

VETERAN TIDENDE

BLANCPAIN
1907 FINISH 2007
PEKING TO PARIS

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



51. årgang - november 2007 - VT nummer 377

1907 109 2007
PEKING TO PARIS

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3
2850 Nærum

Klubsekretær: Kai Madsen
Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk
www.veteranbilklub.dk
Giro: 600-4253

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med
omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:
Ole Emil Riisager
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk
(Forlang kvittering).

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. For konkurrencevar dog inden månedens udgang.
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,-

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

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

I redaktionen desuden:

Morten Alstrup
Svend Carstensen
Erik Nielsen
E.W. Neesgaard
Leif Gr. Thomsen

Layout, sats:

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

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

Bestyrelsen

Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer).
Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 45 83 80 08
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Løb og arrangementer).
Anne Lise Gustafsson
Karlsbjergvej 32, 5672 Broby
Tlf. 62 63 20 51
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Veteran Tidende og pressen).
Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge
Tlf. 39 90 42 40
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol, MhS, museer).
Erik Mieth
Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk
Tlf. 45 89 13 35
erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger-vest).

John Andersen
Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia
Tlf. 75 93 17 85
john.andersen@veteranbilklub.dk

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben).

Bent Friis
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 61 35 22 11
bent.friis@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, klub i klubben).

Torben Olesen
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
Tlf. 66 17 42 49 - 40 17 42 49
torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, øst).

Ole Poulsen
Tlf. 54 70 03 58
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Amager Landevej 246
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.
kaj@c.dk
Klaus M. Pedersen, Tlf. 2467 9783

København Nærum

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

Midtsjælland:

"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Samme adresse

Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4170 Høng
Johnny B. Rasmussen
5818 6309

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Torben Olesen, tlf. 6617 4249
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
torben.olesen@veteranbilklub.dk

Ostjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003
Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161
Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 8698 8883

Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721
Samme adresse

Vestjylland-Sjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Sjald
Henning Knudsen, 97381264
Samme adresse

Esbjerg

Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V.
Jørgen Jacobsen, tlf. 20222729
yak@esenet.dk

Sonderjylland:

Sundgade 25, 6320 Egersund
Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 74485959
holm-nielsen@bbsyd.dk
Erik From, tlf. 74625361
erik.kef@webspeed.dk

Sydostjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop
Poul-Erik Jakobsen, 27231433
Tranevej 109, 8721 Daugård.
jakobsen@skjerna.dk

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

København og Nordsjælland
Claus E. Nebbe - 2253 5550

Øvrige Sjælland,
Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 5470 0358

Fyn & Jylland
John Andersen - 7593 1785

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53
www.fordv8.dk
Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Jesper Jespersen, tlf. 45891965
jesper.jespersen@suf.kk.dk

Jensen-Klubben
Jesper Troels Jensen, tlf. 2367 2000
info@jensen-klubben.dk
www.jensen-klubben.dk

Vejledere

Amerikanske biler -
Efterkrigs & Ford Mustang
Peter Lovstrøm Sørensen
Tlf. 7586 9510

Austin Seven
Ole Troen
Tlf. 75943494
troline@mail.dk

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189 - kurtogionna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53
Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Ford T
Claus Olesen
5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz
Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

SAAB
Claus Oppenheim
clap@webspeed.dk

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Toyota
Henning Holm
9865 8011

IT og medlemsregister

Bo Odegaard
Hostbuen 18
2750 Ballerup, 44 64 42 94
bo.odegaard@veteranbilklub.dk

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

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

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Niels Jonassen
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk
Tlf. 4919129
aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistre

Austin Seven
Jørgen Frode Bakka
Tlf. 4576 1224

FIAT - Førkrigs

Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

Ford V & C Model

michael@deichmann.org
www.fordvandcmodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund
Torben Valerius
3956 0710
www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)

Claus Nebbe
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

VW - Luftkølede

Robert Hagen
Tlf. 3251 7624
Robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen
Dag: 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson
62632051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab Vest

Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot

Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab

Svend Draaby
3871 3902

Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle hverdage kl. 10-14 efter aftale.
Mail: bibliotek@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.
Hanne Jonassen, Kai Madsen, Søren Møller, Mogens Olsen.
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Peter la Cour, Niels Jonassen (fmd.), Ole Emil Riisager.

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600
Åbningstid søndage kl. 14-17. Onsdage kl. 17-20 under særudstillinger.
Entre for voksne kr. 50. Børn kun i følge med voksne. DVK-medlemmer gratis adgang på mødeaftener.
Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4556 5600.



Forsiden:

Rart at være i Paris efter 13.130 kilometers kørsel fra Beijing. Læs artiklen side 12.

Indhold

Generalforsamlingen 2008.....	3
Fredericia Messen	3
Aktivitetsskalendar	4
Særudstillingen åben.....	5
Klubaktiviteter	6
Egeris	8
Dynamo-Poul	8
Herregårdskoncert.....	9
Sæsonafslutning	10
Beijing-Paris	12
Peking-Paris - det historiske.....	20
Turistbus anno 1931	21
Swapmeet	32
De tre musketerer	34
Konkurrencen.....	38
Nye medlemmer	40
Årsberetning fra Køreselskab Fyn	41
Boganmeldelse	42
Læserbrev	42
Årets Emil	43
Køb/salg	44
PBS tilmelding	47



Generalforsamlingen 2008

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

Vest:

Bent Friis ønsker ikke at genopstille
Torben Olesen er villig til genvalg.

Øst:

Ole Poulsen & Kaj Dyring Larsen er begge villige til genvalg.

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

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

Vedtægtsændringer § 15

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

Bestyrelsen
Dorte Stadil



Fredericia Messen

Messen i oktober forløb helt fantastisk. Aldrig har der været så mange besøgende på vores stand. Vi serverede godt 900 kopper kaffe med dejlig hjemmebag til. Alice Kristiansen fra Als startede den gode ide med at medbringe en bradepandekage, og det var der så to mere der fulgt op på i år, tusind tak for det, selv om det ikke slog til så alle kunne smage, men så var det jo godt vi havde masser af småkager.

21 nye medlemmer kunne vi sige velkommen til, så det hårdt pressede messeteam havde nok at gøre. Tusind tak alle sammen for en kæmpe indsats, uden jer ville det ikke gå, ej heller være så hyggeligt.

Man fornemmer tydeligt på messen er der er en stigende interesse for gamle biler og motorcykler, og med den tilbagevendende snak med Dansk Vintage Motor Club om hvad der rører sig er det dejligt at mærke at interessen for begge klubber er i fremgang.

På bestyrelsens vegne
Dorte Stadil & Bent Friis



Møder

November

Tirsdag 20. Kværkeby. Restaureringen af Rover V8 genoptages.

Mandag 26. Vesterhede. Julefrokost kl. 19 med levende musik og dans. Husk en lille pakke.

Tirsdag 27. Egeskov. Julefrokost kl. 19 på restaurant Jomfru Rigborg.

Onsdag 28. Amager. Julebuffet kl. 19 i Brasseri X-tra, Kongevejen 9, Dragør. Tilmelding senest 24. nov. til mødestedslederen.

Torsdag 29. Morris-møde. Morris-møde kl. 19 hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, 3400 Hillerød

Fredag 30. Nærum. Julefest kl. 18.30. Indbydelse og tilmelding i VT 377.

December

Tirsdag 4. Egeskov. Biblioteksaften kl. 19.30.

Tirsdag 4. Ristrup. Julefrokost, mødetid 18.30.

Onsdag 5. Sæby. Gløgg og æbleskiver.

Torsdag 6. Esbjerg. Klubmøde flyttet til 20. dec. Se VT 377.

Torsdag 6. Nærum. John Toldsted, tidl. formand for Modelbilklubben og ansat hos Gen. Motors og Skandinavisk Motor Co. om »En bilmands historie«.

Torsdag 13. Børkop. Julebord på Hotel Hedegården kl. 19.

Torsdag 13. Egersund. Let julefrokost med pakkeleg. Tilmelding senest 1. dec.

Tirsdag 18. Kværkeby. Julefrokost kl. 18. Tilmelding i god tid.

Torsdag 20. Esbjerg. Klubmøde, evt. julefrokost - meld dig til snarest.

Tirsdag 25. Egeskov. Juleferie.

2008

Januar

Onsdag 2. Sæby. Spillefilm.

Torsdag 10. Egersund. Klubmøde. Tilbageblik på det gamle år og ønsker for det ny.

Mandag 28. Vesterhede. Filmaften. Tag videoklip og billeder med.

Torsdag 31. Morris-møde. Kl. 19 hos Ole Nordlund, Møllebovej 13, 2640 Hedehusene. Tilmelding senest 28/1 46560229 eller mail.

Februar

Onsdag 6. Sæby. Martin Lund om kongelige biler.

Torsdag 14. Egersund. Filmaften og snak om bibliotek.

Marts

Onsdag 5. Sæby. Besøg hos Martin Olsen i Løgtved, der laver ting i metal.

April

Onsdag 2. Sæby. Garagerundering nord for Sæby.

Torsdag 24. Morris-møde. Kl. 19 hos Grumløsebanden, Grumløse, 4750 Lundby. Tilmelding senest 21/4 på 26193714 eller mail.

Løb og arrangementer

2008

Juni

Torsdag 5. National køredag. I hvert fald i mødested Sæby, sikkert også mange andre steder.

Fredag 13. Optakt til Englændertræf i Løgumkloster.

Lørdag 14. Englændertræf i Løgumkloster for 7. gang.

Udlandet

2008

Maj

Søndag 25. Tjolöholm Classic Motor 2008. For 15. gang.





Særudstillingen åbnet

Museumsdirektør Ole Sommer bød de mange gæster velkommen til åbningen af den ny særudstilling på hans automobilmuseum i Nærum, med temaet ”Danmark på Hjul efter Anden Verdenskrig”.

Og takkede Erik Mieth, der greb en ide fra Claus Frausing og førte den ud i livet med førstehjælp af Svend Carstensen og anden assistance fra resten af kustoderne, de motorhistoriske formidlere. Plus selvfølgelig de mange, der har stillet køretøjer og andet til rådighed.

Udstillingen byder på et stort udvalg af de biltyper, som var økonomisk overkommelige i efterkrigsårene, og som fik bilparken herhjemme til at eksplodere, foruden knallerter i stor mængde og variation og enkelte motorcykler.

Som kontrast er opstillet en af de biltyper som kun var forundt de meget bedrestillede, en Jaguar XK-type.

Tidstypiske islæt er en isvogn, en pølsevogn – og en rigtig æggeskal, der er steget af sin Ariel Square Four. Med velvilig hjælp fra politimuseet.

Der er plancheudstillinger og montrer med blandt andet tids-

typisk bliklegetøj, som er bevaret af formidlernes formand Jesper Jespersen fra hans egen barndom.

Endvidere har Erik Mieth udarbejdet et meget pædagogisk hæfte, der kan købes for en lille penge. Lønninger og priser på motorkøretøjer sættes i forhold til hinanden – osv.

Udstillingen holdes åben på søndage kl. 14 til 17 og onsdage kl. 17 til 20, og for medlemmer af DVK er der gratis adgang på mødedagene.

Den varer til et stykke ind i januar.

Næste særudstilling bliver i februar-marts om ”Tjekkiske veteranbiler og –motorcykler” i samarbejde med den tjekkiske ambassade som led i et fremstød, som kaldes ”Fokus Tjekkiet”. Det omfatter desuden kulturelle arrangementer, musik, film, teater, og foredrag om økonomi, ølsmagning mm.

Vi har foreløbig en halv snes relevante køretøjer, men vil gerne have flere med. Henvendelse til Svend Carstensen, tlf. 39698115 svca@post3.tele.dk

Foto: O.E. Riisager





AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19, såfremt ikke andet er meddelt. Nu med NYT mødested: Fa. Walbom, Amager Landevej 246.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405, kajc@c.dk

BØRKOP VANDMØLLE

8. november kl. 19.30: Klubmøde.

P. E. Hansen skriver: Børkop-mødet 11. oktober var henlagt til ingeniørfirmaet Carl Bros Kolding-afdeling. Mødeleder Poul-Erik Jakobsen, som er ansat i firmaet, fortalte om jordbundsundersøgelser. Ved plancher og måleapparater blev vi informeret om veje, deres anlæg, tilstand og vedligeholdelse. En interessant aften, der sluttede i kantine med kaffe og smør-selv-boller.

13. december: Julekomsammen. Vi mødes på Hotel Hedegården til et overdådigt julebord – det tør vi godt love. Det kan kun anbefales at komme sulden. Så inviter manden, hustruen, kæresteren, vennen og vær med til at gøre vor fælles julekomsammen til en god aften. Hedegården ligger lige bagved Statoiltanken på Horsensvej, mellem motorvejen og hovedvej 13 (Viborgvej). Også indkørsel fra Valdemar Poulsens Vej lige overfor Mercedes/Chrysler. Prisen holder vi på 150 gode danske kroner pr. kuvert – hertil kommer drikkevarer efter behov.

Tilmeld senest den 5. december til undertegnede på tlf. 75890487, 27231433 pja@gmcb.dk eller til Erik Hougaard på 75830049.

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen

SØNDERJYLLAND - EGERNESUND

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Se særskilt notits i sidste blad om at mødested Rødekro flytter til Egernesund.

Torsdag den 13. december vil stå i julens tegn. Vi vil som Alice og Lars Hugo føre juletraditionerne videre med en let julefrokost med dertil hørende pakkeleg. Husk at medbringe en pakke pr. deltager (værdi ca. 20 kr.). Husk tilmelding senest 1. december til en af nedenstående

Torsdag den 10. januar. Vi byder det nye år velkommen med et tilbageblik på året som gik, i lyd og billeder. Har

du ønsker for det nye år, så lad os det vide.

Torsdag den 14. februar filmaften. Vi vil også gerne have en snak om vores lokale bibliotek (bøger og blade). Vi skulle gerne have etableret et "lån-med-hjem system". Vi har en del blade med test af gamle biler, som bare venter på at blive læst.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

FYN EGESKOV



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

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

Tirsdag den 27. november julefrokost i restaurant Jomfru Riborg. Tilmelding på nedenstående telefonnummer eller 40174249.

Parkering ved Egeskovs hovedindgang.

Tirsdag den 4. december kl. 19.30 biblioteksaften.

Tirsdag den 25. december – juleferie. NYT: I løbet af oktober er oprettet egen hjemmeside for mødested Egeskov Fyn med adressen www.dvk-egeskov.klubsider.dk

Torben Olesen, tlf. 66174249

ESBJERG

Vigtigt: Det har været nødvendigt at ændre den faste mødedag pga. sammenfald med andre klubbers. Så i stedet for første bliver det tredje torsdag hver måned. Første gang 20. december. Hvis der er tilslutning til det evt. som julefrokost, så meld jer til, jo før jo bedre.

Første møde, 1. november, havde besøg af formand Dorte Stadil, bestyrelsesmedlem Bent Friis og mødestedsbestyrerne fra Klippinge og Vesterhede, vi var i alt et dusin mennesker, snakken gik lystigt og vi fik set billeder fra træf og ture, indtog lidt mad og drikke og havde det rigtig hyggeligt.

Tak for fremmødet og fine gaver fra de to kolleger.

Jørgen Jacobsen, Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V, tlf. 20222729 yak@esenet.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.

På vores klubmøde i september, med ferieoplevelser med veteranbiler, gav Karen og Ole Poulsen os en billedoplevelse både fra Mulhuse museet i Frankrig og fra veteranbilparkeringen under Copenhagen Historic Grand Prix, som de havde ansvaret for.

Vores novembermøde tirsdag den 27. bliver i Styrkeprøvens tegn. Den blev i 2007 afviklet i Norge, og Peter Bering, som deltog i sin Alvis 12/50 fra 1925, har lovet at komme til Klippinge for at fortælle og vise sine billeder fra turen. Så mød op 27. november til en hyggelig aften.

I december er der ingen klubmøder, da vores normale mødedag falder på juledag. Og da er alle nok optaget af andre gøremål. Til gengæld indleder vi 2008 med vores traditionelle "baghjulekomsammen" tirsdag den 22. januar.

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 20. november kl. 19. Denne aften vil vi finde stumper frem til Rover V8 motoren, som nogle sikkert husker vi skilte ad sidste år. Den bliver nok ikke færdig denne gang, men så prøver vi igen i januar 2008.

Tirsdag den 18. december, bemærk kl. 18. julefrokost som tidligere år. Vi håber på en hyggelig aften. Pris 125 kr. Husk tilmelding i god tid på tlf. 40351585, 57525040, eller i klublokalet.

Preben Boisen 57525040 – 40351585

KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møde den første torsdag i hver måned. Fredag den 30. november kl. 18.30 julefest, indbydelse og tilmelding i dette nummer af Veteran Tidende.

Torsdag den 6. december fortæller formanden for Modelbilklubben, John Toldsted "En bilmands historie". Toldsted har både været ansat hos General Motors da der var samlefabrik i København, og hos Skandinavisk Motor Co.

Menu i december: Glaseret hamburgerryg med grønlangkål, sennep og brune kartofler.

Venlig hilsen Claus Neble



ØSTJYLLAND - RISTRUP



Mødested hvis ikke andet er nævnt: Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro.

Mødetidspunkt hvis ikke andet er nævnt: Den første tirsdag i måneden kl. 19.30.

Tirsdag den 4. december: Julefrokost, mødetid kl. 18.30.

Med venlig hilsen

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Om sæsonens sidste træf i Egeris se særskilt stykke.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

VESTSJÆLLAND - SÆBY

Der er åbent fra kl. 19 i mødestedet hver den 1. onsdag i måneden. I sommersæsonen i Vestsjællands Bilmuseum, i vinterhalvåret i forsamlingshuset.

Oktobermøde på DVK's mødested på Vestsjælland

Søren Carstens havde været en tur på klubbens bibliotek i Nærum, hvor han blandt andet med hjælp af den altid hjælpsomme Mogens Olsen havde fundet en bunke videoer og dvd'er som vi kunne vise på det næste møde. Vi skulle for øvrigt hilse og sige at man er meget velkommen til at bruge biblioteket og dets fantastiske indhold.

Vi lagde ud med at se lidt video fra starten af Als-løbet i 1985, efterfulgt af lidt fra en veteranbilauktion i Vejle samme år. Vi kunne konstatere at kvaliteten af klubbens biler er steget markant de mellemliggende 20 år.

Scandinavian Viking Rally i juni 1987 var en stor affære dengang, med mange sjældne og flotte biler, og med en meget stor delegation af udenlandske deltagere. Der er sikkert mange sjove anekdoter som kunne tilknyttes denne optagelse, så måske vi på et senere tidspunkt skulle finde en eller flere deltagere der kunne berette om denne tur. Vi fortsatte med lidt fra Fionaløbet i

1990 og afsluttede med lidt hidsig kørsel på dvd'en fra Copenhagen Historic Grand Prix i 2004, hvor vi meget passende for dagen for den kongelige forlovelse kunne se Prins Joachim blive interviewet af BT's Bodil Cath nok en gang.

Til slut vil jeg lige nævne det lille eventyr vor ven Michael Andersen har været ude på. Jeg fik en henvendelse fra en skolelærer ved Antvorskov Skole i Slagelse, hun var ved at arrangere en emneuge for førsteklaserne med emnet "Biler". Til det kunne hun mægtigt godt tænke sig om der var en der ville komme og vise sin gamle bil for de unge mennesker. Da jeg jo er klar over at Michael elsker at hoppe ud fra badebroens dybe ende uden tanke for om vandstanden rækker til Michaels navle eller til overkanten af Michaels ører, så var det ham der modtog mit opkald og derfor stillede op i skolegården med nypudset Sunliner foran ca. 60-70 nysgerrige 7-8-årige med hver især 10 mindst lige så nysgerrige fingre. Der var smil over hele banen da tre ungersvende tørkruisede Forden, med kalechen nede og tre fnisende tøser på bagsædet.

Michael havde lavet plancher der viste bilens udvikling, og modtog som belønning flere gode spørgsmål fra de unge podere. Herefter kunne Michael køre hjem og vaske 800 fedtfingre af bilen med håbet om af dagens indtryk har sat sig fast hos DVK's kommende medlemmer.

5. december: Gløgg muss man haben. Som vi har gjort de foregående to decembere vil vi gerne invitere til en aften med gløgg og æbleskiver. Det plejer at være en hyggelig aften for hele familien.

2. januar: Er i friske? Vi starter det nye år ganske forsigtig med at se en spillefilm, en af de gode gamle som alle kan huske men ingen har set i lang, lang tid. Der er flere forslag oppe og vende i filmudvalget, men han kan ikke rigtig blive enig, så i må vente og se. Soda-vand og popcorn? – selvfølgelig!

6. februar: Kongelige forventninger. Martin Lund er vel det nærmeste vi i DVK kan komme på en kongelig hofreporter, han har i hvert fald i snart en del år samlet på materiale til en bog om den kongelige staldetat og de køretøjer der har været igennem der. Det er med allerstørste fornøjelse at jeg kan invitere til en aften hvor Martin Lund vil komme og fortælle lidt om den opgave han har givet sig selv i den forbindelse. Han vil vise nogle billedeksempler på hvad det er han har researchet sig frem til.

5. marts: Stik ham en plade. Martin Ol-

sen er en driftig ung mand som fra sin bopæl i Svebølle fremtryller de herligste ting i metal. På www.martinshammerworks.dk kan du se nogle eksempler på hvad det er at han kan så godt at det nu er blevet en fuldtids beskæftigelse for ham, eller du kan vente til den første onsdag i marts og så mødes med os andre på adressen Pilekrogen 4, Løgtved, 4470 i Svebølle. Til den tid er det planen at han har fået indviet en udvidelse af sin eksisterende garage, så der nu er plads til os alle og de ting vi gerne vil have lavet.

2. april: Garagerundering. Da det jo er sådan at de medlemmer der sædvanligvis benytter mødestedet er nogenlunde ligeligt fordelt mellem nord og syd for Sæby, er det vel meget rimeligt at eftersom vi har besøgt Jørgen ved Slagelse, at vi så også finder en i den nordlige ende af Sjælland. Detaljerne omkring dette besøg ligger ikke helt klare endnu, men vi har noget spændende i kikkerten, så følg med her.

Vi er også gået i planlægningsfasen hvad angår sommeren 08, hvor vi vil forsøge os med endnu et Familieløb i maj, da vi havde så fint et fremmøde og siden alle havde det så morsomt sidste gang. Der er naturligvis også den nationale køredag den 5. juni, hvor vi inden længe vil spørge veteranmotorcyklerne og motorveteranerne om vi skal hjælpes ad igen. Nå ja og så er vi jo bagud med en temaaften, det må vi så også se på.

Følg med på mødestedets hjemmeside: www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

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

29. oktober kl. 19: Vintapperiet i Krogager. Sidste tur i gamle biler i år. Tilmelding til nedenstående.

26. november kl. 19 julefrokost med levende musik og dans. Husk en lille pakke.

28. januar filmaften. Tag videoklip og billeder med.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen, tlf. 23950721



VESTJYLLAND - SPJALD



EGERIS

Til en fin afslutning af Veteranaftnerne i Egeris lørdag den 6. oktober var der mødt 36 personer i 16 biler og 1 motorcykel. Vi kørte en tur i

det meget flotte efterårsvejr og besøgte Erling Pedersen i Fjelsestervang for at se hans meget store traktorsamling. Senere sluttede vi dagen med grillbøffer i spejderhuset i Fjelsestervang.

Tak til Kristian Nørgård for en fin dag og et flot initiativ til veterantræf.

Vi glæder os allerede til at starte en ny sæson i Egeris, hvor vi mødes igen til maj, og vi håber det kan blive en tradition at slutte året med grill.

Hilsen Ketty og Anton Sørensen.



ØSTJÆLLAND - KLIPPINGE

Mødested Klippinges besøg hos Dynamo-Poul i Køge. Se omtalen i klubaktiviteter i sidste nr. Foto Kai Wredstrøm.



Herregårdskoncerten

Tekst og foto: Siegfried Riege

Arrangøren for "træffet" Siegfried Riege havde sørget for at 3. Classic Car Træf med picnic og herregårdskoncert blev velsignet med strålende solskin den 26. august, da det blev afholdt ved den smukke herregård "Søgårdlejren" ved Åbenrå. "Sparken dæk", gensynsglæde med bekendte og fælles picnic indledte dagen, hvorefter man fandt sig en plads på plænen foran koncertribunen for at nyde musikken, kaffen, cigaren – rygning tilladt - eller hvad man nu ellers havde behov for. Og jeg skal love for, at alle fik deres lyster styret, da smukke kvinder – og i ligestillingens navn også smuk mand, altså solisterne - sammen med det store hjemmевærnsorkester samt sækkepibeband underholdt i 2 timer med god musik og fællessang. Desværre kunne vi ikke overgå deltagerantallet af køretøjer fra



Forrest J. Mærsk Brodersens Austin-Healey.

sidste år, idet der kun kom 23 ekvipager mod sidste års 24. Men deltagerantallet til friluftskoncerten slog alle rekorder. Ca. 2000 glade gæster mod sidste års 1200, henholdsvis lyttede til den alsidige musik, sang med og svingede med de udleverede dannebrogsgflag til det alsidige musikprogram. Der var mange af de fremmødte gæster, der både før og efter koncerten nød synet af de 23 blankpolerede "ekvipager" og fik sig

en snak om biler fra "dengang jeg var ung".

Tak til de fremmødte for hyggeligt samvær, tak til hjemmевærnet fordi vi igen måtte afholde vores træf sammen med deres arrangement, og tak til musikere og solister for god underholdning. På gensyn næste år, sidste søndag i august.

Med venlig hilsen S. Riege



B. M. Andersens Citroën B11 1954.



Fælles picnic foran ekvipagerne.



Mødeaktivitet i Kværkeby.
Foto: Erik Madsen



Sæsonafslutning



Tekst: E.W. Neesgaard

Foto: Peter Bering og Erik Kragelund Nielsen

De tre gamle medlemmer af DVK Yngve Falk, Kurt Skov og Per Thomsen havde samlet ikke mindre end 65-70 køretøjer med dobbelt så mange deltagere til en fantastisk vel tilrettelagt rute fra Ikea-Tåstrup til Jyllinge havn den 14. oktober.

Der er heldigvis stadig mange medlemmer, der har energi, lyst og evne til at lave løb for de mange, der gerne vil køre, og tak for det.





Beijing til Paris

med "R" Type Bentley

4-dørs saloon 1953

juni 2007

Af Jens Pilø

Som det vil være nogle af af Veteran Tidendes læsere bekendt, har vi tidligere foretaget længere ture i gammel bil både fra London til Istanbul og også to gange i Afrika.

Vi købte RTU 969 netop med det formål at foretage lange løb, og for ca. 3 år siden besluttede vi os for, at vi ville deltage i Beijing til Paris for at fejre 100-året for det første rally i 1907.

"R" typen blev forberedt så godt vi kunne med større benzinfiler, stærkere fjedre, men som I kan se af det følgende, kan alt gå galt, selvom man er godt forberedt. Turen var virkelig en oplevelse for livet, og det var et privilegium at køre fra Beijing til Paris, især turen gennem Mongoliet. Jeg førte dagbog hver dag, men kun over bilen, og ikke over de sociale aspekter af turen.

Dagbogen endte med at blive lidt kedelig, fordi Bentley'en kørte så godt, bortset fra vores lille uheld i Polen.

Der var godt 130 biler i rallyet, som var med tidskontrol osv., ligesom et godt gammeldags Monte Carlo rally. Den ældste bil var en Benz fra 1903 og den yngste var en Citroën 2CV fra omkring 1965.

Vi må hellere tage fat på selve dagbogen, hvor jeg kun nævner de dage, hvor der skete ting og sager:

Dag 1 Beijing til Datong (Kina).

Rallyet startede fra Den Kinesiske Mur, og vi var nu ved at blive vant til den kinesiske trafik, hvor man overhaler både til højre og til venstre, og man kører gladeligt ud i en hovedvej uden at respektere vigepligten. Så snart vi var udenfor Beijing, var der overhovedet ingen trafik. I nogle af de større byer er der op til 8 baner, men stadigvæk ingen


trafikkultur, og man krydser over alle 8 baner, hvis man har lyst til det.

Dag 4, til Mongoliet og til vores lejr i Saynshand.

Vi ventede i 3 timer for at krydse den kinesisk-mongolske grænse, og kineserne bad os om at være stille, så de kunne arbejde med papirerne. Jeg blev også spurgt om, hvorvidt jeg havde haft

bilen fra ny, eller om måske min far havde givet mig den.

Vi kørte på hovedvejen fra Erenhot til Ulaan Baatar, og denne vej er vist med en dobbelt rød linie på kortet. Det viste sig imidlertid, at vejen overhovedet ikke eksisterer, og hvor den var bedst, var det blot et spor i ørkenen. Heldigvis var Gobi ørkenen på det sted nærmest grusagtig, men vi kørte også igennem



Ved Erenhot. Området er rigt på dinosaurforsteninger. Monumentet krydser motorvejen, som var helt tom, så vi bare kunne stoppe og fotografere.

sandklitter, og også visse steder kørte vi efter vores gps, uden at der hverken var spor eller noget som helst andet.

Jeg var meget imponeret af Bentley'en, der i virkeligheden kørte som en "off-roader" tværs gennem Gobi ørkenen.

Ud på eftermiddagen blev det sandstorm, og indenfor 5 minutter blev solskin og dag til mørk nat, og vi kunne kun se omkring 5 meter. Heldigvis hav-

de vi jo gps'en, så vi fandt vores teltlejr. Det var imidlertid umuligt at sætte teltet op, fordi det blæste så meget, og omkring halvdelen af bilerne måtte campere ude i Gobi ørkenen, fordi de ikke turde køre videre.

Dag 5, fra Saynshand til Ulaan Bataar (hovedstaden i Mongoliet).

Vi fortsatte på den ikke eksisterende

vej, og kom til hovedstaden Ulaan Bataar. På én dag mødte vi omkring 2 eller 3 biler, der kom imod os, men Ulaan Bataar var ligesom enhver anden storby fuld af biler.

På den første del af etappen brød mange biler sammen, og vi måtte låne folk drikkevand, vand til deres kølesystem og benzin, idet mange havde ekstra tanke monteret, og fordi de ikke havde de

rigtige rundinger i hjørnerne begyndte de at lække. Der skete også et mirakel på turen idet der pludselig var et fata morgana foran os med en asfalteret vej, så de sidste 230 km var en fornøjelse efter 200 km i ørkenen.

Dag 7, til Khakhorin (Mongoliet).

Asfalt, men masser af vejarbejde. Lang kø ved 92 oktan benzin, men ingen kø ved 80 oktan. Bentley'en kører fint på 80 oktan.

Vi har nu kørt 2.250 km, og vi har ikke brugt noget vand på kølersystemet, og vi har brugt mindre end 5 liter olie. Igen i dag var der støvstorme og sandstorme, dog ikke så alvorligt som før. Det var meget koldt, omkring 0 grader om aftenen, og vi havde åben ild i vores runde hytte, som hedder en ger. Vi hyg-

gede os med den tørpakkede mad fra Spejdersport.

Dag 9, til Altay (Mongoliet).

Vi kører stadigvæk i Gobi ørkenen. Jeg ved ikke hvad vi skulle have gjort uden vores gps, og i dag kørte vi næsten 400 km på grus gennem ørkenen. Det var en meget hård dag, og når sporene smallede ind, var der vaskebrætmønster, som er det værste for undervognen.

En masse biler nåede ikke frem til lejren, hovedsagelig på grund af problemer med affjedningen, fordi de kørte alt for hurtigt.

Også denne vej er vist med dobbelte røde linier, men igen, der er absolut ingenting, og de 400 km tog os 12 timer, så vores gennemsnitsfart var kun godt 30 km i timen.

Bentley'en kørte også fint her, men en af vores tågelygter gik løs og faldt af. Vi var imidlertid så heldige, at nogen bag ved os havde samlet den op, og vi fik den tilbage igen i lejren. Vi fandt et Lancia Aurelia kølegitter, som vi samlede op, og jeg fik et kys fra en dame jeg slet ikke kendte, da de så halvdelen af deres bil igen.

Dag 10, til Khovd (Mongoliet).

I dag var det endnu hårdere på endnu dårligere veje, og vi kørte næsten 500 km i alt. Ca. 40 af bilerne kom ikke frem til lejren, og mange af dem så vi ikke igen på turen, men for en del af bilernes vedkommende lykkedes det dem at indhente os. Vi havde 4 hold mekanikere med os, og de arbejdede overtid, men de kunne slet ikke klare de mange ødelagte biler.

Mongoliet, stadig diset solskin – 5 minutter senere var det sandstorm og mørk nat.

Det meste af dagen kørte vi på denne hovedvej. Man var sikker på navigationen, bare telegrafmasterne var på venstre hånd.



Om natten stilnede stormen af, næste morgen begyndte det endda at regne i Gobi ørkenen. Meget koldt, omkring 50 af de 130 biler måtte stoppe midt i ørkenen. Mange mistede orienteringen på trods af GPS.



Bentley'en kører stadigvæk fint, men da vi stoppede, hvor vejen pludselig endte (i en støvsky), kørte der en Folkevogn ind i os og i bilen ved siden af os, men heldigvis var det kun den højre forskærm der blev bulet, og hjul og dæk var i orden.

Vi kom til lejren lige før midnat, og vi fik 5 timers søvn.

Dag 11, til grænselejr ved Tsaganuur (Mongoliet).

Vi er på vej mod nordvest imod den russiske grænse, og i dag er det kun 350 km på de sædvanlige veje, og det tog os 10 timer.

48 biler af de godt 130 biler skal transporteres til grænsen på ladet af lastbiler, og så vil ejerne forsøge at få dem repareret hos den lokale smed i Rusland.

Dette er et meget smukt område med sneklædte bjerge, og man kan køre km efter km uden at møde nogen. Der er ingen huse, gers eller mennesker overheadet. Der er næsten heller ikke noget kvæg eller heste, så dette sted er et af de mest øde i verden.

Vi krydsede et pas i 2.500 meters højde (ifølge gps'en), og der er ingen skilte, men vi har kun gps'en at rette os efter. Vi kunne imidlertid se, at der havde været lastbiler, fordi når de bryder sammen (og det gør de hele tiden), så lægger de sten ud, fordi deres håndbremse ikke virker, og de lader blot disse sten ligge midt på sporet, som især er et problem i passene, hvor der ikke er mange spor men kun én "vej".

Dag 12, over grænsen til Bijsk (Rusland).

Det var smukt i går, men i dag var det helt fantastisk. Vi så træer for første gang i næsten 2 uger, og den dal vi kørte igennem ind i Rusland var ligeså smuk som de grønne dale i Alperne.

Vejen er igen en rigtig vej med asfalt. 'R' Typen kunne virkelig strække ud, så hvor vi havde 27 km i gennemsnit i går, så havde vi nu 80 km i timen i gennemsnit.

Vi kom til Bijsk sent på aftenen, og der var masser af mennesker for at se på os. Desværre var det ikke muligt at få middag noget sted, så vi endte med 2 øl og en pose chips.

Da vi ankom var kun 35 af de 136 biler kommet, og omkring i hvert fald 20 biler var stadigvæk på lastbiler.





Den imponerende parlamentsbygning i Mongoliets hovedstad Ulaan Baatar.



Vi sov i disse »gers«, det var så koldt, at vi havde brændeovnen i gang hele tiden.



Det gamle kloster i Khakhorin er en af de få bevarede bygninger fra Genghis Khans oprindelige hovedstad. For 5000 år siden meget større, men stadig imponerende.



Dag 14, hviledag i Novosibirsk (Rusland)

Det var nu ikke så megen hvile for de fleste, idet omkring halvdelen af bilerne havde alvorlige mekaniske problemer. For første gang efter Gobi ørkenen var jeg nede under bilen, og jeg kunne se hvorledes sten og grus havde ramt og bøjet dele af undervognen. Alle de vigtige ting var imidlertid intakte. Det værste problem i ørkenen var de steder, hvor der kun var ét spor, og selv om der kun kommer en lastbil en eller to gange om dage, ender den med at lave meget dybe spor, således at man må balancere på forhøjningen i midten og en af siderne, og selv om man kan gøre det over mange km, ender man altid med at ramme et eller andet med sumpen eller resten af undervognen. Imidlertid var der ikke noget alvorligt problem, og vi har nu kørt næsten 5.000 km.

Dag 16, til Tyumen (Rusland)

800 km i dag, men det var på små veje, heldigvis med mindre trafik, idet lastbiltrafikken går igennem Kazakhstan, som vi undgik. Vi er stadigvæk i Sibirien, og landskabet er det samme det har været i flere dage. Hovedsagelig er det fladt med en masse birketræer og ganske kønt, men det er lidt kedeligt i længden. Tyumen er et forfærdeligt sted, og hele byen er fuld af dybe huller i asfalten. Det regnede da vi ankom, og vi kørte igennem dybt vand. Alt sammen meget deprimerende.

Dag 17, til Yekaterinburg (Rusland)

Kun 325 km i dag til Yekaterinburg. Medens jeg dikterer dette til min diktafon står der en soldat og banker på kølerhjælmen. Alle elsker at røre bilerne, og det var det samme både i Kina og i Mongoliet.

De ødelægger egentlig ikke noget, men lakken har jo ikke ligefrem godt af, at alt støvet og gruset bliver børstet af, så man kan se hvilken farve bilen egentlig har.

Vi er mere end halvvejs nu.

På hovedvejen bliver vi ved at se højrestyrede brugte japanske biler, som er blevet kørt fra Vladivostok til Moskva af gale mennesker. Afstanden er omkring 12.000 km, og det er billigst at gøre det på denne måde, fordi arbejds-lønnen er lav.



Dag 18, hviledag i Yekaterinburg (Rusland)

Jeg er bekymret over, at jeg ikke har noget at bekymre mig over. Alle andre har problemer.

Jeg tjekker olien, vand, lufttryk og giver fedtkoppen på strømfordeleren en halv omdrejning om dagen, og så pudser jeg ruderne.

Dag 19, til Perm (Rusland)

Igen var vejen fuld af huller, og vi kørte kun omkring 500 km, men ind imellem måtte vi køre omkring 15 km i timen for at undgå de store huller i vejen. De var faktisk så store, at de kunne sluges en Mini.

Vi kom også igennem en by på størrelse med Hillerød, og det var alt sammen meget deprimerende. Der var godt nok en stribe asfalt midt på vejen, men resten var mudder som var meget dybt ude i siderne, og alle bygningerne så ud som om de var lige ved at falde sammen. Perm er en stor by med en masse forurening fra støv og dieselmotorer.

Dag 20, til Kazan (Rusland)

Det blev smukkere i dag med masser af skov, men igen var vejen meget dårlig, og der var mere trafik. Vi kørte 800 km, og Bentley'en er mægtig god til at overhale de store lastbiler på bakkerne med masser af kraft fra motoren. Jeg har lært at respektere denne 54 år gamle bil, som indtil nu har taget alle strabadserne i stiv arm.

Dag 23, hviledag i Moskva (Rusland)

Jeg er stadig bekymret over, at jeg ikke har noget at bekymre mig over, og jeg har i dag tjekket bilen igennem. Jeg har justeret bremserne (som er meget let), og ingenting er gået galt. Rundt om mig er folk i gang med at reparere afjedring, differentier, styring, punkteringer, støddæmpere osv. Næsten ingen biler er uden skader, og nogle har mistet deres skærme, lamper og DHL har travlt med at ekspedere ting fra Amerika og England til Moskva.

Dag 28, til Vilnius (Litauen)

I Rusland måtte vi ikke køre på tid, hvilket politiet havde bestemt. Det måtte vi imidlertid i de baltiske lande, og i dag kørte vi 2 timetrials på grusveje. Ve-



Stadig i Gobi ørkenen.



Ikke mange Bentley'er har nummerplader fra Kina, Mongoliet og England.

jene var lukkede for al anden trafik, og vi havde det alle skægt. Vi havde også et timetrial på en asfalteret bane, som jeg skønner var dobbelt størrelse af den gamle Roskilde Ring. 'R' typen er ikke ligefrem en formel 1 bil, og vi kørte de 2 runder på ca. 50 % længere tid end vi skulle have gjort.

Om aftenen tjekkede jeg bilen som sædvanlig, og opdagede, at den højre forreste fjeder var ødelagt. Det var formentlig sket indenfor det sidste par dage, og tilsyneladende kan jeg godt fortsætte. Vi tager det lidt forsigtigt i

det næste par dage, og prøver at få bilen repareret i Gdansk.

Vi har nu kørt 10.300 km, og det er første gang vi har et problem på trods af de meget dårlige veje i Mongoliet og tidskørslen i de baltiske lande.

Dag 31, hviledag i Gdansk (Polen)

Heldigvis havde jeg en forfjeder med mig, men vores mekanikere var ikke meget for at skifte den ødelagte fjeder uden det rigtige værktøj. Heldigvis flyver Ryanair fra London Stansted til Gdansk, og via specialistfirmaet P &



80 liter i tanken, men 40 i reserve til de lange afstande, og der blev brug for det nogle gange. Man får indtryk af, hvordan vejene egentlig ser ud.

Vejene ser jævne ud, men er et vaskebræt med måske 10 eller 15 parallelle spor. Man tror sporet ved siden af er bedre, det er det sjældent.

A. Wood fik jeg en mekaniker med det rigtige værktøj til Gdansk. Vi skiftede fjederen i et helt nyt Audi værksted, og de ville ikke have nogen penge for det, selv om vi optog en del af værkstedet i en halv dag.

Dag 35, til Paris (Frankrig)

Selv om det selvfølgelig altid er rart at se Paris, (vi havde også familie der mødte os på Place de Vendôme, hvor vi sluttede rallyet), så var det lidt af et antiklimaks at skilles fra alle de mennesker vi havde været sammen med i de sidste 35 dage.

Bortset fra vores lille uheld, hvor Fol-

kevognen kørte ind i vores skærm og hvor vi opdagede den ødelagte forfjeder, som i øvrigt var gået i stykker 2 steder, er konklusionen, at Bentley'en kørte fantastisk godt.

Vi var en af de meget få biler, der ikke blev transporteret på en lastbil, og vi kørte hele turen på vores egne hjul. Vi brugte aldrig de medkørende mekanikere.

Jeg justerede bremserne 2 gange, og vi brugte 2 liter vand, efter vi havde kogt i meget langsom trafik i Ulaan Bataar. Jeg skiftede luftfilteret efter de støvede veje i Mongoliet, og jeg brugte 1 liter automatisk gearkasseolie. Jeg brugte

25 liter 20/50 Castrol XL olie og 2.333 liter benzin (80 til 95 oktan), hvilket svarer til 5,6 km pr. liter.

Vi havde ingen punkteringer, og jeg behøvede ikke at pumpe hjulene op. Jeg brugte specielle dæk fra Michelin, som var beregnet til hæren.

Da vi kom hjem til England dagen efter Paris, havde vi kørt 13.130 km, og motoren kører lige så lydløst og godt, som da vi forlod England.

Jeg er sikker på, at en moderne bil på de specielle veje ville have haft flere problemer end vi havde.

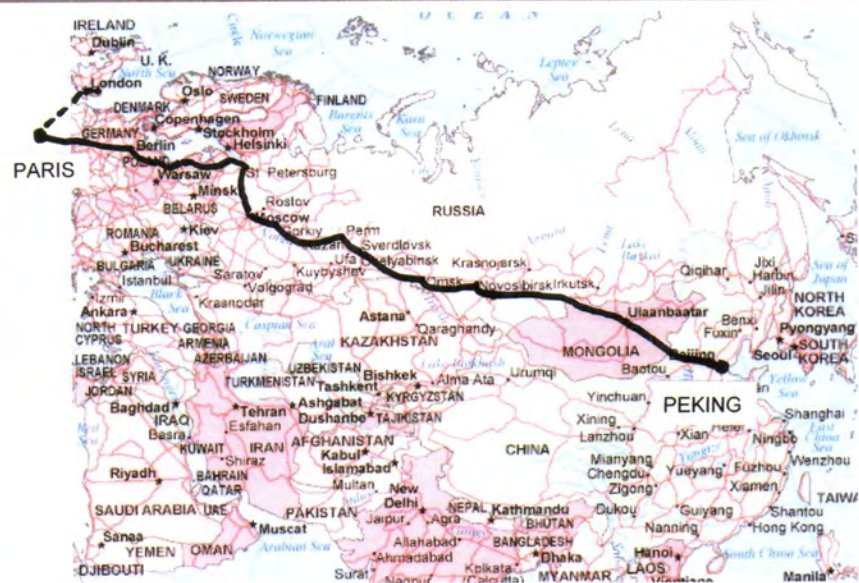


Tæt ved den mongolske grænse til Rusland. Sne på bjergene. De sidste dage har vi kørt i mellem 2 og 3 kilometers højde på grusveje. Om vinteren er der ned til minus 50 grader.

Man må selvfølgelig ikke parkere foran Vinterpaladset i Skt. Petersborg, men ingen sagde noget.



Rart at være i Paris efter 13.130 kilometers kørsel fra Beijing.





Peking-Paris - det historiske

Det oprindelige første interkontinentale rally Peking-Paris var resultatet af en udfordring fra pariseravisen Le Matin. Udfordringen blev taget op af fem vovehalse, og ubegribeligt nåede de fire frem til Paris efter en dengang 16.000 km lang vildt strabadserende tur.

40 havde ganske vist tilmeldt sig, men der kom kun 5 til start. Det hele var aldeles uorganiseret, der var ingen regler eller regulativer, ingen officials eller kontroller undervejs, og starteren i Peking – nu Beijing – var den samme som svingede målflaget i Paris – han nåede frem med skib inden bilisterne! Der var næsten heller ingen førstepræmie – den kom bare til at bestå af en magnumflaskes Mumm champagne.

Med hvert køretøj var en journalist, som sendte historier hjem fra telegrafstationer undervejs når det var muligt. En af førerne havde aldrig før kørt bil. Man havde heller ingen brugbare vejkort, det gjaldt om at følge telegrafpælene, men mærkeligt nok var der udlagt brændstofdepoter, som nogle steder blev bragt frem på kamelryg.

Køretøjerne var et Itala lastbilchassis med en knap 7½ stor nedtunet racermotor. Den blev ført af fyrst Scipione Borghese af den italienske adelsslægt. Med sig havde han Ettore Guizzardi og journalisten Luigi Barzini. En hollandsk Spyker, kørt af Charles Goddard og Jean du Taillis. To stk. De Dion-

Bouton kørt af henholdsvis Georges Cormier og Victor Collignon. Og endelig en trehjulet cykelbil af mærket Contal, med kurveflettet karrosseri, kørt af Auguste Pons (som senere blev far til en vis Lily Pons, verdensberømt operasopran). Det var den der ikke fuldførte, den forsvandt i Gobi ørkenen, og mandskabet blev tilfældigt undsat af lokale folk.

Borghese vandt, og det skønt han undervejs var braset gennem en bro, så bilen endte med bunden i vejret. Men da han nåede Moskva var han så overlegen at han lige tog et smut til Skt. Petersborg for at spise en god middag med sine medkombattanter – for derpå at slutte sig til de andre igen.

Goddard blev nummer to. Han havde ingen penge, havde arbejdet som knyst i et cirkus, bilen havde han lånt og han måtte tigge benzin af de andre. Kort før mål blev han arresteret for bedrageri.

Allerede året efter udsendte journalisten Barzini en bog om bedriften, blandt andet fyldt med hundreder af fotografier. I år udkommer i øvrigt også en bog om Peking-Paris.

Borgheses Itala ødelagde et hjul og fik det lavet af en tilfældig grovsmed. Der var forbavsende få punkteringer, Borghese kørte selvfølgelig med Pirelli gummi, Goddard med Michelin og de to De Dion-Bouton med Dunlop. Et af Pirellis dæk overlevede hele rejsen

plus fra Paris hjem til Milano, det var en ubetalelig reklame, og det var sejren også for Itala.

Vinderbilen befinder sig i dag som restaureret i bilmuseet i Torino og Spykeren som urestaureret på et museum i Holland.

I årenes løb har der været arrangeret talrige gentagelser af Peking-Paris, også i den modsatte retning, og både med nyere biler og med veteraner. I 2005 endda med biler af samme mærker som de oprindelige fem, om end ikke helt samme modeller og årgange.





Turistbus anno 1931

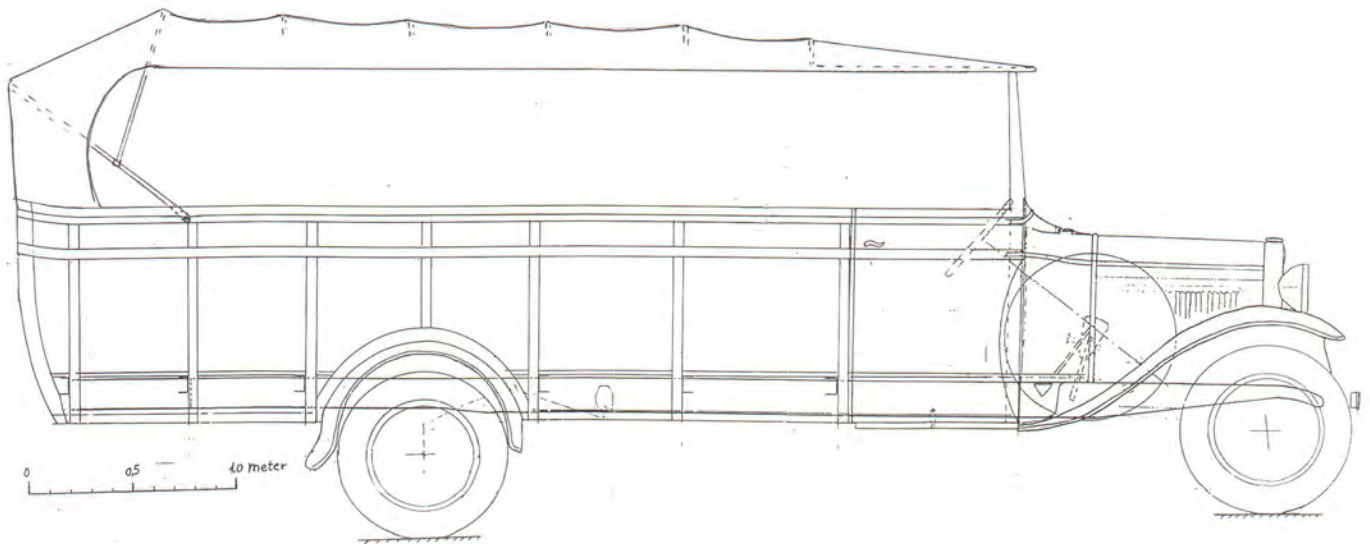
På de efterfølgende sider kan du læse Torben Aggerbecks historien om opbygningen.



Turistbus anno 1931

Historien om opbygningen på et Ford AA langchassis

Tekst, tegninger og fotos: Torben Aggerbeck



Forord

Det har lige siden jeg blev medlem af DVK i midten af 70'erne undret mig at der ikke var nogen som ville skrive om restaureringen af deres drømmekøretøj, sådan i detaljer. Det gav jeg udtryk for i min artikel i VT nummer

374, side 40. Det var selvfølgelig et selvmål, var jeg godt klar over, idet den gamle redaktør straks opfordrede mig til selv at skrive om restaurering. Følgende artikel er dog ikke om en regulær restaureringsopgave, idet det handler om opbygningen af en turistbus, sådan som karetmagerne over det hele land

udførte dem i 20'erne og begyndelsen af 30'erne. Jeg har efter bedste evne forsøgt at anvende metoder som man brugte dengang, men jeg må indrømme at jeg også har anvendt egne opfindelser, hvor jeg ikke kunne finde oplysninger - de hedengangne karetmagere må have mig undskyldt.



Min veteranbaggrund

Jeg har stået 4½ år i lære og læste derefter til teknikumingeniør udi svagstrømslinien, så jeg har da haft en hammer i hånden - derudover er jeg autodidakt.

Min første veteran var en Ford A Tudor 29, som jeg delvis restaurerede. Siden har jeg restaureret en Jaguar Mk II 64 og delvis restaureret Mercedes 180 sedan 56, Chevrolet sedan 28, Ford A Town Sedan 30, RR 25/30 sedan 37, Chevrolet cabriolet 32 samt diverse Volvo PV 444, 544, P210 og Amazoner, sidstnævnte alle brugt til dagligvogn. I dag har jeg Ford A phaeton 31, Pontiac sedan 30 og en Ford V8 club cabriolet 37, alle RI og på sorte plader - så skulle det være på plads!

Hov! Og så selvfølgelig turistbussen som denne artikel skal handle om.

Optakten

En dag sidst i 80'erne kørte jeg bag ved Kaj Dige Bachs dejlige Chevrolet turistbus årgang 27. Jeg fulgte efter, og da den blev parkeret ud for hans firma i Herlev, fik jeg kigget rigtigt på den.

Helt original er den, genopbygget af Karlshøj, og så viste det sig endda at den stammede fra Svaneke på Bornholm, hvor den havde stået og kedet sig i mange år i en garage kun 200 meter fra hvor jeg i dag har sommerhus!

“So ein Ding muss ich auch haben“! tænkte jeg og gik straks i gang med at søge efter en sådan. Det var ikke bare lige, opdagede jeg hurtigt. Markedet for åbne og for den sags skyld også lukkede busser er stort set lig nul - hvis man da ikke skal vente meget længe.

Så hvis det var sådan en jeg ville have - og det var det, så måtte jeg selv bygge den.

Da jeg nu havde haft fingrene i en Ford



Undertegnede ved Ford A 1929. Billede er taget med selvudløser i 1976.

A, var det naturligt at forsøge at finde et godt Ford AA chassis, som jo netop også findes i en 157" akselafstand, langchassis-modellen.

Men det var lettere sagt end gjort. Det der udbydes til salg har bestemt kendt bedre dage, og det skyldes selvfølgelig at lastbiler og busser opbygget på et sådant chassis var erhvervskøretøjer som skulle knokle hver dag til forskel for mange privatbiler som kun blev brugt til udflugter en gang i mellem. Hvis disse erhvervskøretøjer ikke blev passeret nøje, specielt med smøring, blev de hurtigt slidt ned. Maskinerne var jo også i mange tilfælde den samme som i personbilen af samme mærke.

Jeg så dog på en hel del chassiser eller det der har overlevet (udendørslivet) til i dag. Det meste krøb hen ad jorden og nogle gange under - sørgeligt!

På et tidspunkt blev et AA langchassis i delvis restaureret tilstand annonceret i

VT, dog til et pænt 5-cifret beløb, som jeg i første omgang fandt alt for højt. Da jeg endelig, efter kig på flere vrage, besluttede mig til at købe det, var det netop solgt!

Men så faldt jeg over en Ford BB lastbil på langchassis - eller det der var tilbage efter mange år under en utæt presenning, men til en tiendedel af prisen.

Nu var jeg blevet smådesperat, så den købte jeg og skilte ad i atomer.

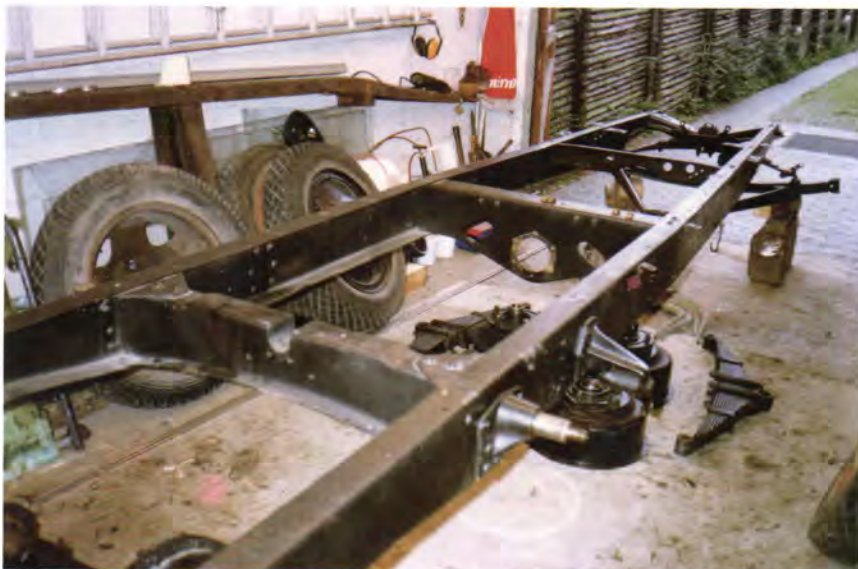
BB-modellen er jo en bedre konstruktion end en AA, idet bl.a. bagakslen sidder under midten af bagfjedrene, som på en moderne lastvogn, og ikke som på en AA for enden af bagfjederen, hvilket kræver særlig opmærksomhed på lasker og bolte, så hele bagvognen ikke svømmer. Henry havde det jo svært med vognfjedre - tænk bare på at de gammeldags tværfjedre først blev forladt lige før krigen.

Ford BB lastbilen eller det der er tilbage.



EPA-traktoren - det er den forreste. Læg mærke til førersædet.





Ford AA rammen under renovering. Op ad væggen den kasserede BB ramme.



Chassiset med de monterede U-80 jern. Læg mærke til forlængelsen af rammen bagud.

Det viste sig desværre at BB chassiset havde det lige så slemt som de AA'er jeg havde set suge grundvand rundt om i landet. Alle støbejerns fjederophæng var næsten slidt igennem - det ville være for stor en opgave bare at renovere dem.

Så så jeg i et svensk bilblad en EPA-traktor til salg for 1200 svenske.

En EPA-traktor er et lastvognschassis kortet af til traktorstørrelse, resten af chassiset blev så bygget til en hænger. Øgenavnet EPA-traktor fik den efter billigvarehuset EPA.

Disse hjemmebyggede traktorer florerede i Sverige under og lige efter krigen, hvor man jo ikke kunne købe udenlandske traktorer.

En sådan ekvipage var det jo så "bare"

at retablere ved at svejse den overskårne ramme sammen igen. Så jeg drog til Skåne og købte dyret - for øvrigt havde sælgeren et par store Dodge forlygter fra omkring 1930 - samt et gammelt fyrretræschatol liggende i en lade, det fik jeg for en kasse øl. Øl er hård valuta i Sverige!

Da jeg fik det kigget nærmere efter hjemme, var det lige til jernhandleren - dog efter at jeg havde fjernet for- og bagtøj.

Men så et år senere, blev den nye ejer af det før omtalte fine AA chassis træt af mine tårevædede henvendelser om at sælge, forbarmede sig over mig og solgte mig drømmeschassiset for et endnu højere 5-cifret beløb end første gang det var til salg.

Morale: Køb aldrig et vrage bare fordi det er billigt, men slå til når der er et godt tilbud - også selvom det er dyrt.

Ford AA langchassis

Så havde jeg endelig fået et virkeligt godt chassis at bygge turistbus på. Det var netop lige sådan som det blev leveret fra Ford i Sydhavnen i 1931: Almindelig personvognsmotor, dog med 4-trins gearkasse, torpedo, sorte lygter og kølerkappe. Tvillingehjul og 6 ret nye dæk. Kun forskærme.

Undervognen stammede fra Skåne, hvor den havde tilbragt sit stille liv som brandbil - dvs. at den sikkert ikke havde kørt mere end 50.000 km(?) og så havde den selvfølgelig det hurtige bagtøj - ikke så dårligt!

Den delvise restaurering bestod i sandblæst og husmandslakeret ramme, nye styrebolte, som dog var monteret spejlvendt, samt nye forfjedre. Efter nærmere granskning skulle der laves følgende: Nye bremsebelægninger samt afdrejning af tromler, som godt kan være et problem hvis de er for slidte, idet nye ikke fremstilles som til personbilen. Men jeg havde jo nogle at tage af fra mine andre køb.

Maskinen var også urenoveret, men da personvognsmotoren er for svag til en stor bus, tog jeg motoren fra BB'en, som heldigvis var en Kölner industri-motor. Den blev sendt til renovering. Da den kom tilbage viste det sig at ventilerne ikke kunne klare benzintesten. Jeg tog blokken med til renovøren som viste mig et skævt styr til at slibe ventilerne med - det blev en "ommer"!

I dag er der jo ikke mange som kan renovere en gammel maskine - nedslående!

Bagfjedrenes bøsninger havde sat sig på tappene, så der skulle en del energi både fra mig og et autogenanlæg for at skille dem ad. Men skilt ad blev de, rensat, honet og smurt og samlet igen. Desuden skulle styretøj, generator, starter samt forskærme have sig en tur. Men da disse dele er de samme som personvognens, voldte det ikke de store problemer. Man kan jo købe alt til personvognen - det er noget mere begrænset hvad der nyfremstilles til AA'en - markedet er for lille.



Karrosseriet

Nu var jeg nået til den mere alvorlige del af projektet, hvordan skulle en åben turistbus årgang 1931 se ud? Jeg havde jo set Kaj Dige Bachs bus og havde visse forestillinger om udseende. Jeg fik stor hjælp af en bog udgivet i 37: "Dansk Godstrafik med Auto". Den indeholder et væld af fotos af datidens rutebiler, men ingen af en åben bus. Men da selve formen er den samme fik jeg efterhånden tegnet mig til den model jeg syntes bedst om. Det mest specielle synes jeg er hvorledes sammenkoblingen af torpedo og den brede karrosse skal udformes. På mange rutebiler i 20'erne stødte personvognstorpedoen direkte ind i det flade motorbræt. Senere blev der udformet trompetudkravning til karrossens bredde - denne synes jeg er smukkeste, så sådan en ville jeg lave.

I øvrigt florerede de åbne turistbusser eller også kaldet udflygtsautomobiler fra før 20'erne til begyndelsen af 30'erne. Senere kom der sideruder i med sammenrullelig kaleche. Det danske vejr er ikke til helt åbne vogne.

Ved nærmere studie af billederne af de gamle rutebiler fra 30'erne fandt jeg ud af at de måtte have forlænget ramme for at få flest mulige passagerer med, nok op til 20.

Jeg ville være tilfreds med siddeplads til 16, men så måtte jeg også forlænge. Må man det i dag? Jo, det må man godt. Ved et besøg på DTH's bibliotek fandt jeg ud af at en forlængelse af rammen på 60 % af akselafstanden er lovlig. Det ville i mit tilfælde være over 2 meter! Jeg fandt at 60 cm ville give plads til 16 personer og se ret så harmonisk ud. Det krævede ganske vist en tilsvarende forlængelse af min garage - og sådan blev det.

Men så kom spørgsmålet om selve opbygningen - bund og sider - hvordan blev det udført dengang?

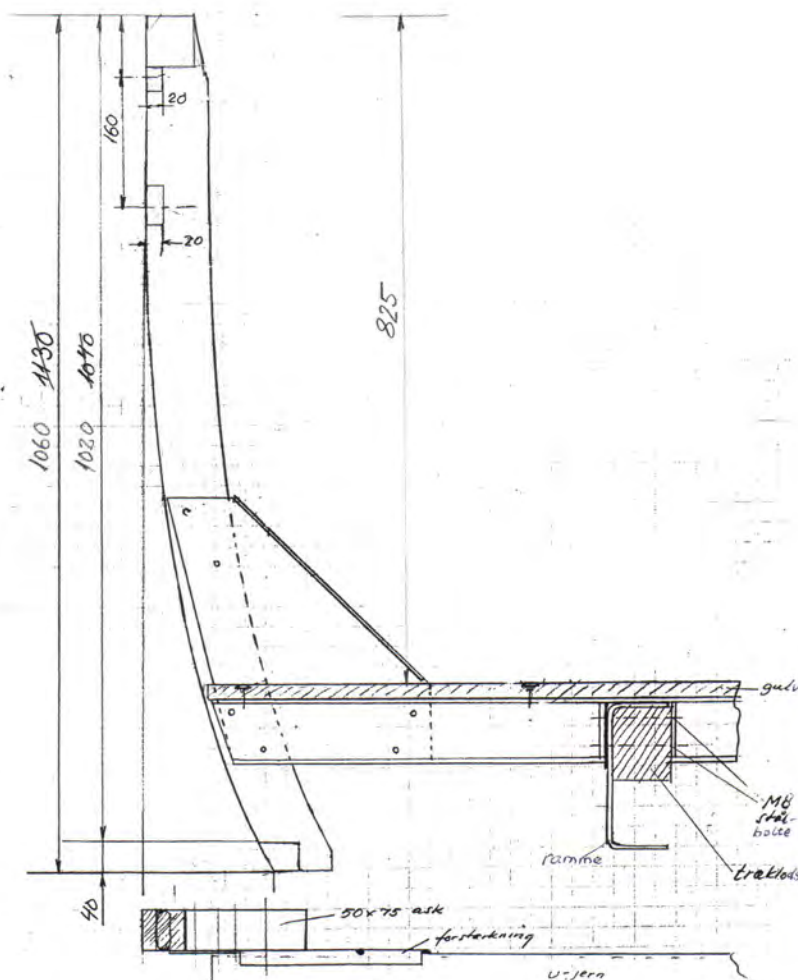
Fra mit daglige arbejde havde jeg for år tilbage haft forbindelse til Asnæs Karrosserifabrik - idet jeg havde projekteret et par røntgenbusser til Nationalforeningen, som fabrikken udførte. Selv om brødrene Olsen ikke havde noget med fabrikken at gøre mere var de nye ejere hjælpsomme. Sammen fandt vi på loftet en rulle med konstruktions-tegninger, desværre ikke fra 30'erne



En typisk åben turistbil: Chevrolet 1926.

Ford AA- sidestolpe

mål 1:5



Skitse af sidestolpe med befæstigelse til U-80 jernet, efter nedsænkningen.

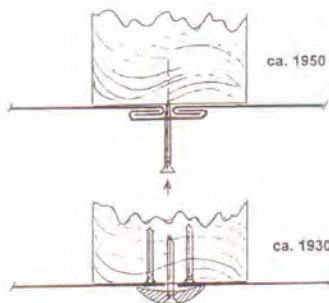


men fra 50'erne. De var nu alligevel interessante, idet de var fra ca. 10 år før man gik over til svejste stålørskonstruktionskonstruktioner.

Det gav en god opfattelse af dimensioner og samlinger. For øvrigt lå der i rullen en del blyantstegninger af karrosserier til åbne og lukkede biler, samt taxaer på amerikanske chassiser fra 30'erne. Det hele er nu overgivet til DVK (Red.: eksempler kunne ses i artiklen om Hudson).

Men hvordan var arbejdsgangen og arbejdsmetoderne i 30'erne? Det ville være rart at tale med en karetmager som selv havde arbejdet med træ og plade. Men de fleste har jo trukket sig "hinsidan", det er jo immervæk over 70 år siden man byggede sådan.

Gennem DVK kom jeg dog i kontakt med en 63-årig karetmager, Kaj Kragh fra Ry, som endda havde holdt foredrag om emnet for veteranfolk. Kaj kunne fortælle meget om metoderne - mest om hvordan man gjorde i 50'erne, da han var i lære. Bl.a. om hvorledes man



Pladesamling på træskelettet.

samlede pladerne uden at svejse. Til at fastgøre karrosseripladen til træskelettet brugte man almindelige ubehandlede søm for at de helst skulle ruste lidt og derved bide sig fast i træet. Kaj kunne også oplyse at man kun sømmede i kanten af pladen med ca 2,5 cm afstand og ikke midt på pladen. Træværket som der ikke sømmedes i belægges med tynd filt for at undgå knirkelyde. For øvrigt mente han at man i 30'erne stødte pladerne kant mod kant og derefter sømmede en 1/2 rund liste over, hvorimod man i 50'erne foldede pladeenderne sammen og bankede dem flade (se skitserne).

Kaj skitserede også hvordan man lavede bunden og siderne på en almindelig lukket bus. Her lå der et større problem for mig, idet jeg jo ikke havde nogen tagkonstruktion til at holde sammen på siderne. Det kræver jo nogen styrke af sidestolper og deres fastgørelse til bunden ved 8 personers tryk i et skarpt sving.

Her fandt jeg ingen hjælp og måtte selv konstruere. For at få en lav bund tæt på rammen og samtidig styrke, har jeg anvendt U-80 jern, skåret ned omkring rammen, men samtidig lukket ved at svejse lasker på tværs og spænde det sammen om rammen med en bøgetræsklods i mellem.

Sidestolperne i asketræ er fæstet til U-jernet ved hjælp af 3 mm galvaniserede trekanter, boltet sammen med 6 mm bolte. Nok ikke helt 1931, selvom jeg ved at man også anvendte jern til forstærkninger på træskelettet.

Selve siderne er et traditionelt asketræskelet. Asketræet lod jeg en veteranmand som er modelsnedker skære ud af 6 cm tykke og 5 meter lange lagrede planker - jeg har en vis respekt for båndsave (tjener må vi få 5 ... øh 4 øl). Lagret asketræ koster over 7000 kr. pr kubikmeter - så det er dyrt pejsebrænde når man skærer forkert.

Jeg fremstillede modeller af stolper og løsholter og andet træværk i krydsfiner til at skære efter. Der er en del spild ved udskæringen, idet der er svagt træ yderst og også flere revner at tage hensyn til, så det blev til en del planker før skelettet stod klart til at sømme 0,9 mm elektrogalvaniseret plade på.

Arbejdet med at sømme pladerne på gik som en leg og nu kunne man pludselig se at det skete noget og det trængte jeg til - nu var der gået 5 år siden jeg startede!

Man begynder foroven midt på pladen og sømmer ud til hver side, dernæst ned langs siderne - pladen holdes på plads med langsgående vinkeljern og skruetvinger. Sømhullerne slås i med en specialdorn der vejner pladen ind i træet for at gøre befæstigelsen med søm stærkere. Siderne blev så glatte og fine at der kunne lakeres direkte uden spartling.

Trompetudkravningen på torpedoen voldte mig lidt kvaler, idet jeg ikke er skrap nok til at banke en sådan op i ét stykke. Så den blev lavet af flere stykker som efterfølgende blev svejset sammen - men lidt tin og til sidst spartelmasse skulle der da til førend jeg var tilfreds. Rundingerne bag gav mig også lidt hovedbrud - det var svært at få dem helt ens for en amatør som mig. Indskæring til reservehjul gik derimod forholdsvis let - selvom det også tog nogle uger. Der kom også et buet bånd hele vejen rundt - der hvor ruten stod malet på i gamle dage - ganske kønt når jeg selv skal sige det.

Forruderammen med sidestolper er lavet i 60 x 60 mm stålør, idet det kræver en vis styrke når en kaleche helt fra bagenden i blæsevejr rykker i forruderammen. Denne ramme er befæstiget til motorbrættet, som igen er forstærket med asketræstrekanter til den oprindelige torpedo. Døren - der er kun én - hænger i forruderammens fortsættelse, også 60 x 60 stålør.

Trompetudkravningen oven på personvognstorpedoen.





Det komplette asketræsskelet, bemærk de 3 mm galvaniserede forstærkninger til U-80 jernene.

Før og nederst efter nedsænkningen.

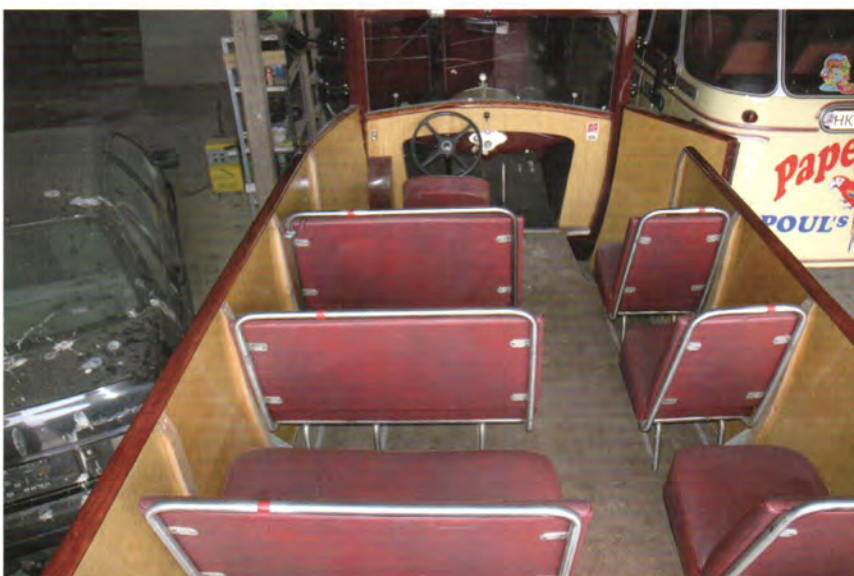




0,9 mm plade sømmes på skelettet. Filt på træ hvor der ikke sømmes.



Færdig til lakering - mere spartel var der ikke behov for.



Ændringer

Efterhånden som projektet skrider frem, får man uundgåeligt ideer til ændringer og forbedringer. Det er jo så godt som umuligt at følge ens arbejdstegninger slavisk - man mangler jo erfaring, og den får man netop hen ad vejen.

En af de mere drastiske ændringer jeg foretog udsprang af et garagemøde hvor et i bussammenhæng særdeles kompetent medlem, nemlig Vagn Andersen fra Lyngby Turistfart, udtalte at han syntes at siderne var for høje. Dette kunne han dokumentere med fotos fra 20'erne og 30'erne (se billederne).

Den tyggede jeg på et par dage, hvorefter jeg sænkede hele overkanten ca. 10 cm - heldigvis var det inden jeg havde sømmet plader på. Bussen kom rigtig nok til at se mere harmonisk ud!

Stolene

Stolene blev et kapitel for sig. Det ville jo være næsten umuligt at få fat i originale stole fra tiden - og det var det også. En entusiast i Sønderjylland havde været ude i et lignende projekt og kunne fortælle at han havde fået fat i nogle kasserede stole fra både som havde sejlet på nogle søer i det sydjyske. De lignede meget gamle stole fra en bus, mente han.

Fluks skrev jeg et par breve til de københavnske kanalrundfartfirmaer om de dog ikke havde nogle stole de gerne ville af med.

Og ejendommeligt nok fik jeg et pænt svar fra det ene firma, at de lige netop





havde kasseret en hel masse stole - og dem måtte jeg da gerne få.

Det tog ikke lang tid at komme til Christianshavn den dag. I en container lå alle sæderne og jeg kunne tage så mange jeg ville. Da jeg spurgte efter stellerne opdagede formanden at dem havde de jo sendt til jernhandleren dagen før. Ups! Jeg fik navnet på jernhandleren og så af sted i en vis fart - stellerne var der heldigvis endnu. Men jeg måtte betale kiloprisen for rustfrit stål før de var i hus, småpenge! Kanalrundfartsfirmaet fik 6 flasker vin - også billigt sluppet. Stellerne fik jeg tilpasset bussen hos en smed - jeg kan ikke svejse i rustfrit. Sæderne skar jeg til og fik betrukket med rødt kunststof hos en sadelmager.

Der er nu 16 siddepladser fordelt på 4 enkelte og 4 dobbelte samt 4 på bagerste bæk og det ser ganske ægte ud. Brunt linoleum på bunden og lakeret krydsfiner mellem de synlige stolper (krydsfiner blev opfundet i 1927, har jeg læst mig til, så den er god nok).

Lakering

Endelig oprandt den dag da bussen kunne sendes til lakering. Det stod nu

afdøde medlem Sahl-Rasmussens søn for. Da jeg fik dyret tilbage på fejbladet kunne jeg fra skrå vinkler se lige igennem lakken - det blev også en "ommer", men uden et gny!

Bussen er nu lakeret i akryl - cellulose ville jeg helst undgå, idet det jo er noget af et polerarbejde med sider på 1 x 6 meter. Akryl kan jo også poleres op ved småskader.

Farven: vinrød bund og beige kølertop og udgravning samt båndet rundt og så selvfølgelig sorte skærme.

Syn

Jeg havde nu arbejdet på turistbussen i 12 år, men ikke i træk, idet vi ind i mellem havde flyttet adresse af forskellige årsager. Imens havde projektet været lagt på is og bussen opstaldet i en

Renoverede dele - samme som til personvognen.





lade på landet. Men da vi flyttede ind det sidste sted - en gammel kasse i Hellerup - måtte jeg jo have bussen i havn igen. Det krævede at jeg hævede en gammel trægarage 40 cm i vejret vha. donkrafte, samt indrettede bræddeskurret som lå i forlængelse af garagen, så fik jeg også en 18 meter ulovlig garage i skel med plads til bussen og en almindelig veteran, fint.

På 13. år fik jeg så endelig lavet den sidste finish, såsom instrumentbræt og en afsluttende træliste på toppen af siderne, ligesom på en båd. Jeg fik også monteret Dodge forlygterne efter at de var forkromet op, de klæder bussen. Stor bil store lygter. Så manglede der "bare" kalechen som på en phaeton, gående helt bagfra og til toppen af forruderammen.

Men inden det projekt skulle sættes i gang ville jeg lige syne bussen først.

Jeg fik den vejet, idet vægten som stod på den gamle registreringsattest jo ikke passede mere. Den vejede nu godt 2 tons, lidt mere end jeg havde håbet, idet totalvægten med 16 personer plus chauffør gerne skulle ligge under de 3,5 tons.

Den skulle synes i Kvistgård godt 40 km fra Hellerup, så jeg fik lokket vort medlem Poul Spangsberg til at køre mig derop på hans hængel med en 4-hjulstrækker foran.

I synshallen gloede de jo noget ved synet af et sådant køretøj. Synsmanden lagde hårdt ud og begyndte at fable om typegodkendelse og andet fælt - jeg sagde at sligt havde man ikke i 1931, men han kunne jo se at den var nybygget, så til sidst hentede han sin chef. Da han kom tilbage med ham var han blevet engleblid og chefen var en flink mand som vidste hvor lidt veterankøretøjer slider på vejene. Han roste konstruktionen og efter en prøvetur med alle ombord blev den synet uden bemærkninger, MEN kun til privat buskørsel!

Da det var dronningens fødselsdag bussen blev synet på, sagde den omvendte synsmand da vi kørte, hvorfor vi ikke havde flag på bussen - jeg svarede at det skulle vi nok huske næste gang.

Salg

Vi kørte så hjemad ad motorvejen mod Hellerup. Vi var ikke nået ret langt før end Poul begyndte at tilbyde en pris for



bussen, nu var den jo nysynet. Der var gået 13 år siden jeg startede på projektet og jeg må da indrømme at jeg ikke nærrede de samme entusiastiske følelser for bussen som da jeg startede på. Det manglede også at få monteret kaleche - en sikkert ikke helt billig fornøjelse. Desuden havde jeg endnu ikke fået taget et stort kørekort og da min bedre halvdel var begyndt at ymte noget om at hun ikke gad holde den 200 m2 store gamle kasse i Hellerup skinnende ren og hellere ville have en lejlighed, hvor der jo ikke var plads til bussen, fortalte jeg ham hvad jeg mente at en sådan fin nysynet turistbus skulle koste.

Således gik buddene frem og tilbage ind ad motorvejen og da vi nåede til Lyngby drejede Poul pludselig af. Hov! vi skal da til Hellerup, sagde jeg. Næe! Nu har jeg købt din bus, svarede Poul. Kort efter salget var jeg med Poul og bussen til Brønshøj-løbet - det klarede den med bravur og for første gang med 16 personer ombord.

Nu er bussen så kommet i de bedste hænder, idet jeg er sikker på at Poul er mand for at få monteret en kaleche på. Kai Dige Bach har givet tilladelse til at kopiere stativet på hans 27 Chevrolet turistbus, og så er det jo bare en kaleche der skal syes efter det.





Swapmeet

Uffe Mortensen fotograferede til Swapmeet i Nyvang ved Holbæk.

Uffe skriver at det var det flotteste vejr og der var masser af plads, masser af mennesker, masser af motorcykler og masser af biler.

”Kom til at tænke på at det er over 30 år siden jeg første gang var til swapmeet”, fortsætter Uffe. Dengang var det på Christiania og den daværende Københavns Ford A Klub stod for det.” Uffe husker at han købte nogle fotografier, hvad der har interesseret ham meget

lige siden (også til gavn og glæde for Veteran Tidendes læsere).

Efter et par år på Christiania blev swapmeetet flyttet til et stort garageanlæg ved Tåstrup, stadig med Ford A-klubben som arrangør og med en meget stor stand specielt med Ford A dele. Efter få år flyttede man til en skolegård i Roskilde, og det blev større og større.

Mange år senere blev også skolegården for lille og det blev flyttet til City 2 i Tåstrup, hvor swapmeet fyldte to parkeringspladser og til sidst tre.

Det var stadig ikke nok og parkeringen for købere og nysgerrige blev efterhånden kaotisk.

På det tidspunkt havde Damptrømløklubben helt overtaget arrangementet. Så flyttede man en gang til, og denne gang til arealer ved andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk. Swapmeet er ikke så stort som da det var størst i City 2. Om det er fordi Holbæk er for langt fra København eller om det er de efterhånden flere markeder på Sjælland, der så er årsagen.

Uffe slutter: ”Det er lidt af et paradoks at jeg i alle årene har ledt efter, og købt, fotografier af biler, men aldrig selv taget nogen på swapmeetene.

Indkøbene af fotografier blev denne gang til en FIAT rustvogn fra sidst i tyverne og to farvebilleder fra dyrskuet på Bellahøj 1955 og 1956.

Og i år huskede Uffe selv at fotografere.

I andelslandsbyen Nyvang er der blandt andet en rigtig, gammel Brugs og en Zone-redningsstation, som den kunne se ud i 1938. Der er udrykningskøretøjer, som holdes i køreklar form af en køretøjsgruppe.





Robert Nellemann (1) i sin berømte Allard J.2 "C'est ci bon" er skarpt forfulgt af Mercedes 300 SL på Ringen i 1957 (Buus).



DE TRE MUSKETERER DEL 1

Af Carsten Frimodt

Indledning

Denne artikel er en kort optakt til bogen "De Tre Racermusketerer", som er en tredobbelt biografi om tre internationale danske racerkørere, som gjorde sig gældende i udlandet. Legarth, Ellekær

og Conradsen var med danske mester-skaber fortroppen i dansk guldalders motorsport, der gav de udenlandske kødere en modstand, de ikke før havde mødt på Ringen i Roskilde, men de var også blandt de første, der med succes deltog udenfor Danmark.

Bogen, der dækker de tres liv fra vug-

ge til grav, har hovedvægten på deres racermeritter, men berører også andre sider af deres færden. Den har været 8 år undervejs og bygger på ca. 25 interviews, gennemgang af scrapbøger, resultatlister, reportager og udlån af private fotos, der ikke har været vist offentligt før. Over 600 fotos er stillet til rådighed både af amatører og professionelle pressefotografer.

Medvirkende er de fleste mekanikere, konkurrenter, venner og bekendte samt familie. Racerkøreren Ole Vejlund, der kendte de tre, har skrevet et personligt forord, mens Thorkild Thyrring har berettet om sine ungdomshelte, som han var tæt på i en årrække. Desuden har Frank Williams fortalt om sin nære ven Legarth og livet på racerbanerne dengang.

Den uforfærdede Gunnar Henriksen i Cooper Norton (9) er forrest i feltet og klar til sejr før han vælter spektakulært i 1958 (Tüchsen).



Banerne

I Danmark var der ikke mange baner at vælge imellem i 1960 – 3 jordbaner og en enkelt asfalsløjfe var arenaen for de kæmpende gladiatorer på fire hjul. Roskilde Ring begyndte også på jorden i en grusgrav i 1955 på bare 670 m formet som en pære. Succesen voksede støt da banen blev asfaltbelagt og udvidet til knap 1,5 km, men især da det lykkedes at lokke datidens største kørere til Ringen i 1958 til Grand International, hvor de store racersportmærker som Cooper, Lotus, Ferrari og Maserati optrådte. I sidstnævnte mærke kørte favoritten Stirling Moss, og tilskuerne strømmede til. Det var startskuddet til dansk motorsports guldalder, der blev udbygget to år senere med F2 løb og toppede med F1 i 1961-62. Den kupe-rede Ring i domkirkebyen opfyldte rigeligt sit formål med at udvikle talenter og sætte danske racerførere på motor-kortet. I 1962 begyndte danskerne at blande sig i formelbilernes topstrid på Ringen, og også på de andre nordiske baner som Skrea i Falkenberg, Skarp-näck i Stockholm og på Gelleråsen i Karlsskoga kom danske kørere nu på podiet. Finland havde kun én bane, men den afspærrede landevej/bybane ved Helsinki var farlig som få, og publikum valfartede til i stort antal – et halv hundrede tusinde var ikke usædvanligt! Norge var et afholdsland, i mere end én forstand, da myndighederne havde forbudt motorsporten efter ulykken på Le Mans i 1955!

Muligheder

Før Roskilde Ring var dansk motorsport mest rally og jordbaneløb på diverse travbaner og en sjælden gang på fast underlag som beton i lufthavne eller på ring- og byvejenes asfalt. Den materielle velstand var dengang stadig lidt mat efter krigen, så de der dyrkede motorløb var kreative mekanikere eller velbeslåede mænd. Da reklamer i sporten var begrænset til små stickers på bilerne med lav pr-værdi og i øvrigt ringe omtale i medierne, skulle man være et

John Cooper med sin lille søn foran mærkets F1 racer, der vandt VM i 1959-60 (Lawrence).



Rulleturen ender lykkeligt for vognmand Henriksen, som her modtager dagens hyldest, mens han fortumlet ærgrer sig over den forsvundne sejr på Ringen. Bemærk det afrevne hjul og den spinkle cigar, som udgør F3 Midget raceren (Tüchsen).





Ringens ryttergård, verdensmesteren Jack Brabham justerer konkurrenten Graham Hills F2 racer, mens teamejer Parnell ser på. Det kunne foregå dengang! (F&F).



Ellekærs Cooper T39 er kommet på en af Danmarks første racerbiludstillinger hos importøren af VW (SMC Østerbro), hvor to knægte drømmer løs i 1961 (Ellekær).

Sammenstødet mellem Lotus 11 og en svensk Porsche Abarth afslører racersportens lette konstruktioner i 1963.



unikum for at finde givtige sponsorer! Reelt kunne de køre, der fandt en sådan sponsor, tælles på en hånd, og ingen af dem havde status som fuldt professionel. Sponsorerne i 1960'erne var at finde i bilbranchen med blandt andre BP, Esso, Caltex, Dunlop og Champion, mens bilfabrikanter og importører oftest nøjedes med at få nævnt deres navn under løbene og i referaterne. Undtagelserne var tobaksfirmaet Færch og Schous Fabrikker med henholdsvis røgvarer og tændingsudstyr.

Da antallet af et lands racerbaner og løbsmængden hænger sammen med udviklingen af talenter, måtte man konstatere at Norden var bagud på alle fronter! Det meste af Europa, inklusive nogle af østlandene, havde klart flere tilbud end de danske køre (1 bane med 5 årlige race), mens England (25 permanente baner med 70 racerløb) lå helt i front.

Bilerne

Racerbilerne fra begyndelsen af 1960'erne havde ændret form fra at være højbenede grandiose maskiner til nu at have et lavt og mere strømlinet design med de første aerodynamiske tendenser. De slanke racere, der gik under navnet cigaren eller bananen (med undtagelsen Lotus 18 der fik øgenavnet murstenen), varslede en ny æra med endnu hurtigere præstationer. Formelklassen, hvor de kommende talenter skulle findes til F1, hed Formel Junior (FJ) på den tid. Bilerne var lette specialkonstruktioner (400 kg), fortrinsvis fra modersportslandet England, der nu dominerede formelsporten. Motorerne, der var baseret på en standardmotor, var på 1,0 – 1,1 liter med en 80-90 hk i begyndelsen af årtiet.

Sikkerhed

Sikkerhed og racerbiler var dengang to uforenelige størrelser! At racerløb og den lurende dødsfare var uadskillelige fænomener, var nærmest tidens gængse opfattelse hos arrangører og konstruktører. Flere journalister gav klart udtryk for, at racerføreren i tilfælde af uheld skulle være indstillet på at betale med sit liv! Modstanden mod sikkerhedsforbedringer var massiv, og stort set alle fremskridt på sikkerhedsområdet kostede mange og seje kampe

foruden menneskeliv førend der skete noget. Selv med katastrofen på Le Mans i 1955 i frisk erindring, fortsatte man med at afvikle løb på livsfarlige baner længe efter.

Kørerens påklædning kunne passende betegnes som casual, da den ofte bestod af almindeligt tøj, med kortærmet T-shirt hvis det var særligt varmt. Dog var flere af de seriøse kødere gået over til den specielle Dunlop kørerdragt i bomuld. Den kunne fås i alle farver (sådan da), hvis bare man valgte lyseblå, og fordelene var først kun af kosmetisk art - den var smart! Hvis handsker benyttedes, var de ofte valgt i smart italiensk design, og nogle gange som fingerløse. Fodtøjet spændte fra almindelige sportsgummisko, over sydlandsk læder til stramme bokserstøvler, der kunne være en fordel ved store fødder i et lille cockpit.

Banernes sikkerhedsforanstaltninger tog et ryk fremad efter katastrofen på Le Mans i 1955, hvor over 80 mennesker blev dræbt, da en hurtig racersportsvogn påkørte en langsomt kørende sportsvogn og blev katapultet ud blandt det ubeskyttede publikum. Den umiddelbare og negative følgevirkning var, at mange løb blev aflyst og al motorsport forbudt i Schweiz og Norge.

Udrustning

Når man i dag ser alle de ressourcer, der er til rådighed til at afvikle racerløb, er det svært at forstå, hvor lidt der var at gøre godt med i 1960'erne. Dengang foregik transporten på en simpel ladetrailer eller en VW pickup og i sjældne tilfælde i en gammel ombygget bus eller i en flyttebil. Værktøjet var ikke mere omfattende end at man kunne bære det væk i en værktøjskasse, som helst skulle omfatte et sæt tomme nøgler. Udstyr til at sætte bilen op fandtes stort set ikke, og blev ikke brugt af andre end fabriksteamet. Eneste undtagelse var en sjælden vinkelmåler til lidt hjulgeometri, ellers forgik det med tommestok og murersnor!

(Fortsættelse følger i næste nummer).

Den unge skuespillerinde Lotte Tarp med sine egne idealkurver har fundet en Mascot på Ringens Racerskole hos Ellekær i 1964 (Rej).



Rosqvist får opmuntring i ryttergården inden de hårde kampe på banen til Ringens FJ GP i 1963.



Inden Alperne bestiges skal forhjulene spændes på Legarths Dodge flyttebus på en tysk rasteplass i 1964 (Gai).





KONKURRENCEN

I VT 374 havde vi et fotografi, Nils Weitemeyer tog af en Jaguar XK 150 på udstillingen i Forum i 1958.

Faktisk skød Weitemeyer en hel stribe billeder, og dem lader vi denne gang udgøre månedens konkurrence.

Opgaven består i at identificere så mange biler som muligt, og vi vil være mere end tilfredse med bare fabrikaterne. Skulle flere have samme antal trækker vi naturligvis lod.

Det er et overraskende sortiment at eksotiske køretøjer, og redaktøren ville bestemt ikke påtage sig at genkende alle mærker. Heldigvis har Weitemeyer skrevet bag på hvert billede, hvad det er for en bil. Men send endelig din løsning, selv om du ikke har fuldt antal, det skulle da undre hvis nogen virkelig opnåede det.

Som sædvanlig skal løsninger sendes direkte til redaktionen, og præmien er en bog eller dvd.

...



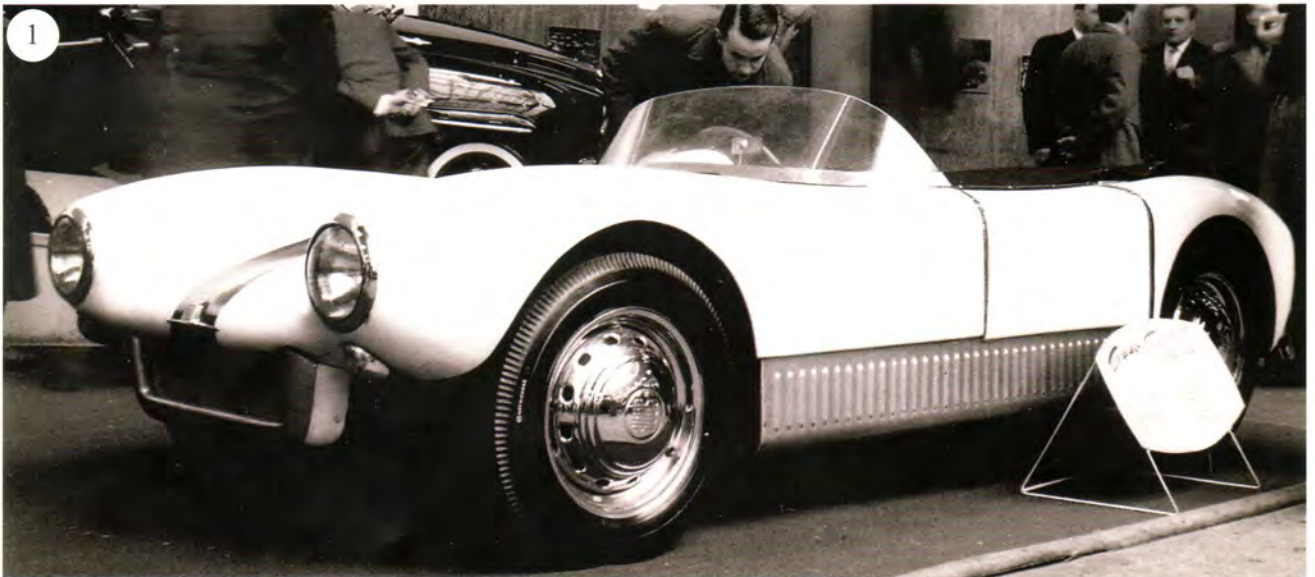
Så skal jeg gøre lidt afbigt for at det billede vi nu brugte to gange i træk egentlig var for utydeligt. Der er fx opstået tvivl om at bilen længst til venstre i geledet i forgrunden virkelig er en Cadillac. Det kunne også være en LaSalle. Forskellen er meget lille. Helt sikker kan man kun være hvis man kan se om mærket på lygtestangen er firkantet som på Cadillac eller rundt som på LaSalle.

Der er nogenlunde enighed om at den nyeste bil på billedet må være den Chevrolet, der kører fra højre mod venstre – hvis vi som aftalt ser bort fra DKW'erne.

Men den har en muffedisser, der skjuler selve kølergitteret, og det er umuligt at skille ud på billedet hvordan gællerne i motorhjelmen ser ud. Lygterne er for langstrakte til at det kan være 1936, og den profilering i pladen der strækker sig fra torpedoen et stykke hen på fordøren, er ens på årgangene 1937 og 38.

Opgaven bør være stillet så der kun er ét muligt svar, det har vi forsømt, så lodtrækningen foregår denne gang mellem alle indsendere og falder ud til fordel for Hans Bo Jacobsen.

oer







Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adresse 1	PostNr	Model
Caspar	Sonne	Lindevangsvej 10	2950 Vedbæk	
Hans	Nielsen	Holbøl Skolegade 6 A	6340 Kruså	
Allan Udengaard	Sørensen	Hornelandevej 98	5600 Faaborg	
Henrik	Henriksen	Nørregade 43 C	3300 Frederiksværk	
Tina R.	Jensen	Serupvej 36	8632 Lemming	
Claus Bak	Andersen	Sundby Parkvej 8, st tv	2300 København S	
Rolf	Bjørkvin	Prs.Charlottesgade 24 B, st tv	2200 København N	
Tomas O.	Berg	Stoltenbergsgade 3, 1 tv	1576 København V	
Kirsten Fæster	Andersen	Dybendalsvej 30	2720 Vanløse	VW 1302 1972
Paul Erik	Illum	Tværsvænget 5 C	2750 Ballerup	
Iben	Herrick	Nørrebrogade 8, 2 tv	2200 København N	Jaguar Mk 2 1962
Torben	Møller	Grindstedvej 45	7260 Sønder Omme	
Jørgen	Nielsen	Ryomgårdvej 8	2770 Kastrup	Citroën C3 1923
Bent	Jørgensen	Toftemarken 2	3200 Helsingø	
Alice	Skaubye	LP.Rasmussensvej 6	3360 Liseleje	
Michael	Rydder	Ladegårdsvej 24,Gundsømagle	4000 Roskilde	
Bjørn	Holbæk	Ankerstræde 3	4682 Tureby	
Ebbe Spengler	Horsted	Storegade 6, Holbøl	6340 Kruså	Triumph Thunderbird 1953
Carsten Dalbo	Pedersen	Søkrøgen 7	2720 Vanløse	
Klaus	Bottos	Rønne Alle 10	3500 Værløse	
Ole	Sørensen	Tulipanhaven 6	2765 Smørum	Lotus Super Seven 1960
Per	Eberhard	Østermøllevej 9	8380 Thrige	Ford Mustang 1968
Søren	Rosenkrands	Fredensgade 35	5000 Odense C	
Erik	Madsen	Østergade 41	5672 Broby	
Johnny	Madsen	Vantingevej 15	5750 Ringe	
Henrik	Suhr	Børup Skovvej 37	7000 Fredericia	Triumph Spitfire 1967
Marika	Nielsen	Hovedvejen 227	5580 Nr. Aaby	Morris Mascot 1978
Verner	Terp	Lindeborgvej 6, Vindinge	5800 Nyborg	
Bjarne	Larsen	Odinsvej 21	6705 Esbjerg,Ø	
Erik	Johansen	Björnemosen 14 B	6400 Sønderborg	
Jens	Broen	Kraghsvej 3	9800 Hjørring	
Niels Bøgholm	Jensen	Fårebjergvej 61	5491 Blommenslyst	
Henning	Grau	Kalkovnsvej 7	6100 Haderslev	
Steffen	Dohn	Klostervej 25	8900 Randers	
Carl Peter	Olsen	Gyvelvænget 14 , Spodsbjerg	5900 Rudkøbing	Mercedes-Benz 350 SL 1971
Torben Jes Mieth	Petersen	Binderupstrandvej 25	6091 Bjert	Ford Mustang 1969
Gunnar Lindrum	Toft	Steveltvej 39	6100 Haderslev	Volvo P 210 Duett 1965
Otto Tholstrup	Nohus	Mejlvang 65	6950 Ringkøbing	Mercedes-Benz 220 SE 1964
Erik	Mark	Heden 16	7860 Spøttrup	Opel GT 1973
Jørgen	Lund	Tvemhøjevej 29	6731 Tjæreborg	
Diya-Abbas	Jamal-Alddine	Seedorffs Vænge 28, 3 tv	2000 Frederiksberg	
Bo Nedergaard	Thygesen	Mosevej 40 A	7840 Højslev	Alfa Spider 1974
Bo Nedergaard	Thygesen	Mosevej 40 A	7840 Højslev	Citroen ID 19 1957
Per	Olsen	Assensvej 118	5750 Ringe	Toyota Celica 1975
Ole Dyring	Lund	Nygade 18	6200 Aabenraa	MG A 1960
Anders	Teger	Ø. Hæsingevvej 37	5600 Fåborg	Volvo PV 51 1938
Erik	Korning	Kær Bygade 72	6400 Sønderborg	BMW 1600 1968
Knud	Poulsen	Spjarupvej 9	6040 Egtved	Mercedes Benz 280 S 1968
Jane & Kresten	Eriksen	Stendalvej 2	8620 Kjellerup	Austin 1800 MK 2 1968
Aage Bentz	Lerche	Præstelodsvej 52	3370 Melby	Vauxhall Velox 1954
Lars Reinholt	Madsen	Hornumvej 2 A	8783 Hornslyd	Citroën 2 CV 1957
Lars Reinholt	Madsen	Hornumvej 2 A	8783 Hornslyd	Citroën B 11 1954
John Alber	Poulsen	Thorupsvej 4	8400 Ebeltoft	Austin Healey Sprite 1961
Kirsten	Søndergaard	Drosselvej 52	2000 Frederiksberg	Mercedes-Benz 1976
Lasse	Christensen	Søgade 17, st	6000 Kolding	
Annette	Palsbo	Sprogøvej 5	2000 Frederiksberg	MG B GT 1967



Årsberetning fra Køreselskab Fyn 2007

Køreselskabet havde i år en god og aktiv sæson med 7 arrangementer.

Sæsonen startede med Løvspringstur den 12.maj. Inge og Erik Mortensen havde lavet en tur fra Frøbjerg, Assens og til Grønnemose, hvor vi både drak kaffe og spiste den medbragte madpakke. Planen var ellers at kaffen skulle nydes på havnen i Assens, men det regnede. Der deltog 14 køretøjer.

Den 9. juni havde Vauxhall Klubben inviteret os til at deltage om lørdagen i dens årlige træf, der foregik på Fyn i år. Der deltog 7 køretøjer.

Den 29. juni: 10 åbne biler til Strib bynight arrangement i øsende regnvej. Kortegekørsel rundt i byen, hvor Ole Frandsen i sin Ford T 1922 kørte forrest med de "Kongelige".

Grillaften den 11. august. 20 køretøjer mødtes på Statoiltanken Tåsinge kl. 9.30. I samlet flok kørte vi til Brugsen i Rudkøbing, hvor bilerne holdt parade, imens Poul Thostrup guidede os rundt i den gamle bydel. Kl. 12.30 var Brugsen vært med et måltid mad og en øl eller vand. Poul Thostrup og frue havde

lavet en tur rundt på Tåsinge. Et sjovt sammentræf var at Citroën Klubben også havde tur på Tåsinge samme dag, vi mødte en stor del af dem på Skovballe Havn. Derefter var det frit hvilken vej man ville køre til Else Marie og Poul Arne Korinth, hvor menuen stod på helstegt pattegris og tilbehør.

18 biler til Ballonflyvning Egeskov den 31. august. Blev flyttet til dagen efter på grund af dårligt vejr, da var der kun 5 biler som kunne deltage.

1. september 2 biler til åbning af 30 km/t begrænsning, Kalørvej i Odense.

Traditionen tro den første søndag i oktober sluttede vi af med Løvfaldstur og årsmøde. Turen gik fra Grønnemose og tværs over Fyn til Nr. Lyndelse Gl.

Kro. Christa og Arne Rasmussen Espe var værter med kaffen som tak for, at andre medlemmer igennem årene har givet husly og mulighed for at benytte deres toilet ved arrangementer på Fyn. Efter kaffen og kringler aflagde formanden beretning og kassereren regnskab, begge dele blev godkendt. Vi har fået 15 nye medlemmer, 7 meldt ud og 3 afgået ved døden, så vi i dag er 64 aktive medlemmer på Fyn. Tak for i år, håber vi i 2008 får en god og aktiv sæson med lidt bedre vejr.

Men venlig hilsen, Køreselskab Fyn
Anne Lise Gustafsson



- Nå - sommerens sidste tur ?
- Ja, for syvende gang.



LØGN OG LASTBILER - skrøner fra landevejene

Som titlen antyder skal man ikke tro på hvert ord i de femten små historier, der udgør skrønerne fra landevejene. På den anden side kunne de hændelser forfatteren beretter godt være sket i det virkelige liv. Måske mere i fortiden hvor skæve eksistenser med det store kørekort kunne antages som chauffører og bare køre løs. I dag er vognmandserhvervet og chaufføruddannelsen anderledes reguleret, der er li'som ikke plads til de originaler, som optræder i historierne.

Forfatteren er chauffør og har kørt både bus og lastbil i udlandet. på rasteplasser og små listige steder har han mødt kolleger, og her en snakken naturligvis gået om biler og de mennesker, som arbejdede i vognmandsbranchen. Ofte er de udstyret med et øgenavn, som har baggrund i udseende, opførsel eller uheldige situationer, muntert beskrevet, så man ser scenariet, hvis man har lidt kendskab til lastbiler og chauffører.

Den let læste tekst ledsages af karikaturtegninger udført af Mette Sørensen. Bogen udkommer på et velvalgt tidspunkt, måske bliver den julegave til farmand, som kører lastbil, eller bedstefar som har gjort det.

P. E. Hansen

LØGN OG LASTBILER - skrøner fra landevejene.

151 sider med tegninger. Pris 198 kr.

GT Forlag, Skanderborg



Læserbrev

Allerførst en stor tak til arrangørerne af Sæsonafslutningen 2007 for en utrolig smukt valgt tur, med en i særdeleshed sjældent indlagt naturoplevelse i form af tre sprællevende storke.

Tak for det.

Men, men, men!

Slutningen skulle foregå på Jyllinge Havn med spisning, og der knækkede filmen.

Dog, det er ikke arrangørernes skyld, de bestiller noget mad, og de kan jo ikke vide hvad vi får for pengene.

Men jeg er sikker på at mange af deltagerne vil give mig ret i at det var under al kritik. Også selv om nogle, ingen navne, kaldte os brokkehoved.

Trist mad. Tynd kaffe. Og dertil en elendig kage.

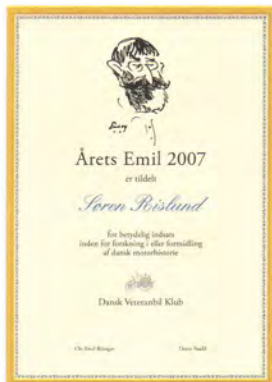
Ydermere talte tre af fem i betjeningen kun engelsk, og det er jo altså ikke alle danske, der taler engelsk.

Og prisen pr. kuvert 145 gode danske kroner.

Bo Jensen, Gl. Havdrup



ÅRETS EMIL



I over 40 har Monrad og Rislund provokeret og moret den ganske befolkning med deres Totalpetroleum, Pladderballe og hvad ved jeg. Lidet ved de fleste at Søren Rislund også er forfatter af en stribe bøger.

En handler om festivalen i Skanderborg, alle de øvrige om brand- og redningskøretøjer. Og på det felt er han den grundige specialist over alle. Derfor tilfalder Årets Emil 2007 Søren Rislund.

Der er udkommet 5, den første i 1991, og snart kommer den Rislund selv regner med vil være "biblen" på området. Med over 550 illustrationen.

De allerede udkomne er svære at få fat i. Boghandleren fortæller, at de er udsolgt fra forlaget. Og på antikvarboghandlerens søgeliste forekommer kun den om Skanderborg. På mit lokale bibliotek har man dublet af de bøger med flest røde brandbiler. Det ene sæt står i børneafdelingen!

Emnerne har været danske brandbiler, europæiske brandbiler, besættelsestidens redningskøretøjer, og flyvevåbnets. En bog med titlen "Beredskab i ilden" handler specielt om brandbilerne i Roskilde.

Søren Rislund er født i 1950, og i hans biografi står at han begyndte som 16-årig som sanger og mundharmonikaspieler. Han har medvirket på talrige pladeudgivelser og i fjernsynsudsendelser, og den der har givet navn til Årets Emil føler et særligt slægtskab med ham, da



han jo var nyhedsoplæseren i underholdningsprogrammet "Gustav".

I disse tider kan man se ham i en reklamefilm for et byggemarked, et område han også har forudsætninger for, idet han selv satte den ejendom på 400 etagemeter, han for 30 år siden erhvervede i Borup på Midsjælland i, stand.

På bladet Bolig & Fritids hjemmeside kan man læse et større interview med ham, med pæne billeder.

Årets Emil blev indstiftet i 2004 som en påskønnelse til den der på særlig udmærket vis har formidlet dansk motorhistorie. Den første modtager var stifteren af Jysk Automobil Museum, Aage Louring, de næste har været vort mangeårige redaktionsmedlem P. E. Hansen og bushistorikeren Jens Birch. I år er det altså 4. gang.

På grund af sammenfald med messen i Herning blev DVK's fødselsdagskomsammen, hvor overrækkelsen af Årets Emil foregår, flyttet til den 10. november. Men det kunne sådan set være lige meget, for Søren Rislund har sammen med Jan Monrad engagementer på alle lørdage i en uoverskuelig fremtid, så vi måtte nøjes med at overrække pr. post.

oer

Monrad & Rislund på Harley Davidson.



BILER SÆLGES

MGA 1959 – 145.000 kr. Dansk fra ny, ejet siden 1976. Motor 1622cc, aluminium topstykke (til blyfri benzin). Ingen rust, ramme er sandblæst og metalliseret. Nye forkromede 60 egers trådfølge (MWS), nye dæk. Rustfri udstødning, oliekoeler og original krængningsstabilisator. Alle mekaniske komponenter er enten fornyede eller renoverede. Der medfølger 4 malede 60 egers vinterhjul med dæk (bilen har aldrig kørt om vinteren). Kører rigtig godt og er synet i år som veteranbil. Alt virker, også radio. Bilen er meget original, dog med enkelte tidstypiske modifikationer. Peter Lillelund, Krogvej 18, 2830 Virum, tlf. 28996821 plillelund@mail.dk

Ford Popular 1954, sort. Står rimeligt pæn med gamle, sorte nr.plader. Skal ikke synes. Pris 30.000 kr. Knud Christensen, tlf. 40187819

FIAT 850 Sport Spider 1972. LA USA-vogn. Told dep. 7.005 kr. Tilbud ønskes. Tlf. 56714360

Mercedes-Benz 230 SEL Automatic 1965. Meget velholdt, hvid, sorte lædersæder, sort kaleche. Hardtop. Alt originalt. Pris 250.000, evt. bud Uwe Hansen, Firkløvervej 5, 2670 Greve, tlf. 43908554 uwe@privat.dk

Studebaker Erskine 1927. Trægerhjul, helt original, men skal restaureres. **Opel 1.8 1930**. Meget original, skal restaureres. **Franklin 1922**, 4-dørs, luftkølet, sjældnen bil. **FIAT 1500 1938**, 4-dørs, 6-cyl. topventilet. Måske eneste i DK. Urestaureret, helt original. **Morris 14 1939**. 6-cyl. Original, skal restaureres. **Plymouth 1933** 4-dørs sedan, første med 6-cyl. motor. I rigtig god stand, men skal restaureres. **Adler Triumph Junior 1938**. Sjældnen bil, god stand, let at restaurere. **Chevrolet Caprice Classic 1975**. En ejer, 76.000 km. Grønmetal, sort velourindtræk. E. Hindsgaul Madsen, tlf. 64401127 – 40584612

Bentley S2 1960 Standard Saloon. Brun/gylden (sand/sable) med beige læder. Højrestyret. Ca. 200.000 km. Motor hovedrepareret for ca. 25.000 km siden. Haft bilen i 17 år og til ser-

vice og reparation i alle årene hos aut. Bentley værksted (Bernt Hansen, Rødovre). Alle værkstedsregninger foreligger. Mekanisk i upåklagelig stand, deltaget i talrige løb i ind- og udland. Synet dec. 05, næste syn dec. 13. Sælges kun pga. andet projekt. Bilen kan ses og prøves i Brøndby. Prisdé kr. 300.000.

Jesper Verdich, H. C. Ørstedesvej 59, 2. tv, 1879 Frederiksberg C, tlf. 54439989 jesper@l4l.dk

MGA 1600 1959 roadster (indreg. 1. gang 1960). Old English white, trådhjul, sort læderindtræk, sort stofkaleche og sort tonneau. 100 % i orden. Bilen har kørt ca. 5.000 km efter den blev færdig i 2002 efter totalrenovering. Garagevogn, har ikke kørt om vinteren. Pris kr. 275.000.

Hans-Jørgen Kirk, Østerbæksvej 72, 5230 Odense M, tlf. 66179909 – 30135533

MGB 1970 roadster. Racing green USA bil, New Mexico. Original Split Bumper, delt bagkofanger, eneste årgang. God mekanisk stand. Med hardtop. Kaleche skal udskiftes. Kun lidt rust. Interiør er slidt. Pris kr. 52.000 fortoldet og med moms betalt, men uden afgift, der andrager ca. 7.500. **Triumph TR6 1971**. USA bil, Colorado. Primrose Yellow. Køreklar bil i god mekanisk stand. Pænt interiør. Nye alufælge med gode dæk. Lidt rust de sædvanlige steder. Pris 68.000 fortoldet og med moms betalt, men uden afgift, som andrager ca. 11.000. Poul Arberg, tlf. 36702666 – 40151456 poul.arberg@webspeed.dk

Mazda R.X.7 82. Synet 10-8-07. Pris 28.500.

Klavs Jensen, Møllevej 9, 4460 Snertinge, tlf. 20222037

Ford Fiesta 1980. 122.000 km. En ejer. Synet 2006. Ingen rust i undervogn, men lidt i skærmkanter. Overtagelse efter nytår. Pris 12.000 kr. Leif Larsen, tlf. 59911634 – 23300634

BMW 518 1982. Kun kørt 215.000 i de 25 år. Stand efter årgangen usædvanlig god, synet august 2006 uden anmærkninger. Pris 27.000 kr., evt. bud. Tlf. 45855004

M.G. TA 1938. Bilen er i fin stand og er meget pålidelig. Den står i Humlebæk. Pris kr. 220.000. Se mere på www.korssting.dk/mgta.htm Erik Corneliussen, tlf. 22265711

MGC GT 1968. 98.000 miles. Mineralblå. Købt i England marts 2005. Sælges grundet manglende tid og plads. Restaurering påbegyndt. Renoveret motor med planet top (blyfri) i ordentlig stand. Højrestyret. 6-cyl. Synet til veterankørselsstatus 28.4.2005. Står med danske plader indregistreret i købers navn. Div. manualer samt bilag fra England og Danmark. Kan hentes i Ølsted. Kr. min. 90.000. Peter Nobel, tlf. 40766353 – 21765600. Efter kl. 18 47749835 nomo@privat.dk

Packard 1928, 6-cyl. 4-dørs lukket. Sælges for højeste bud. **Chevrolet 1926** lastvognschassis med motor, oprindelig brandbil. Børge Kå, Udsholt Byvej 7, 3230 Græsted, tlf.20256610

Cadillac deVille 1969 7.7 l V8 cabriolet. En ejer, Florida bil, rustfri, km-garanti 55.000. Ny elkaleche, aircon., aut., alt udstyr, rødt læder. U/afgift 119.000 (afgift 32.000). Se www.henriksbiler.dk.

Henriks Biler, Ulvevej 9, 7800 Skive, tlf. 40841293 info@henriksbiler.dk

Opel Rekord Olympia 1959. Nysynet, flot stand. Pris 47.000. Erik Bille, Hvidovre Alle 14, 2650 Hvidovre, tlf. 36483523

FORD A 1928. Delvis restaureret, adskilt, med mange nye dele, både kromdele m.m. Alt rust er lavet. Nyt venyltag mont. Nye støddæmpere, bremses, gearkasse, køler, kappe, m.m. + mange flere nye dele. Et godt projekt. Pris kr. 44.000.

Lars Christensen, tlf. 74562879 e-mail: sula@sula.dk

DELE TIL BILER SÆLGES

Motor til **FIAT 509 1926**. Motor til **Ford Junior 1934**. E. Hindsgaul Madsen, tlf. 64401127 – 40584612

Volvo 244-245 døre, front- og bagklap, skærme mm. Motor, 5-trins gearbox, kun kørt 190.000.

Henrik Andersen, SverigeU/Jægerspris, tlf. 21903448 udve@yahoo.dk

Til **Ford Zephyr Mk I** 1951-56 fin benzintank kr. 800, 2 fine kofangere à kr. 450, 3 gode bremsetromler à kr. 400, 2 fine fælge à kr. 150. Til **Opel Ascona & Manta A** ny tandstang kr. 1.200, bagkofanger, brugt, fin stand, kr. 350, 1 sæt bremsebakter kr. 250. Til **Prinz 1000** 2 nye bagstøddæmpere kr. 250. Til **Volvo Amazon** midterste forkofangerdel, kr. 250. Til **Volvo 140 & 164** 1969-74 1 sæt nye Girling baghjuls bremsekaliper, kr. 800. Til **Renault 8** fin brugt forklap, kr. 500. Til **Renault 10** 2 ny forstæddæmpere kr. 250. Til **Renault 4CV** 2 nye forstøddæmpere kr. 250. Til **FIAT 500** ny udstødning kr. 500. Til **FIAT 500R** og **126** ny udstødning, kr. 500, 2 nye bremsetromler kr. 450. Thorleif Tofte Hansen, Mønvej 49, Ammendrup, 4720 Præstø, tlf. 55996119

MGB gearkasse med overdrive på 3. 4. gear, passer på 1968-74. Overdrive alene kan monteres på en gearkasse, der er født uden o/d, men kræver udskiftning af hovedaksel og/eller kardanaksel. Pris 4.000. **MGB** gearkasse med overdrive på 3. og 4. gear, Laycock type LH, passer på 1974-80 med fummikofanger. Overdrive kan monteres på en gearkasse, der er født uden o/d, men kræver udskiftning af hovedaksel. Pris 4.000. Poul Arberg, tlf. 36702666 – 40151456 poul.arberg@webspeed.dk

Luftfilter og olietørfilter til **Morris Mascot** 60-64 + mange dele til Morris Mascot. Vibevej 60, Brande, tlf. 30270052 – 96420742

14 sideruder til bl. a. **Ford Anglia 105E** og **Opel** 1960. Kai Paamand, Græse Skolevej 23, 3600 Frederikssund, tlf. 47313212 kai@lpaamand.dk

Dele og værktøj til **MGB, MGB V8, MGC** og **GT**. Verner Grebart, tlf. dag 35424344 - aften 39631030 grebart@worldonline.dk

Til **Citroën ID/DS 19** sælges motor med gearkasse samt venstre forskærm og bagkofanger for kr. 3.500. Billeder kan sendes.

Tlf. 40200340 henrik@hheide.dk

MOTORCYKLER SÆLGES

Nimbus 1952 med **Acap** sidevogn med bremser. Samme ejer siden 1966. Pris 42.000 kr. **Vespa** 1964. Afmeldt 2007. Pris 8.000 kr. **Victoria Capri** 250 1954. Pris 7.000. Knud Christensen, tlf. 40187819

AUTOMOBILIA

Chevrolet rep. håndbog 1929 til 1936 på dansk, kr. 600. Værkstedshåndbog **Volvo B18** og **P1800** kr. 500. Håndbog **Ford A**, 150 kr. Håndbog **Morris 1000**, 300 kr. **Chevrolet** supplement til håndbog, 100 kr.

Bent Gnist Christensen, Myrehøjvej 13, 5700 Svendborg, tlf. 62212532

Instruktionsbøger mm. til **Harley-Davidson, Indian, Henderson, Super X, Nimbus** 1919-60 i gode fotokopier. Poul Jørss, s tlf. 32585377

TIL SALG



JAGUAR SOVEREIGN XJ6

Hvid med blå indtræk, aut. gear, elruder. Indregistreret 23.05.85, kørt ca. 100.000 km. I pæn stand. Synet okt. 2007.

Sælges for kr. 78.500. Tlf. 20407240 – 48278202 niels@limousinen.dk

TIL SALG



Til **MORRIS 8** med trådhjul: Navkapsler i rustfrit stål, som er Højglanspoleret. 250 kr. stk. Finn Habekost Plouglundvej 101 7190 Billund tlf. 75332271

TIL SALG



MORGAN 1957

British racing green. Nysynet, Ny bremser, nyt tonneau. Fin Stand. Cortina crossflow 1600. Originale dæk. Kr. 200.000 eller nærmeste bud. Ring 40281506

TIL SALG



FORD A 1930

Toejers med fuld historie i 100 % original stand og kørende. Har aldrig været trafikskadet bortset fra en mindre skade i højre bagskærm. Aldrig restaureret og står med den lak, den forlod fabrikken med. Motoren har været eftersat for år tilbage, og bilen har kørt 101.300 km fra ny. Har altid været i garage og der er meget få og små skader som følge af rust. Det ideelle vinterprojekt og vil kunne bringes i meget flot stand, da den er fri for flimmer og småbuler. Tlf. 40200340 henrik@hheide.dk



SÅ ER DER JULEFEST I DVK I NÆRUM
Fredag 30. november 2007 Kl. 18.30

Igen i år vil der være god mad, julehygge, andespil, gave-
spil, mange medlemmer med højt humør, børn og børne-
børn er velkomne (slikposer til børnene).

Husk nissehuer

OBS! Medbring en gave pr. person max. værdi kr. 25,00.

Menuen:

2 slags sild, gravad laks
Lun leverpostej med champignon og bacon
Lune eller

Flæskesteg med svær, rødkål,
brunede kartofler og flæskestegssovs
samt

Svensk landskinke m/flødestuvet spinat

Risalamande m/kirsebærsovs (mandelgave)
kr. 180 pr. person (det er inkl. klubbens tilskud)

Børn under 14, halv pris

Drikkevarer købes til klubpriser, der vil være snaps, øl,
vand, vin og kaffe.

Tilmelding ved betaling forud til bankkonto inden mandag
den 26.11.07: 4460 4460020069, husk navn samt antal

personer på tilmelding

Venlig for(h)julehilsen

Tina Morgan, Kim Polte og Claus Neble

Kørejakker til sportsvognen

Den engelske bombermodel i ægte rulam
Normalpris kr. 3.000

Vores pris kr. 2.000

Vi fører også kørehjelme, handsker, briller og halskraver

**B. Overgaard
Skind & Tøj**

Storegade 36, Assens, 9550 Mariager

Tlf. 98 58 30 75

Sorptionsaffugtning af garager



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

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



NY NÆSTVEDVEJ 71, RØNNEDE



PRAGTFULD LANDSTED

Denne pragtfulde landvilla indeh.: Flot hvidt Svane køkken med spiseplads, stue-
udestue med flot udsigt til marker og skov. Stort flot badeværelse med bruseniche og
gulvvarme. 1.sal indeholder en stor opholdsstue med stort vinduesparti, sovevæ-
relse samt toilet. Fra huset er der adgang til bryggers via mellemgang der har døre
ud til 2 hyggelige terrasser. Ejendommens udhusbygninger er velholdt og stands-
at og er indrettet med et stort værksted med lift, stor isoleret garage med grav-
samt maskinhus, alle med elektrisk port samt stald med hestebox.

SAG 47197053

Bolig	179 m ²	Rum/værelser	3/2
Grund	4452 m ²	Opf./omb.	1885/97
Pris./Udb.	3.750.000/190.000		
Br./Nl. v/Obligation	23.542/18.294		
Alternativt finansieringsforslag:			
Br./Nl. v/Altdragstrif RTL1	18.552/13.687		

EDC Poul Erik Bech/Brimer & Krag
Selvstændige og statsautoriserede ejendomsrådgivere/Valuarer MDE

Ringstedgade 28 - Næstved

55 78 66 00

dansk
Nyt klassisk magasin

- ✓ Redaktionelle artikler om klassikere og veteraner samt personerne bag
- ✓ Danmarks ubetinget største annoncemarked (over 1000 annoncer)
- ✓ Udkommer 12 gange årligt med min. 52 sider
- ✓ Arrangementskalender
- ✓ Tips & Trix
- ✓ Set & Sket



Prøveabonnement 3. mdr. kr. 95,-
Årsabonnement kr. 450,-



Veteran Posten
- fås i alle førende kiosker
- eller tegn et abonnement
VeteranPosten
Søvejen 1 • 6500 Vejens
Telefon 76 40 00 14


www.veteranposten.dk



PBS tilmelding

Inden opkrævningen for 2008 bliver sendt ud, vil det være en god ide at tilmelde sig Betalings Service, det vil lette arbejdet på kontoret samtidig med at I er sikre på ikke at gå glip af bladet eller blive opsagt af forsikringen, fordi I ikke er medlem af en veteranbilklub, hvis betalingen udebliver. Tilmeldingen kan ske ved at udfylde blanketten på bagsiden og sende den til kontoret, så ordner vi resten, eller ved at gå ind på vores hjemmeside www.veteranbilklub.dk, trykke på PBS logoet og der udfylde skemaet.

Dorte Stadil

 BETALINGSSERVICE - det nemmeste i verden	
Tilmelding til Betalingservice	
Dansk Veteranbil Klub	
Navn	<input type="text"/>
Adresse	<input type="text"/>
Postnr.By	<input type="text"/>
Land	<input type="text" value="Danmark"/>
CPR-nr.	<input type="text"/>
Reg.nr.	<input type="text"/>
Konto nr.	<input type="text"/>
DVK medlemsnr.	<input type="text"/>
PBS-nr.	<input type="text" value="02212536"/>
Deb.grp.nr.	<input type="text" value="00001"/>
Sendes til egen bank, eller til Dansk Veteranbil Klub, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum	

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. Enspaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun fra medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

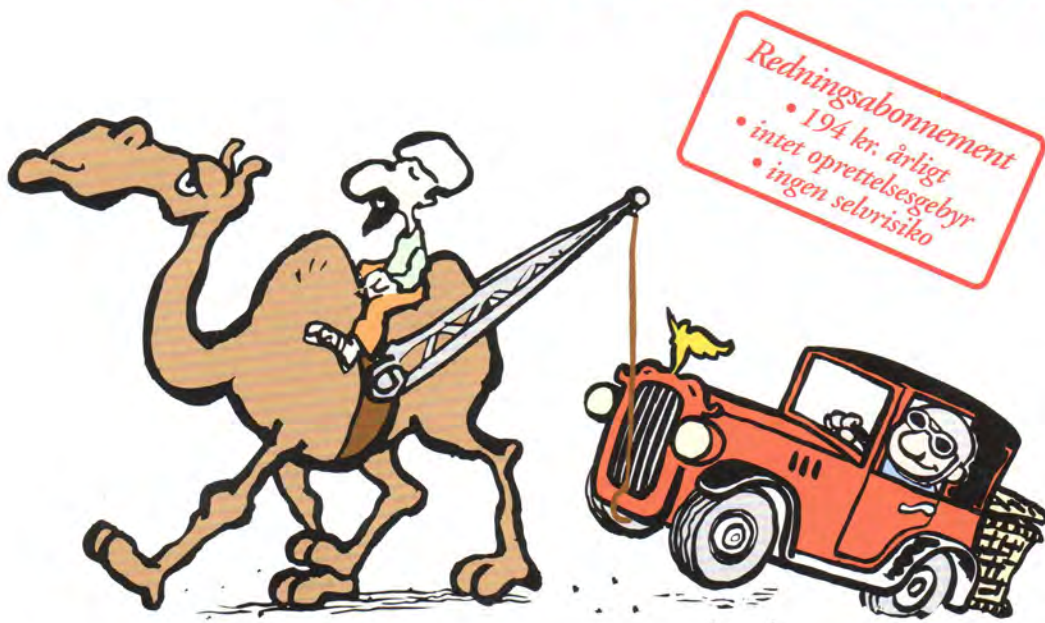
Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Et godt tilbud til DVKs medlemmer



Er du medlem af DVK og har du dit veterankøretøj forsikret i RUNA, kan du tegne Falckabonnement til kun 194 kr. om året.

DVK har i samarbejde med RUNA Forsikring indgået en aftale med FALCK om redningsabonnement til veteranbiler, veteranmotorcykler og klassiske biler.

- ◆ Abonnementet dækker i perioden 15. marts - 15. november.
- ◆ Intet oprettelsesgebyr og ingen selvrisiko ved assistance.

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

- ◆ Ring på RUNAs selvbetjeningstelefon: **3332 2200** - åben døgnet rundt.
- ◆ Besøg os på www.runa.dk - og få mere at vide om RUNA og RUNAs forsikringer. Du har også mulighed for selv at foretage præmieberegninger.

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

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

RUNA FORSIKRING A/S

Farvergade 17 · 1463 København K · TLF. 3332 2200 · FAX 3315 7755 · www.runa.dk

Kun for medlemmer af DVK

- Jeg ønsker at tegne Falckabonnement på mit veterankøretøj.

Reg.nr.

Reg.nr.

Reg.nr.

- Jeg vil gerne kontaktes af min lokale forsikringskonsulent for gennemgang af mine forsikringer.

- Jeg er allerede medlem af RUNA.

Stilling:

Navn:

Adresse:

Postnr.:

By:

Tlf. privat:

Tlf. arbejde:

Sendes
ufrankeret.
Modtageren
betaler porto.



RUNA FORSIKRING A/S

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



DANMARK

PP

Maskinel Magasinpost
ID nr. 42123

Afsender:
Postboks 7777
7000 Fredericia

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst 4556 5610

Dorte Stadin
RYVEJ 31
2830