

VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



48. årgang - Juli 2004 - VT nummer 337

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3
2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

Giro: 600-4253

Administrator: Dorthie Thies

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt
med omhyggelig kildeangivelse.
Oplag: 5500
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:
Ole Emil Riisager
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
Fax 45 65 19 54
e-mail:
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til
redaktørens adresse. Dog d. 25. for læserbrev
og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens
adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Profes-
sionelle annoncer skal leveres reprojekteret.

Annoncepriser:

1/1 side: Kr. 3.000,-
1/2 side: Kr. 1.600,-
1/4 side: Kr. 900,-
1/8 side: Kr. 500,-
10% rabat ved indrykning i 3
numre eller mere.

Rubrikannoncer
med foto: Kr. 200,-

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

I redaktionen desuden:

Svend Carstensen
Henning J. Mouritzen
E.W. Neesgaard
Hans Pedersen
Leif Gr. Thomsen

Lay-out, sats

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

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Bestyrelsen

Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek og museer. Kontakt til medlemmer,
Veteran Tidendes redaktion og pressen.)

Claus Frausing

Højbuens 26, 2730 Herlev

tlf. 44 53 87 00

claus.frausing@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikrings-
klubben og Motorhistorisk Samråd.)

Peter Løvstrøm Sørensen

Enghavevej 131, Gårslev, 7080 Børkop

tlf. 75 86 95 10

peter.sorensen@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Budget, bogføring, regnskab, organisationshåndbog og IT)

Henrik Thostrup

Birkevangen 16, 2880 Bagsværd

tlf. 44 44 56 19

henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol)

Erik Mieth (kommitteret)

Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk

tlf. 45 89 13 35

erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Udstillinger, klubartikler og jubilæum)

Bent Friis

Søbakken 29, 7000 Fredericia

tlf. 75 94 09 97

bent.friis@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og kontakt til mødestedsledere)

Henning Kjeldgaard Knudsen

Holstebrovej 17, 6971 Spjald

tlf. 97 38 12 64

henning.knudsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber, klub-i-klubben og
vejlederkorps)

Leif Struch Andersen

Egevej 28, 5200 Odense

tlf. 65 94 07 04

leif.andersen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)

Ole Poulsen

Pogemosevej 10, Radsted

4990 Saksøbing,

tlf. 54 70 03 58

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Mødesteder og mødestedsansvarlige

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Claus Neble, 2253 5550

Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

Midtsjælland:

Kværkebyvej 79, Kværkeby,

4100 Ringsted

"Steffensgård"

Kontakt: Preben Boisen, 57525040

samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205

Samme adresse

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup

Kontakt: John Jørgensen, 66181212

Firkløvervej 6, 5270 Odense N

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Robert Vestergård, tlf. 8622 4003

Kaj Munkholm, 86221736

Kådhøjvej 12, 8530 Hjortshøj

Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig

Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321

Samme adresse

Vestjylland-Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald

Kontakt: Henning Knudsen, 97381264

Samme adresse

Sønderjylland:

Lunderup Markvej, 6230 Rødekro

Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441

5420

Mommarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals

e-mail: migogalice@privat.dk

Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop

Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487

Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted

jakobsen@skjerna.dk

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Tlf. 4556 5600

Åbningstid søndage kl. 14-17.

Entre for voksne kr. 40. Børn kun i følge med voksne.

Museet betjenes i åbningstiden af frivillige kustoder fra Dansk Veteranbil

Klub. Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4656 5600.

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

København og Nordsjælland
Claus E. Neble - 22 53 55 50

Øvrige Sjælland,
Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 54 70 03 58

Fyn
Leif Andersen - 65940704

Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark
Hans Pedersen, 8779 2266

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs
Peter Løvstrøm Sørensen
Se under bestyrelse

Ford V8
Birger Blako
3294 9397

Ford T
Jon Friis Wandall
6390 7040

Jaguar (til 1972)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Bibliotek

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

IT og medlemsregister

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

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

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

Revision

Dorte Stadil
Svend Carstensen

FIVA

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

Klubregistre

Mærkeregistre

FIAT - Førkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189

Jaguar (William Lyons Era)
Claus Frausing
Se under bestyrelsen

Morris
Willibald Farbmacher
4914 5167

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)
Claus Neble
2253 5550

Renault
Kristen Korsgaard
8648 6968

Rover
Henning Helmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
3990 4240

Triangel
Ulfe Mortensen
4920 2301

Volvo
Ole Callesen
7456 1611

Sektioner

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn
Fritz Knudsen
6613 6610

Køreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot
Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab
Svend Draaby
3871 3902



Forsiden: Delage
Foto: O. E. Riisager

Indhold

Højrov versus bonderøv	3
Møder, løb og arrangementer	4
Smånyt	5
Klubaktiviteter	6
Jysk Fynsk Auto Jumble	8
Esbjerg Veteranløb.	10
Klosterløbet.....	11
Med ballonhjul og grøntkasser.....	12
Niels Moselund	18
Nivåløbet 2004.....	22
Månedens køretøj.....	24
Ring Djursland.....	32
Odsherredløbet.....	36
Jyske Bank Løb.....	37
Brønshøjløbet.....	38
Klampenborg.....	40
Fra bestyrelsen	42
Biblioteksfrivillige søges	42
Konkurrencen.....	43
Nyhedsbrev MhS	44
Læserbrev	44
Køb/salg	45



Højrov versus bonderøv

Et simpelt ordvalg ikke? Højrovet! Men hvad pokker, når man nu mangler ord. Men det var faktisk hvad jeg hørte ved klubmødet forleden. Bag min ryg, selvfølgelig, hvor ellers. Ikke i det jyske, men i Nærum. Jeg var højrovet. Jeg hørte mere end det, men det vil jeg ikke kunne skrive på tryk.

Da jeg modtog opfordringen til at stille op til bestyrelsen for to år siden, skrev jeg i VT at jeg siden 1968 havde været i ledelsesfunktioner. Fra 1975 som ledelsesrådgiver og fra 1980 som selvstændig med egen konsulentvirksomhed og arbejdet med rådgivning af ledere i organisations- og ledelsesspørgsmål. Oftest på direktionsgangen. De sidste to erhvervsaktive år var jeg desuden lektor ved Ingeniørernes Efteruddannelse ved Ingeniørhøjskolen i København og fagansvarlig for faget Strategi, ledelse og organisationsudvikling.

Højrovet, måske, men det er altså mit fag. Det er det, jeg kan. Mit håndværk så at sige. I teori og praksis. I ord og handling. Jeg har for nylig lært et klubmedlem at kende. Iver Jensen hedder han. Bor i Horsens. En gudbenådet håndværker og Swift renovatør. En kunstner med sine hænder. Jeg skal køre Styrkeprøven med ham i Norge i år. Det glæder jeg mig til.

Håndværk er altså flere ting. Nogle skruer andre skriver. Iver har altid skruet og jeg har altid skrevet. Kronikker, artikler m.v. og sidste år en hel bog. Engang var det et led i min virksomheds markedsføring - og min egen personlige for så vidt. Jeg var jo firmaet. I dag, nå ja, i dag er jeg ikke klubben, men jeg tegner trods alt Dansk Veteranbil Klub. Et helt nyt job for mig.

Jeg skrev i begyndelsen af firserne en kronik i Børsen om at begynde 'rigtigt' i et nyt lederjob. "Tag tøjlerne straks - i det nye job", lød den opmandende overskrift. Den sendte jeg til alle de kandidater, der blev ansat gennem mit firma og i øvrigt enhver, der gad læse den. Det gælder sådan set stadig, hvis en fotokopi kan gøre det.

Jeg har selv for nylig fået et nyt job, nemlig som formand for en stor klub, og genlæste for sjovs skyld kronikken. Et sted står der og jeg citerer nok så 'højrovet' mig selv: "Skal man lede, må man optræde som leder. Og det lige fra starten. Venter man, får kolleger og medarbejdere et forkert indtryk af én. Nogle vil hurtigt betragte én som ukvalificeret eller svag. Andre vil se deres snit til at øge deres magt. Måske handle uden om én. Fra starten må man hellere engagere sig i for meget end for lidt indenfor ens ansvarsområde. Bagefter kan man delegere det hele væk igen."

Det var i 1981. Ved mit valg til Dansk Veteranbil Klubs bestyrelse i 2002 formanede et fremtrædende klubmedlem mig velmenende om at jeg skulle huske på at der var forskel på at lede en virksomhed og en forening. Er der?

En halv snes år senere, i 1990, skrev jeg i en kronik i Berlingske Tidende, at lederskab forudsatte en stærk, helstøbt personlighed. Alt andet var underordnet - ikke at forveksle med ligegyldigt. Jeg skrev også hvem min kilde var, nemlig min datters børnehavepædagog, som talte om forudsætninger for menneskelig udvikling. Det var godt nok lidt for meget for et par af de lærde. Om jeg da ikke mente at uddannelse og erfaring betød noget? Selvfølgelig gjorde jeg det. Det havde jeg også skrevet i kronikken, men jeg fastholdt at den helstøbte personlighed var selve forudsætningen. Se blot den vserende sag med den "lærde" dommer fra Lyngby som med sit respekterede embede står tiltalt for at udbrede børnepornografi og som påberåber sig en forkvaklet barndom som undskyldning.

Jeg skrev om de fællestræk ved lederskab i de veldrevne virksomheder, jeg personligt kendte til og om lederens visioner, fokus på resultater, kommunikation og synlighed. Om frihed til at følge sin overbevisning og om nødvendigheden af at kunne skabe tillid og følgeskab for sine mål eller drømme. Også den kronik fås stadig i fotokopi, skulle der være en interesseret.

Højrovet - hm? Men så er Iver fra Horsens også højrovet. Men hverken han eller jeg siger vi er go'e, vel? Vi gør det bare og resultaterne taler vel for sig selv. Men nogle mennesker forstår sig bedre - eller måske kun - på Ivers håndværk, den velrenoverede Swift og ikke på mit, det velgennemførte projekt eller den velformulerede artikel. Derfor er jeg højrovet, hvad ellers, når man mangler ord?



Fortsat god sommer.

Claus Frausing.



Møder

VT har tidligere forsøgt at fylde ud ved hjælp af den almindelige kalender. Vi tør ikke mere, der gik for tit kludder i det. Så kære mødestedsledere: Nu er det op til jer hvad der skal stå. Får vi ikke noget til "Klubaktiviteter" står der heller ikke noget i kalenderen. Husk klokkeslæt. Der er nogle grænsetilfælde – er det et løb eller en udflugt fra mødestedet? Se derfor hellere både i løbskalender og mødekalender.

Juli

- 20. Kværkeby. Klubaften.
 - 26. Vesterhede. Tur ud i det blå.
 - 27. Klippinge. Klubmøde. Feriehygge.
- Obs: Intet møde på Egeskov.

August

- 1. Spjald. Madpakketur. Mødetid og -sted senere.
- 7. Ristrup – Herregårdsløb, indbydelse i VT 335.
- 12. Børkop. Besøg hos Frede Hansen i Pjedsted. Se Klubaktiviteter.
- 17. Kværkeby. Klubaften.
- 19. Spjald. Køretur til Marmorhuset i Tvis. Mødetid og -sted senere.
- 28. Egeskov. Bison-safari, se indbydelse i VT 336.
- 28. Kværkeby. Høsttur – start kl. 9!

September

- 7. Egeskov. Biblioteksaften.
- 9. Børkop. Besøg hos Møller & Jochumsen i Horsens.
- 11. Rødekro – Aktivitetscentret, se Klubaktiviteter.
- 16. Spjald. Klubmøde.
- 21. Kværkeby. Klubaften, besøg af NSU Klubben.
- 28. Egeskov. Klubaften.

Oktober

- 9. Rødekro. Besøg hos Vojens Autoohug. Se Klubaktiviteter.
- 14. Børkop. Klubmøde. Bemærk kl. 19.30.
- 19. Kværkeby. Klubaften. Tur i Australien.
- 21. Spjald. Klubmøde om Castrol olie.
- 26. Egeskov. Klubaften.

November

- 11. Børkop. Klubmøde
- 16. Kværkeby. Klubaften. Besøg af skatteminister Hovmand.
- 18. Spjald. Klubmøde.
- 30. Egeskov. Julefrokost.

December

- 3. Spjald. Julefrokost.
- 9. Rødekro. Julefrokost. Se Klubaktiviteter.
- 9. Børkop. Juleafslutning.
- 14. Kværkeby. Bemærk dato. Julefrokost.

Løb

Juli

- 15. Havnemøde kl. 19-20 Køge. Se Klubaktiviteter Nærum.
- 18. Veteranbiltræf ved Dagli'Brugsen Gylling. Se indbydelse i VT 336.
- 24. Veterantræf i Handest. Se indbydelse i VT 335.
- 24.-25. kl. 10-17 og 9-15 Veterantraktortræf, Jernbjerggården, C.A. Olesensvej, Slagelse. Traktorer og stationære motorer, biler, motorcykler og knallerter. Stor udstilling af Bukh. Arr. Dansk Veteran Traktor Klub. www.dvttk.dk tlf. 58383070.
- 29. Ikea-løb, start Tåstrup. Mødetid kl. 18-19.
- 30.-31. Ringkøbingløb.

August

- 1. Madpakketur, Spjald.
- 6.-7. Int. Bridgestone Historic Rally. Tlf. 40192878/86847979, friborg@sport.dk www.HistoricRallyeDenmark.dk og www.hrcd.dk
- 6.-8. Dansk Borgward Klubs 21. træf i Strøby. Tilmelding på tlf. 46139178, www.borgward.dk
- 7. Stevnsløb. Indbydelse i VT 335.
- 7. Herregårdsløbet. Indbydelse i VT 335.
- 7. Ferritslev-Løbet. Indbydelse i VT 334.
- 7. Munkebjergløbet 2004. Indbydelse i VT 335.
- 7. Odder byfest-kræmmermarked-veteranløb. Indbydelse i VT 336.
- 12. Bank-løb. Start Jyske Bank Padborg. Se Klubaktiviteter.
- 13. 19.00 Ud i det blå. Vejle. Indbydelse i VT 334.
- 15. Sortpladetræf, Europæisk Automobilmuseum, Odense. Indbydelse i VT 334.
- 19. Havnemøde kl. 19-20 Ishøj. Se Klubaktiviteter Nærum.
- 19. Køretur til Marmorhuset i Tvis, mødested Spjald.
- 20.- 22. DVK jubilæumsfest i Fredericia. Se VT 333.
- 22. Fjordløbet. Indbydelse i dette nr.
- 26. Ikea-løb, start Vangede. Mødetid kl. 18-19.
- 28. Kværkeby, høsttur.
- 29. Rindsholm. Kl. 11 til 16. Se www.rindsholmkro.dk eller tlf. 86639044.
- 29. Svenstrup Løbet. Indbydelse i VT 334.

September

- 4. Lastbiltræf kl. 10 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.
- 4. Bank-løb. Start Jyske Bank Haderslev. Se Klubaktiviteter.
- 4. Øresundsdysten. Start Helsingør kl. 10. Ingen tilmelding. Nærmere i næste blad.
- 12. Karensminde ved Grindsted. Veteranstævne og dyrskue kl. 9.30-17. Alle former for motorkøretøjer og stationære motorer velkomne, gratis tilmelding og morgenkaffe, middagsmad, eftermiddagskaffe til én person pr. køretøj. Tilmelding Elna Sørensen tlf. 75322345, karensminde-venner.dk

Oktober

- 3. Tåstrup Swap-meet, stumpemarked.
- 16.-17. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked kl. 9-17. Tlf. 97221380 og www.bilmesse-brugtmarked.dk

November

- 13. Herning Stumpemarked kl. 8 til 16.



UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

Juli

16.- 18. Falsterbo Classic – www.fcss.nu

August

- 1. Thulin Träffen. Indbydelse i VT 336
- 7. Holje Veteranmarknad, Olofström, Blekinge, kl. 8-15. Platshyra 100 kr. Även loppis. Tlf. 0739552746 Hakkala, 0454771212 Margrethe Petersen, info@campusblekinge.dk
- 12.-15. Styrkeprøven 2004. Indbydelse i VT 334.
- 28. Lergökrally. Ängelholm lige nord for Helsingborg. Sveriges største med 275 ekvipager.

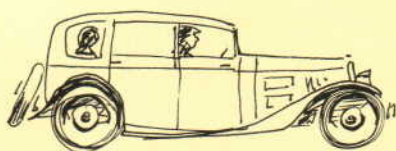
Oktober

6.-10. FIVA World Rally 2004 Athens, arr. den græske veteranbilklub. Program og tilmeldingsblanket på hjemmesiden www.fivawrathens.gr

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmesiden http://www.mhrf.se/id12_mhrfs_evenemangskalender.htm.

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa – eller hvad med Sydamerika eller Indien? – besøg da FIVA's hjemmeside på www.fiva.org og se under *Events*, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-begivenheder.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kunne have interesse for andre end dig selv – send venligst information til sat@egd.dk



Til Store Indvielsesdag 1. maj lykkedes det ikke Irene og Georg Christiansen at få deres Hupp til at køre, koleren måtte til reparation. De kom i stedet på Nimbus Kakkeloovnsrør. Men Hupp'en var klar i Nærum en måned senere.



Brandværnsmuseet

Godt nyt? Forhåbentlig. Brandværnsmuseet er genåbnet på adressen Tomsagervej 25, Åbyhøj – indtil 19. september.

I løbet af vinteren flyttes samlingen til Oksbøl, hvor den får til huse i en ny bygning sammen med Blåvandshuk Turistbureau og muligvis andre aktiviteter. Turistbureauet kommer til at stå for driften, og museets bestyrelse har fået tilsagn fra de forskellige ejere af de mange brandbiler om at de er indforstået med flytningen.



FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler.

Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

Juli – ingen møder – sommerferie.

Lørdag den 28. august Bison-Safari. Se indbydelse i VT 336.

Tirsdag den 28. september kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag den 26. oktober kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag den 30. november kl. 19.00 (bemærk tidspunkt) julefrokost.

December: Ingen klubaften i julemåneden.

På Egeskov genoptog Finn Vangsgaard i januar biblioteksaftenerne på forsøgsbasis. Der har været 3 til 6 medlemmer pr. aften. Vi holder nu pause til 1. tirsdag i september og håber på lidt større tilslutning derefter.

Venlig hilsen

John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Husk bankløbene, se løbskalenderen.

Kære medlemmer: Når I læser dette har vi kørt to jyske bankløb og mangler så to. Det næste bliver i Padborg med start fra Jyske Bank, Hermesvej 19, 6330 Padborg. Starten går kl. 19.00. Banken er som altid vært med et par pølser og en enkelt pils pr. person. Jeg har sagt Jatak, så jeg vil gerne have at der møder nogle op, ring evt. til os, så vi kan tale om sagen.

Så kommer vi til noget vigtigt. Røde Kro Aktivitets Center har bedt om vi ville hjælpe med et arrangement lørdag den 11. september kl. 13.00. Det har jeg lovet at vi ville, og lad mig sige det straks at det er meget vigtigt at vi kommer og hjælper dem med det, da de har

været særdeles aktive i personkredsen omkring det Center for at vi kunne få "vores" klubhus. Vi skal påregne at kunne køre en lille tur med nogle ældre, men mobile mennesker fra plejehjemmet, svigt mig ikke i den sag, men mød op ved klubhuset kl. 13 lørdag den 11. september, jeg regner med jer.

Vi nupper lige en udendørs mere inden vi går i vinterhi i klubhuset. Den sidste udetur i 2004 går til Vojens Autoophug, 6500 Vojens. Det er en slags udflugt om I vil, Egon Madsen (chefen i firmaet) har inviteret os til at se et moderne autoophug, han vil blandt andet skyde en airback af, så vi kan se, og ikke mindst høre, når det sker. Efter demonstrationen er firmaet vært ved et mindre traktement. Ovennævnte tur starter fra klubhuset i Rødekro lørdag den 9. oktober. Så vi er jo tilbage i den gamle gænge.

Torsdag den 9. december har vi så vores julefrokost, det kommer jo nok til at ligne det sædvanlige med lidt mad, lidt pjat, lidt spil mm. Prisen kender vi ikke endnu, men vi skal nok passe på pengene, så frygt ikke. Men der bliver et andet lille problem, her er tale om FØRST TIL MØLLE osv., vi kan kun være 45 mennesker i rummet, og det gælder altså, der kan ikke komme flere til bordet, så nr. 46 får et problem.

Når frokosten er forbi er der gået et år, og vi må se om andre evt. tager over i 2005. Tak for året!

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf. 74415420.

ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Lørdag den 7. august: Reserver dagen til deltagelse i årets "Herregårdsløb". Indbydelse i VT 335.

Med venlig hilsen

Kaj Munkholm, tlf. 86221736 (nyt nr)

Robert Vestergård, tlf. 86224003

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Vores klubmøde 25. maj, hvor Svend Dråby kom for at fortælle om "Krønikens" biler, trak fuldt hus. Svend fortalte hvordan det startede for ham med en dansk film, som skulle foregå i 1932. Så brugte filmselskabet biler, som først kom i 1938-39. Det undrede Svend, for selvfølgelig skulle det være korrekt. Så blev Svend bilteknisk konsulent og nu er hans ekspertise brugt i både film og tv-serier, blandt andet til serien "Edderkoppen" skulle de bruge mange biler, som var svære at finde. Det går noget lettere med "Krøniken", nu da udvalget er væsentligt større, og der er flere bilmærker at vælge imellem.

Ja, det blev en interessant og hyggelig aften.

Klubmødet tirsdag den 27. juli er for de medlemmer som ikke er på ferie, men har lyst til at mødes med andre veteraner til feriehygge.

Hilsen

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 20. juli Klubaften – mød i gamle biler.

Tirsdag den 17. august Klubaften – mød i gamle biler.

Tirsdag den 21. september Klubaften. Vi får besøg af NSU-klubben, som fortæller og viser film om NSU biler og motorcykler.

Tirsdag den 19. oktober Klubaften. Hans W. Holm vil fortælle og vise lysbilleder fra en rejse gennem Australien, hvor han også arbejdede. Han kørte i en Vauxhall.

Tirsdag den 16. november Klubaften. Vi får besøg af skatteminister Svend Erik Hovmand, som fortæller om regeringens syn på veteranbiler og beskatningen af dem.

Tirsdag den 14. december, bemærk 2. tirsdag i måneden og kl. 18.30. Julefrokost med julehygge som tidligere år.



NB: Husk den årlige høsttur 28. august fra Steffensgård med små prøver, køretur og andet sjovt for hele familien. Vi starter kl. 9.00.

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

I sommerhalvåret mødes vi kl. 19.00.

12. august. Vi mødes på Vandmøllens P-plads og kører til Pjedsted og besøger Frede Hansen og hans værksted. Medbring termokaffe og brød.

9. september. Vi mødes på havnepladsen i Vejle kl. 19.00 og kører straks mor Horsens, hvor vi besøger Møller & Jochumsen på Vejlevej.

14. oktober: Går vi over til vintertid og mødes kl. 19.30. Denne aften forventer jeg at vi er på Vandmøllen.

11. november Klubmøde.

9. december: Juleafslutning på Vandmøllen.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

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

Mandag den 26. juli: Tur ud i det blå.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen

VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.

Juli ferie.

Vestjylland Spjald inviterede til familietur Kristi Himmelfartsdag. Vi mødtes kl. 8 hos os i Videbæk. Tak til de ca. 35, der tog imod invitationen til morgenkaffen. Kl. 9 startede de 13 biler turen, som gik ad små veje til Rørbæk Sø, hvor klubben bød på en forfriskning.

Efter en kort pause gik turen videre ad skønne veje, forbi Gudenaens udspring til Horsens, hvor vi besøgte Industri-museet. Der er rigtig meget at se på. Blandt andet alle de forskellige maskiner og motorer, bogtrykkeri, telefoni, træskofabrik, smede- og karetmagerværk-

steder, tobaksfremstilling. Der var også flere huse som viser arbejderfamiliens livsvilkår i Danmark 1880-1920-1930-1950 og 1960 samt en ungdomsbolig fra 1998, hvilket var meget spændende at se. Vi havde en meget god dag, på trods af en punktering på hjemvejen. Men med venners hjælp (med værktøjet i orden) var vi hurtigt kørende igen. Tak til Kristian for en vel tilrettelagt tur. Vi håber på flere deltagere næste gang.

Hilsen Ketty og Anton Sørensen (som også billederne er fra).

Søndag 1. august madpakketur for hele familien.

Torsdag 19. august køretur til Marmorhuset i Tvis. Mødetid og sted senere.

Torsdag 16. september klubmøde.

Torsdag 21. oktober møde om Castrol olie. Tid og sted senere.

Torsdag 18. november klubmøde.

Fredag 3. december julefrokost.

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

KØBENHAVN-NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30.

Der er ingen særlige programmer ved møderne i Nærum i maj til september, men kom i gammel bil – og gør opmærksom på hvis du er ny og kommer første gang, så du kan blive budt velkommen.

....

Igen i år er der Ikea aftenløb, se løbskalenderen. Man møder mellem kl. 18 og 19 på parkeringspladsen, hvor kørevejledningen bliver udleveret. Løbet er gratis for medlemmer, men aftenkaffen er der tradition for at man betaler for. Afgang fra Vangede i april og august og fra Tåstrup i maj, juni og juli.

...

Igen i år vil der være havnemøder 2. torsdag i måneden.

Torsdag den 17. juni kl. 19-20 havnemøde på Roskilde Havn ved Vikingeskibsmuseets parkering. Der vil være rig mulighed til en passiar og en is eller hvad man foretrækker. Der er god tradition for at der på det sted møder en gevaldig masse køretøjer. For medlemmer uden gammelt køretøj er der mulighed for at se det i virkeligheden man ellers kun ser på billeder. Den lokale presse er underrettet om klubjubilæet.

Torsdag den 15. juli kl. 19-20 havnemøde i Køge, der kommer traditionelt

mange køretøjer sydfra, dem vi sjældent ser ved arrangementer i Københavnsområdet. Så kom ud af busken og vis Køge-borgerne en masse gamle biler og motorcykler. Den lokale presse er underrettet om klubbens jubilæum.

Torsdag den 19. august kl. 19-20 Traditionen tro afsluttes havnetræffene på Ishøj Havn hos vort medlem Søren "Shipman" Jensen, Søhesten 7, hvor vi plejer at hygge os og der vil være kaffe og småkager eller øl og vand.

Venlig hilsen Claus Neble og Kim Polte.

...

SPIS I KLUBBEN: I Café l'Été serverer "Store Claus" fra kl. 19 "dagens ret", sandwich, gode vine, kolde øl og vand, friskmalet kaffe og hjemmebagt kage mm.

Dagens ret i august: Sprængt kalkun med flødepeberrodssauce og bouillonkartofler.

Vestjylland Spjalds familietur





Jysk-fynsk Classic Auto Jumble 2004



Tekst og foto: Hans Pedersen

Traditionen tro blev der igen St. Bededag den 7. maj holdt auto jumble ved Jysk Automobil Museum i Gjern.

Allerede fra kl. 09.30 ankom der en strøm af køretøjer til den store plads foran bilmuseet, og der var nok at kigge på. Først og fremmest en mængde dejlige MG biler, ældre som lidt nyere, og efterhånden vrimlede det ind med endnu flere biler. Ganske fascinerende at stå og kigge på. Der kom Ford Anglia med skrå bagrude, der kom flere forskellige Opel biler, og Volvo 1800 kom i stort antal. Der var mere end 10 stk. af disse mødt op.

Det er en rigtig hyggedag, hvor folk blot går og kigger på bilerne, snakker lidt sammen, udveksler gode ideer o.s.v. Bliver man tørstig eller sulten, så er der også sørget for det.

Vejret var ganske fint hele dagen. En smule sol var der også, og regn kom der kun ganske få dråber af sidst på dagen. Blæsevejr var det, men ikke mere end det var til at holde ud.

Uanset hvad vi med gamle køretøjer arrangerer, da er vi jo meget afhængige af godt vejr.

Der dukker flere originale gamle køretøjer op, i Gjern bl.a. en fin original Buick Eight coupe fra ca. 1950. Den

så brugt ud, akkurat som man husker bilerne fra dagligdagen. Også med det originale indtræk, der naturligvis også så godt brugt ud. Lakken havde også lidt ridser hist og pist, og det slog mig, at vi manglede sådanne brugsbiler i tv-serien Krøniken, som i øvrigt også andre har været lidt inde på.

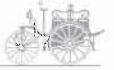
En lille Morris Mini Moke var også mødt op. Det er en Morris Mascot med et jeep-lignende karrosseri med en smule kaleche over, en rigtig sommerbil. Medens vi er ved de små hundehuse, så

var der også en rigtig Mini varevogn på gule nummerplader. Jeg kiggede ind bag i varerummet, her er ikke meget plads, men en charmerende bil er det.

En flot De Soto cabriolet fra omkring 1950 var der, og det er jo ikke hver dag man ser sådan en.

Hen på eftermiddagen trillede alle bilerne hjem til deres respektive garager og forhåbentlig til endnu en rigtig god sæson med mange gode køreture og oplevelser.







Esbjerg Veteranløb 2004 - Vadehavsløbet!

TEKST OG FOTO HARRY ØRSTED

Lørdag den 1. maj 2004 var fra arrangørernes side imødeset med spænding, men det skulle vise sig, at det vejrmæssigt bød på en usædvanlig flot sommerdag, og vejret var dermed med til at sikre, at dagens arrangement skulle blive sjovt og interessant for de deltagende køretøjer. De første køretøjer ankom til startpladsen (Spangsberg Plads i gågaden) kl. 08.30.

Ved løbet's start var der registreret 80 deltagende køretøjer - heraf 52 biler og 28 motorcykler - med i alt 160 personer. Efter registreringen hyggede man sig med morgenkaffen, og man kunne hurtigt fornemme, at mange deltagere kendte hinanden fra tidligere år, så der var godt humør og en positiv, forventningsfuld stemning til dagens løb, som var det 6. Esbjerg Veteranløb. En del af deltagerne - også nogle langvejs fra - har været med i alle løbene, hvilket VMK selvfølgelig er glad for.

Det store, interesserede publikum i gaderne havde mange spørgsmål til køretøjernes data, og de var lige så interesserede ved den efterfølgende præsentation af kørere og køretøjer ved starten. Kl. 10.30 startede løbet med formanden Harry Ørsteds velkomst til deltagere og publikum, og derefter overtog løbsleder Arne Høeg mikrofonen for at sende de mange køretøjer af sted.

Efter paradekørslen ad gågaden gennem de mange mennesker, der på grund af lang lørdag var søgt ind i centrum, gik turen ud af byen stort set gennem det sønderjyske marsklandskab bag digerne til Vesterhavet, og frem til Kammerslusen, hvor den første opgave skulle løses. Med den godt overstået gik det videre mod syd ned til Vadehavscentret i Vester Vedsted, hvor næste opgave udfordrede deltagerne. Så nærmede tidspunktet sig, hvor man trængte til lidt at styrke sig på og derfor sluttede første del af løbet ved Hotel Gl. Rejsby Kro.



Således ladet op på legeme og sjæl fortsatte man med løbet's anden del, hvor man kørte mod syd ned til Oldtidsmuseet i Hjemsted. Her var der en ny opgave, inden man kunne fortsætte løbet til Rømø, hvor man kørte op til Juvre for at løse løbet's sidste praktiske prøve. Nu gik turen så over Lakolk ned til Havneby, hvor der var mål.

Den officielle afslutning foregik på Hotel Færggården, og her oplevede deltagerne at kunne nyde et stort sønderjysk kaffebord. Det var et virkelig flot bord, så alle fik nok til deres søde tand - ellers var det også ens egen skyld.

Sidste punkt i dagens program var præmieuddelingen til de bedst placerede i løbet, og efter at dette var overstået,

afsluttede formanden løbet med en tak til alle for deres deltagelse.

Under løbet havde deltagerne 5 opgaver de skulle løse:

- En liste med 20 spørgsmål indenfor historie, geografi, teknik, bil- og motorcykelmærker.
- En praktisk opgave med forskellige biler og motorcykler der skulle tidsbestemmes.
- En praktisk opgave, hvor man skulle føle med hænderne, hvad der var i en kasse.
- En praktisk opgave i en minigolfturnering.
- En praktisk opgave med bestemmelse af de væsker, der var i 5 forskellige flasker.





Klosterløbet

TEKST OG FOTOS KAI WREDSTRØM

Også løbet i 2004 startede hos Fog i Fakse, med stort morgenbord med alt tilbehør, inden den 82 km lange tur gennem Midtsjællands smukke landskab. Ruten gik over de tre slotte Gissselfeldt, Bregentved og Vallø, med sjove prøver undervejs. Som at fange tre lokkeduer i en lille sø, under bugen stod tal fra 1 til 25 (som var strafpoint). En anden prøve bestod i at "codriver" fra 10 meters afstand skulle bedømme hvor mange træstykker, der kunne være fra jorden op til underkanten af nummerpladen foran på vognen, for få eller for mange gav strafpoint. Og så var der prøven hvor føreren med bind for øjnene skulle køre en vognlængde frem, så baghjulet stod lige på stregen. For langt og for kort gav igen strafpoint (det er svært! og alle fik strafpoint).

Undervejs manglede ikke drikkeelse, det sørgede en god sponsor for, nemlig et stort, lokalt bryggeri. Og frokosten blev serveret i Vallø Slotskros have.

Løbet sluttede med kaffe med hjemmebagt kringle på traktørstedet Bøgeskoven, med præmieuddeling, og da de to unge arrangører Zezza og Henrik havde fået gode sponsorer var der ekstra præmier. Blandt andet til løbets uheldigste kører, som også i år punkterede, selv om han kørte i en anden vogn. Også præmie til den som havde længst hjem. De tre første i selve løbet var Vagn Engberg i Ford A 1930, Jesper Trust i Ford Zephyr Mk II 1962 og Kai Wredstrøm i Ford Anglia 1960.





Med ballonhjul og grøntkasser

En usædvanlig historie om en Ford V8 1932 og dens videre færd.

AF HENNING MOURITZEN

Dette er beretningen om en usædvanlig bil med en usædvanlig skæbne helt til vore dage. Historien ventede blot på at blive skrevet og i mange tilfælde er der tale om en række af rene held, da en række personer og fakta pludselig dukker op...

Ford-entusiasten Kell Glumsøe Nielsen køber i 1986 en Ford V8 1932 Phaeton af Kim Jørgensen efter nogen overtalelse, vognen er i usædvanlig god stand - ingen rust, bortset fra lommen i venstre forskærm til reservehjulet, hvilket er ret usædvanligt, eftersom disse åbne vogne oftest er plimrådne, når de har stået udenfor i al slags vejr. Motoren sad ikke i vognen, den lå ved siden af adskilt, men komplet, ved nærmere eftersyn viste det sig, at både motornummer, stelnummer og gearkassenummer stemte overens, også med registreringsattesten, dette er ret usædvanligt, eftersom denne første årgang af Fords nye model var behæftet med mange fejl, som blev rettet til næste års model og mange vogne senere blev forsynet med en ombytningsmotor af senere type (motoren er ændret utallige gange).



Som vognen så ud efter købet i 1986, motoren står på gulvet tv. for vognen.

På det gamle Grønttorv, nu Israels Plads i København. Henning Justesen th. sælger grøntsager til en lokal kunde. Bemærk den manglende baglygte der skulle have siddet ved kofangerhjørnet.



Et billede bagfra, nu med sønnen Henning Justesen som ejer, ladforhøjelse og underkassen ses tydeligt, billedet er taget på det nye grønttorv i Valby.



Salgsbrochure 1932, her er der dog tale om en De Luxe, som kan kendes på de to pilotlygter på torpedoen, farverne er ganske de samme som Grues vogn.





PRISER

Ford 4 Ford V-8

Kroner

Roadster.. .. .	3535	•	3950
Phaeton	3795	•	4210
Tudor Sedan	3595	•	3990
Sports Coupe. ..	3660	•	4080
Coupe.. .. .	3695	•	4115
Fordor Sedan.. ..	4095	•	4515
De Luxe Roadster	3785	•	4200
De Luxe Phaeton	4075	•	4495
De Luxe Tudor ..	3790	•	4190
De Luxe Fordor..	4335	•	4755
De Luxe Coupe..	4210	•	4630
Cabriolet	4210	•	4630
Convertible Sedan	5210	•	5630
Victoria Coupe..	4880	•	5300

Alle Priser f.o.b. København, ekskl. Omsætningsafgift.

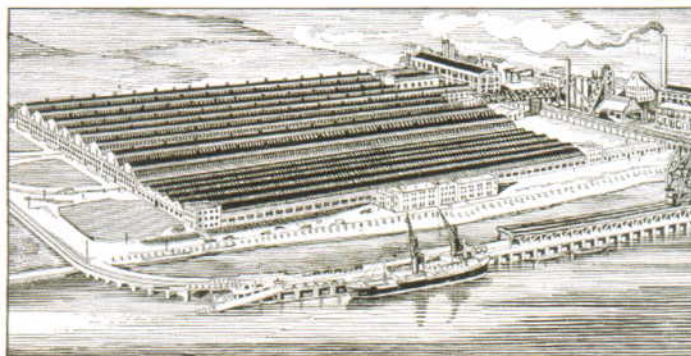
Salgspriser 1932, vognene faldt dog temmelig meget i pris året efter, da man skulle sælge restpartiet af 1932 modeller, selvom der fremdeles i 1933 blev samlet '32 modeller af restlageret af dele. Dette er også årsagen til, at lakeringen ikke altid er som de officielle amerikanske farver; idet restpartiet af farver først skulle bruges op!

K.G. er så heldig at få de fleste papirer med vognen og besøger da også i 1991 den forrige ejer, handeleggartner Henning Justesen, Høsterkøb, for at få mere at vide om vognens historie.

Justesen beretter, at vognen har været anvendt i hans virksomhed som handeleggartner til kørsel på Grønttorvet i København med varer til salg der. Henning Justesens far August Justesen køber vognen og får den registreret i Hørsholm retskreds under B1129 d. 30/11 1938. Vognen var da allerede ombygget med 1/2-ton veksellad og forsynet med en meget fin danskbygget hardtop til de forreste sæder.

Justesen fortæller at vognen er solgt ca. 1960 til en gårdmandssøn i Kirkelte, som adskiller den, og den henligger på gårdspladsen! Motoren bliver også adskilt og opgivet. Sidstnævnte top hang i loen på bedriften, men Kell fik den ikke med, da han blot ville restaurere vognen som den så ud som model Phaeton.

FORD DAGENHAM ENGLAND



ET NYT LED I BRITISK-DANSK SAMHANDEL

Grundstenen til Ford-Fabrikken i Dagenham, England, blev nedlagt i 1929. Denne Kæmpe-Virksomhed er nu sin Fuldendelse nær og staar som Europas største og bedst udstyrede Automobilfabrik.

Med Undtagelse af saadanne Dele, som med Fordel kan fremstilles og købes i Danmark, vil den danske Ford-Fabrik for Fremtiden modtage Raamaterialer og Dele for Produktionen af Ford Person- og Lastautomobiler fra Fabrikken i Dagenham, eller andet Steds indenfor det britiske Rige.

Denne Ordning er allerede traadt i Kraft. En stor Del af Materialerne kommer nu fra Dagenham i England til Ford-Fabrikken i Københavns

Sydhavn, For Fordson Traktorens Vedkommende har denne allerede i tre Aar været fremstillet indenfor det britiske Rige. — Hver Ford Personvogn, Lastvogn eller Fordson Traktor leveret af Ford Fabrikken i København er derfor et engelsk-dansk Produkt, og et nyt og vigtigt Led i Handelssamkvemet mellem Storbritannien og Danmark er herved knyttet.

Denne Udvikling, som kun kan være Danmark til største Gavn, bliver endnu mere værdifuld ved, at Ford Fabrikken i København ikke blot fremstiller Person- og Lastvogne til Salg i Danmark, men har tillige en betydelig Export til Island, Norge, Sverige, Finland, Polen og Randstaterne.

KØB FORD!



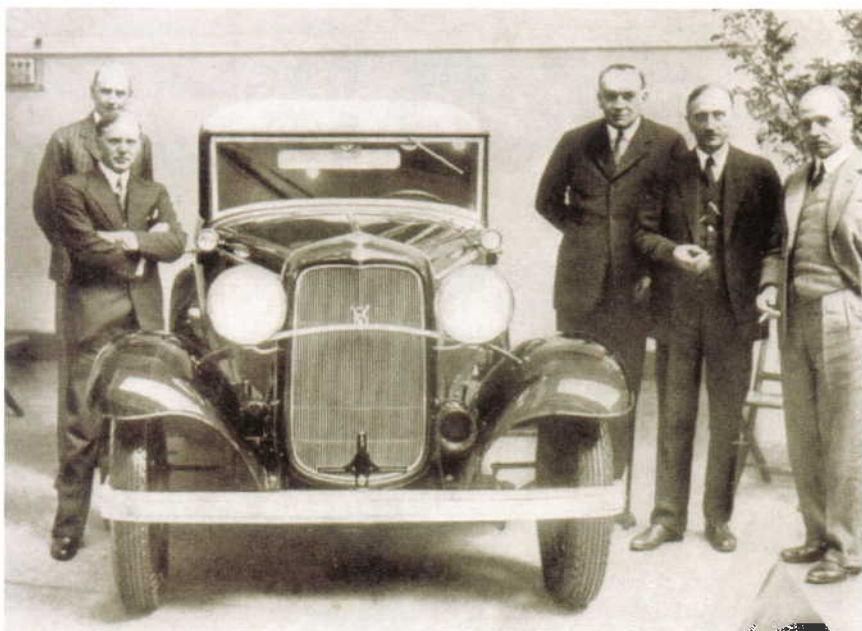
KØB BRITISK!

FORD MOTOR COMPANY A/S. :: SYDHAVNEN, KØBENHAVN.

Announce i Fordnyt oktober 1932, de få vogne der blev bygget fra juni til oktober er samlet af amerikanske dele, da Ford Dagenham i England simpelthen ikke var færdigbygget og klar til produktion.

Et snapshot taget "i civil", formodentligt i Hellerup. Bemærk de tilknyttede sidestykker, disse kunne lægges i et "badekar" under forsædehynden, billedet er det første kendte af den fabriksnye vogn, her med firmaets prøveskilte A8870. Formodentligt i efteråret 1932.





Direktionen for Ford Motor Co. i København d. 12. maj 1932.

Billedet er fup, klippet sammen af d'herre og et amerikansk reklamefoto for Ford, fordi en vogn endnu ikke var til rådighed i København.

Rent (svine)held.

Årene går og Kell viser Deres udsendte køretøjet i sommeren 2003, med samt den adskilte motor, der helst skulle i vognen igen om det var muligt, og forklarer at hensigten er at bringe vognen tilbage til udseendet før ombygningen i 1937. Det påpeges, at der ikke er ret mange af disse ombyggede vogne med veksellad tilbage i Danmark og at den som kombivogn afgjort bør bevares, hvilket afstedkommer en del akademiske samtaler og enden bliver at sigte på det sidstnævnte.

Under disse samtaler fremkommer det, at denne vogn faktisk er så speciel at en nærmere granskning afgjort burde gøres; det viser sig, at fabrikken i Sydhavnen påbegyndte samling af V8 modellen i juni 1932 og der i august blev bygget 2 stk. Phaeton, 1 stk. i oktober og 1 stk. i november, fabrikken leverede vogne til hele det skandinaviske marked, Randstaterne og Polen, hvor mange af disse 4 vogne der har overlevet er et åbent spørgsmål, men næppe mange.

Motornummeret er 9620, hvilket efter Fords egen optegnelser betyder motoren er fabrikeret 6-7 uger efter produktionsstart i Dearborn, motoren er sat på X-lager og fragtet til Danmark med skib til Sydhavnen, isat chassis og først da stemplet med chassisnummer, idet nummeret følger motoren, da man ikke vidste om den pågældende vogn skulle være en B model, eller 18 (V8).

Adspurgt om det mon kunne tænkes, at familien Justesen stadig lever, medfører en påbegyndt eftersøgning. Og minsanden om ikke der stadig bor en fru Ane M. Justesen i Høsterkøb!

"Over sidste salgsdato".

En regnfuld forårsdag i 2004 begiver to håbefulde gammelbilfolk sig til Høsterkøb for at tage kontakt med Justesens. Der er dog ingen hjemme og i håb om, at de er ude at handle, forlægges residensen midlertidigt til et pizzeria i Hørsholm, kopier af de originale papirer medbringes og samt et venligt brev. Disse ting puttes i postkassen og næste dag ringes K.G. op og inviteres til besøg hos den 86-årige Ane Justesen, som tager hjerteligt imod. Tilstede er også datteren Birgit og svigersønnen Egon, med hvem vi får en rigtig god snak og en beretning som følger:

"Min svigerfar Aug. J. købte vognen sidst i 1930'erne til brug for kørsel til Grønttorvet fra Høsterkøb, han passede og plejede vognen som et lille barn; efter en våd tur, eller hjemme igen om vinteren, skulle vognen altid vaskes og sættes i garage, selv sent om aftenen. Der var på bagenden af bilen et todelt toplad, som kunne tages af, og en klap bagpå med jernbelægning, her stod svigerfar og solgte grøntsager på torvet. Om søndagen, når det var tid til en tur, skulle ladet tages af og bagkroppen sættes på, der var 4 snaplåse og bagskærmene var forandret til at sidde på underdelen af

vognen, der skulle 3-4 stærke mænd til dette arbejde. Jeg husker en gang, da vi skulle "køre fint" til kirke til andagt, jeg husker én af egnens drenge stod ved alteret og skulle have skænket vin i glasset, han holdt det omvendt, for så var plads til mere vin! Bagenden stod med kalechen på inde i garagen, vi måtte altid passe på ikke at ride bilen, hvis vi skulle igennem garagen. Min svigerfar døde i 1947 og min mand Henning overtager bilen dvs. min svigermor Martha stod som ejer af bilen og min mand, der var kommet til skade, fik ombygget bilen med fodbetjent håndbremse."

Dette danskbyggede arrangement eksisterer den dag i dag. Overbetjent U. Eskesen, Hørsholm Politi, skriver d. 5/6 1946: "4-hjulet Motorvogn bestemt til Vare- og Personbefordring i Henhold til Sundhedsattest skrevet 1/2 1946", Køretøjet er indregistreret under (bogstav og nr.) B1129".

Nu er det Ane Justesen, som fortsætter: "Henning sagde at han tit ærgrede sig over at have solgt vognen til én der ikke gjorde noget ved den, men blot lod den henstå adskilt på gården. Han døde for 4 år siden og jeg er faktisk over sidste salgsdato, jeg har haft alvorlige sygdomme, blodstyrning mm, overlevet flere mænd, de dør sku' rundt om mig!"

Ford'en var blå med sorte skærme da vi fik den og vi fik den malet om til mørkerød på Usserød Kongevej, hos vognmaleren der, siden blev den sendt til sadelmager Lillelund på Holte Stationsvej, hvor der blev monteret nyt indtræk Svigersønnen Egon husker at vognen forinden afgang til Grønttorvet var læsset i den grad, så grønttoppene stak ud over vognens sider og disse blev afklippet med en hæksaks..

Datteren Birgit stemmer i og forklare, at de som børn sad nede i varekassen, hvis



de skulle af sted hurtigt og med låget hen over sig, samt en række detaljer om bilen der klarlægger hvordan den har set ud. Der eksisterer ikke mange fotos og beskrivelser af en Phaeton Standard, næsten alle overlevende vogne er af type De Luxe.

Under en rundtur på gården finder vi minsandten den gamle hardtop, som havde ligget på loftet over loen i 44 år, Egon forklarer at sønnerne under en generel oprydning for 4 år siden ville smide den ud, men blev bremset i sidste øjeblik, det kunne jo være at der en dag dukkede en ejer op...

Også toppen af varekassen fandtes på stedet og begge blev venligt overdraget til Kell Glumsøe

Efter en lang, begivenhedsrig eftermiddag tages der afsked med familien, som lover om muligt at finde mere frem.

Så vidt familien Justesen.

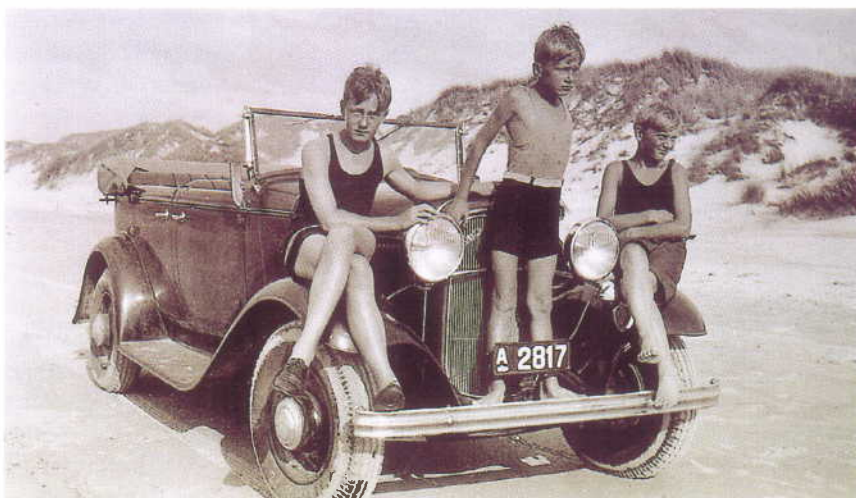
Efter salget til Kirkelte købes vognen af Kim Jørgensen og fragtes til Hornbæk, hvor den gennemgår en let lakering og atter opgives, men opbevares indendørs under gode, tørre forhold. Her sker der dog ikke mere end noget arkivgranskning.

Ballonhjul og sommersjov.

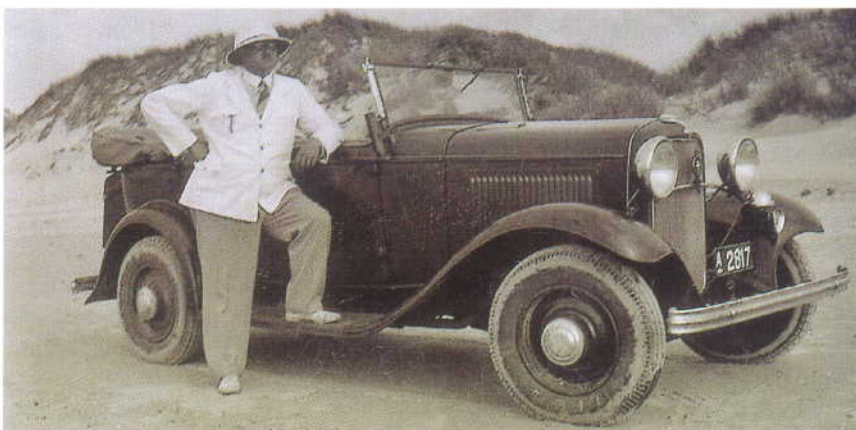
En yderligere granskning af arkiverne viser at vognen er registreret d. 3/6 1933 til Grue & Co. Den meget velanskrevne automobilforretning i Hellerup - hvor skulle der nu findes information om vognen? Firmaet er fusioneret med Scaniaadam og via en meget vidende mand hos dansk automobilforhandlerforening, DAF finder vi en værkfører i Lyngby, der tidligere har arbejdet for firmaet. Han kendte til det tidligere ejerforhold og minsandten om ikke lykken atter tilsmilede Kell Glumsøe, for dir, Steen Grue er fremdeles iblandt os i dag i en alder af 85 år. Et forklarende brev med kopi af attester sendes og Grue reagerer meget positivt på henvendelsen, atter bliver vi inviteret til en uforglemmelig eftermiddag med bilsnak.

Steen Grue har orden i sine sager og har i mellemtiden fundet fotos frem fra sin barndom og pludselig dukker der helt nye perspektiver op i dagens lys, - vi lader Grue selv fortælle:

"Min far hed Alf Ebbesen Grue og havde startet bilforretning i 1928 med



Det første billede af vognen taget på Anholt strand juli 1933, den da 13-årige Steen Grue ses stående på midten af kofangeren, de to andre drenge er fra naboen og hedder Liützhøft, den ene hed Jørn og den anden, som vist stadig lever, hedder Holten.



Her ses automobilforhandler A.E. Grue stående med tropeudstyr og Steen siddende ved rattet.



Et vue set fra siden, bemærk de store ballondæk, ellers kunne man ikke køre i sandet med vognen. En søn af værkstedet der monterede disse hjul i 1933 lever stadig på Anholt den dag i dag i en alder af 86 år...

forhandling af Ford, som vi lige siden har haft.

I 1929 eller 30 begyndte vi at komme på Anholt om sommeren, det første år havde vi medbragt en Ford A til at køre i øen, vi kørte ofte fast i sandet, da den med sine smalle hjul ikke er egnet til den

slags kørsel, vi boede på sommerpensionater eller indkvarteret lokalt hos folk og ankom med motorpaketten "Vera" af Grenå, den løb en fast tur fra Havnegade, København, til Anholt og Grenå og retur, vi havde biler med og de blev kørt ombord på 2 planker fra kajen. Der



Motorpaketten "Vera" af Grenå, der så mange gange transporterede vognene til Anholt som dækslast. Bygget 1921 til ruten Havnegade-Ebeltoft-Grenå-Anholt og retur, sejlede indtil 1966.

skulle helst være en bestemt vandstand i havnen, så passede plankerne, ellers måtte vi lade vognen løfte ombord i et slæng med lastbommen. Dette går for sig et par år og i 1932 får vi en ny Ford V8 Phaeton ind i forretningen og det besluttes, at den skal prøves på øen den sommer. Ret hurtigt viser det sig, at der er behov for nogle bredere hjul og et sæt fremskaffes til montage på vognen.

Der var jo ingen politi på øen, så jeg lærer at køre bil derovre allerede som dreng, det var herlige dage på øen og de følgende år blev denne vogn brugt til dette formål, senere fik vi en model 40 og denne vogn blev med noget besvær monteret med flyvemaskinehjul, som jo havde en større bredde. Men derved blev styreudslaget formindsket og venderadius meget større. Ellers gik vi på jagt på øen og traf "Kongen af Anholt" van der Maase, badede og havde det bare herligt.

Vi ophørte med bilkørsel på øen i 1939, hvor min far opførte et bjælkehus, håndværkerne kom fra Grenå sammen med byggematerialer og et boresjak til brønden. Der blev boret ned til 48 meters dybde og opført det første vandskylende kloset på øen, pumpen leverede vand til en stor tønde på taget, der stammede fra Tuborgs bryggeri. Huset solgte jeg efter krigen til sangerinden Erica Voigt.

"Det med biler tog vi noget afslappet, herregud det var jo bare en bil og vi tog en anden frem hvis det var nødvendigt, det er faktisk et rent held at jeg har gemt disse fotos i alle disse år, for normalt fotograferede vi jo ikke bilerne, men her er der tale om mere private begivenheder".

Atter tilsmilede lykken vognens nuværende ejer, og efter en venlig afsked sad K. G. og Deres udsendte andægtigt og tænkte på denne ældre mands fabelagtige hukommelse, mildhed og ikke mindst generøsitet for tillidsfuldt udlån af disse gamle 72 år gamle fotos.

Skole- og varekørsel

Vognen sælges d. 18. oktober 1935 til kørelærer Charles Jensen, Amager, der anvender bilen til skolekørsel, dette på grund af den kraftige motor, der tåler grov overbelastning af køreskoleeleverne. Vognen var dog ikke velegnet i vinterhalvåret og det danske bilpublikum gik allerede i 20'erne over til lukkede vogne. Atter sælges vognen d. 18/6 1937 til chauffør Vilhelm Hansen, Herlev, der lader vognen ombygge med ½-ton veksellad og løs bagkrop. Desuden fremstilles en løs hardtop i træ, der sammen med de påknappede celluloid sidestykker udgør en slags førerhus. Men vognen var bitterligt kold om vinteren, især da der aldrig blev indbygget et varmeapparat.

Hvor denne ombygning er foretaget ved vi ikke, men karetmagerforbundet publicerede flere tegninger til sådanne ombygninger i sit fagblad.

Ved en fuldstændig sammenfatning får vi følgende billede frem:

- Vognen samlet i august 1932 i København af amerikanske dele.
- Registreret første gang d. 3/6 1933 Ndr. Birk under A2817 (nummeret er Grues faste og blev flyttet fra bil til bil).
- Solgt og omregistreret d. 18/10 1935 til kørelærer Charles Jensen, Italiensvej 8, Amager
- Solgt og omregistreret d. 18/6 1937 til chauffør Vilhelm Hansen, Lillegårds Allé 83, Herlev, ombygget med ½-ton veksellad og løst bagkarrosseri, samt aftagelig hardtop. Vognen bliver ved denne lejlighed fritaget for afgift.
- Solgt og omregistreret d. 30/10 1938 til handelsgartner August Justesen, Høsterkøb, under (Hørsholm) B1129. Han får en ladforhøjelse udført hos en lokal snedker.

- Omregistreret til invalidekørsel med varer d. 5/6 1947 på Hørsholm politikontor.

- Omregistreret til enkefru Martha Justesen, Høsterkøb, d. 26/9 1950.

- Solgt til en isenkræmmer i Kirkelte ca. 1960, søn af gårdejer kaldet "Godaw-Hans".

- Solgt til Kim Jørgensen i 1969 og transporteret til Hornbæk.

- Solgt 1986 til Kell Glumsøe Nielsen, Skævinge.

En opslidt motor med konstruktionsfejl.

Motoren kom som sagt adskilt med bilen og en nærmere rengøring og opmåling afslørede, at den var totalt opslidt; cylindrene var meget ovale og slidt langt ud over kassationsmålet, plejllejerne, der er svømmende, var slidt både ud- og indvendigt, knastakslen og løfterne var slemt tærede, ventiler papirtynde på tallerkenen osv. osv. En total renovering var absolut nødvendig. Nu var der bare den hage ved det, at 1932 motoren er af en lidt anden type end de senere, hvor visse af konstruktionsfejlene blev rettet. F. eks. er knastakselen lejret direkte i blokken uden løse lejerenge, (dette kom året efter), ventilstyrene er med en krave udgaver, der har en låseskive siddende. Atter tilsmilede lykken Kell, for under en samtale med Deres udsendte stod der minsandten i værkstedet et sæt fabriksnye originalstempler i Fords emballage i den rette overstørrelse... Ventilstyrene var meget slidte og minsandten om der ikke også dukkede 7 stk. op til supplerings af nogle ekstra styr der medfulgte. Knastakslen var et stort problem, disse er ikke til at finde til 1932 motoren, men ved et ufatteligt held dukkede der også en fabriksny aksel op...

Det blev besluttet, at motoren under en erfaren motorkyndigs ledelse skulle istandsættes. Ved planslibningen viste det sig, at der flere steder på toppen af blokken var lunger i godset og at der var adskillige revner! Dette skyldes at Ford troede man kunne ophæve naturlovene; under den forcerede produktionsproces blev støbekasserne "afforskallet" mens godset endnu var gloende, knapt størknet

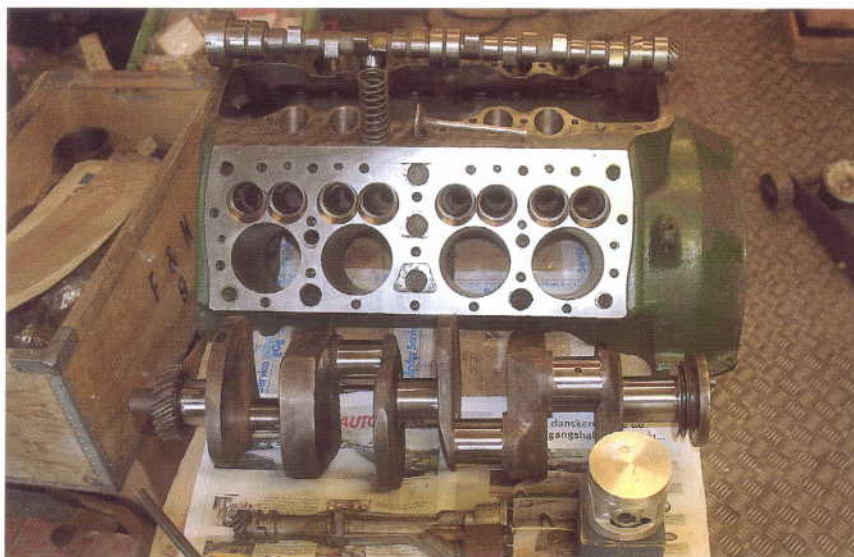


og udsat for luftens ilt, hvorved der let opstår revner. Godset skal stå i formen indtil det er afkølet til stuetemperatur hvis revner skal undgås, hvilket enhver metallurg ved besked om, - Ford var bedrevidende, indtil det gik op for ham, at naturen narrer man ikke så let!

Plejllejerne er ikke låst, men løber løst i plejlstangen, da et leje er fælles for plejlstænger, og da disse under rotationen ændrer vinkel i forhold til hinanden må lejet derfor være løst. Normalt er en plejlstang ikke en sliddele, men slidet gør hullerne ovale og en reovering er ikke altid mulig, derfor tilbydes disse som nye dele. Oliepumpen er alt for lille; man tog pumpen fra B motoren som giver et smøreolietryk på kun 10 pund og mente det var nok, i de følgende år stiger smøreolietrykket betragteligt, ydermere er tandhjulene lavet af støbejern med ringe holdbarhed.

Diameteren på hovedoliestammen er kun 8 mm - alt for lille, der kommer ikke olie nok frem til de vitale lejer, ydermere skal olietrykket passere de to forreste knastakslelejer før olien når hovedlejerne og derefter via boret kanal i krumtap til plejllejerne. Her er der boret 2,9 mm huller, så olien var tænkt til at komme ud på pandernes yderside, hvilket den ikke gør i større grad, og resultatet er at disse ting slides uforholdsmæssigt meget, da olien for længst er undsluppet før den når det yderste lejested. Der har været støbt adskillige typer olieriller i det agterste hovedleje og på de første havde motoren en tendens til at lække olie ud på koblingen med spild og dårlig koblingsfunktion til følge.

Fra at en Ford kunne repareres af enhver landsbysmed, gik man nu over til en lang række forhold hvor reelt kun Ford værksteder kunne reparere disse motorer, f. eks skal tændingen stilles med et særligt apparat når fordeleren er oppe på filebænken. Fordeleren er monteret på knastakslen forrest på motoren og med tændspolen fra A modellen, hvilket ikke duede, dernæst en 4 volt spole og gradvist blev dette dog ændret til det bedre. Sjældent er der dog foreskrevet så meget specialværktøj til at reparere en motor; hvor man ofte har kunnet klare sig med ventilfjederpresse, ringklemme og standardværktøj, skal man her anvende en lang række værktøjer til selv de mest simple opgaver, alle disse



Motoren under montage, i en senere artikel vil vi belyse dette arbejde yderligere.



71 år efter: Fra venstre Steen Grue, fru Ane Justesen, Kim Jørgensen og Kell Glumsøe Nielsen, Grue havde ikke set bilen i 69 år og fru Justesen i 44 år. Fotograferet d. 12/6 04.

konstruktionsmæssige fataliteter vender vi tilbage med i en senere artikel.

Mere held

Under en hyggelig stund med sønnen af en afdød veteranbilmand, falder samtalen på skæreværktøj til ventil-sæder på denne motor, og oppe på en bjælke i laden ligger en rød trækasse, denne åbnes og (minsandten) om der ikke ligger et komplet nyt sæt værktøj til sædefræsning, aldrig brugt og i konserveringsfedt! Værktøjet er fremstillet i Danmark af en ukendt maskinfabrik og mærket med VLC V. Løwener Copenhagen, samt med Fords originalnummer. Værktøjet kan kun benyttes til denne

motor, da motoren året efter forsynes med hærdede stålringe.

Vognen var fra ny monteret med en stålkuffet bagpå og reservehjulet i venstre forskærm, ved et tilfælde fik Kell Glumsøe netop denne type kuffert som gave fra en bekendt og den passede præcis til tankstudsens udskæringer..

Ved en fotografering d. 12/6 2004 gennemgik Grue vognen i alle detaljer og berettede nøjagtigt om alt det der manglede eller var bygget om. Det var en stor dag for både Justesens og Grues familier og ikke mindst for den nuværende ejer.



Niels Moselund

AF POUL SUHR

At interessen for veterankøretøjer kan være med til at holde én i gang er klubbens mangeårige medlem Niels Moselund, Viborg, et godt eksempel på, idet han netop har fejret sin 80-års fødselsdag og er stadig aktiv med planer om nye veteranbilprojekter.

For nylig havde jeg fornøjelsen at besøge Niels Moselund i hans hyggelige hjem på fødegården Ellemoselund, der ligger i udkanten af Viborg. Vi fik en os en god snak, hvor han fortalte om sit liv og sine mange spændende oplevelser med veterankøretøjer.

Niels Moselund kom til verden i 1924 på Ellemoselund, og med et glimt i øjet fortæller han at han stadig sover i det værelse hvor han blev født. Hans far drev traditionelt gartneri på Ellemoselunds marker og Niels fortæller at hans barn-



Niels Moselund og hans kone vurderer karrosseriarbejdet i forbindelse med restaureringen af deres Ford T touring 1923 engang sidst i 60'erne.

dom var præget af meget arbejde med bærplukning og lign., derfor ville han ikke være gartner. Egentlig havde han en drøm om at blive sømand, men det blev ved drømmen for han valgte en uddannelse indenfor traditionelt landbrug og var landvæsenselev på forskellige større gårde på Fyn og i Jylland.

Efter endt uddannelse og militærtjeneste var han klar til at gå i gang med en karriere indenfor landbruget, men da hans far var blevet syg kom han hjem for at hjælpe i en periode, men det endte med at han efter nogle år overtog sit fødehjem. Da han imidlertid stadig ikke var særlig begejstret for traditionelt gartneri besluttede han at plante frugttræer på en stor del af gårdens marker,

og havde mange gode år med frugtavl. Men da vi kom ind i fællesmarkedet faldt æbleprisen efterhånden så meget at plukkeomkostningen var højere end salgsprisen for æblerne, hvorfor frugtavl blev opgivet.

I stedet havde Niels set en mulighed i at dyrke afskårne blomster, og det skulle være roser, for det syntes han var en smuk og enkel blomst. Der blev så bygget drivhuse og der fulgte en række gode år med roser. Gartneriet er i dag opgivet og jorden er solgt fra medens Niels og hans kone Grethe stadig bor på Ellemoselund og nyder tilværelsen sammen med deres dejlige, legesyge schæferhund, og så naturligvis veterankøretøjerne.



Niels Moselund og hans kone Grethe foran deres hyggelige, stråtekte lysthus i haven ved Ellemoselund.



Hyggestund i lysthuset sammen med deres 7-årige schæferhund med navnet "Haps".



Og hvordan opstod Niels Moselunds interesse for veterankøretøjer? Hans ansigt lyser af glæde ved spørgsmålet og han begynder begejstret at fortælle om sine mange spændende oplevelser.

Det hele tog sin begyndelse først i 60'erne da han ved en tilfældighed købte en lukket Ford A, vist nok årgang 1929. På det tidspunkt havde de en datter i konfirmationsalderen, hun fik hurtigt lært at køre Ford'en, og sammen med sine venner kørte hun rundt på gårdens marker og omliggende veje. Det førte imidlertid til naboklager og bilen blev solgt.

Gennem vedligeholdelse af ejendommens forskellige mekaniske hjælpere-redskaber var Niels efterhånden blevet glad for at arbejde med mekanik og savnede Ford'en, derfor anskaffede han sig hurtigt en Ford A igen. Interessen for veteranbiler steg og hans kone Grethe syntes også det var spændende, så der blev snart anskaffet en urestaureret Ford T touring 1923. Bilen blev totalrestaureret og står stadig i garagen sammen med den øvrige samling, der består af: Chrysler coupe 1927, Chevrolet 4-dørs sedan 1932, 2-pers. Ford V8 cabriolet De Luxe 1938, Franklin touring 1922, Ford A Sports Coupe 1928 og en Ford A Phaeton 1928. Desuden 2 motorcykler, en BSA 1926 med sidevogn og en Victoria 1952. Alle køretøjerne er anskaffet urestaureret og Niels har selv foretaget restaureringerne.

Udover de her nævnte køretøjer har familien Moselund gennem årene haft mange andre spændende køretøjer, både biler og motorcykler. En af de mere spændende biler var en 4-pers. Singer tourer fra 1934. Bilen blev anskaffet ved en byttehandel bl.a. med et andet sjældent køretøj, nemlig en 4-cyl. Zündapp motorcykel fra 1939, som Niels ved en tilfældighed havde købt urestaureret af en ung mand som han havde mødt ved et klubmøde i Århus; den unge mand sagde at han havde en grim motorcykel stående og spurgte om Niels ikke ville købe den for han var blevet ked af den.

Engang var han ejer af en Willys Overland fra engang i 30'erne, den købte han også ved en tilfældighed og han fortæller med et muntert grin hvordan det gik til. Det skete på vej hjem fra et klubmøde hvor han passerede et hus hvor bilen stod, han stoppede og gik ind og spurgte efter manden der ejede



Bagest Chrysler coupe 1927, derefter Chevrolet 1932.



Ford V8 cabriolet De Luxe 1938, Franklin touring 1922 og bagest Ford A Sports Coupe 1928.



BSA 1926 foran en Victoria 1952.



En stolt Niels Moselund foran hans Ford A Phaeton 1928.



Chrysler coupe 1927 ved ankomsten til Ellemoselund.



Ford V8 cabriolet De Luxe 1938 betragtes i haven ved Ellemoselund efter endt restaurering.

bilen, han var imidlertid ikke hjemme, men det var hans kone og Niels spurgte om bilen var til salg, så svarede hun ja! og du kan få "stodderen" med for jeg er godt træt af dem begge to.

Niels Moselund har været medlem af DVK i mange år og har medlemsnummer 593, han har gennem årene, sammen med sin kone, været aktiv deltager i veteranbilarrangementer rundt om i landet, de deltog f.eks. ved klubbens 25-års jubilæum i 1979 i den omtalte Singer tourer. Niels fortæller med et smil at da vejrguderne den dag havde bestemt at det skulle være regnvej, stod der vand i bunden af bilen da de nåede til feststedet i Odense.

Også motorcykler og motorcykelarrangementer har haft Niels Moselunds interesse, sammen med en god bekendt har han 5 gange deltaget i det traditionsrige Skagensløb, der hvert år køres mellem Skagen og København.

Niels har stadig mod på nye projekter og fortalte med begejstring om en Mercedes Benz landaulet fra 1936, som han for en del år siden har købt gennem en bekendt der havde fundet bilen i Nepal, hvor han engang arbejdede med installation af et mejeri. Problemet er at få bilen hjem, idet der ikke må udføres ting af værdi fra Nepal. Det var lige ved at lykkes for et par år siden, der var langt om længe givet udførselstilladelse. Bilen blev skilt ad så meget som det var muligt og delene blev stuvet sammen med overskudsdele fra mejeriinstallationen i en container der var flikket sammen af dårlige brædder. Desværre gik bunden ud af containeren under læsningen og transporten måtte opgives. Delene befinder sig stadig i Nepal, idet der kort tid efter episoden opstod uroligheder i landet. Der er imidlertid nu håb forude idet en repræsentant for Kirkens Korshær på stedet har tilbudt at få arrangeret en ny transport, så Niels Moselund går nu og glæder sig til at få bilen hjem så han kan komme i gang med restaureringen.

Niels Moselund stråler af livsglæde når han fortæller om sine herlige veterankøretøjer, og om de sjove, interessante oplevelser han har haft gennem årene, både ved anskaffelse, restaurering og brug af køretøjerne. Denne glæde deler han rundhåndet ud af og har ofte stillet sig til rådighed når nogen har brug for veteranbil til brudekørsel.



Niels Moselund ved en af de mange motorcykler han gennem tiden har haft, en Harley Davidson Flying Twin 1930.



Niels Moselund klar til brudekørsel i Chevrolet 1932.

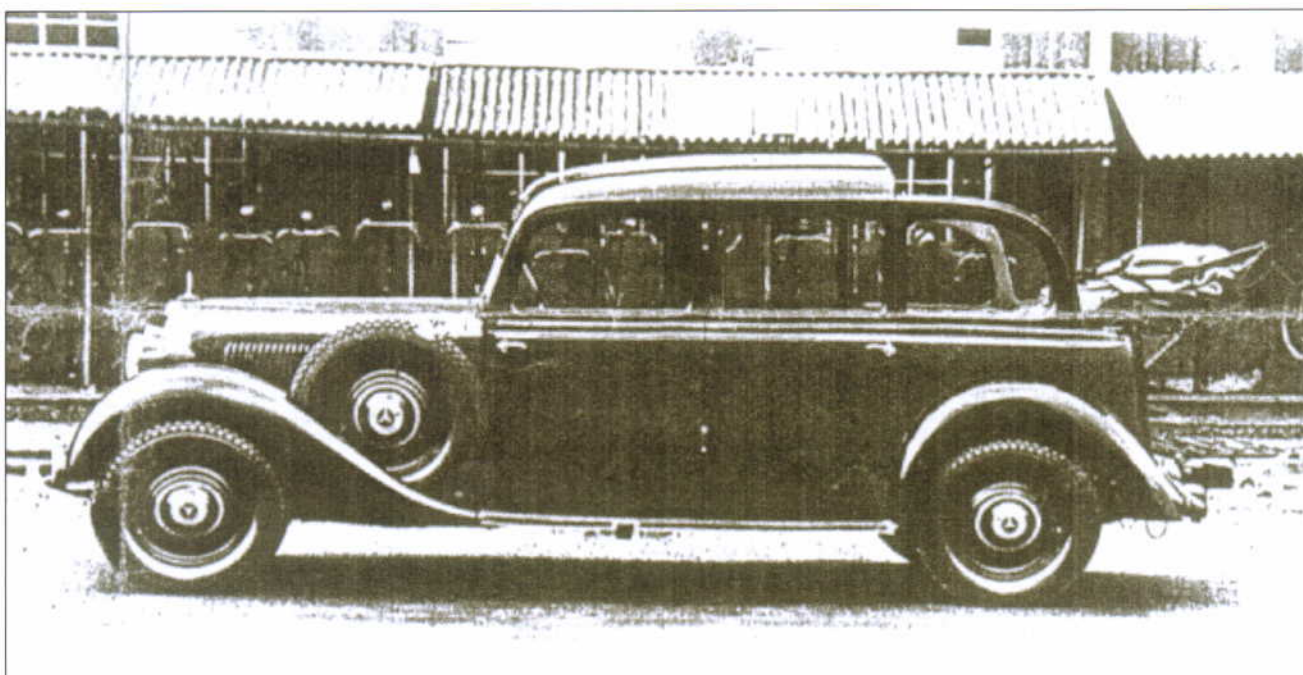


En glad Niels Moselund med bowlerhat ved et veteranbiltræf i Ford T touring 1923.



Foreviget i sin Ford V8 cabriolet 1938 ved starten af et veteranbil-løb i 2003.

Fotokopi af den model Mercedes Benz som forhåbentlig snart kommer hjem fra Nepal.





AF SVEND CARSTENSEN

Nivåløbet 2004: Kølig start

Selv om det ikke i år var lykkedes Willibald Farbmacher at skaffe fint vejr fra morgenstunden (det kom først midt på eftermiddagen) til årets Nivåløb, fik det halve hundrede ekvipager en dejlig tur i det forårsgrønne Nordsjælland. Som noget nyt havde Willibald opdelt køretøjerne i to grupper med hver sin version af ruten, hvilket medførte, at

man undervejs »mødte hinanden« – en rigtig fin idé!

Det kølige vejr betød, at de fleste var glade for at kunne indtage frokosten inden døre i DVK's nye klublokaler i Nærum, hvor Sommers museum oven i købet var ekstraordinært åbnet for løbsdeltagerne.

Vel tilbage i Nivå-centret kom solen frem og varmede dejligt, hvilket havde en afgjort positiv virkning på den sædvanlige hyggesnak og publikums beundring af køretøjerne.

Som vanligt havde løbet et pænt islæt af Morris, ikke underligt når man ved at Willibald er Morris-fan.

Arrangør Farbmacher lod ved denne lejlighed andre om at køre Morris og overraskede ved at komme flaksende på FN.





Henrik Schou-Nielsens Riley Imp.



Mærkeligt nok er der ikke bevaret ret mange andre FIAT-vogne fra tredverne herhjemme end 500 Topolino. Derfor er det godt at se Ejliif Errebos meget fine 508 Balilla 1936 i den 4-dørs udgave uden midterstolpe.



Hvor Willibald Farbmacher er arrangør kan man være sikker på at der kommer mange Morris-vogne. Som denne meget tidlige Minor.



Begge med V8-motor, men ellers meget få lighedspunkter mellem Corvette 1969 og Tatra 603 1966.



Hans Jørgen Beiers gigantiske 12-cylindrede Packard med Gläser karrosseri. Trods størrelsen er den nemmere at køre end Delagen, siger Beier.



To amerikanere med en generations forskel – Ford Customline 1953 og Hupmobile 1924.



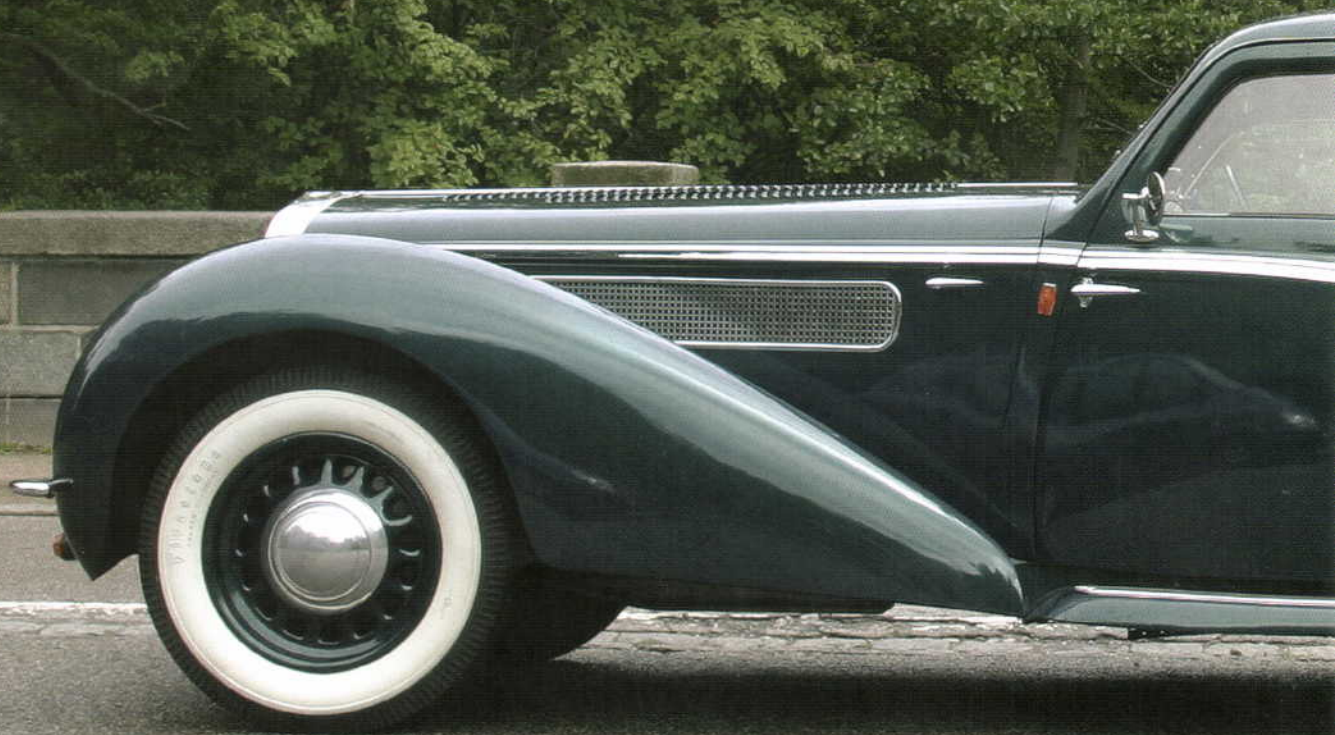
Kurt Skovs Alvis, Yngve Falks BMW og Jan Olanders »nye« åbne Hupmobile 1924 i passende omgivelser foran Sommers Automobil Museum ved frokostpausen i Nærum.

DELAGE D8-120

TEKST H.J. BEIER OG O.E. RIISAGER

FOTOS O.E. RIISAGER

I dag er en 15 år gammel bil knap til at skelne fra nyeste model. Anderledes da Dansk Veteranbil Klub blev stiftet i 1954. Da var en 15 år gammel bil førkrigs, og det gjorde en stor forskel – om så også nogle af de allerførste efterkrigsmodeller var identiske med de sidste førkrigs. Men fra da til midt i halvtredserne skete der store forandringer.



Hans Jørgen Beier blev ikke medlem af DVK i stiftelsesåret, men temmelig kort efter, i 1958, og medbragte en bil fra samme år som Anden Verdenskrig brød ud. En Delage D8-120 1939 med et lukket 2-dørs Aérospout karrosseri fra Letourneur & Marchand i Paris. Og der var ingen tvivl om at den fra første færd var fuldt værdig i klubsammenhæng. I 1960 fik Beier ydermere en 12-cylindret

Packard 1937, oprindelig limousine, men som næsten ny ombygget til en stor cabriolet hos selveste Gläser i Dresden. Beier har begge biler den dag i dag, og de er ikke blevet mindre sjældne i mellemtiden.

At begge biler er kørende har vi set i foråret. Beier mødte til Store Indvielsesdag 1. maj i Delage og til Nivaløb og

Odsherredløb i Packard. Beiers Delage er Månedens Køretøj.

Louis Delage indledte sin produktion i Courbevois, Seine, i 1905 med en lille runabout med motor fra De Dion-Bouton. Selv om det var en ganske konventionel konstruktion følte Delage sig fristet til allerede året efter at køre løb med en af sine vogne og blev nr. 2, og det blev indledningen til en lang væd-



deløbskarriere for mærket, blandt andet med sejre i Le Mans og i Indianapolis. Konstruktionerne blev snart særdeles avancerede, både på de særlige væddeløbsvogne og de modeller som var tiltænkt et mere eller mindre eksklusivt marked. Delage var tidligt på færde med fx firehjulsbremser.

Imidlertid endte hele eventyret i 1935, da Delage gik konkurs. Der var økonomisk

krise i Frankrig, men dårligdommen hang også sammen med at fabrikken havde sendt modeller ud som ikke var ordentligt afprøvede – og ikke mindst med Louis Delages personlige, umådeholdne pengeforbrug, med palæer i Paris og provinsen, store lystbåde osv.

Boët solgte retten til navnet Delage sammen med reservedelslageret til en brite, Walter Watney, der havde været

hovedforhandler i Paris. Samtidig indgik Watney aftale med den endnu ældre bilfabrik Delahaye, som fik ret til i 4 år at fremstille biler med navnet Delage mod en afgift til Watney. Watneys selskab Société Nouvelle des Automobiles Delage stod for salget i Frankrig.

Disse aftaler blev indgået i slutningen af 1935 og begyndelsen af '36. Parterne begyndte hurtigt at overveje om



de skulle lancere en kraftigere model i D8-serien. Det økonomiske klima i Frankrig var ved at blive bedre og man vidste at Hispano-Suiza ville indstille sin bilfabrikation.

I sommeren 1936 var udviklingen af D8-100 afsluttet og 24. juni blev den typegodkendt af de franske myndigheder. Den videreudviklede chassistype D8-120 blev godkendt 7. august 1936 og varianten D8-120S 8. november '37. Disse 8-cylindrede modeller var i bund og grund Delahaye, hvorimod de 6-cylindrede, som stadig blev udviklet, byggede på et velkendt konstruktionsmønster hos Delage. Fælles for de 6- og 8-cylindrede motorer var at de var topventilede stødstangsmotorer.

I franske bilblade fra de år kan man se at Delage D8-100 og D8-120 næsten altid var repræsenteret ved de populære Concours d'Élégance, og ofte vandt præmier. Bilerne var tilmeldt både af fabrikken og af de kendte franske karrosserimagere, men også af privatfolk, der gerne ville prale med deres nyerhvervelser.

Ideen blev taget op på den anden side af Kanalen, hvor den britiske Delage-importør fik fabrikken til at tilmelde biler til lignende Concours d'Élégance på sydkysten – hvor de også vandt præmier.

D8-100 og D8-120 var i produktion i 4 år; så vidt vides blev der i alt fremstillet og solgt 33 D8-100 og 74 D8-120. Af dem er ca. halvdelen bevaret, nemlig et sted mellem 52 og 57.

Den største leverandør af specialkarrosserier til Delage var Letourneur & Marchand i Paris, men der var også karrosserier fra Henri Chapron og van Vooren, og Figoni & Falaschi byggede en cabriolet til en engelsk rigmand. Vognen befinder sig i dag i Toyotas museum i Japan.

En del af karrossierne bestilte fabrikken selv, ikke mindst til udstillingsbrug på den årlige pariser-salon. Men det var også for at have biler til hurtig levering. Købere bestilte desuden selv karrosserier, som de kunne få lavet præcis efter ønske.

Ved krigens udbrud havde Delage en hel del chassiser på lager, og de fik først karrosseri efter krigen. Blandt andet udstillede Letourneur & Marchand en moderniseret version af sin Aérospout på salonen i 1946. Den blev solgt til Portugal.

D8-120 har en topventilet, 8-cylindret rækkemotor, først med boring og slaglængde 80x107 mm, 4.300 ccm. I slutningen af 1938 blev boringen 84 mm og cylindervolumen derfor 4.750 ccm. Fabrikken opgav i 1936 ydelsen til 120 hk (deraf modelbetegnelsen) ved 4.200

omdrejninger. Samtidig med at boringen blev gjort større, blev kompressionsforholdet sat op til 7.25:1 og motoren ydede nu 142 hk ved 4.000 omdrejninger. På de første årgange var karburatoren en Solex dobbeltkarburator, den blev senere udskiftet med en Stromberg. På Beiers eksemplar var efter krigen installeret en Carter karburator, beregnet for Buick, formentlig pga. vanskeligheder med at skaffe reservedele til Stromberg karburatoren. Bilen har nu den korrekte Stromberg karburator, der tilfældigvis er næsten samme type som den på Beiers 12-cylindrede Packard. Sumpen rummer 11-12 liter olie og der er olieløber. Chassisvægt 1.300 kg. Topfart 160 km/t. Oprindelig var modellen udstyret med bremses af fabrikat Sensaud de Lavaud, der dels udmærker sig ved at have 3 bremsebakter i hver tromle, dels ved ikke at virke videre effektivt. Modellen kunne leveres med almindelig 4-trins gearkasse eller som ekstraudstyr med Cotal gearkasse med elektromagnetisk forvalg. Det valgte de fleste kunder, og det er der også på Beiers Delage. På grund af gearkassens konstruktion er der også 4 baggear; man kan dog pga. et reduktionsgear ikke køre lige så hurtigt baglæns som forlæns. Den almindelige gearvælger har kun de tre stillinger frem-neutral-tilbage. Stiv bagaksel med bladfedre, uafhængig forhjulsophængning med tværliggende bladfedre. Fire Houdaille hydrauliske støddæmpere. Der er centralsmøring af chassiset. Styretøj med snekke og møtrik. Akselafstand 3.35 m, sporvidde 1.50 m, længde 5.25-5.30 m, vægt med karrosseri 1.900 kg, benzintanken rummer 120 liter.



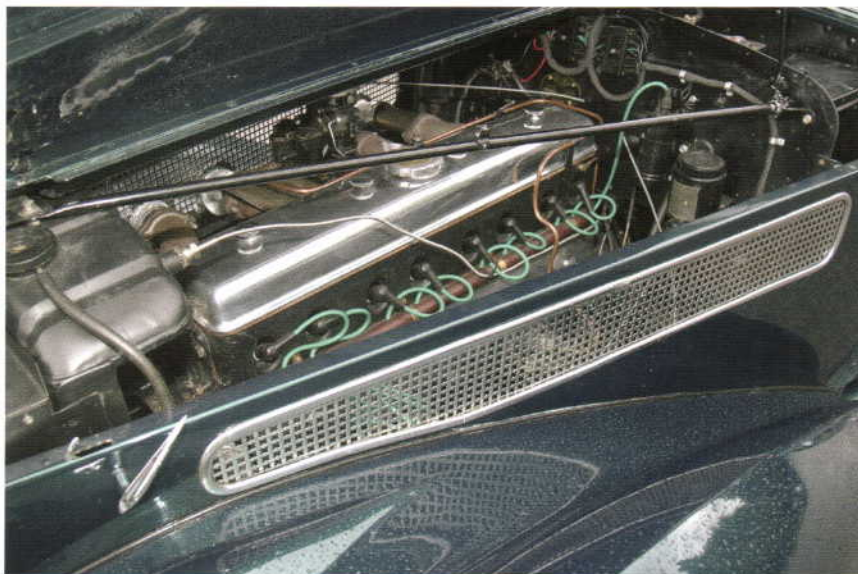


Instrumentbordet rummer Jaeger speedometer med kilometertæller og triptæller, omdrejningstæller, vandtermometer, olietermometer, benzinnåler, olietryksmåler, ampèremeter og ur. Til Beiers er det til nu ikke lykkedes at finde et ur der præcis passer i hullet. Da Beier overtog sin vogn havde den Bosch forlygter, nu har den både for- og ekstralygter af fabrikat Maréchal, som sig hør og bør.

Beiers bil har oprindeligt været sortlakeret, med havannabrunt læderindtræk.

Af en plade på bilens forbræt fremgår at chassiset er fremstillet i 1938 og leveret til Letourneur & Marchand i februar '39. I foråret blev den solgt til Société des Avions Amiot – som desværre ikke fik den gemt godt nok af vejen da tyskerne besatte Frankrig. De konfiskerede vognen; den har tilsyneladende kørt som generalstabsvogn og i hvert fald i den sidste periode i Danmark. Efter besættelsen blev den sammen med andre tyske efterladenskaber solgt af staten på auktion i 1947. Første danske køber var Jens Lillelund, meget kendt modstandsmand (han var blandt andet med til sprængningen af Forum i København for at forhindre tyskerne i at bruge det til lazaret, men endte med at få en militær uddannelse i England). Efter pålideligt udsagn skal vognen også have tilhørt komponisten og revydirektøren Åge Stentoft. Derpå blev den solgt til påhængsvognsfabrikken DAPA, som ejedes af Grev Schulin. Han boede på Østerbrogade i København ved enden af Søerne og man kunne se vognen parkeret der, næsten altid med buler.

Schulin var vant til voldsomme biler – havde blandt andet haft en Isotta-Fraschini - og kørte dem også voldsomt. Da Beier købte vognen fortalte en værkfører hos DAPA at Schulin havde lavet flere sammenstød, hvilket Beier også fandt ud af. Svingarmene til højre forhjul var beskadiget og simpelthen ved at brække. Forhjulet var faldet af, hvis man havde kørt nogle kilometer mere. Det var også Schulin, der havde den tvivlsomme ære af at få Danmarks til da største færdselsbøde, da han stak fra færdselspolitiets Buick over Fyn for at nå en færge i Nyborg – blandt andet kørte han uden for Nyborg tværs over en rundkørsel.



Som sagt havde Beier kendt vognen fra da den holdt på Østerbrogade, men så forsvandt den og der gik flere år før Beier tilfældigvis så den stå til salg på Gl. Køge Landevej. Det var i april 1956, og dens tilstand var miserabel. Blandt andet var træværket i højre dør så råddent at døren ikke kunne lukkes.

Beier var så letsindig at købe den i kompagniskab med en bror og en fætter, der dog senere begge udtrådte af samarbejdet. I Dansk Veteranbil Klubs 4. årsberetning, 1959-60, beskrev Beier den første restaurering:

Vores letsind skyldtes, at vi alle tre trods stor interesse for biler og almindeligt kendskab til deres konstruktion aldrig tidligere havde arbejdet praktisk med

dem og således f.eks. ikke var klar over, hvilken energi og opfindsomhed der kræves for at fjerne rustne bolte, der har siddet i f red og ro på utilgængelige steder så mange år. Vi havde fra begyndelsen besluttet at vi ville skille praktisk taget hele vognen ad, blandt andet for at komme rusten til livs. Det viste sig naturligvis ved adskillelsen at vognen var i meget dårligere stand end vi havde kunnet konstatere ved undersøgelsen før købet.

Restaureringen tog i alt 18 måneder, og i dem blev der arbejdet praktisk taget hver weekend og 1-2 aftener om ugen af tre mand, således at der vel i alt er lagt 4-5.000 timers arbejde i restaureringen, hvortil naturligvis kommer det arbejde der blev lavet ude.



Af større arbejder kan nævnes at motoren blev hovedrepareret, alt træværk i 1½ dør, torpedoen og halepartiet udskiftet, alt indtræk bortset fra sæderne fornyet, der blev lavet pladearbejde på karrosseriet for flere tusinde kroner, alle forkromede dele blev opforkromet etc.

Det var naturligvis et stort problem at skaffe alle de nødvendige reservedele, og min bror og jeg tog derfor på et vist tidspunkt til Paris, hvor vi tilbragte det meste af en uge med at styrte rundt efter dele.

Det var lettest at skaffe reservedele til motoren og chassiset, idet de enten skulle købes på fabrikken eller hos et firma i Paris, Ets. Tholoze, der havde specialiseret sig i Delage reservedele, mens der var større vanskeligheder med dele til karrosseriet.

Vi skulle blandt andet bruge et par originale glas til baglygterne, og da jeg vidste at baglygterne havde været anvendt af en lang række fabrikanter af specialkarrosserier havde jeg i forvejen skrevet til nogle af dem og meddelt, at vi var på vej, og derfor bedt dem se efter på lageret om ikke de skulle have nogle glas liggende. Det lykkedes også hos Figoni et Cie. (tidligere Figoni & Falaschi) at få to lytglas til en billig pris. Man fik hos Figoni et tydeligt indtryk af den sørgelige skæbne, der havde ramt alle

de tidligere berømte franske fabrikker for specialkarrosserier. Af fabrikkens 4-5 store lokaler blev der kun brugt ét, hvor man stod og bankede buler ud på Simca'er. I alle lokaler var der ophængt store fotografier og tegninger af de fleste af de pragtfulde vogne, man havde lavet de foregående 30 år.

Af de originale kofangere på vognen var kun den forreste tilbage, og den var meget ramponeret. Vi besøgte Letourneur & Marchand, der i sin tid havde lavet karrosseriet, hvor vi blev meget venligt modtaget. På vor forespørgsel om kofangere meddelte man, at de ikke fandtes på lager, idet de blev lavet specielt til hver enkelt vogn. Men man stod gerne til tjeneste med at lave et par nye. Prisen kunne ikke fastsættes nøje, men ville i hvert fald blive 800 kr. stykket. Dette tilbud blev skyndsomt afslået, og vi fik fremstillet et par nye kofangere i Danmark – ganske vist ikke magen til de originale, men af en type som kofangere på lignende franske specialkarrosserier. Efter den seneste restaurering har bilen en helt tredje type kofangere, som passer den perfekt.

Vognen blev indregistreret igen i november 1957, og bortset fra en række vanskeligheder med bl.a. gearkassen, der hovedsagelig skyldtes fejltagelser ved restaureringen på grund af uerfarenhed, har vognen vist sig driftssikker,

i hvert fald så driftssikker, at den ved en lejlighed fra fredag aften til søndag aften har gjort turen til Hannover og tilbage uden nogen forberedelser.

Beier skrev i 1959 at tophastigheden ikke var afprøvet, men formentlig var 10 km lavere end de lovede 160 km/t fordi Carter karburatoren var mindre end den oprindelige. Men vognen havde ved flere lejligheder været oppe på 145 km/t. Den behageligste marchhastighed er 110-120 km/t, ved hvilken hastighed vognen ligger ualmindelig støt på vejen.

Benzinforbruget er i gennemsnit lidt under 5 km pr. liter. Forbruget er større ved bykørsel, men ved jævn landevejskørsel med 90 til 100 km/t forbedres økonomien til 6.5 km pr. liter.

Beier restaurerede altså sin Delage første gang i 1956-57, men mente senere ikke at den var op til gældende standard, indtrækket var ikke ægte skind, hovedreparationen af motoren var ikke tilfredsstillende osv. og en ny restaurering blev påbegyndt i slutningen af halvfjerdserne. Efter adskillige afbrydelser blev restaureringen afsluttet i Polen i foråret 1999, hvorefter bilen blev indregistreret med samme nummer som ved første danske registrering, K 9302. Gamle medlemmer af DVK vil huske vognen som flødefarvet og lysegrøn, nu er den en meget mørk grøn metallak.



Kombinationen Delage-Delahaye op-hørte med at eksistere i 1954 og resterne blev købt af Hotchkiss, der imidlertid nogle år efter blev overtaget af Brandt-gruppen, fra 1966 med navnet Thomson-Houston-Brandt. Louis Delage selv døde i 1947 i en alder af 73. En gade i Paris' 1. arrondissement fik navn efter ham – og man bemærker at det på gadeskiltet er stavet Delàge.

Længere tilbage er der kommet et vist antal Delage til Danmark, se en af dem i artiklen i VT nr. 317 om tegneren Sven Brasch. Delage var en årrække repræsenteret af firmaet K.W. Christensen, der havde et fornemt domicil i flere etager på Østerbrogade, det nuværende Dag Hammerskiölds Alle. K.W. Christensen havde også mærker som Rolls-Royce, Panhard & Levassor, Buick og Chrysler. Da jeg for nogle år siden søgte oplysninger fra 1924 i toldvæsenets arkiver stødte jeg inden for nogle måneder på 5 registreringer af Delage i København, dog af vekslende årgange fra 1919 til '23, nemlig en 6-personers sedan, en 6-personers limousine, en cabriolet og en 'Sports' plus en uden nærmere angivelse af karrosseriform. K.W. Chri-

stensen krakkede omkring 1930 og der var så vidt jeg ved ingen repræsentation herhjemme af Delage i tredverne. I efterkrigsårene kørte endnu på Nørrebro i København en bedaget, mellemstor Delage sedan fra midt i tyverne.

Imidlertid dukkede der i efterkrigsårene fire 6-cylindrede Delage op i Danmark. FIAT-forhandleren i Esbjerg havde i cirka 1949 bedt importørfirmaet Leon Jørgensen i København skaffe to solide biler med særlig langt chassis med henblik på at bygge rustvogne. Leon Jørgensen repræsenterede dengang flere eksotiske lastbilfabrikater, blandt dem Delahaye, han havde faktisk også udstillet en Delage i Forum i 1948 eller '49, en todørs sedan med karrosseri fra Letourneur & Marchand, den forsvandt tilsyneladende ud af landet igen. Men Leon Jørgensen indførte til FIAT-forhandleren to stk. Delage D6-3L. Denne den sidste version af de originale Delage-konstruktioner havde set dagens lys i sommeren 1939, og det har været den type som i et antal chassiser overlevede krigen og blev solgt op til 1954. De to chassiser blev til rustvogne hos Dams Karrosserifabrik i Esbjerg. Den ene vogn, med stelnummer

880240, beholdt den klassiske Delage køler, den anden, chassis nr. 880277, fik et grin i amerikansk stil. De blev anvendt af de to bedemandsfirmaer Brdr. Larsen og Bjerregård. Den med Delage-køler overgik til bedemand Jepsen, der omkring 1970 solgte den til "en bygmester på Horsens-kanten". Det har nok været Fuglsbjerg, som senere fortalte at han kørte vognen hjem og med rustvognen stak fra en ny Renault 16 med en hastighed af 160 km/t.

Den ene rustvogn fortsætter til Henning Thomsen, der også har en anden Delage, en D6-70 fra 1937. Den kommer vi tilbage til. Imidlertid ender alle de nævnte tre 6-cylindrede Delage med i halvfyrdserne at bo en årrække hos Delage-specialisten Preben Henriksen. Han skrotter rustvognskarrosserierne og i tidens fylde sælger han de to D6-3L til en mand på Horsens-kanten, der siges at have komponeret et topersoners sportskarrosseri på den ene. De to rustvognes oprindelige næser har Preben Henriksen den dag i dag på sit kontor.

Entreprenørfirmaet Christiani & Nielsen havde en Delage i brug i sit kontor i





London, den kom til København, hvor Hans Bo Jacobsen fik den kommission. Den fandt ingen køber herhjemme og blev sendt på auktion i Frankrig. Det var en D6-3L med et chassisnummer mellem de to nævnte rustvognes, nemlig 880271. Kan det trods alt have været vognen fra udstillingen i Forum?

Hos huggeren i grusgraven på Køge-egnen fandt Henning Thomsen en D6-70 fra 1937, chassisnummer 51208. I meget dårlig forfatning. Vognens fortid er ukendt, men der var en formodning om at den også var et tysker-efterladenskab. Henning Thomsen solgte den sammen med sin D6-3L til Preben Henriksen, som fandt nogle af de manglende dele i England, blandt andet et komplet instrumentbræt – og solgte vognen til Svend Hauberg. Og også den har karrosseri fra Letourneur & Marchand, et 4-dørs Glace Centrale, dvs. sprosseløst, en type L & M lancerede i begyndelsen af tredverne, vist nok som den første karrosserimager.

Nu er vi nået dertil hvor Deres Ærbødige skal meddele sit indtryk af Hans Jørgen Beiers Delage. Og det har jeg ikke så nemt ved. Trods min langvarige interesse for biler har jeg ikke kørt i, end-

mindre selv kørt, ret mange forskellige, og af netop årgang 1939 husker jeg kun for langt over et halvt århundrede siden en Humber Snipe og en Citroën 11. De to havde til fælles, men af forskellige årsager, en for mig til da ukendt kraftig selvopretning i styringen, Humber'en afveg desuden fra hvad jeg ellers kendte ved at rattet ragede op i synsfeltet, og ved sit skindindtræk.

Delagen starter i garagen i København med en dyb buldren, som en stor motorbåd. Venderadius er så uhyrlig at det kræver den store rangermestereksamen og en del muskelkraft at manøvrere bilen ud i trafikken. Ydermere skal to gearvælgere betjenes hver gang man skifter mellem frem og bak, det foregår virtuost og næsten hurtigere end øjet kan opfatte selv om den ene stang sidder dybt inde under torpedoen. Meteorologerne har lovet at vejret klarer op, men svigter deres løfte. Da vi når ud til det aftalte punkt i Fælledparken småregner det, som man kan se på billederne. Stedet er præcis det hvor Dansk Karosseri-Fabrik i tyverne og tredverne lod sine frembringelser forevige, således Christian X's åbne Cadillac 1933. Delagen er mildt sagt en stor vogn, man skuer ud over den næsten uendelige motorhjelms gæller og skønt

karrosseriet er sprosseløst mellem dør og bageste siderude er udsynet ikke det bedste. Helt tæt er mødet mellem de to ruder heller ikke, man skal i hvert fald ikke køre Delagen i en vaskeautomat. Affjedringen er hård indtil det stødende, ingen tvivl om at vognen befinder sig bedst på de lange stræk.

Der er ikke megen trafik på de små veje i Fælledparken, men folk holder ærbødig tilbage for ikke at forstyrre fotografen, og mange stopper op – således en hyrevognschauffør, der noget fornærmende udtaler at denne vogn bestemt minder om en Buick. Folk har da ikke øjne i hovedet. En lille dreng har fingrene på flexrørene i motorhjelms højre side, heldigvis har bilen nu holdt stille så længe at han ikke kommer til skade.

Den interesserede vil på internet nemt kunne finde oplysninger om både Delage, Letourneur & Marchand og hos Mafma nogle eksempler på modeller i skala 43 af Delage D8-120 med Aérospport karrosseriet fra Letourneur & Marchand. I lidt forskellige udformninger blev der lavet 12 Aérospport før krigen, 6 eller 7 har overlevet, 5 af dem i USA. Og altså én i Danmark.





Klassisk Pinse-løb på Ring Djursland

TEKST OG FOTO: HANS PEDERSEN

For 39 år siden – præcis den 29. august 1965 - stod jeg ude på den helt nye Ring Djursland i Pederstrup, tæt på Tirstrup Lufthavn. Det var til indvielsen af banen, og det var første gang i mit dengang 17-årige liv, jeg var til racerløb. Jeg var mere end fascineret over at se alle de prægtige køretøjer suse rundt på banen. Det første løb var standardvogne gruppe 3, 0 – 1300 ccm og bestod af Austin Cooper, Fiat Abarth og Hillman Imp, i alt 8 biler.



Og så her i pinsen 2004 ankommer jeg til Ring Djursland, sådan ca. 35 år efter jeg sidst var der. Vejen dertil havde jeg da ikke glemt, og da jeg bl.a. skulle til historisk race derude, ja da ankom jeg naturligvis i min Ford V8 fra 1936.

Jeg parkerede præcis, hvor jeg sammen med en kammerat parkerede i 1965, og indgangen var præcis også det samme sted. Det hele så ud som i 1965, og da jeg kom ind til banens langside, ja da var det hele også her som dengang i 1965. Græsvolden, flagstængerne og udsigten over mod dommertårnet. Jeg kiggede mig omkring og blev helt mærkelig til mode. Årstallet 1965 rev og sled i mig, jeg kunne pludselig se det hele for mig. Helt galt gik det kort tid efter, da alle de flotte gamle køretøjer kom til start. Her

var Mini'er, Volvo 544, Volvo Amazon, Ford Anglia med skrå bagrude, NSU 1000TT med flere. Præcis som dengang i 1965. Vejret, banen og bilerne var stort set akkurat som dengang, jeg fik gåsehud over det hele – det var som at være tilbage i 1965. Som en film der blev spolet tilbage. Alle minderne fra 1965 dukkede op, ting man ikke siden dengang havde tænkt på. Jeg kunne pludselig huske, hvordan vi dengang kom til Ring Djursland i en Opel Olympia fra 1952, musikken vi spillede i bilen, hjemturen og besøget ved pølsevognen. Jeg tænker på alle de ting der er sket her i verden siden 1965, siden indvielsen af Ring Djursland. Uha, jeg bliver helt rystet ved tanken . . . Jeg vågnede vist først op til år 2004, da

starten gik på denne herlige sommerdag, jeg havde helt glemt hvorfor jeg stod der, og jeg nåede slet ikke at fotografere noget som helst.

Medens de klassiske køretøjer træner går mine tanker igen tilbage til 1965, for hvordan var det nu lige det hele begyndte derude i Pederstrup på Djursland.

Roskilde Ring kørte på sidste vers, skulle formentlig lukkes i 1968, og det blev den så også.

Det gik den jyske racerfører og proprietær Jens Chr. Legarth og grundede lidt over, og så tog han den hurtige beslutning at bygge en ny jysk asfaltbane på sin mark. Han tog sin store Mercedes og kørte ud over marken, og med bilens hjulspor som afmærkning kunne bulldozerne blot begynde. Banen var 800



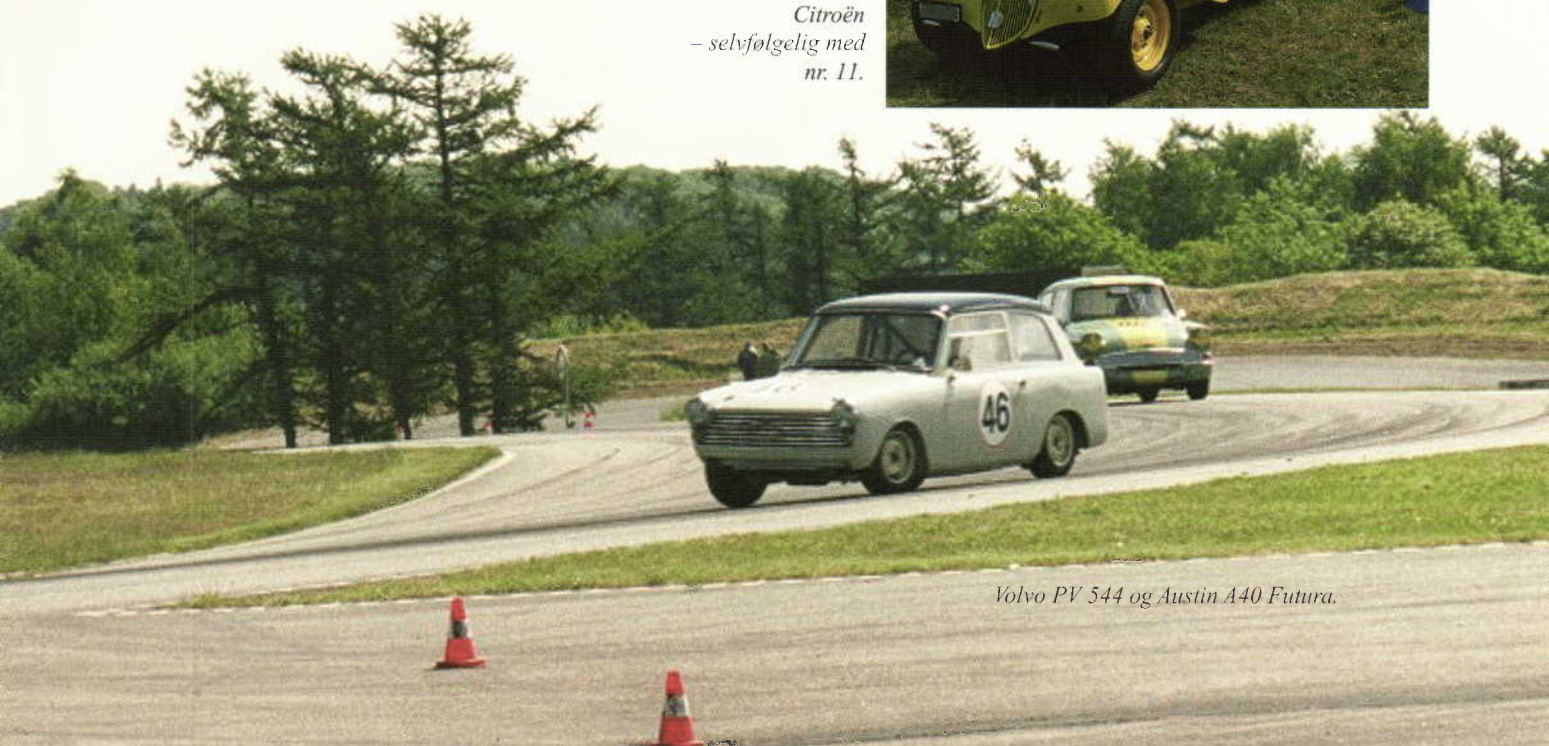
Austin A40 Futura og lige efter Ford Anglia.



Prins Joachim i Ford Lotus Cortina.



Citroën – selvfølgelig med nr. 11.



Volvo PV 544 og Austin A40 Futura.

meter lang og 8 meter bred. Bredden blev hurtigt udvidet med et par ekstra meter, da den var for smal. Siden er banen forlænget, så den i dag er på 1.752 meter.

Jens Chr. Legarth var således en handlingens mand, der uden de store armbevægelser byggede Ring Djursland, og set i bakspejlet var det jo ganske fantastisk gjort. Desværre omkom Jens Chr. Legarth ved en ulykke på banen den 30. juli 1967 da en løbsk racervogn ramte ham på græsområdet. En tragisk ulykke der bl.a. betød at Ring Djursland blev solgt til hans svigerfar Gunnar Henriksen, der selv kørte baneløb. Siden er den handlet nogle gange, og ejes i dag af AMU-center Djursland, som overtog den i 1983. Her er køreteknisk anlæg,

og politiet træner i kørsel med bil og motorcykel, og folk over i kørsel med lastbil og bus. Men ca. 4 gange om året arrangeres der racerløb.

Flere gange kommer de klassiske biler til start, og specielt én markerer sig, nemlig en gammel Citroën 11, lakeret i en skrigende gul farve, så man let kan følge den rundt på banen.

I søndagens løb holder Prins Joachim i pole position i sin Ford Lotus Cortina, og han kommer godt fra start. Efter det første højresving bliver han overhalet foran dommertårnet af en aggressiv Jaguar E, der dog senere skrider ud, og Prins Joachim kommer igen i front, hvor han bliver, og senere vinder heatet. Hans hvide Ford Lotus Cortina kørte bare stærkt denne søndag.

I depotområdet talte jeg med kørerne i Ford Anglia og Austin Futura, og de kunne fortælle mig, at de kørte banen igennem på ca. 1,18 min. hvor de moderne biler kørte på ca. 50-55 sek. Ikke dårligt af de gamle biler med 40 år på bagen.

En anden interessant bil var den ultralave Ginetta G4 fra 1964. Kører var Palle B. Pedersen, der i øvrigt blev nr. 2 efter Prins Joachim. Den lille Ginetta er fremstillet i England af diverse dele. Bagtøjet er fra Morris 1000, motoren er fra Ford, tandstangen fra Mini og karrosseriet er fremstillet i glasfiber. En charmerende lille racerbil der fulgte Prins Joachim til dørs.

En stor Volvo 240 turbo var også godt kørende. Meget af karrosseriet var



Jaguar XK 120.



Mini Cooper.



Volvo 142.



Ginetta 1964.



fremstillet i glasfiber for at opnå en lavere vægt.

Jeg talte som sagt med nogle af kørerne, men for rigtigt at forstå fornemmelsen bag rattet i en klassisk bil på Ring Djursland var der kun én ting at gøre, nemlig at få tilladelse til at køre et par omgange i min egen gamle Ford V8 fra 1936, ikke at jeg skulle køre racerløb, nej jeg ville blot køre rundt og opleve banen set indefra bag rattet, akkurat som de rigtige kødere. Ring Djursland er ikke en flad bane, idet man i den ene ende så at sige dykker ned gennem en skov og kommer op på langsiden, hvor de klassiske biler når en fart på ca. 130-160 km/t inden de igen skal bremse ned før et stort højresving, hvorefter de suser forbi dommertårnet.

Med god velvilje fra Ring Djursland fik jeg så starttilladelse lørdag den 12. juni 2004 i min Ford V8.

En herlig sommerdag, akkurat som ved indvielsen af banen søndag den 29. august 1965 kl. 14.30. Dengang havde jeg bestemt ikke forestillet mig at jeg selv 39 år senere holdt i "pole position" i en Ford V8 årgang 1936 på samme Ring Djursland. Det var en dejlig fornemmelse at holde i ryttergården og vente på at kunne glide ud på banen, akkurat som de rigtige kødere gør. Tidspunktet var nu endelig kommet, jeg lod min gamle Ford glide ud på banen . . .

Pludselig er jeg og min gamle bil på Ring Djurslands asfalt, og jeg kører et par omgange og må snappe efter vejret.

Det her er bare så herligt, og jeg forstår nu fuldstændig, hvorfor klassisk





Jaguar E-type.



Prins Joachims Lotus Cortina.



Jaguar E-type, Ginetta og Ford Cortina.

race er så populært. For at fornemme det hele så realistisk som muligt, så kører jeg min bil hen på banens langside, hvor start foregår.

Her holdt jeg så med den herligste udsigt til 2 lyssignaler, der normalt viser rødt for sekunder senere at vise grønt, og starten går. Jeg kan udmærket fornemme spændingen, øjnene klistret på det røde lys, afvente det grønne lys, og så speederen i bund ned mod svinget. Uha, hvor spændende. Jeg suser forbi dommertårnet og går kort tid efter ind i et venstresving, og det går mod det næste højresving, videre ned gennem skoven i et stort blødt højresving. Langsiden kommer hurtigt til syne og jeg fornemmer tydeligt, hvordan det må være i det virkelige race. Publikum på græsvolden til venstre, bilerne foran og bagved og på siderne. Der må være rigeligt at koncentrere sig om.

Jeg kører et par ekstra runder for rig-

tigt at suge indtrykkene til mig, og jeg forstår som tidligere nævnt fuldt ud hvorfor historisk race er blevet en stor succes og for fremtiden vil jeg sende misundelige blikke til disse herlige gamle køretøjer og deres prægtige førere.

Jeg har meget svært ved igen at forlade Ring Djursland, nostalgien blomster og mine tanker går igen tilbage til dengang i 1965. Jeg har fået taget mine fotos på banen, jeg har fornemmet, hvordan det er at køre på banen, så egentlig er jeg jo færdig. Jeg pakker fotoudstyr og notesblok væk, sætter en CD med 1960'ers musik på og skruer mit personlige jeg tilbage til sommeren 1965. Jeg forærer mig selv et par "æresrunder", og såvel min gamle bil som jeg selv nyder oplevelsen i fulde drag. Endnu engang op ad langsiden, gennem nogle sving, ned gennem skoven... Ja, jeg kunne blive ved resten af dagen, men tidspunktet

er kommet til at køre i depot, og igen skrue tiden frem til 2004.

Tak til Ring Djursland for et godt klassisk Pinse-løb og tak fordi jeg i min egen Ford V8 fra 1936 fik lejlighed til at køre banen igennem en herlig sommerdag her i 2004, 39 år efter jeg stod derude på langsiden ved banens indvielse. Også tak fordi Ring Djursland overrakte mig et program fra åbningsløbet. Jeg kunne ikke vente til jeg var hjemme, så jeg måtte ind på en rastepads for at læse dette program, der dengang kostede kr. 2.00 incl. oms. (det var tiden for moms). Jeg kan også læse, at sekretariatet dengang havde telefon nr. 14. Igen en påmindelse om at tiden er gået... Jens Chr. Legarth fik dengang en god ide og førte den så glimrende ud i livet...

Til sidst kære medlemmer: Næste gang der er klassisk racerløb, så giv jer selv den oplevelse



Odsherredløbet

AF OLE VIUM

Det niende Odsherredløb kørt af 74 køretøjer, som sædvanlig St. Bededags lørdag.

Nykøbing Stadsorkester spillede foran rådhuset medens deltagerne samledes. Borgmester Vagn Ytte Larsen skød løbet i gang kl. 10, og med orkestret i spidsen kørtes gennem Nykøbings flagsmykkede gågade.

Her blev først motorcyklerne og siden bilerne præsenteret af Niels Erik Nielsen fra ladet af en Landrover, udlånt til formålet af Dragsholm Brandværsforening.

Der var indlagt to overraskelser på ruten. Den første var Danmarks eneste gadeorgel, der spillede i pausen på Nykøbing Havn. Dette orgel ejes af orgelbygger Olav Haugland, og det stod på ladet af en Ford A fra 1929.

Den anden var fremvisning af Egebjerg Kirke ved sognepræst Michael Nissen, der selv var løbsdeltager på sin Nimbus. Begge dele blev særdeles vel modtaget.

Årets tipskupon havde relation til Dansk Veteranbil Klubs 50-års jubilæum. Den var nok lidt svær. Der blev gevinster tilovers til næste Odsherredløb, der købes 23. april 2005.

...
Desværre var Ole Vium meget syg af sin smertefulde trigeminus neuralgi både til Odsherredløbet og til Harald Nyborgs Danmarksløb, og han og fru Tove sender derfor det følgende til deltagerne i Danmarksløbet 11. til 16. maj:
Mange tak til jer alle for hilsenen vi modtog, den glædede os meget. Det var en stor skuffelse at vi ikke kunne deltage på grund af Oles sygdom. Heldigvis var I mange der tog jer af Oles fætter Arne, der var kommet fra Californien for at deltage sammen med os. Vi skal hilse fra ham, han er vel tilbage i USA. Mange tak fra os alle tre.

Fotos: Steen Thomsen, netavisen www.odsherreddirekte.dk – hvor man også kan se mere om blandt andet orglet ved at søge på 'odsherredløbet'.



Ikke kun de store flydere vakte interesse og beundring. Her kører Jens Chr. Jensen fra København gennem gågaden i Nykøbing i sin smukke, 4-dørs Morris Minor fra 1957, fulgt af Poul Franklin Rasmussen, Greve, i Mercedes' sportsudgave fra samme år.



Blandt de mange bemærkelsesværdige køretøjer var H.J. Beiers Packard fra 1937, den eneste af sin slags. Med sin 12-cylindrede motor på 7.600 cc vejer den lige knap tre tons.



Under opholdet midtvejs på ruten på Nykøbing navn trakterede Olav Haugland orglet, som han har monteret på sin Ford A. Her (th) ses han sammen med Ole Vium, som sammen med sin fru Tove gennem nu ni år har stået for Odsherredløbet.



Bankløb i det sønderjyske



Billedet uden for banken kunne ligeså godt være taet for 50 år siden.

TEKST OG FOTOS LEIF GR. THOMSEN

Som bekendt er klubmøderne, som sidste år, i sommermånederne afløst af bankløb, der afvikles i samarbejde med Jyske Bank.

I juni foregik løbet i Sønderborg, og cirka 20 køretøjer havde en dejlig tur i godt vejr med de obligate prøver. Der var afslutning og præmieuddeling i bankens lokaler med både kaffe og sandwiches, alt sammen sponsoreret af banken. Arrangørerne var som altid Alice og Lars Hugo Kristiansen, så alting var i de bedste hænder.



Uden Alice Kristiansen går det altså ikke.



Der måles med skydelære.



Der var mange unge til stede.

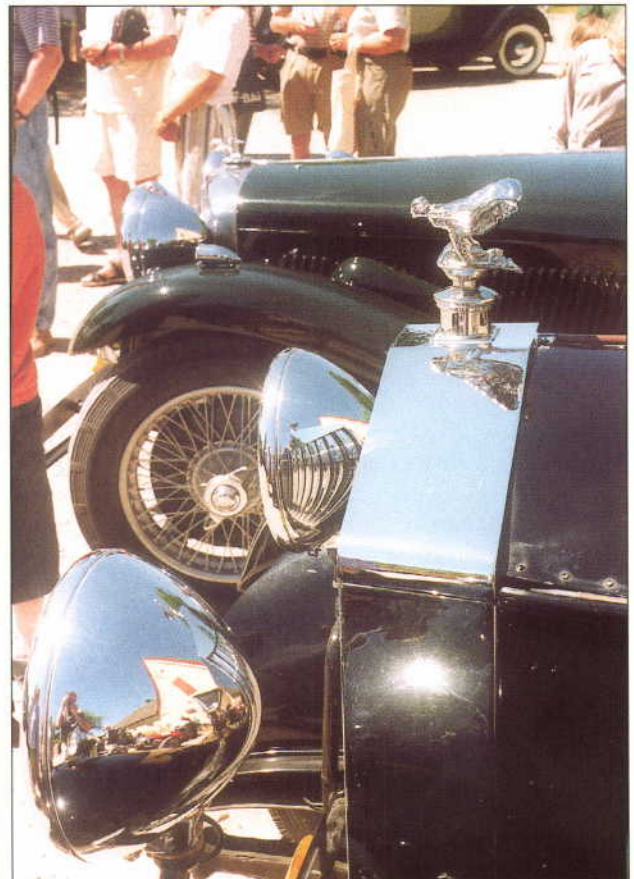


Anne Bagge får sin præmie af bankchefen.



Brønshøjløbet

Peter Bering fotograferede til årets Brønshøjløb 13. juni.





Klampenborg



Kim Polte i sit es.

Copenhagen Classic Autojumble på Klampenborg galopbane 6. juni foregik i jubilæernes tegn. DVK's 50-års og arrangøren Kim Poltes 20-års.

Den gule Bradford ladvogn var for første gang med til et arrangement, den vil siden få presenning og bema-linger. Man kan skimte den på øverste billede til højre. Fotografierne har vi fra Claus Neble og vi beklager ikke at have styr på alle deltageres navne.



Buick 8 Special



Kaj Christensens Mercedes-Benz 220S.



Svenske gæster i Volvo P1900 1956.



Kaj Sørensens Honda N360 1968.



Erwin Koster Kristensen var med sin Riley en af de mange præmievindere.



International lastbil.



Fra bestyrelsen

Der er holdt bestyrelsesmøde i Odense den 16.06.2004.

Der har været parkeringsproblemer for de gamle biler på klubaftenerne i Nærum. Vi har sammen med Ole Sommer og Bilia løst problemet således at der er 50 pladser reserveret til DVK på alle klubaftener og mere end det dobbelte efter særlig aftale med Bilia i hvert enkelt tilfælde. Til de helt store arrangementer kan vi påregne at disponere som ved Store Indvielsesdag.

Det er et led i aftalen med Ole Sommer at Nærum Hovedgade 3 kan huse adresser for andre ligesindede klubber. For kr. 500 pr måned på 'langtidskontrakt' får man tømt sin postkasse og ens post lagt i et 'dueslag'. Første 'logerende' er Copenhagen Motor Sport ApS, organisationen bag Copenhagen Historic

Grand Prix, som har HKH Prins Joachim som protektor. Overskud går til unge talenter inden for Karting i samråd med DASU.

Trods stor succes med selve arrangementet, må vi konstatere at vor klubstand på Copenhagen Classic Auto Jumble ikke var nogen succes. Bortset måske fra den gule Bradford. Men så må vi jo lære af det. Der skal anskaffes bedre udstillingsmateriel, så man langt lettere får øje på DVKs stand når vi udstiller, og der skal oprettes et hold af aktive medlemmer til at bemande standene. Personerne skal udstyres med DVK-beklædning, så vi er lette at finde eller genkende. Der arbejdes videre med ideerne.

Der arbejdes ihærdigt på at få alt til at falde på plads for 50-års jubilæumsarrangementet i Fredericia. Selv om deltagerantallet ikke er blevet så højt som først forventet, så venter der et par

spændende dage, for dem der kommer. Der er fundet andre lokaler der passer til deltagerantallet, og festens rammer er fine. Aktiviteterne er tilpasset, så alle skulle få en rigtig god oplevelse.

For at fremme at nye medlemmer føler sig velkomne, arbejdes der med iværksætte det Velkommen-til-nye-medlemmer program, bestyrelsen præsenterede sidste år for mødestedslederne, men som vi aldrig fik sat ordentligt i værk.

Mens bestyrelsen sad i Odense dukkede revisionen uanmeldt op i Nærum og foretog kasseeftersyn. Revisionen havde intet at bemærke.

Næste bestyrelsesmøde er 18.08.2004.

Bestyrelsen ønsker alle medlemmer en god sommer

Erik Mieth



Biblioteksfrivillige søges

Det haster!

Dansk Veteranbil Klubs bibliotek er under reorganisering med kompetent hjælp fra Danmarks Biblioteksskole og Det Kongelige Bibliotek. Samlingen af motorhistorisk litteratur befinder sig i underetagen på Nærum Hovedgade 3 og er under indtastning. Det indtil nu udførte arbejde kan ses på www.veteranbilklub.dk/bibliotek. Arbejdet udføres af klubbens bibliotekar, Joan Jensen, men økonomien tillader desværre ikke at hun fortsætter efter den tidsbestemte arbejdsperiode som slutter 31. august 2004.

Vi skal derfor bruge frivillige til oplæring i katalogisering og registrering mens vi har bibliotekaren. Gerne folk, som på lidt længere sigt kunne tænke sig at arbejde med klub-

bens bibliotek. Blandt ansøgerne så vi meget gerne en bibliotekar e.lgn. med veteranmotorkøretøjer som hobby og som har fundet ud af at han/hun er kommet for tidligt på efterløn og som med ildhu og nidkærhed vil hæge om klubbens samling af motorhistorisk litteratur, arkivalier m.v. for gode ord og ingen betaling.

For interesserede holdes informationsmøde på biblioteket i slutningen af juli eller begyndelsen af august.

Henvendelse til Niels Jonassen eller Claus Frausing. (se side 2)



Konkurrencen

Først billedet i VT 336. Undtagelsesvis fra højre til venstre: Opel Olympia Rekord 1953-54. Austin 10 1939-47, men snarest en efterkrigs. Opel Kapitän 1954-55. Med lægeskilt. Lambretta scooter eller *måske* den tyske licensbyggede som var forløber for NSU Prima. Og derefter noget mærkeligt, nemlig en motorcykel med venstregående varesidevogn. Derfor næppe en Nimbus, sandsynligvis engelsk. Endelig snuden af en Citroën, som også kan være både fra før og efter krigen. Jeg tror på før.

Den skarpsynede Anders Ditlev Clausager oplyser dels at stedet er foran Ålborg Museum i Algade 48, bygningen er fra

1893. Endvidere at Austin'en synes at have fået baglygter fra en Citroën eller noget lignende, og at Citroën'en er forsynet med forkromede navkapsler og skærmforlængelser, som var ekstraudstyr.

Vinder er – for en gangs skyld ikke ved lodtrækning men efter antal rigtige: A.D. Clausager.

Denne måneds konkurrencebillede er lidt lumsk, for vognen ser ikke helt ud som mærket plejer. Men den er rigtig nok, sådan blev de også lavet for ikke at forskrække kunderne. Vi skal bare have fabrikatet. Send løsningen direkte til redaktøren, se side 2.

oer



Tak hr Jacobsen fordi de hjalp med at skubbe Spriten hjem!



Nyhedsbrev fra MhS

Ekstraudgave / juni 2004

Nyt om FIVA og IHVO

Motorhistoriske entusiaster samles i én enhed.

Vi har den 15. juni 2004 modtaget nedstående pressemeddelelse fra FIVA – oversat til dansk af undertegnede.

FIVA – Fédération Internationale des Véhicules Anciens – og IHVO – International Historic Vehicle Organisation – har besluttet at forene deres kræfter for derved at styrke bevægelsen til fordel for de mange motorhistoriske entusiaster spredt ud over hele kloden.

Aftalen – som blev underskrevet den 5. maj 2004 af de to organisationers præsidenter, Michel de Thomasson fra FIVA og Horst Brüning fra IHVO – samler de to organisationer, hvilket betyder at vor bevægelse fremover vil være én enhed, der opererer i 50 lande og repræsenterer knap 750.000 medlemmer.

De to organisationers primære opgave har været - og vil fortsat være - at holde øje med nye forslag til lovgivning - med mulige skadelige virkninger – for at kun-

ne få indflydelse på både den nationale og internationale scene. Særligt arbejdet i EU i Bruxelles følges nøje, idet en meget stor del af ny lovgivning kommer herfra. Det væsentlige er, at uheldige virkninger for historiske køretøjer og deres ejere kan elimineres – for derved at kunne sikre at også denne vigtige kulturarv bevares og vedligeholdes til glæde for os og vore efterkommere.

Resultatet af aftalen bliver at de organisationer, der er medlem af IHVO bliver medlem af FIVA og at IHVO vil ophøre med at eksistere fra oktober 2004. Samtidig hermed vil FIVA's bestyrelse og en af FIVA's kommissioner blive styrket med udnævnelse af en repræsentant for IHVO.

MhS' kommentar.

MhS har været bekendt med, at der igen det seneste halve års tid har været ført intense forhandlinger mellem de to organisationer. Det er en meget stor glæde for os, at det nu er lykkedes igen at få samlet kræfterne i én organisation, som kan koncentrere sig om at arbejde

for en styrkelse af vor bevægelse over for myndigheder og andre organisationer, som undertiden "glemmer" os under udarbejdelse af nye love og bestemmelser.

Én organisation vil kunne arbejde med større vægt – og der skal nu ikke længere bruges tid på at tænke i knap så konstruktive baner med henblik på at sikre sin egen organisation bedst muligt på kort og langt sigt.

Alle kræfter kan nu bruges på at sikre os de bedst mulige vilkår for fortsat at kunne bruge vore historiske køretøjer på offentlige veje – uden alt for mange snærende begrænsninger.

Derfor – et stort tillykke til FIVA og IHVO, som nu har fundet sammen – og et stort tillykke til os alle for at det er lykkedes.

Svend Aage Tholstrup
Formand for Motorhistorisk Samråd
www.motorhistorisk.dk

Læserbrev

Tid for "look-alikes"

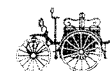
Denne vogn er tilsyneladende en Mercedes-Benz 300 SLR og kunne bese på udstillingen i Bella Centret i april.

Fremstillet i England i 90'erne og udstyret med moderne mekanik fik den mig til at tænke på den ægte Mercedes 300 SLR med startnummer 722, der i 1955 med Stirling Moss/Denis Jenkinson vandt det krævende Mille Miglia med 157 km/t for de 1.600 km på almindelig landevej. Det er tænkeligt at afdøde DJ ved synet af kopibilen ville have hvæset et "disgusting".

Det næste køretøj dukkede op i Klampenborg til "Motorhistorisk Rendezvous". Ifølge ejeren er det bygget på et Bugatti chassis. Det er udstyret med moderne Jaguar mekanik og det hele er indkapslet i et glasfiberkarrosseri, ja selv "hanekammens" nitter er i glasfiber. Køretøjet blev præmieret, vist for veludført håndværk. Men er det et motorhistorisk køretøj?

Ib Jensen





BILER SÆLGES.

Morris Minor 1953, 4-dørs sedan m. sprøse. Rustfri, nye bremses. Bilens delvis adskilt. Pris 12.000 kr.
Benny Kvist, tlf. 62282266

Morris 8 Series E 1946. Æn ejer. Sund bil, har formentlig kun kørt 54.000 km. fra ny. Har været opbevaret tørt sidste 30-40 år. Motor + karrosseri konserveret m. olie. Pris. kr. 18.000.
Carsten Ølholm, tlf. 86931010

Triumph Spitfire Mk. III 1968, rød m. sort kaleche, renoveret, nysynet uden anmærkninger, meget flot stand. Kr. 75.000.
Claus Sandholdt, tlf. 75525228

Messerschmitt K70 1957, rød, 80% istandsat. Pris kr. 60.000.
Erik Schønau, tlf. 54939205

Mercedes Benz 200 1968. Bilens er en model W110, forsynet med sorte plader, mekanisk velfungerende, farve org. horisontblå, der skal laves noget rust i bunden i form af et panel, bundplade, forreste vange ved kofanger og hjulkasse ved bagagerum. Et overkommeligt projekt. Pris kr. 25.000.
Peter Sørensen, tlf. 49260608

Volvo 164 1969. Nysynet 29/3 04. Originale sorte plader. Kun 183 t.km. 4-dørs aut. dørlåse. Nyt udstødningssystem. Farve Volvorød - fin stand. Sort læder sæder/beklædning. Blaupunkt Radio Sevilla RD104 RDS og disc og elektrisk antenne. VDO tyverialarm med startspærre. Nye bremses, styreled og sliddele. Servobremser, servo-styring. VDO Tempostat monteret. Kosmetiske rustpletter. Ekstra 4 alufælge Kun to ejere. Pris kr. 38.900.
Se også: www.waow.dk
Arne Ohlsen, tlf. 73533333
mail: Volvo164@waow.dk.

Mercedes 450 SLC 1973, rød metallak, 264.000 km, automatgear, synet juni 2003, servostyring, startspærre. Pris kr. 130.000.
Poul Olsen, tlf. 48264520

Triumph TR-4 1962, O/D, 2 dobb. Weber. Restaureret i 2001. Westminster blue med cognacfarvet læderkabine og hvid kaleche. Sort tonneudække. Velkørende. Synet i marts 2002 uden anmærkninger. Pris kr. 120.000.
Niels Høj, tlf. 61332016

Porsche 356 B 1962, 1600 cc, FIVA Card, sølvmetal, rødt indtræk, flot stand, synet 7/03, deltaget i Liège-Rom 2 gange, deltaget i Classic løbet på Holmen, 4. plads i

klassen. Køreklar og i meget flot stand. Pris kr. 200.000.
Henrik Spellerberg, tlf. 40382109

Mercury Meteor convertible 1968, rød med hvid kaleche. Bilens er gennemgribende restaureret for ca. 3 år siden med bl.a. ny el-kaleche, nyrenoveret Ford 429 motor, maling, udstødningssystem osv. Regninger på ca. 45.000 kr. forefindes. Der er bucket-seats, skivebremser og naturligvis automatgear. Billig vægtafgift og forsikring. På plader, kør hjem. Billeder kan fremsendes pr. e-mail. Pris 124.900 kr. Leveres nysynet, ellers må vi blive enige om et prisafslag.
John Madsen, 35852580 (Grenaa).

MG A 1600 1960, original og utrolig velholdt. Old English White, 4 nye trådhjul, sorte nummerplader. Pris kr. 120.000.
John, tlf. 39616118

Taurus 12M 1969, noget rusten, fejlfri stue, starter og kører, dårlige bremses. Pris kr. 4.000.
Ken Micheelsen, tlf. 20730810

Opel Kapitän 1957, pæn god stand, ingen rust. 183.000 km. **Mercedes Adenauer** 1952, totalrestaureret. **Chevrolet pickup** 1947/52, 2 stk. totalrestaureret. **Bedford lastbiler** 4 stk. 1955/55/72 studenter-godkendt.
Arne Christensen,
98838040 - 24253037/38

Wolseley 6-110 1964, skal synes, lidt rust. Pris kr. 15.000. **Wolseley 15/60** 1960, rusten. Pris kr. 2.000.
Tlf. 46354345

Chevrolet Thriftmaster Stepsider 1949 pickup. Meget velholdt, ingen rust, hovedrep. 6-cyl. motor. 6 år til syn. Står flot.
Jørgen Vangsgaard, tlf. 38861146, aften 38111246

Ford A 1929. 2-dørs sedan. lidt rust. Defekt motor, ellers original og komplet dansk bil. Har stået i lade siden 1969. Alt virker lys/horn. Prisdé 35.000. Evt. bud eller bytte.
Volvo Amazon 1969. 2-dørs. Adskilt uden motor/gearkasse. Mange dele medfølger. Dansk bil. Prisdé 6.500. Evt. bud eller bytte.
Johnni Hilde, tlf. 40855930

Ford V8 1939 model 22. 4-dørs, sort, pæn og velholdt. Ekstra fortøj, bagtøj, gearkasse, motor m.m. Afmeldt. 18-9-03. Prisdé 75.000.
Tlf. 39677615 - 40891715

Volvo Amazon 121 1959. Grå med sort tag. Bilens er totalt adskilt. Fint karrosseri 90% færdigsvejet, men rust i døre. Interiør meget dårligt. Bilens sælges for højeste bud og skal fjernes fra garage i Odense. Har været afmeldt i en del år.
Henv. Ole Callesen, tlf. 74561611

DELE TIL BILER SÆLGES.

Mercedes Benz dele: 2 nye kofangerhjørner. 4 nye uden krom til 170VA-VB (kan også bruges til 170 V)
Benny Kvist, tlf. 62282266

BMW 1802 1972-74: motor, geark. for- og bag sideruder, motorhjul, bagklap, døre kompl., lygter for/bag, instrumenter, sæder m.m. samt papirer.
Tlf. 62624520

2 forskærme og 1 bagskærm til **Austin Healey 3000** fra AH spares. Giv et bud.
Jens Vode-Nielsen, Tlf. 20243954 - 62218648.

DELE TIL BILER KØBES

VW type 1 1956. Afviservinger, div. kontakt, Hazet værktøjsæt, samt andre originale dele. Folkevogn legetøj i metal - Teckno + andre.
Jan Martinsen, tlf. 62205266

Købes: Oval kalechebagrude, eller bare rammen. Snapsehaner til bil.

KØB AUTOMOBILIA

"Der Berater" Hæfte med oversigt over reservedele og ændringer/forskelle til Folkevogns (VW) reservedelsservice. Udkom i 50'erne & 60'erne. FDM Motor : 1929 nr. 21, 24, 25. 1931 nr. 8, 9. 1932 nr. 27. "Bosch Nyheder" : 1937 nr. 1,2,3. "Kør Godt" tidskrift for Folkevognskørere, alle nr. fra 1955 til 1964. Originalt reservedelskatalog til VW type 1 fra 1953 - 1954. Original reparationshåndbog til VW type 1 udgave 1951-1952 og udgave 1965 bind 2.
Anders Thue Andersen, tlf. 45 81 85 01
zwitter.anders@mail.dk

SALG AUTOMOBILIA

Tekniske Meddelelser til VW type 1 fra 1960'erne. Bogen "Vær Deres egen Mekaniker" af Harry Jensen fra 1955. Salgsbrochurer til VW Golf, Passat, Polo, Derby fra 1970'erne. Fire FDM hæfter omhandlende reparationer, dæk og hjul, rustbeskyttelse, lak og lakpleje fra 1960'erne. Bogen "Biler fra 1885 til nu" (1957) af Paul Høyrup og

**TIL SALG****Mercedes 190 SL**

Reg. 1. gang 31/12 1961.
Cremefarve med rødt indtræk.
Kørt ca. 95.000 miles. Nysynet
28/05/2004. Meget fin stand, skal
ses. Kr. 295.000.
Tlf. 40100628

Bent Mackeprang. Lille hæfte med arbejds-
priser til VW type 1 og type 2 fra august
1957. "Das Buch" bog om folkevognsfa-
brikken og den arbejdere 1938 - 1988 på
tysk. Tidsskriftet "Teknikkens Vidundere i
Fartens Tidsalder" fra 1953.

Anders Thue Andersen: Tlf. 45818501
zwitter.anders@mail.dk

Instruktionsbog Jowett Javelin januar 1948
- maj 1948 - januar 1951. Evt. bytte med
litteratur omhdl. Jowett Jupiter.
Mogen Ottosen, tlf. 38748495

MC SÆLGES

Zündapp Bella 1954. Er i ganske god og
orgn. stand. Er synet og indreg. Velk. Evt.
bytte med synet, mindst 35 år gammel bil.
Pris kr. 12500.

Bjørn Drejer, tlf. 64781899

Nimbus 1952, fuldstændig som ny overalt.
Ikke kørt siden restaurering udført af Niels
Nielsen. Pris kr. 59.900.

Peter Sørensen, tlf. 40303513

DIVERSE

Billeder og oplysninger om TRIANGEL
søges, til en bog om Triangel.
Uffe Mortensen, tlf. 49202301

Udrykningslygter med orange glas købes til
katastrofevogn fra 1954.
Uffe Mortensen, Zone-Museet,
tlf. 49202301

Sælges:

ESSO benzinpumpe uden tårn ca. 1925.
Urestaureret og komplet. Stammer fra
dansk gartneri. Kr. 3.800.
Tlf. 45814466

TIL SALG**Riley 2.5 RMB 1952**

Urestaureret men original.
Pris kr. 30.000.
Tlf. 86931010

**TIL SALG**

Amazon 121 1969. (70-model med
nakkest.) Rød. Meget velholdt. 2 ejere.
Jeg har haft den siden 1976. Absolut 0
rust. Ny specialbygget 2,2 ltr. motor. 130
DIN hk. Kørt max 1000 km. Overdrive
type J. Koni justerbare støddæmpere.
GT-rat, GT sædebeslag. 5,5 fælle med
nye dæk. Radio/båndspiller. Hurtig og
velkørende. Nysynet. Pris kr. 65.000.
Ole Callesen, tlf. 74561611

**TIL SALG**

Campingvogn, norsk Bjølseth 1973.
Fantastisk velholdt. Sjældent i DK.
Kun brugt få gange. Total 800 kg.
Står i Odense.
Pris kr. 18.000. Eller bud.
Flere fotos kan mailles. Interiør etc.
Henv. Fritz Knudsen, tlf. 66136610

TIL SALG

Alfa Romeo GTV 2000 1972,
Grundet en familieførogelse er
tiden der bare ikke mere, hvorfor
fars legetøj skal have ny ejer. Bilen
trænger til en mindre kærlig hånd
og skal synes. Bilen kan køre og har
stadig sine originale sorte plader.
Henvendelse på telefon 22353545
eller på Kim.Brinks@privat.dk.
Pris kr. 59.500

Kim Brinks, tlf. 48280024



Grill-trailer med grillrist på ca 1x1
meter udlånes til DVK-medlem-
mer til brug ved div. arrangemen-
ter, havefester og lign. Der skal er-
lægges et depositum på kr. 500.
Desuden 200 kr. pr. brugsdag til
almindelig vedligeholdelse. Grill-
trailer skal afleveres i rengjort
stand og uden skader. Evt. levering
og afhentning kan aftales.

Henv. til DVK Fyns mødestedsle-
der pt John Jørgensen tlf. 66181212
- 22316811





MB MOTOR

TRIMNING OG JUSTERINGER
PÅ RULLEFELT UDFØRES

YDELSESTEST, ØKONOMITEST,
FEJLSØGNING, DATALOGNING.

RESERVEDELE LEVERES

SPECIALE
AMERIKANSKE OG ENGELSKE
KØRETØJER

RING FOR YDERLIGERE INFO

MB MOTOR

Larsensvej 10B, 3230 Græsted
Tlf. 48 39 16 93 - Fax 48 39 16 96
www.mbmotor.dk

DVK-medlemmer ydes 15% rabat
på reparationer
Ikke på reservedele

Fjordløbet 2004

søndag den 22. august kl. 9.00 - 16.00

Alle med bil eller MC fra før 1971 inviteres
til at deltage i årets Fjordløb.

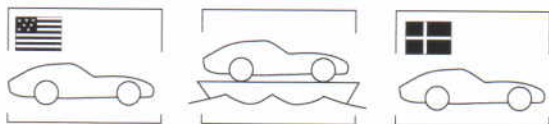
Det succesrige Fjordløb gentages for tredje år i træk med 75
spændende køretøjer fra hele landet. Starten på løbets 90 km går
fra de smukke omgivelser ved Græstedgaard i Ølstykke, og er et
let orienteringsløb ved Roskilde Fjord.

Pris: 75 kr. pr. person over 15 år. Tilmeldning på: www.vdmc.dk
Eller til: Egon Nielsen, Møllevej 15, 3650 Ølstykke,
tlf.: 4717 7875, fax: 4716 1087, email: en@vasatherm.dk

Arrangør: Ølstykke Veteran Bil & Mc Klub



Greisen Classics finder Drømmebilen



Lokaliseret i Syd-Californien, beskæftiget med
restaurering af veteran biler, har jeg erfaring og
ekspertise til at finde den ønskede bil, europæisk
eller amerikansk.

De får dansk pålidelighed med international
viden, fra bilen spottes, til den holder i Deres
garage.



GREISEN CLASSICS

VINTAGE & SPECIAL INTEREST AUTOMOBILES
Tlf. USA: 001-858.344.8600 • Tlf. DK: 74.62.20.28

Knaphuls-mærker købes



God pris gives for mærker vedrørende motor. Bil, mc, benzin, dæk,
klubber, løb m.m. Enkelte mærker eller hele samlinger.

Seriøs samler gennem 30 år. Per Faxe, tlf. aften 49 75 03 39.

Mobil 40 15 25 72. E-mail post@faxelud.dk

Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen

*Reparation og salg af gl. autoradioer
og tilbehør*

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk

tlf. og fax 45 89 16 47

joergen.frandsen@mail.dk

Maskinel Magasinpost

42123

Afsender:

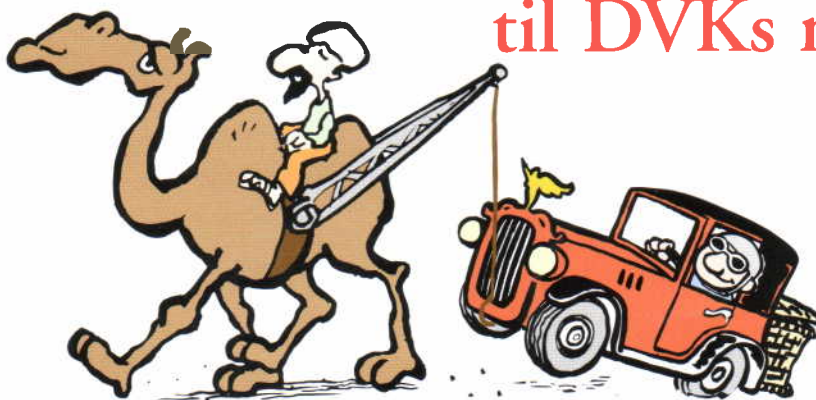
Postbox 7777

7000 Fredericia

4825
DORTE STADIL
RYVEJ 31

2830 VIRUM

Et godt tilbud til DVKs medlemmer



Redningsabonnement

- kr. 174 årligt
- intet oprettelsesgebyr
- ingen selvrisiko

Er du medlem af DVK og har du dit veterankøretøj forsikret i RUNA, kan du tegne Falckabonnement til kun kr. 174 om året. DVK har i samarbejde med RUNA Forsikring indgået en aftale med FALCK om redningsabonnement til veteranbiler, veteranmotorcykler og klassiske biler.

- ◆ Abonnementet dækker i perioden 1. april til 10. oktober.
- ◆ Intet oprettelsesgebyr og ingen selvrisiko ved assistance.

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

- ◆ Ring på RUNAs selvbetjeningstelefon: **33 32 22 00** - åben døgnet rundt.
- ◆ Besøg os på www.runa.dk - og få mere at vide om RUNA og RUNAs forsikringer. Du har også mulighed for selv at foretage præmieberegninger.

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

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

RUNA FORSIKRING A/S · Farvergade 17 · 1463 København K · TLF. 33 32 22 00 · FAX 33 15 77 55 · www.runa.dk

Kun for medlemmer af DVK

- Jeg ønsker at tegne Falckabonnement på mit veterankøretøj.

Reg.nr. _____ Reg.nr. _____ Reg.nr. _____

- Jeg vil gerne kontaktes af min lokale tegningskonsulent for gennemgang af mine forsikringer.
- Jeg er allerede medlem af RUNA.

Stilling: _____

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Tlf. privat: _____ Tlf. arbejde: _____

dvk 600

Sendes
ufrankeret.
Modtageren
betaler porto.



RUNA FORSIKRING A/S

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