

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



48. årgang - November 2004 - VT nummer 341

## 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: Dorte Thies

## 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 Veteranforsikringsklubben 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  
Birkevænget 16, 2880 Bagsværd  
tlf. 44 44 56 19  
henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

### Sekretær:

(Protokol)

Erik Mieth (kommittet)  
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 Sakskøbing,  
tlf. 54 70 03 58  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

## Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.  
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.  
Oplag: 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 konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

### 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-køretøjer, 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.

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

### København Nærum

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

### Midtsjælland:

"Steffensgård"  
Kværkebyvej 79, Kværkeby,  
4100 Ringsted  
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 Lovstrøm Sørensen  
Se under bestyrelse

Ford V8  
Birger Blakø  
3294 9397

Ford T  
Jon Friis Wandall  
6390 7040

Jaguar (til 1972)  
Claus Frausing  
Se under bestyrelse

Mercedes-Benz  
Folmer Larsen  
6538 2497/4034 1189

Singer  
Bent Friis  
Se under bestyrelse

Tatra  
Svend Carstensen  
3969 8115

Toyota  
Henning Holm  
9865 8011

## 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  
Uffe Mortensen  
4920 2301

Volvo  
Ole Callesen  
7456 1611

## Sektioner

Jydsk Køreselskab  
Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn  
Ole Andreassen

Køreselskab Vest  
Erik Hougaard  
7583 0049

Peugeot  
Claus Sonne Linnedal  
3252 7777  
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab  
Svend Draaby  
3871 3902



Forsiden:  
Renault Junior bus 1953  
Foto: Hans Pedersen

## Indhold

Et godt sted at mødes .....	3
Møder, løb og arrangementer .....	4
Smånyt .....	5
Klubaktiviteter .....	6
Hædres dem som hædres bør .....	8
Goodwood revival 2004 .....	14
10-års jubilæum i Kværkeby .....	19
Månedens køretøj .....	20
Den gamle mand ved havet .....	26
Sommerferie i 40 år gammel bil .....	30
Drømmene lever i Fredericia .....	34
Biblioteksnyt .....	36
Fangelbanen .....	36
Køreselskab Fyn .....	37
Ford V8 Klub Danmark .....	38
Boganmeldelse .....	39
Jaguarudstilling .....	39
Læserbreve .....	40
MhS nyhedsbrev .....	42
Ny mand i biblioteket .....	43
Fra bestyrelsen .....	43
Swapmeet .....	44
Køb/salg .....	45



## Et godt sted at mødes

Vi er en stor klub og derfor nok snarere en forening. Over fem tusinde medlemmer er spredt over hele landet. I det landsdækkende virke er klubbens lokale organisation vigtig og vil være det endnu mere i fremtiden. Nok er Danmark et lille land, men der er stor forskel på danskere, alt efter hvilken egn de kommer fra eller hører til.

Jeg har for eksempel besøgt alle mødesteder, deltaget i almindelige klubaf-tener og mærket atmosfæren og bemærket forskellene. Derfor er det lokale islæt noget helt centralt i klubbens eksistens og mødestederne og deres ansvarlige er nøgleelementer i en decentral ledelse af klubben. Vi har ni steder over det ganske land. I visse egne er vi stadig for tyndt organiseret, men vi arbejder på det, men som i alt andet frivilligt arbejde, står det og falder med kun en enkelt eller ganske få personers kapacitet, prisværdige initiativ og vedholdenhed.

Som nu Preben Boisen som jeg besøgte i Kværkeby i sidste måned i forbindelse med mødestedets ti-års jubilæum. Mellem tres og halvfjerds glade mennesker. Jeg fik en god klubsnak med flere af dem. Dejlige mennesker og en god aften. I næste måned tager jeg til Klippinge. Jeg glæder mig allerede.

Jeg har også besøgt Københavnsafdelingen og - som sagt - der er stor forskel på danskere. Eller er det bare dem, vi har som medlemmer. I provinsen synes de at københavnermedlemmerne er de mest forkælede for tiden. Og vel rigtig nok. Afdelingen har fået nye, meget rummelige, lyse mødelokaler med køkkenfaciliteter, hvorfra der nu serveres veltillavet varm middagsmad og dejlig rødvin til dem, der vil begynde klubaftenen med at spise sammen. Lyd- og klimaforhold er fremragende. Medlemmerne har fri adgang til et stort flot bilmuseum, hvor flere også går rundt i smågrupper og sludrer hyggeligt, og adgang til stor læsestue og landets største motorhistoriske bibliotek.

Af forskellige årsager har lokalafdelingen desværre ikke helt forstået at udnytte disse muligheder og man kan undre sig over hvorfor.

Det kunne for eksempel være fordi, det kniber med den samlende klubånd i København, som åbenbart er mere præget af fraktioner eller klikedannelser end i resten af landet. Det kunne også være fordi ingen alligevel gider, når det kommer til stykket. Eller måske fordi de bruger for meget energi på at kritisere alt det, andre har gået og lavet for dem.

Kritikpunkterne er mange, men de kommer heldigvis kun fra forholdsvis få personer, som så desværre er *på* hele tiden og således fylder temmelig meget i billedet. Der er ingen hygge i Nærum, siger de. Lamperne er grimme, det er industribelysning. Parkeringsforholdene er dødssyge. Vi må ikke selv lave noget. Sommer bestemmer det hele. Vi kender ikke engang aftalen med ham. Man kan ikke leje klublokalerne til at holde fest i, medmindre man er i familie med formanden. Og så må vi ikke ryge.

Medlemmerne er ført bag lyset, skrev et medlem endda i sidste nummer af Veteran Tidende. Altså at formanden og Ole Sommer skulle have bedrøget medlemmerne. Det er ikke alene ubehageligt at skulle lægge ryg til. Det er faktisk også injurierende.

Så for nu at forsøge at fjerne enhver form for misforståelse så vil jeg og de medlemmer af bestyrelsen, der har mulighed herfor, besøge Mødested København igen til januar og jeg vil forklare, som jeg gjorde i marts, hvad aftalen med Ole Sommer indeholder og hvad klubben - og måske især københavnerne - kan bruge rammerne til.

En fornyet gennemgang af aftalens indhold kan være berettiget, idet københavnerne nu har gjort erfaringer i brugen af stedet og derfor kan have en mere nuanceret mening om aftalens forskellige punkter.

Jeg har inviteret Ole Sommer med og han er ikke kun med som gæst, også han synes jo det vil være trist, hvis Nærum ikke bliver - *et godt sted at mødes*.



Claus Frausing

Formandens klumme er ikke nødvendigvis sammenfaldende med bestyrelsens eller bladets mening.



## 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 efter både i løbskalender og mødekalender.

### November

- 16. Kværkeby. Klubaften. Besøg af fhv. skatteminister Hovmand er aflyst. I stedet virksomhedsbesøg, se Klubaktiviteter.
- 18. Spjald. Klubmøde.
- 23. Klippinge. Mød formanden.
- 25. Morris-møde. Se VT 340.
- 29. Vesterhede. Udemøde.
- 30. Egeskov. Julefrokost. Se Klubaktiviteter.

### December

- 2. Nærum. Henrik Schou-Nielsen fortæller og viser billeder fra Fanø-løbet.
- 4. Vesterhede. Julefrokost.
- 9. Rødekro. Julefrokost. Se Klubaktiviteter.
- 9. Børkop. Juleafslutning.
- 10. Spjald. Julefrokost, bemærk ændret dato.
- 14. Kværkeby. Bemærk dato. Julefrokost.

### Januar

- 4. Egeskov. Biblioteksaften.
- 4. Ristrup. mød formanden.
- 6. Nærum. Mød formanden og Ole Sommer.
- 13. Børkop. Vi tager hul på det ny år.
- 18. Kværkeby. Møde med formanden og måske andre bestyrelsesmedlemmer.
- 25. Egeskov. Klubaften.
- 27. Morris-møde. Se VT 340.
- 31. Vesterhede. Mød formanden og muligvis flere bestyrelsesmedlemmer.

### Februar

- 1. Egeskov. Biblioteksaften.
- 10. Børkop. Møde på Møllen, formentlig med formand og bestyrelse.
- 15. Kværkeby. Klubaften.
- 17. Spjald. Mød formanden
- 22. Egeskov. Klubaften med formand og bestyrelse.
- 24. Morris-møde. Se VT 340.

### Marts

- 1. Egeskov. Biblioteksaften.
- 10. Børkop. Klubmøde.
- 15. Kværkeby. Film fra tur til udlandet.
- 29. Egeskov. Klubaften.
- 31. Morris-møde. Se VT 340.

### April

- 14. Børkop. Klubmøde.
- 28. Morris-møde. Se VT 340.

### Maj

- 12. Børkop. Klubmøde.

### Juni

- 9. Børkop. Klubmøde

## Løb 2005

### Maj

- 5.-8. Rally Marguerite, se indbydelse i VT 340

### Juni

- 5. Brønshøjløb, 10-års jubilæum.
- 11. Englændertræf i Løgumkloster.
- 25. Vitus Bering Løbet. Horsens.

### August

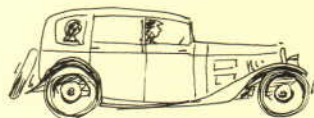
- 6. Munkebjergløb.
- 7. Munkebjerg Hill-Climb.
- 28. Svenstrup-løbet.

## UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmesiden  
[http://www.mhrf.se/id12\\_mhrfs\\_evenemangskalender.htm](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](http://www.fiva.org) og se under *Events*, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-givenheder.

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



### Nu kan man melde sig ind på internet

Nu kan man melde sig ind i Dansk Veteranbil Klub på internet. Så hvis nogen spørger: Henvis til [www.veteranbilklub.dk](http://www.veteranbilklub.dk)



## MERE FRA FREDERICIA

Hovedarrangøren af festlighederne i og omkring Fredericia, Bent Friis, vil gerne i tilslutning til vores reportage i sidste blad have en tak med til alle der bidrog: borgmester Uffe Steiner Jensen, der sendte vognene (og en enkelt motorcykel) af sted, John Andersen, der klarede en situation hvor en bom spærrede og hentede og bragte militær assistance, alle de mange hjælpere der sørgede for parkeringspladserne, herunder vagt, og for information, folkene med grillen, Strøjers museum, Niels Jonassen, der påtog sig at være toastmaster, børnene på Landerupgård, der lavede kaffe og kage. Vi har hørt at de får en ekstra udflugt for indtægten. Også tak for adgang til stedet ved Landsoldaten hvor frokosten blev indtaget og til Koldinghus Staldgårdsbygning, hvor der normalt ikke er adgang.

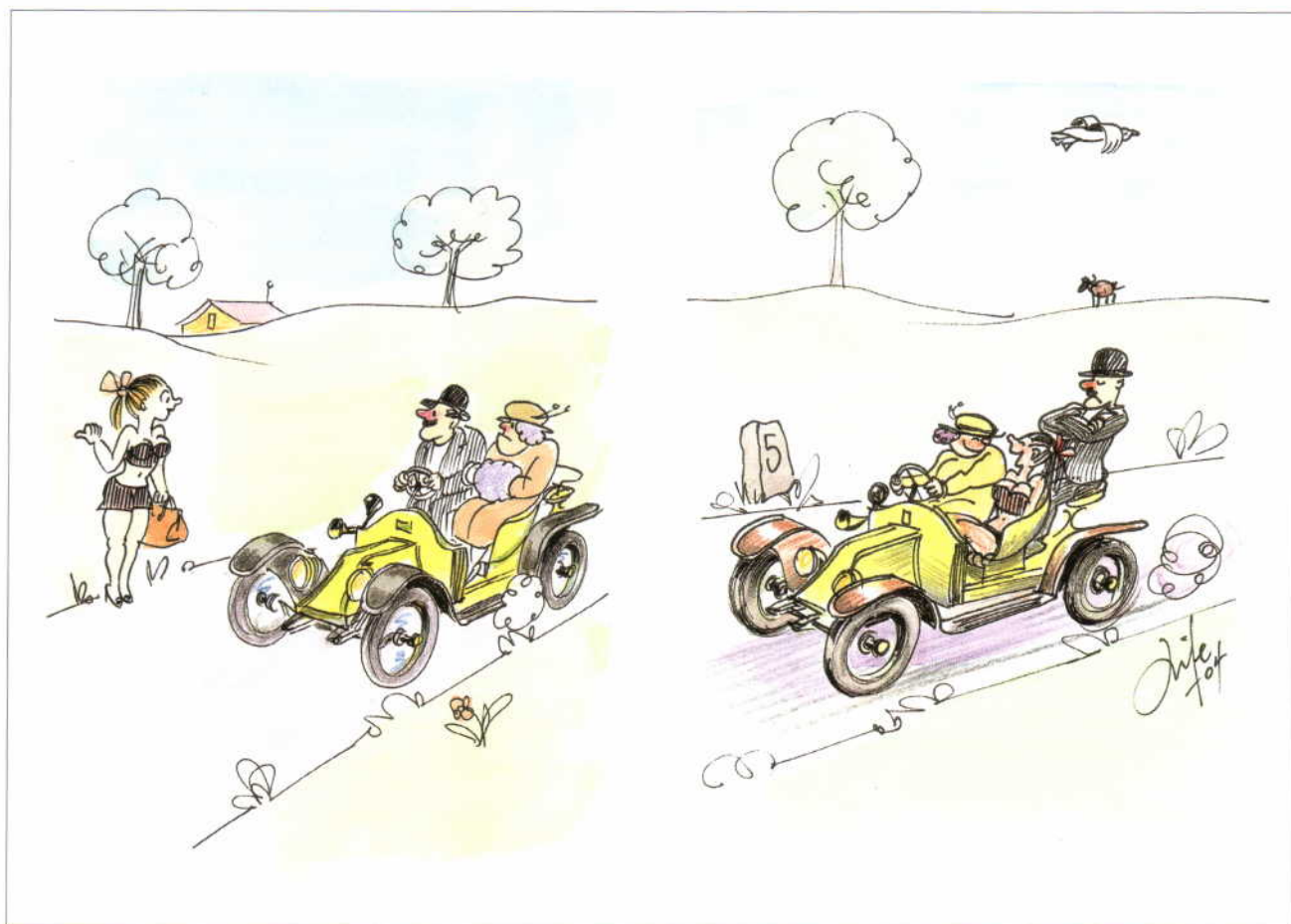
Og ikke mindst sponsorerne Nykredit, Bilka, Buchardt, Silvan, Shinyar DK, Holmegårds Glasværk, Haahr Benzin og Elsam.

Og så er der en stor beklagelse til den deltager som blev snydt for en delt førsteplads fordi det kiksede med at krydse af på et af kontrolstederne.

Der blev lavet en fjernsynsoptagelse til den ny afdeling af TV2, TV Charlie, hvor den indgik i en programserie om klublivet i Danmark, og det ser ud til at DVK kan få hele optagelsen.

Ovenstående skulle have stået i Veteran Tidende i sidste måned, men faldt ved en beklagelig ekspeditionsfejl ud.

**HUSK at ALT stof til Veteran Tidende på nær annoncer skal sendes direkte til redaktionen. Se side 2. IKKE til klubkontoret.**





*Tove Neel stillede med sin Triumph Herald på Christiansborg Slotsplads på Store Indvielsesdag 1. maj og led sammen med andre med anstand da et mere end støjende demonstrationstog fra Christiania drog forbi.  
Foto Ole Callesen.*

## HÆDRES DEM SOM HÆDRES BØR

I sagens natur er meget få af Dansk Veteranbil Klubs tidligste medlemmer tilbage i medlemskredsen. Når det er 50 år siden Dansk Veteranbil Klub blev stiftet må nødvendigvis mange af de tidlige medlemmer for længst være gået bort, andre har mistet interessen.

Der er da heller ikke en eneste af stifterne tilbage. Men der er alligevel en lille,

trofast flok medlemmer, som har været med fra begyndelsen - eller næsten. Vi har valgt her at fortælle om dem der er meldt ind i klubbens første 5 år - og som stadig er medlem.

Stifteren, O.T. Neel, meldte straks fru Tove og de to børn Elisabeth og John Axel ind, og sin mor, Inger Torrild. Tove og John Axel er medlemmer den dag i dag, og Tove Neel har også i jubilæumsåret vist sin interesse for klubben ved blandt andet i sin kongeblå Triumph Herald at deltage i Store Indvielsesdag 1. maj. John Axel er lidt mere på afstand fordi han arbejder i udenrigstjenesten og er stationeret i Cairo.

*Ved et arrangement for mange år siden holdt familien Neels to små hvide biler ved siden af hinanden. Til venstre en Renault 6CV Trekløver (det var ikke noget Citroën havde patent på), til højre Morris Cowley "Bullnose".*

Tove Neel har gennem årene kørt forskellige af familiens biler, men hendes personlige bil er den så vidt vides eneste overlevende danske Morris Bullnose, en hvid Cowley fra 1926. Den har en særlig historie, idet den fra ny tilhørte den kendte dyrlæge Keilgård – ham Dyrlægens Natmad er opkaldt efter! Keilgård boede Niels Ebbesensvej 25 på Frederiksberg, lige om hjørnet fra Landbohøjskolen, hvor han vist nok havde sit hovedvirke. Den trinde Keilgård var et iøjnefaldende islæt i det frederiksbergsk-københavnske bybillede, når han i sommersæsonen iført hvid kittel og kasket så sent som op i halvtredserne kom trillende i sin urgamle bil og parkerede på fortovet foran Cirkusbygningen for at tilse Cirkus Schumanns ædle heste. Deres Ærbødige har selv set det!

På hjemvejen med A20 kan man tænke sig at Keilgård faldt ind hos Davidsen i hans daværende restaurant på Åboulevarden, hvor altså Dyrlægens Natmad blev navngivet til hans ære. Leverpostej



pynnet med saltkød og sky. Vistnok på franskbrød.

Efter Keilgårds død blev bilen købt af en menig soldat på Ryvangskasernen, der malede den rød og forsynede den med en hardtop i form af et træskur. Snart efter blev den heldigvis reddet af O.T. Neel og ført tilbage til fordums herlighed.

John Axel har med forkærlighed dyrket hastighedskonkurrencer med familiens gamle biler - såmænd også med sin mors Bullnose. Hans køretøj fra de unge dage er dog en topersoners DKW, en af de tidligste forhjulstrukne.



John Neel har fået sin DKW til at se mere engelsk end tysk ud, British racing green og endda med Union Jack på køleren.

Næst efter familien Neel indehaves det laveste ægte medlemsnummer i dag af Niels Otto Jensen, der fik nummer 25 i juni 1955. Han har gennem årene været en ret trofast deltager i møderne i Storkøbenhavn, men hans biler har vi ikke set. De er ellers spændende nok: En 1925 Stutz Speedway Six i syvpersoners udgave og en 1928 Willys Knight sedan. Stutz var et af de fineste amerikanske mærker, nok bedst husket for sportsvognen Bearcat.



Niels Otto Jensen fandt sin Stutz 1925 i USA i 1978. 6-personers sedan med klapsæder men ikke adskillelse. Speedway Six motoren er topventilet og på 4.2 liter med 80 hk.

Med stiftermedlemmet, senere formand Erik Vagn Jensen fulgte fru Jonne. Vagn Jensen arbejdede dengang på Holmegårds Glasværk, og parret kom fra Næstved til medlemsmøderne i København i den moderniserede Rolls-Royce Silver Ghost, som dengang var brugskøretøjet. Over alt i klublivet var Jonne med, selv arrangerede hun i en årrække Juelsminde-løbet. Der var dog lange afbrydelser når Erik Vagn Jensens arbejdede i fjerne lande. Efter hans død for cirka 5 år siden



Leif Gr. Thomsens opfattelse af hvordan Jonne satte sin vilje igennem.



Erik og Jonne Vagn Jensen med deres fine og sjældne Lancia Lambda Serie 8A 1928 Farina cabriolet, som nu er overtaget af sønnen Rolf.



*Kaj Berg Andersen kom til generalforsamlingen i 1956 i sin littebille Peugeot Quadrilette (ved den lejlighed med Jørgen Clausen ved rattet).*

*En anden af Kaj Berg Andersens biler var en Adler 1912, nok den ældste af forholdsvis mange bevarede danske Adler. Den blev købt af fabrikant Mads E. Damgård, og efter hans død har familien beholdt den.*



*Herover: Ole Bering med sin Alvis, som nu er helt overtaget af sønnen Peter.*



*John Ove Carlsen ankom til generalforsamlingen i 1956 på sin fine og originale Nimbus 1923 med sidevogn, som vakte berettiget opsigt blandt Polyteknisk Læreanstalts studerende.*

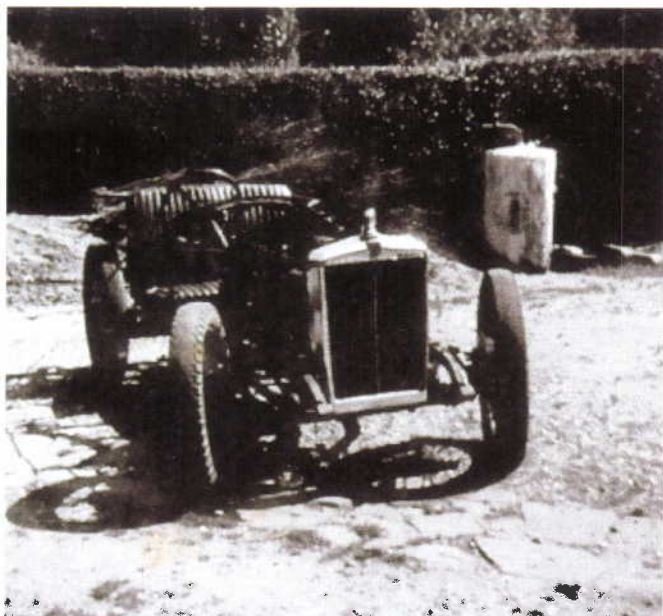
*Carlsen har stadig sit Kakkelvnsrør og kører stille ture i Sydsjælland.*

har Jonne ført medlemskabet videre. Lancia Lambda og Morgan trehjuler er overdraget sønnerne, men står stadig på Jonnes ejendom på Djursland. Læs om parret i Leif Gr. Thomsens portræt i Veteran Tidende nr. 259.

Til de aller tidligste medlemmer i provinsen hører også Kaj Berg Andersen i Nørresundby. Meldt ind i august 1955 og med nummer 29. Det gælder for øvrigt for både ham og Niels Otto Jensen at de siger at de faktisk henvendte sig til Neel allerede før den egentlige stiftelse, men de blev åbenbart først registreret hos hans sekretær, fru Schlosser, lidt senere. Kaj Berg er belastet ved at stamme fra en af egnens store bilophuggere, men syntes heldigvis at det var bedre at bevare de sjældne biler. Han deltog i den første generalforsamling, der blev holdt i stiftermedlem professor Webers lystekniske laboratorium på den daværende Polyteknisk Læreanstalt i 1956. Kom kørende hjemmefra i en bitte Peugeot Quadrilette, dvs. han var ikke gammel nok til at have kørekort, så den blev ført af Jørgen Clausen, der senere købte den. Mange motorkøretøjer har passeret Kaj Berg, nogle vil huske at han købte stort ind da der blev solgt ud hos den navnkundige hugger Fattig-Johnsen i Odense. Nu koncentrerer han sig om sin store samling af brochurer og anden litteratur.

Ole Bering er registreret som medlem i januar 1956 og fik medlemsnummer 46. Ivrig deltager i klublivet i en årrække, først med sin MG SA cabriolet, dernæst Alvis. Læs om det i jubilæumsskriftet. Den kendte Alvis er i de sidste mange år blevet kørt af sønnen Peter Bering og er nu hans ejendom.





*Buster Bruuns lille Morris under ombygning cirka 1947. Efter at have kørt i Bentley'en i nogle år i Danmark hentede han sin Morris i England og foretog også lange ture i den.*



*Bentley'en fotograferet i England med aluminiumskarrosseriet fra en AC.*

I januar 1956 kom John Ove Carlsen og fik nummer 50. For det første er hans søster gift med Ole Bering, Peter Bering er altså hans nevø. Desuden er hans kone i familie med P.A. Fisker, måske desårsag er køretøjet en Nimbus 1923 med original sidevogn. Ikke set meget i klubsammenhæng, men Carlsen tager sig stadig nogle hyggeture med den. Også Carlsen var med til mødet i Polyteknisk Læreanstalt, og da han boede i Holte kom han til klubmøderne i Bredgade.

Henrik "Buster" Bruun blev medlem i februar 1957. Buster boede under krigen og de første år efter i England. Som stor dreng satte han motorcykler i stand og solgte dem med lidt fortjeneste. Det blev til en lille Morris fra først i tredverne, den fik sænket køler og motor og sammen med en kammerat bankede Buster selv en "krop", som han udtrykker det, op i aluminium. Det lille vindspejl var skåret af sideruden til et jagerfly. Med den kom Buster vidt omkring. Det næste var en 4½ liters Bentley 1929. Bilen var forsynet med et lidt nyere, lukket aluminiumskarrosseri, der før havde hørt til en AC og aldrig kom til at sidde rigtigt fast. Den var både daglig transport og i hvert fald en enkelt gang eller to brugt til sport. Jeg lærte Henrik at kende i 1951, altså over 10 år før jeg selv blev

medlem af DVK, og jeg har set ham køre gymkhana i Roskilde. Bentley'en var både i Alperne og langt op i Norge, og den kørte pålideligt nok. Nord for Göteborg måtte Buster på en iset vej foretage en undvigemanøvre for ikke at køre på en beruser. Bilen faldt ned på en mark, fik ændret forhjulssporingen en del og rev en revne i bundkarret. Den blev lappet med en klud og ståltråd. Efter forskellige andre genvordigheder blev Bentley'en solgt til en mand på Amager – hvorpå køberen forlod kone, tre børn og Bentley og udvandrede til Ny Zealand. Bilen gik tilbage til Buster, men havde stået på gaden og var blevet slemt ødelagt af nabolagets børn, så "kroppen" måtte kasseres. Buster tilbød DVK resterne af vognen, på betingelse af at den blev i Danmark, men fik et så lavt bud at han foretrak at forære klubben den, blev til gengæld livsvarigt medlem. Buster havde da blandt andet sat nyt knastakseldrev i motoren og havde kørt chassiset for egen kraft fra Smørum til Hellerup. DVK fik N.E. Cleve og Flemming Sørensen til at sætte undervognen yderligere i stand, men projektet blev efterhånden for dyrt og det endte med

at DVK efter overenskomst med Buster solgte Bentley'en til Paul Sachmann, der har afsluttet restaureringen og givet vognen en åben karrosse.

Svend Hauberg blev medlem i november 1957. Om hans liv med sjældne og ædle biler kunne man læse i Veteran Tidende for to måneder siden.

Peter Hass var meget ung og endnu studerende, da han blev medlem i marts 1958. Har i årenes løb opbygget en anseelig samling biler, fortrinsvis med glidermotor eller af bestemte GM-mærker og



*Svend Haubergs liv med fine biler blev beskrevet i Veteran Tidende 339.*



Peter Hass.

ikke mindst den specielle interesse Tatra. Efterhånden så mange at Peter for nogle år siden købte et tidligere bilværksted for at få plads til det hele. Peter har haft sit arbejdsliv i Patentdirektoratet og er selv en opfindsom natur, han har fundet på så forskellige ting som et sindrigt, selvlysende system af belægningssten af beton – og en helt epokegørende nodenotation. Selv spiller Peter gerne harmonika og komponerer melodier. Om man skal regne det til hans fortjenester må andre afgøre, men det var på hans foranledning at Deres Ærbødige i efteråret 1962 meldte sig ind i DVK. Jeg havde skrevet et stykke i Berlingske

Tidende, hvor jeg spurgte hvad der var blevet af forskellige interessante biler, som jeg havde set i det københavnske bybillede blot nogle få år tidligere. Nok kendte jeg til klubbens eksistens, men at jeg kunne melde mig ind vidste jeg ikke før der på grund af min lille artikel kom et brev til mig fra Peter Hass. Hvad det så førte med sig er der en del som ved.

En anden særdeles markant personlighed er Børge Kå, der ligeledes blev medlem i marts 1958. Havde lært som vognmaler i det gamle bilfirma F. Bülow & Co. og er nok den sidste herhjemme som har kunnet staffere på fri hånd med en slepert. Udstyret med en helt særlig form for humor og med en usædvanlig næse for hvor man kunne finde gamle biler og motorcykler. I en årrække med eget lakereri i Bagsværd, Dernæst engageret i flere forskellige bilmuseumsprojekter, men efterhånden mest beskæftiget med og udlejning af de gamle køretøjer - og forbløffende kæmpeversioner af alt fra budcykler til kaffekander. Se Neesgårds portræt af Børge i VT 257.

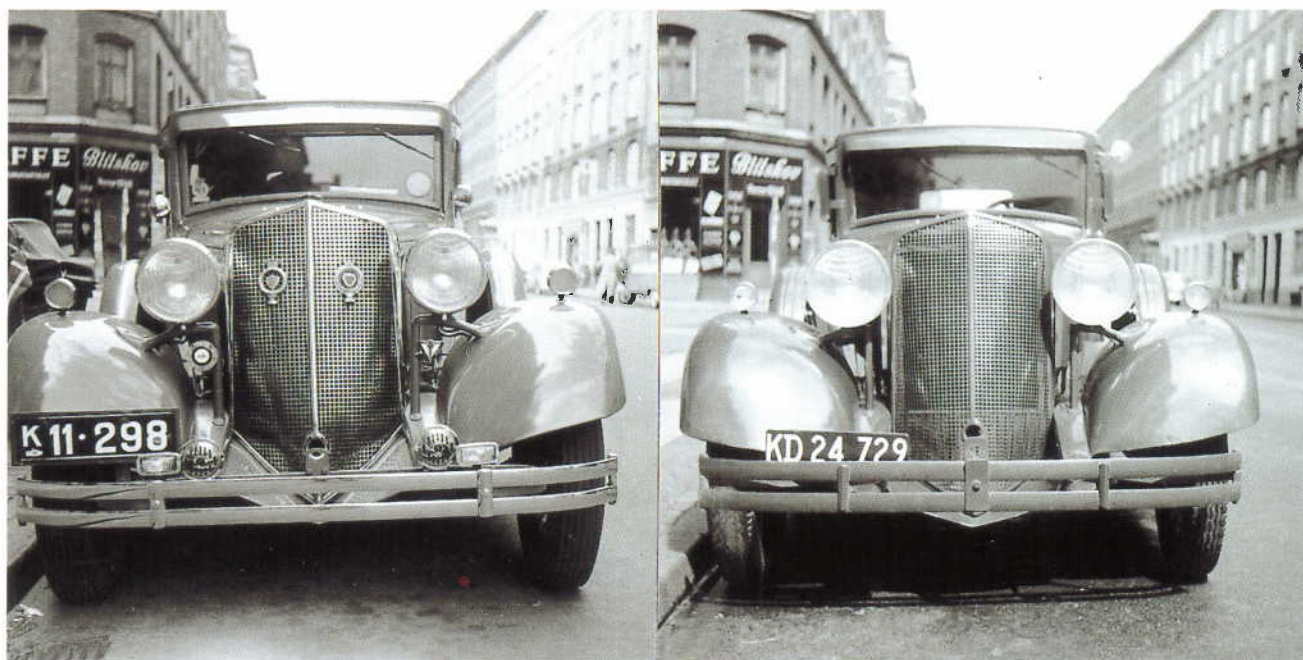
Og så kom i juli 1958 Georg Christiansen, der blev det mest konstant aktive medlem i klubbens historie, og fra måneden efter var også fru Irene Christiansen medlem. Begge stadig meget hyppige deltagere i møder og i løb, tidligst i Hupmobile, derefter Packard 1924, siden også Packard 1929, Rolls-Royce 1929, Hupmobile 1912 og

Nimbus Kakkellovnrør. Georg Christiansen har endvidere taget sin tørn som bestyrelsesmedlem, løbsarrangør og i de første år bladredaktionen. Læs blandt andet Georg Christiansens beretning om "Mit hupmobile liv" i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 84.

Sidst i rækken af dem fra de første fem år som vi stadig har som medlem kommer Hans Jørgen Beier, også særdeles aktiv i klublivet de fleste af årene. Først kørende i den Delage, vi præsenterede som Månedens Køretøj for nogle måneder siden, senere også i Packard V12 med Gläser cabriolet. Begge vogne har vi set ved forskellige arrangementer i jubilæumsåret. Også Beier tog i de tidlige år en tørn i såvel bestyrelse som bladredaktion. Ved en generalforsamling, der blev holdt på Pedershvile i Nordsjælland, ønskede Ebbe Suenson ikke længere at være bestyrelsens kasserer; Beier påtog sig hvervet på én betingelse, at han slap for skrivearbejdet. Jeg skar igennem og det medførte at jeg de næste cirka 20 år, indtil klubben fik kontor i Nivå, ved siden af bladarbejde, fotoarkiv og formidling til biblioteket stod for udsendelsen af hundreder, ja tusinder af indmeldelsessæt, alle med et personligt, maskinskrevet ledsagebrev. Breve og brevkopier fylder omtrent 30 gammeldags, tykke brevmapper. Brev, brevkopi, girokort og indmeldelseskort fik ens numre med et gammelt nummeratørstempel, der stammede fra min fars



For nogle år siden holdt Børge Kå udsalg hjemme i Udsholt, men han havde svært ved at skille sig af med sine kære sager. Foto Peer Lauritzen.



arbejdsplads. Det burde måske få plads i en montre i klubbens hovedsæde?

I nogle år i blev ledige medlemsnumre genbrugt. Det gik man bort fra igen, men fremgangsmåden i den periode gør at man ikke umiddelbart af medlemsnummeret kan aflæse ancienniteten. En anden ting: Nogle få vil måske bemærke at et par nuværende medlemmer også blev meldt ind inden for de første fem år. Det er rigtigt. Men for den ene, oprindeligt meldt ind i november 1958, gør sig gældende at han i de fleste af de mellemliggende år ikke fandt det fornødent at betale kontingent når han nu kunne se bladet hos en kammerat. En anden, mærkeligt nok også meldt ind i november 1958, blev flere gange slettet på grund af kontingentrestance, og siden han sidst blev slettet i 1965 har han faktisk aldrig meldt sig ind igen. Når han alligevel står som medlem i dag skyldes det nogle særlige omstændigheder, skønt han faktisk i de mange år højst har betalt kontingent 5 gange.

De følgende år fik DVK selvfølgelig også mange markante medlemmer, som vi har endnu – men dem kan vi komme tilbage til ved næste jubilæum. oer

*Historien om Irene og Georg Christiansens liv med de to Hupmobile'r, solskinsvognen til venstre og regnvejsvognen til højre, kan læses i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 84. Foto Henrik Schouw.*



*Irene og Georg Christiansen til møde i Nivå.*

*H.J. Beiers Delage oplever sin tredje ungdom, her som publikumsvinder i Svenstrupløbet 2004.*





Mercedes-Benz 710SSKL 1931.  
Fot. John Colley.



# Goodwood Revival 2004

AF OLE RIMMEN, BJERGBY

FOTOS AF JOHN COLLEY, PETER BURN OG OLE RIMMEN.

En længe planlagt ferie i West Sussex gav min hustru og mig mulighed for at overvære Goodwood Revival 2004. Turen foregik i vores Porsche 911T/R 1968. Bilen er restaureret af tyskeren Jürgen Barth i 1988 og importeret fra Schweiz. En livslang passion for hi-

storisk motorsport bestemte feriemålet i år.

Goodwood Revival Race Meeting 3.-5. september 2004 var organiseret af British Automobile Racing Club (BARC) i samarbejde med Classic Racing Motorcycle Club Ltd., og afholdtes efter Ge-

neral Regulations of the Motor Sports Association Ltd.

## The Spirit of Brooklands

Den berømte "Spirit of Brooklands" som skabtes på Londons sydvestlige racerbane i 1930'erne, optog Lord Freddie March i den grad, at han i 1948 åbnede sin egen racerbane på Goodwood, Chichester i West Sussex.

Nogle af de biler som inspirerede Lord March mødtes i begyndelsen af september d.å. til Goodwood Revival - et enestående arrangement med det formål at genskabe ånden fra perioden 1930-1966. Det var 7. udgave af Goodwood Revival, tillige med det formål at afvikle racerløb "the way it used to be", med de samme originale biler, og i en atmosfære som engang.

Med et samlet tilskuertal på ca. 103.000 over tre dage var det en ubetinget succes.

Lotus og Elva 1955.





Starten på St. Mary's Trophy med Andy Wallace i Jaguar Mk 1 i spidsen.

Den britiske motorsports vugge stod i Weybridge, en forstad til London, hvor Brooklands-banen blev grundlagt i 1920'erne. Den folkelige interesse for motorsporten blev skabt mellem 1. og 2. verdenskrig - og den såkaldte "Spirit of Brooklands" lever, takket været de mennesker der skabte og har bevaret de fantastiske biler fra en unik periode i den industrialiserede verden, en periode der grundlagde en romantisk æra af stor betydning for den moderne bil-industri.

Det var en pionerperiode, hvor eksperimenterne nok var i første række, men resultaterne var formidable. De såkaldte "Big-Bangers" fra 1920'erne var brutale, to-tons-plus uhyrer med enorme motorer, 12-16-24 liter, ofte tidligere flymotorer. Chassiserne var ofte store som lastvognschassis af stige-typen, tromlebremser, udvendigt gearskifte og håndbremse.

De fik fuld speeder med hastigheder på 220-260 km/t. Således blev timerekor-

den sat af Sir Henry "Blower" Birkin på Brooklands 5 km lange ovale bane, med over 220 km/t i gennemsnit.

Brooklands havde stejle kurver (bankings), hvor muligheden for enten at køre op over kanten - eller at styrte ned i bunden var en kalkuleret risiko. Mange mistede livet - og for nogle af dem var det en ærefuld afslutning på et hektisk livsforløb. Clive Dunfee kørte op over kanten med sin Bentley "Old Number One" - og fandt døden i trætoppene ovenover banen.

Den berømte motorsportsskribent og -kører Sammy Davis beskrev senere Brooklands 500-milesløb som et af de hurtigste i perioden, det var et løb hvor man bare trådte speederen i bund, "indtil stumpene begyndte at flyve". Deltagernes entusiasme var ubeskrivelig, og mange var samtidig grebet af frygten for katastrofen - at motoren skulle eksplodere, at varm olie skulle sprøjte ud i cockpittet, at batterisyre skulle sprøjte ud på dem, eller at dæktråde ramte albuerne når de skiftede gear med det udvendige gearskifte.

At køre race i 1930'erne krævede dygtighed, mod, fysisk styrke og nerver af stål. Der var ingen sikkerhedssele, kun bomuldsoveralls og flyverhjelme af bomuld eller læder.

På trods af disse risici var Brooklands omgivet af en dødbringende glamour. Den tiltrak en nærmest ubeskrivelig blanding af millionærer, aristokrater, medlemmer af oversøiske kongefamilier, krigshelte, velhavende excentrikere og karismatiske dødsforagtere.

Personligheder som Grev Zborowski - berømt for sine monstrøse "Chitty-Bang-Bangs" med de store flymotorer, og Sir Malcolm Campbell, Henry Segrave og John Cobb - berømte for deres land-speed-records, og The Bentley-Boys, som skabte en række Le Mans-sejre i 1930'erne.

#### Genskabelsen af en æra

Blandt disse notabiliteter var Frederick Charles Gordon Lennox - the Earl of March - og fra 1935 den 9. Duke of Ri-



chmond og Gordon - senere kendt som Lord Freddie March. Han var bedstefar til den nuværende Lord Charles March af Goodwood nær Chichester. Efter en universitetsuddannelse på Oxford førte Freddie March' brændende interesse til en stilling som ingeniør hos Bentley Motors. Ivrig efter at lære alt om racerbiler arbejdede han inkognito hos Bentley Motors under navnet Fred Settington, indtil hans identitet blev afsløret af værkstedskolleger.

Lord Freddie March blev hurtigt en lysende stjerne på Brooklands' scene, og en succesrig fabrikskører for MG. Hans første sejr var i 1929, og to år senere vandt han Brooklands 500 miles-løb sammen med Sammy Davis i en lille Austin Special.

Brooklands blev under 2. verdenskrig brugt som startbane af Royal Air Force. Da det gik op for tyskerne, blev banen bombet, og herefter var det for altid slut med racerløb på Brooklands. I dag står kun nogle få hundrede meter af "the bankings" tilbage som et minde, i tilknytning til et fint lille museum.

Den velhavende Lord Freddie March besluttede at videreføre "The Spirit of Brooklands" til anden halvdel af det 20. århundrede, og i 1948 åbnede han sin egen racerbane på Goodwood - det familieejede gods. Han havde det håb, at han kunne genskabe den magiske atmosfære han havde været med til at etablere, og i høj grad havde levet og åndet for.

### Goodwood Revival 2004

De racerbiler der blev synonyme med Brooklands berømte ovale bane - hvor-

af mange skabte historie efter dagens standard, kørte efter krigen på Goodwood-banen, og i den første weekend af september 2004 oplevede vi en fantastisk samling af disse originale biler.

### "Brooklands Trophy"

Løbene har navn efter den tid bilerne hører til, men "Brooklands Trophy" blev aldrig et rigtigt løb på Goodwood i dens oprindelige aktive periode. Weekendens samling af førkrigsracere var repræsentative for den type der kørte på Brooklands frem til 1939 - og for tiden efter krigen på Goodwood fra 1948.

Bentley-vogne som Bernato Hassans og Bill Pacey specials, og "Old Mother Gun", et utroligt stort aluminiums-karosseri, en Bentley-Jackson Special, restaureret og ejet af Bentley-specialisten Stanley Mann, tillige Sir Henry "Blower" Birkins langdistanceracer, ombygget til en single-seater, og Brooklands time-rekordholder med over 137 miles i timen, eller ca. 220 km/t.

Disse biler konkurrerede mod bl. a. tre Mercedes Benz 710 SSKL magen til den Rudolf Caracciola vandt Mille Miglia med i 1931.

En utrolig Delage Bequet - drevet af en 11,7 liters Hispano Suiza flymotor, buldrede ned ad langsiden. En Bentley med en 24- liters motor, en såkaldt Napier-Bentley, var den mest frygtindgydende, med et ukendt højt moment og et meget synligt forbrug af olieblandet benzin, der indhyldede hele langsiden i en blå tåge.

Gennem 1930'erne dominerede en del væsentligt lettere biler, som Bugatti

35B, 3-hjulede Morgan Super Aero, Alfa Romero Tipo B monoposto, og i dette løb en herlig MG Q-type 1935.

De mindre vogne snappede de store biler i haserne, og trods motorkapacitet på kun 1.200-1.500 cc, mod store biler med 12- og 24-litersmotorer, må man sige, at den lavere vægt hos førstnævnte gjorde dem til fremragende konkurrenter.

Weekendens "Brooklands Trophy" blev vundet af en Riley Dixon Special 1934, 1.996 cc, foran en Alfa Romero Tipo B monoposto, 3.200 cc fra 1934.

Man må særligt fremhæve løbets ældste deltager, Tom Delany, der med sine 93 år er verdens ældste aktive racerfører, i en Lea Francis Hyper 1.496 cc, en bil fra 1928 som han købte for over 65 år siden, og som han selv har kørt på Brooklands før krigen.

### "Goodwood Trophy"

Dette løb er for Grand Prix, Formel 2 og Formel Libre biler af den type der kørte race mellem 1948 og 1954.

I de første år - efter at racerløb var begyndt på Goodwood i 1948 - var Goodwood Trophy det første rigtigt eftertragtede løb, og som sådant hovedbegivenheden og weekendens højdepunkt, og samtidig afslutningen på en række af mindre klubløb med mange forskellige deltagere.

At deltage i Grand Prix og Formel Libre var omgivet af fortidens glamour og spænding og gav deltagerne en mulighed for at stille op med førkrigstidens single-seaters - og få dem sat op til race igen, og vise at ånden fra Brooklands levede videre i spænding.

Goodwood Revival 2004 genskabte disse tidlige løb med store kraftige grand prix-biler, hvor ERA'er og Alfa Romeo'er kæmpede mod de seneste efterkrigsbiler som Maserati 4 CLT, i hvilken Reg Parnell vandt det første Goodwood Trophy i 1948. Der er kun en håndfuld af disse sjældne biler tilbage, og to af dem deltog på Goodwood i denne weekend. Tillige deltog en Ferrari 500 GP – den sidste af sin type i verden – og første gang på Goodwood Revival.

En række Formel 2 biler, som Cooper-Bristol og Connaught A-typer fra 1952 og 1953 var fint repræsenterede, ligesom en række hjemmebyggede single-seaters som var med til at skabe britiske racer-personligheder deltog. Heriblandt notabiliteter som Mike Hawthorn, mest kendt for at besejre selvste Mr. Fangio med sin Cooper-Bristol i 1952 – og hermed tage den internationale titel.

Lørdagens løb blev vundet af John Uhre i en ERA B-type R9B 1936, 1.484 cc, efterfulgt af Ludovic Lindsay i en ERA B-type R5B "Remus" 1936, 1.984 cc.

#### "The Madgwich Cup"

Dette løb er for "production sports-ra-

cing-cars" med BMW-motorer af typen der kørte før 1955.

Historisk var Madgwick Cup for kapacitetsbegrænsede sportsvogne fra midt-1950'erne, som f.eks. Lotus 11, 1.500 cc, Cooper-Bobtail og Elva med Climax-motorer.

For at fejre 75-året for de første BMW-motorer op til 2.000 cc, udviklet til BMW 328 i 1936 – og senere anvendt af Frazer-Nash Le Mans, TojeiroBristol og Veritas RS, havde Goodwood Revival besluttet at Madgwick Cup 2004 alene var for biler med denne legendariske 6-cylindrede 2-liters stødstangsmotor, som har været med til at skabe så fremragende biler. Løbet blev vundet af Nick Wigley i en Tojeiro-Bristol 1953 foran en Lotus-Bristol MKX 1955.

#### "Barry Shene Memorial Trophy"

Goodwood Revival er også for klassiske motorcykler, her i to løb for 350 cc til 500 cc cykler af typen som deltog i løb mellem 1962 og 1966.

Løbet blev vundet af verdensmesteren Wayne Gardner fra Australien på en 500 cc Manx Norton tilhørende den berømte Fred Walmsey. På 2.-pladsen

kom den britiske superbikestjerne Janie Witham på en Manx Norton 1961.

Det er vel ikke nødvendigt at nævne at de kørte med fri udstødning – og hvilket orkester!

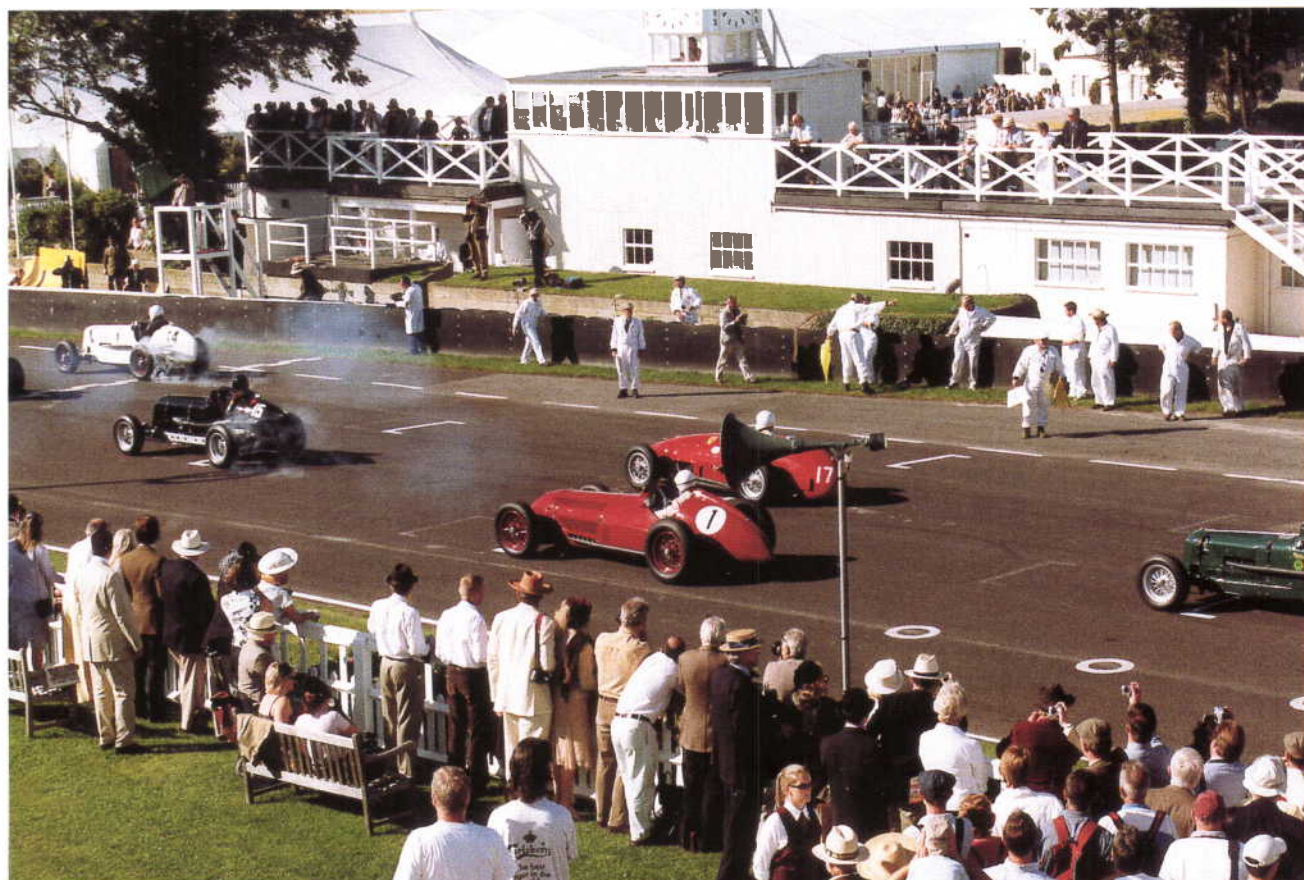
#### "St. Mary's Trophy"

Løbet gik over 12 omgange - for production-saloon-cars af typen som kørte på Goodwood i perioden 1950 til 1959. Her skal en række prominente racerførere fremhæves. Andy Wallace i Jaguar MK I 1959 vandt løbet. På 2.-pladsen Gery Marshall i en Alvis Grey Lady 1954, og Derek Bell i en Jaguar MKI måtte desværre udgå på 6. omgang. Den tidligere verdensmester Jackie Oliver gjorde sig bemærket i en Austin A 35 1957 - en rigtig publikumstræffer.

#### "The Freddie March Memorial Trophy"

For biler som deltog i Goodwoods 9-timers løb fra 1952 til 1955. Som en engelsk pendant til Le Mans 24 timers-løb afholdtes hvert år et 9 timers-løb på Goodwood.

Starten gik lørdag kl 1500 med finale kl 2400. Her deltog alle datidens stjer-



ner – med Sir Stirling Moss og Mike Hawthorn i spidsen. På Le Mans var det Jaguar C-typer der vandt over f.eks. Aston Martin, men på Goodwood var det modsat, idet Aston Martin scorede hat-trick med tre uventede sejre i 1952, 1953 og 1955.

I dagens anledning var løbet udvidet med en række sjældne italienske vogne som Ferrari 750 Monza 1955, Ferrari 166 Barchetta 1950 og ikke mindre end fire Maserati A6GCS fra 1947-1955, alle fire med 2-liters motorer.

Michael Steele vandt i en HWM Jaguar 1954 foran Carlos Monteverde i Ferrari 750 Monza og på 3.-pladsen Gerry Marshall i en meget hurtig Austin Healey 100 S fra 1955. Et godt eksempel på at mere ordinære vogne kunne gøre sig gældende når opsætningen til race er den rigtige.

### ”Whitsun Trophy”

For prototyper af sportsvogne af typen som kørte på Goodwood mellem 1963 og 1966. Dette løb er for store sportsprototyper – og altid hovedbegivenheden i Whitsun Meeting hvert forår. Disse biler – sammen med de store 3-liters Formel 1 biler fra 1965/66 – var

for hurtige og for kraftige på Goodwood-banen, som næsten var uændret siden grundlæggelsen i 1948, og de var en medvirkende årsag til en midlertidig lukning af banen i 1966.

Den nye klasse af sportsvogne der kom frem i 1963 var med centermotorer – ofte 5.0 liters V8-motorer – og med nyudviklede meget brede dæk. De fleste, som Lotus 30 og Lola-Chevrolet T 70 Spyder var åbne spidere, men de nye Ford GT 40 var nyudviklede hardtops med slanke lave karrosserier. Ford GT 40 kørte i hele 1966-sæssonen – og i Goodwood Revival 2004 deltog ikke mindre end 9 af disse originale biler.

Martin Stretton deltog med den af Otto Reedtz-Thott ejede Lotus-Climax 19 fra 1960. David Piper – den tidligere Le Mans vinder i Porsche 917 K 1970 – deltog med en smuk grøn Ferrari 330 P2 1964, 3.998 cc. Løbet blev domineret af Simon Hadfield i en Lotus-Ford 30 1964, foran Richard Dodkins i McLaren-Chevrolet M1B 1965. Desværre blev løbet afbrudt før tiden efter et uheld, og afgjort efter den aktuelle stilling.

### Stil og påklædning

Nævnes skal det afslutningsvis, at mange tilskuere var klædt på i tidstypiske dragter, kjoler, hatte, sko og tasker. Mændene med jakke, slips og hat eller klassisk tweed-kasket. Lørdag var stråhattene i flertal, og solen skinnede fra en skyfri himmel.

Forplejningen og tilskuerfaciliteterne er aldeles fremragende, og de bedste vi endnu har oplevet til klassisk racerløb.

Hele stemningen under Goodwood Revival er ubeskriveligt spændende, og da alle billetter og tribunebilletter er solgt i forsalg længe forinden, kan arrangørerne være sikre på, at tilskuerne mener interessen for løbet alvorligt – og der lukkes ikke flere ind end der er god plads til alle.

Om det er dyrt? Regn med ca. 1.400 kr. pr person for tre dage, inkl. de bedste siddepladser på The Grand Stand Startline-tribune.

Det er alle pengene værd, skulle jeg hilse fra fru en og sige!







## 10-års jubilæum i Kværkeby

**18. oktober 1994 var første gang, vi var en tur i Kværkeby til indvielse af det nye mødested på Midtsjælland.**

Tirsdag d. 19. oktober 2004 kunne Preben Boisen således fejre sit 10-års jubilæum som mødestedsindehaver og sikke et fremmøde. 60 personer var dukket op til kaffe og æblekage. Hele festivitaten sat i scene af Preben, der selv er kaffebrygger, kagefremstiller og servitrice i egen person, i dagens anledning hjulpet af svigersønnen Bjarne.

Formand Frausing takkede Preben for hans store indsats og ønskede tillykke med en plade med inskription til ophængning i mødelokalet. Frausing nævnte at mødestedet de første 5 år blev ledet af Egon W. Neesgård. Derefter var det et par år Kaj Sørensen og Hans Henrik Havsted inden manden på gården selv overtog ledelsen.



Mødested Kværkeby har egen slyngelstue med bar og billard, i tilstødende lokale en "større" biograf med plads til ca. 100 mennesker. Joh, Preben ved, hvordan det skal gøres. Det var her vi for tre år siden holdt julefrokost med 50 deltagere og mavedans som en del af programmet! Det må være en særlig sønderjysk tradition, som er overført til Midtsjælland. I de ved siden af beliggende lokaler er der monteringshal og værksted, hvor restauratøren Preben folder sin kunnen ud med de gamle biler. Godset rummer også en helt unik samling af 50'er-60'er biler, flot stillet op, endda i flere etager, et par førkrigsbiler og en royal Bentley, det er absolut værd at se.



Udover jubilæumsfesten var indbudt Hans V. Holm til at holde foredrag og vise lysbilleder i biografen om en tur Australien rundt i en Vauxhall Velox 6 cyl. fra '51. Turen foregik i 1961-1962, da Hans var 22 år. En meget spændende beretning og nogle meget flotte billeder, vi kan sidde og undre os lidt, over et så ungt menneske har så stor respekt for naturen, her manglede ikke noget. Fra Australien fortsatte Hans sin rejse jorden rundt, det kan være, vi kan få resten af historien en anden gang.

Mødested Kværkeby ønskes tillykke med de 10 år og alt mulig held og lykke fremover. I vores kalender er der altid X når Preben holder mødeaften.

Karen og Ole Poulsen



# Renault Junior bus 1953



Tekst og foto: Hans Pedersen

**Det er interessant med biler. Nogle føler man sig hjemme i, andre føles helt fremmede. Renault er absolut en bil jeg føler mig hjemme i - måske fordi jeg kørte Renault i perioden 1967-1987. I alt har jeg kørt mere end 1 mill. kilometer i diverse Renault modeller.**

Det begyndte en kold forårsdag i marts 1967. Jeg havde netop fået førerbevis og havde købt en dejlig lille hvid Renault 4CV årgang 1959-60. Derefter måtte jeg jo naturligvis prøve alle de forskellige Renault modeller på det danske marked, og det gjorde jeg så. Herlige biler med et vidunderligt design, jo, det var lige mig, og jeg fik min lyst styret de efterfølgende 20 år.

Men månedens køretøj - en Renault bus fra 1953 - har jeg trods alt aldrig ejet eller kørt i, ja jeg havde slet ikke kendskab til denne model.

Bussen er halvt dansk, idet karrosseriet

er bygget i Ålborg. Chassis med motor og andet teknisk tilbehør er fremstillet hos Renault i Frankrig. Selv om det er en årgang 1953 virker hele chassiset m.v. noget gammeldags.

Renault bussen blev indregistreret første gang den 6. juni 1953 til vognmand Oscar Olesen, Sørup pr. Støvring, syd for Aalborg.

Den afmeldes den 25. januar 1961, først og fremmest fordi der ikke var tilstrækkelig kørsel til bussen. Et andet vognmandsfirma køber bussen, men opgiver den fordi noget træværk i bussen er begyndt at slå sig. Den bliver derefter solgt til en mekaniker i Astrup ved Hjørring.

Af nogle gamle papirer - der fulgte med bussen - fremgår det at vognmand Frede Hansen i Sæby anmoder om lån af prøveskilte den 3. maj 1962 hos politiets motorkontor i Sæby. Frede Hansen betaler lejen for prøveskiltene for et døgn forud, i alt kr. 6,00.

Ja, det var andre prisen dengang i 1962. Af en gammel kvittering fremgår det

også, at afgiften for januar kvartal 1961 andrager kr. 85,00, det vi senere kalder vægtafgift.

Ad snørklede omveje i Nordjylland sidder jeg pludselig en dag med et telefonnummer på fhv. vognmand Frede Hansen, der i dag er 85 år gammel og frisk og rørig og heldigvis med en særdeles god hukommelse. Frede Hansen fortæller, at han købte bussen i 1962 af mekanikeren i Astrup ved Hjørring. Prisen var sat til kr. 4.000,00, men Frede Hansen fik den forhandlet ned til kr. 1800,00.

Og det er så på dette tidspunkt Frede Hansen lejer prøveskilte og kører bussen hjem i sin garage i Sæby. Det var naturligvis meningen at bussen skulle repareres og sættes ind i den daglige drift i hans vognmandsfirma Sæby Turistfart. Frede Hansen og en karetmager måtte udskifte en stor del af bussens træskelet, der var fremstillet i bøgetræ og havde slået sig kraftigt mange steder. En stor del blev udskiftet med asketræ og bussen skulle også beklædes indvendig på siderne. Pengene var små, men



opfindsomheden stor, så Frede Hansen henvendte sig til sin gode ven hr. Ørskov, der ejede Ørskov Skibsværft. Spurgte om han evt. kunne få nogle rester af de Formica beklædningsplader, der blev benyttet i skibene. Hr. Ørskov sagde: ”Du skal minsandten ikke have rester, du får en rekvisition så du kan få udleveret 2 stk. nye plader til din bus”. Og sådan blev det, og selv samme plader sidder i bussen den dag i dag.

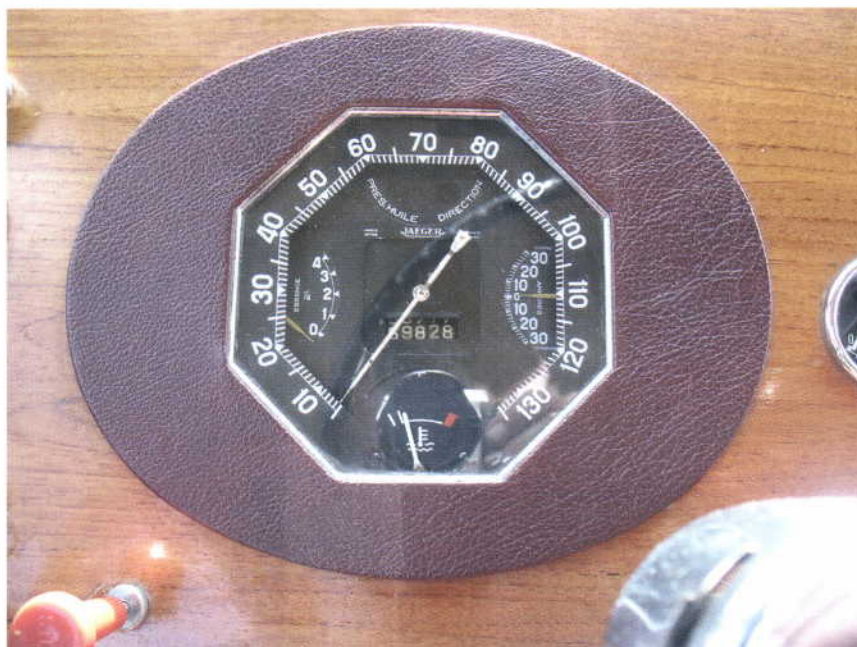
Frede Hansen kendte en lokal fisker der selv syede sine fiskenet. Kunne han dette, så kunne han vel også sy nogle nye bagagenet til bussen. Og det kunne han naturligvis, og de sidder også i bussen i dag.

Inden Frede Hansen når at blive færdig med Renault bussen går hans vognmandsfirma konkurs, og bussen køres i garage, hvor den henstår i 32 år, altså indtil 1994.

Frede Hansen får så et godt tilbud på bussen, og den sælges til en mand i Aså, hvor den står uberørt indtil 1998, hvor nuværende ejer køber den.

Bussen har således kun kørt i perioden 1953-1961, altså kun 8 år. Den har kørt i området oppe ved Støvring i alle årene. Frede Hansen kendte vognmanden, der havde haft bussen fra ny, og han bekræfter, at bussen kun har kørt 89.000 kilometer.

Karosseriet er som tidligere nævnt dansk bygget på et træskelet, hvilket tydeligt fremgår af de viste fotos fra re-



noveringen. Bussen har typebetegnelse 2062. Der fandtes også en type 2066, der rent teknisk var identisk med type 2062, men var måske en slags luksusudgave, idet type 2066 havde panoramavinduer oppe i tagets rundinger, samt at de 2 frontruder var trukket ca. 100 mm tilbage i begge sider, så hele så lidt mere smart ud. Men begge karrosserityper blev bygget i Danmark. Man kan vel betegne dem som henholdsvis en standardmodel og en luksusmodel.

Interessant nok var en af disse Renault

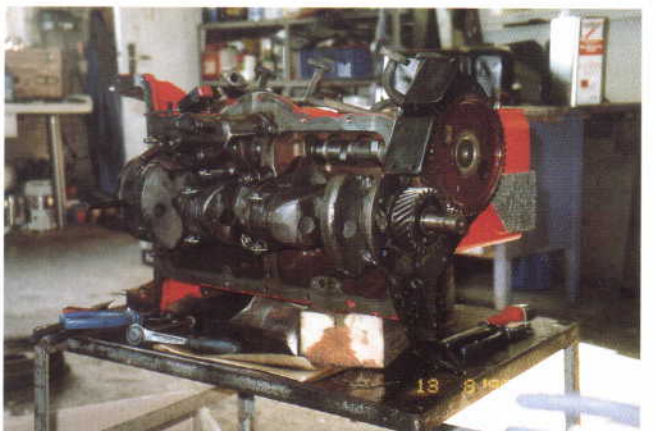
busser med til at køre de første gæster ud i Europa for Simon Spies. Det var Vagn Gjerlang, der i 1951 åbnede egen forretning med salg og udlejning af motorcykler. Forretningen var beliggende på Finsensvej i København. På et tidspunkt skulle Vagn Gjerlang have en ny personbil, og han faldt tilfældigt over den lille Renault 4CV. Efter blot 3 måneder ville Vagn starte et rejsebureau, og han skulle bruge en bus. Han huskede så at han ved købet af den lille Renault 4CV havde set en Renault bus hos forhandleren. Han byttede 4CV'en ud med en bus, og han startede således firmaet Københavns Bus Co., og der blev indkøbt yderligere 3 andre busser, dog ikke af mærket Renault.

Så det er ikke blot Tjæreborg-præsten eller Simon Spies der var blandt de allerførste udbydere af rejsemål ud i Europa. Vagn Gjerlang kørte allerede i 1953 de feriehængende danskere til de senere populære feriemål som Mallorca og andre steder i Europa.

En dag i 1953 ringede Vagn Gjerlangs telefon, og en hæs stemme præsenterede sig som Simon Spies. Simon Spies sad netop og tænkte på, hvordan han skulle gribe transporten an med de gæster han nu ville køre ud i Europa. Her kunne han så leje sig ind i Vagns busser, og således blev det i en årrække.

Så er det hermed afsløret, at samme type bus som månedens køretøj – den fine







lille 14-personers Renault – har spillet en rolle i danskernes rejsemål.

Og her er virkelig sket noget, da bussens nuværende ejer Steen Nilsson og jeg kører en tur på en herlig sommerdag i juli nu i 2004. Bussen har ringe komfort efter nutidens normer. Her er hverken servostyring, servobremser eller alt det andet vi har i nutidens busser. Men her er hyggeligt i den lille bus. Tænk engang at køre så langt dengang i 1950'erne, hastigheden har nok kun været omkring de 70 km/t og helt støjrit har det heller ikke været. Man har garanteret haft god tid, og man blev jo heller ikke forstyrret af mobiltelefoner eller tv eller andet elektronisk udstyr. Næh, det var blot at læne sig tilbage i de primitive sæder og afvente at man nåede frem til feriemålet.

I Renault brochuren fra 1953 skriver generalrepræsentanten for Danmark Brdr. Friis-Hansen A/S i København følgende:

Renault Junior bus er udstyret med Renaultfabrikkens økonomiske ”85” motor, der er fortrinligt egnet til danske forhold. Karrosseriet er af svensk stål i speciel, patenteret konstruktion, der giver ideelt samarbejde mellem karrosseri og chassis. Stålkarrosseriet giver større sikkerhed og mindre vægt pr. passagersæde end noget andet karrosseri – og den lille vægt betyder mindre skat og benzinforgbrug.

Interiøret er stilfuldt og komfortabelt. De behagelige stole har skumgummisæder og betræk af uopskåret mekka med plastickanter.

Der er i type 2066 vinduer i taggrunden, linoleumsbelægning på gulvet og smukke gardiner. Man sidder godt - og man ser godt overalt i Renault Juniorbussen.

Reklamefolkene hos Renault skriver videre:

Renault Junior bus løser en mængde af de opgaver, moderne turistkørsel bliver stillet overfor. Denne bus kan størrelsesmæssigt placeres mellem de største personbiler og de almindelige turistbusser, og vil derfor være den mest rentable bustype for de turist- og rejsehold, der er for store til de største personbiler og for små til de almindelige turistbusser.

Den fikse Renault Junior bus er f.eks.

ideel til: Sportshold, familieskovture, små firmaudflugter etc.

Junior bussen vil hurtigt forrente sig, fordi kunderne vil anbefale den videre. Den omtales som den mest komfortable vogn med det bedste udsyn . . .

Det er vognen, der vil give Deres forretning succes.

Dengang som nu – markedsføringsfolkene var på tærne.

Køreturen med Steen bag rattet var en stor oplevelse. Blot man kigger på bussen slapper man af, og når man først sidder i bussen på de omtalte skumgummisæder og kigger ud af vinduerne, ja så er man virkelig 50 år tilbage i tiden.

Her er så fredeligt i bussen, der kører ad





de små sjællandske veje, at man da vist godt kunne tage sig en lille lur . . .

Men nej, denne bustur i dette klenodie skal opleves fuldt ud, og det bliver den. Jeg ser for mig at bussen kører rundt deroppe i Støvring med folk og fæ og måske også med diverse pakker. Jeg sender en venlig tanke til Dirch Passer-filmen ”Bussen” jo, der er mange ligheder.

Vel tilbage på familien Nilssons hyggelige terrasse bliver jeg præsenteret for en mængde fotos fra bussens renovering. Ganske overvældende. Hele karrosseriet bliver afmonteret, alle sæder og andet indmad bliver hevet ud. Chassis, motor m.m. bliver fuldstændig renoveret, lidt træværk bliver skiftet ud, karrosseriet bliver slebet helt ned til det svenske stål, og alt bliver samlet fint igen. Steen har lavet det hele selv, også lakering. Sluttelig skal nævnes, at jeg har haft den fornøjelse at besøge Frede Hansen i Sæby, og han har set alle de nye fotos af den gamle Renault bus samt alle fotos som Steen Nilsson har taget under reno-

veringen. Jeg kunne se, at Frede Hansen var meget tilfreds med at bussen igen er ude at køre – sådan ca. 40 år forsinket. Og som Frede Hanen siger: ”Jeg havde da aldrig i livet troet jeg nogensinde skulle gense min gamle bus”.

Og naturligvis har Veteran Tidende sat nuværende ejer Steen Nilsson i Hillerød og Frede Hansen i Sæby i forbindelse med hinanden, og de har allerede haft timelange telefonsamtaler om den gamle Renault bus fra 1953.

Men her kan en god og interessant historie jo ikke blot slutte. Den gamle mand Frede Hansen sidder i Sæby, og den gamle Renault bus står parkeret i Hillerød.

Frede Hansen troede dengang, at han i løbet af 1962 skulle ud at køre i bussen ad de nordjyske landeveje, men sådan gik det jo ikke.

Næh, der skulle gå yderligere hele 42 år inden Frede Hansen igen kom ud at køre i bussen, vel at mærke med sig selv bag rattet.

På grund af stor velvilje fra nuværende ejer Steen Nilsson kunne dette arrangeres. Steen meddelte Veteran Tidende, at han ville køre den gamle Renault bus op til Frede Hansen i Sæby, og dette skete så en tidlig efterårsdag i 2004. Frede Hansen bor præcis samme sted som dengang i 1962, hvor han købte bussen, så den var så at sige kommet hjem igen.

Og hvilken genforening med den gamle mand ved havet og den gamle Renault bus fra 1953. Frede Hansens hus står fuldstændig som dengang i 1962, garagen står også som dengang, indkørslen ligeledes som dengang i 1962. Intet er ændret i disse 42 år – tiden har stået stille indtil denne efterårsdag i 2004, hvor den gamle Renault Juniorbus med 42 års forsinkelse ruller op foran Fredes hus, fuldstændig renoveret, som var planen dengang i 1962. Frede Hanen kigger meget bevæget på bussen, og jeg kan se at minderne myldrer frem. Så jeg ikke et par tårer i Fredes ansigt? Og mærkede jeg ikke selv et par tårer?

Jo, det var en sjældent fin oplevelse, og ikke mindst da Frede satte sig bag rattet





og fik sin livs bustur. Fredes tanker var tilbage i 1962. Jeg selv sad bag i bussen og filosoferede lidt. Tænk engang på hvor lang tid det er siden. John F. Kennedy var endnu ikke blevet myrdet. Amerikanerne var endnu ikke landet på månen. Svenskerne kørte stadig i venstre side, og den solide Volvo PV 544 var endnu i produktion.

Frede standser bussen, og går en sidste gang ned mellem sæderne, og han får naturligvis også det sidste ord, da jeg spørger ham, hvordan det var at gense og selv køre bussen efter mere end 4 årtier. Frede siger:

"I kan nok ikke forestille Jer, hvad denne dag har betydet for mig – jeg siger tusind, tusind tak for en dejlig oplevelse".

Og således fik denne historie en dejlig og livsbekræftende slutning, og jeg selv fristes til at sige:

Snip, snap snude – nu er bussen ude.  
...

Tak til Inge og Steen Nilsson for deres store hjælpsomhed med at køre den lange tur fra Hillerød til Sæby.

Læs i øvrigt også historien "Den gamle mand ved havet" – der fortæller meget mere om bussen og Frede Hansen.

#### Tekniske specifikationer

Længde	5010 mm	4555mm
Bredde	2010 mm	1765 mm
Højde	2250 mm	1396 mm
Sporvidde for/bag	1600 mm	1500 mm
Akselafstand	2315 mm	2700 mm

#### Til sammenligning: Peugeot 406

Motor:	4-cyl. vandkølet, sideventilet, placeret foran	
Slagvolumen	2.383 cc	
Boring	85 mm	
Slaglængde	105 mm	
Ydelse	ca. 70 hk	
Tophastighed	ca. 100 km/t	
Gearkasse	4 gear frem, 1 bak, usynkroniseret	
Kobling	tør enkeltpladet	
Transmission	baghjulstræk	
Bremser	hydrauliske tromlebremser	
Hjulophæng	halvelliptiske fjedre for og bag med hjælpefjedre, hydrauliske støddæmpere for og bag	
Vendehøjde	10,50 meter til venstre, 11,30 meter til højre	
El-anlæg	6 volt	
Dæk	750 x 16	
Karosseri	dansk bygget i Ålborg	

Pris fra ny ca. kr. 50.000,- incl. chassis med motor m.m. fra Renault i Frankrig samt det danskbyggede karosseri fra Ålborg. Dengang kostede f.eks. en Opel Kaptajn personbil ca. kr. 25.000,- på dollarpræmiering.





# Den gamle mand ved havet

Tekst og foto: Hans Pedersen

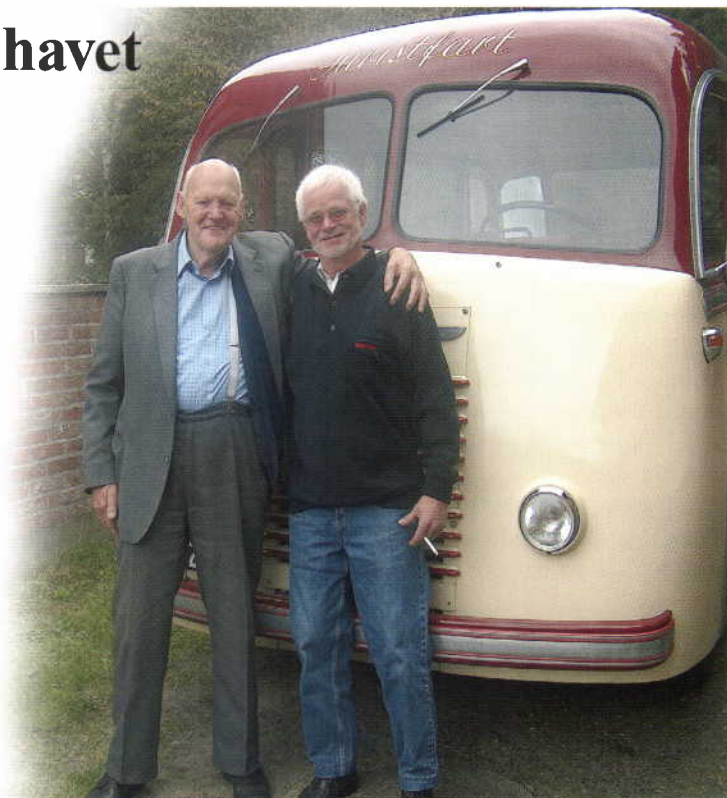
**Månedens køretøj Renault Junior bus 1953 førte langt mere med sig end normalt. Skæbnen ville, at jeg blev ført til Sæby, rettere til Frede Hansen som omtalt i artiklen om Renault bussen.**

Ud over informationer om bussen berettede Frede Hansen levende og interessant om tiden lige efter 2. verdenskrig.

Frede og hans kone byggede deres hus for ca. 50 år siden, og lidt senere opførte Frede sin garage til sine busser.

Frede havde et godt job som maskinarbejder hos Alpha Diesel i Frederikshavn, men lige efter krigen skulle der ske noget mere. Derfor nedsatte Frede sig som vognmand og indkøbte 2-3 busser i den efterfølgende tid. Der var en lille bus af mærket Renault årgang 1946, oprindeligt en varevogn som siden hen fik skåret huller ud til vinduer, og der blev monteret sæder, hvorefter Frede havde en lille bus. Han ejede også en Ford V8 bus årgang 1948, der kunne medtage ca. 35 personer.

Foruden busserne havde Frede også en lillebil. I begyndelsen var det en Ford A, men kunderne forlangte noget mere, så Frede indkøbte på et tidspunkt en Ford V8 4-dørs sedan fra 1936. Da jeg fik denne melding studsede jeg jo lidt, da jeg selv kører en Ford V8 fra 1936. Men Fredes Ford V8 var monteret med en Ford A motor, så der var jo ikke meget spræl i den bil, så den blev hurtigt solgt igen. Pengene var som sagt små, så Frede besøgte et autoophug og fandt en Oldsmobile årgang 1935/36 uden motor, uden hjul, uden bagklap, uden den ene halvdel til motorhjul, uden kølgeritter og uden lygter og sågar uden sæder. Frede betalte kr. 700,00 for vidunderet.



*Frede og Steen på den store »genforeningsdag«.*

Da bilen var uden hjul måtte Frede låne nogle hjul hos Ford i Sæby, så bilen kunne trækkes hjem i februar i rigtigt dårligt vejr. Fredes kone fik et mindre chok da hun så bilen med alle de nævnte mangler. Men Frede var ikke sådan at slå ud, han havde stor tiltro til, at det hele nok skulle gå.

Hans første arbejde bestod i at finde alle de dele der manglede, og hos General Motors i Frederikshavn købte han nogle dele og en motor for i alt kr. 400,00.

Dog var der store problemer med at finde nogle forhjul, men da ikke andet kunne opdrives, viste det sig at et par hjul fra en flyvemaskine kunne bruges, en halv motorhjul blev fremstillet af en dygtig pladesmed, en kølerfront blev håndlavet efter en skabelon, de manglende sæder blev fremstillet over et træskelet og herefter beklædt, bogstaverne "Oldsmobile" på fronten var gravstensbogstaver, som blev forkromede og skruet fast, ja, og mange andre småting blev lavet uden de store midler. Efter endt arbejde blev den skønne Oldsmobile lakeret maroonrød, og nu fremstod den flot, fin og meget fornem. Ja, den var blevet så fornem, at man enedes om at udstille bilen i nogle dage hos Sæby Motor Compagni. Mange folk beundrede den flotte bil.

Men den skulle jo på arbejde som lillebil, og Frede fortæller at bilen kørte de første 25.000 km på de omtalte flyhjul. Det lykkedes senere at finde nogle originale hjul til bilen. Dog fik Frede aldrig ordnet bilens støddæmpere, så mange kunder morede sig over de gyngende bevægelser bilen havde. I vinteren 1947 blev bilen påkørt af et militært køretøj, og den led stor skade. En ny restaurering måtte iværksættes, og herefter blev bilen lakeret grå.

Efter 100.000 km i Oldsmobilen blev den solgt til en vognmand i Randers.



*Frede og Steen drøfter detaljer i bussen.*





*Frede ved den gamle Oldmobil der blev strikket sammen.*

Frede fortæller videre, at han ofte måtte ligge under bilerne ude i garagen om natten. Der var altid noget at reparere.

Der blev benyttet forskellige chauffører på bilerne, og kørte de i stykker måtte Frede efter normal arbejdstid hos Alpha Diesel i Frederikshavn så ordne alle problemerne. Der kunne være gået en kobling, en vandpumpe eller noget helt andet, og Frede havde altid nogle ophugningsbiler stående, så han til enhver tid kunne hente reservedele.

Frede nævner med en vis stolthed, at han i de 20 år med vognmandsfirmaet aldrig er blevet trukket hjem af Falck eller Zonen. Man fandt altid på et eller andet, så bilen selv kunne køre hjem til garagen.

Frede fortæller videre, at når motorolien skulle skiftes blev den gamle olie hældt ned i en mælkejunge. Efter nogle dage var olien bundfældet, og Frede kunne med en suppeske hale

en nogenlunde ren olie op af mælkejungen og benytte olien på en anden bil. Det var rigtigt genbrug.

Frede og jeg går en tur ude i haven, og pludselig siger Frede: "Her ser du mælkejungen jeg brugte til olien".

Mælkejungen stod smukt placeret under et træ.

Som nævnt i artiklen om den gamle Renault bus stod den parkeret i Fredes garage i ca. 32 år. Ved mit besøg hos Frede skulle jeg naturligvis se den garage, og hvilket syn. Der lå dele til biler og cykler overalt. Frede fortæller, hvordan han selv byggede garagen for næsten 50 år siden, og fortæller mange historier om hvordan han arbejdede her nat efter nat med de gamle biler.

Frede kommer pludselig i tanke om et par reservedele til den gamle Renault bus – dele han købte tilbage i 1962. Han mente at kunne huske, hvor han dengang i 1962 havde lagt dem, og



*Frede foran den gamle garage hvor bussen stod i årtier.*



*Frede viser det gamle og det nye spejl. Købt i 1962.*



Frede læser i den gamle kassebog.

minsandten: Efter et par minutters søgen fandt han delene og viste dem stolt frem for mig. Fantastisk efter 42 år. Huset, garagen og indkørslen er fuldstændig som lige efter krigen, og jeg kan næsten mærke at garagen begynder at berette om de mange årtier der er gået.

Vi må ind igen for at drikke et par kopper kaffe, og Frede beretter videre om sit lange liv med bl.a. biler. På et tidspunkt går Frede hen til et gammelt skab og finder nogle gamle kassebøger frem fra ca. 1960-62. Jeg bladrer med stor interesse i bøgerne og kan se den sirlige håndskrift med alle de mange udgifter og indtægter, desværre flest udgifter, der senere bevirkede, at Frede i 1962 måtte lukke Sæby Turistfart.

Jeg kan læse i kassebøgerne, at en chauffør f.eks. fik kr. 5,00 for en tur med bussen, og jeg kan se at en lapning koster ca. kr. 3,00.

Minsandten også en fartbøde på kr. 60,00. Her skynder Frede sig at sige, at det er den eneste han nogensinde har fået.

Han havde kørt i bussen med en fart af 80 km/t, og loven tillod kun 60 km/t.

På et tidspunkt spurgte jeg Frede om, hvornår han begyndte at køre i bil. Jo, sagde Frede, dengang jeg var omkring 9 år. Når købmanden kom forbi i sin Ford T, så kørte Frede den rundt om et par ejendomme.

Efter krigen kørte Frede værksarbejdere fra Sæby og omegn op til skibsværftet i Frederikshavn. Betalingen var kr. 2,00 pr. person.

Nu skal vi andre huske på, at turistbilkørsel i gamle dage var noget helt andet end i dag. Dengang bestod kørslen af sportsfolk, foreninger og private udflugter. Jeg bladrer videre i den gamle kassebog og kommer til januar 1957. Frede har haft indtægter ved at køre for hjemmeværnet, fodboldklubber, håndboldklubber, husmoderforeninger og mange andre. I dag ville man kalde det ad-hoc opgaver, altså kørsel efter opgave.

Der blev også kørt tilskuere til Frederikshavn omkring 1960, da fodboldspilleren Harald Nielsen huserede deroppe. Som Frede siger: "Det var et stort tilløbsstykke".

Med al den spændende bilsnak jeg har med Frede i Sæby kan vi ikke undgå at komme ind på 2. verdenskrig, hvor Frede var ansat i politiet, og var placeret på Sæby Havn, hvor man sejlede folk til Sverige. Fredes beretning om de gamle dage og de gamle biler var meget fascinerende for mig at lytte til, men jeg vil ikke lægge skjul på, at Fredes beretninger om krigen og specielt den 19. september 1944, da det danske politi blev sat ud af spillet af tyskerne, også gjorde et meget stort indtryk på mig. Jeg besøgte Frede fredag den 17. september og talte med ham netop søndag den 19. september. Frede åbnede lidt mere op og fortalte mig noget mere om netop denne dag, og jeg kunne mærke på Frede, at han var meget bevæget ved at berette om hændelsen, der bl.a. betød at han og konen også måtte flygte til Sverige.

Nuvel, dette var et sidespring, men satte alligevel tingene lidt på plads for sådan en som mig, der ikke selv har oplevet nogen krige.

Når krigen således er kommet helt på plads, så forstår jeg

Oktober 1962				14 Pers Renault 1962			
	1	Bensin		25'00			
F.H	4	Arbejdere - Fr. haan	90'00		3/6	Købt 14 Pers Renault	1800'00
	7	Bensin		30'00	28/6	Som 1/2 1/2 1/2 1/2 1/2 1/2	437
	7	Ligold 521 - Dybrod	27'00		28/6	5 stk 200 2/3 2/3 2/3 2/3 2/3	445
	7	Kaagensen		54'00	26/6	2 kg Kapsinol 1/5	870
	7	Talskure - Fr. haan	57'00		29/6	14 stk 1/2 " 80 " 1/2 1/2 1/2	2000
	7	Kaagensen		114'00	29/6	14 stk 1/2 " 80 " 1/2 1/2 1/2	528
F.H	11	Arbejdere - Fr. haan	88'00		4/9	121. Kurosobil	1450
	11	Bensin		336'00	14/9	1 stk Plade	2500
F.H	18	Arbejdere - Fr. haan	92'00		18/9	142 kg grøn Lejpran 435	870
	17	Bensin		200'00	18/9	1/2 5X 185 cm aluminiumskive 1/4	1300
	21	Bensin		400'00	15/10	1 7,2 % O.s.m	156
F.H	25	Arbejdere - Fr. haan	92'00		3/11	1 stk Skruer	339
	26	Bensin		400'00	14/11	1 " som	180
			44600	20540			191075
			20540				
			24060				

Den gamle kassebog.



også de trange kår efter krigen, og Fredes beretninger om såvel turistbusser som lillebiler i perioden er værd at filosofere lidt ekstra over.

Og det har jeg så gjort. Sammenlignet med i dag var det hele noget mere simpelt dengang. En lillebil havde ikke noget taksameter, man blev vel bare enig med vognmanden om et passende beløb for transporten. Der blev betalt med "rigtige penge" - ikke noget med plastic kort. I restauranten skrev man blot 2 middage, i alt kr. 18,00.

Bare man nu om dage køber en rød pølse og en sodavand, da kommer der en faktura ud af kasseapparatet med tidspunkt, både timer, minutter og sekunder. Hertil en udførlig beskrivelse af den røde pølse og sodavanden. Intet er overladt til tilfældighederne. Desuden har ens mobiltelefon efterladt sig et nøjagtigt spor af ens gøren og laden.

Ak ja, fagre nye verden . . .

Frede Hansen slutter af med at forsikre mig om, at han absolut har haft et godt og et muntert liv – ja, jeg tror han mener livskvalitet i det hele taget.

Lørdag den 2. oktober 2004 blev Frede Hansen så genforenet med sin gamle bus. Inge og Steen Nilsson fra Hillerød og jeg selv mødtes oppe ved Frede kl. 10.00.

Jeg kørte i min egen Ford V8 fra 1936, og ankom i god tid. Fik igen en snak med Frede, og jeg kunne rigtig mærke hans forventning. Pludselig ringer mobiltelefonen. Det er Steen, der meddeler mig, at han og hans kone nu kun er et par minutter fra Fredes hus. Jeg får Frede med udenfor – vi skal se når den gamle Renault bus svinger op foran huset.

Og der kom bussen så rundt om hjørnet, Frede stivnede lidt, og jeg kunne se, at dette var et stort øjeblik for ham.

Og nu gik snakken. Frede måtte vide alt. Steen Nilsson måtte besvare i dusinvis af spørgsmål. Bussen blev grundigt undersøgt og jeg fik bekræftet Fredes gode hukommelse. Han kunne huske alt fra dengang i 1962.

Og så kom det store øjeblik jeg havde ventet så længe på. Frede satte sig bag rattet i den gamle Renault bus, og han styrede den flot ud af Sæby, og selv om det var mere end 42 år siden han sidst havde kørt i bussen, ja så var der ingen problemer med dette.

Vi mødte nogle af Fredes venner og naboer, og de gjorde store øjne da de igen så den gamle bus i Sæby.

Steen Nilsson overtog igen rattet, og vi kørte en herlig tur ad de små veje.

Vel hjemme hos Frede viste han garagen frem, hvor bussen havde stået i de 32 år, og Frede fandt det originale førerspejl frem og forærede det til Steen. Hertil også en toppakning og andre småting til den gamle bus.

I Fredes kassebog fra 1961 kan vi også læse: Indkøb af Renault bus kr. 1.800,- og så ellers mange sider med udgifter til indkøb af diverse materialer til bussen, som Frede jo ville renovere. Men pludselig står der ikke mere i kassebogen - Fredes firma måtte lukke.

Vi siger tak til Frede Hansen for de interessante oplysninger om bl.a. den gamle Renault bus.



*Gardasøen, Pesciera.*

# Sommerferie sydpå i en 40 år gammel bil

**Tanken opstod første gang i foråret 2003, men blev hurtigt droppet igen efter diverse snak såvel internt som med nogle "fornuftige" veteranfolk.**

**Det skal lige indskydes, at vi er gamle campister, der har kørt sydpå i mange år, og vi havde i sommeren 2003 da også allerede pakket campingvognen klar.**

Inden vi kørte på ferie ville vi lige besøge vore "hundepassere", datteren og svigersønnen, som var på camping på Enø. Søndagsturen kørte vi i vores nyere bil, der har aircondition og det hele.

På vejen til Enø mødte vi op til flere gamle cabriolet'er med kalechen nede - og så kiggede vi på hinanden, og sagde næsten i kor "tænker du det samme som jeg?" og enstemmigt måtte vi erkende, at vi faktisk ikke gad køre på campingtur til Italien i 3 uger, bare fordi "det plejede vi". Vi vidste også at vi ville bruge hele ferien på at glæde os til at komme hjem og køre i vores nyligt indkøbte gamle

Mercedes 230 SL, med kælenavnet Pagoden, som bilen hurtigt havde fået af befolkningen, pga. hardtoppens facon.

Beslutningen blev truffet 2 dage før vi skulle køre - campingvognen blev tømt, tøjmengden blev reduceret ned til én kuffert, toiletartikler, sko m.m. blev pillet ud af diverse skabe fra campingvognen til et par sportstasker, som også røg ned i Pagodens rummelige bagagerum.

Farmand fik også travlt - godt nok havde vi deltaget i flere veteranløb herhjemme, men køre så langt, ja så måtte han jo lige checke Pagoden en ekstra gang.

Dagen oprandt - vi kørte fra Kirke Såby til Rødby, tog med færgen - og kørte ad småveje fra Lübeck ned gennem Harzen, videre til Rothenburg over Garmisch til Seefeld (Østrig) - så over Brennerpasset og til Gardasøen. Her blev vi i en uge ved Sirmione.

Hjemturen gik fra Gardasøen op gennem

Dolomitterne over 3 bjergpas og videre til Østrig, hvor vi bl. a. kørte en tur op over Gross Glockner bjergpasset, videre til Bodensøen, så til Frankrig, Mülhouse (hvor vi besøgte bilmuseet) op gennem Alsace "Vinruten", videre langs Mosel og Rhinen - og så kørte vi ellers på motorvej fra Frankfurt til Danmark - i alt 4.850 km.

## **Godt kørt gamle bil.**

Problemer - ja, ned ad bakken ved Seefeld i Østrig hvor den fyldte tændrørene med benzin - et viskerrelæ måtte holdes sammen med Gaffatape - men op over Gross Glockner bjergvejen, der var den altså lige ved at melde fra. Det kneb med trækraften (slidt motor, som i vinteren 2003/2004 er blevet hovedrepareret) - og ellers?? ja, det var det.

Da vi var kommet hjem var vi "høje" i flere dage og fyldt med indtryk - tænk vi havde kørt så langt. Hele vinteren snakkede vi om det - og turde vi prøve igen i 2004?



Ja, hvorfor ikke - vi har jo SOS kortet, det røde forsikringskort, så vi skal nok komme hjem til Danmark på en eller anden måde.

Vi pakkede igen den nu 40 år gamle Pagode, med målet Italien, hvis bilen ville køre så langt. En af os, gæt hvem, havde dog ikke lyst til at bo i et bagagerum i samtlige 3 uger (farmand ville hellere end gerne), men jeg havde booket den samme lejlighed ved Gardasøen som vi havde i 2003, i vores midterste uge. Camping Tiglio, Sirmione [www.eu-roplan.it](http://www.eu-roplan.it)

### Regn og atter regn.

Turen i år startede i regnvejr, og der var absolut ikke tegn på, at den regnperiode vi var inde i ville tage nogen ende, så vi valgte at køre på motorvejen A7 hele vejen ned gennem Tyskland. Første nat overnattede vi på et Motel på rasteplads Brunautal lidt syd for Hamborg, hvor vi betalte EUR 79,00 for et dobbeltværelse incl. garage.

Næste dag kørte vi A7 i bund til Füssen, videre op over Fernpass i Østrig, stadig regn, videre ud over Brennerpasset – HURRA!! endelig solskin - ned med kalechen, det kunne ikke gå for stærkt.

### Heksekedel.

Første mål i Italien var Rimini, det var ikke lige os - sådan ca. 1. mill mennesker og 2 km til stranden, så den by forlod vi hurtigt, og kørte til den lille selvstændige republik San Marino ca. 25 km fra Rimini.

Her overnattede vi på Hotel Rossi, hvor vi fik lov til at parkere i hotellets kælder.

Værten har selv interesse i gamle biler og samler på Lancia fra 30'erne og 50'erne.

Der stod nogle stykker i kælderen, som vi fik lov at se. På hotellet fortalte de os, at der i San Marino lige have været et træf for FIAT 500, og der havde været over 800 eksemplarer fra forskellige lande i Europa.

Hotellet ligger på vejen op ad bjerget til San Marino i byen Domagnano, og fra vores værelse havde vi en helt fantastisk udsigt ud over hele Rimini og Adriaterhavsbugten ved Venezia.

Efter en god nats søvn kørte vi op på



Dolomitterne

toppen af bjerget, hvor vi først gik lidt rundt i byen og kiggede på det store udvalg af toldfri varer, for derefter at køre op til parkeringsplads 7, som ligger tæt på tårnene. De 3 tårne på bjergtoppen er ret så kendetegnende for San Marino, og er absolut besøgsverdige.

I Seconda Torre findes en kæmpesamling af våben og nogle af de mest modbydelige og uhyggelige torturinstrumenter der er brugt gennem tiderne.

En sjov detalje som vi bemærkede var

mængden af lynafledere som er placeret overalt på tårnene.

Efter at have gået rundt hele dagen i tårnene og i parkerne rundt omkring dem, kørte vi atter nordpå. Vi overnattede på et hotel undervejs og valgte at køre ad kystvejen langs Adriaterhavet via Rimini - Ravenna - Chioggia - Venezia op gennem Po deltaet, hvor vi tog en afstikker via en lang dæmning ud til den lille by Arabella. Byen ligger på en ø på en tange i selve deltaet ud mod



Oberrai



havet. (En golf-ø hvis nogle skulle have den interesse).

Turen gik herefter til Cavallino ved Jesolo, hvor vi har camperet i 16 år – men ikke set det siden 1996, så det var sjovt at være der igen. Her boede vi hos ”Fernando”, som tidligere har haft en fiskerestaurant ved Cavallino. Han har flere ferielejligheder i sit store hus, og kender mange danskere, så vi blev mødt med et ”goddag, hvordan har du det”.

I den store have forefindes ca. 10 carporte, a la Italia, dvs. nogle stolper, et gammelt trapezpladetag og diverse slyngplanter, men egentlig meget charmerende.

I haven findes desuden en slags lysthus (stort) med 3 åbne sider, borde og bænke, et køkken med alt service, vask, vand, køleskab, åben grill/pejs til fri afbenyttelse.

Fernando har gennem årene haft besøg af mange nationaliteter, og har en kæmpestor samling af billeder, flag, halstørklæder (også FCK og Brøndbys) samt diverse glas, krus og kander med logo, og som alt er placeret sirligt og i størrelsesorden på hylder eller hængt op på alle bjælker i ”lysthuset”. Vi boede 3 dage hos Fernando, hvor vi den ene dag tog bussen til Punte Sabbioni og sejlede over bugten til Venezia.

Skulle nogen være interesseret, bor Fernando i Ca' Ballerin/Cavallino - i et meget stort gult hus med jerngitter om hele haven, og med et skilt hvorpå der står ”Zimmer Frei” - hvis man er heldig. Pris i juli Eur 75,00 pr. dag for soveværelse og et rimeligt stort køkken med bord og stole og alt service, samt bad og toilet.

I den mellemste ferieuge boede vi ved Gardasøen, hvor både vi og Pagoden slappede af. Vi kørte dog søen rundt en dag, det er næsten et ”must” når man er der.

Madkurven blev pakket, og indtaget nede ved havnen i byen San Felicè. Der er dejligt stille, kun et par få mennesker, og så er der bænke, en lille P-plads (og toilet).

### Hagl!! - et mareridt.

Da vi skulle forlade Gardasøen fik vi det første uvejr i ferien. Vi ville egentlig

have kørt langs søen, men efter ca. 10 km kørsel røg vi ind i et mega uvejr. Vi kørte væk fra søen, det lynede og tordnede over hovederne på os, så vi valgte motortrafikvejen op mod Affi. Undertegnede sad og kiggede på vejkort, da gemalen pludselig råbte ”shit”!!!! Jeg nåede dårligt at tænke, før det bragede løs med kæmpehagl på bilen. Haglene var som bordtennisbolde, bare lidt fladtrykte, og vores stakkels bil har front- og bagklap af aluminium.

Vi opdagede at flere italienere i deres biler, samt nogle autocampere parkerede under broerne, så det gjorde vi også. De holdt i 2 baner, så vi prøvede at komme så tæt ind under broen som muligt, men fronten var dog stadig lidt uden for.

Nu kunne vi kun vente til uvejret drev over. Det tog over en time, før det stilledede bare lidt af - og Pagoden - vi turde næste ikke kigge, men heldigvis har den ikke taget skade af haglene.

Farmand oplyser, at det er pga. af bilens tykke og krumme plader at haglene ”gled af” - så ved vi det.

### 15% - nedad!! uden hårnålesving.

Nå, men endelig kunne vi køre videre, og vi kørte nu ad motorvejen til Bolzano hvor vi svingede af og kørte over mod Lienz i Østrig. Vi ville gerne have været over Gross Glockner igen, for at lave en sammenligning med sidste år - men denne gang med den nyrenoverede motor. Det regnede imidlertid hele dagen, og bjergene var indhyllede i skyer, så vi

kørte op over Katchberg bjerget og ned mod byen St. Michael. Her kom bilen på dens værste prøve - 15% fald på vejen nedad bjerget, og i ét lige stræk. Puh-ha, varme bremses, tænker man så - men vi kørte meget meget langsomt i lavt gear, netop for ikke at køre bremserne varme.

### Familien Jeppesen - goddag goddag!!

Næsten nede af bjerget kørte vi ind på et meget hyggeligt udseende Gasthof, og da vi spurgte om de havde et Zimmer Frei blev vi mødt med et klingende dansk ”Velkommen, I er da vist danskere”.

Det viste sig at Gasthaus Stranachwirt i St. Michael ejes af Kirsten & Finn Jeppesen som er et meget venligt og hyggeligt værtspar, og så fik vi hotellets eneste værelse med balkon og himmelseng.

Vi fik både en hyggelig og informerende snak, for Finn kunne bl.a. fortælle, at de dagligt lugter og ser mange varme bremses, og om aftenen kan man se de er helt rødglødende. Den der 15%s bakke er altså temmelig speciel - det var ikke kun noget vi syntes, og Finn fortalte også at bl.a. Opel fabrikkerne tester de nye biler på den bjergbakke, og i en hel uge bor ingeniørerne på deres Gasthaus.

Rolls Royce kommer der for at bevise at Rolls Royce (RR) kan køre over Katchberg.

I starten af 1900-tallet deltog Rolls Royce i et rally, som bl.a. gik over Katchberg, og det klarede RR ikke. Bilens





motor kom i kog. **Det** ville RR ikke have på sig, - så derfor tester de hvert 10. år RR netop på Katchberg "bakken".

Vi kørte videre næste dag, og turen gik til St. Johann i Tyrol, hvor vi boede på Landhaus Pöll. Da ejeren, Peter Pöll, så vores bil, tilbød han at bytte lige over med hans nye BMW, ha ha - næ tak.

Her har vi været mange gange på skiferie, så vi fik "vores" værelse, med udsigt op mod Kitzbühler Horn toppen. Efter en tur op med kabinebanen og en vandretur i bjergene, måtte vi erkende at sommerferien lakkede mod slutningen for denne gang. ØV - men vi havde da stadig turen op gennem Tyskland. Der var temmelig megen tung trafik på motorvejen, så vi valgte at køre ind gennem München og derefter ad mindre veje op gennem Tyskland, overnattede ved Würzburg, og kørte næste dag til Harzen hvor vi gik en tur ud på Okerdæmningen ved søen Oker. Her stod vi længe og fik snakket om turen, fik også en lang snak med nogle mc-folk der var



Flotte biler.

på vej sydpå, hvorefter vi efter en sidste overnatning vendte hjem til Danmark - i alt 4.691 km

**Til orientering:**

For det første - prøv det!! hvis I har mod og mulighed. Prisen for et motel- eller hotelværelse ligger stort set på samme niveau uanset om vi overnattede i Tyskland, Østrig eller Italien. ca. EUR 65- 85

for et dobbeltværelse incl. morgenmad. Vi har ikke haft nogen problemer med at finde overnatningsmuligheder selv om det var i juli, og der findes Gasthaus, Zimmer Frei og hoteller overalt, selv i de tætteste skovområder eller mindre byer.

Mange veteran-hilsener.  
Ruth Koch



Rundt om Gardasøen.



# Drømmene lever i Fredericia



## Tekst og foto: Hans Pedersen

P. Fuglsbjerg og A. P. Nielsen har endnu en gang cementeret deres succes med deres **Bilmesse og Brugtmarked** i Fredericia.

Allerede inden kl. 09.00 lørdag morgen den 16. oktober stod der en meget, meget lang kø foran billetlugen, ja faktisk helt oppe fra parkeringspladsen og hele vejen ind. Og ikke blot i én række, men i 3 rækker.

Som sædvanlig ventede der en stor oplevelse, hvis man er til alt det lidt ældre, hvad enten om det er køretøjer, radioer, bøger og blade, reservedele eller noget helt andet. Alt hvad hjertet kan begære er at finde i Fredericia. Også de mange bilmærkeklubber, der efterhånden har fundet vej dertil.

Jeg selv skal altid først og fremmest ud og se på alle køretøjerne – forventningen er stor, og udbudet skuffer da heller ikke. Jeg kigger på den fine gamle Ford Anglia med skrå bagrude. En rimelig pris på knap kr. 40.000,- Eller måske en Ford Taunus TS fra 1962-63 til nogenlunde

samme pris? Eller skal den være ældre? En flot Ford A 1929 til ca. kr. 130.000,-? Så flot så flot, ja faktisk flottere end da den var ny. Ved siden af en fin Ford V8 2-dørs sedan fra 1937 med den lidt sjældne 60 hk V8 motor. Den blev i øvrigt købt af et af vore medlemmer, der selv havde stor succes med at sælge sin lille Morris Minor fra 1930'erne. Den blev solgt 10 minutter efter åbningen af messen. Der

blev solgt en del køretøjer i løbet af weekenden, også de 2-hjulede.

Videre rundt i hallerne ser jeg en sjældne VW 1500 fra 1966, dem er der ikke mange tilbage af. En russisk Volga fra ca. 1965 stod og ventede på en med megen energi til at renovere. Volga'en husker jeg som taxa-model i Randers i 1960'erne. De sædvanlige flotte sportsvogne var naturligvis også til stede.







Austin Healey, Porsche, Jaguar E m.fl. Mine øjne fangede en gammel Peugeot 202 pick up fra 1947. Den skulle have den helt store tur.

Den model fik mig til at huske tilbage til ca. 1970, hvor jeg i Randers havde set samme model som personbil. Den stod til salg ved en mindre forhandler. Jeg overvejede sagen et par dage, men da jeg mødte op var bilen solgt til byens skrotfirma Chr. Løgstrup ved Randers Havn. Jeg skyndte mig ud til skrotfirmaet, men det var desværre for sent. Bilen var afgået ved døden samme morgen. Det var jeg jo lidt ked af, thi jeg var lidt imponeret over modellen, der jo havde forlygterne skjult inde under kølergitteret.

Videre i rækkerne ser jeg morgendagens klassikere Mercedes 123, som nogle mener var den sidste "rigtige" Mercedes. Dansk Veteranbil Klub havde også sin egen stand på plads i Fredericia, og der var godt med besøgende på standen. Der er jo ingen tvivl om, at gamle køretøjer interesserer rigtig mange mennesker, men tillad mig lige at løfte pegefingeren i den forbindelse.

Har netop talt med et DVK-medlem der har oplevet noget, som mange af os har oplevet gennem tiderne. En person havde i en eller anden forbindelse fortalt, at han skam selv havde en veteranbil, en bil fra ca. 1962. Men han fik sandelig besked om, at det absolut ikke var en veteranbil . . .

Ak ja, den har jeg hørt før, og jeg bliver vred, når jeg hører sådan noget. En person er glad for sin bil, der har 42 år på bagen, og han kalder den i sin uvidenhed for en veteranbil – og hvad så?? Bilen er gammel – ingen tvivl om det. Og manden var glad for sin gamle bil, der faktisk også er en sjælden bil. Men hvad skete der? Jo, han blev jo skræmt fra vid og sans, og vi mistede måske et kommende medlem.

Ved mit besøg på Bilmessen i Fredericia vil jeg gerne sige til alle der gider høre det:

Alle disse prægtige køretøjer er unikke, uanset om de har 2 hjul, 3 hjul eller 4 hjul, og jeg frydes over at se så mange på et sted. Folk køber og sælger – jamen



det er jo helt normalt. Nogle vil prøve noget andet.

Min respekt for en NSU Prinz 2 er fuldstændig på højde med en Rolls-Royce eller Jaguar eller noget helt andet.

Alle køretøjer er for mig skønne og interessante, og hver model har jo sin egen specielle og interessante historie. Det ser jeg jo tydeligt, når jeg drager rundt til vore mange flinke medlemmer og skriver om Månedens Køretøj til Veteran Tidende. Jeg frydes når jeg præsenteres for alle disse køretøjer og deres historie, alt fortalt levende af deres ejere.

Denne måneds køretøj – Renault bussen – er jo et fortræffeligt eksempel herpå. Bussen er måske ikke specielt køn, men den er yderst charmerende, og dens ægte hverdagshistorie taler vel for sig selv.

Det er sådan noget, der får mig til år efter år at besøge Bilmessen og Brugtmarkedet i Fredericia, tale med folk om vor fælles interesse, få inspiration til endnu flere artikler om fine køretøjer, blive gjort opmærksom på et køretøj som jeg måske næsten havde glemt. Ja, jeg bruger messen som et slags "levende leksikon".

En herlig hobby er det, og mange mennesker er interesseret i vor hobby, det viser besøgstallet på mere end 12.000 mennesker på en weekend. Vi er så vant til store tal, men 12.000 mennesker er altså rigtig mange . . .

Og mange kunne være mulige medlemmer til Dansk Veteranbil Klub.

(Der kom faktisk ganske mange indmeldelser på messen. Red.)



## BIBLIOTEKSNYT

Nu sker flere store forbedringer i DVK's bibliotek i Nærum.

For fremtiden vil der være åbent med vagt på ordinære mødedage fra klokken 19 til 21. Endvidere på hverdage mellem klokken 10 og 14 efter forudgående aftale med bibliotekaren.

Og der holdes biblioteksaftener med vagt og kursus i brugen af biblioteket og af søgningen i biblioteket på internet. Foreløbig på følgende datoer: 26. januar, 23. februar, 30. marts, fra klokken 19 til 22.

Snarest muligt organiseres en fotokopieringsmaskine til biblioteket. Kopier vil være gratis for medlemmer. Stadig begrænset udlån.

Som nogle allerede så på mødedagen i oktober er læsestue og ekspeditionsrum i biblioteket nu hyggeligt indrettet med gode møbler (vi har igen fået nogle fine stole gratis) og med vores gamle plakater osv. på væggene. En stor tidsskriftreol er umiddelbart tilgængelig, desuden bliver de nyeste numre af tidsskrifterne for fremtiden lagt op på en lang reol i mødelokalet på 2. sal under montren med modelbiler.

I selve biblioteket har hjælpsomme medlemmer stillet endnu en stålreol op, der bliver også hårdt brug for den, for midt i november flyttes alt fra fjernlageret ved Hørsholm til Nærum.

Til adskillelse på hylderne efterlyses 2.500 pladestumper, som kunne være affald fra et maskinsnedkeri eller køkkenfabrik. De skal være max. 44 cm x max. 39 cm x min. 3 cm.

## Fangel-banen

Billedet er fra Danmarks-mesterskaberne på Fangel-banen på Fyn i 1951. Feltet af MG føres af Louis Scnackenburg og blandt dem bagved er DVK's mangeårige medlem Frede Lillelund. Se også billedet af Svend Hauberg og andre på samme bane i Veteran Tidende for to numre siden.

Godt en snes år senere kørte vores nuværende mødestedsleder på Egeskov John Jørgensen på Fangel-banen i en banetunet FIAT 124 sports coupé. I dag skriver han:

### EFTERLYSNING AF FILM, FOTOS OG ANDET MATERIALE VEDR. FANGEL MOTORBANE

Da motorsport er en del af dansk kulturhistorie vil Dansk Veteranbil Klub forsøge at indsamle materiale om den nu lukkede Fangel motorbane med henblik på bevarelse for eftertiden.

Har du noget liggende, som du evt. vil af med eller udlåne til affotografering, da ring venligst til undertegnede hhv. bestyrelsesmedlem og mødestedsleder i DVK.

Vi afhenter gerne, og er du evt. tidligere kører og villig til et interview er du også velkommen.

Henvendelse til Leif Andersen, tlf. 65940704 eller John Jørgensen, tlf. 66181212



# Køreselskab Fyn



## Årsberetning

Der var ingen betalte arrangementer i år.

Den 12. juni havde Køreselskabet sin årlige grillaften. Den blev holdt hos Birgit og Tage Rasmussen i Skt. Klemens i Odense. 18 biler og 40 personer var mødt op.

Søndag den 11. juli havde Birte og Arne Nydam fra Stoense lavet en madpakketur til Langeland med start fra Siø-dæmningen, og til Stoense Udflytter, det var en fin tur. 21 biler var mødt op trods blæst og regnvej.

Den 31. juli havde Veterantraktorklubben Fyn inviteret Køreselskab Fyn til traktor- og flyvestævne på Rolfsted Flyveplads. Det var et godt arrangement, men desværre også regnvej.

Den sidste køretur inden de gamle biler skal på stand var Løvfaldsturen den 3. oktober. Dejligt solskinsvejr. Birte og Ole Andreassen havde lavet en tur med start i Søndersø, over Bogense til Vissenbjerg, hvor Marianne og Leif Nielsen lagde lokaler til. Her var mødt 28 biler og 55 personer. Vi fik kaffe og wienerbrød mens formanden aflagde beretning og regnskab. Det blev godkendt begge dele. Køreselskabet har i dag 55 aktive, kørende medlemmer på Fyn.

Med venlig hilsen  
Ole Andreassen,  
Formand

*Fra oven: Kurt Ørgård Jeppesen, Jaguar Mk. 7 1955. Verner Jacobsen, Mercedes-Benz 170 DS 1952.*

*Christa og Arne Rasmussen, Opel Rekord 1954 4-pers. cabriolet. Marianne og Leif Nielsen, Ford Thunderbird convertible 1956. Tove og Ib Jørgensen, Ford V8 1939 cabriolet.*

*Kirsten og Kaj Hansen, MGB roadster 1963, Kirsten og Poul Aksel Pedersen, VW Typ 1 Zwitter 2-dørs sedan 1953.*

*Ølpause ved Bogense Havn.*





# Ford V8 Klub Danmark



Tekst og foto: Hans Pedersen

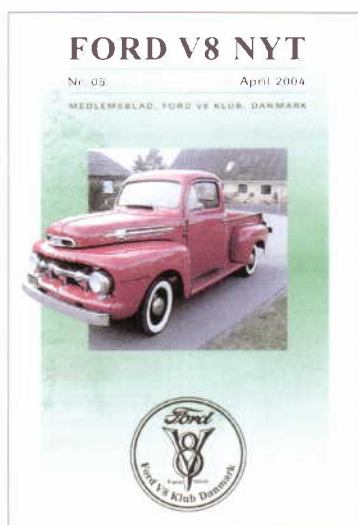
**Ford V8 Klub Danmark** er kommet godt fra start. I dag er vi 65 medlemmer, 64 fra Danmark og 1 fra Norge. Medlemmerne råder over ca. 65 Ford V8'ere, alle fra årgangene 1932 til 1953, altså modellerne med "Flathead" motor.

Klubben udgiver **Ford V8 Nyt** 4 gange pr. år, og årskontingentet er kr. 150,00. Der arrangeres et par V8-træf hvert år, det seneste var i Gjærn, hvor Aage Louring lagde græsplæne til.

Den seneste statistik viser flg. fordeling af bilerne:

MODEL STK.

1932	12
1933	2
1934	6
1935	7
1936	9
1937	8
1938	4
1939	4
1946	3
1947	1
1948	1
1949	1
1952	2
1953	1



Der er naturligvis alle typer, cabriolet, 2-dørs sedan, 4-dørs sedan, coupe m.v., men vi har her blot inddelt bilerne i årgange.

Formand og redaktør er Hans Pedersen, der også leverer artikler til Veteran Tidende. Kasserer er Kim Høier og sekretær er Birger Blakø.

**Ford V8 Klub Danmark** arbejder sammen med de tilsvarende Ford V8 klubber i Norge og Sverige, bl.a. udveksler vi vore klubblade med hinanden, ligesom vi låner hinanden artikler.

Ønsker du informationer om **Ford V8 Klub Danmark** er du meget velkommen til at kontakte formanden Hans Pedersen, Glesborg Bygade 75, 8585 Glesborg, telefon 87 79 22 66 eller 29 84 82 82.

HUSK: Al viden og alle reservedele til Ford V8 årgang 1932-1953 er at finde i klubben.



## Boganmeldelse

### OVERHALING I 3. GEAR

Hvordan rummer den mand alle de oplysninger og hvordan holder han styr på dem? Har han det hele i hovedet eller på små sedler?

Manden er Jens Jessen, og han har netop udsendt "Overhaling i 3. gear", efterfølgeren af "Under 50 kubik". Den første handlede om de dansk fremstillede knallerter, den ny om de udenlandske på det danske marked, talstærke så vel som sjældne.

Når man som Deres Ærbødige måtte nøjes med en vanvittig Diesella Røvs-kubber (ganske vist særdeles specialsammenbygget, som jeg fik på min 18-års fødselsdag 5. november 1950) var det snart efter de smarte udenlandske, man tragede efter. Dem fik jeg ingen af, til gengæld avancerede jeg nogle år efter direkte til en 125 cc Victoria Bifix, men det er en helt anden historie.

Jens Jessen har allerede mange motorbøger bag sig, den ny er vist nr. 9. Man kan dårligt tænke sig noget om de udenlandske knallerter, man ikke får svar på i hans bog, der også rummer talrige billeder. Og ikke alene tekniske enkeltheder, men også skiftende regulativer.

Allerede mens jeg gik i skole kom en af mine klassekammerater af og til på familiens nyanskaffede, franske Mobylette. Den så særdeles professionel ud, i modsætning til de danske, som bestod af motorer som mere eller mindre forsvarligt var hængt på almindelige cykelstel, eller til nød budcykelstel, som var lidt mere solide. Men primitiv var Mobyletten, uden kobling eller gear; med et lille håndtag fjernede man kompressionen i cylinderen mens man trådte den i gang, og gav kompression når man havde fart nok i cykelpedalene. Omvendt stoppede man ved at fjerne kompressionen igen.

Som bogens titel antyder endte den anden knallertepoke med

### OVERHALING I 3. GEAR



**Jens Jessen**

GT Forlag

at de mest avancerede knallerter havde 3 gear. Når jeg skriver *anden* knallertepoke er det fordi man faktisk næsten 50 år tidligere havde haft de første "cykler med hjælpemotor", som det officielt hed, fx de danske Georg E. Mathiesen.

Den tredje knallertalder er den vi lever i nu, men det er også en helt anden historie.

Behøver jeg at erindre om at det var Holger Philipsen, der lod sin tegneseriefigur Carl't – nemlig lancere ordet KNALLERT og dermed vandt udødelighed som måske den eneste person man direkte kan give æren for ny dansk glose.

"Overhaling i 3. gear" er på 224 sider, prisen er kr. 298, og bogen kan fås i boghandelen eller direkte på forlaget:

GT Forlag, Skanderborgvej 140, 8660 Skanderborg, tlf. 86577201, fax 86577204, e-mail [gt.forlag@mail.dk](mailto:gt.forlag@mail.dk)

Eller se [www.gt-forlag.dk](http://www.gt-forlag.dk)

oer

### Jaguar-udstilling

Mange DVK-medlemmer bidrager til en stor Jaguar-udstilling, der foregår i Øksnehallen i Københavns gamle Kødby i hele januar.

Der vises 70 særligt udvalgte Jaguar-modeller i et samarbejde med Jaguar Club of Denmark, Jaguar Cars UK, Jaguar Daimler Heritage Trust Museum, Jaguar Danmark A/S, Sommers Automobil Museum og ikke mindst billedesigneren og -historikeren Anders Ditlev Clausager.

Historien om Jaguar fortælles, fra William Lyons' motorcykel-sidevogn i 1921 til de nyeste modeller, over klassikere som XK, C- og D-typerne, E-typen og de seneste Le Mans-vindere. Der vises ikke tidligere set materiale og tages forskud på fremtidige modeller.

Udstillingen åbnes for publikum 30. december, er så lukket den 31. og den 1. og åben igen fra 2. januar. Sidste dag er 30. januar.

Se også [www.oeksnehallen.dk](http://www.oeksnehallen.dk)





## Læserbrev

Hjælp os!

Nåja, måske en lidt dramatisk overskrift på en lille sag.

En del af klubbens medlemmer er udover biler også de forhåbentlig lykkelige ejere af gamle knallerter, og er der noget der hører med til dansk motorhistorie er det i den grad knallerter. Ja faktisk er der i lille Danmark produceret omkring 2 millioner – imponerende, ikke sandt?

Det var et sidespring. Kort før sæsonstarten i år fik undertegnede sammen med mange andre den kedelige besked fra vores forsikringssselskab at veteran-knallert-forsikringen ikke kunne fornys, men at vi da var velkomne til at tegne en forsikring på normale vilkår og til normale priser. Det ville i givet fald medføre en præmieforhøjelse på op til flere hundrede procent, øv!

Der er således et betydeligt marked for veteran-forsikringer af knallerter – en oplagt sag for forsikringsafdelingen i DVK. Kunne I ikke tage fat i relevante selskaber og få lavet en fornuftig aftale om fornuftige forsikringer til en fornuftig pris? Uheldsrisikoen må være meget ringe, dels fordi knallerterne jo i sagens natur ikke kører mange kilometer om året og dels køres af folk i en moden alder, så det må være en rimeligt god forretning for et selskab. For måske at lette administrationen kunne knallerterne eksempelvis placeres i gruppe med de billigste motorcykler, og i stedet for registreringsnummer (nummerplade) kunne knallertens stelnummer bruges. Mon ikke der er tid nok til at få en aftale i stand inden vi igen skal ud og køre? Undertegnede stiller sig gerne til rådighed som kontaktperson/talsmand/forhandler eller hvad der måtte ønskes.

Med venlig hilsen

Stig Friis Madsen

Svendebjergvej 30, 2650 Hvidovre, tlf. 36783707

## Åbent brev til formanden

Kære Claus Frausing

Allerførst tak til dig og den øvrige bestyrelse for jeres indsats for klubben. Blandt meget andet rart via bladet at opleve jer tage til genmæle over for uvedkommende, mavesure brokkerier. Hvad der denne gang har fået mig til tastaturet er dine bemærkninger i VT, hvor du udtrykker forundring over den beskedne tilstrømning til de forskellige projekter der kører i klubbens regi. Eksempelvis udbygning/systematisering af litteratursamlingen, ja klubarbejdet i det hele taget.

Jeg føler mig overbevist om at tale på mange medlemmers vegne når jeg siger at det der for dig ligner ringe tilslutning absolut ikke er ensbetydende med ringe interesse. Havde jeg tid og penge (især penge, for så fik jeg også tid) til det skulle det være mig en udsøgt fornøjelse at deltage aktivt i klubarbejdet. Beklageligvis indeholder min dagligdag nødvendige hensyn til job, familiens trivsel, døgnets få timer, boligens ve og vel osv.

Det sker af og til at avissælgere ringer til os med hvad der utvivlsomt er udmærkede tilbud. Mit standardsvar går på at det i vores nuværende situation er for dyrt og for besværligt at købe aviser vi alligevel ikke har tid til at læse og derfor må bære direkte i genbrugs-containeren. Mit tilbud lyder efterfølgende: Hvis en eller anden kan tilbyde mig efterløn el. lign. med fuld lønkompensation giver jeg min skriftlige garanti for at engagere mig i det produkt eller den sag man repræsenterer, hvad enten det er avislæsning eller klubarbejde.

Som sagt er det ikke lysten der mangler, og skulle (frem)tiden gøre det muligt stiller jeg gerne op til en eller anden form for klubarbejde. Indtil da: ”god vind” med den spændende udvikling i klubben.

Med venlig hilsen

Stig Friis Madsen

## Læserbrev

Emne: Veterankøretøjer på motorvej under MhS' nyhedsbureau 3/2004

MhS henstiller og anbefaler veteranbilere at køre med: ”en hastighed der formentlig bør være mindst ca. 70 km i timen”. Endvidere siger de at: ”hvis man ikke kan køre så hurtigt” eller ”kun vil køre med en lavere hastighed”, bør man overveje at undgå motorveje. MhS giver os 5 gode råd om hvordan man fører sig i trafikken, som alle gode trafikanter i forvejen efterlever uanset hvilket køretøj de fører.

Ovenstående tema er altid en god diskussion værd, faktisk uanset hvilket køretøj det drejer sig om, men jeg bliver nødt til at protestere, da man vælger at tage udgangspunkt i den uheldige Ford T der blev påkørt bagfra sidste efterår.

Ole Emil Riisager udtalte sig ret bastant uden kendskab til den sande historie, hvilket han delvis har erkendt det urimelige i efterfølgende. Desværre er jeres formodentlig velmenende holdning lige så urimelig som den Ole Emil Riisager kom med.

Under hensyntagen til nogle menneskers evne til at læse og forstå det skrevne, vil nogle konkludere på baggrund af jeres indlæg, det som en bekræftelse på at Ford T'en var syndebugken. Det blev dengang tilbagevist fra politiets side. De kunne konstatere at føreren har ikke gjort noget ulovligt, ej heller har han på nogen måde udvist manglende respekt for gældende love. Han førte en bil der var nyrestaureret og godkendt af bilinspektionen.

Jeg finder det derfor særdeles uheldigt at I fremkommer med jeres velmenende råd og henstillinger, når I bruger den hårdt prøvede chauffør som skrækeksempel. Han er frifundet for enhver mistanke, så det havde været mere rimeligt blot at udtale sig i generelle vendinger uden at gribe til forhåbentlig ikke tilsigtet – men dog alligevel en udlevering af en mand, hvem ingen kan klandre noget.

Med venlig hilsen

Karen Friis Wandall

Formand, Ford T Klubben Danmark

Lodskovvej 15, 5863 Ferritslev



## Læserbrev

Man har et standpunkt indtil man osv.  
8/10 2004

I forbindelse med en samtale med Claus Frausing i maj måned spurgte jeg om muligheden for at leje mødelokalet i Nærum til et arrangement på et givet tidspunkt, dette blev i øvrigt tilkendegivet ved det første møde i Nærum, at det var muligt for medlemmerne.

Claus Frausings kommentar til mit spørgsmål var dette - jeg citerer ordret: For så gammelt og hæderkronet medlem som undertegnede så skulle det nok lade sig gøre.

Arrangementet blev af forskellige årsager ikke til noget på daværende tidspunkt, men nu er jeg for så vidt i gang med at forberede det og regnede naturligvis med at det var i orden med at leje lokalet.

Årsagen til arrangementet er denne - at min Alvis er fyldt 50 år i år, det er da rundt!

Jeg ringede Claus Frausing op for eventuelt at aftale nærmere - men ak - det kunne slet ikke lade sig gøre, det var kun ved runde personlige fødselsdage mm. Det var en streg i regningen, det var jo faktisk blevet lovet mig. Det må være en ny paragraf, der er kommet, for der er ingen medlemmer der kender den, men den er med til at begrænse aktiviteterne i huset.

Jeg forstår godt klubben ikke kan lave arrangementer der varer til den lyse morgen med høj musik mm. dette skulle være et frokostarrangement, altså midt på dagen.

Jeg kan endvidere oplyse at 75% af deltagerne er medlemmer af DVK, enkelte fra Fyn og Jylland, altså voksne gæster.

I håb om at der kan gives en dispensation i denne sag hører jeg meget gerne fra bestyrelsen så hurtigt som muligt.

Venlig hilsen  
Kurt Skov

## Svar til Kurt Skov.

Bestyrelsen har tidligere besvaret Kurt Skovs brev, men indholdet giver os passende lejlighed til at offentliggøre regler for anvendelse af lokalerne i Nærum for en større kreds.

Vi skelner mellem fire former for anvendelse 1) klubmøder, 2) udlejning til beslægtede klubber, 3) udlejning til privat selskabsformål og 4) udlejning til erhvervsarrangementer.

1) **Klubmøder** skal forstås bredt. Foruden ordinære klubmøder vil lokalerne eksempelvis kunne udlånes til brug ved sektionmøder, planlægningsmøder for en klubaktivitet, mellemstation for et klubløb, besøg fra f.eks. Egeskov, ekstraordinære klubmøder m.v. Forudsat at der er ledigt og at mødet har været annonceret i Veteran Tidende eller på anden måde og principielt er åbent for alle interesserede medlemmer.

2) **Udlejning til beslægtede klubber** omfatter andre historiske bil- og motorcykelklubber, som gerne vil benytte vore lokaler, som f.eks. er tilfældet med MG klubben, Citroën Klubben og Mercedes Klubben. Lejen er for tiden kr. 500 pr gang.

3) **Udlejning til private selskabsformål** kan finde sted til medlemmer af DVK, forudsat mindst ti års anciennitet i klubben og kun til egne runde fødselsdage. Udlejning til medlemmers privatbrug er et bestyrelsesanliggende i *hvert enkelt tilfælde* og ordningen er foreløbig kun på forsøgsbasis. Lejen er for tiden kr. 500 pr gang + rengøring efter regning. Depositum for tiden kr. 1.500, som tilbagebetales med fradrag for rengøring.

4) **Udlejning til erhvervsarrangement** kan omfatte såvel vore lokaler som Sommers Automobil Museum. Leje faktureres inkl. moms fra E. Sommer A/S og lejeindtægt indgår på konto hos E. Sommer A/S for disponering af DVK og Sommers Fond efter fælles overenskomst. Leje og øvrige betingelser aftales individuelt.

**Generelt** gælder at lokaler og køkken afleveres ryddet med tallerkener og service vasket rent og sat på plads senest dagen efter kl. 12:00. Eventuelle omkostninger til personale for åbning og lukning er DVK uvedkommende.

I øvrigt er J.O. Krag's ord: 'Man har et standpunkt til man tager et nyt' noget af det klogeste, der er sagt. Hvis jeg bliver klogere vil jeg da have lov at skifte mening, alt andet ville da være tåbeligt. I dette tilfælde har jeg altså ikke skiftet standpunkt. Det gamle og hæderkronede medlem Kurt Skov opfylder nemlig alle betingelser for at leje klublokalerne til privat selskab. Hans bil gør derimod ikke.

På bestyrelsens vegne  
Claus Frausing



## MhS Nyhedsbrev 4 / 2004



**Motorhistorisk Samråd har udsendt sit nyhedsbrev nr. 4. Her følger en sammenfatning af indholdet. Hele nyhedsbrevet kan ses på MhS' hjemmeside: [www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk).**

### **Berigtigelse om ulykken med Ford T**

MhS beklager, at man i nyhedsbrev nr. 3 viderebragte en oplysning, som viste sig at være forkert, nemlig om hastigheden på den Ford T, som sidste år blev påkørt bagfra på motorvej med alvorlige følger. Hastigheden var ikke som oplyst ca. 45 km/h.

### **Nyt bestyrelsesmedlem kræves!**

Til det kommende årsmøde, den 20.11.04, skal der findes et nyt bestyrelsesmedlem til MhS. Samrådets mangeårige bestyrelsesmedlem, juristen Sten-Erik Brand, ønsker ikke at fortsætte når hans valgperiode udløber i år. Da MhS' love kræver, at der er 7 medlemmer i bestyrelsen, skal der indvælges et nyt medlem. MhS' bestyrelse opfordrer derfor indtrængende alle MhS' medlemsklubber om at se sig godt om i medlemsskaren for at finde en eller flere personer, som kunne tænke sig at gøre en indsats for de historiske køretøjer og være med til at sikre mulighederne for fortsat at køre med dem på offentlige veje.

### **Afgifter m.v.**

MhS følger løbende op på den samlede opfordring til samordning af bl.a. de mange aldersgrænser og afgiftssatser for historiske køretøjer, som Samrådet sendte til en række ministerier for ca. 1½ år siden. Med hensyn til ønsket om en »rullende« aldersgrænse på 35 år for 8-års periodesyn for biler er der tale om en EU-regel, og det tager sin tid at få tingene igennem systemerne, men Færdselsstyrelsen arbejder med sagen. Med hensyn til forenkling af satserne for registreringsafgift og vægtafgift har samrådet benyttet skiftet på posten som skatteminister til at forny anmodningen, men endnu har den nye skatteminister ikke svaret.

Så det er ikke MhS, der ligger på den lade side, men bureaukratiet, der er trægt.

### **Euro 2-kravene – tænk dig blot om**

Den 1. juli 2004 trådte Euro 2 luftforureningsbestemmelserne i kraft. I praksis betyder det at NYE motorcykler og knallerter som hovedregel er udstyret med 2-vejs katalysator. Denne bestemmelse har givet anledning til en masse rygtedannelse i veterankredse, da formuleringen muligvis kunne forlede en til at tro, at det gjaldt ALLE motorcykler/knallerter produceret før 1. juli 2004.

Men det er ikke tilfældet, for de nye regler gælder kun for alle NYE motorcykler/knallerter. Hermed menes motorcykler/knallerter der IKKE har været i brug. F.eks. vil en motorcykel der er købt i 2002, men blot har stået opmagasineret siden, ikke umiddelbart kunne indregistreres. Hvis samme motorcykel derimod *bevisligt* har været brugt til f.eks. banekørsel, vil det kunne lade sig gøre at indregistrere den.

For brugte mc der importeres fra udlandet, er det datoen for første registrering i udlandet, der er afgørende. Så hvis man har motorcykel med en registreringsattest fra før 1. juli 2004 er der altså ingen problemer. Hvis attesten mangler, har man et problem. På tilsvarende måde kan man komme i knibe med motorcykler der tidligere har tilhørt forsvaret (her eller i udlandet), hvis det ikke umiddelbart kan godtgøres at de har været registreret dér eller tydeligt kan identificeres som brugte.

Primært af hensyn til de forhandlere der har uindregistrerede motorcykler/knallerter stående, har Færdselsstyrelsen lavet en dispensationsordning. Der gives 1 års dispensation for alle motorcykler/knallerter, der er produceret og hjemtaget til Danmark inden 1. april 2004. Men denne dispensation er rent dansk, så hvis man f.eks. om 10 år importerer en motorcykel der er indregistreret som NY efter 1. juli 2004 i Tyskland, men på en lignende dispensation som den nævnte danske ordning, vil dette køretøj ikke kunne indregistreres i Danmark.

De udførlige informationer findes på Færdselsstyrelsens hjemmeside [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk) - medd. 1836 og medd. 1834. MhS har i nyhedsbrevet desuden opstillet reglerne i et overskueligt skema.

Moralen her må være, at man skal sikre sig så megen dokumentation som muligt ved køb af køretøj – og det gælder i øvrigt ikke kun motorcykler !

### **Dansk sejr ved FIM-rally**

Ved årets FIM rally i Arnhem i Holland snupede Danmark en smuk sejr. Det er FIVA, der i samarbejde med FIM har indstiftet den nye pokal, der gives til det land, der deltager med flest køretøjer, der er mere end 20 år gamle. Konkurrencen udregnes via alderen for motorcyklerne kombineret med antallet af kørte kilometer og Danmark vandt med små 1000 point mere end Storbritannien. Glæden var stor hos alle de 120 danske deltagere, der dermed for første gang i mere end 20 år fik lov til at snuppe en af hovedpokalerne ved FIM Rallyet. Næste år løber FIM Rallyet af stabelen i Estland i byen Tartu midt i juli.





## Fra bestyrelsen

I sidste nummer af Veteran Tidende har man sikkert (forhåbentligt) bemærket, at rubrikken "Fra bestyrelsen" manglede. Årsagen er at bestyrelsesmødet i september blev holdt den 27., og det var efter deadline til bladet. Når møderne falder sidst på måneden vil denne rubrik desværre komme forskudt, så her er den lidt forsinkede rubrik.

Der er skrevet et tilbud til lederne af mødestederne om, at medlemmerne får lejlighed til at møde formanden og bestyrelsesmedlemmer for at vi kan lære hinanden nærmere at kende under en god dialog. Der er allerede truffet aftale med flere mødesteder, og vi glæder os til at møde op. Mødestederne orienterer selv medlemmerne om på hvilke mødeaftener det vil foregå.

Hjemmesiden på internettet er under revidering, og sammen med Steen Studstrup arbejdes der på de planlagte mange forbedringer.

Arbejdsfordelingen i bestyrelsen er blevet gennemarbejdet, og nåede med i sidste nummer af Veteran Tidende. Her kan alle se, hvem der har ansvar for de forskellige områder, og det kan medvirke til at gøre det lettere for alle at se, hvem der bør kontaktes om de enkelte emner. Arbejdsfordelingskemaet vil løbende blive opdateret, når der sker ændringer.

Det blev besluttet at holde en reception på DVK's jubilæumsdag den 2. november i år. Receptionen holdes på DVK's adresse i Nærum. Alle DVK-medlemmer med ledsager er meget velkomne (se invitationen i Veteran Tidende nr. 340). Der inviteres også venner af klubben, pressen, relevante personer fra myndighederne og autobranchen m.v., så mød frem og medvirk til en festlig dag. Husk tilmelding.

Der anskaffes en videokanon til mødelokalerne i Nærum efter 1. januar 2005. Det store fjernsynsapparat fra Nivå er faktisk et lån (eller gave) fra et for længst hedengangent firma. Det blev overdraget mødested Fyn da en gratis transportmulighed bød sig.

Vedrørende økonomi, så er kontingentopkrævningerne nu afsluttet med et godt resultat, og det glædelige er at der er slettet færre restanter end ventet. Desværre halter tegning af annoncer i bladet bagefter.

Et forslag om anskaffelse af små teleskopmaster til vore udstillingsbannere blev også vedtaget.

Der anskaffes veste, som kan gøre personerne på vore udstillingsstande mere synlige, og det var allerede en succes på messen i Fredericia.

For bestyrelsen  
Erik Mieth



## Ny i biblioteket

Omsider har der meldt sig en frivillig til at tage del i biblioteksarbejdet. Som åbenbart de færreste bemærkede efterlyste bestyrelsen i forsommeren medlemmer, som kunne sættes ind i den metode, vores bibliotekar bruger til at registrere beholdningen af bøger og tidsskrifter. INGEN meldte sig, derfor var bestyrelsen nødt til at forlænge bibliotekarens ansættelse, så ikke det hele faldt til jorden.

Nu har der meldt sig et medlem som vil blive en væsentlig aflastning for Joan Jensen og Hanne og Niels Jonassen, nemlig Kai Madsen, der er villig til i længere tid at lægge cirka 25 ugentlige, ulønnede arbejdstimer i biblioteket. Det bliver fortrinsvis i det praktiske arbejde med at sortere og stille i orden og stemple bøger og tidsskrifter, så bibliotekaren – som for øvrigt hele tiden aftalt – koncentrerer sig om edb-registreringer.

Kai Madsen er oprindelig reservedels-ekspedient hos en Ford-forhandler, så han fandt sig straks til rette mellem de stålreoler, vi jo har overtaget fra et reservedelslager. Han er desuden pensioneret kaptajn i Hærens Materielkommando, og han er et kendt ansigt inden for historisk motorsport, ejer af en dansk bygget Alfa Dana Formel Junior racer fra 1960 (ex Poul Rasmussen, Hørsholm).

Kai Madsens virke i vores bibliotek kommer til at falde i vinterhalvåret – i sommermånederne farter han nemlig Europa rundt med et gokart-hold.

VELKOMMEN!

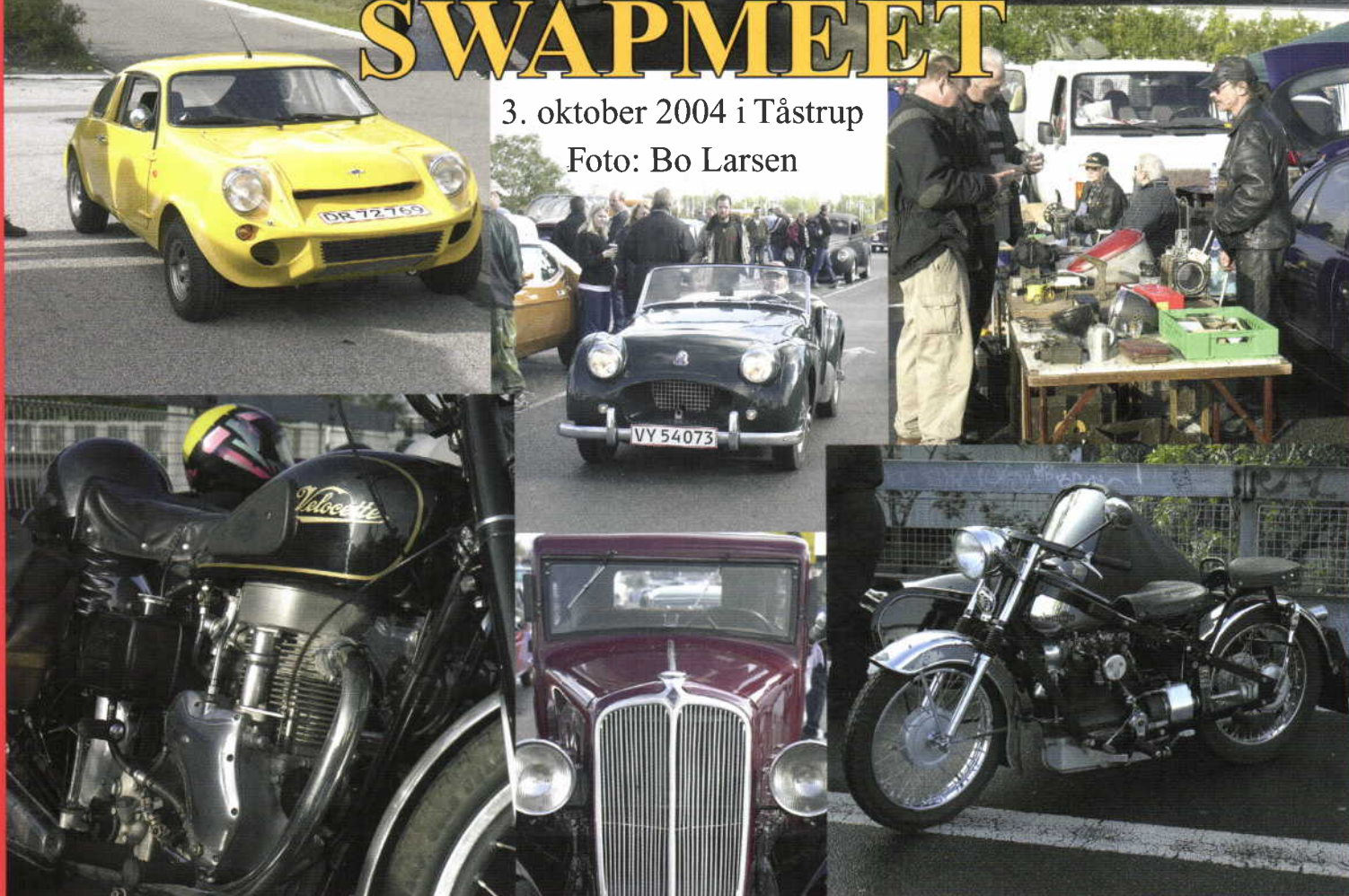




# SWAPMEET

3. oktober 2004 i Tåstrup

Foto: Bo Larsen





## BILER SÆLGES

**Opel GT 1973.** Meget fin Opel GT. Bilen er nysynet og i 100% original stand. Har kørt ca. 35.000 miles. På danske plader. Pris kr. 75.000.  
Søren Wedebye, tlf. 20241400

**Rover 3500 1970.** Bilen er i fin stand og nysynet. Soltag, automatgear. 1/4 vægtafgift næste år. Pris kr. 35.000.  
Svend Rubæk, tlf. 36787697

**Dodge Power Wagon W300M.** Denne Dodge har været synet på hvide plader, og da de var på var det til en vægtafgift på 189 kr pr halvår. Og veteranforsikring var på ca 300 kr. Nuværende stand er nem at syne, medfølger motor, gearkasse, spil, for og bagtøj og div. Sælges for 8.000 kr.  
Jimmy L Hansen Dræby 65975912 eller 28 900 333

**FIAT 124 Sport Coupé 1969.** 90 hk 1438 TC motor, fem gear. Gul m. sort tag. Sorte nr. plader, synet uden anmærkninger i feb. 2004. kører godt! Nardi trærat, org. magnesiumfælge og et sæt org. stålfælge m. hjulkapsler medfølger, nye støddæmpere. Instr. bog og flere res. dele medfølger. Sælges pga. mangel på tid til at køre i den. Pris 25.000.  
Vernon Pedersen, tlf. 32532450  
jbvp@mail.tele.dk

**Rover 3500 1970,** Samme ejer siden 1974, restaureret 1999 og har ikke kørt siden. God mekanisk stand, mange dele udskiftet. En mindre indsats kan bringe dette køretøj i topform. Pris kr. 10.000.  
Jørgen Petersen, tlf. 70221325

**Lincoln Continental Convertible 1964.** Denne bil er totalt identisk med den bil præsident Kennedy blev skudt i, november 1963. Den er ikke restaureret, men derimod vedligeholdt ud over alle grænser. Bilen har haft 4 ejere siden 1964. Den er sortlakeret med rødt interiør. Bilen er udstyret med en 460 CUI, 7,2 ltr. V8 Motor. Den har kørt ca. 85.000 miles. Af udstyr kan bl.a. nævnes: centrallås, 6 elruder, 6 positions motorsæder, fuldelektronisk convertible top. Bilen har naturligvis kun kørt søndagsture fra april til oktober. Denne bil hører til blandt de sjældne: Lincoln producerede præcis 3.314 stk. Lincoln Continental i 1964, og præcis 10 procent af dem var convertible. Der er altså kun produceret lidt over 300 biler på verdensplan. Pris i 1964 knap kr. 400.000. Kun seriøse henvendelser. Sælges privat! Pris kr 224900  
Dan Christiansen, tlf. 40725533

**Wolseley 18/85 Series III 1946.** Bilen er renoveret og hovedrepareret og har kun kørt 18.000 km. Men den har været opmagasineret i 30 år, og det har den ikke haft godt af, der skal derfor påregnes en

del malerarbejde. Motoren kører meget fint og alle mekaniske dele er i orden. Jeg har en masse reservedele: starterdynamoer-SU-karburatorer, store og små lygter, frontvindue, håndtag, ekstra motor, masser af geardele. Har masser af digitalbilleder af bilen og reservedelene. Pris kr. 65.000.

Jørgen Vangsgaard, tlf. 36413816

1955 **Rover** med 1958 forskærme, 3 liter motor. 1953 **Rover 90.** Der er ingen dansk registreringsattest. Andre dele til P4 haves. Bilerne skal istandsættes eller kan indgå som dele til andre bilrenoveringer. Kontant bud til Bernhard Graakjær, 97850435 Povl Graakjær, 75322446.  
povlgraakjær@mail.tele.dk

**Mercedes-Benz 250 CE 1971**

I unik flot stand. Automatik, dansk bil (sorte plader). Enejers bil. Kun 114.000 km. Flot flaskegrøn metallic. Mørkegrøn mb-tec. Org. radio. Pris kr 80.000.  
J Søborg, tlf. 40365510

**Jaguar XJ6 Series 1 1973.** 4,2 l, aut, racing green. Den originale korte version. Er synet den 7/9. Mange nye dele: dæk, udstødning, bremses, støddæmpere, ophæng, styrekugler m.m. meget dokumentation og reservedele medfølger. En meget fin bil i original stand. Pris kr. 65.000.  
Jens-Ole Simonsen, tlf. 38805443

**Austin Healey 3000 MKI 2+2 1958.** Mørkeblå med rødt læder. Istandsæt af en af DK's bedste mekanikere. Kører perfekt. Lyder fantastisk. Ikke concours men i flot stand. Billeder og historik kan fremsendes. Pris kr. 249.000.  
Lars Hee, tlf. 26145450 sc\_cab@hotmail.com

**Volvo 121 Amazon 1970.** Flot rød, B20-motor, synet i marts 2004, står 100% original og meget velholdt både indvendigt og udvendigt, restaureret i 1999, 4 nye vinterdæk på fælge medfølger. Pris kr. 25.000.  
Christian Berggreen, tlf. 20202141

**Jaguar Mk2 3,4 1964.** Her har du mulighed for at opbygge en Jaguar fra bunden af. Dobbelt af mange originale dele. Karrosseri klargjort til lakering. 5 trådfælge med nye dæk. Restaureret veteranbil kan evt. indgå i handelen. Pris 80.000.  
Niels Hansen, 21466094 – 75772721 ruth.skov.hansen@mju.dk

**Opel Olympia Rekord 1,5 1956.** Bilen er en meget pæn bil i org. stand er næsten som ny indvendig har altid kørt med skånebræk står med sorte nummerplader er næsten ikke svejset det er en god bil. Pris kr. 55.000.  
Erik Bladt, tlf. 74456036

**Chevrolet 1949.** 2-dørs. Nyrestaureret. Kaj Gjørerup, tlf. 98215209

**Ford Consul 1973 2-dørs,** 1700 V4, delvis renoveret, motor ikke monteret, 143.000 km, kun én ejer, forvogn/fortøj fuld renoveret, kun mindre karrosserirep. mangler, sælges pga. flytning. Giv et bud.  
**Ford Mustang Ghia 1979** 5,0 V8 200 hk. 178.000 km. Trx undervogn, original 390 mm, alu. fælge, el-ruder, servo. Specialmodel bygget hos Ford Tyskland. Lev. 1 stk. til DK 1979. Dansk fra ny. En bil når køreglæde er en drøm. Den skal prøvekøres. Sælges snarest. Pris kr. 20.000. Min kære **Mercedes 200** benzin 1977, spec. mimose farve, 167.000 km, kun 1 ejer indtil hos mig siden 89, kun brugt som hobbybil, forsikret og reg. klassiker i Veteran Klubben. hobbybrug. Specielt totalt renov. i 93. Sælges pga. pensionering. Sælges helst til veteranperson inden 2 mdr. Er under værksted efter renovering til overtagelse med 13.000 kr ny mek. dele med til bud 6-12 mdr. mekanisk driftgaranti for bud omkring 42.000. **Morris Super Minor** 1966 bredskærm model. renoveret karrosseri, 1100 Marina motor/gearkasse skal isættes. Pæn stand, bordeaux lakeret. 1 ekstra motor, sælges pga. pladsmangel til i alt 4 veteranbiler. Giv et bud. Tlf. 74485277

**Ford Fairlaine V8 automat.** 1956. Nysynet, pæn, original stand. Kr. 99.000. med plader. Nye hvide dæk.  
Ejner Jørgensen, tlf. 74722717

**Saab 96 1974.** Nysynet, en ejer, sorte oprindelige nr. plader. passet og plejet. Ikke-ryger. Kører godt.  
Svend Marker, tlf. 36753655

Diverse biler sælges gr. sygdom. **Triumph 2000 MkII Estate** aut. 1972. Pris kr. 10.000. **Toyota Celica 2000 LT 1977.** Pris kr. 12.000. **Buick Lesabre** cabriolet 1963 V8 aut. Mange nye dele. Ring og hør. **Toyota Crown** pickup 1967. På plader, holder syn til 03/06. Mange nye dele bl.a. gultvæppe, himmel, bænksæde, solskærm, dæk med hvide sider, m.m. Ring og hør. Tlf. 47742181 – 40263181

**Simca Aronde P60 1961,** komplet og i rimelig stand.  
Jesper Andersen, tlf. 66136161 - bedst 19-21.

I have **GAZ M20 Pobeda** for sale. The car is located in Prague, Czech Republic. 1956 year of manufacture. The car is completely restored by professionals. In a great condition. A must to see. Pictures and video are on <http://www.wz.cz> The car is for sale for 9.000 euro.  
Ing. Charlovsky [www.bezpecny-internet.cz](http://www.bezpecny-internet.cz) <http://ad.seznam.cz/clickthru?spotid=80833>



**Willys Jeep CJ2** årg. 1946. Nyrenoveret motor og ny gearkasse. Nysynet 2003 (8 år synsfri). Kr. 48.000.  
Svend Aage Hansen, Strandvejen 216, 5500 Middelfart, tlf. 64401120, mobil 20311409 [sTRIB@beostores.com](mailto:sTRIB@beostores.com)

**Ford Granada coupé** 1975. 2,3 V6. Meget velholdt og original. Synet januar 04. Evt. bytte med Consul Capri coupé årg. 61/62. Pris kr. 49.500.  
Birger Blakø, tlf. 3294937

**DELE TIL BILER SÆLGES.**

Tændingsdele 1930. Tusindvis af tændingsdele til de fleste fabrikater fra ca. 1930 og frem er nu sorteret, og sælges enkeltvis eller i større partier til f.eks. mærkeklubber. Masser af pærer i forskellige udførelser haves også. Send en mail eller ring.  
[Hanomag@post12.tele.dk](mailto:Hanomag@post12.tele.dk) . Per Christiansen, tlf. 48255260

Moto Meter Syncro Test (den med glas-set) reservedelsnummer: 2801 1000 for synkronisering af karburatorer. Original 5 liters dunk med REDEX.  
Ib Jensen, tlf. 43 99 47 62 [ibbenteget2net.dk](mailto:ibbenteget2net.dk)

Et dæk mrk Henley str. 5.25/5.50x18. 250 kr. 1 Pirellidæk str. 5.90x14. Kr. 175. Til Renault 8: 1 fin forklap med kun en lille

bule, kr. 500. Til Simca 1501: div dele sælges bla. ny midtersektion til bagkofanger. Ring for info. Til Opel Kadett A+B: Gode brugte stålfælg m. lovlige dæk. Kr. 125 stk. Diagonaldæk sælges: 2 stk. 5.50x13 Metzler. 3 stk. 6.15x13 Bridgestone. 1 stk. 5.60x15 Continental. Kr. 100 stk. Til Ford Taunus P5-P7 64-72 1 h+v forr. udst. rør, kr. 100 stk. Taunus P5 64-67 1 sæt br. bakker kr. 150. Daf 66 1973. 1 sæt forr. bremsbakker, kr. 150.  
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119

Baglygte til Chevrolet 1926-34. Cadillac 1929. Samt mange andre fine og sjældne kølerfigurer til Cadillas/La Salle 1927-32. Chevrolet 1929-35. Oakland 1928. Oldsmobil 1930-31. Motorhorn + trompethorn til de fleste biler 1925-35.  
Tlf. 40148037

Veteranbildæk, nye. 4 stk. BF Goodrich 650/650X19 BlackWall samt 4 slanger. Normalpris kr. 9.500 sælges for 6.000.  
Henv. 51586114

MG instrumenter: MGA omdrejningstæller mek. 450 kr. , MGB omdrejningstæller el. neg. earth 450 kr. Dobbeltinstrument olietryk og vandtemp. til MGA og MGB ombyttebasis 400 kr.  
Thom Petersen, tlf. 32519597, 28778543

**BILER KØBES**

**Ford A-B** 1929-1936, coupe eller roadster... Pris kr. 1  
LKG, tlf. +4528198584

Har du en meget velholdt bil fra 1915-1978 evt. uden afgift er vi evt. interesseret i at købe den til bilmuseum.  
Tlf. 28455017 - 40181147

**DELE TIL BILER KØBES**

Chrysler 1946 - 1949, Diverse dele til Chrysler 1946 - 1949 købes alt af interesse. Jens Hougaard, tlf. 22740170 [ah.jh@adr.dk](mailto:ah.jh@adr.dk)

Kofangere og indtræk til Mercedes-Benz /8 1975.  
Jesper Andersen, tlf. 66136161 - bedst 19-21.

**MC-DELE**

Købes Corbin speedometer, gerne med kabel osv. God pris gives. Tlf. 40148037

**AUTOMOBILIA**

Original salgsbrochure NSU Prinz haves.  
Henrik Kortsen, tlf. 26747929

Classic Motor / Signalhornet, samt Markt frasælges. FDM's Motor fra ca 1925-1940 sælges.

Per Christiansen, tlf. 48255260 [hanomag@post12.tele.dk](mailto:hanomag@post12.tele.dk)

Instruktionsmanualer: Chevrolet (Biscayne-Bel-Air-Impala-Brookwood-Nomad)1961. Chevrolet (Biscayne-Bel-Air-Impala) 1962. Chevrolet (Biscayne-Bel-Air-Impala) 1963. Dodge (Dart 270&Gt. Coronet Deluxe-440-500-Charger)1967. Ford (Lincoln) 1964. Ford (Galaxie 500 & Station Wagons) 1962.

Land-Rover Model 86,88,197&109, årgange 1954-1961. Bedford lastbil Ws-WHG-WLG-WLB-WTH-WTB, årgange 1934-1938. Opel Kadett-Olympia-Super 6-Kaptajn, årgange 1945-1954. Vauxhall Viva (Saloon-De-Luxe-Erstate) årgange 1966-1967. Jaguar XJ6 4,2 liter årgang 1967. DKW RT 125W-RT125/2a-RT125/2 årgang 1953.

BING karburator.  
Povl Graakjær, tlf. 75322446 [povlgraakjaer@mail.tele.dk](mailto:povlgraakjaer@mail.tele.dk)

Instruktionsbøger til bl.a. Riley Elf, MG Magnette, Wolseley 300, Morris 1000, Opel P1. Kr. 75 stk.

Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119

**DIVERSE**

Jeg søger en udadvendt veteranbil-ejer meget gerne med en sort 50'er eller 60'er sedan/limousine, som ved specielle lejligheder vil køre for en "kendt" københavnner mod passende vederlag. Diskretion ønskes og gives..

Simon Simonsen, tlf. 23278848

Autotransport: biler m.v. afhentes/bringes overalt i Danmark og Europa til rigtige veteranpriser.

Jan 40324986 evt Ib 20263220

Opbevaring: Biler/mc og andet opbevares i tør og frostfri hal med el porte. Beliggende ved Fredensborg/Hillerød. .  
Ib Rasmussen, tlf. 20263220

Har du et gammelt værksted som er velegnet til at flytte på bilmuseum. Evt. skilte eller andet. Er vi evt. interesseret i at købe.

Tlf. 28455017 - 40181147

Vinteropbevaring af biler på bilmuseum, Sæby Høng. Tørt og sikkert. Fra 15/10 - 15/3. ½ år for kun kr. 1500.  
Tlf. 28455017

**ALT I EN HAT**



PÅ KØBENHAVNS GALOPBANE  
I KLAMPENBORG  
SØNDAG 21. NOVEMBER 2004  
KL. 10-16  
STORT INDENDØRS MARKED

ENTRÉ 25,-  
FRI PARKERING

IKKE LOPPEMARKED ELLER VÅBEN

STADEPLADS RESERVATION PÅ 39 62 64 65, BJARNE M.

ARRANGØR CLASSIC TEAM



### FREMLYSNING



Denne Renault har stået ca. 20 år i et garageanlæg i Storkøbenhavn. Anlæggets ejer har bedt Veteran Tidende hjælpe med at finde ejeren (der vil *ikke* blive forlangt garageleje). Kender nogen til den så giv oplysning til Veteran Tidendes redaktør. Se side 2.

### TIL SALG



**Packard Eight Ultramatic Super Deluxe Touring Sedan 1950.**  
Solid urestaureret originalbil fra Iowa. Afhentning Århus. Kr. 65.000.  
Morten Frost, tlf. 20823035  
- 86136969 frost@mail.dk

### TIL SALG



#### FIAT 2300 S Coupé 1966

Enejer, kørt godt 72.300 km. Fineste stand. 6-cyl., 2,3 l, 150 hk., 190 km/t. Okselæder overalt, rosentræs instrumentbræt.  
Prisidé kr. 110.000.  
John Darville  
Tlf. 33142224, fax 33142317  
john@darville.dk

### Knaphuls-mærker købes



God pris gives for mærker vedrørende motor. Bil, mc, benzin, dæk, klubber, løb m.m. Enkelte mærker eller hele samlinger.  
Serious samler gennem 30 år. Per Fax, tlf. aften 49 75 03 39.  
Mobil 40 15 25 72. E-mail post@faxelud.dk

## 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



### DANSK TRANSPORT BOGHANDEL

Lyndby Havnevej 6 Lyndby  
DK 4070 Kirke Hyllinge  
Tlf. (+45) 46 40 00 17

**Lagerbutikken  
har juleåbent  
4. til 19. Dec.**



**Alle dage  
12<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup>**

**Samt året rundt efter aftale.**

# Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier  
for 2004



## Veteranbiler 1900 - 1969

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	634 kr.	354 kr.
100.000 kr.	897 kr.	478 kr.
150.000 kr.	1.065 kr.	646 kr.
200.000 kr.	1.180 kr.	786 kr.
250.000 kr.	1.420 kr.	966 kr.
300.000 kr.	1.584 kr.	1.117 kr.

## Klassiske biler 1970 - 1979

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.658 kr.	842 kr.
50.000 kr.	2.098 kr.	1.011 kr.
100.000 kr.	2.436 kr.	1.404 kr.
150.000 kr.	2.898 kr.	1.741 kr.
200.000 kr.	3.352 kr.	2.077 kr.
250.000 kr.	3.869 kr.	2.443 kr.
300.000 kr.	4.408 kr.	2.808 kr.

## Veteranmotorcykler 1900 - 1969

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	558 kr.	193 kr.	393 kr.
100.000 kr.	783 kr.	193 kr.	393 kr.
150.000 kr.	1.119 kr.	193 kr.	393 kr.

## Klassiske motorcykler 1970 - 1979

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.296 kr.	622 kr.	562 kr.
50.000 kr.	1.633 kr.	622 kr.	786 kr.
75.000 kr.	2.307 kr.	622 kr.	1.011 kr.

## Brugsveteranbiler til og med 1979

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves samt krav om, at der samtidig tegnes indbo og/eller husforsikring i Runa.

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.834 kr.	2.093 kr.

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

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

## Kontakt:

### Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Tlf. 45 56 56 10 (hverdage 10 - 13)

Fax 45 56 56 11

E-mail: kontor@veteranbilklub.dk



Veteran  
Forsikringsklubben