

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 278 - August 1999 - 29. Årgang

**Dansk Veteranbil Klub**

Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå
 Klubsekretær: Dorte Thies
 Telefon 4914 5906
 Telefax hele døgn: 4914 1114
 Giro: 600-4253
 Kontortid dagl. kl. 8-14
 Telefon tid kl. 10-12
 Internetadresse: www.veteranbil.dk
 e-mail: dvk@vip.cybercity.dk

Bestyrelsen

Formand
 Steffen Jørgensen
 Per Bjørnsvej 3
 3100 Hornbæk - 4970 0872
 Fax: 4970 0873
 e-mail: SandS@ibm.net

Næstformand
 Tom B. Jensen
 Holme Møllevej 21, st. tv.
 8260 Viby J - 8614 0635
 e-mail: t_jensen@post6.tele.dk

Sekretær
 Jørgen Stets
 Kongevejen 77
 2800 Lyngby - 4585 9006

Kasserer
 Steffen Frølich
 Lindevej 6
 2791 Dragør - 3253 5922
 e-mail: sfrølich@post6.tele.dk

Registre & sektioner
 Peter Løvstrøm Sørensen
 Enghavevej 131, Gårdslev
 7080 Børkop

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

København og Nordsjælland
 Søren Bagge
 Ole Bruuns Vej 3 A
 2920 Charlottenlund - 3963 7112

Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm
 Ole Poulsen
 Pogemosevej 10, Radsted
 4990 Sakskøbing - 5470 0358

Fyn
 René Dalager
 Nyborgvej 37
 5853 Ørbæk - 6533 1690

Sønderjylland
 Frits B. Johansen
 Sjellerupvej 48
 6430 Nordborg - 7445 9450

Øst- Vest- og Nordjylland
 Tom B. Jensen
 Holme Møllevej 21, st. tv.
 8260 Viby J. - 8614 0635
 e-mail: t_jensen@post6.tele.dk

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt
 Klintsøvej 8
 2665 Vallensbæk - 4353 5503

Registre

Rover:
 Henning Helmer - 4919 2700

Morris:
 Willibald Farbmacher - 4914 5167

Fiat:
 Ole Emil Riisager
 Se under Bilhistorisk Tidsskrift

Fiat - Efterkrigs:
 Ashjorn Funder - 4777 7774

Ford V8:
 Birger Blako - 3294 9397

Renault:
 Anker Krarup - 6611 4314

Opel:
 Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237

Sektioner

Morris Klub Danmark:
 Henrik Christensen - 97 12 24 14

MG:
 Henning Andersen - 38 79 51 79

Peugeot:
 Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77

Sokkelund Herreds Køreselskab:
 Svend Draaby - 38 71 39 02

Køreselskab Fyn:
 Fritz Knudsen - 6613 6610

Køreselskab Vest:
 Erik Hougaard - 7583 0049

Jydsk Køreselskab:
 Ivan Kristiansen - 9712 0711
 aften: 9711 9179

Ford T:
 Jon Friis Wandall
 6390 7040

Ferdinand Porsche:
 Claus Neble - 3819 8272

American Automobiles:
 Peter Løvstrøm Sørensen
 7586 9510

Mødesteder

Nordsjælland
 Nivågård
 Gl. Strandvej 20, Nivå

Midtsjælland:
 Kværkebyvej 79
 Kværkeby ved Ringsted

Østsjælland:
 Nygade 3, Klippinge

Fyn:
 Egeskov Veteran Museum
 Kværndrup

Østjylland:
 Ristrup Hovedgård
 Ved Sabro

Midt-Vest
 Se klubaktiviteter

Sønderjylland:
 Lunderup Markvej, Rødekro

Sydøstjylland
 Børkop Vandmølle

Bibliotek
 Hanne og Niels Jonassen
 Boserupvej 510
 3050 Humlebæk - 4919 1129

Forsikring
 Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906

Revision
 Poul G. Jensen • 3250 6575

Veteran Tidende
 Månedligt medlemsblad
 Oplag: 4100

Ansvarlig redaktør:
 Steffen Frølich
Teknisk redaktør:
 Ole Callesen - 74561611

Bilhistorisk Tidsskrift
 Redaktør:
 Ole Emil Riisager
 Krøgholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
 Fax 4589 1148
 Kun skriftlig henvendelse.

Teknisk brevkasse:
 P. E. Hansen
 Torsted Allé 25, 8700 Horsens
 Fax 7564 7109
 Kun skriftlig henvendelse.

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
 reproklar.

Annoncepriser:

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,-

Lay-out, sats og tryk

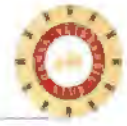
Skovhusevej 7, Aller
 6070 Christiansfeld
 Tlf. 74561611
 e-mail: oc.aller@grafisk.dk

Næste Veteran Tidende udkommer uge 36 1999.

*Forsiden: Tatra 57A, 1936.
 Foto: Egon Neesgaard.*

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Vore museer	16
Fra bestyrelsen	5	Månedens køretøj	18
Klubaktiviteter	6	Vitus Bering Løbet	21
Fra sektionerne	8	Bilhistorisk Tidsskrift	22
Læserbrev	9	Nostalgi	26
Set og sket	10	Fra medlemmerne	28
Månedens personprofil	12	Set og sket	30
Internet og veteraner	14	Fra medlemmerne	33
Det nye Skoda-museum	15		



Klubmøder

August

- | | | | |
|-----|-------|------------|--|
| 3. | 19.30 | Ristrup. | Mini-stumpemarked. Arne Jespersen. |
| 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 | Nivå. | Sommermøde Køge havn. Claus Nebel. |
| 28. | 19.00 | Kværkeby. | Høsttur. |
| 24. | 19.00 | Klippinge. | Klubmøde, sommeroplevelser. |
| 31. | 19.00 | Egeskov. | Klubmøde. |

September

- | | | | |
|-----|-------|----------|---|
| 2. | 19.00 | Nivå | Klubmøde |
| 7. | 19.30 | Ristrup | Alm. klubmøde. |
| 21. | 19.00 | Kværkeby | Klubmøde, Kim Hoffmeyer fortæller om USA biler. |

Oktober

- | | | | |
|----|-------|---------|------------------------|
| 5. | 19.30 | Ristrup | Klubmøde (videoaften). |
|----|-------|---------|------------------------|

Løb og arrangementer

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. 5764 0199. |
| 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. |
| 24-26. | Fyns Prag tur. |
| 26. | Ikea aftenløb med start i Gentofte. |
| 28. | Høstløb på Midtsjælland. Kontakt Hans Henrik Havsted tlf. 4640 1441. |
| 29. | Veteran og Kræmmermarked, sportspladsen Handest kl. 13.00. |
| 29. | Ford T sektion, Malmø løb, kontakt Henrik Westengaard tlf. 5764 0199. |
| 29. | Madpakketur Ærø. Se under Rødekro klubaktiviteter (VT 277). |

September

- | | |
|--------|--|
| 4. | Hammel hestemarkeds optog kl.13.00 Lars og Arne (Ristrup) tilmelding 8699 9161/8698 5504 |
| 4-5. | Fanø - Motorløbet 1999. Kontakt Jørgen Lind. tlf. 7516 4114. |
| 18. | Bredekergård løb. Information hos Willibald 4914 5167. |
| 24-25. | 2. Int. Historic Rally Denmark. Kontakt Henning Friborg, tlf. 8684 7979. |
| 24-26. | Årets fynske bustur. Kontakt René Dalager, tlf 6533 1690. |

Udlandet

- | | |
|----------|---|
| 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 |

Sensationelt gensyn på Fanø 4.-5. september

Da vi tog hul på at planlægge markeringen af 80-året for det første Fanø Væddeløb 1919, havde vi vilde fantasier om, at hvis bare én af de gamle race-re kunne komme, ville det være fantastisk. Men nu kommer der to - nemlig E.T Scarisbrick og hans Scariscrow samt ex-Campbell 350-HP Sunbeam Bluebird. *Det er en sensation.*

Jørgen Lind





Ingen særbehandling - TAK !

Som formodet repræsentant for den yngre generation har jeg med interesse læst flere indlæg i Veteran Tidende vedrørende det kommende generationsskifte i DVK. Flere agtværdige medlemmer har slået på tromme for, at DVK skal gøres mere spiseligt for den yngre del af medlemmerne, og en charmeoffensiv skal sættes ind med det formål at skabe interesse blandt ungdommen for aldrende ekvipager.

Uden at kende den konkrete aldersfordeling i DVK er det min umiddelbare vurdering, at der er en kraftig bule i den øvre ende, at flertallet - slet og ret - er tættere på gangstativet end studenterhuen. At interessen for de gamle biler først rigtigt fænger når man er lidt op i årene, er der egentlig ikke noget unaturligt i. Det hænger formodentlig sammen med behov, motivation samt økonomisk formåen. Men jeg tror alligevel, at mange yngre mennesker vil fatte interesse, hvis DVK virker mere åben og moderne.

Når jeg anvender begrebet moderne, er det ikke kun vores ansigt udadtil - Veteran Tidende, som jeg har i tankerne. Her er der gjort et stort stykke arbejde for at ændre bladet fra et spinkelt nyhedsbrev til et egentligt månedsblad. Dog er det min opfattelse, at den proces blev påbegyndt længe før at Veteran Tidende fysisk ændrede format.

Nej - når jeg anvender begrebet moderne, er det primært et spørgsmål om holdning til tingenes tilstand. Jeg tror at DVK kunne tiltrække mange interesserede med en mere åben facade. Det kunne DVK blandt andet gøre ved at vi etablerer os i de medier, hvor den yngre generation holder sig informeret - blandt andet internet, hvor DVK endelig er kommet med - og samtidig bliver endnu mere synlige i medie billedet og på det politiske landkort. Men det drejer sig ligeledes om den ånd der afspejles! At der måske udvises mere klubånd, fremfor den kræmmer- og købmandsånd, som man somme tider møder, hvis man har behov for ekspertise, reservedele eller anden bistand. Da DVK blev grundlagt for mere end 40 år siden, var det næppe økonomisk gevinst initiativtagerne havde i tankerne, men et reelt ønske om at skåne de mest bevaringsværdige køretøjer fra skrotningsdøden!

DVKs medlemmer kan med rette spørge sig selv, om det er nuværende eller fremtidige medlemmers interesser der skal plejes? Mit svar er - at det er begge dele - for ellers vil medlemstallet på sigt falde og gøre DVK til en mindre slagkraftig medspiller på veteranbilområdet.

Min sidste kommentar herfra sku' li' være den, at der ikke skal ydes særbehandling til yngre medlemmer, hverken positiv eller negativ. Dog ville det være optimalt, hvis der også fremover kom endnu mere sjæl bag de fine ord, fremfor nøgternt købmandskab. Det er vores fælles kærlighed til de bedagede køretøjer og ikke smør på brødet, som skaber det fundament som DVK skal bygge på fremover.

DVK

Claus Sonne Linnedal



Referat fra bestyrelsesmøderne d. 16/6 og d. 8/7 i Odense

Odense d. 16.6.

8 tilstede.

Steffen Frølich overdrages at fungere som redaktør indtil endelig er fundet. Der bevilliges op til 20.000 kr. til elektronisk arkivering af klubbens meget værdifulde fotoarkiv.

Kjærs opsigelse af lejemålet af vort klublokale på Ristup pr. 31.12.99 diskuteres og hvorledes vi skal forholde os i denne sag. Vi har gennem bestyrelsen kontakt til banestyrelse og vil herigennem undersøge om der er tomme lokaler der kan benyttes.

Det besluttet enstemmigt at tildele Poul Suhr DVK's sølvnål for hans indsats for klubben.

Næste møde berammes til 22.9.99.

Ekstraordinært møde, Odense d. 8.7.99

Velkomst og generel info af formanden. Positiv modtagelse af juli VT. Eneste emne er valg af redaktør. Der er modtaget 6 ansøgninger, hvoraf en er trukket tilbage og en delvist trukket tilbage. Ansøgninger blev grundigt gennemgået og de beskrevne kvalifikationer vurderet. Efter grundig overvejelse blev bestyrelsen enig om en ændret model for blad/redaktør. I stedet for en redaktør deles posten op i en **ansvarlig chefredaktør** med opsøgende funktion, ansvarlig for indhold og med slutansvar. Faste skribenter, fagredaktører, tegnere og fotografer refererer til chefredaktør.

ren. **Teknisk redaktør** med ansvar for den tekniske og produktionsmæssige side. Den godkendte beløbsramme på 50.000 kr. fordeler redaktørerne indbyrdes.

Til chefredaktør indstiller bestyrelsen Steffen Frølich og til teknisk redaktør Ole Callesen.

Det skal afsluttende bemærkes at "Den gamle redaktør" Ole Emil Riisager samt tidligere faste skribenter vil blive hørt om deres holdning til denne indstilling, samt at SF ikke deltog i vurdering og afstemning.

FRA DEN NYE REDAKTION



Jeg takker bestyrelsen for den tillid den har vist mig med instillingen til ansvarshavende redaktør.

Jeg ser det som en koordinerende opgave. Målet er at danne en fast redaktion af flere entusiastiske medlemmer, som har lyst til at lægge et vedvarende arbejde i VT. Vi har allerede fået et solidt tilsagn og en mængde godt stof fra vort fynske med-

lem Hans Pedersen, som hermed ønskes velkommen i den nye bladredaktion.

Jeg takker også på medlemmernes vegne Ole Emil Riisager og Egon Neesgaard for deres fortsatte indsats for VT og Bilhistorisk Tidsskrift og håber også igen at se Leif Gr. Thomsen og P.E. Hansen blandt de faste bidragsydere.

Den nye redaktion vil lægge ud med at indbyde alle de faste skribenter til redaktionsmøde i slutningen af august, hvor vi kan fastlægge VT for de næste 12 måneder.

Og så den helt store nyhed, som alle læsere vist allerede har bemærket. VT kommer nu i 4 farver hele vejen igennem.

Vi i redaktionen glæder os til at arbejde med de helt nye muligheder dette giver for at lave et endnu bedre klubblad.

Vi håber at dette samt meget andet vil inspirere endnu flere til at give deres bidrag til at gøre VT endnu mere levende og inspirerende at læse. Så kære medlemmer: fat pennen og kameraet.

Steffen Frølich



Mit kendskab til Dansk Veteranbil Klub går tilbage til oktober 1995, hvor jeg blev kontaktet af Poul Suhr angående fremstilling af

Veteran Tidende. Poul Suhrs henvendelse resulterede i at jeg fra marts 1996 blev bladproducent på VT.

Det skulle blive til en arbejdsopgave der i den grad har grebet mig, idet min private interesse for gamle køretøjer her er blevet flettet ind i mit professionelle arbejde.

Samarbejdet med Poul Suhr har væ-

ret frugtbart og inspirerende. Fra det første blad i marts 1996, hvor VT udkom i A5 format til januar 1997, hvor bladet første gang udkom i A4 og til det blad vi kender i dag.

Gennem denne bladudvikling har der været utallige telefonsamtaler, brevudvekslinger samt private møder, hvor Poul Suhr på en god måde har involveret mig også i den redaktionelle del af bladfremstillingen.

At det skulle komme dertil at jeg selv skulle søge posten som redaktør af VT har aldrig tidligere strejft mine tanker, men efter Poul Suhrs beslutning om at trække sig tilbage fra posten, må min beslutning om at søge

dette hverv egentlig tildeles ham. Og derfor vil jeg ikke undlade at takke Poul Suhr for vort samarbejde, som jeg har værdsat højt, gennem de forløbne 3½ år, samtidig med at jeg takker den nuværende bestyrelse for den tillid der er vist mig ved at tildele mig hvervet som teknisk redaktør.

Jeg ser frem til at løse de kommende opgaver med stor ildhu og entusiasme for at bevare og videreudvikle dette så vigtige medie for Dansk Veteranbil Klubs medlemmer.

Ole Callesen



KLUBAKTIVITETER

FYN

FYN EGESKOV



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

Tirsdag den 31. august kl. 19.30

Klubmøde på Egeskov. Denne aften skal vi have en snak om turen til Prag.

*På aktivitetsudvalget vegne
René Dalager*

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

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

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, Røde Kro. Tilmelding til Ernst Rempt senest d. 5. august.

Søndag den 29. august kl. 8.30

Madpakketur til Ærø. Vi mødes ved fær-gen 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 bil-kenderevner 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 spæn-

dende 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

Igen var vi heldige med vejret til skovturen, som i år gik til Niels Ebbesens Eg.

Et par regnfulde dage havde gjort skovvejene noget plørede, så vi i de lavt liggende biler forsøgte at holde os oppe på de høje kanter ved siden af hjulsporene. Erik Kjær fortalte og genopfriskede vores danmarkshistorie om Niels Ebbesen. Mange deltog på turen både små og store fra nær og fjern, samt gæster fra Vintageklubben.

Tak til Erik Kjær for et godt arrangement. Vi håber at skovturen kan gentages næste år.

Lørdag den 4. september

Vi viser flaget ved at deltage i Hammel Hestemarkeds optog gennem byen, som starter kl. 13.00.

Tilmeld dig nu eller senest den 15. august, så arrangørerne kan tilrettelægge og som også har forfriskning til både bil og deltager. Tilmelding til Lars, tlf. 86999161 eller Arne, tlf. 86985504.

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 24. august kl. 19.00

Vi vil starte sensommeren med at udveksle sommeroplevelser på video eller billeder, det er jo altid morsomt at dele store og små oplevelser med vennerne. Jeg ved at Karen og Ole på deres Frankrigstur har videokameraet med, når de besøger de mange franske veteranbil-

museer og den oplevelse vil de med glæde dele med os, - så tag lilleemor med til hyggemøde i Nygade 3 i Klippinge tirsdag den 24. august kl. 19.00

*På gensyn
Kai*

BØRKOP VANDMØLLE

Torsdag den 9. september

Klubmøde.

Torsdag den 14. oktober

Klubmøde.

*Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen*

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Tirsdag den 17. august

Almindeligt klubmøde. Har du nogle gode bilfotos fra sommerferien?

Lørdag den 28. august

Vor årlige Høsttur. Manøvreprøver kl. 10.00, frokost kl. 12.00, køretur kl. 13.00. Tilmelding snarest, tlf. 46401441.

Tirsdag den 21. september

Kim Hoffmeyer fortæller om sit hjørne af bilhobbyen, USA biler fra efterkrigstiden

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

NIVÅGÅRD

Torsdag d. 2. september kl. 19.00

Klubben får denne aften besøg af den legendariske autolåsesmed (kendt fra tv) fra Brønshøj. Han er tillige oldermand og ekspert i amerikanske låse. Han giver denne aften gode fif om hvordan man skal vedligeholde autolåse.

Information om virksomhedsbesøg i september kommer i næste blad.

Venlig hilsen Claus Neble.



Bredekærgårdløbet den 18. september 1999

Ring til Willibald og meld dig til.
Tlf. 49145167



B.S.A.'ens fødselsdag

Ja, første gang jeg så det, tænkte jeg, man skal være lidt skør for at være rigtig veteran - at fejre bilens fødselsdag!!! Jeg har rigeligt at gøre med bare at få familiens fødselsdage fejret.

Men Alices kaffebord er vi mange, der kender, så sådan en chance lader vi ikke gå fra os. Vi mødte altså op søndag den 13. juni kl. 13.00. Det varede heller ikke længe, før hele plænen fyldtes med fine gamle biler, på et tidspunkt talte jeg 24 køretøjer. Som sædvanligt gik snakken lystigt - motorhjelme blev åbnet - detaljer beundret - et enkelt køretøj blev kørt i garage til ekstra tjek, så det var som det skulle være. Da der også var en del børn, blev der spillet bold og kørt med dukkevogn, inden Alices kaffebord. Alice påstår hårdnakket, at det slet ikke kan måle sig med et sønderjysk kaffebord - der var ellers en overdådighed af alt. Vi spiste alle med god appetit, og da vejret også viste sig fra den flotteste side, havde vi en rigtig dejlig eftermiddag, både børn, kaffesøstre og veterantusser.

Hvor er det dejligt, at der er nogen, der har lyst til at gøre så meget for os andre! Jeg vil slutte af med Lars-Hugos eget valgsprog: Uden Alice går det ikke. Og det har han jo så evig ret i!

*Tusind tak for en dejlig dag.
Lise*



Et kig ud over haven

Fødselsdagsbarnet



*Alice i snak med
Bent Friis*



Juni er traditionelt højsæson i Peugeot Sektionen og 1999 er ingen undtagelse, idet der både blev arrangeret Peugeot Classic Picnic og var pæn Peugeot-deltagelse ved Classic Autojumble på Gavnø.

Classic Autojumble på Gavnø

Søndag den 20. juni 1999 var der igen stort opbud af klassiske køretøjer i slotsparken udenfor Næstved. I år var der tilmeldt næsten 900 køretøjer, heraf 7 stk Peugeot. Det var desværre kun 5 der mødte op, men de fik tilgængelig fin dag med passende sol og varme, og en lille hygge hen på eftermiddagen.

Peugeot Classic Picnic

Søndag den 27. juni 1999 afholdtes Peugeot Classic Picnic hos Søren Lund i St. Magleby. 6 køretøjer - med indhold - var mødt op og vi fik mulighed for

at se et stort udbud af Peugeots samlede værker, da Søren havde slået portene til garagerne op. Udover den obligatoriske indtagelse af de medbragte fødevarer, kunne vi få afprøvet vores Peugeot-viden ved en særlig tip 13 rigtige? konkurrence. Lad mig med det samme slå fast, at der var mange svære spørgsmål. Topsco-



Gavnø



Peugeot Classic Picnic

rer blev Svend Erik, som var kommet helt fra Falster.

Vejret artede sig heldigvis godt og vi kunne køre fra Søren ved 4-tiden uden våde biler. Vi håber, at vi igen til næste år kan afholde et tilsvarende arrangement, hvor der dukker endnu flere op!

Oversigt over løb og arrangementer

ajourføres løbende på vores hjemmeside.

Hvis du endnu ikke har besøgt siden anbefaler vi, at du surfer en tur forbi på:

[//home4.inet.tele.dk/a-hansen/pcdk](http://home4.inet.tele.dk/a-hansen/pcdk)

eller vores nye V3-URL:

[//drive.to/pcdk](http://drive.to/pcdk).

Du kan også finde siden via de forskellige søgemaskiner, blandt andet Jubii, Altavista og Kvasir.

Claus Sonne Linnedal

Årets bedste tilbud
BRAND-REDNING-POLITI 
Søndag
den 5. september 1999
kl. 10.00 - 16.00



Falcks Redningskorps
Station Frederiksberg
Ndr. Fasanvej 209, 2000 Frederiksberg
GRATIS ADGANG
Bus: 8 - 12 - 13 - 39 - 100S
S-tog: Fuglebakken station

Nye og gamle køretøjer, opvisninger, modeludstilling

Arrangerer Team 112 - Falck's Redningskorps, Københavns Brandvesen, Høstvej 69

DVK's sektion for udrykningskøretøjer „Udrykning“ opfordrer hermed køretøjsejere og andre interesserede til at møde op til en spændende og fornøjelig dag.

For deltagelse af køretøjer kontakt venligst
Gert Krowicki 4774 7111
eller Johnny Munch 4058 4424



FRA MEDLEMMERNE

Det var - forhåbentlig - så det

At dømme ud fra de mange kommentarer her i bladet har det åbenbart gjort et stort indtryk på en del medlemmer at klubben har fået ny formand. Det må siges at være et sundt tegn at så mange aktivt tager del i en sådan debat uanset hvilken opfattelse man måtte have.

I mine øjne er der dog noget, der ikke rigtig hænger sammen; som det er påpeget af flere medlemmer indeholder klubbens love helt klare bestemmelser for hvorledes bestyrelsen fordeler „titlerne“ imellem sig. Med tanke på selvsamme loves lige så klare røde tråd, nemlig det uformelle og ligestillede samvær, må det være ret uvæsentligt hvem der har hvilken titel i bestyrelsen. På denne baggrund ligner det proportionsforvrængning når nogen går så højt op i hvem der er hvad, det afgørende må og skal være hvordan de praktiske opgaver løses.

Et stykke tid før årets generalforsamling gav flere bestyrelsesmedlemmer klart til kende at de ikke ville fortsætte deres arbejde i bestyrelsen. Det undrer mig meget at stort set ingen

tilsyneladende bemærkede, endsige spurgte til/kommenterede det forhold at alle øst-medlemmerne sagde fra. Det burde klart indikere at noget var galt. Det fremgår ikke tydeligt af referatet om der på generalforsamlingen blev stillet spørgsmål i den anledning jeg havde desværre ikke mulighed for selv at deltage.

I juli-nummeret af vores (flotte) klubblad toner en forklaring dog frem. Meget tyder på at den nu tidligere formand, hvor god en arbejdskraft han end måtte være for klubben, ikke rigtig forstår det ligheds-princip som bl.a. lovene så klart lægger op til. Hans adfærd på bestyrelsesmødet d. 6/5 (referat s. 9 i juli-VT) tyder heller ikke på den store respekt for den demokratiske arbejdsproces, som er en afgørende forudsætning for at folk frivilligt gider bruge deres fritid på bestyrelsesarbejde. Med baggrund i egne erfaringer m.h.t. foreningsarbejde forstår jeg godt at man mister engagementet når man føler sig tilsidesat af feks. en udemokratisk indstillet formand.

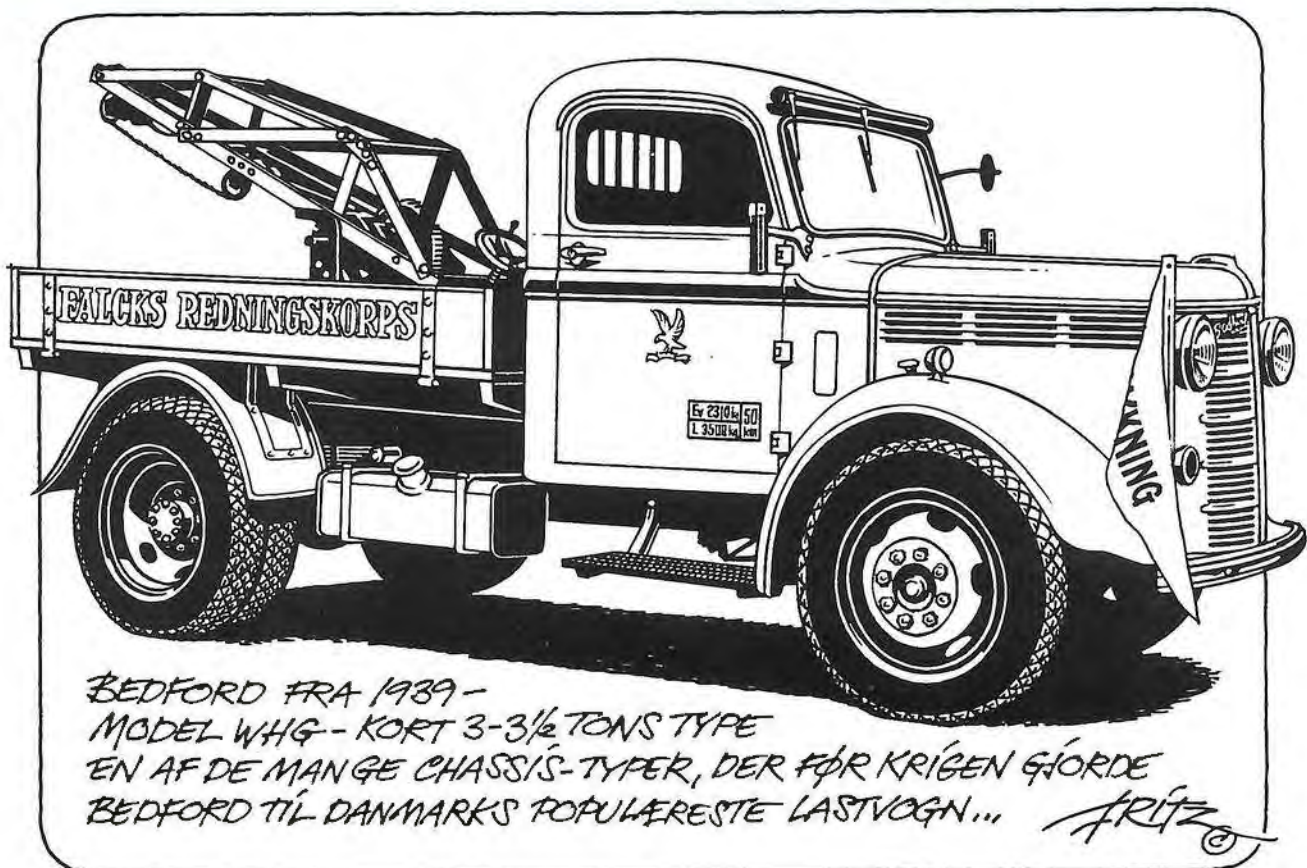
Jeg synes faktisk at det er noget respektløst når den nuværende besty-

relse bebrejdes, at den egentlig bare gjorde hvad lovene beder om uden smålige hensyn til person eller titel-tyrkelse. Lige så respektløst forekommer det når nogen på det nærmeste forudser klubbens snarlige undergang bare fordi en enkelt person melder fra. Bortset fra at sådanne forudsigelser har det med at spredes og vokse (og det er der ikke noget konstruktivt i) hver gang de fremsættes er det en ringe klub hvis eksistens står og falder med en enkelt person eller to. Heldigvis består DVK af så mange fornuftige, fremsynede og konstruktive mennesker at dens undergang er usandsynlig, men naturligvis er det ikke just en styrkelse af klubben når nogen så kraftigt lufter sit sortsyn.

Har man hang til persondyrkelse så find et idol et eller andet sted, men giv bestyrelsen mulighed for (læs: fred til) at vise hvad den duer til. Det er nok hvad Dansk Veteranbil Klub har mest brug for i Øjeblikket.

Med venlig hilsen
Stig Friis Madsen

Svendebjergvej 30, 2650 Hvidovre
Tlf. 36 78 37 07



BEDFORD FRA 1939 -
MODEL WHG - KORT 3-3½ TONS TYPE
EN AF DE MANGE CHASSIS-TYPER, DER FØR KRIGEN GJØRDE
BEDFORD TIL DANMARKS POPULÆRESTE LASTVOGN... FRITZ

SET OG SKET

Ikeas aftenløb



*Fra parkeringspladsen ved Ikea Tåstrup.
Her starter Ikeas aftenløb den sidste torsdag i måneden.*

Før jeg begyndte at køre Ikeas aftenløb, havde jeg ingen anelse om hvor mange gader, stræder eller bakkedrag, der hedder noget med Neble. Neblestien, Neblehøjen eller Sønder Neble o.s.v.

Selvom jeg på mange måder er en dåre, der på må og få bladrer mig gennem livets bog uden særlig omtanke, så har jeg dog lært, at hvis der under løbsafviklingen lyder et spørgsmål som f.eks. „Hvad hedder gyden, der løber nord om gadekæret?“ kan man roligt og uden besværlig kontrol skrive: Neblegyden! og ét sikkert point er hjemme.

Sådan har en løbsarrangør jo selvfølgelig enevældig magt til at uddeliggøre sig selv, og Claus Neble lader gerne hele feltet runde Tapperøje, hvis han her kan finde et stednavn til sin forherligelse.

Det tilgiver vi ham nu gerne, for det er hver gang en kilde til evig undren, hvordan han kan blive ved med at finde nye smukke veje i Københavnsområdet, som vi ikke allerede tidligere har kørt tynde. Der er altid rig mulighed for at udbrøde i glædesjubel over den ufattelige skønhed i de bølgede marker og kringlede land-

skaber, for løbene stiller ikke umådelige krav til deltagerens reaktions-evne eller tankevirksomhed. Faktisk er der kun én i feltet, der behøver at gruble, nemlig ham der fører korte- gen an. Vi andre kan gøre os det mageligt - travlt beskæftiget med at tænke på ingenting - og i en lind strøm som perler på en snor glider vi gennem guds storslåede natur. Gad vide, hvad der ville ske, hvis en brød ud ad kæden? Han ville sikkert trække resten af feltet efter sig og føre dem lige ud i en mergelgrav, hvis det var det, vanden ville.

Nu er sådan et løb jo ikke noget, hvis der ikke også findes lidt retfærdighed. Derfor må der besvares en række spørgsmål undervejs. Der skal jo kåres en vinder. Dette er meget vigtigt. Bilspørgsmål er altid populære, men også lidt vanskelige for løbsledelsen at håndtere. Gøres de for lette, kan alle besvare dem, og så kan der jo ikke udpeges en vinder. Gøres de for svære, er der kun de sædvanlige højst to personer, der ved noget, og så vinder de jo hver gang. Så bliver vi andre godt nok sure.

I år har Claus søgt at løse dette dilemma ved, at man kun kan vinde en præmie én gang i løbet af sæsonen. Dette er udmærket, for så får vi

fæhoveder vel til sidst også en chance. Skulle denne nye regel alligevel ikke være tilstrækkelig til at gøre alle tilpas, har Claus tilføjet spillet endnu en helgardering. Han indleder altid præmieoverrækkelsen med: „Tillykke! I har alle vundet i dag!“ og så er der jo ikke noget at være ked af.

En beundringsværdig egenskab hos Claus er, at han formår kunsten at skaffe sig ørenlyd. Ingen gammelbilbegejstret bryder sig om at blive afbrudt midt i en lidenskabelig diskussion om SU-karburatorer, men Claus formår s'gu at få folk til at holde kæft. Og så kan han beskrive tingene enkelt og malende, så alle kan forstå det. Skal han beskrive et stormvejr, er det lige så håret flyver af, og vi føler at stå midt i orkanens øje.

Takket være Claus er Ikeas aftenløb ved at udvikle sig til et af de faste støttepunkter her i tilværelsen, og arrangementerne bliver altid hos mig placeret først i min timemanager. Så må barnedåb, bryllupper og dødsfald indordne sig, som det passer sig.

Gorm Bang Olsen



Græsted Damptræf 1999



Leif Nowicke's 'en Black

Før tredje gang afholdtes der på Græsted Jernbanestation et træf for alle mennesker, som har en hobby at gå op i, og som vil vise deres glæde derved til andre.

Brandbiler fra hele Sjælland, damptrømler fra Flensborg. Nimbus klubben kørte begge dage med hele Nordsjællands børn rundt på arealet. Modeldamptrøglørte med de samme børn også i rundkreds, stillestående, men bestemt ikke stille kørte de mange stationære motorer, faktisk konkurrerede de med støjniveauet fra Nødebo Skovskoles motorsave. Det regulære damptrøglør fra Hillerød-Gilleleje passerede selvfølgelig hele menageriet på fast minuttal.

Rosinen i pølseenden var for første gang som officiel deltager DVK, som om søndagen mønstrede 56 biler i rimeligt vejrlig - og om mandagen i regn og blæst var der stadigvæk 37 biler mødt op. Som annonceret holdtes dette træf på engelsk maner, man får lov at låne Lars T..... mark og så møder man op og beundrer og fornøjer sig ved at se at der findes utallige måder at være tossede på. Fordi det hele var så løst arrangeret, så nøjedes jeg med at arrangere et løb til Gilleleje Havn, som altid er et besøg (incl. fiskemandens fiskefrikadeller) værd, og ellers var det op til deltagerne at finde ud af at hygge sig og slappe af. Der har selvfølgelig været lidt løse ender, men med lidt humør og huskende på at det er en hel masse mennesker, der bruger deres fritid på at skabe oplevelser for andre, så gik det glimrende.

Willibald.



63 Porsche 356 SC Coupé, renoveret motor Kr. 125.000



56 MGA Roadster, cromtrædhjul, nye lædersæder, Lev. nysynet og indreg. Kr. 119.000



54 MG TF, trædhjul, 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 trædhjul, 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, chromtræd 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, hovedtrøglør, motor/gearkasse matching no.	105.000
70 MGB, rød, trædhjul, lædersæder, total reno, Lev. nysynet og indreg	135.000	60 Mercedes 190 SL cab., sølvmetal, sort interiør	165.000
54 MG TF, sort/rød, trædhjul, 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, rod interiør	185.000
54 MG TF, rød, chrom trædhjul, lev. indreg, nysynet	155.000	66 Mercedes 230 SL Cabriolet, rod, hardtop, motor reno., excl. afgift	140.000
52 MG TD, rød/sort, kører godt	85.000	71 Mercedes 280 SL cab., rod, 2 toppe cognac farvet læder, excl. afgift	98.000
62 Austin Healey Sprite	28.000	71 Opel GT, rod, flot, lev. nysynet	52.000
64 Austin Healey Sprite	37.000	60 Morgan 4/4, two seater, trædhjul, racinggre, 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

Erik Dinesen

Kragerup, Ruds Vedby

Engang for mange år siden skulle Erik Dinesen besøge mig her i Svogerslev. Jeg ville fortælle ham, hvor Svogerslev ligger, men blev afbrudt med bemærkningen om, at man "som landmand" naturligvis kender Svogerslev Maskinfabrik, så det var ikke noget problem.

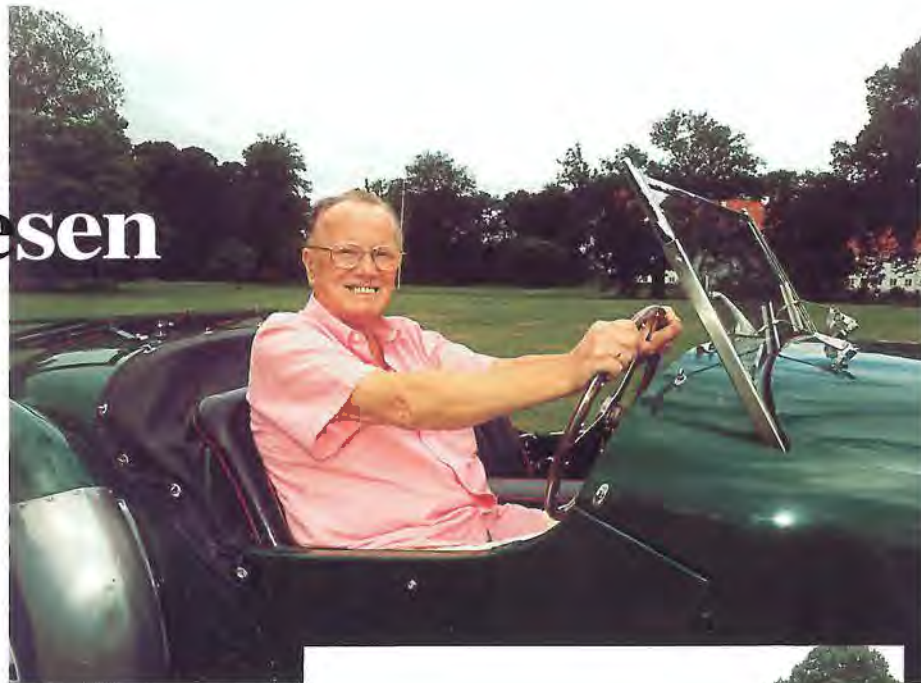
Det var udtrykket "landmand", jeg bed mærke i, for jeg vidste, at han både var godsejer og kammerherre, men foretrak at kalde sig ved det han selv mente var det rigtige.

Det er netop betegnende for Dinesen, at han kan tale med alle, for han har mange interesser såsom have, jagt, fotografering, litteratur, internet, rejser til fjerne lande og ikke mindst biler, gamle og nye, racerbiler, traktorer, lokomobiler, motorcykler, stationære motorer og meget mere.

Generaliebladet er nogenlunde som følger: Født på Kragerup 29. 2. 1928. På Herlufsholm Kostskole. Realeksamen. Praktisk og teoretisk landbrugssuddannelse i ind- og udland. Sekondløjtnant fra Garderhusarregimentet. Landbrugsskole. Derefter blev han kun 27 år gammel forpagter af en større familieejendom i Nordjylland og blev der i 5 år, indtil han i 1960 blev forpagter af slægten Dinesens hovedejendom, Kragerup, ved Ruds Vedby, og dens ejer fra 1963.

Øverst: Dinesen i Healey'en foran sin smukke ejendom.

Herunder: Veteranbilparken i dag.



I mellemtiden blev der også tid til et giftermål, idet Marie-Louise, kaldet "Rillo", blev hans uvurderlige livsledsager.

Hans interesse for det rullende startede som for de fleste af os med en motorcykel. Han fik kørekort i 1946, købte sig en Hamlet og senere en Matchless 350 cc i 1948. Den kostede den nette sum af 4.500 på sortbørs, og det var mange penge dengang. Senere fulgte en AJS 500 cc. og en stor BMW 1939/45. Han elskede sine motorcykler og al tilgængelig litteratur blev slugt, ikke mindst det velredigerede blad Skandinavisk Motorjournal. Når man kender Dinesen i dag, kan man dårligt forestille sig ham på motorcykel udstyret med hjemmelavet grej som bagagebærer, sidetasker, specialtelt, sammenklappelig seng af trælægter og jernbøjler, minikøkken samt "forklæde" og plexiglasrude, drøne rundt i Europa.

hofter og knæ. Det er blevet til 2 hofte- og 3 knæproteser på venstre ben, og nu siger højre ben, der har båret store byrder i de mange år, stop for en tid. Endnu en operation venter inden længe, så havearbejde og jagt, der også er hans store interesse, må vente.

Familien syntes ikke, det var en god ide med flere motorcykler, så han fik hjælp til en FIAT 500 varevogn. I den kørte han også Europa tyndt, bl. a. til Napoli, langs Middelhavet til Spanien og hjem over Paris. Han er nok en af de få, der har forceret Grossglockner-Hochalpenstrasse fortrinsvis i baggear, der var lavere end første i FIAT'en.

Men interessen for de tohjulede fik en brat ende i 1951. Dinesen var landvæsenselev i England og kørte på en af de fantastiske smalle landeveje direkte ind i køleren på en lastbil. Det blev til et års hospitalsophold og påfølgende et halvt års rekreation. Denne ulykke gav, og giver ham stadig, så mange år efter, store problemer med

Det med veteranbiler startede i 1963 med købet af familien Allers Alvis Speed 20. Han var netop blevet medlem af DVK, hvor han hurtigt kom ind i bestyrelsen på grund af sin store interesse og virkelyst for veteransagen. Alvis'en var sat til salg i avisen, men problemet for Dinesen var, at familieejendommen trængte til investering i betydeligt omfang så luksusudgifter var utænkelige. Men Dinesen havde en dejlig lille speed-





båd (mahogni), som han brugte til vandskisport. Det var ikke helt almindeligt i 50'erne. Han overbeviste Aller om, at de ville have stor glæde af båden, så han fik Alvis'en og påbegyndte en restaurering, der selvfølgelig kostede en masse penge, men den var dejlig. Alligevel faldt han pladask for en virkelig sportsvogn: en Healey Silverstone 1950 i England. Bilen blev hjemtaget for en meget beskedent sum i 1967, men blev pålagt en uhyrlig afgift på 35.000. Og så blev den derudover hovedrepareret i 1968, men kørte så til gengæld næsten problemfri i 25 år. Den blev re-restaureret i årene 1995-97 og Dinesen kalder den for Donald Healeys mesterværk, som det er en fornøjelse at køre p.gr. af Riley motorens overlegenhed og sejtræksevne i det lette aluminiumskarrosseri.

Dinesen har gennem årene haft mange forskellige biler til dagligt brug, hovedsagelig af fransk oprindelse (køreegenskaber er altid sat i højsædet). Men der blev også samlet mange køretøjer til et påtænkt museum. Lokalerne havde han, da rationaliseringen i landbruget medførte, at lokalerne stod tomme. Han har samlet på køretøjer af enhver art siden 1970'erne, og samlingen var meget alsidig. En sjældenhed som en meget fin lokomobil, mange traktorer og mange motorcykler indgik i samlingen. Jeg skriver netop indgik, for Dinesen indså, at skulle det hele vedligeholdes som han som perfektionist ville have det, så skulle der hjælp til, og det koster penge i dagens Danmark.

Han valgte at realisere det hele bortset fra sin Healey Silverstone, en 1946 Jeep og en Triumph Tiger Cub mc. For de indkomne penge blev indkøbt en EMW 327, en bil med minder, da kørsel i de glade forlovelsesdage skete i Mogens Skarrings 327/28. Et noget temperamentsfuldt køretøj, der afløstes af den første "franskmænd", en meget smuk Simca "Grand Large". Handelen afsluttedes med Wagner Sørensen, en ny- og brugtbilhandler, der den gang jævnligt havde nogle særdeles spændende bi-

ler til salg. I dag har Dinesen, som han udtrykker det: "Nogle få yderst velrestaurerede biler i stedet for en masse problemfyldte køretøjer".

Han fortæller meget mere end der kan stå i vort blad på én gang. Det er sådan, at når man bliver ældre, vil man gerne berette om sit liv og om mange episoder, der har bidt sig fast i erindringen, og Dinesen har virkelig meget at fortælle, da veterankøretøjer, som tidl. omtalt kun er en del af hans mange interesser. Han har besøgt et utal af museer i hele verden, og han har haft mange dejlige ture med Rillo i Danmark, Sverige og Tyskland, og vi ser ham også ofte til træf, hvor veteranfolket kommer. De største oplevelser indenfor de senere år, har været ture i de gamle biler til Goodwood og Silverstones 3 dages arrangementer i England. Den ene af turene foregik i 1998 i Healey'en i en uges næsten konstant regnvej, naturligvis uden kaleche. Danmarksløbet i 1997 omtales med stor entusiasme.

Han har gennem årene haft en 10-12 timers arbejdsdag, idet det at drive en stor gård kræver sin mand, når man skal have det til at balancere.

Han er selv ked af, at han ikke har kunnet vise sig lidt mere til vore klubaftener i Nivå, men når der er ca. 200 km. frem og tilbage efter en lang arbejdsdag, kniber det med energien. Han oplevede det i rigt mål, da han var i KDAK's og DVK's bestyrelse. Nordsjællandsløbene savner han. De var godt tilrettelagt af Niels Jonassen og Co., og han og Rillo har da også deltaget i dem alle. Han savner de større løb, der strækker sig over 3 eller 4 dage. De er alt for sjældne. Man hører indvendingen, at det er alt for svært, sponsorer ikke til at opdrive og vi har ikke råd. Han husker ikke et eneste arrangement til f. eks.

Nordtyskland, og det må da kunne lade sig gøre at få et sådant op at stå. Eller en tur til Sverige, når nu broen kommer.

Selv har han lavet alle tiders flerdagstur med Herregårdsløbet i 1985, hvor vi besøgte adskillige godser her på Sjælland og blev inviteret ind på ellers ikke tilgængelige enemærker. Det var en tur af de helt store, og det er sådanne Dinesen nu gerne vil have, at andre tager op.

Erik Dinesen og Rillo har nu overdraget Kragerup til deres ældste datter, Birgitte, og er flyttet ind i gartnerboligen, der er et dejligt hus, fantastisk smukt indrettet med et meget stort bibliotek, der bl.a. rummer masser af bilbøger, billeder, plakater, skalabiler m.m.m. så Dinesen behøver ikke at kede sig i sin pensionisttilværelse, når man så også medregner alt det andet han interesserer sig for.

Dinesen siger selv tilsidst: Det har været herligt at deltage i så mange år. Min kone og jeg har nydt næsten hvert løb og begivenhed. Vi har fået en masse gode venner, og så længe man kun skælder ud på hinanden på generalforsamlingen og i bladet, er det til at leve med. Når vi samles til årets store og mindre løb og andre begivenheder, er stemningen i hvert fald både positiv, venlig og MEGET HYGGELIG.

Alvis'en der var Dinesens første veteran.

Nederst: På Langelinie i EMW'en. Det er en del år siden.





Gamle biler på nettet

Af David Frølich

I forlængelse af DVK's debut på internettet ville det være passende med en præsentation af de muligheder der ellers er på internettet og i den øvrige IT-verden når det kommer til gamle biler. Denne artikel handler kun om internettet. Andre It-muligheder præsenteres i senere artikler.

En grovopdeling af internettets hjemmesider (homepages eller sites) er altid en opdeling i info-sites og kommercielle sites. Til den første kategori hører de mange privat hjemmesider hvor klubber og private præsenterer deres biler eller særlige interesse område. Den kommercielle kategori siger nærmest sig selv. Herunder hører de mange forhandlere af alt fra hele biler til de mest specielle reservedele. Internettet tilbyder altså en række muligheder, uanset om man leder efter en ny bil eller bare vil vide noget mere om sin egen biltype.

For at komme i gang med at finde det man ønsker kan man enten have

den præcise adresse på den hjemmeside man vil se på (eksempelvis DVK på www.veteranbil.dk) eller man kan "surfe" rundt til man finder det man søger. Den præcise adresser kan ofte findes i de forskellige bilblade, hvor annoncører har dem stående. Eksempelvis har den kendte London bilforhandler Coys adressen: www.coys-of-kensington.co.uk. Her på siden finder man alle de info hjertet kan begære mht. biler til salg og kommende auktioner og meget andet. Bestemt et besøg værd. Men det at gå direkte til adressen er ofte kun muligt med de mere kommercielle sites, da en enkel og kort adresse ofte koster penge og derfor ikke er så oplagt for private. En undtagelse er dog de bilfabrikker som har meget store og flotte hjemmesider med fine historiske databaser over tidligere modeller. Her skal både Jaguar (www.jaguar.co.uk) og Skoda (www.skoda-auto.com) nævnes. Skoda's hjemmeside er i særdeleshed flot da den i sin historiske del omfatter alle Skodas modeller fra fabrikens start i 1905 op til dags dato. Det er på denne baggrund sjovt og se de forskellige bilfabrikanters opfattelse af deres egen historiske arvs betydning.

Skoda er meget bevidst om sin arv og forsøger kraftigt at benytte dette i sin markedsføring, hvorimod et mærke som Audi stort set ikke nævner deres historie på sin officielle hjemmeside (www.audi.com).

Den anden måde at finde informationer på er ganske sim-

pelt at søge på eksempelvis, det enkelte bilmærke i en af søgemaskinerne på nettet (eks. www.altavista.com, www.jubii.dk, og www.yahoo.com). På denne måde kan man finde frem til den række af private og non-kommercielle sites, der også findes. Hvis man bare søger på Skoda eller Audi i Altavista kræver denne form noget tålmodighed, da der vil være mange hits (hjemmesider der på en eller anden måde indeholder det søgte). Men har man lidt tid, skal der nok komme noget inter-essant frem, når man bladrer dem igennem.

Man kan også surfe rundt på forskellige bil-sites ved at følge de henvisninger eller links, som de forskellige sider har. Eksempelvis har DVK linkes til MhS, HSS osv. Et lille, godt og tidsbesparende råd til at søge i Altavista er at sætte det man søger på i gåseøjne. Så vil man finde noget om Jaguar XK120, så skriv i søge feltet: "Jaguar XK120". På denne måde søges der på navnet i sin helhed og ikke på ordene enkeltvis. På denne måde kommer der langt færre hits.

Så nok handler det hele om gamle biler, men der er sker jo ingen skade ved at bruge den nye teknologi til at finde det man skal bruge; og derudover er det jo også sjovt og lærerigt. Der findes næsten informationer om alt på nettet, så der er bare om at finde det.

df@popx.dk

Autolak af 1998 ApS

Vennelandsgade 53 - 2300 København S - Tlf. 32 95 82 30

Autolak er et firma med 30 års erfaring!



Vi maler alle typer biler - også veteraner - og leverer til tiden.

Alle slag skader
Heloplakeringer
Lakreparationer
Rensning
Polering

Er du i tvivl så ring til os.
Vi er eksperter i alle former for lakering.
Alle former for forsikringskader laves

Med venlig hilsen fra Autolak af 1998 ApS.
Hansson

Klubbens internet adresse er www.veteranbil.dk og ikke som vi kom til at skrive i juli nummeret veteran.dk. Endelig fik vi informeret om vores hjemmeside og så denne fatale fejl. Fy skamme.



Nu åbner Skoda-museet i Glamsbjerg

Søndag den 8. august slår museet dørene op for første gang. De almindelige åbningstider er endnu ikke fastlagte men de tre „bagmænd“ forventer at kunne offentliggøre nærmere i forbindelse med åbningen.

Når det danske Skoda-museum slår dørene op for publikum, er det kun et år siden at ideen blev undfanget. Omvendt har åbningen - og ikke mindst ideen bag og de mange kontakter, det har givet i hele Europa - vakt opmærksomhed hos Skoda-Fabrikens eget museum i hjembyen Mladá Boleslav, ca. 60 km nord-øst for Prag.

Derfor har „Skoda-banden“ også valgt at invitere de mange, mange mennesker, som undervejs i projektets første leveår har vist interesse for museet, længe inden beslutningen om åbningen blev taget.

- Vel havde vi et par af bilerne for et år siden, ellers var vi ikke gået i gang. Men når museet slår dørene op den 8. august har vi 18-19 biler fra perioden 1936 til 1990, hvoraf kun et par dubletter ikke er restaurerede.

Når den 8. august er valgt som åbningsdagen, så er det først og fremmest 1-årsdagen for ideen bag museet, men også 99-årsdagen for kære, gamle Emil Ritter von Skodas død i en togvogn i Selztahl på vej hjem fra Wien.

Med invitationen til museet i Glams-

bjerg er der da også gjort ekstra anstalter. Invitationen er ikke blot et brev eller et kort, men en hel plakat med høj gemmeværdi.

Den viser lidt af Skodas glørværdige historie men samtidig giver den et billede af de biler museet i Glamsbjerg rummer, sammen med et gammelt landkort fra 1878 - altså kort før Laurin & Klement, som senere blev købt af Skoda-koncernen, blev startet.

Som en sidegevinst til hele projektet arbejder Carsten Andersen på, at skrive en dansk udgave af bilfabrikens mere end 100-årige spændende og ikke udramatiske historie - delvist hentet fra eksisterende bøger på andre sprog, men også tilsat egne kommentarer samt facts og historier omkring Skodas udvikling i for eksempel Danmark gennem over 50 år.

Det danske Skoda-bogværk er planlagt som 10-11 hæfter, hver omhandlende et tiår. På grund af det mindre omfang per udgivelse, vil det også blive en mere overkommelig opgave at iværksætte udgivelsen. Der er ikke sat termin på disse udgivelser.

Det fine samarbejde med Skoda-museet i Mladá Boleslav betyder da også at både fabrikken og museet bliver repræsenteret ved åbningen af museet i Glamsbjerg.

I forbindelse med åbningen vil der være gratis entré og plakaten fra åbningsinvitationen vil kunne købes i begrænset omfang for 25,- kr. pr. stk.



Henvendelse:

Hvis du har uddybende spørgsmål er du velkommen til at kontakte undertegnede på tlf. 6254 1225 - mobil 4059 2651 eller på fax 6254 2033 eller på e-mail: post@rigtig-reklame.dk

Carsten Andersen
postboks 163 - 5700 Svendborg

Samlingen består af følgende biler:

- 1936 Skoda 420 Popular
- 1950 Skoda 1102 Tudor
- 1952 Skoda 1101 Tudor (skal restaureres)
- 1952 Skoda 1102 Cabriolet (er fortsat i Sverige)
- 1955 Skoda 1200 Sedan (skal restaureres)
- 1953 Skoda 973 Babeta Radiovan (kun produceret i 3 eksemplarer)
- 1958 Skoda 450 Roadster
- 1959 Skoda 1201 Sedan
- 1960 Skoda Octavia Sedan
- 1964 Skoda 1000 MB (kun kørt 10.000 km fra ny)
- 1966 Skoda Octavia Combi - original dansk version beregnet til kørsel på pappeplader
- 1975 Skoda 110 R Coupé
- 1977 Skoda 105 S
- 1979 Skoda 105 S (enejers vogn med kun 19.000 km på bagen)
- 1985 Skoda 130 Rapid
- 1987 Skoda 130 LR Rally
- 1989 Skoda 105 S
- 1989 Skoda 130 Cabriolet - 2 stk. ud af ni biler ombygget i Danmark
- 1991 Skoda Favorit

Museet vil være åbent alle lørdage i august kl. 11:00 - 15:00
I september, oktober og november vil museet være åbent i alle lige uger, lørdag kl. 11:00-15:00.





Stubbekøbing Radio- og Motorcykelmuseum

Tekst og foto: Egon Neesgaard

Engang i 50'erne gik der rygter om en malermester på Falster, der samlede på gamle motorcykler. Intet var vel mere skørt end at beskæftige sig med noget så kedeligt som et transportmiddel, der var ved at uddø. Men malermesteren blev ved, og han fik sig efterhånden rigtig mange, for de kostede jo ingen penge, og interessen for motorcykler var stærkt nedadgående.

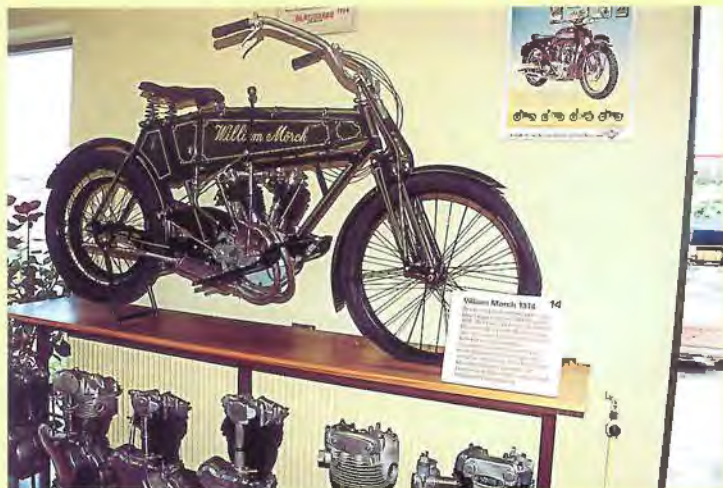
Åbningstider:

I perioden 1/6 - 31/8
hver dag kl. 10-17

I skoleferier og uden for
sommersæsonen, forår og efterår:
hver weekend

Rundvisning kan aftales tlf. 5444 2222





Det er malermester Erik Nielsen fra Karleby på Falster, der selv er gammel motorcyklist, vi omtaler i dette nr. af VT. Erik Nielsen, der nu er 76 år, havde ikke mulighed for selv at oprette et museum til sin efterhånden store samling, så han besluttede at skænke det hele til Stubbekøbing Kommune mod at denne så stillede et lokale til rådighed, så vi alle kunne få lejlighed til at se de mange af ham selv og hans gode ven, Bernth Ingemann, smukt restaurerede mo-

torcykler. Der er nu over 150 mc. på museet, spændende fra 1897 til 1997, og der er virkelige sjældenheder, så for en mc.interesseret er der rigtig meget at se på.

Dansk Veteranknallert Klub stillede i 1979 20 knallerter til museets rådighed, og i 1983 udvidedes museet med en stor samling af sjældne gamle radioer, højttalere, grammofooner, fjernsyn m. v. stillet til rådighed af Benny Ahlborg

Museet, hvis daglige leder er Hela Bruus-Jensen, en meget glad og smilende sprogkyndig dame, fortæller os, at besøgstallet er på ca. 6.000 og i gode år ca. 10.000, så interessen for de gamle motorcykler er absolut til stede.

Også her på museet har man konstateret et stigende antal besøgende fra det jyske efter Storebæltsbroens åbning.



Månedens bil

Tatra 57A 1936

De fleste bilinteresserede kender navnet, men de færreste har set en i virkeligheden. I mange år førte mærket en hengemt tilværelse bag jerntæppet, og i dag er der kun en hensygnende lastbilproduktion tilbage af den fordums stolthed. Så hvorfor interessere sig for Tatra?

Der kan være mange grunde til, at man vælger en bestemt bil. Jeg har altid haft lyst til at have noget, som ingen andre har, og som også er teknisk interessant - og gerne også automobilhistorisk interessant.

De krav opfylder Tatra til fulde.

Avanceret teknik

Det sker jævnligt, at veterankolleger eller bilinteresserede tilskuere bemærker, at Tatra 57 A i design kan minde lidt om Citroën fra samme periode. Det giver mig anledning til min yndlingsbemærkning: „I 30'erne blev der bygget avancerede biler i to lande i Europa - det andet land var Frankrig“.

Hvormed det diskret er fastslået, at Tatra fra Tjekkoslavakiet hører til i eliten.

Det skyldes fabrikkenes chefkonstruktør, Hans Ledwinka, som med hensyn til iderigdom og automobilteknisk ekspertise mindst var Ferdinand Porsches ligemand - de to herrer kendte i øvrigt hinanden særdeles godt og udvekslede mange tanker og ideer. Hvad man også kan se på de bilkonstruktioner, der forlod deres respektive tegnebrætter.

Tatra 57A (1935-38) er en forbedret udgave af model 57 (1931-35), og den blev produceret i totalt 8019 eksemplarer. Tatra 57-serien (57, 57A, 57B) er i øvrigt den modelserie, som Tatra har bygget flest af, nemlig i alt 26.540 i årene 1931-1948.

Tatra 57 A - teknisk set

4-cylindret, luftkølet motor (180° V-motor)
Boring x slaglængde: 70 x 75 mm, 1155 cm³
20 HK ved 3000 o/min
Gearkasse: 4-trins, usynkroniseret
Centralrørschassis: motor, gearkasse og differentiale indgår i den bærende konstruktion
Forhjulsophæng: uafhængigt, to tværliggende bladfedre
Baghjulsophæng: uafhængigt, pendulaksler med tværliggende bladfeder
Hjul/dæk: 5,25 x 16", 2 reservehjul
Mekaniske bremses med wiretræk
Topfart: ca. 80 km/h
Egenvægt: ca. 800 kg



Tekst: Svend Carstensen

Fotos: Egon Neesgaard, Svend Carstensen



Baglygterne er nyfremstillede nøjagtige kopier af de originale, dog nu med plads også til blinklys.



Hør f.eks. her: Tatra type 57 kom på markedet i 1931. Med bl.a. uafhængigt hjulophæng for og bag, tandstangsstyring (det indførte f.eks. Monsieur Citroën først i slutningen af 30'erne), vibrationsfri, luftkølet boxermotor (egentlig er det en 180° V-motor) med topventiler og tryksmøring, krumtaphus samt gearkassehus af aluminium, vridningsfrit centralrørchassis, effektive bremsere og en heraf følgende fremragende komfort og glimrende køreegenskaber på datidens veje. Alt i en meget fin forarbejdning og materialekvalitet.

Denne model nød stor popularitet i sit hjemland, og den fik snart kælenavnet „Hadimrška“, der direkte oversat betyder „Den lille slange“ - meningen er naturligvis, at den er kvik, væver og at den kan „sno sig“ i trafikken.

En rigtig familiebil

Som Tatra-entusiast må man jo simpelthen have sådan én. Men hvordan finder man den? Svar: Internettet. Det, der i Tjekkiet svarer til Den Blå Avis, kan ses på internettet, og en dag i august 1998 var den der: Tatra 57A, god stand, komplet, med nummerplader, inkl. div. reservedele, til salg. Bilen stod i Klado ca. 30 km fra Prag. Jeg ringede på det opgivne nummer, og sælgeren kunne heldigvis tale lidt engelsk, så vi fik hurtigt aftalt at jeg skulle komme og se på bilen.

Jeg begav mig til Prag, og min tjekiske bekendt, som er Tatra-entusiast og -ekspert, og jeg kørte ud og så på bilen. Sælgeren var en ung mand i IT-branchen, som kun havde haft bilen et års tid. Siden hen viste det sig, at den lille Tatra har været i samme families eje fra 1936 til 1997 - givetvis en medvirkende årsag til den gode almene stand, som den viste sig at være i. Bilen havde tydeligvis aldrig været restaureret, og bortset fra et par mindre tæringere i skærmene og nogle uoriginale blinklygter og baglygter så den ud til at være i orden. Lakken var dog ikke god, og tilmed var farven en gabende kedsommeligt, gråbrun-beige kulør. Men interiøret var helt og ubeskadiget.



Interiøret er originalt, kun let slidt og med den patina, som 63 års skånsomt brug giver.



Bemærk, at der er både triptæller og ur i det store speedometer. Bilen er højrestyret, fordi Tjekkioslovakiet havde venstrekørsel indtil en vis Herr Hitler rykkede ind i 1938.



Ubesværet adgang til motor, styretøj og forhjulsophæng. Ligesom på en Sprite, siger folk -indtil jeg fortæller dem, at på en Sprite er det ligesom på en Tatra!



Kærlighed ved første møde i Tjekkiet: Det lettere derangede udseende kunne ikke skjule bilens charme - i det mindste ikke i mine øjne!

Gnisten manglede

Der var dog ikke noget batteri i bilen, så vi kunne ikke høre den i gang endsige prøvekøre den. Men sælgeren ville få bilen startet til næste formiddag.

Da jeg arriverede næste dag, fandt jeg sælgeren og hans far i gang med at forsøge at trække Tatra'en i gang ved hjælp af farmands Skoda Favorit. Uden succes. Lidt elementær fejlfinding afslørede hurtigt, at der ikke var megen gnist i tændrørene. Jeg bemærkede henkastet, at tændspolen grangiveligt lignede en 12 V-spole fra en Škoda 1000 MB, hvortil sælgeren svarede, at det var det da også. Og den havde den lille Tatra - med 6 V anlæg - i øvrigt kørt udmærket med hele sidste sommer!

I mellemtiden var sælgerens ven, der havde betydelig mere mekanisk indsigt, kommet til, men heller ikke han kunne lokke gnister ud af systemet, som det var.

Men en 6 V tændspole er jo heldigvis ikke noget problem i Tjekkiet, hvor der stadig kører ganske mange Trabant'er med 6 V anlæg, og reservedelsforsyningen dermed er tilsva-

rende rigelig. Så ca. 5 minutter efter var en ny spole på plads. Mekanikervennen skulle lige tjekke om tingene nu virkede, og med den ene hånd holdt han kablet fast på et afmonteret tændrør, med den anden hånd holdt han tændrøret fast mod motoren, og håndsvinget tog han så med... nå nej, det gik jo ikke. Så jeg greb selv håndsvinget og drejede energisk et par gange - hvilket fik mekanikervennen til at springe en halv meter op i luften! Altså var der nu god gnist.

Vi blev i øvrigt fine venner bagefter, og da han øjensynligt fornemmede min ægte entusiasme for mærket, benyttede han sine beskedne tysk kundskaber til med overbevisning i stemmen adskillige gange at fortælle mig: „Schöner Veteran, schöner Veteran!“ Og jeg kan kun give ham ret.

Derpå startede motoren ved det næste træk med farmands bil, og selv om den gik dårligt og tydeligvis trængte til justering af både tænding og karburator, var der ingen kedelige mekaniske mislyde af nogen art. Så var det blot at tælle pengene op og aftale med min bekendt fra Prag, at han skulle hente den hjem til sit værksted og få den til at se pæn ud og fungere.

Det med at fungere var egentlig kun et spørgsmål om at justere motoren. Det pæne udseende tog lidt længere tid, for selv om den lille 57'er ikke krævede noget, der lignede en re-

staurering, var der dog nogle huller i skærmene der skulle svejses, karrosseriet skulle strippes for ruder, dørgreb, m.v. så bilen kunne sendes til maleren, og derpå skulle det hele monteres igen - lige bortset fra baglygterne, som blev erstattet af nyfremstillede, magen til de oprindelige.

„Hadimrška“ i sjæl og karrosseri

Det tog altså sin tid, men en dag i foråret 1999 kom der melding fra Prag om, at Tatra'en var klar til afhentning. Det hører med, at jeg havde valgt farven fra et farvekatalog, og jeg havde hele tiden ønsket en grøn bil. Men farven måtte ikke være for mørk og trist, for den skulle passe til bilens design og karakter.

Så det var med ikke ringe spænding, at jeg med lukkede øjne blev ført ind i min bekendts værksted, hvor bilen holdt. Da jeg åbnede øjnene og første gang så den lille Tatra i færdig stand, var jeg tæt på at fortryde valget af farven - var den ikke blevet lige lovlig GRØN?

Min tvivl varede dog kun til jeg havde kørt min første tur i bilen. Jo, den er meget grøn, men farven passer perfekt til bilens karakter! Den er virkelig en „Hadimrška“ - den direkte tandstangsstyring og det uafhængige hjulophæng for og bag giver nemlig bilen fine køreegenskaber.

Desuden har farven en glimrende signalvirkning. Farven er det første folk lægger mærke til, og når de så ikke straks kan identificere typen, skal de jo lige hen og se lidt nærmere på den. Det giver anledning til mange interessante samtaler om både bilen og mærket i almindelighed. Hvis du vil vide mere, så hold udkig efter en køn, lille, meget grøn bil når du er til træf/løb/møde - så ses vi!





Fototeam Horsens

Vitus Bering Løbet 1999

Tiden nærmede sig, vi måtte se i øjnene, at det blev en tur med regnfrakke, gummistøvler og paraply lige ved hånden, for nu havde det regnet hver eneste dag i juni måned! Så den 11. juni blev bilen „pakket ud“ af sit lagen, og i løbet af kort tid stod Jens atter indendøre. „Har du allerede pudset bilen?“ lød det helt naturlige spørgsmål! „Det kan ikke betale sig“, lød svaret „det regner alligevel ned, i morgen når vi skal køre“! Men hvad skete? Solen skinnede fra en næsten skyfri himmel her i Åbenrå og heldigvis kunne „Albert“ godt tåle at blive set i solskin, så lidt må Jens alligevel have pudset.

Glade og forventningsfulde kørte vi afsted mod Horsens. Vi kom, som sædvanlig, for tidligt, men alt var klar til at modtage de omkring 70 biler, der i den næste time kom fra alle egne af Danmark. Personlig vel-

komst til hver af os stod Ninna og Poul Suhr for, derefter udlevering af poser med startnummer, skrabelod og andre spændende ting, og så afsted til Rådhuset, hvor vi fik dejlig kaffe med rundstykker samt en velkomst af byens borgmester. På slaget 11 startede den første bil gennem byporten (der har fire farver). De mange tilskuere fik en lille historie om bilerne med på vejen, og der blev taget et billede af hvert eneste køretøj. Det fik vi om aftenen, under festmiddagen, som en del af menukortet. Flot og hurtigt lavet. Enkelte var dog utilfredse med „de gamle mennesker“, der sad i netop deres bil!! Løbet var perfekt tilrettelagt, det var næsten umuligt at køre forkert efter kortene. En stor tak til Ninna, det må have været et kæmpe arbejde at lave noget så godt! Jeg kunne både nyde udsigten, holde kursen og fortælle lidt om de steder vi kørte forbi, det sker ikke ret tit! Pølsebordet til frokost var dejligt. Palsgaard en oplevelse, og der var god tid til at snakke med nye og gamle venner. Det blev til en hel del bilsnak. Var der nogen der havde problemer, var der mange gode og mærkværdige råd. Festmiddagen var



Er indelemt Citroën



Alle køretøjerne parkeret ved søen bag Bygholm

en kulinarisk oplevelse, men som det tit går når noget er rigtig lækkert, så spiser man for meget! En perfekt dag, der viste Horsens og omegn fra den smukkeste side. Miraklernes tid er ikke forbi, men det med folkedansen må vi have til gode!! Tak for en dejlig oplevelse, Ninna og Poul Suhr fra os i vogn nr. 9.

Jens og Anne

Foto: Ole Callesen



Festklædte damer

FRANSKE FRISTELSER - eller: CITROËN 75 ÅR?

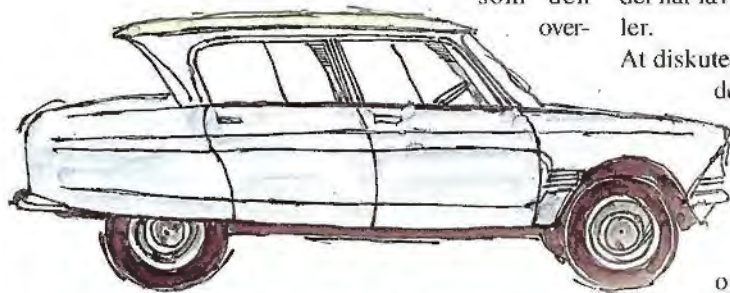
Det vrimler med jubilæer i motorverdenen i år. Der er flere 100 års - FIAT's og Opels, og for den sags skyld de københavnske vognmaleres - og Citroën fejrer 75 års jubilæum. Og dog - med det kommer vi tilbage til. Jubilæet har inspireret Jørn Jakobsen til en stribe tegninger af Franske Fristelser og nogle overvejelser om Efterkrigsmodellernes design. Så først giver vi ordet til Jørn:

Jeg kan nok ikke sige mig fri for at være lidt frankofil - det være sig med biler såvel som rødvin. En stor del af mit liv har jeg haft Citroën som erhvervsvogn. Så i anledning af jubilæet skal den have et par ord med på vejen, for det er egentlig fantastisk, kvaliteten taget i betragtning! Men så har Citroën så meget andet, som den over-

At tænke tilbage på AMI 6 med den skrå bagrude, 2CV's rå look, GS-modellerne, som kørte suverænt, og med det helt igennem citroën-ske instrumentbræt med badevægt og håndbremsen integreret. DS' og ID's smukke linjer - så er der sandt at sige ikke mange fabrikker der har lavet så personlige biler.

At diskutere Citroëns design med en der på forhånd har en holdning som min er umuligt, jeg er trods alt stadig Citroën-fan. Der er ganske enkelt ikke skabt noget smukkere end DS og ID modellerne, det er kunstneriske objekter på hjul.

Min allerførste 2CV troede jeg aldrig jeg skulle lære at køre, for i det daglige havde vi en Chevrolet 1958 og til pæn brug en Buick 2-personers cabriolet 1934, så kontrasten var stor, men vi havde behov for at køre lidt mere økonomisk. Den blev erhvervet i en elevator op en dag, købt ubeset, uprøvet, den krævede tilvænning og passede slet ikke til mit hidsige temperament, men den vandt ved nærmere bekendtskab. Den kunne



Citroën Ami 6

lever på, en æstetik som fryder øjet som var det et stykke kunst.

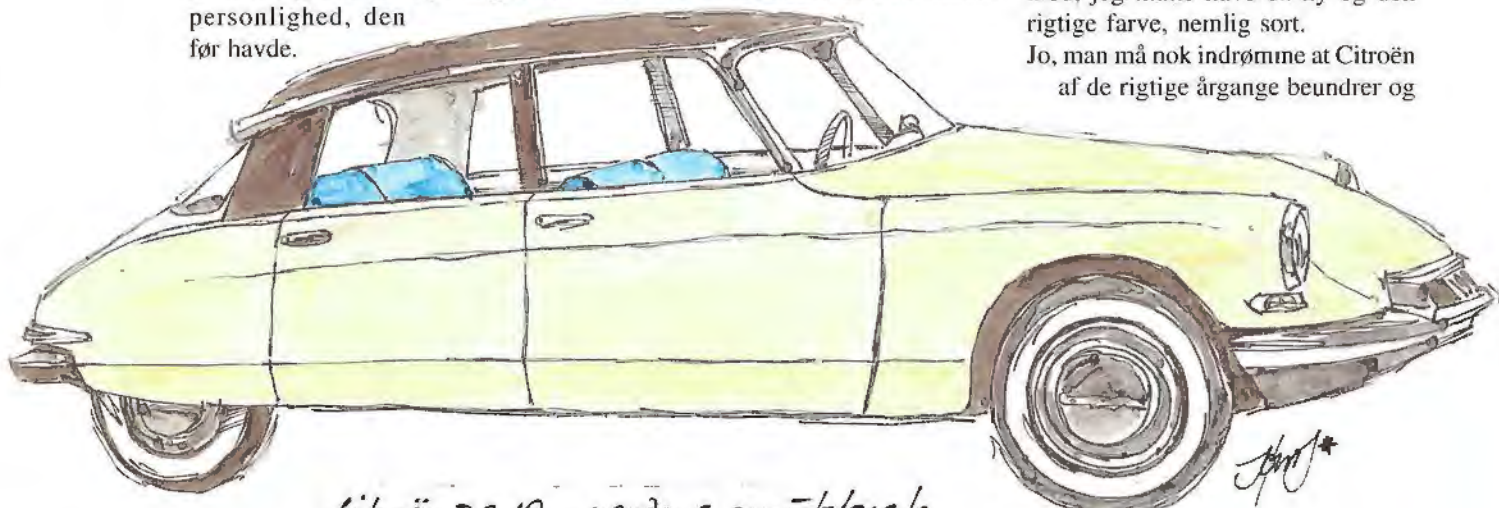
På en jubilæumsudstilling i Århus var det et ganske specielt klientel som lagde vejen om ad Musikhuset. Ikke almindelige bilfanatikere, men tilsyneladende folk med en speciel holdning til det at eje og køre biler med sjæl.

Som man ser Citroën i dag skal den kunne sælges til alle og mangler den personlighed, den før havde.

selv-følgelig heller ikke vedblive at være tomatrød, så jeg bad vor Citroën-forhandler om at skille den ad og male den gul med grå hjul og lygter og matsorte kofangere. Hold da helt op hvor blev den sød, og de fortalte at der havde været ti som ville købe den inden vi hentede den.

En anden 2CV var meget grøn. Senere blev det en BX, med sine kontante linjer et smukt design, men den var jo også tegnet af Bertone, og vist nok egentlig tiltænkt Volvo, tænk hvilken kvalitet der så ville være kommet i. Jeg fik en af de første og kørte ikke længe i den, hvorefter der kom en ansigtsløftet model hvor blinklygterne kom til at flugte med forlygterne - det kunne jeg ikke leve med, jeg måtte have en ny og den rigtige farve, nemlig sort.

Jo, man må nok indrømme at Citroën af de rigtige årgange beundrer og



Citroën DS 19 - verdens smukkeste

begærer man - eller også hader man dem.

ER DET ET JUBILÆUM?

Så vidt Jørn Jakobsen. Men hvad er det så for et 75 års jubilæum? Den første Citroën kom da i 1919 og det bliver jo 80 år? Og mærket var fra første færd forhandlet i Danmark, vi har endda bevaret nogle af de ældste eksemplarer herhjemme.

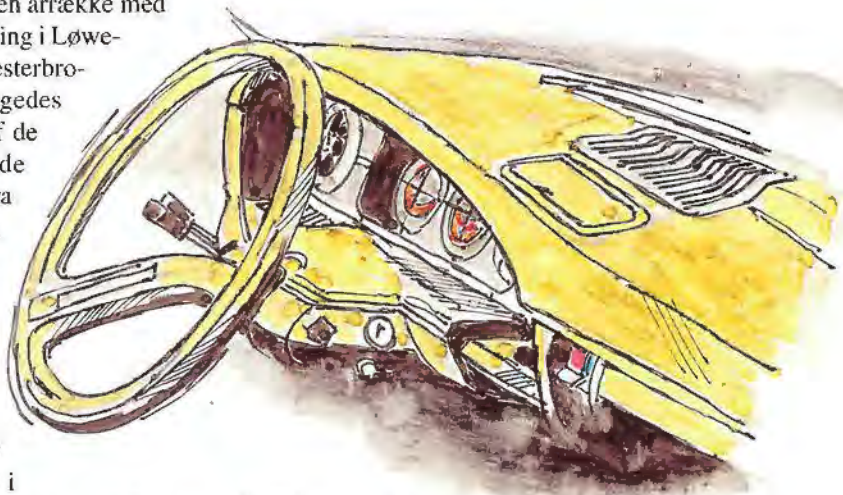
Næh, forklaringen er da også at de 75 år er siden Citroën selv etablerede sig i Danmark. Sært nok har Citroën og dags- og motorpressen i anledning af jubilæet mest beskæftiget sig med lanceringen af de forhjulstrukne typer - Traction Avant kaldet på fransk. Og det var så yderligere 10 år senere, i 1934. Også mærkeligt at Citroën har fejret jubilæet i foråret, for etableringen herhjemme foregik sidst på efteråret 1924.

Citroën havde nærmest foregående haft d'herre Kragholm og Landrup til generalrepræsentanter, på den navnkundige københavnske adresse Gammel Kongevej 13, hvor det i mange år lykkedes at presse jeg ved ikke hvor mange bil- og motorcykelvirksomheder sammen. Grosserer Kragholm var formand for Frederiksberg Motorklub og deltog selv i diverse motorløb med Citroën. Skønt af ringe motorkraft og temmelig langsomme anvendtes både 5 HP og 10 HP modellerne (Citroën brugte uvist af hvilken grund det engelske HP fremfor det franske CV) til løb



citroën GS

herhjemme, endda også hastighedsløb på både de jyske strandbaner og Glostrupbanen. Da nu Kragholm og Landrup blev frataget agenturet blev de som plaster på såret ansat i hvad der blev benævnt Citroëns ny, nordeuropæiske hovedsæde, men under franskmanden Monsieur Faramond. I dette hovedsæde, i en årrække med kontor og udstilling i Løwens ejendom Vesterbrogade 9B, besørgedes distributionen af de færdigmonterede vogne direkte fra lager i Nielsen & Winthers store pakhus i Frihavnen, der rummede henved tusinde vogne. Salgsfremstødet blev ikke alene gjort i Danmark, men og-



GS instrumentbord

så i det øvrige Skandinavien, Rands-taterne med mere. Datidens beskrivelse af udstillingslokalet på Vesterbrogade gik ud på at man blev modtaget med fransk elskværdighed og i fransk atmosfære, med søjler og store palmer i potter.

Nogle af de ældste bevarede eksemplarer af Citroën findes i Danmark. Den for tiden citrongule type „A“ touring tilhørte i mange års slotsforvalteren på Frederiksborg, blev derefter restaureret af Carl Johan Larsen, som tog den med da han flyttede til England. Men er for nylig kommet tilbage til Danmark og ejes nu af Claus Gottlieb. Citroën kunne i de år fås med styring efter behag, denne vogn er højrestyret.

I Frankrig er man stolt af en bevaret tidlig coupé, men det er en B2. Herhjemme har vi en type „A“. Den ses på billedet som den blev fundet på Bornholm i fuldstændig original stand bortset fra baghjulene. Nu er den restaureret af Evald Henneberg.





Reklameoptøget af B2-modeller i 1924 er fotograferet foran Kværndrup Kro.

Haren forsøgte sig med flere typer halvbaelte-køretøjer, system Kegresse. Det første var en Citroën B2, anskaffet 1922 eller 23. Bælterne var af gummi. På billedet en demonstration for selve Hans Majestæt, der sidder bagi. Læs om emnet i Ole Drostrup: Panser i Danmark, og Frank Pedersen: Automobiliet i Haren (sidstnævnte desværre noget upålidelig).

Senere opførtes den særprægede samlefabrik, som den dag i dag kan ses i Sydhavnen, dog nu i anden brug.

De mange karrosseri-varianter blev præsenteret i et stort optog som blev rangeret op på Halmtorvet i København, og et lidt mindre udvalg af vognene kørte rundt i det ganske land. Hovedmodellen var på det tidspunkt 10 HP type B2, en videreførelse af fabrikkens oprindelige A-model, med 4 cylindre og knap halvanden liter i en sideventilet motor. Allersidst på året 1924 blev B2 afløst af B10, der sensationelt lancerede et stålkarrosseri uden træskelet („Tout acier“). I 1921 var så også kommet den lille 5 HP C-type på 855 ccm, den man oftest forbinder med det trepersoners åbne karrosseri som går under benævnelsen Kløverblad.



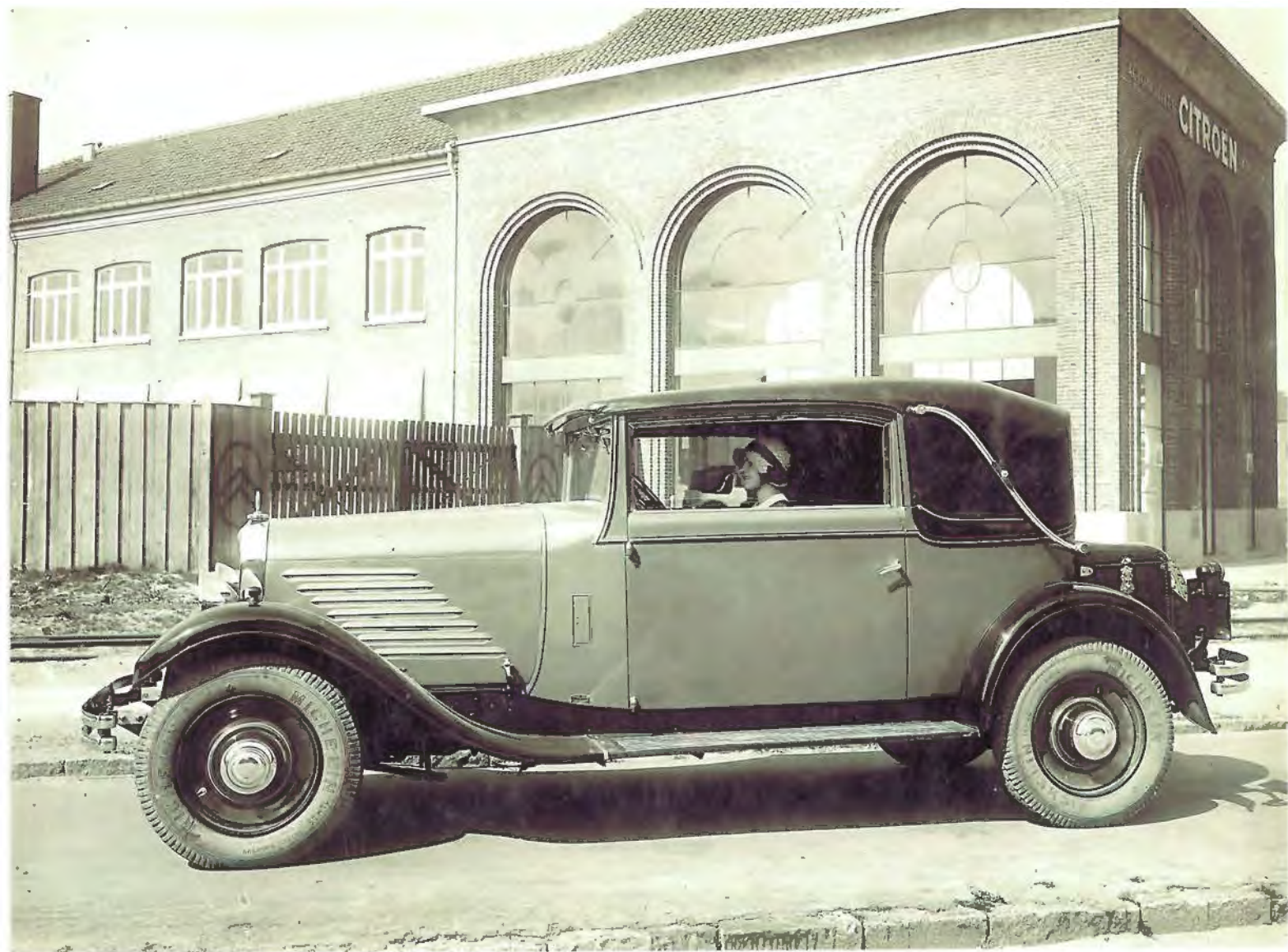
5 HP kunne dog også fås med andre karrosserier og kløverbladskarrosseriet var forresten ikke noget helt specielt for Citroën 5 HP. Kløverbladskarrosseriet sås både på andre fabrikater og på Citroëns egen 10 HP.

I 1924 kunne både 5 og 10 HP efter behag fås med ballonringe (Michelin Confort). I 1925 kom der firehjulsbremser, men det gjaldt også mange andre bilmærker.

Af Citroën A blev fremstillet nogle ganske få eksemplarer i en topventilet sportsudgave, de følgende typer



Der er lagt et smukt stykke pladearbejde i racerkarrosseriet på en 5 HP som forsøgte sig på Glostrup-banen. Men trods specialhjul og fri udblæsning bevægede den sig nærmest i sneglefart og fornåede ikke at gøre sig gældende. Føreren meget tidlige type styrthjelm er virkelig et sjældent syn.



af 10 HP fandtes i en særdeles smart sportsversion som Citroën kaldte Caddy. Da var man dog gået tilbage til sideventiler.

Denne lille gennemgang af de tidlige Citroën modeller slutter vi med at erindre om at varemærket med sparrerne symboliserer de skrånede tandhjul, Citroën fra første færd anvendte i bagtøjet.

Citroën var ikke først med forhjulstrukne modeller, der havde været både små og store typer, fra DKW til Cord. Men det var første gang at en fabrik med så stor produktion og anseelse helt omstillede sig til forhjulstræk, bortset fra lastbilmodellerne. Og så i selv bærende karrosserier. Sensationen var hjemme, succesen blev langvarig og tiden har vist at Citroën så rigtigt.

Om Traction Avant modellerne har Peter Juul Jeppesen og Jens Møller Nicolaisen skrevet udførligt i Bilhistorisk Tidsskrift 77/1984.

EMIL

PS: For en ordens skyld: Bilhistorisk Tidsskrift fralægger sig ansvaret for sidste VT's jubilæumsberetning om Opel, der i disse for vort blad så omskiftelige tider havde unddraget sig vor kontrol.

Specialkarrosseri på et C6 chassis 1930, formentlig er cabrioleten lavet af van den Plas. Damen er Grethe Paulsen, senere gift med Citroëns topsælger, den tidligere stumfilms-stuntman Knud Bærentzen. Og bygningen er Citroëns i Københavns Sydhavn. Læg blandt andet mærke til Citroën-mærket som er indfældet i de høje vinduespartier.

De forhjulstrukne modeller blev meget benyttet i dansk motorsport - her er det Danmarks-mesterskabet på Fangel-banen i 1951, hvor Carl „Skrald“ Lynenskjold forsøger at komme uden om Jørgen E. Søgård.





Nostalgi

1998



Tekst og foto: Hans Pedersen

Dengang i 1966, da jeg langt om længe blev 18 år, købte jeg min første bil, en skøn Renault 4CV årgang 1960. Den var lakeret helt hvid, og var bare så skøn så skøn. En automaler havde ejet bilen, og den var naturligvis lakeret 100% overalt. Ja, faktisk havde den været total adskilt inden lakering og de forskellige dele var så lakeret separat inden samling. En virkelig fin bil som jeg betalte kr. 4.500,- for. I bytte gav jeg min knallert - en Kreidler Florett.

Som sagt var jeg nu blevet bilejer, og det var aldeles ubeskriveligt. Tænk at eje sin egen bil - helt utroligt.

Der blev kørt, kørt og atter kørt. Der blev vasket bil, der blev pudset og poleret. En fantastisk - og sorgløs - tid.

Årene går, Renault'en bliver byttet til anden (andre) biler. Nu er det karrieren det gælder. Og som alle ved, ja så flyver tiden blot afsted, og pludselig skriver vi 1998. Der er således gået mere end 30 år siden min glade Renault 4CV-tid.

Og minsandten, nu står jeg en sommerdag i Nord-Jylland og kigger interesseret på en særdeles fin Renault 4CV årgang 1960. Præcis samme model som dengang i 1966. Jeg var næsten gået i koma ved at kigge på denne lille 4CV. Jeg havde tænkt mig at købe den, så jeg skulle naturligvis have en lille prøvetur - og hvilken tur.

Husk på, at det var mere end 30 år siden jeg sidst havde siddet bag rattet i en Renault 4CV.

Det var nostalgisk for alle pen-

gene. Pludselig var jeg 30 år tilbage i tiden, og jeg huskede ALT fra den periode. Jeg genkendte lyden, bilens bevægelser, måden den drejede på o.s.v. Selv „duften“ var den samme som for 30 år siden. Det var virkelig musik i mine ører. Jeg trådte på de meget små pedaler, og følte jeg havde kørt 4CV i alle årene. Jeg var HELT fortrolig med bilen, de 30 år var på en måde pist borte - jeg var tilbage, og hvilken dejlig fornemmelse. Jeg glemmer aldrig denne prøvetur - og jeg købte naturligvis bilen. Nostalgien levede for fulde tryk.

Pludselig når jeg var ude at køre i 4CV'en huskede jeg episoder fra min 4CV-tid 30 år tiligere.

Dengang vi kørte i biffen, dengang vi kørte til pølsevognen, dengang vi kørte ud og spillede minigolf o.s.v. Episoder jeg ikke havde tænkt på i alle disse år, men nu i 1998, bag rattet i 4CV'en, ja da vendte det hele tilbage lyslevende.

Jeg må indrømme, at denne oplevelse - tilbage i tiden - har været helt, helt fantastisk.

Her i 1998, hvor det hele går derudad med biltelefoner, 25 kanaler på TV, moderne biler med ALT udstyr,





NOSTALGI



Ja så er det en underlig fornemmelse at gå tilbage til 1966 og min primitive Renault 4CV. Men når jeg igen kravler ud af min Renault 4CV, da er jeg tilbage i 1998, jeg ryster nostalgien af mig, sætter mig ind i min nye 1998-bil, og forstår slet ikke, at der er gået alle disse 30 år siden min første bil.

Lige så underligt det er at gå tilbage til 1966, lige så underligt er det pludselig at vende tilbage til NU - 1998. En brat opvågning må jeg sige.

Vel ude af bilen kommer jeg til at tænke på tiden dengang igen. På et tidspunkt ville jeg have en bedre bil og havde udset mig en flot Renault Dauphine årgang 1961, hvor dørene vendte „rigtigt“. Jeg bildte mig ind, at dette var den rette bil for mig. Jeg lå vågen om natten og drømte om

denne skønne Dauphine. Jeg blev aldrig ejer af en Dauphine, men drømmen havde jeg i nogle år.

Dette forhold fortæller også lidt om tiden dengang - tænk at drømme sig væk fra en 4CV og henimod en Renault Dauphine. Mere skulle der ikke til dengang.

I 1966-67 havde jeg en kammerat, hvis far ejede en Toyota Crown 2300 Stationcar. En dejlig bil

med en skøn 6-cylindret motor, og bagruden kørte elektrisk op og ned. Toyota'en var krid-hvid med hvide dæksider, sikkerhedsseleerne var røde - en helt fantastisk bil dengang. Somme tider kørte vi en tur i Toyota'en - og dette var helt ubeskriveligt - sammenlignet med 4CV'en.

Japanske biler var en stor sjældenhed dengang - men siden er det jo gået anderledes.

Nu vi er tilbage i 1966-67 husker jeg også, at min far havde en Opel Rekord Combi på papegøjeplader. En lidt speciel model med bundgear - de fleste havde ratgear.

Jeg var helt vild med at køre i

denne Opel Rekord. Jeg tilbød at hjælpe min far med at bygge huse i Århus både lørdag og søndag, blot for at få lov til at køre Rekord'en mellem Randers og Århus. Ak ja, sikke tider.

I de glade 60'ere var gaderne fyldte med skønne biler. Man så mange Opel, Vauxhall, VW-bobler, Volvo PV 544 og Amazon, og der var rigtig mange engelske biler foruden Vauxhall, bl.a. vrimlede det med Mini'er, henholdsvis fra Morris og Austin.

Godt at jeg i 1998 købte min Renault 4CV og fik genopfrisket alle disse minder.

Øverst: En Morris Minor årg. ca. 1953 og en Hudson årg. 1934: Allerede her omkring 1958 var min lidenskab til biler stor. Jeg har her sat mig bag rattet i min fars dejlige Hudson.

Herunder: Opel Olympia varevogn på papegøjeplader. Billedet er fra ca. 1965-66, et år inden jeg selv får kørekort. Min storebror ejer denne Opel. Jeg var jo lidt misundelig...



KONKURRENCE

Kort og godt: Hvad er det for et bilmærke? Model og årgang? Mærket har en særlig aktualitet i år, så har vi allerede hjulpet for meget. Nummerpladen med U fortæller noget om Ålborg-egnen.

Send løsningen til Bilhistorisk Tidsskrift, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk, inden månedens udgang. Præmien er bogen om Fanø-løbene.

Svaret på sidste måneds spørgsmål får vente til næste gang.

EMIL





Historien om røde Herbie

I slutningen af december kommer jeg hjem og finder en dejlig håndskreven besked fra min gode kammerat Mads, Thomas vil gerne sælge er du stadig interesseret. Resten fik jeg ikke læst for jeg var ude af døren i et ruf med en pose penge for at mødes med ovennævnte på cafeen Autobahn. Prisen på de 3500 kr. for en lidt anløben men stadig original VW årgang 65 var mere end jeg kunne stå for og havde han forlangt det dobbelte havde han fået det. Jeg tror ikke rigtigt at jeg hørte efter hvad der blev sagt om bilens små sygdomme ikke fordi jeg var ligeglad, men snarere at det var utroligt at nogle ville sælge en bil med sjæl og samtidig anskaffe sig en Ascona. Kulde og gamle batterier i en gammel VW går ikke, så samme aften kl. 23 fik jeg et nyt i, hvilket hjalp gevaldigt på damens humør når hun skulle igang. Nogle vil måske kalde det blasfemi når man som jeg tillægger en bil at den skulle have en sjæl, men lige fra den første tur gjorde den opmærksom på at den bestemte og ligesom



gav udtryk for „bygger du mig om til noget smart så vanker der“. Få dage efter fik hun 4 nye dæk, men der var stadig lidt mistro indtil vi på vejen hjem lige hentede en original bagskærm til højre side. I midten af januar fandt hun ud af at det var alvor da vi rundede min farveblender som så tog bestik af damen og erklærede at han nok skulle blande den rigtige røde farve som hun havde da hun var ung. Vi har samtidig indgået et forlig hun opfører sig pænt sommeren over indtil hun skal i hi for at blive skilt ad for så at komme ud til

foråret nøjagtig lige så smuk som da hun forlod Wolfsburg i foråret 65. På indeværende tidspunkt har hun selvfølgelig kostet nogle penge og en del arbejde men det opvejes af at jeg har fået køreglæden igen i en bil som har et dejligt design der er enkelt at lave men fremfor alt den har sjæl. Til slut vil jeg gerne give udtryk for den positive måde man bliver modtaget på i foreningen, hvor det virkelig kommer til udtryk at livsglæde og hobby virkelig går op i en højere enhed .

Michael Larsen og VW Herbie.

Stumperne på Fyn kørte til Oldtimer-løb i Gråsten

Tekst og foto: Hans Pedersen

Vi mødtes ved Stubberup Kro lørdag morgen kl. 5.30 og luntede mod færgen Bøj-Fynshav. Solen skinnede fra en klar himmel, og vi fik naturligvis morgenkaffe på færgen.

Vi ankom til Gråsten ca. kl. 9.30, og vejret var stadig mere end fint. Der ankom biler, motorcykler og knallerter m.v. i et meget stort antal, og det var yderst interessant at bruge det meste af lørdagen med at kigge på alle disse prægtige køretøjer. En lille tur til Flensborg blev det også til.



Dodge fra ca. 1935.

Nederst: Ford V8 1936, Chevrolet Standard 1934, gammel „Zonen“ redningsskøretøj.



BMW Isetta fra 1960 med lille trailer.



FRA MEDLEMMERNE

Indlæg til VT, nr. 278

Der kan være to grunde til at udskifte en bestyrelsesformand i en organisation: Enten er han uduelig eller også ønsker han sig fritaget for jobbet. Ingen af disse bevæggrunde var tilstede i Dansk Veteranbil Klub.

Efter trakasserier i bestyrelsen for og imod medlemskab af Motorhistorisk Samråd, og den derpå stormfulde generalforsamling i 1993, blev Poul Suhr næstformand. Der skulle imidlertid kun gå et par år før nye problemer opstod, den daværende formand John Jacobsen havde håndteret forsikringsagen med AI uheldigt, DVK fik endda påtale af Finanstilsynet, samtidig bad Jacobsen om sygeorlov fra formandsposten, der var ikke tale om tvang på nogen måde. Da Jacobsen ønskede at vende tilbage til formandsposten udtrykte bestyrelsen mistillid til hans formandskab, men var indstillet på at Jacobsen fortsatte som bestyrelsesmedlem, det ønskede han ikke og forlod bestyrelsen. Nogle måneder senere døde Jacobsen, en uhyre trist udgang på et engagement der begyndte flot da Jacobsen som talsmand for et Sjællandsteam blev indvalgt i bestyrelsen i 1993. Efter Jacobsens afgang i 1995 overtog Suhr formandsposten og fortsatte den opstramning af ledelsen som Jacobsen havde igangsat.

I 1996 ønskede redaktøren af Veteran Tidende sig fritaget, og da det ikke var muligt at finde en redaktør, påtog Suhr sig også redaktørjobbet. Det sideløbende Bilhistorisk Tidsskrift var i bedste redaktørhænder hos Riisager. Imidlertid var det ikke hensigtsmæssigt at udgive to blade, derfor satte DVK, med Suhr som ankermand, et skib i søen, det nye Veteran Tidende i januar 1997 med Suhr som redaktør. Og bemærk, ingen har i læserbreve udtrykt utilfredshed med Suhrs håndtering af de to job, derimod er der talrige eksempler på anerkendelse af Suhrs indsats.

Og hvad sker der så: På generalforsamlingen i april med en god debat om klubbens aktiviteter og godkendelse af bestyrelsens beretning, indvælges fire nye bestyrelsesmedlem-

mer fra Østdanmark, bestyrelsen er nu intakt som vedtægterne foreskriver. Ved et konstituerende bestyrelsesmøde kort tid efter generalforsamlingen vælges Steffen Jørgensen med en stemmes flertal som formand. Det var altså ikke en enig bestyrelse der støttede Jørgensen.

I Veteran Tidende nr. 277 besvarer formanden en række indlæg om formandsvalget, og nævner i sine svar, at der var tungtvejende grunde til at handle som man gjorde, nemlig at fritage Suhr for formandsposten. Videre skriver formanden, at det bedste han kunne gøre for klubben, var at stille sig til rådighed som formandskandidat. Og formanden slutter sit indlæg med at nævne, at flere fremtrædende medlemmer er tilfredse med formandsvalget.

Ovenstående efterlader flere spørgsmål end svar. Hvilke "tungtvejende grunde". Og hvorfor "det bedste jeg kunne gøre". Jeg synes formanden med sine udsagn skaber sig nogle forklaringsproblemer. - Og så synes jeg de "fremtrædende" skulle træde frem!

Som nyvalgt bestyrelsesmedlem bør man indtræde og tage bestik af formandens ledelse af bestyrelsesarbejdet. Når et medlemsindlæg i Veteran Tidende kalder Suhrs ledelse diktatorisk; kan det tænkes at konsekvent ville være en mere passende benævnelse. Fra års arbejde i kommercielle selskabsbestyrelser ved jeg, at den gode formand søger samstemighed, men på et tidspunkt må formanden drage en konklusion. Har man ikke den rette indstilling til bestyrelsesarbejdet kan det opfattes som diktat.

Den nyvalgte bestyrelse har til enhver tid mulighed for at udtrykke mistillid. Og hvis mistillid til formanden er ved at gro frem, bør man vælge en talsmand, der under fire øjne fortæller formanden at hans tid er ved at være omme. Det havde været en fair måde at handle på.

Nuvel, det skete står ikke til at ændre. Men vi må drage en lære af de hændelser, vi har haft i klubben i 1990'erne. DVK's vedtægter bør efterterses, således at de passer til en klub med en administration, der håndte-

rer mange penge, lejemål af lokaler, bibliotek, forsikringsforhold og generel medlemspleje - plus, og det er det allervigtigste og samlende, udgiver et kvalitetsmedlemsblad om primært dansk bilhistorie.

Tidligere har der været fremsat ændringsforslag til klubbens vedtægter om valg af formand på generalforsamlingen, endvidere at nedskære antal bestyrelsesmedlemmer, disse forslag har ikke nydt fremme. Og så kunne man i pagt med tiden overveje, om man skal fastholde øst-vest balancen i ledelsen, umiddelbart synes geografien ikke at fremme forståelsen, at vi er klub der rummer hele Danmark.

Jeg tror tiden er moden til vi radikalt ser på klubbens fremtid og trivsel. Nu må det være slut med det bøvl vi har haft i det forløbne årti. Jeg ser frem til at formanden, i lighed med tidligere nyvalgte formænd, besøger mødestederne i provinsen og tegner bestyrelsens fremtidsvision.

P. E. Hansen
19. juli 1999

Fornyelse

Formandsskiftet i klubben har givet anledning til en del skriverier for og imod her i bladet.

Nu er DVK en klub, hvor medlemmerne vælger bestyrelsen, som derefter konstituerer sig selv. Det sidste kan man så have forskellige holdninger til, men sådan er de demokratiske spilleregler altså i øjeblikket. De er overholdt, og tale om kup i forbindelse med formandsskiftet hører derfor ingen steder hjemme.

Jeg lægger ikke skjul på, at jeg hilser fornyelsen velkommen. Det gør jeg i tillid til, at den ny formand i højere grad forstår at klubben og bladet er samtlige medlemmers og ikke formandens/redaktørens, som man tidligere har fået indtryk af.

Venlig hilsen
Jan Bechmann

Ålsbo Motor Stævne på Fyn i weekenden 26.-27. juni

Tekst og foto: Hans Pedersen



STUMPERNE på Fyn havde brugt mange kræfter op til det store motorstævne, der blev afholdt ved Ålsbo Lystfiskersø, et meget naturskønt og dekorativt område til de gamle køretøjer.

Humøret lørdag morgen var ikke det bedste – det bare regnede og regnede. Ikke sådan almindeligt dansk regnvejr – nej det „stod ned i stænger“ og ikke blot en gang imellem, nej det regnede uafbrudt hele den ganske dag.

De tilmeldte køretøjer, 50 biler, 15 motorecykler og 4 knallerter – trodsede regnvejret og mødte op. Ankomst til pladsen foregik fra kl. 10.00 – 15.00, hvor deltagerne blev registreret og fik udleveret en (vandtæt) plastpose med rallyplade, plakette, navneskilt m.v.

Meningen var jo så, at lørdagen skulle bruges til at gå rundt på pladsen, tale med hinanden, kigge på hinan-

dens forskellige køretøjer – ja, simpelt hen blot gå og hygge sig.

Lørdag var også stumpedag, der var tilmeldt 5-6 personer kun med stumpesalg. Heldigvis havde de varevogne/tekte, således de undgik at drukne helt.

På trods af den megen regn hyggede folk sig. De mødtes i deres campingvogne og tekte, eller de indtog pladsens cafeteria, hvor der kunne købes kaffe, øl, vand og varme pølser.

Der var også tilmeldt ca. 10 USA-biler fra klubben Peggy Sue, og de havde deres eget store telt med, og slog lejr for weekenden.

Det blev en MEGET våd lørdag for såvel deltagere og køretøjer, men alle tog det pænt, og alle bad til bedre vejr om søndagen, hvor der skulle køres et løb på ca. 55 km.

Lørdag aften kl. 19.00 grillede alle, og dette foregik heldigvis under tag, så efter den våde lørdag var det dej-

ligt at mærke varmen fra grillen, samt naturligvis at få noget godt at spise og drikke.

Søndag morgen havde vejret ændret sig fuldstændig. Det var en rigtig dansk sommerdag med høj sol og blå himmel – og ingen blæst.

Nu kunne folk sidde udenfor og nyde morgenkaffen, og derefter spadserere rundt og få et indtryk af de mange fine køretøjer, der jo ser noget flottere ud når solen skinner.

Alt i alt en rigtig dejlig morgen, hvor der nu skulle gøres klar til at starte løbet ca. kl. 10.00. Alle kom frem i nogenlunde nummerorden, og blev sendt afsted med ca. 1 minuts mellemrum.

STUMPERNE havde dagen i forvejen sat skilte ud, så det var blot at følge de simple 3 tegn, firkanter, trekkanter og cirkler.

Der var desuden udlagt 5 konkurrencer på ruten, f.eks. et glas med bofte, hvor man skulle gætte antal. Der var et svinghjul, hvor man skulle gætte vægten. Og videre i den stil.

Afhængig af rigtigheden på disse spørgsmål udregnede vi strafpoint, og der blev til sidst funde en vinder i hver klasse, henholdsvis biler, motorecykler og knallerter. Disse vindere modtog en flot pokal.

Vestfyns Undervogns Center havde sponsoreret en flot vandrepokal, der blot skulle overdrages til en delta-

*- Du rører den ikke!
Det er min første præmie
i Morris-klubben.*





ger, der på en eller anden måde havde gjort sig bemærket – uanset på hvilken måde.

Vandrepokalen gik til Inger Mortensen i FORD A årgang 1930 for dagens største knald – ud af den gamle Fords udstødningsrør. Efter sigende kunne det høres på det meste af Fyn. Det skete fordi Inger havde glemt et eller andet med lav og høj tænding under kørsel.

Pokalen skal så til næste år overdrages til en anden deltager, der "har gjort et eller andet" og dette afgøres suverænt af pokalens sponsor Vestfyns Undervogns Center.

Søndag blev også dagen, hvor publikum for alvor kom og kiggede på det hele.

Amerikanerbilklubben Peggy Sue havde delt stemmesedler ud til deltagerne, der så skulle stemme på, hvilket køretøj de fandt mest interessant. Der kunne ikke stemmes på deres egne USA-biler.

Valget faldt på Karsten Tanges Chev-

rolet Standard fra 1934, en flot gammel bil fra redningsfirmaet ZONEN, malet i de originale rød/sorte farver og med udrykningsflag og det hele. Karsten havde samtidig en campingvogn koblet til, alt i alt et flot vogn-tog.

Ålsbo Motor Stævne endte med at blive en succes – trods lørdagens regn.

Alle kørte glade hjem omkring kl.

15.00 og STUMPERNE blev og ryddede op, således at vi kunne aflevere pladsen til Jørgen Larsen i samme fine stand som vi modtog den i.

Ålsbo Motor Stævne vil blive afholdt også næste år – så STUMPERNE siger PÅ GENSYN – og TAK til alle implicerede.



Stumpernes tur til Slesvig i juni måned

Tekst og foto: Hans Pedersen

Stumperne havde planlagt en tur til Slesvig via Fåborg-Gelting færgeren. Vi var 3-4 biler, der mødtes lørdag morgen kl. 6.30 i Stupperup nord for Assens, hvorefter vi kørte til Fåborg, hvor yderligere ca. 15 køretøjer ventede. Vejret var mere end herligt. Vore tyske venner tog imod i Gelting, og vi kørte ca. 25 km. til vore forskellige overnatningssteder hos private udlejere.

Lørdag aften mødtes vi på en gård, hvor man havde en gildesal til 50 personer. Maden kom udefra, og drikkevarer sørgede vi selv for. En dejlig aften med mad og drikke - og megen morskab.

På gården var vi ca. 6 køretøjer der havde medbragt vore telte, som vi slog op i haven - og værten sørgede for kaffe søndag morgen.

Søndag middag sluttede vi af med en lille køretur, hvorefter tyskerne fulgte os til færgeren - og turen gik hjemad igen.



Her er vi ankommet til Gelting. Bilerne er VW Karmann Ghia, Ford A 1930, Ford V8 1936, Chevrolet 1954, DKW Junior 1966, Morris 8, et par replica-biler Jaguar og Lotus Seven, og en lille sjældenhed, nemlig den hvide åbne BMW 700 fra tresserne.





BILMESSE & BRUGTMARKED, SJÆLLAND BELLA-CENTERET

KØBENHAVN

LØRDAG DEN 25. SEPTEMBER 1999

ÅBEN KL. 10-17



**SALGSMESSER FOR BILER, MC, STUMPER,
HOBBY OG SAMLEROBJEKTER.**

ENTUSIASTTRÆF FOR KLUBBER M.M.

**BESTILLING AF STANDPLADS OG YDERLIGERE
OPLYSNINGER.**

RING VENLIGST TLF. 8641 6464

HUSK OGSÅ: 16.-17. OKTOBER, FREDERICIA



Tilkendegivelse fra et menigt medlem

Jeg ved ikke hvordan jeg skal udtrykke det, for mit sind er nedbøjet og min tanke er formørket. Hvad er det dog som foregår - eller som foregik? - Hvad er det dog for en gennemført rådden tankegang og handling som ligger bag de intriger, som nu har resulteret i afsættelsen af vores formand, og indsættelse af en ny bestyrelse i DVK. Det har igennem årene været mit indtryk, at DVK var forum for folk ved deres sansers fulde brug, men dette seneste - meget politisk orienterede - anfald imod DVKs daglige ledelse vidner om, at der nu skal „nye holler på suppen „! Åh jammer! Åh kvide!!!

For mig er det chokerende, at man i klubsammenhæng frasiger sig en kapacitet som formand, således som Poul Suhr har fremstået igennem sin embedsperiode. En utrolig kapacitet som organisator og administrator, oparbejdet igennem sin mangeårig erhvervs erfaring. At han der tillige var - og stadig er - et utroligt sympatisk menneske at have kontakt med - det burde yderligere være til fordel for klubben og den post, Poul Suhr så ypperligt har udfyldt. Jeg har aldrig misforstået Poul Suhrs engagement og opfattet det som egenrådighed eller selvoptagethed. Tvært imod har jeg selv oplevet Poul Suhr som en visionær og engageret formand, med mange ideer til, hvordan klub og klubblad fremover skulle styrkes og udbygges. Velforberedt, velformuleret og med organisatorisk overblik. Hvad kan en organisation som vores ønske sig mere?

Af en eller anden årsag har vores nye formand - Steffen Jørgensen - valgt at udtrykke sig overfor os medlemmer på side 13 i VT for juni 1999. Jeg er ikke imponeret. Disse udtalelser minder mere om en hensigts-erklæring for en spejderleder, end for en fremtidig formand for det, som er os alle allerkærest som bilenthusiaster: DVK! - og derigennem et nuanceret billede af alt, som har med biler at gøre. Vores formand skal ikke fremme bestemte sektioner eller

„stemninger“ indenfor vores klubs interessesfære, men være bærer for impulser og kunne læse tegn i tiden. Det kunne vores afgående formand, og det må være minimumsforventningen, at vores nye formand stikker fingeren i jorden og viderefører denne klubforpligtigelse. Hvad formandens egen interesse er: Det rager mig en fjer!

Som menigt medlem er det med alderdybeste sorg og bestyrelse - jeg erfarer om disse ændringer i DVKs ledelsesstruktur.

Til den afgående formand vil jeg gerne herigennem sige TAK for veludført arbejde som formand i DVK.

Og til den netop tiltrådte formand og bestyrelse vil jeg gerne sige: I øjeblikket er jeg meget lidt stolt af at være medlem af DVK.

Sic transit gloria mundi. *

Med venlig hilsen
Ove Mejlslov

*) Således forgår alverdens herlighed. (Redaktionen).

Hvad bilder han sig ind.?

Hvad er det dog for et udfald Claus Neble kommer med overfor den afgående formand? at påstå at det ikke var et kup og en gang lusk skal man være utroligt naiv og nok også lidt dum for ikke at forstå. Poul Suhr har sikkert været en markant og kontant formand og det var vel også det klubben trængte allermost til på det tidspunkt han satte sig i formandsstolen. Det der var foregået ved den tidligere formand var bestemt ikke noget klubben kunne lægge navn til, DVK trængte i allerhøjeste grad til en sikker og fast hånd ved roret, og der var Poul Suhr den rette. Claus Neble beskylder Poul Suhr for at være enerådende (diktator) og samtidig påstår han at det var hele bestyrelsens beslutninger der har givet flere medlemmer, en god forsikringsaftale, en god økonomi osv. Det hænger ikke rigtig sammen. At Poul Suhr ville gå når hans valgperiode var udløbet kan da ikke være nogen ubekendt såfremt man ellers følger med i klublivet.

Den nye „formand“ kommer dog med nogle absolut intetsigende meldinger uden visioner af nogen art. Desværre ser jeg at det er på hele bestyrelsens vegne han udtaler sig.

Med venlig hilsen
Erik Kjær
Egå

Til salg



Rambler American 330 compact bil 1964

Automatgear 6 cyl. topventilet lydløs motor, 150.000 km. Original radio, hængertræk. Reservedels- og reparationsbog. Helt original, nysynet. Er som ny. Kr. 39.000 uden afgift. I januar 2000 er afgiften max. kr. 4.000. Sælges på grund af pladsmangel.
Tlf. og fax 4731 6432, bil 2211 9693.



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

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

Mercedes Benz 230 roadster, jan. 1964. Europæisk model m. man. gear, 150 hk, 6 cylindere, 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.

Ford A, 2 dørs sedan årg. 1930. Renoveret med nye skærme, ny kuffert, ekstra motor medfølger.

Ford Anglia, 2 dørs model E4930A årg. 1952. flødefarvet, afmeldt jan. 1999. Robert Andersen, tlf. 46138879.

Volvo P1800 E, 1970, gul, 130.000 km, én ejer, velholdt, skal synes. Pris kr. 45.000.- Ole Callesen, tlf. 74561611

Opel Kadett B coupé 1966. Rød, skal synes, pris kr. 2.500.

Opel Rallye Kadett 1,1 SR 1967. Rød, skal synes, ej helt komplet, mgt. sjælden, kr. 3.000.

Opel Kadett A coupé 1964. chamonixhvid, renov. fra A-Z, sidst synet okt. 97, nu kun kr. 24.000. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Jaguar XJ 6 årg. 1971, 20.000 km (ny motor). El-soltag, nymalet, nysynet, kr. 58.000. Søren Skjær, tlf. 38888430.

Jaguar Mk II/340 1970. Racinggreen m. sort læder LHD. Nysynet og indr. meget fint eksempel. Prisinde kr. 250.000. Finnur Erlendsson, tlf. 98420600/98438534.

Mercedes Benz 250, model 123, årg. 1979, sort orig. lak, aut. gear, servo, fartpilot, startspærre, sik. seler for og bag, Tectylbeh., kun sommerkørsel, særdeles velholdt, fremstår og kører fejlfrit, km 211.000, kr. 65.000,00. Henv. på tlf.: 38 286342.

Hupmobile A6 1928, 4 dørs sedan. Meget sjældent og velkørende. Ring for mere info. Jesper Reinfeldt, tlf. 56470485.

Lotus Cortina Mk II 1968, adskilt til maler, 100% original, u/afgift, alle papirer haves, venstre styret, nye bremses, super velholdt, skal ses. Kr. 34.900, eller bud.

Palle Ringstrøm, tlf. dag 46323747, aften 46755868, mobil 40580937, fax 46323995.

Chevrolet 1936, originale DK papirer, bilen er komplet, nem at restaurere, kr. 23.000. Arne Kristensen, tlf. 75101500.

Fiat x 1/9, årg. 78. Rød, 1,5 ltr. 40.000 k. Nysynet, FDM testet, totalt renoveret, pris kr. 69.000. Søren Robenhagen, tlf. 40733488.

Talbot Matra Murena 2,2 1982. 118 hk. Fremstillet af glasfiber på varmgalvaniseret chassis. Løbende vedligehold og synet jan. 99. Kr. 75.000, eller bud. Henv. tlf. 49181485.

Cadillac & La Salle 1930 til 1976, 2 dørs, 4 dørs limousiner, mandskabsvogn, pick-up,

ambulance, Hearse, Flower Car, reservedelsvogne, V12, V8, 8 række, priser fra kr. 5.000 til ca. kr. 200.000. Henv. tlf/fax 62624520 - 20896089.

BMW 1600-2., 1970 original, aldrig skadet, 180.000 km, skal synes, pris kr. 5.000, står på Fyn. Henv. tlf. 44486434.

Volvo 210 F, herregårdsvogn 1966. Mørkegrå. Samme ejer i 26 år, før da Vattenfall (særlige bespændinger og sidelister i lastrum). Repareret for 23.000 i 97 med bl.a. ny frontrude, stålforskræmme, lygtehuse, bremsetromler, bakkør og hjulcylindre bag, styrehus og spindelbolte, undervognsbehandling samt komplet hel-lakering. Ca. samme beløb anvendt i 87. Ny motor isat i Sverige 82. Historie medfølger. Indkaldt til syn den 1. september. Prisinde kr. 20.000.

Volvo 210 E, herregårdsvogn 1965. Mørkeblå. Samme ejer i 14 år, før da forvalterbil i Roskilde vognmandsforretning. Repareret for ca. 52.000, fra 85 til 96 med mange nye dele. Afmeldt i 97. Historie medfølger. For god til reservedelstil, værd at genopbygge (nogen rust her og der). Prisinde kr. 5.000. Henv. tlf. 44441915 eller 44987654 samt e-post: henningegaajensen@mail.tele.dk.

Triumph TR6 1970, 2,5/6 cyl., US/L.A., fuldstændig dokumenteret nyrestaurering til original concoursstand. Pris kr. 160.000. Henv. tlf. 49193326.

Ford Consul Mk II 1962 til salg. Indreg. på sorte plader. Synet 23.6.1997. Koksgrå, rødt indtræk, ratgear, panoramavindue m.m. Kører jævnlgt. Lille kilometertal godt 50.000 km. Fin, original stand. Kr. 28.000. Kom og få en tur. Bøje Larsen, tlf. 4642020.

Vores Mercedes Benz 200/8 skal sælges p.g.a. pladsmangel. Vi bliver snart fire i familien. Snøft!. Data: årg. 1968, 2,0 ltr. benzin, sorte nr.plader, servo, farve: elfenbenshvid, original stand, 2 ejere, kørt som direktørbil fra 1968-1997, gennemrenoveret i 1987, synes af sælger, mørkeblåt indtræk. Pris kr. 39.000. Sune Saabye, tlf. 40209520 ell. 35435542.

M.G. A coupé årg. 1960 sælges, renoveret i 1995, irisblue, tråd hjul. L. Nielsen, tlf. 86226898.

Ford Anglia 101E 1957, godt tilbud. Velholdt og i fin stand, køreklar, er indreg., originalpapirer og mange reservedele medfølger, Kr. 15.000. Henv. tlf. 46366846.

Austin Healey 3000 Mk II årg. 1962. 3 karburatorer, ny lak (colorado red), sort interiør, kaleche, tonneau. Totalt renoveret, nysynet og registreret. Sommerpris kr. 185.000 på plader. Henv. tlf. 75563209/22336239, aften-weekends.

Buick Roadmaster 56. 4 dørs HT, 6 prs. V8, aut.gear, servostyring, powerbrakes, el-ruder, powerseat, kr. 180.000. Gunnar Gardell, tlf. 33939003.

Buick 1921, 2 pers., m. kaleche, gul og sort, god stand 6 cyl. topv., nysynet, afgift ikke betalt, 7.000 kr. 120.000 kr.

Buick Special 1939, 4 dørs, skal renoveres, ikke kørende, 8 cyl. på række. Ingen papirer, kr. 9.000.

Buick Limousine 1937, meget stor, skal renoveres, ikke kørende, 8 cyl. på række, ingen papirer, kr. 9.000.

Ford Thames (Anglia) 1958 varevogn, god stand, lidt rust, kørende, 4 cyl. sidev., dansk att., kr. 7.000.

Studebaker pickup 1949, 1 ton, stepside, 6 cyl. sidev., kører. Skal renoveres, nye bremses, Amrk att., kr. 15.000. Told og moms betalt.

Chevrolet 1½ ton truck 1947, god stand, urenoveret, kørende, nye bremses overalt. Amrk. att., ingen afgift, kr. 30.000.

Chevrolet pickup 1933 ½ ton stepside, adskilt, virkelig god stand, masser af nye dele, nyt træ til kabine, nye dæk osv. Amrk. att., ingen afgift, kr. 28.000. Henv. tlf. 54870068.

Cadillac Coupe de Ville El Royal 1974. Custombygget hos George Barris. Eneste eks., 2 ejere, kun kørt 70.000 miles. Blåmetallic m. hvide stafferinger og hvid landaurotop. Interiør: hvid og blå, hvide lædersæder, står som ny. Motor: 7,7 ltr. Egenvægt: 2.300 kg. Powerbrakes, powersteering, power windows, power roof, power seats. Aircondition m.m. Ideel til brude & V.I.P.kørsel. Nysynet på danske plader. Pris kr. 280.000. Ole Willumsen, tlf./fax 59185975.

Toyota Crown 1971, 2,5 ltr., 6 cyl., Vognen er i meget fin stand, pæn ind- og udvendig. Tidligere direktørvogn med meget lav kilometers-tand. Tilbud ønskes. Henv. ml. kl. 12 og 14 på tlf. 33135314.

Ford V8 Super de Luxe cabriolet 1948. Bordeauxrød med hvide dæksider og sorte nr.plader. Totalrest. i USA 1995, skal ikke synes. Kr. 180.000. Torben Hermansen, tlf. 98353955.

Citroën 11B Traction Avant årg. 1953. Hentet i Sydfrankrig, restaureret, meget fin overalt. Kører perfekt, kr. 78.000. Henv. Ib E. Jensen, tlf. 22210705.

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

Porsche 914 1972. Concours stand 50.000 miles + afgift ca. 20.000. Kr. 68.000.

Austin Mini Cooper S Mk III 1971. God stand, nysynet, kr. 45.000. Christian, tlf. 38744379, mob. 20414380.

Ford Corsair 1964, nysynet og nymalet, pæn og velholdt, med nummerplader, kr. 24.800, byttes evt. med lille Fiatbil.

Fiat 128 1100 1976. Gul kr. 3.000.

Fiat 124 sports coupé BC kr. 11.800.

Fiat 1800 1963, komplet kr. 3.000.

Gert Rasmussen, tlf. 54434732.

Morris Minor pick-up, årg. 1960 sælges. Originalt og intakt metallad. 72.000 km fra ny, 3 ejere, kører godt, velholdt, meget lidt rust. Prisinde kr. 25.000, ring og byd.

Morris Minor 1000 Super årg. 1970 sælges. Mørkegrøn, originalt 37.000 km fra ny! Meget velholdt. Prisinde kr. 35.000, ring og byd. Niels, tlf. 48362266.

Fiat 850 Sport Spider 1970, hvid med blå kaleche, 112.000 km, kører godt, regulær vogn, skal synes. Pris kr. 36.000. Jakob Thaysen, tlf. dag 39150331 el aften 20832842 samt e-mail: jakobt@benjamin.dk.

Simca Aronde Elysee P60, årg. 1960, skal restaureres, mangler en hjulkapsel, ellers komplet, kr. 8.500. Jesper Andersen, tlf. 66136161 (kl. 19-21).

Alfa Romeo 2000 Spider årg. 1971 (den allerførste serie bil nr. 46). Gul med sort interiør



KØB - SALG - BYTTE



og ny original kaleche/indtræk. Importeret fra Italien. Meget fin stand og yderst velkørende. Nysynet, pris kr. 114.900.
Alfa Romeo 1600 GT Junior årg. 1976, ny-restaureret og nysynet. Alfa Rosso med 1750 motor og ny undervogn. Meget smuk og velkørende bil. Pris kr. 79.000.
 Daniele Dezzi, tlf. 20100380 / 47101695.

Plymouth årg. 1933 sælges. Ring for nærmere oplysninger.
 Henning Mærkedahl, tlf. 86559024.

Porsche 356 B. 1961. Rigtig pæn og velholdt i lak, krom og indtræk. 1600 S motor med 2 dobbelte Solex karburatorer. Har altid været dansk og er pt. indregistreret. Kr. 145.000.
Studebaker Champion 1954 Sedan, 6 cyl. rækkemotor. Køber godt. Velholdt i krom og lak. Har altid været dansk. Pt. ikke indregistreret. Kr. 48.500.
Triumph TR 4, 1963. 1 racertrim og med 2 dobbelte Webere. Racerudstødning og alt til faget hørende. Står rigtig flot. Ingen rust. Istandsat for en formue. Ej indregistreret, kr. 75.000.
 Henv. tlf. 32587872

Dele til biler sælges

Opel P2 coupé frontrude kr. 200. Motorhjulm Ford A kr. 800 Nye forlygter: **Opel P1 P2** og A pr. sæt kr. 600 - **Mercedes 190 Dc 1964** med rand pr. sæt kr. 800.
 Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

Autoradio fra 30'erne mrk. **GM**, renoveret 6 volt, kr. 3.500.
 Søren Skjær, tlf. 38888430.

Cadillac & La Salle 1930 til 1983: motorer/gearkasser, lister, emblemer, instrumenter + m.m. samt tilbehør.
 Henv. tlf./fax 62624520 / 20896089.

4 diagonaldæk med hvide sider „**B.F. Goodrich**“ 6.40 **Silvertown**. Passer til 15 tommer fælg. Fin stand. 5 mm slidbane. Sælges samlet kr. 600.
 Jens Ole Petersen, tlf. 44920687.

Lada 1500 1975, 4 stk. totalrenoverede døre, kølere, inderskærme, gearkasse, bagtojt, forklap, bagklap, instrumenter, bremsedele m.m.
 Børge Reher, tlf. 47312204.

Bremseskiver, kalibre, koblinger, bremse, klodser, bremseskoslanger osv. alt fra nedlagt firma, alt er nyt. Bl.a. til **Peugeot, Mercedes, BMW, Triumph Herald, Opel, japanere, Austin**. Er der en der har interesse i det hele samlet sælges det billigt eller delt.
 Henv. tlf. 65314152.

Til **Peugeot 204 Berline**: 2 nye bagskærme pr. stk. kr. 600 eller samlet kr. 1.100.
 Til **Opel Rekord A**: 1 ny forfjeder kr. 150, 3 frontgitter pr. stk. kr. 150, 1 6v el-ur kr. 100, 1 korte klap på paneler pr. stk. kr. 75.
 Til **Opel P1**: 2 forsikrings i metal, meget fine kr. 700 pr. stk eller samlet kr. 1.250.
 Til **Opel P2**: 1 pænt frontgitter kr. 300, 2 forblinkerer pr. stk. kr. 50.
 Til **Volvo Amazon**: 1 venstre forsikrings i metal kr. 750.
 Til **Volvo 544 1962-**: 1 forklap, meget fin kr. 800.
 Til **VW Scirocco Mk I 1974-76**: 1 ny venstre forsikrings kr. 700.
 Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

All Days: (lille engelsk bil fra 1914-18). Meget fint træret m. 5 alu-ejer 23 mm midterhjul med not-udfresning, totaldiameter: 35 cm.
Studebaker ca. 1952-55, gearkasse og topsty-

ke til 6 cyl., sideventilet. **Champ**, eller lign. m. ratgear. Billig 500 kr. pr. stk.
Studebaker Cham. Comm.: nyt olietryksmanometer 48-56.

Pirelli Centurato 5 stk.-165 x 15 til Volvo, M.G. A + B. Pergeot mv. 70 - 100 % slidbane
Fiat 509 1926 "Spider" 2 pers. åben m. kaleche, i stumper og stykker sælges delt.
Fiat 518 19-20 -22: Fine forlygter malede og forkromede typer.
Passagervindspejl: Meget fin luksus, 3 fløjet (mrk. Oswald) forniklet, fejlfrit 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 A40 1951-55: Lydpotte original model.
Kuffert: Træ, meget fin/m lærred og bøjler. Ca. 70 x 50 x 45.

Austin "Cambridge": Instrumentpanel m. speedo/triptæller/gasolin/temp. olietryk- og ladelampe.

Peugeot 403-404: Ny fælg m/nyt 15" Michelin X dæk, 165 x 15".
 Gammel karburator: mrk.: L. VIEL, form. fransk. Manifoldhulmål: 24,5 mm., komplet. Kølerfigurer: **Peugeot: 50'erne • Studebaker 48-49 • Vauxhall 48-53 • Ford V8 1937**.

Magneti Marelli membran-horn med 15cm tragt, total: 23 cm.

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

Fiat 500 efterkrigs model: Instrument m/olietryk og benzinmåler, fin stand.

Citroën: Solex karburator af bronze, med Citroën mærker på.

Vauxhall fra 40' - el. 50'erne: hjulkapsel, meget fin, diameter 28,7 cm. Vauxhall står i rød.
Jaguar bagtojt-m/ Power Lock, diff. spær. Udv. 1:3,54.

Citroën 11 C Familiare: Komplet original lydpotte m/ manifoldflange.

Fiat 500 1948 og frem: Lydpotte.
 Ole Hübbe, tlf. 75944801.

MC'er sælges

Corgi, nedkastningsmodel fra 2. verdenskrig, skal renoveres, pris kr. 4.500.
 Skjær, tlf. 38888430

B.F.C. Stafette 1954 med vridgear urestaureret kr. 1.800.

B.F.C. Stafette med kobling, urestaureret kr. 1.800.

Ekspres 2 gear urest. kr. 1.800.

Vitler Moped 1956 kun 3.250 km fra ny, i flot stand, bud.

Vespa scooter 1954 med lygte på forsikrings, urestaureret, højeste bud over kr. 3.000.

Lambretta til reservedele kr. 1.500.
 Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

Nimbus 1934 sælges stelnr. 1402, synet 1998, sort.
 L. Nielsen, tlf. 86226888.

Harley-Davidson Sport 1920, adskilt, virkelig god stand, mange nye dele. Danske papirer, kr. 5.000.

Matchless 1947, 350 cc delvis adskilt, god stand, ingen papirer, kr. 8.000.
 Henv. tlf. 54870068.

Calthorpe Ivory motorecykel 1929, 350 cc, pænt restaureret.

Lokmann diesel knallert 18 cc på **Göricke cykel 1949**.
 Henv. tlf. 65314152.

MC'er kobes

Nimbus MC, evt. defekt eller adskilt, alt har interesse.
 Mike Hart, tlf. priv. 55761447.

Dele til MC'er

BMW kopi sidevogn komplet, model førkrigs. 1 sæt lædersaddeltasker gl. model, god kvalitet.
 Forlygte **Lucas M42**, komplet **Schebler** karburator til **Indian - HD** fra 40'erne.
 Henv. tlf. 65314152.

Indian årgang 38-46. Forskærm-dyb med skorter-fin stand, 2 stk. 22" vulstfælg. 2 stk 18" kanttrådsfælg. **Indian Power Plus**: Bagerste og forreste cylindere, ok stand. Karburator mrk. "Shelee" lille messing m/15 mm til manifold. Komplet. Bosch dæseforlygte kuglebespænding, 13,5 cm i diameter. Super fin. Horn, Bosch, m. kort tragt + ekstra løs tragt 6 V. Indian 1000 ccm "S" = 1924. Motorhus uden indmad. Engelsk stel til lille rentrækker. M/ baghjul m. kileremshjul fin, men ukendt mrk. Forgaffel-gitter-til "O.K." meget særpregget" urfjeder. Passer til ovenstående stel. **BMW** ny bagsadel - (halv twin) mrk. "Denfeld" 100% fejlfri. "Albion" gearkasse m.3 gear, til håndkobling og trækstang-gearskift, og kickstart, ok stand. Dynamo med indbygget knikserarrangement i enden. Brugt til alle mc'er fra 28-39, hvor man blev træet af magnetænding. I orden.
 Ole Hübbe, tlf. 75944801

Diverse

Autotrailer, totalvægt 1.300 kg, egenvægt 370 kg. Kun 2 mdr. gammel, har kørt 1.800 km, kr. 18.000.
 Henv. Ib E. Jensen, tlf. 22210705.

Automobilia

Cadillac & La Salle: Shop Manual 1940-77. Owners Manual 1954-81, Body by Fisher 1950-51, Dealer Books, Color & Upholstery, kataloger, brochurer, Press Clippings, Press Kit, fabriksfotos, farvekort, bøger m.m. ca. 150 stk. fra 1940 - 96. Alt originalt.
 Henv. tlf 62624520, fax 20896089.

Instruktionsbøger: Udsalg - giv et bud!
 Autobianchi 63 • Studebaker 47 • Vauxhall 36 og Velox og Cresta 58-62? • Renault 4CV 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 Floride 1960 2+2 Cabrio • Borgward "Isabella" 58-63.

Værkstedsmaterialer: Renault Floride R 1133 • Morris Eight og Series E • Adler 1932 • Rover 6 model 60-75-90. Reservedelsmaterialer: Auto Bianchi: Alle Modeller 1959-64. Instruktionsbøger-Motorecykler: Victoria: 125 ccm "Bi Fix" • Jawa 250 ccm 1952. Knallert: HMW 50 N.

Næsten komplet **Falkstation** af træ med 4 køretøjer mangler lidt hjul m.v. (Jernhjul). Ægte Schuco "Kommando Anno 2000" fantasimodelbil fra 1935-38 (mangler et hjul) ellers fin stand. Meget sjælden.

Sadolin-Auto-Maling fra 1915-18- i org. Dæser. Malingen OK. Forskellige farver. Meget dekorative dæser med hank.

Ivars Autoreparationer "Personbiler fra 60 til 72" (4 store bind).
 Ole Hübbe 75 94 48 01

Veteranforsikring

*Helårlige præmier
for 1999.
Ingen præmiestigning.*



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1964

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
150.000 kr.	845 kr.	575 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
250.000 kr.	1.154 kr.	860 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

Klassiske biler 1965 - 1975

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.277 kr.	750 kr.
50.000 kr.	1.600 kr.	900 kr.
100.000 kr.	1.915 kr.	1.250 kr.
150.000 kr.	2.295 kr.	1.550 kr.
200.000 kr.	2.670 kr.	1.850 kr.
250.000 kr.	3.095 kr.	2.175 kr.
300.000 kr.	3.530 kr.	2.500 kr.

Brugsveteranbiler 1950 - 1975

Max. handelsværdi 100.000 kr.

Ansvar & kasko		
Præmietrin	Præmietrin	Præmietrin
1) 16.042 kr.	2) 11.917 kr.	3) 9.167 kr.
4) 6.875 kr.	5) 5.042 kr.	6) 3.667 kr.
7) 2.750 kr.	8) 2.200 kr.	

Veteranmotorcykler 1900 - 1960

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.
150.000 kr.	950 kr.	125 kr.	350 kr.

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske motorcykler og klassiske campingvogne. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer og øvrige forsikringer.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsbetingelserne. Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer. Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub
Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå
Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)
Fax 49 14 11 14



*Veteran
Forsikrings-
klubben*