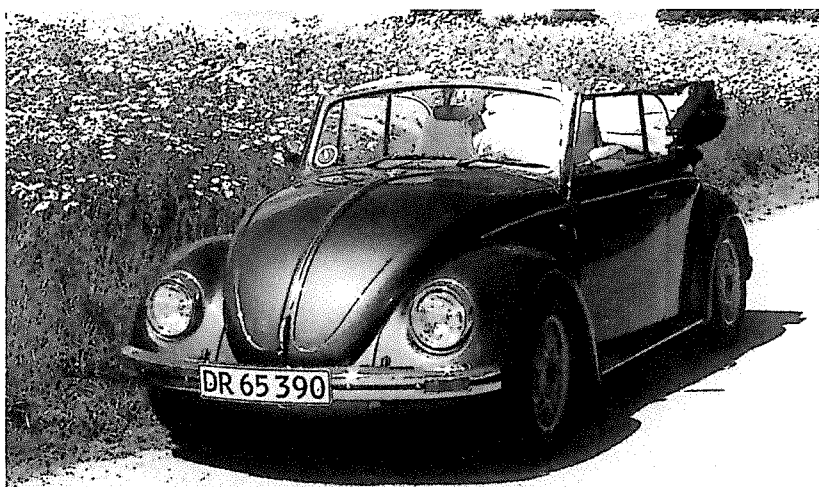
Der vil blive separat udstillingsbygning for hvert mærke under VW's hat.

Selve udstillingsbygningerne vil blive som gigantiske glas og stål "rundetårne" med en spiral der går fra top til bund.

De besøgende vil blive kørt til tops pr. elevator og vandrer så ned gennem spiralen, hvor bilerne vil være opstillet.

Følgende mærker er nu under VW's hat og kan forventes repræsenteret i historisk perspektiv:

AUDI, VW, Skoda, Bentley, Rolls-Royce, Seat, Bugatti, Lamborghini. Hvem kunne for bare få år side have forestillet sig, at alle disse mærker skulle være ejet af VW. RR Englands engang mest prestigefyldte mærke nu ejet og udstillet på det sted i Tyskland som Hitler i sin tid indviede til produktion af sin Volkswagen.





FRA MEDLEMMERNE

Læserbrev

DVK + Veteran Tidende

Att. Bestyrelsen

Som menigt medlem af DVK siden midten af 80'erne må jeg til det seneste kup give min mening til kende.

Ingen forening eller virksomhed ved sine sansers fulde brug, ville finde på at afsætte deres leder/formand på en så tosset måde som DVK har gjort med Poul Suhr.

Klubben har aldrig i min tid været mere velkørende - og så kvitterer vi med en sådan behandling af vor leder.

Desværre er menige medlemmer helt uden for indflydelse uanset om de har været med til at vælge den nye bestyrelse - eller ej.

Efter en katastrofal generalforsamling i 1993 lykkedes det Poul Suhr at samle stumperne, rette skuden op, få klubbens image og profil genskabt, i en sådan grad som vist ingen havde turdet håbe på var muligt. Klubben er kørt i stilling til at møde årtusindskiftet på bedste vis.

Vor klub fremstår som en moderne virksomhed og en organisation **alle** burde være stolte af.

Havde Poul ikke været til disposition i 1993, er det min klare opfattelse at klubben var gået ned - eller splittet i øst/vest fraktioner etc. etc. Efter det skete er tiden skruet bagud og vejen åben for nyt ævl og kævl - istedet for fremgang.

Ingen forening ville finde på noget lignende som DVK's nye bestyrelse. En formand som Poul ville få et lige så langt virke som han måtte ønske - samt takket med akklamation af **generalforsamlingen** når han ønskede at fratræde. Men sådan er det ikke i DVK - og her er vi ved sagens kerne:

Tiden er løbet fra at bestyrelsen skal konstituere sig. Denne ledelsesform har ført til den ene katastrofe efter den anden, fordi egne kartofler skulle hypes i stedet for fællesskabets.

Jeg stiller hermed i god tid forslag om ændring af DVK's vedtægter ifb. med valg af bestyrelsen:

Formand + kasserer vælges på generalforsamling direkte af medlemmerne, valgt skiftevis lige og ulige år for en 2-årig periode.

Herefter er det klart for både medlemmer + nye bestyrelsesmedlemmer under vis ledelse DVK er - samt med hvem nye menige bestyrelsesmedlemmer skal samarbejde.

Også Øst/Vest „matematikken“ må der gøres op med idet **hvis** et bestyrelsesmedlem vil arbejde for **alle** medlemmer - så er denne regel unødvendig. Kan man ikke det, går foreningen midtover uanset. Det er medlemmer med denne moral vi be-

høver i vor ledelse. Folk uden sans herfor er vi bedst foruden.

Poul Suhrs navn og virke for vor klub vil række langt ind i det næste århundrede - synd han ej måtte opleve at være DVK's formand år 2000 også.

Det skal være sjovt at være DVK medlem - et forum hvor vi kan dyrke fællesskabet og vor hobby. Vi må være mange med en noget flov smag i munden efter det senest skete. Synd vi ikke kan spole tiden tilbage, eller kan vi?

*Bent Esbensen (medl. 2130)
Nørager 13
6230 Rødekro*

Kære Bent Esbensen,

Tak for dit brev til bestyrelsen angående formandsskift for bestyrelse og klub.

Med hensyn til procedure samt begrundelse for valg af formand vil vi henvise til øvrige indlæg og svar fra bestyrelsen her i bladet.

Dine faktuelle oplysninger angående Poul Suhrs formandskab er i øvrigt ikke helt rigtige..

Efter den "katastrofale" generalforsamling i 93 var det John Jacobsen der kom til som formand, ikke Poul Suhr.

Poul Suhr kom til som formand i forbindelse med bestyrelsesmødet

i november 95, hvor John Jacobsen blev stemt ud som formand .

Da Poul Suhr i sin tid kom til som formand, blev der også, fra den afgående formands side, stillet ændringsforslag om at formanden skulle vælges på generalforsamlingen. Dette forslag blev nedstemt med stor majoritet, med baggrund i vor stifters ord: "Ørkesløst kævl er bandlyst". Vi skal bruge tiden på vor hobby, ikke på præsidentvalg med mulighed for kævl .

med venlig hilsen
Steffen Jørgensen



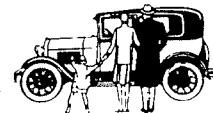
KAJ 85

En stor tak til alle veteranvenner, som var med til at gøre 28.5. til en uforglemmelig dag for mig, men også en stor tak til vores nye formand Steffen, for den fine tale, som han holdt for mig. En stor tak til Egon Næssgaard for de meget fine fotos.

Kaj Kjeldsen



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Volkswagen 361 (Variant 1500) årg. 1961. Perfekt stand, nysynet, sorte plader. Giv et bud. Orla Jacobsen, tlf. 59316672.

Opel Kadett A 1965. 100% original og komplet med nr. plader, kører dagligt, skal synes, pris ca. kr. 5.000.

Opel Kadett A coupé 1965. 100% original & komplet. Garagevogn, rød med sort tag, sorte nr. plader, 150.000 km, skal synes, pris ca. kr. 8.000.

3 stk. Opel Kadett A 1965, 1 stk. coupé og 2 stk. 2 dørs sedan. 100% originale og komplette. Masser af reservedele medfølger. Prisinde kr. 18.000.
Lars Phister, tlf. 39660250.

Opel Kadett A 1965. 100% original og komplet. Rød, bl.a. med original radio og ny købling. Skal synes. Pris ca. kr. 4.000.
Niels Phister, tlf. 58375336.

Porsche 912 coupé 1967. Grøn, original stand, hovedrenoveret motor, lidt istandsættelse nødvendig, alarm, autovarmer, kr. 85.000.
Peter Tillge, tlf. 49190061.

Mercedes 200/8 benzin, årg. 1970, hvid sælges. Total renoveret, hovedrepareret motor, synet i maj 1998, pris kr. 35.000.
Jørgen Madsen, tlf. 43456138.

Fiat 850 sports coupé 1969, komplet og original, mange reservedele medfølger, skal restaureres, ekstra bil medfølger, kr. 8.700.
Jesper Andersen, tlf. 40620268.

M.G. TD 54, rød med sort kaleche, renoveret i 92, nye sorte nr. plader, pris kr. 165.000.
Egon Carlsen, tlf. 86624780.

Triumph TR 3A, 1958. Superflot bil i meget fin stand, rødt nyt læderinteriør, trådhjul fv. powderblue, pris kr. 130.000.
J. Hermansen, tlf. 43960348/46591444.

Mercedes Benz 250S 1967, ca. 200.000 km. Originale sorte nr. plader, synet, ingen rust i bunden, pris kr. 23.000.
Tim Skånstrøm, tlf. 47723179.

Ford Anglia 106E de luxe 1963, hvid, kørt 41.000 km fra ny. Gl. nr. plader, nye støddæmpere for. Nye dæk og bremses.
Finn Nielsen, tlf. 43969345.

Mercedes Benz 190 SL 1959. Nyt krom, lak, læder med hardtop, ny kaleche medfølger. Kører virkelig godt, kr. 200.000.
Erling Aiiland, tlf. 97821221.

Mercedes Benz 220 Se cabriolet 1964. Hvid med rødt læder, fin kaleche, lidt rust i bund, pris kr. 133.000 + afgift kr. 30.000.
Mercedes Benz 300 d (Adenauer) 1958. Sort-grå velour. Aut.gear. Komplet orig. bil. Lidt rust i bund. Kr. 148.000 excl. afgift på kr. 30.000.
Tim Skånstrøm, tlf. 47723179.

Morris Mascot 850 1979. Kørt 62.000 km, 2 ejere, total renoveret 1995. Rød original og meget velholdt bil. Kr. 29.900.
Henv. tlf. 48170202.

Morris Minor 4 dørs 1953. med splitrude. Rustfri, nye bremses, bilen er delvis adskilt ellers komplet. Pris kr. 15.000.
Benny Kvist, tlf. 62282266.

Amazon 1961, km 89.000. 4 dørs garagebil. Ikke en plet af snavs eller rust noget steds. Kongeblå ny hvid top.
Schou, tlf. 59268106.

Morris 8E roadster 1939, 2 prs., sjælden. Model komplet, nyrenoveret bortset fra sadelmager. Sælges billigt.
J. Clemmensen, tlf. 32520306.

Lancia Beta 1600 1968 4 dørs. Kr. 1.500. Import fra Italien.
Erik Andersen, tlf. 66189041.

Sunbeam 1500 fra 1972, brun, 100% original, motor 70.000 km, 1 ejer, original instruktionsbog, højeste bud over kr. 1.500.
Michael Stanlet, tlf.38197241.

Ford Taunus 12 m Super 1966. Motor mangler, dog medfølger starter, karburator, dynamo og div. andre små ting. Pris: bud. Evt. bytte med Ford A 30-31 skærme eller Roadster/Roadster pick-up karrosseri.
Henv. tlf. 86647478.

Ford Escort Mk II 2 stk. 1300 årg. 1979 i god stand sælges samlet for kr. 5.000. Evt. bytte med Mk I.
Henv. tlf. 65981909.

Riley 1960 4/68, sælges til dele. Motor 10.000 km.
H.O. Bracher, tlf. 86221745.

Buick Century 1979, 5,1 ltr. V8, 290.000 km, coupé, salgspris kr. 6.500.
Gert Hansen, tlf. 74650083.

Plymouth årg. 34, velholdt. Km garanti 49.000 km. 6 cyl. sælges eller byttes med roadster. Orig. træger + kølerfigur.
Th. Mærkedahl, tlf. 75897363, fax. 75693668.

Mercedes 230 SL 1963, 150 hk, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinyl interiør, nyrenoveret og indregistreret. Salgspris kr. 199.000.

Mercedes Benz 230 roadster, jan. 1964. Europæisk model m. man. gear, 150 hk, 6 cylindre, rød, hardtop, ny softtop, servo, kører godt, skal synes (ca. 40.000 til pladearbejde). Afgift kr. 30.000. Uden afgift bud.

Ferrari 308 GT4, 1976, 255 hk, rød, imp. fra D i 1988 (1 ejer), ikke kørt fast i DK, ej skadet, pænt orig. læderinteriør, A/C, el-udstyr, nye orig. dæk, ny undervognsjust., ny motorjust., ny starter m.v., meget flot og orig. Incl. told/moms. Excl. afgift. Pris: bud.
Morten Strømsted, tlf. 20123277.

Opel Kadett 1968 model LS hatchback (meget lig coupé) 29.000 km fra ny, helt jomfruelig bil, en ejers garagevogn, med ekstra sæt vinterdæk, nyinstalleret alarm og nybehandlet underover. Selvfølgelig aldrig svejst eller lign. Sorte plader (AJ), skal ikke synes. Pris kr. 32.000.
Ford A 1929, to dørs, total restaureret for ialt 110.000 kr., regninger forefindes. Fremstår helt perfekt og velkørende. Skal ikke synes. Pris kr. 78.000.
Roland Olsen, tlf. 20307991 / 36307991.

Mercedes Benz 280 SL 1983, enejer, km. 115.000. Kaleche & hardtop. ABS/servo el vinduer/spejle, læderinteriør, alufælge, nye dæk. Kører og fremstår fejlfri, kr. 198.000 + afgift. Ældre velholdt mc kan indgå.
Henv. tlf. 75665898.

Morris 8 cabriolet 1938. God stand rød/sort, meget fint indtræk og kaleche.
Henv. tlf. 98157166.

Chevrolet Impala 4 d sedan årg. 1971. V8-350", aut., servo, A/C, cruise, c.lås, el-sæde, el-ruder, tilt, just. spejle, m.m. Ej vinterkørt > 15 år. Syn: godkendt: 07.05.1999. Pris kr. 49.000.
Henrik Schou, tlf. 20878056.
e-mail: www.cruising.dk/danish/fullsize.htm

Jaguar XK 150S, 3,4 FHC. Ca. 55.000 miles, total 10 årig restaurering til Concours. Carmen red., sort delvis originalt int. Eneste i landet. Alle numre passer. 199 byggede eks. Pris ca. kr. 400.000.

Daimler SP 250 (B spec), original low mileage, black plate Californien bil. Rød med gråt interiør, alt ekstra udstyr incl. hardtop. Kører perfekt. Totalt istandsat, mange sjældne ekstradele medfølger. Prisniveau ca. kr. 200.000.
Ole Christian Vad, tlf. 86993199.

Jaguar E-type, 3,8, roadster 1962. Fantastisk original og jomfruelig stand. Ingen rust, aldrig skadet, komplet, 6 sider historie. Matching numbers. Pris kr. 345.000.
Tom Hede Markussen, tlf. 44980026/22212291.

250 benzin, model 123, 211.000 km, orig.lak, aut.gear, servo, fartpilot, start-spærre, sik.seler for og bag. Tectylbehandlet. Særdeles velholdt. Fremstår og køres fejlfrit. Kr. 65.000.
Henv. tlf. dag og aften 38286342.

Fiat 500 st.car årg. 1961, rød, ny bund, pæneler, forsikrings, forfjedre, dæk, støddæmpere, rør o.s.v. Fremtræder rigtig pæn og regulær uden rust. Sælges, byttes, M.G. B kan indgå i handelen, rust ingen hindring, eller lad mig høre hvad du har?
Poul-Erik Einlykke, tlf. 36177707.

Renault 16 TL (1152) 1978. Mørkegrå metallic, 120.000 km, fransk kendemærke, rustfri og meget pæn, DM 5.000. Video eller foto kan rekvireres.
Marc Verhaegh, tlf. ++31 317 612291.

SAAB 99, velholdt årg. 1972. Mørkegrøn i meget god stand, velkørende med originale alufælge. Der følger også vinterfælge med samt diverse reservedele. En præsentabel bil af en af de første årgange af forgængeren for den moderne SAAB. Skal ikke synes. Pris kr. 11.000.
Ole Holst-Jensen, tlf. 86937196.

Chevrolet Impala 1962, 2 dørs hardtop coupé V8. Fin stand, eneste eks. i DK, Historie, nysynet, kr. 75.000.

Porsche 914 1972. Concours stand, 50.000 miles + afgift ca. kr. 20.000. Pris kr. 68.000.
Austin Mini Cooper S Mk III 1971. God stand. Nysynet. Pris kr. 45.000.
Christian, tlf. 38744379/20414380.

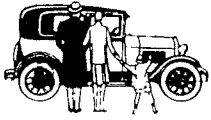
Morris Minor pick-up, årgang 1960 sælges. Originalt og intakt metallad, 72.000 km fra ny, 3 ejere, 2 ejere, kører godt, velholdt, meget lidt rust, skal sælges p.g.a. pladsmangel. Prisinde kr. 30.000, ring og byd.
Morris Minor 1000 Super årgang 1970 sælges. Mørkegrøn, originalt 37.000 km fra ny! Meget velholdt. Skal sælges p.g.a. pladsmangel. Prisinde kr. 35.000, ring og byd.
Niels, tlf. 48362266.

Ford C 1936. Flot, komplet og kørende sælges eller byttes med anden veteran 1930-1950.
Asger G. Kristensen, tlf. 74821445.

Skoda Octavia st.car 1964, pæn stand, skal synes, pris kr. 5.000. Evt. bytte
Henv. tlf. 47742181/40263181.

Jaguar Mk II, 1960, 3,8 ltr., manuelt gear med overdrive, hvid med sort interiør, dansk bil, samme ejer i 15 år, indregistreret, skal synes. Pris kr. 45.000.
Henv. tlf. 75655862/40643227.

Triumph 2000 Mk II 1974, mørkegrøn med ekstra motor, pris kr. 3.800.
Henv. tlf. 62213515 /40287215.



KØB - SALG - BYTTE

Pladsmangel = udsalg (bud ønskes)
Austin Seven 1932 • Chevrolet 2+2 1928 (sjælden) • **Fiat 1400 1957 • Wolseley 300 1964 • Fiat X 1/9 1981** = synet og indreg. i købers navn.

Diverse uden syn:
Buick 1924, 4 cyl., ny karros • **N.S.U. Prinz 1960** • **Ural 1992 m** /sidevogn u/afgift • **Ferrari 308 GTB** u/afgift (måske DK's floteste) • **MB 280 SEL 1979** • Motorfælge + 10-12 tons usorterede dele til gamle biler! Evt. bytte med andet mindre pladskrævende eller motorbåd!

Teddy Jensen, tlf. 75667355/22217354 (hav tålmodighed med tlf.svarer).

Opel Kadett 1,1 årg. 1970. Registreret første gang dec. 1970. Knap 92.000 km. Hvid med sorte kanter. Originale sorte plader. Velholdt, ejeren vil gerne sælge gr. sin alder. Er indkaldt til syn. Nuværende ejer i 12 år. Pris efter aftale.
 Henv. ejer tlf. 86403648 eller ejers datter tlf. 86552717.

Opel Kadett A 1963 kr. 800.
Opel Rekord 1500 1959 kr. 3.500.
Opel Rekord 1200 1960 kr. 3.500.
 Henv. tlf. 75676514 / 20209514.

Mercedes Benz 230, 4-dørs sedan, 1972. Restaureret og i meget fin stand inde og ude, synet for 1 måned siden. Fronten beskadiget. Sælges til en som vil sætte den i stand igen. Prisen kan der forhandles om.
 Jonne Vagn Jensen, tlf. 86363647.

M.G. A roadster 1500 1957, rød med trådhjul. Totalt renoveret og fornyet med ekstraudstyr, elektronisk tænding, trærat, udvendig reservehjul, nye sæder etc., plus reservedele, donkraft og vinterdækken. Pris kr. 145.000.
 Erik Gyldenkrone-Rysensteen, tlf. 45890431.

Biler købes

M.G. A eller anden cabriolet, urestaureret købes hvis Velocette 38 kan indgå i handelen.
 E. Jacobsen, tlf. 65962008.

Opel Kaptajn årg. 54 skal være velholdt.
Pontiac Bonneville cabriolet årg. 1965-66 i køreklar stand.
 Henv. tlf. 97162671, Herning.

Dele til biler sælges

Fiat 600/127, Cortina samt Amazon div. nye karrosseridele. Kofanger til **Taurus, Cortina og Volvo 240** (alu). Bagklap **Amazon Herregårdsvogn**.
 Henv. tlf. 22217688 efter kl. 13.30.

Bærekugler/styrekugler, nye til **Kadett A+B+C, Rekord A+B+C+D + Commodore A+B, Manta A + Ascona A**, kr. 75 pr. stk.
 Henv. tlf. 75676514 / 2102095124.

Ford Costumline 1955. Pladedele til forpartiet + pyntelister til hele bilen, priser kr. kr. 50.
 Lars Phister, tlf. 39660250.

Volvo Amazon, 2 dørs: sort indtræk, døre, bagklap for kofangere, el-bagrude, lister, polster til instrumentbræt, og meget mere.
 Martin Jensen, tlf. 75912427.

I nyt dæk størrelse 6,40 x 15 med 5 hjuls fælge passende til **Volvo Herregårdsvogn**. 2 stk. dæk størrelse 4,50 x 18 brugte.
 I komplet bagtøj til **Hillmann årgang ca. 1930** fine bremseskåle dertil hørende 4 stk. egerhjul med 3 hjuls fælge med rimeligt mønstre.
 Henv. tlf. 48706862 efter kl. 17.

Oakland 4 stk. træfælge med dæk 6.00 x 19. 12 træeger, fin stand. Prisinde kr. 8.000.
 Jørgen Andersen, tlf. 45572590, aften.

Dele til biler købes

Opel Rekord A 1965, 2 dørs sedan: 1 anhængertræk + 1 bagagerumsmåtte.
 Lars Phister, tlf. 39660250.

Ford Taurus P2-P3, nye dele.
 Henv. tlf. 97162671, Herning.

Til Buick Le Sabre 1963 forkofanger + bagkofanger, kofanger fra **Buick Wildcat 1963** skulle også passe. Krom skal være pæn.
 Henv. tlf. 47742181 / 40263181.

Til All Days: (lille engelsk bil fra 1914-18) meget fint trærat m/5 alu-eget 23 mm midterhjul med not udfresning totaldiameter 35 cm.

Studebaker: ca. 1952-55 gearkasse og topstykke til 6 cyl. sideventilet, Champ. eller lign. m/ratgear. Billig 500 kr. pr. stk.

Pirelli Centurato 5 stk. 165x15 til **Volvo - Peugeot - M.G. A+B**, m.v. 70-100% slidbane.
Fiat 509 1926 Spider 2 pers. åben m. kaleche, i stumper og stykker, mangler bagenden ellers komplet, uden papirer. Kan blive til en special model hvis man har lyst og evner. Kr. 18.000 sælges evt. delt.

Fiat 518-19-20-22: fine forlygter malede og forkromede typer samt 5 stålartellirihjul 18" 5 huller, sandblæste og grundede som nye.

Passagervindspejl: meget fin luksus 3 fløjet (mrk. Oswald) forniklet og fejlfri og komplet.
Passagervindspejl, amerikansk mrk.: Goldie Tera New? malet jern, mangler det ene beslag.
Borgward Isabella: 2 forlygteglas m/rem, den ene med parabol. Baglygteglas, bremsebelæg for og bag.

Chrysler Valiant: 4 næsten nye hjulkapsler.
Austin A 40: 1951/55. Lydpotte original model.

Kuffert: træ, meget fin m/lærred og bøjler, ca. 70x50x45.

Austin Cambridge: instrumentpanel m. spedo/triptæller/gasolin/temp.olietryk- og ladelampe.
Peugeot 403/404: ny fælge m. nyt 15" Michelin X dæk, 165x15".

Gammel karburator: mrk.: Le Viel form. fransk. Manifolddulmål: 24,5 mm komplet.
Kølerfigurer: Peugeot: 50'erne, Studebaker: 48-49, Ford: 50'erne, Vauxhall: 48-53, Ford V8 1937.

Magneti Marelli membranhorn med 15 cm tragt. total 23 cm.

Delco Remy: 1 dynamo typenr. D-943 J - 6V - **Chevy 30-32** og en startmotor type 710-D-6 V til?

Fiat 500, efterkrigsmodel: instrument m/olietryk og benzinmåler, fin stand.

Kaleche, komplet til Chevy ca. 38-40.
Vauxhall fra 40'erne eller 50'erne: hjulkapsel, meget fin, diameter: 28.7 cm. Vauxhall står med rødt.

Jaguar bagtøj m. Power Lock diff. spær. Udv. 1:3,54.

Citroën 11 C Familiare: komplet original lyd-potte med manifoldflange.
 Ole Hübbe, tlf. 75944801.

MC'er sælges

Velocette Mac 1938. Mangler lidt restaurering, helt original med dansk historie.
 E. Jacobsen, tlf. 65962008.

BMW R26 1960, nyrenoveret, pris kr. 23.000.
 Per Sørensen, tlf. 86521359

BSA 1970, 250 cc model Starfighter, fuldstændig original, meget flot og velkørende, skal ikke synes.
 Roland Olsen, tlf. 20307991 / 36307991.

Dele til Mc sælges

Indian årg. 38-46: forsikærm, dyb med størter, fin stand. 2 stk. 24" vulstfælge, 2 stk. 22" vulstfælge, 2 stk. 18" kantrådsfælge.

Indian Power Plus: bagerste og forreste cylindere, ok stand.

Karburator mrk.: Shelee lille messing m/15 mm til manifold, komplet.

Bosch 6V dynamo m. kileremstræk og indbyg. spændingsrelæ 1915-25, fin og i orden.

Bosch dæseforlygte kuglebespænding, 13,5 cm i diameter, super fin.

Horn, **Bosch**, m. kort tragt + ekstra løs tragt 6V.

Indian 1000 ccm S = 1924, motorhus uden indmad.

Engelsk stel til lille remtrækker m. baghjul m. kileremshjul, fin men ukendt mrk.

Forgaffel-gitter til **OK** meget særpræget udfjeder, passer til ovenstående stel.

BMW: ny bagsaddel (halv twin) mrk. Denfeld, 100% fejlfri.

Albion gearkasse m. 3 gear til håndkobling og træstang gearskit og kickstart, ok stand.

Dynamo med indbygget knikserarrangement i enden. Brugt til alle mc'ere fra 28-39, hvor man blev træt af magnetænding. I orden.

Ole Hübbe, tlf. 75944801.

Automobilia sælges

Instruktionsbøger: Autobianchi 63 • Studebaker 47 • Vauxhall 36 og Velox og Cresta 58-62? • Renault CV-4-1960 • Morris Commercial 35-39 • Hansa 2000 6 cyl. 34-38 • Bedford 32-34 • Hillman Minx 1956 • Fiat 500 D 56-63 • Fiat 508 C 1934-36 • Ford T 1922 • Vauxhall Viva 66 • Fiat 127 • Austin Princess 1800 -2200 • Renault Fregate 1960 2+2 Cabrio • Borgward Isabella 58-63.

Værkstedsmaterialer: Jaguar Mark V (5) 2 1/2 og 3 1/2 ltr. 1949-50. Meget sjælden. Renault Fregate R 1133 • Morris Eight og Series E • Adler 1932 • Rover 6 model 60-75-90. Reservedelsmaterialer: Auto Bianchi. Alle modeller 1959-64.

Instruktionsbøger - motorcykler: Royal Enfield model WD/CO 350 cc 32-35 • Ariel 1 cyl. modeller 1934 • Ariel 1952-53 L. cyl. Triumph 1939. Alle modeller. Victoria: 125 ccm Bi Fix. • Java 250 ccm 1952. Knallert: HMW 50 N.

Næsten komplet **Falckstation** af træ med 4 køretøjer mangler lidt hjul m.v. (jernhjul).

Ægte Schuco „Kommando Anno 2000“ Fantasi modelbil fra 1935-38 (mangler et hjul) ellers fin stand.

Sadolin automaling fra 1915-18 i orig. dåser. Malingen er ok. Forskellige farver. Meget dekorative dåser med hank.

Ivars Autoreparationer, personbiler fra 60 til 72 (4 store bind).

Ole Hübbe, tlf. 75944801.

Automobilia købes

Emaljeskiltet **Chevrolet, Pontiac, Mobiloil, Gulf, Chevron, Esso, BF Goodrich**.
 Martin Jensen, tlf. 75912427.

Diverse sælges

Garage i Gentofte, god tør, muret garage 4,9 x 2,6 mter udlejes, kr. 500 pr. mdr.
 Henv. tlf. 28183045.

Opvarmet lokale, stort, 20 km syd for Århus til leje for biler. Leje pr. bil kr. 390. Bestil plads på Tlf. 86559106.

Nogle medlemmer af DVK betaler for meget for deres forsikringer

Selvbetjenings-
telefon
døgnet rundt
33 32 22 00
Internet:
www.runa.dk

Er du forsikret i et andet selskab end RUNA FORSIKRING?
Så betaler du sandsynligvis en del mere, end det koster for tilsvarende forsikringer i RUNA.

RUNA's præmier har altid været blandt Danmarks billigste samtidig med, at kvaliteten er i top.

Det er der flere grunde til:

- ◆ RUNA FORSIKRING er et kollegialt selskab, der bl.a. tilbyder DVK'ere samt deres familier gode private forsikringer.
- ◆ RUNA's administration er enkel og effektiv. Det betyder lave administrationsomkostninger.
- ◆ RUNA forsikrer medlemmer, der ved, at der er fornuft i vedligeholdelse og beskyttelse af deres ejendele.

Selvom præmierne er lave, får du kvalitet for pengene. Hos RUNA lægger vi stor vægt på, at forsikringerne dækker netop de behov, medlemmerne har.

Hører du til dem, der endnu ikke kender RUNA? Så spørg et andet medlem af DVK og du vil høre om et kvalitetsselskab med lave præmier og fin skadebehandling.

Ud over private forsikringer kan dine veterankøretøjer naturligvis også forsikres i RUNA.

Vil du høre nærmere om betingelserne og præmierne for veteranforsikringer og øvrige private forsikringer, så kontakt Dansk Veteranbil Klub.

RUNA FORSIKRING A/S • Farvergade 17 • 1463 København K • Telefon 33 32 22 00 • Internet: www.runa.dk



Veteran
forsikrings-
klubben

Kontakt:
Dansk Veteranbil Klub
Gl. Strandvej 20
Postbox 33
2990 Nivå
Tlf. 49 14 59 06 Fax 49 14 11 14

Svarkupon

- Ja, jeg vil gerne høre mere om billige veteranforsikringer.
- Ja, jeg vil gerne have yderligere oplysninger om private forsikringer.

Navn

Adresse

Svarkupon sendes i lukket kuvert til DVK.