

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



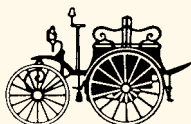
54. årgang - marts 2010 - VT nummer 405



Holden 1961.
Foto: Stefan Petsch Jensen

Indhold

Bestyrelsens beretning 2009	3
fejl.fakta	3
Aktivitets- og mødekalender	4
Klubaktiviteter	6
Fortsættelse bestyrelsens beretning 2009	8
Årsrapport	9
Resultatopgørelse	10
Formueopgørelse	11
Noter til regnskabet	12
Budget	13
Forslag til generalforsamlingen	14
Rally Monte-Carlo Historique	15
Særudstilling hos Sommer	15
En "Holden" mand	16
Racerkaravane gennem Danmark	20
Fremstilling af bærejern til kaleche	24
Da resultaterne blev elektroniske	26
Bent Fasterholdt	28
Autofokus	32
Konkurrencen	33
Bog anmeldelser	34
Autogalleriet	36
Nyhedsbrev MhS	37
Den amerikanske Triangel	38
Invitationer	40
Køb salg	44



Bestyrelsens beretning 2009

Medlemstallet i DVK har ligget nogenlunde konstant på 6000 de sidste par år, med gennemsnitlig 500 der forlader klubben og 500 nye der kommer til. Det er en naturlig og glidende udskiftning da klubben jo efterhånden har 55 år på bagen. DVK's 13 mødesteder fungerer fint, på hver deres specielle måde.

Bestyrelsen var spændt på hvorledes 2009 ville gå med hensyn til det nye samarbejde der blev etableret med E-forsikringer. Nu da året er omme kan vi kun konstatere at det går gnidningsløst. Selvfølgelig har der været nogle begyndervanskeligheder, men det blev der hurtigt rettet på.

Det er gået rigtig godt med at tegne nye forsikringer, ligesom der også er en del medlemmer der har flyttet eller samlet dem under et, for derved at opnå den rabat det giver.

VFK, veteranforsikringsklubben, har stadig en bufferzone/pulje liggende hos den gamle samarbejdspartner. Den ligger som reserve til eventuelle skader på de gamle forsikringer, og differencen vil først blive udbetalt til klubberne når de aftalte 3 år er gået, altså 2 år fra nu.

Bestyrelsen har afholdt 5 møder i år, men mail-korrespondancen har været stor. Desværre måtte vi også i år sige farvel til et bestyrelsesmedlem i utide, da Torben Olesen så sig nødsaget til at sige fra pga. arbejdspress, ikke i bestyrelsen, men med arbejdet i sin private virksomhed. Vi vil sige Torben tak for den tid han var i bestyrelsen, og håber han snart får mere tid til sin hobby. Heldigvis er vi jo i den situation at vi har suppleanter, så Erik From trådte til med det samme, og har gjort en fantastisk indsats.

På generalforsamlingen sidste år opfordrede bestyrelsen til at komme med forslag til hvad vi kunne bruge vores efterhånden store formue på. Der er i løbet af året kun kommet ét konkret forslag, og det har udmøntet sig i at vi nu har fået eget klubhus i Åbenrå. Mange har en mening om anvendelsen af formuen, og bestyrelsen vil igen opfordre til at seriøse ideer formuleres og fremsendes til formanden, meget gerne med evt. budgetoverslag og overordnet beskrivelse af ideen.

Fortsættes side 10

fejl.fakta

Der er kommet lidt bemærkninger til artiklen i januar om det store BP-løb Århus-København i 1972 og billedet i februar. Peter Hass oplyser at han var ikke passager hos Erik Eriksen, men det var Peter der kørte Eriksens Buick, mens Eriksen selv kørte sin åbne Chevrolet 1933. Der stod det omvendte i deltagerliste, men Eriksen ombestemte sig i sidste øjeblik, så deltagerlisten var til Flemming Sørensens fortørnelse ikke korrekt.

Billedet fra Storebæltsfærgen var ikke på forsiden af Billhistorisk Tidskrift nr. 32, som vi skrev, men på bagsiden, og det var ikke Svend Draaby som var formand på det tidspunkt, men Bent Mackeprang. P. E. Hansen var næstformand.

Vi har fået mere om løbet og hans M. G. PA fra Jens Bagge; det kommer vi tilbage til.

Den utrættelige Eugenio Lai har under sin gennemgang af toldarkivet fundet endnu flere danske Isotta Fraschini, vi er oppe på en halv snes stykker, også det kommer der snart mere om.

...

I Henning Thomsens notits sidste gang om Schloss Dyck manglede at man kan få fat i Henning sådan som der står i listen over bestyrelsesmedlemmer på side 2.



Møder

Marts

- Tirsdag 2. Ristrup.** Poul Suhr fortæller og viser billeder af restaureringen af Opel 1933.
Onsdag 3. Sæby. Besøg på Sommers Automobil Museum i Nærum. Kl. 18.30.
Torsdag 4. Nærum. Færdsselsbetjentene Jensen og Knudsen med videooptagelser.
Torsdag 11. Børkop. Klubaften på Vandmøllen kl. 19.30.
Torsdag 11. Åbenrå. Jørgen Hansen om sit lange liv bag rattet.
Tirsdag 16. Kværkeby. Klubmøde.
Torsdag 18. Nærum. Cafeaften.
Lørdag 20. . Generalforsamling i Nyborg kl. 13
Tirsdag 23. Klippinge. Nimbussens historie.
Torsdag 25. Morris-møde. Morris-møde kl. 19 hos Bent Riff, Elmevej 23, 4000 Roskilde.
Mandag 29. Vesterhede. Planlægning af sommerens træf og møder.
Tirsdag 30. Egeskov. Vedligeholdelse og reparation af lak.
Onsdag 31. Amager. Klubmøde kl. 19.

April

- Torsdag 1. Nærum.** Aprilmødet flyttet til den 8. pga. påsken.
Onsdag 7. Sæby. Besøg hos Einar Solvang og hans nabo.
Torsdag 8. Børkop. Klubaften på Vandmøllen kl. 19.30.
Torsdag 8. Nærum. Afdøde stævnelæge Harpoths smalfilm fra billøb omkring 1950.
Torsdag 8. Åbenrå. Klubaften.
Torsdag 15. Nærum. Cafeaften.
Tirsdag 20. Kværkeby. Kurt Lundin Larsen: Mit liv med British Leyland.
Torsdag 22. Morris-møde. Morris-møde kl. 19 hos Lennart Poggenborg, Granvej 5, Sørup, 3480 Fredensborg.
Søndag 25. Egeskov. Bagagerumsmarked og grill.
Mandag 26. Vesterhede. Klubaften, hvis godt vejr kom i gamle køretøjer.
Tirsdag 27. Børkop. Bus til Egeskov.
Tirsdag 27. Egeskov. Klubmøde på museet, som åbner sæsonen.
Tirsdag 27. Nærum. Bus til Egeskov.

Maj

- Onsdag 5. Sæby.** Forårskøretur fra Vestsjællands Bilmuseum.
Torsdag 6. Børkop. Klubmøde - bemærk rykket pga. Kr. Himmelfartsdag.
Torsdag 6. Åbenrå. Tur til Holbøl Landbohjem.
Tirsdag 18. Kværkeby. Besøg af FIAT Mini Klub Sjælland.
Torsdag 20. Åbenrå. Klubaften - bemærk ændret dato pga. Kristi Himmelfartsdag.

Juni

- Onsdag 2. Sæby.** Pga. Klassisk Køredag tre dage senere - intet klubmøde.
Lørdag 5. Kværkeby. Klassisk Køredag.
Lørdag 5. Sæby. Klassisk Køredag.
Søndag 6. Sæby. Klassisk køredag.
Torsdag 10. Børkop. Besøg på mødested Åbenrå.
Torsdag 10. Børkop. Måske besøg på mødested Åbenrå.
Torsdag 10. Åbenrå. Klubaften.
Tirsdag 15. Kværkeby. Aftentur kl. 19.
Tirsdag 29. Egeskov. Klubmøde.

Juli

- Onsdag 7. Sæby.** Ferielukket.
Torsdag 8. Børkop. Klubmøde.
Torsdag 8. Åbenrå. Tur ud i det blå - hvis vejret er til det.
Tirsdag 20. Kværkeby. Intet møde - sommerferie.

August

- Onsdag 4. Sæby.** Vi planlægger næste sæson.
Torsdag 12. Børkop. Klubmøde.

Løb og arrangementer

Marts

- Lørdag 27. Stumpemarked i Herning.**

April

- Lørdag 10. Bilmesse** Frederiksborgcentret i Hillerød. Kontakt Steen Jørgensen, tlf. 7640 0014 www.bilmesse.dk
Lørdag 17. Veteranlastbiltræf kl. 10-16, Borgergade 43, 9620 Ålestrup Arr. og info. Henning Holm, tlf. 40568011.
Lørdag 24. MOTOR Show "Dansk Motor- og Maskinsamling", Grenaa.
Lørdag 24. Stumpe-, kræmmer- og loppemarked i Vesterhede. Stadeplads tlf. 23950721.
Søndag 25. Damptrømlklubben SWAPMEET foregår på Andelslandsbyen Nyvang www.andelslandsbyen.dk
Tirsdag 27. Bustur fra Øst til Egeskov 2010 Indbydelse i VT 405. Tilmelding til kontoret.
Fredag 30. Classic Autojumble i Gjern
Fredag 30. Dronninglund træf Årets første træf på den gamle sportsplads. Alle er velkommen

Maj

- Lørdag 1. Odsherredløbet** St. Bededags lørdag. Indbydelse i VT 405.
Søndag 2. Karoline-træf. Info. Bob Hansen, tlf. 23236706.
Mandag 3. Kaffe- og ismik ved Madsens Iscafé i Birkerød. Se VT 406, april.
Onsdag 5. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Lørdag 8. Esbjerg Veteranløb 2010. VMK - Vestjysk Motorveteran Klub - afholder det 12. veteranløb. Tlf. 75164114 loebsleder@vmklub.dk Indbyd. i VT 404.
Lørdag 8. Hestekræfter i Horsens. v/Pia Wilmer, tlf. 75624722 pia@cityhorsens.dk Indbydelse i VT 405.
Søndag den 9. maj. Klampenborg Classic Motor Meeting. Årets tema Alfa Romeo 100 år. Gratis tilmelding www.veteranposten.dk
Tirsdag 11. Havnetræf i Sønderjylland. Kl. 18.30 i Haderslev ved Havnegrillen.
Onsdag 12. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Torsdag 13. Jesperhus Blomsterpark, Nykøbing Mors. Alle er velkomne - info tlf. 9670 1400.
Torsdag 13. -lørdag 15. Musik og veteraner, Fort Østerlund, Silkeborg. Info Rasmussen Risskov tlf. 86178002 mobil 24840013. Se VT 405.
Torsdag 13. Østjysk Gammelbil klub, Tebstrup Se VT 405.
Lørdag 15. -søndag 16. Hjallerup Stumpemarked & Motorhistorisk Træf. Overfor Hjallerup Museum, Algade 42, 9320 Hjallerup. Kontakt Hans Pedersen, tlf. 2984 8282 eller Flemming Spangsbo, tlf. 2641 7375. Se VT 405.
Søndag 16. Stumpemarked - Kong Museum. Kl. 9-16. Info. Hans Jensen, tlf. 55723738 - 20416925.
Onsdag 19. Aftentur i det fynske. Info senere.
Onsdag 19. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Lørdag 22. Nivåløb. kl. 9. Tilmelding Willibald Farbmacher 23339957 willibald@mail.dk
Lørdag 22. Sorø Veterantraktorsamling holder Veterantræfdag. Info tlf. 40373036 www.beierholmtractor.com
Onsdag 26. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Søndag 30. Brønshøjløbet genopstår. For køretøjer fremstillet 1935 og tidligere. Start Brønshøj Torv kl. 10, slut ved DVK i Nærum. Nærmere senere.
Søndag 30. Herregårdsturen Fyn. Indbyd. i april VT. Info Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051.
Søndag den 30. maj. Københavnerier med spir og slotte. Bernstorff Slot kl. 9. Tilmelding: kimpolte@hotmail.dk

Juni

- Tirsdag 1. Havnetræf i Sønderjylland.** I Åbenrå kl. 18.30 ved Under Sejlet.



Onsdag 2. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Lørdag 5. Stumpe-, bil- og motorcykelmarked kl. 8-16. Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk
Søndag 6. Forårsløb 2010. Indbydelse i VT 403.
Søndag 6. Karoline-træf. Info. Bob Hansen, tlf. 23236706.
Mandag 7. Kaffe- og ismik ved Madsens Iscafé i Birkerød. Se VT 406, april.
Onsdag 9. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Fredag 11. Optakt til Engländertræf i Løgumkloster.
Lørdag 12. Engländertræf i Løgumkloster. Tilmelding senest 8. juni til Bent Jessen, tlf. 74744483 - 51892758 englaender@forum.dk
Søndag 13. -lørdag 19. Kalø Convertible. Tag veteranbilen med på højskole. www.europahøjskolen.dk/korte-kurser
Søndag 13. Stumpemarked. Kl. 10-17 ved Europæisk Automobilmuseum, Fraugde-Kærbyvej 203, Fraugdekærby, 5220 Odense SØ. Tilmelding Per Mortensen, tlf. 22179665.
Onsdag 16. Aftentur i det fynske. Info senere.
Onsdag 16. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Lørdag 19. Vintagebiltræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Nærmere oplysning senere.
Tirsdag 22. Havnetræf i Sønderjylland. I Sønderborg kl. 18.30 foran Slottet.
Onsdag 23. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Lørdag 26. -søndag 27. Classic Race Århus. Rundt om Mindeparken via Strandvejen, Oddervej, og Kongevejen via Carl Niensens Vej. Oplysninger Ole Markussen om@craa.dk 23318630 Tilmelding www.craa.dk
Lørdag 26. Sydhavsrallyet, 10 års jubilæum. Indbydelse i VT 405.
Søndag den 27. juni. Bagagerumsmarked Nærum. Info hr. Mortensen tlf. 40631465
Onsdag 30. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Juli

Fredag 2. -søndag 4. Køreselskabet indbyder til Rally Opus i Horsens. Info tlf. 75657836 poulsuhr@stofanet.dk
Fredag 2. Musik og veteraner på "Karensdal" Uldum Info www.karensdal.dk eller på tlf. 28120591.
Lørdag 3. -søndag 4. Bornholm Rundt. Indbydelse i VT 401.
Søndag 4. Karoline-træf. Info. Bob Hansen tlf. 23236706.
Mandag 5. Kaffe- og ismik ved Madsens Iscafé i Birkerød. Se VT 406, april.
Onsdag 7. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Tirsdag 13. Havnetræf i Sønderjylland. I Haderslev kl. 18.30 ved Havnegrillen.
Onsdag 14. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Onsdag 21. Aftentur i det fynske. Info senere.
Onsdag 21. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Onsdag 28. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Torsdag 29. -lørdag 31. Ringkøbingløbet. 29/7 aftencruising. 30/7 coucours d'origine. 31/7 Ringkøbingløbet og Old Timer Expert Class. www.ringkobinglobet.com tlf. 97322342.
Lørdag 31. STEVNSLØBET 2010 Info Hans Peter Nielsen tlf. 40148037.
Lørdag 31. Vintagebiltræf på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Se VT 403.

August

Søndag 1. Karoline-træf. Info. Bob Hansen tlf. 23236706.
Mandag 2. Kaffe- og ismik ved Madsens Iscafé i Birkerød. Se VT 406, april.
Tirsdag 3. Havnetræf i Sønderjylland. I Åbenrå kl. 18.30 ved Under Sejlet.
Onsdag 4. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Fredag 6. -søndag 8. 17. Viking Run. På Dyrskuepladsen. Arr. Roskilde Amerikaner Bil Club. www.viking-run.dk
Lørdag 7. -søndag 8. Copenhagen Historic Grand Prix.
Lørdag 7. Ole Timer-turen i Odder. Indbydelse i VT april. Per T. Hansen, tlf. 86544595 pt@halshave.dk www.veteranlauget.balshave.dk

Onsdag 11. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Lørdag 14. Munkebjergløbet 2010. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 fax 32540922 hans@geschwendtner.dk Indbydelse i VT 405.
Søndag 15. Munkbjerg Hill-Climb 2010. Hans Geschwendtner, tlf. 32538470 fax 32540922 hans@geschwendtner.dk
Søndag 15. Passionistkøretur. Start på Åsebakken i Høsterkøb. Indbydelse i VT 408. Arendse og Leif Fortmeier.
Onsdag 18. Aftentur i det fynske. Info senere.
Onsdag 18. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Lørdag 21. Arresø Løbet. Arr. Arne E. Pedersen, tlf. 47724187 ajeep@mail.dk
Tirsdag 24. Havnetræf i Sønderjylland. I Sønderborg kl. 18.30 foran Slottet.
Onsdag 25. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Fredag 27. -søndag 29. Automania 2010 i Silkeborg Silkeborg Automobilfestival afholdes for 5. gang.

September

Onsdag 1. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Lørdag 4. Veteranlastbiltræf kl. 10-16. Jysk Automobilmuseum, Gjern. tlf. 86875050 www.jyskautomobilmuseum.dk
Søndag 5. Karoline-træf. Info. Bob Hansen tlf. 23236706.
Søndag den 5. september. Sensommertur i København. Info kimpolte@hotmail.dk
Mandag 6. Kaffe- og ismik ved Madsens Iscafé i Birkerød. Se VT 406, april.
Onsdag 8. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav
Onsdag 15. Aftentur i det fynske. Info senere.
Onsdag 15. Træf for mc og veteranbiler i Tørskind Grusgrav

Oktober

Søndag 3. Dampromleklubben SWAPMEET foregår på Andelslandsbyen Nyvang www.andelslandsbyen.dk
Søndag 3. Karoline-træf. Info. Bob Hansen tlf. 23236706.

November

Lørdag 13. Stumpemarked i Herning.

Udland

Maj

Søndag 16. -søndag 16. Skåne / SofieroClassic Helsingborg. www.sofiero.se
Søndag 23. -søndag 30. Niederösterreich Historic 2010 Østrigs Automobilklub arrangerer historisk løb for biler før 1945. Se www.avca.at

Juni

Søndag 20. -søndag 20. Skåne / Ljuva 50-tal Brösarp. www.skanskajarnvager.se

Juli

Fredag 2. -søndag 4. Skåne / Svenskt Sportvagnsmeeting Ring Knutstrop. www.mscc.se
Lørdag 24. -lørdag 24. Skåne / Thulinträffen Landskrona. www.thulintraffen.se

August

Torsdag 5. -søndag 8. Styrkeproven, Norge. Løbet finder sted på Gjøvik ca. 120 km nord for Oslo. Løb for biler fra før 1925.
Lørdag 21. -søndag 22. Skåne Rundt www.mchksyd.com



AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19, såfremt ikke andet er meddelt. Mødested: Fa. Walbom, Amager Landevej 246. Der kan købes øl og vand til hørerpriser.
Onsdag den 31. marts klubbemøde.
Kaj Christensen, tlf. 40539401
kajc@c.dk
Thom Bang Pedersen, tlf. 28778543
thombang@mail.dk

BØRKOP VANDMØLLE

8. april. Snakke- og bladaften på Vandmøllen.
27. april bustur til Egeskov. Bussen afgår fra Dronning Margrethe Hallerne. Bus kr. 25, bus og spisning på Egeskov kr. 100.
Efter spisning er der åbent på museet. Tilmelding til John Andersen på 75931785 og 29782909.
6. maj. Klubbemøde – bemærk rykket pga. Kr. Himmelfartsdag.
10. juni. Vi besøger mødestedet i Åbenrå. Vi mødes ved og kører kl. 17.30 fra Dronning Margrethe Hallerne til Åbenrå.
8. juli kl. 19. Klubbemøde for dem der ikke holder ferie.
12. august. Klubbemøde.
9. september. Klubbemøde. Poul Suhr fortæller om og viser billeder fra den absolut gennemgribende restaurering af hans Opel.
Husk hustruer, kærester og gode venner er mere end velkomne til vores klubaftener.
Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen, tlf. 75890487 - 27231433 jakobsen@skjerna.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

Hvis ikke andet er meddelt begynder møderne kl. 19.30. Husk den ny adresse Skolevænget 12, 6200 Åbenrå.
Torsdag den 8. april almindelig klubaften.
Torsdag den 6. maj har vi tænkt os at køre en tur til Holbøl Landbohjem, Storegade 14, Holbøl, 6340 Kruså. Der serveres "bix og bajer" til en pris af kr. 60 pr. person. Tilmelding senest 4 dage

før til en af nedenstående. Vi mødes i klubhuset kl. 18!

Torsdag den 20. maj almindelig klubaften. Bemærk datoen idet 2. torsdag i maj er Kristi Himmelfartsdag.

Torsdag den 10. juni almindelig klubaften.

Torsdag den 8. juli. Er vejret godt tager vi en tur ud i det blå. Tag derfor selv kaffe og kage med den aften.

Torsdag den 12. august mødes vi kl. 19 til grillaften. Medbring egne drikkevarer og kød/pølser. Vi tænder op i grillen og sørger for salat og brød ligesom sidste år.

Torsdag den 9. september almindelig klubaften.

Torsdag den 14. oktober har vi klubaften med temaet vinterklargøring. Har du gode råd er du velkommen til at dele dem med os andre.

Torsdag den 11. november har vi valgt temaet "Året der gik i lyd og billeder". Tag evt. egne optagelser med og vis dem til de fremmødte.

Torsdag den 9. december kl. 18.30 årets julefrokost med pakkeleg. Medbring venligst en pakke til en værdi af kr. 20 pr. person. Forventet kuvertpris kr. 125. Tilmelding til en af nedenstående senest 28. november.

Erik From tlf. 74625361

Kjeld Holm-Nielsen tlf. 74485959

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubbemøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alléen til godskontoret og vores klublokaler. Husk det er altid sidste tirsdag i måneden.

Tirsdag den 30. marts kl. 19.30 klubbemøde, hvor der vil blive fortalt om vedligeholdelse af lak og reparationer af lak på vores biler.

Tirsdag den 25. april med bagagerumsmarked kl. 18. Vi tænder grillen op, der kan købes pølser og brød eller tag selv mad med.

Tirsdag den 27. april. klubbemøde som bliver afholdt på museet, der åbner kl. 18. Der kan bestilles spisning på Cafe Jomfru Rigborg kl. 18.30, der serveres wienerschnitzel til 100 kr. Drikkelse kan købes til 10 kr. for øl, vand, vin.

Tilmelding til nedenstående senest 30. april.

Tirsdag den 29. juni klubbemøde kl. 19. Kom og vis jeres biler frem, gamle som nyrenoverede..

I juli holder vi sommerferie.

Når man ankommer til klubbemøde vil kaffen stå klar. Brød afhentes i køkkenet, hvor der afregnes for kaffe, brød og eventuelt vand.

Hjemmeside for mødested Egeskov Fyn har adressen www.dvk-egeskov.klubsider.dk

Venlig hilsen

Poul Henning Lauridsen,

tlf. 65962428.

ESBJERG

Klubbemøde tredje torsdag hver måned. 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.

Det var godt at vores "baghulekom-sammen" alligevel blev gennemført, selv om det blev flyttet til spejderhytten i St. Heddinge, for den gode hyggestemning var fulgt med. Så det var nogle glade deltagere, der tog den lange vej hjem i den kolde sne.

Vores marts møde tirsdag den 23. bliver tilbage til tiden da vores veteranbiler var nye brugsbiler. Vi skal se videoen om Nimbussens historie, som er fyldt med samtidsbilleder, så den kan I glæde jer til.

Med hilsen 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 16. marts. Endnu ikke fastlagt, men vi arbejder på sagen.

Tirsdag den 20. april kl. 19 fortæller Kurt Lundin Larsen om sit 30-årige liv med British Leyland.

Tirsdag den 18. maj kl. 19 besøg af FIAT Mini Klub Sjælland, og vi skal hilse fra FIAT-folkene og sige at de glæder sig til at mødes med DVK-medlemmerne.

5. juni er der Klassisk Køredag. Vi vender tilbage med flere detaljer når tiden nærmer sig.

15. juni kl. 19 er det tid til vores egen aftentur fra Kværkeby.

I juni holder vi sommerferie, derfor ikke noget møde i den måned.

Erik Madsen, Roskilde, tlf. 46323825
Preben Boisen tlf. 40351585

**KØBENHAVN-
NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

Møde den første torsdag i hver måned og cafeaften den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.

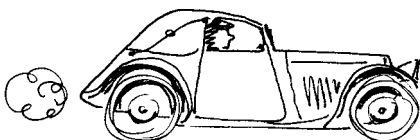
Torsdag den 18. marts cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30.

BEMÆRK at april mødet flyttes til 2. torsdag pga. påsken. Torsdag den 8. april vises en dvd med motorløb i halvtredserne. Det er afdøde stævnelæge Harald Harpøths 8 mm smalfilm fra Fangelbanen, Værløse flyveplads, Amager Travbane og Roskilde Ring og meget mere. Uden lyd, men med lidt orientering af et par gamle medlemmer, som har været med nogle af stederne.

Torsdag den 15. april cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30.

Fra maj til september bliver møderne uden noget specielt på programmet, da vi regner med godt vejr, så vi kan være ude og kigge biler og sparke dæk. Der vil stadig kunne købes varm mad den første torsdag i hver måned.

Venlig hilsen Dorte Stadil



ØSTJYLLAND - RISTRUP

Mødested Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro. Mødetidspunkt hvis ikke andet er nævnt: Den første tirsdag i måneden kl. 19.30.

Med venlig hilsen
Robert Vestergård, tlf. 86224003
Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

NORDJYLLAND - STENUM



Møderne foregår den 3. tirsdag i måneden på Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev.

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder.
Med venlig hilsen
Kræn Hjortlund, tlf. 30337370
kraenh@hotmail.com

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Henning Knudsen, tlf. 97381264
Kristian Nørgård, tlf. 97166252

VESTSJÆLLAND - SÆBY

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

7. april - Besøg hos Einar Solvang og hans nabo Manse. Solvang har en samling tidlige Chevrolet. Sønderstrandvej 86, 4400 Kalundborg. Cuurt Plith tlf. 20296605.

5. maj. Forårskøretur fra Vestsjællands Bilmuseum. Vi mødes kl. 19 og kører 19.30. Mikael Egholm tlf. 40290138.

2. juni. Pga. Klassisk Køredag den 6. intet klubmøde.

6. juni. Klassisk Køredag. Johnny 20745709.

7. juli - ferielukket.

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

**MIDTJYLLAND -
VESTERHEDE**

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Mandag den 22. februar klubmøde.

29. marts planlægning af sæsonens træf og møder.

24. april stumpe-, kræmmer- og loppe-marked. Gratis kaffe til alle. Ring om stadeplads.

26. april klubaften, kom i gamle køretøjer hvis det er godt vejr.

Glædelig jul og godt nytår

M. v. h.

Ove H. Iversen, tlf. 23950721



Banko under mødested Klippinges baghulekomsammen i St. Heddinge. Foto Kai Wredstrøm.



Fortsættelse af bestyrelsens beretning 2009

De årlige messer i Fredericia og Herning var vel besøgt og mange gode ideer blev vendt og ført ud i livet. På forårsmessen i Fredericia kom Bent Jessen og Frede Nielsen og fortalte at der var et velegnet lille hus til salg midt i Åbenrå, som kunne bruges til klubhus for DVK, om ikke det var en ide at købe det. Mødestedsleder Erik From fik hurtigt lavet en aftale med mægleren, kigget huset godt igennem og fandt at det var et ideelt sted at flytte mødestedet til, således at det også lå centralt placeret for de sydøstjyske medlemmer. Jeg tog selvfølgelig også en tur til Åbenrå og var overbevist med det samme. Vi har minimum af udvendig vedligeholdelse, ingen græs at slå, ej heller sne at fjerne. Budget og plan blev forelagt den øvrige bestyrelse, som enstemmigt vedtog at købe huset. Der blev handlet lidt om prisen, og vi overtog huset d. 1. august.

Et stort ønske hos bestyrelsen har også været at få et mødested nordenfjords. Kræn Hjortlund hørte en samtale på messen, og sagde at det da måske var noget han godt ville tage sig af. Der var ikke langt fra tanke til handling, så 13. august mødte ca. 40 medlemmer op til første møde i fodermesterhuset på Vanggård. Mødestedet fik hurtigt en hjemmeside op og stå, dvknord.dk hvor man kan følge med i hvad der sker på stedet.

Nu da vi er ved mødesteder, så kunne mødestedet Fyn fejre 25-års jubilæum. Det blev fejret med morgenmad på Visenbjerg Kro, der hvor man for 25 år siden, d. 28. august 1984, startede mødestedet, så en køretur til det nuværende sted, nemlig Egeskov hvor der blev festet resten af dagen.

Løb og arrangementer har spændt vidt i år, lige fra madpakketure, en- og to-dagsture, udlandsture, højskoleophold, gadeløb, udstillinger, ja jeg kunne blive ved. Der har været så mange invitationer, at bestyrelsen har set sig nødsaget til at ændre reglerne for størrelser af indbydelser, således at så mange som muligt kan

komme med, og på en måde så vi ikke får fyldt hele bladet med indbydelser, der skal stadig være plads til det kulturelle, selv om det er et klubblad. Indbydelser af alle slags bliver sat på vores hjemmeside, med link til invitationen eller til arrangørernes egne hjemmesider.

Det eneste løb vi som klub er kommittet til at afvikle er Styrkeprøven, det løb som går på skift mellem de 3 nordiske lande. I år var det så Danmarks tur, løbet var for år tilbage lagt i hænderne på Ole Køhlert, som leverede et fantastisk arrangement i august på den solbeskinnede ø Bornholm med 53 smukke gamle køretøjer fra før 1926. I 2012 & 2015 er vi værter igen, og løbsledere på disse to arrangementer har allerede meldt sig og er i fuld gang med planlægningen.

Biblioteket, ja det er jo en never-ending story. Vi modtager næsten hver uge spændende ting fra medlemmer, magasiner, bøger, film og billeder ankommer i en lind strøm. Selvfølgelig giver det en del arbejde, men det er det værd, når man kan konstatere at diverse huller bliver lukket og der er kommet nyt til, vi ikke havde i forvejen, og især alle de gamle billeder er spændende. Tusind tak til alle der er kommet med noget, bliv endelig ved, for på den måde får vi udbygget Danmarks største motorhistoriske samling.

Vi må konstatere at vores udlån ikke er særlig omfattende, til gengæld kommer der mange og finder materiale til kommende bøger, eller blot for at finde detaljer om deres egne køretøjer. Forespørgsler på mail til biblioteket er også blevet mere omfattende, men heldigvis har vi en masse frivillige eksperter der gerne finder svar på de forskellige spørgsmål.

På bibliotekets særskilte hjemmeside dvk-database.dk vil man kunne finde hele BhT, Bilhistorisk tidsskrift, skannet ind. Et stort og spændende værk, der beskriver meget mere end klubbens historie fra den spæde barndom.

Ideen til at lave en plakat med tidstypiske nummerplader blev født. Erik Mieth har fået fremstillet en nummerplade af de forskellige modeller til fotografering, og med stor hjælp fra Ole Emil og Ole Callesen har vi fået fremstillet en rigtig flot plakat, hvor det tydeligt fremgår hvilket bogstav og hvilket nummer, efter bilens årgang, men kan forvente at få til sit nye gamle køretøj, alt efter hvor man bor i landet.

Veteran Tidende, klubbens største aktiv, er med en kæmpe indsats fra Ole Emil Riisager, og godt hjulpet af Ole Callesen, igen i år udkommet 12 gange. Bladet spænder meget vidt, og dækker mange årtier af køretøjer, selvfølgelig vil der altid være noget den enkelte ikke har interesse af, men hen over året bliver det meste dækket, og vi skal huske på at bladet ikke bliver bedre end det medlemmerne sender ind. Så mangler du noget, er der sikkert andre der mangler det samme, så fat blyanten og skriv en artikel om emnet.

En stor tak til alle der deltager aktivt i at gøre klubben til det den er, det være sig mødestedslederne, hjælpere på messerne, løbsarrangører, og dem der sender billeder og artikler til bladet, samt alle jer der på 5. år arbejder trofast hver tirsdag på biblioteket, og en særlig tak til Ole Emil og Ole Callesen for det flotte og spændende klubblad.

Bestyrelsen
Dorte Stadil



Dansk Veteranbil Klub

Årsrapport 1/1 – 31/12 2009

BESTYRELSENS GODKENDELSE

Årsrapporten for 2009 for Dansk Veteranbil Klub giver efter vores opfattelse de nødvendige oplysninger til bedømmelse af klubbens aktiver og passiver, den økonomiske stilling samt årets resultat.

Nærum, den 17. februar. 2010

Dorte Stadil

Kaj Dyring Larsen

REVISIONSPÅTEGNING

Vi har revideret årsrapport for Dansk Veteranbil Klub for regnskabsåret 1. januar - 31. december 2009. Regnskabet omfatter resultatopgørelse, formueopgørelse og noter.

Årsrapporten viser efter vor mening et retvisende billede af klubbens økonomiske stilling pr. 31. december 2009 og årets indtægter og udgifter.

Efter vor bedømmelse indeholder årsrapporten de oplysninger, som efter god regnskabsskik bør komme til medlemmernes kendskab.

Nærum, den 17. februar 2010

Henning Andersen

Erwin Koster Kristensen

ANVENDT REGNSKABSPRAKSIS

Den af klubben anvendte regnskabspraksis er uændret i forhold til sidste år. De væsentligste regnskabsprincipper er følgende:

Kontingentindtægter indtægtsføres over den periode de vedrører. Forudbetalt kontingent opføres i balancen under gæld

Annonceindtægter indtægtsføres i det regnskabsår annoncerne er indrykket.

Indkøb af mærker og accessories udgiftsføres i det regnskabsår de indkøbes, uagtet at der forefindes en beholdning på regnskabsafslutningstidspunktet.

Anskaffelser omkostningsføres i købsåret, men klubben fører et anlægsregister over samtlige anskaffelser. Større anskaffelser, som repræsenterer en væsentlig værdi optages i balancen til anskaffelsespris med fradrag af akkumulerede afskrivninger.

Tilgodehavender optages i balancen til nominel værdi.

Gældsforpligtelser optages i balancen til nominel værdi.

Årsrapporten er i øvrigt udarbejdet i overensstemmelse med klubbens vedtægter og almindeligt anerkendte regnskabsprincipper.

RESULTATOPGØRELSE for perioden 1. januar - 31. december

		Resultat 2009 kr.	Resultat 2008 kr.	Budget 2009 kr.
	Noter			
INDTÆGTER				
Kontingentindtægter		3.015.216,13	3.021.351	3.000.000
Lejeindtægter/udgifter		10.750,00	16.100	10.000
Annonceindtægter m.v.		82.260,00	77.912	50.000
Veteran Forsikringsklubben		221.883,92	220.312	150.000
Aktieudbytte		1.291,86	17.102	10.000
Renteindtægter/udgifter		<u>198.130,73</u>	<u>173.094</u>	<u>260.000</u>
I alt		3.529.532,64	3.525.870	3.480.000
OMKOSTNINGER				
Veteran Tidende	1	1.229.072,56	1.242.504	1.380.000
Løbsomkostninger	2	117.381,38	84.660	160.000
Bibliotek	3	117.274,04	130.381	225.000
Sekretariat/Nærum	4	387.874,88	384.010	410.000
Medlemsrelaterede omkost.	5	448.062,27	332.868	394.200
Administrationsomkostninger	6	640.507,62	533.329	726.000
Medlemslisten	7	<u>50.000,00</u>	<u>0</u>	<u>120.000</u>
I alt		2.990.172,75	2.707.753	3.415.200
Årets ordinære resultat		539.359,89	818.117	64.800
Ekstraordinære poster				
Udbetaling fra VFK			2.429.905	
Årets resultat			3.248.023	

FORMUEOPGØRELSE pr. 31. december

	Noter	31.12.2009 kr.	31.12.2008 kr.
AKTIVER			
Klubhus Aabenraa		610.000,00	
MKP campingvogn		11.000,00	11.000
Swift		1,00	1
Deposita		129.944,00	129.944
Tilgodehavender	8	7.073,19	20.845
Værdipapirer		148.922,09	119.327
AL Bank, aftaleindskud		5.839.326,89	5.792.578
AL Bank		196.235,93	164.999
BG Bank, girokonto		1.855,58	29.837
Kassebeholdning		1.102,00	876
Aktiver i alt		6.945.460,68	6.269.408
PASSIVER			
Hensat til bygningsfond		0,00	50.000
Hensat til Medlems- og køreliste	7	86.500,00	36.500
Hensat til køb af EDB-udstyr		50.000,00	0
Forudbetalt kontingent		128.699,00	51.335
Skyldig A-skat, AM-bidrag og ATP		10.715,10	6.770
Skyldige omkostninger	9	19.868,71	44.079
		295.782,81	188.684
Egenkapital		6.649.677,87	6.080.723
Passiver i alt		6.945.460,68	6.269.408
FORMUE			
Egenkapital pr. 1. januar 2009		6.178.265,42	2.930.243
Årets resultat		539.359,89	3.248.023
		6.717.625,31	6.178.265
Urealiseret kurs gevinst / tab		-67.947,44	-97.542
Egenkapital pr 31. december 2009		6.649.677,87	6.080.723

NOTER

	Resultat 2009 kr.	Resultat 2008 kr.	Budget 2009 kr.
Note 1 Veteran Tidende			
Trykning	794.775,49	805.200	850.000
Udsendelse	409.017,58	422.942	500.000
Redaktionsomkostninger	22.334,49	11.260	20.000
Kørselsgodtgørelse	0,00	1.404	5.000
Øvrige omkostninger	2.945,00	1.699	5.000
	1.229.072,56	1.242.504	1.380.000
Note 2 Løbsomkostninger			
Løbsomkostninger Sjælland og øer	33.706,38	39.250	50.000
Løbsomkostninger Fyn	22.550,00	12.500	25.000
Løbsomkostninger Jylland	23.000,00	17.290	25.000
Styrkeprøven i Danmark	20.000,00	0	40.000
Trykning af rallyplader	18.125,00	15.620	20.000
	117.381,38	84.660	160.000
Note 3 Bibliotek			
Indkøb af blade	4.243,59	12.376	15.000
Indkøb af bøger	3.291,45	14.738	30.000
Administration	36.473,94	31.906	30.000
Bibliotekssystemer	34.760,93	36.027	40.000
Registrering	28.793,83	37.369	40.000
Inventar	10.140,30	0	50.000
Salg af bøger mm	-430,00	-2.034	0
Lønnet hjælp	0,00	0	20.000
	117.274,04	130.381	225.000
Note 4 Sekretariat/Nærum			
Nærum, husleje	333.394,88	324.767	340.000
Nærum, el og varme	54.480,00	54.480	60.000
Inventar	0,00	3.281	5.000
Diverse	0,00	1.481	5.000
	387.874,88	384.010	410.000
Note 5 Medlemsrelaterede omk.			
Klubsted København - Nærum	10.103,15	4.685	7.200
Klubsted Kværkeby	20.454,47	18.945	19.200
Klubsted Klippinge	10.836,00	12.556	11.200
Klubsted Egeskov	12.731,69	23.198	10.200
Klubsted Åbenrå	90.117,53	15.091	17.200
Klubsted Børkop	6.458,75	3.967	7.200
Klubsted Ristrup	16.455,38	19.230	19.200
Klubsted Spjald	13.284,53	12.728	12.400
Klubsted Vesterhede	8.950,00	12.147	12.200
Klubsted Vestsjælland	4.619,21	8.568	9.200
Klubsted Amager	6.869,00	9.920	8.800
Klubsted Esbjerg	4.200,00	1.200	11.200
Klubsted Stenum	4.350,00		
Klubregistre	0,00	0	38.000
DVK arrangementer (Årets Emil)	30.939,91	34.585	50.000
Motorhistorisk Samråd	120.196,00	46.215	48.000
Hjemmeside	13.831,63	7.978	30.000
Salg af klubregalier	-13.435,00	-12.900	-20.000
Køb af klubregalier	14.757,50	24.333	20.000
Udstillinger, materiel	20.117,38	30.253	20.000
Udstillinger, diæter & kørsel	13.673,30	21.296	25.000
Udstillinger, andre omk.	11.264,40	7.771	10.000
Udgifter vedr Swift	24.627,44	24.574	23.000
Udgifter vedr MKP Campingvogn	2.660,00	6.531	5.000
	448.062,27	332.868	394.200

Note 6 Administrationsudgifter

Generalforsamling	15.228,00	15.868	20.000
Mødeaktiviteter	27.149,50	4.995	40.000
Telefon- og kontorgodtgørelse, bestyrelse	15.000,00	16.500	18.000
Telefon – fax – internet	7.258,84	8.922	14.000
Porto	74.847,75	71.048	80.000
PBS vedr kontingentopkrævning	37.461,51	35.753	42.000
Forsikringer	10.683,50	10.511	12.000
Fotokopi	2.413,50	6.768	6.000
Kontormaskiner	4.044,39	3.154	15.000
Edb udstyr og programmer	54.500,00	29.362	15.000
Kontorartikler	18.706,41	20.264	30.000
Køkkenartikler	0,00	248	1.000
Tryksager	3.442,50	994	15.000
Gebyrer	1.031,00	1.721	3.000
Repræsentation og gaver	13.441,25	25.338	15.000
Transportgodtgørelse	52.239,37	34.350	85.000
Småanskaffelser	6.358,00	1.468	7.000
EDB - ekstern hjælp	9.656,25	0	20.000
Extern bogføring	15.000,00	0	0
Administration i øvrigt	1.882,50	3.609	3.000
Lønninger inkl personaleomkostninger	270.163,35	242.458	285.000
	640.507,62	533.329	726.000

Note 7 Medlemslisten

Hensat i alt	36.500,00	240.000	120.000
Trykning & udsendelse	0,00	-203.500	0
Rest hensat ultimo året	50.000,00	0	120.000
Saldo pr 31. december	86.500,00	36.500	240.000

Note 8 Tilgodehavender

Mellemregning O. Sommer	3.424,00	10.561	
Forudbetalte omkostninger	3.649,19	10.284	
	7.073,19	20.845	

Note 9 Skyldige omkostninger

Øvrige skyldige omkostninger	19.868,71	44.079	
	19.868,71	44.079	

BUDGET for 2010 og 2011

	Resultat 2009 kr.	Budget 2009 kr.	Budget 2010 og 2011 kr.
INDTÆGTER			
Kontingentindtægter	3.015.216,13	3.000.000	3.000.000
Lejeindtægter/udgifter	10.750,00	10.000	10.000
Annonceindtægter m.v.	82.260,00	50.000	80.000
Veteran Forsikringsklubben	221.883,92	150.000	160.000
Aktieudbytte	1.291,86	10.000	0
Renteindtægter/udgifter	198.130,73	260.000	200.000
I alt	3.529.532,64	3.480.000	3.450.000
OMKOSTNINGER			
Veteran Tidende	1.229.072,56	1.380.000	1.385.000
Løbsomkostninger	117.381,38	160.000	120.000
Bibliotek	117.274,04	225.000	225.000
Sekretariat/Nærum	387.874,88	410.000	420.000
Medlemsrelaterede omkost.	448.062,27	394.200	494.000
Administrationsomkostninger	640.507,62	726.000	746.000
Medlemslisten	50.000,00	120.000	50.000
I alt	2.990.172,75	3.415.200	3.440.000
Årets ordinære resultat	539.359,89	64.800	10.000



Forslag til generalforsamlingen

28. januar 2010

KLASSISK MOTOR FORUM

Til bestyrelsen i Dansk Veteranbil Klub
Att. Formand Dorte Stadil

I henhold til indkaldelse til generalforsamling fremsendes vedlagt forslag til behandling på DVK's generalforsamling 20.marts 2010.

Klassisk Motor Forum. Forslag til etablering af arbejds hold til at videreføre min ide skitseret i VT 395 s. 43, herunder at kunne afholde mindre nødvendige udgifter f.eks. op til 30.000 kr..

Forslaget bedes fremgå af dagsordenen. Vedlagte bilag deles rundt på generalforsamlingen.

Med venlig hilsen Leif Fortmeier
Medlem 1090

KLASSISK MOTOR FORUM

Bilag til dagsorden for DVK generalforsamling 20. marts 2010.

Gennem et par år har der modnet sig en tanke om at etablere et Klassisk Motor Forum. Det skal ikke være et stort "forkromet" sted à la Meilenwerk i Tyskland men dansk i den bedste betydning i form af uformelt mødested, værksted og meget andet, se nedenstående liste. Det afgørende er et sted, hvor man afslappet kan mødes i gammelkøretøj-verdenen på lignende vis som det sker og ses i sportsklubber og lystbådehavne.

Beliggenhed i Københavns omegn, så det også kan betjene Malmø og Skåne.

I mit indlæg i VT 395 er ideen beskrevet nærmere og skal ikke gentages her, men om føje år kan/vil det f.eks. blive problematisk at få repareret vores gamle køretøjer. Der vil ligeledes ske et generationsskifte til yngre medlemmer, der ønsker mere og andet.

Det skal nævnes, at der p.t. er en lille personkreds som ønsker at arbejde videre med projektet, og er der flere "derude", er de naturligvis mere end velkomne.

Til udarbejdelse af et præsentationsmateriale er det nødvendigt med et budgetbeløb på op mod ca. 30.000 kr. Alle deltagere skal være ulønnede. Dette materiale er vigtigt i bestræbelsen på at vække interesse hos personer ude i verden, som har lokaler m.v. til vores brug.

Generalforsamlingen bedes tage stilling til om det videre arbejde med forslaget skal ske som skitseret.

KLASSISK MOTOR FORUM EMNELISTE

1. Klassisk bil & mc handel
2. " " " udlejning
3. " " " rejser
4. " " " værksteder
5. " " " auktioner
6. " " " stumpemarkeder, 2-4 x årligt
7. " " " bladredaktioner
8. " " " synshal
9. " " " FDM
10. " " " DVK hovedkontor & mødested & bibliotek
11. " " " museum
12. " " " foredrag (FOF o.lign.)
13. " " " boghandel
14. " " " udenlandske løb mødested og startsted
15. " " " B & B med garage til gammelkøretøjet
16. Vinteropbevaring. Fri til- og frakørsel i sommerhalvåret
17. Restaurant – café, mad ind i huset
18. Puslepladser
19. Tøj og udstyr
20. Tilbehør og plejeprodukter
21. Kontrolsted for FIVA
22. Modelbiler
23. Salg af sliddele
24. Forsikring
25. Musikfestival
26. Maskinkontrol før klassiske motorløb
27. Motorhistorisk Samråd kontor
28. "Noget for damer".

Kun mangel på fantasi sætter grænser for yderligere emner i Klassisk Motor Forum.

Leif Fortmeier, Medlem 1090
28. januar 2010



Rallye Monte-Carlo Historique



Lars Bækkelund og Arne Pagh på målrampen.



Bent Mikkelsen og Jens Gandrup i Alfa i et sving.



Årets Rallye Monte-Carlo Historique blev det hidtil hårdeste, var alle enige om. Både på grund af vejret og fordi arrangørernes edb-anlæg gik i totalkludder, ikke mindst til stor gene for nogle af de danske deltagere.

Alligevel lykkedes det Lars Bækkelund og Arne Pagh at blive nummer 6 og dermed opnå det bedste danske resultat i otte år med deres FIAT 128 coupe 1972.

Sidste år blev de nr. 10. Trods sine 120 hk har bilen svært ved at hamle op med nogle af konkurrenternes endnu kraftigere biler.

Scuderia Italias andet hold, med Bent Mikkelsen og Jens Gandrup i Alfa Romeo GTV, lå i begyndelsen som nr. 192 pga. en fejlkørsel der gav mange strafpoint, men formåede at arbejde sig op til en slutplacering som nr. 67.

Af syv startende danske hold kom fire i mål. De to debutanthold med Mark og Kore Berg i Porsche 911 og Danna Corke og Marie Louise Jensen i MGB blev henholdsvis nr. 178 og 230 af i alt 341 startende ekvipager, hvoraf 271 fuldførte efter rallyets syv dage.

Kilde: Michael Eisenberg

Ny særudstilling hos Sommer

28. februar åbnede en ny særudstilling på Sommers Automobil Museum: Den danske motorcykel Nimbus med fokus på anvendelse som brugs- og reklamemaskine.

Udstillingen er arrangeret i samarbejde med Danmarks Nimbus Touring, der har Nimbus Museet i Horsens, og med individuelle Nimbus-entusiaster. Den holder til den 30. maj. Da premieren er langt over Veteran Tidendes deadline for martsbladet må vi vente med billeder til næste nummer.

Fra 1919 til produktionen af motorcykler stoppede på Peter Bangsvej i København - med pause mellem 1928 og 34 - blev der fremstillet 13.000 cykler, og man regner med at en tredjedel er der endnu. Både Kakkelovnsrøret og Humlebien vandt indpas som tjenestecykel hos militær, politi, postvæsen og andre væsener, og blev foruden af privatpersoner anvendt af mange håndværkere, budcentraler og så videre.

Man kan endnu møde en Nimbus og høre dens karakteristiske lyd i almindelig trafik, selv om det ikke er så almindeligt som for nogle årtier siden. Men først og fremmest er den



Urestaureret Nimbus-C fra 1952 med åben varesidevogn fra A/S Fisker & Nielsen.

blevet til kult, og der er i tidens løb skrevet mindst 15 bøger om den. Både med historie og med tekniske oplysninger og restaureringsråd.



En **HOLDEN** mand



Af Stefan Petsch Jensen

I årene 2003-04 tilbragte jeg 13 pragtfulde måneder i Australien. Som veteranbilinteresseret var et af mine mål naturligvis at opsnuse veteranbiler.

Så efter at have fået ordnet bolig, bankkonto og tax-number, gik turen til bladkiosken for at finde et veteranbilblad, så jeg kunne få indblik i veteranbillivet down under. Jeg fandt ret hurtigt ud af at det ville være praktisk hvis jeg fik en bil, og så var en klassisk bil jo lige det rigtige. Jeg støvsugede annoncesiderne og fandt hurtigt en vogn jeg syntes godt om. Holden modellerne FE, FC, FB, og EK. De var bygget i Australien og stort set ukendte i Europa, og tilmed lignede

de en typisk amerikansk 50'er bil. Især de to sidstnævnte modeller så flotte ud. De lignede en Chevrolet Bel Air '57 der var krympet i vask. Den perfekte bil at sende fotos af hjem til familie og venner.

Desværre var der et misforhold mellem udbudspriserne og min privatøkonomi. Det medførte at jeg måtte omstrukturere mine søgekriterier og nøjes med en 1989 Ford Falcon i stedet. Med en 6-cylindret rækkemotor med kæde-trukket knastaksel og kardantrek til bagakslen, som i øvrigt var ophængt i langsliggende bladfedre, var det jo næsten en veteranbil. Den kørte i øvrigt fortrinligt, og blev min trofaste ledsager på min 19.000 kilometer lange odysseé rundt i landet. Jeg afhændede den til en

anden dansker, der også hed Stefan, og det gav lidt forvirring på motorkontoret da vi skulle omregistrere den. Jeg havde mange dejlige oplevelser med den vogn. Én gang lykkedes det mig f. eks. at køre den i grøften på en øde landevej på den tyndt befolkede tasman-ske vestkyst. Mobiltelefonen var uden for dækning, jeg var alene, og bilen sad uhjælpeligt fast. Jeg var ikke synderlig begejstret ved udsigten til at skulle tilbringe natten sovende i en bil der hældede 45 grader ned i grøften. Men efter at jeg havde kløet mig i nakken i et kvarters tid kom en flink familie forbi i en Land Rover og trak hende op på vejen igen. En anden gang kørte vi fra Sydney til Adelaide, og undervejs havde vi samlet et større arsenal af flyvende insekter på forrude og kølerhjulm.



Da vi trillede ind i Adelaides vestlige forstæder og holdt for rødt lys for første gang på 1200 km, blev vi angrebet af fugle der landede på kølerhjernen og tog for sig af retterne. Da vi begyndte at trille frem ved grønt lys lettede de modvilligt igen.

Men tilbage til Holden. Jeg så en del af de attråværdige modeller rundt omkring, og jeg fotograferede dem flittigt, simpelthen fordi jeg syntes det var en smuk vogn, og tilmed et unikt australsk produkt. De er vist aldrig blevet eksporteret udenfor Australasien, hvor de til gengæld blev folkeeje. Enhver australier eller new zealænder med respekt for sig selv har altid et par Holden- anekdoter i ærmet.

Omstændighederne bød desværre at jeg måtte rejse hjem til Danmark igen, årene gik, og jeg glemte efterhånden alt om min tidligere flamme...

Indtil en dag i december 2008. Jeg var netop kommet hjem fra en forretningsrejse i Kina, og var stadig omtumlet af jetlag, da jeg for adspredelsens skyld gav mig til at bladere i et eksemplar af Veteran Posten. Stor var min overraskelse over at se en EK'er annonceret til salg i Danmark. Jeg ringede straks til sælger og fik oplysninger om vognen. I de følgende dage fandt jeg mine gamle Holden-billeder frem, og kunne konstatere at gammel kærlighed måske nok rustner lidt, men at den bare skal have lidt WD40 for at blusse op igen.

Nytårsdag 2008 lettede jeg anker og kørte fra København til Kruså for at tage herlighederne i nærmere øjesyn. Det var bestemt køreturen værd. Bilen stod hos en flink hollandsk familie der drev et mekanisk museum i Hokerup (se mere herom i VT nr. 401). Udover at få forevist bilen, fik jeg en rundtur på museet der da indeholdt 5 andre biler, ca. 35 tohjule, og mindst det samme antal traktorer, samt en del stationære motorer. Foran en Munktell traktor blev handelen beseglet, og jeg var nu blevet en Holden mand (som en af mine venner senere formulerede det) Jeg nåede med nød og næppe hjem til at fejre nytåret kl. 24:00. At krydse Storbæltbroen sent om aftenen på nytårsdag, er i øvrigt en flot oplevelse... Fyrværkeri så langt øjet rækker.



Blik over kommandobroen. I øvrigt en ret gammeldags kabine for en årgang 1961.



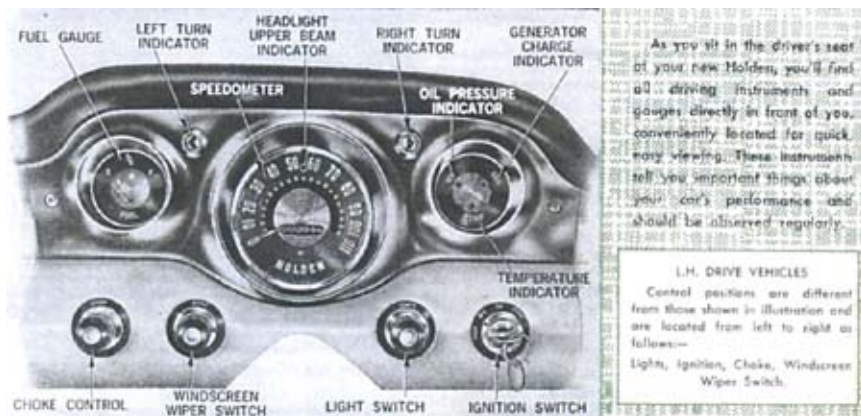
Designerne havde en heldig dag, da de tegnede EK's bagparti.

Lidt historie

Holden blev grundlagt i 1856 af den 21-årige James Alexander Holden, der i 1852 indvandrer fra Staffordshire i England. Firmaet starter som sadelmagerværksted, men avancerer til at bygge bilkarrosserier i 1914. I 1924 indgår det kontrakt med General Motors om udelukkende at producere bilkarrosserier til GM-biler. Sideløbende producerer man tog, busser og sporvognskarrosserier. Arbejdsstyrken er på 2.600 ansatte. Det var på det tidspunkt den stør-

ste karrosserifabrik uden for Europa og Nordamerika.

Året efter grundlægger General Motors et datterselskab, General Motors Australia, (GMA) med samlefabrikker i Perth, Adelaide, Melbourne og Sydney. Karrosserierne bliver stadig bygget af Holden i Adelaide. Børskrakket i Wall Street i 1929 sender chokbølger down under, og GMA's bilsalg dropper næsten 90 % i perioden 1928-1932. I 1931 bliver Holden opkøbt af GM og skifter navn til General Motors-Holden's Ltd. (GMHA). I 1936 dukker ideen om en



Instrumenterne og deres funktioner.



Det er ikke en elbagrude, men derimod et genialt stykke ekstraudstyr som jeg kun har set i Australien og DDR. En "venetian shade" en slags persienner, der ifølge tilbehørsbrochuren er; "An attractive accessory to protect rear seat passengers from the sun's rays and keep the car cool and shaded".

100 % australsk bil op på GMHA's bestyrelsesmøde. Arbejdsstyrken er nu på 6.500 ansatte og omfatter masser af faggrupper og know-how. I 1937 bygger man det første all-steel karrosseri, det bliver lanceret under navnet "Uni-steel". Da Australien er en del af det Britiske Commonwealth, bliver Holden involveret i anden verdenskrig, og planerne om en australsk bil skrinlægges. GMHA-fabrikkerne får travlt med at producere krigsmateriel til hæren, herunder fly og marinemotorer. Ved krigens slutning genoptages projektet, og i 1948 præsenteres Holden 48-215 under stor festivitas som "Australia's own Car". Det påstås at det er et gammelt Buick-projekt fra 1938, der er tilpasset og lanceret som Holden 10 år senere. Den detalje fremgår dog ikke af australske bilhistoriebøger! - men derimod i George H. Dammann's "Seventy years of Buick". I 1951 præsenteres en pickup-version, og i 1953 kom efterfølgeren, Holden FJ. Den afløses i 1956 af FE modellen der har moderne pon-

tonkarrosseri. Herefter følger en række ret ens udseende modeller, der afsluttes med EK modellen i 1961. I 1962 præsenteres EJ modellen, der har et kantet badekardesign i tidens stil. Med EK modellen kom automatgearet til Holden. Førhen kunne den kun fås med 3-trins manuel gearkasse. Automatgearkasserne var den eneste komponent der ikke var fremstillet i Australien. De var importeret fra GM i USA, og også brugt i en del andre GM biler i USA og Europa. Ellers er det sjovt at se at alle komponenter er mærket med "Made in Australia" – det er sjældent at se dette i bilsammenhæng. Holden lever i bedste velgående den dag i dag, man hører ikke meget til dem heroppe på de nordlige breddegrader, men de eksporterer en række hidsige specialmodeller til England under navnet HSV (Holden Sports Vehicle). Deres modelpalet op til mellemklassen modsvarer Opel/Vauxhall/Chevrolets modeller, mens deres store modeller er unikke for Holden.

Specielt om denne bil

Denne vogn forlod Holdens samlebrik i Sydney i 1961, og har levet sit aktive liv i Queensland på Australiens østkyst. I 1995 emigrerer bilens ejere til Holland, hvor de åbner en australsk outback restaurant. Bilen bliver medbragt som flyttegods sammen med en del reservedele og møbler m.v. Efter sigende skal den have stået inde i restauranten som udstillingsgenstand. I 1996 blev den indregistreret på hollandske veteranbilplader, og ejerne blev medlem i det engelske " Holden U.K. Register". De bliver åbenbart trætte af at skovle sne, og vender tilbage til Queenslands lune klima. Bilen bliver solgt til en hollandsk brugtbilhandler, og der køber den tidligere ejer den så i 2004. Familien flytter senere til Danmark med hele museet, og således kom vognen til Danmark.

Med bilen fulgte en reparationsmanual, og på dens titelblad er navnet "V. B. Christensen" noteret.. Bilen (eller i hvert fald bogen) har tilsyneladende været ejet af australiere med dansk baggrund. Og nu er den ejet af en dansker med (næsten) australsk baggrund. Pudsigt som historien går i ring ved tilfældighedens mellemkomst...

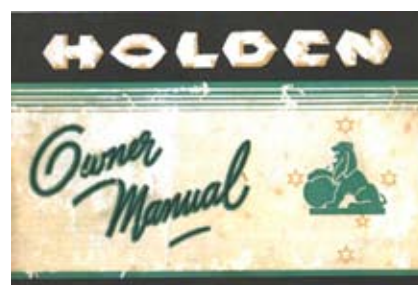
En anden sjov detalje er instruktionsbogen. Der fulgte ingen med bilen, men jeg kom senere i tanke om at jeg havde købt en gammel Holden instruktionsbog i en motorboghandel i Hobart. Jeg gik derind fordi jeg skulle have en reparationshåndbog til min Ford Falcon, og har så åbenbart købt Holden instruktionsbogen, fordi jeg syntes den var sjov. Den kom med til Danmark, og havnede i en kasse med gammelt ragelse. Da jeg endelig fik gravet den frem fra gemmerne, viste det sig at det var til en EK'er! – skæbnen er lunefuld.

Bilen gennemgår nu en nænsom istandsættelse, med så meget patina bevaret som muligt. Jeg ser frem til at få den indregistreret og deltage i sommerens DVK-arrangementer.

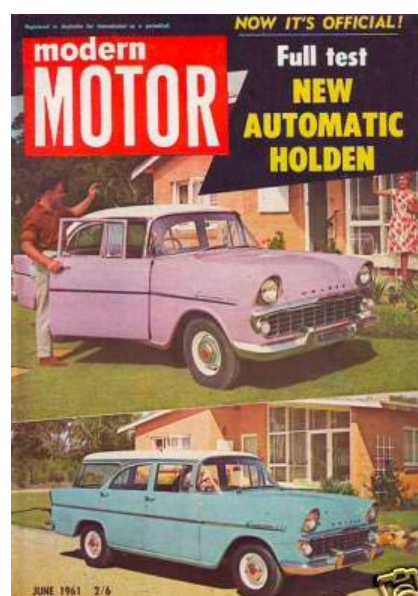
Vi ses derude på landevejene!



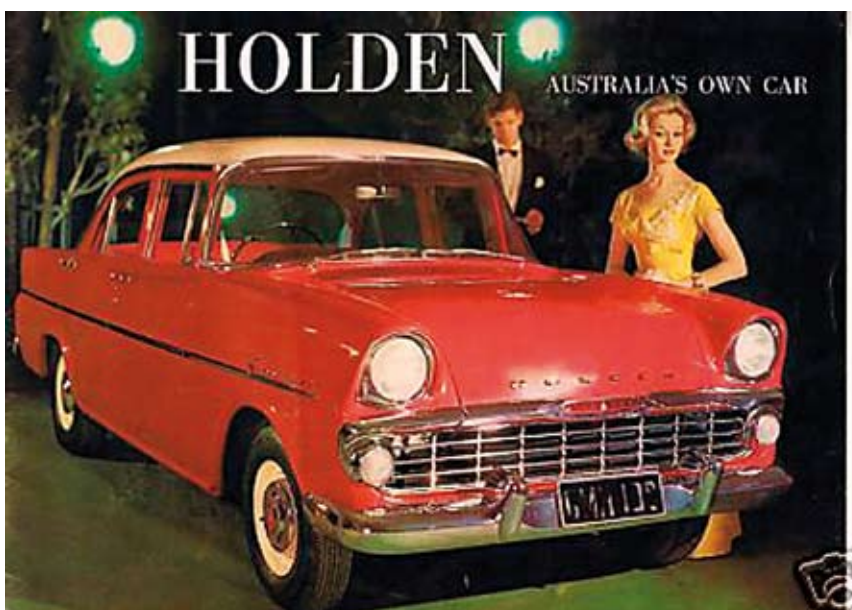
Campisterne og dem med stort pladsbehov var også betænkt med en stationcar-version. "Station Sedan". Endvidere kunne den fås som pickup.



Den famøse instruktionsbog.



En ny Holden-model var naturligt forsidesstof i datidens lokale motortidsskrifter.



Bilbrochurer lover altid guld og grønne skove. Denne er ingen undtagelse.



Bilen har været medlem af RACQ, Royal Automobile Club of Queensland. Det lokale svar på FDM..

Litteratur:

- The Holden Heritage, GMHA Public Affairs Dept, 1994, ISBN: 0947079475.
- The Story of Australian Motoring, Keith Winsor, Fortnightly Motor Manual, 1955.
- Australians on the Road, Pedr Davies, Rigby Ltd. 1979.
- The Pictorial History of Australian Automobiles, Andrew Clarke, Bison Books, 1989, ISBN:0-86124-524-5.
- Great Motoring Stories of Australia and New Zealand, Jack Pollard, Rigby Ltd. 1975, ISBN: 0 72700198 1.
- Veteran and Vintage Cars of Australia, Malcolm Grant, Reed Books Pty Ltd, 1984, ISBN: 0 7301 0053 7.
- Australian Cars and Motoring, John'O Goode, Angus & Robertson, 1974.
- Challenge Australia, The 1979 Repco reliability trial, Thomas B. Floyd, Lone Tree Hill Press, 1981.



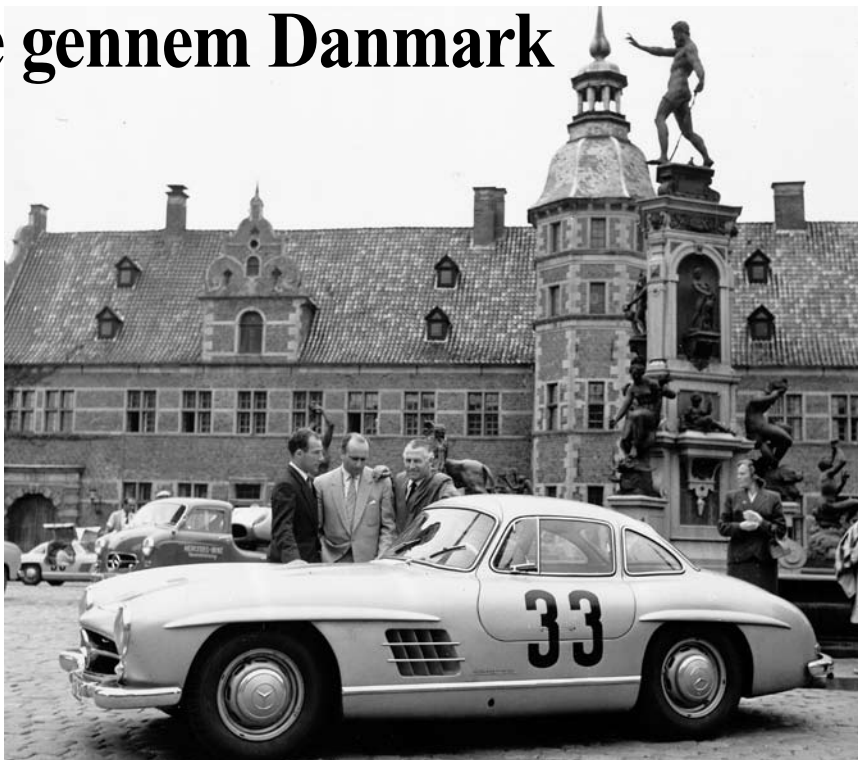


Racerkaravane gennem Danmark

I år for 55 år siden kom en karavane af fantastiske Mercedes racerbiler gennem Danmark. Anledningen var, at der den 6.-7. august 1955 var internationalt racerløb i Kristianstad i Skåne. Erich Karsholt, der er ved at skrive en bog om Mercedes-Benz i Danmark, giver her en forsmag på bogen, der udkommer senere på året.

Turen til Kristianstad gik via Danmark, hvor den karakteristiske blå racertransporter anførte karavane af transport- og servicevogne. Et af stederne, hvor der først blev gjort holdt, var i Åbenrå. Det vakte opsigt, da kortegen kørte ad den gamle Flensborgvej og længere ind i byen til den daværende ESSO-station, hvor der skulle tankes op. Rudolf Brink, der i 1955 blot var fem år gammel, husker at hans fader, der drev ESSO-tanken, i mange år havde et foto hængende af racertransporterne, fra da de var inde og få fyldt brændstof på.

Det var ikke det eneste sted bilerne stoppede op. Holger Hansen arbejdede dengang på byens elektricitetsværk. Netop da han skulle i gang med sin madpakke hørte han, at karavane var



Her ses Stirling Moss, Juan Manuel Fangio og Karl Kling ved Frederiksborg Slot i Hillerød. Bag køerne ses den legendariske racertransporter med en 300 SLR racer. Mercedes 300 SL coupé med nr. 33 blev i løbet kørt af Karl Kling. (© Mercedes-Benz Archive & Collection).

kørt til hotellet, hvor der skulle spises frokost: "Så jeg lod madpakke være madpakke og tog op til Grand Hotel – nu Hotel Europa – for at klappe racerbilen, den såkaldte Sølvpi," erindrer Holger Hansen.

Efter frokosten kørte karavane videre til Grenå, hvorfra man sejlede til Sjælland. Frank Bohnstedt-Petersen, dengang 14 år, var sammen med sin far, Henry Bohnstedt-Petersen fra familiefirmaet, der havde Mercedes-Benz agenturet i Danmark, taget til grænsen for at møde karavane, mens Franks farfar, seniordirektør Christian Bohnstedt-Petersen, modtog selskabet i Hundested. Frank husker, at karavane, der var vant til at færdes på den tyske Autobahn, kørte ret hurtigt op gennem Jylland, således at faderen havde svært ved at følge med i sin egen Mercedes.

Det var andre tider dengang - Frank Bohnstedt erindrer, at chauffører og mekanikerne overnattede på Egmont Kollegiet ved Vibenshus Runddel på Østerbro i København. Dagen efter kørte karavane til Helsingør for med LB-Færgen at tage til Sverige og køre det sidste stykke til Kristianstad.



Racerkørerne Grev Berghe von Trips og Juan Manuel Fangio (til højre) under deres besøg i Danmark, men hvor er det præcist? (© Mercedes-Benz Archive & Collection).



Karavanen bestod ikke kun af Mercedes-Benz - en Porsche havde også sneget sig ind, bag rattet sad den 27-årige racerfører Grev Wolfgang Berghe von Trips, der kort forinden var blevet engageret af Mercedes-Benz. Han var tilbudt 1.250 DM for at stille op i Kristianstad, og tog nu turen til Sverige i sin egen Porsche, hvilket tydeligt irriterede motorsportschef Alfred Neubauer, der var med på rejsen gennem Danmark.

Chefingeniør Chef Robert Uhlenhaut kørte selv til Kristianstad i en 300 SLR coupé. Bilen var den ene af to udgaver oprindeligt fremstillet til Carrera PanAmericana i 1955, men løbet blev aflyst. Rudolf Uhlenhaut brugte efterfølgende den ene af bilerne som tjenestebil og modellen kaldes i dag populært for Uhlenhaut Coupé.

Turen hjem gik også via Danmark – og på den første del af turen var køerne med. Således kunne Frederiksborg Amts Avis den 10. august 1955 give følgende beretning:

Vidste man ikke paa anden Maade, at nogle af Motorsportens Verdensnavne i Forgaars og i Gaar Formiddags opholdt sig i Hillerød, paa Hjemrejse fra det svenske Grand Prix, behøvede man blot at gaa en Tur forbi byens Torv. Udenfor Hotel "Kronprinsen", hvor det stærkt internationalt prægede Selskab boede om Natten, stod der - navnlig i Formiddagstimerne i Gaar - et stort Antal Mennesker, naturligvis repræsenterende den yngre Generation, der haabede paa at faa et Glimt at se af de Mænd, hvis Navne er i allerførreste Linie indenfor Motorsporten, ikke blot i Europa, men ogsaa i andre Kontinenter, og hvis Indsats og Resultater paa de store, internationale Væddeløbsbaner er godt Stof i alle Blades Motorrubriker Verden over."

Af samme grund var der dagen før holdt pressemøde i Tivoli. Desuden var direktør Christian Bohnstedt-Petersen vært ved et arrangement for teamet på Hegnholt, hvor Frank Bohnstedt-Petersen husker, at han fik Fangios autograf. Hvis der blandt Veteran Tidendes læsere er andre, der har oplevelser fra denne karavanes rejse gennem Danmark i august 1955, så hører jeg naturligvis gerne om det.



Racerkaravanen på vej i august 1955 anført af den fantastiske "Blaue Wunder Snellrenn-transporter" med en 300 SLR (W 196S) på ladet. Morten Alstrups årvågne øje har med lokalhistorisk assistance fastslået at stedet er Grenåvej i Skødstrup, hvor den seksvingede mølle fra 1854 stadig findes. (© Mercedes-Benz Archive & Collection).



En af de mange plakater Mercedes-Benz i 1950'erne fremstillede efter deres motorsportssejre. Denne designet af Anton Stankowski. (© Mercedes-Benz Archive & Collection).



Den unge racerfører Wolfgang Graf Berghe von Trips ses her i Kristianstad, hvor han kørte 300 SL, men udgik. Efter løbet lånte von Trips en 300 SL og kørte sammen med journalisten Denis Jenkinson (vinder af Mille Miglia 1955 sammen med Moss i SLR "722") på en 3.000 km tur til Nordkap og retur, mens Neubauer fik arrangeret at von Trips' Porsche kom retur til Tyskland. (© Mercedes-Benz Archive & Collection).



Juan Manuel Fangio giver den gas i Mercedes 300 SLR under løbet i Kristianstad den 7. august 1955 (© Mercedes-Benz Archive & Collection).



Tre gange 300 SL, forrest Karl Kling, herefter Grev Berghe von Trips – Kling vandt sejren i sin klasse, men von Trips udgik. (© Mercedes-Benz Archive & Collection).

Til Grand Prix i Kristianstad

Racerbanen i Kristianstad var oprettet i begyndelsen af 1950'erne, men det var først i foråret 1955, at den ca. 6,5 km lange bane for alvor blev gjort klar til store internationale løb. Ulykken på Le Mans var ved at sætte stop for aktiviteterne, men især den svenske Prins Bertil, der selv var aktiv racerfører, gjorde en aktiv indsats for at få løbet gennemført og få de tyske og italienske fabriksteam til at stille op. Den svenske Mercedes-Benz generalagent Gunner Philipson har givetvis også overbevist tyskerne om, at deltagelse i Kristianstad var af stor betydning for mærkets position i Sverige - et af de vigtigste eksportmarkeder for Daimler-Benz AG i 1950'erne.

Der var konkurrence fra bl.a. Aston Martin, Ferrari, Jaguar og Maserati, men det var Mercedes-Benz, der stillede med den stærkeste besætning (uanset at løbet ikke talte med til VM): Racerførerne Juan Emanuel Fangio, Stirling Moss, Karl Kling og Grev Berghe von Trips. Med i Kristianstad var desuden teamchef Alfred Neubauer og udviklingschef Rudolf Uhlenhaut.

Fangio og Moss stillede op i hver sin 300 SLR monteret med luftbremse – en funktion Mercedes-Benz samme år havde anvendt ved løbet på Le Mans. 300 SLR var som nævnt en utrolig avanceret bil, men den havde én svaghed: Det var kompliceret og tidskrævende at skifte bremsebelægninger, så luftbremstens funktion var i høj grad at begrænse slitage på de traditionelle bremser, så de kunne holde gennem hele løbet.

Det var lidt af en begivenhed, hvor ca. 80.000 tilskuere kunne overvære fem kategorier af løb med i alt 55 køreere fra elleve nationer. Interessen samlede sig især om løbet med de egentlige racerbiler. Moss lagde sig i front med Fangio på andenpladsen, siden byttede de plads, og kom i mål - som så ofte - lige efter hinanden med et forspring på 1½ minut ned til italieneren Eugenio Castellotti i Ferrari.



Klart-parat-start og løb! SLR nr. 1 blev kørt af Fangio, nr. 2 af Moss – hvilket også blev løbets resultat. (© Mercedes-Benz Archive & Collection).

For Moss bød løbet ellers på dramatik, da en stor sten fra vejen ramte og smadrede hans motorbriller og han begyndte at bløde. Moss gennemførte, men måtte på hospitalet og have fjernet splinter fra sit venstre øje!

For at sætte trumf på blev det også en 1-2 sejr i GT-klassen, hvor Karl Kling i Mercedes 300 SL kørte sejren hjem foran svenskeren Erik "Ockelbo" Lundgren, der også stillede op i en Mågevinge, mens von Trips udgik.

Efter 1955-sæsonen kørte Mercedes sine fantastiske 300 SLR racerbiler på museum, men låner dem dog ud ved særlige lejligheder, f.eks. da Stirling Moss i 2008 kom til København i forbindelse med den daværende Racing Festival.



Det er 55 år siden denne Mercedes 300 SLR blev kørt af ladet for at køre racerløb i Sverige. (© Mercedes-Benz Archive & Collection).

Efterlysning:

Mercedes 300 SL i Danmark

I bogen om Mercedes-Benz i Danmark vil jeg bl.a. gerne fortælle om de 300 SL coupé og roadster modeller, der kom til landet i perioden 1954 til 1963 - eller som er importeret senere. Så er du ejer af en 300 SL, har ejet en eller på anden måde ligger inde med informationer, så kontakt mig gerne. Det samme gælder hvis du har fotografier af en af de 300 SL, der oprindeligt blev importeret til Danmark. Det gælder naturligvis også hvis du har andre spændende informationer

eller fotografier knyttet sammen med bilmærkets udbredelse i Danmark fra de første Daimler og Benz kom hertil i slutningen af 1800-tallet og frem til i dag.

Erich Karsholt

Jeg kan kontaktes på telefon 2031 1416, e-mail: erich@zarpkarsholt.dk eller post: Folevænget 20, 2920 Charlottenlund.



Fremstilling af bærejern for kaleche



Af Poul Suhr

Som beskrevet i artiklen om restaurering af min Opel 1933 var det nødvendigt at fremstille nye bærejern til kalechen.

Heldigvis var dreje-delene i så god stand at de kunne genanvendes, men forbindelsesstykkerne, der er fremstillet af rør, var så tærede at de måtte udskiftes. Problemet var at de både er ovale, koniske og krumme, de kunne godt ligne faconen på forgafler til ældre cykler. Jeg gik derfor på jagt på skrotpladser for om muligt at finde nogle forgafler der måske kunne tilpasses. Jeg fandt da også nogle og prøvede at tilpasse dem, men det blev ikke tilfredsstillende. Jeg måtte finde på noget andet, og som beskrevet i restaureringsartiklen i VT nr.403 gik jeg ud fra et 25 mm. rundt, sømløst jernrør med en godstykkelse på 2.0 mm.. Med en skæreskive blev der skåret en kile i det afmålte rør, ved at presse det sammen kunne røret gøres konisk. For at gøre det ovalt blev der tilpasset en massiv jernkile, eller lære, som havde rørets indre, ovale form. Med læren presset ind i røret blev det opvarmet og presset til den ovale form. Derefter blev læren fjernet og røret sammensvejst, slebet,

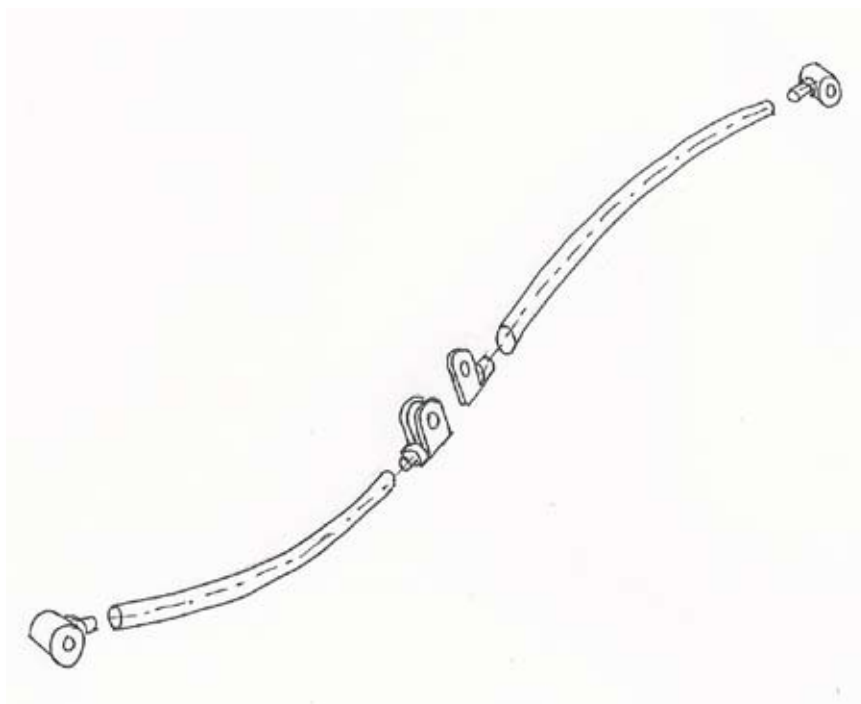


opvarmet og formet i en krumning efter de gamle bærejern.

De bevarede drejeled er fremstillet af en messinglegering, hvorfor det var nødvendigt at benytte slaglodning til sammenføjning med rørene.

For at sikre de korrekte mål inden sammenføjningen blev der fremstillet en lære, der var optegnet efter de gamle bærejern på en træplade, hvor der var monteret tappe med de korrekte mål efter karrosseriet. Til slut var det kun at slibe og polere så det kunne sendes til forkromning.

Det var måske en lidt besværlig måde at løse opgaven på, men resultatet blev rimeligt.





Da resultaterne blev elektroniske

Tekst: Morten Alstrup

Nu om dage tager vi det for givet, at lige så snart en sportsbegivenhed eller et folketingsvalg er afsluttet, foreligger resultatet i elektronisk form, ofte på en www-adresse. Internettet er for os almindelige brugere en forholdsvis ny opfindelse, der blot er et årti eller to gammel, men man skal faktisk ikke ret mange årtier længere tilbage, førend resultatberegning i den danske motorsport stadig var noget, der skulle foretages manuelt med brug af blyant og papir.

I baneløb gjorde det ikke så meget. Da var det jo første mand over målstregen, der var vinder, og inden Detlev Schönwandt på Roskilde Ring og andre ligesindede fik udviklet decideret tidtagingsudstyr, havde man en meget enkel tilgang, når et sammenlagt resultat for en klasse, der kørte flere heats, skulle findes. Heatvinderen fik et pointantal, der svarede til antal startende. Toeren fik et point mindre og så videre, og så var det køreren med flest point sammenlagt, der var dagens vinder. Anderledes forholdt det sig med vejsporten. Her opstod behovet reelt noget senere, hvilket primært skyldtes det forhold, at det i perioden fra 1932



På Flyvestation Skrydstrup gør et Mini-mandskab klar til at køre i mål og påvirke gummislangen, der igen ville aktivere et stykke Danfoss-automatik ...

til 1955 var forbudt at afvikle selv noget så uskyldigt som et orienteringsløb på offentlige veje. Da den nye færdselslov dukkede op, kom der dog gang i orienteringsløbene, hvor deltagerne blev tildelt strafpoint alt efter, hvor mange af kontrollerne der var noteret rigtigt på kontrollkortene. Var der tale om et kortere klubløb med få deltagere, var det forholdsvis nemt at regne sig frem til resultaterne,

men både interessen og løbenes længde steg voldsomt, ligesom rally udviklede sig som en mere og mere selvstændig disciplin, hvor tidsforbruget på en række specialprøver blev udslagsgivende. Resultatet forelå derfor ofte først nogle dage efter løbet, og det var ikke usædvanligt, at præmieoverrækkelsen først fandt sted ved en ny sammenkomst nogle uger senere, hvor en række af deltagerne atter måtte troppe op. Der blev gjort flere tiltag for at effektivisere resultatberegningen.

Førnævnte Detlev Schönwandt konstruerede således en regnerulle, hvor man ved at dreje dele af rullen kunne regne sig frem til antal strafpoint for et deltagende hold – lidt i stil med den regnestok, der var forgængeren for lommeregneren. Men stadig skulle det hele foretages manuelt.

Et af de næste skridt ind i en decideret automatisk resultatberegning blev taget i sommeren 1965. Da afviklede KDAK Sport / Åbenrå sit Midsommer Rally, der siden 1960 havde haft virksomheden Danfoss som titelsponsor. Men den store industrikoncern lagde denne gang ikke blot navn og pokaler til løbet. Den

... så tiden for specialprøven ville fremgå af udstyret, hvorefter kontrollen kunne nedskrive det på kontrollkortet.





stillede også sit edb-anlæg til rådighed for resultatudregningen, ligesom der blev brugt anden Danfoss-teknik under løbet.

De 125 deltagende mandskaber mødtes ved lufthavnen i Billund, hvorfra de blev sendt ud på en godt 550 km lang rute, inden de hen ad natten nåede frem til Nordborg på Als, hvor målet helt naturligt var placeret ved Danfoss. Undervejs var der indlagt ni specialprøver, hvor det ikke gjaldt orienteringen, men derimod farten alene. Der blev blandt kørt på rullebanerne i Billund, ligesom man også kom indenfor på Flyvestation Skrydstrup.

Her blev der kørt en slalomprøve, hvor der blev anvendt elektronisk tidtagningsudstyr baseret på automatik fra Danfoss, og så snart deltagerne havde passeret målstregen og aktiveret det gummikabel, der lå tværs over ruten, kunne en kontrollant i sin bil notere det antal sekunder, som var blevet brugt.

Edb-anlæg var dengang stadig baseret på hulkort, og inden start var der således blevet hullet i alt 56 hulkort pr. deltagende hold – svarende til 7000 i alt. De forhulede oplysninger var alle de relevante deltageroplysninger, og undervejs kom der så flere huller i kortene i takt med, at stafetter efter hver



Detlev Schönwandt med sin regnerulle, som ofte blev anvendt, når man i Automobil Sports Klubben skulle finde frem til vinderholdet af et af klubbens orienteringsløb. Her ses han til en aften med resultatudregning sammen med Anne-Lise Schönwandt, Aage og Aase Juul.

etape fik bragt en stor stak hulkort til Danfoss' edb-afdeling, hvor maskinen blev fodret med dem. Det gjorde det så muligt for løbsledelsen at kunne udregne etaperesultaterne, inden løbet var overstået, noget som kun sjældent var sket inden.

Undervejs i løbet var der naturligvis frafald – ikke grundet skader, men snarere

så alvorlige fejl ved orienteringen, at der ikke var nogen idé i at fortsætte. I alt 105 hold nåede frem til Danfoss-bygningen Maikro, hvor de efter at have indtaget et morgenmåltid fik udleveret resultaterne i form af en flere meter lang udskrift, som edb-maskinen havde været i stand til at udskrive med 15 linier pr. sekund.

Efter Danfoss Midsommer Rally i 1965 fik deltagerne udleveret en flere meter lang udskrift fra Danfoss' edb-anlæg med resultater. Triumph TR4-køreren fandt dog ikke sig selv og makkeren blandt de 20 første.





BENT FASTERHOLDT



Luftfoto af virksomheden i dag..

Af Poul Suhr

At kunne fejre 40 års forretningsjubilæum og stadig være aktiv og i fuld vigør, det er der ikke mange der kan, men det kan mekaniker og bilforhandler Bent Fasterholdt i Billund, idet han den 1. april har drevet mekanikerværksted i Billund i 40 år og samtidig kan han fejre 25-års jubilæum som bilforhandler af mærket Mitsubishi.

Jeg havde fornøjelsen at besøge ham for nylig, at han stadig er en meget aktiv håndværker er der ingen tvivl om, for da jeg kom måtte jeg vente en stund på ham, idet han med egne hænder

var i gang med at udbedre nogle rør i forbindelse med en kompressor som havde taget skade af det meget vintervejr. Det gjorde ikke så meget for så fik jeg lejlighed til at få en snak med hans søn Torben, der i dag er firmaets værkstedschef.

Efter nogen tid kom han, med snavsede fingre, og med tilfredshed meddelte værkstedet at nu var problemet løst. Lige i hælene på ham fulgte hans herlige et år gamle schæferhund; jeg blev hurtigt klar over at den fulgte ham trofast overalt. Efter at der faldt lidt ro over tingene fik vi en hyggelig snak over en kop kaffe på hans kontor, hvor han fortalte om sit spændende liv.



Den oprindelige forretning ved overtagelsen i 1970.

Bent Fasterholdt kom til verden den 22. marts 1948 i Billund, hvor hans far Richard Fasterholdt drev et mekanikerværksted. Allerede i drengeårene var han meget aktiv, sammen med en kammerat byggede de gokart-biler af kasserede stumper og motorer fra hans fars værksted og kørte så race i dem ude på markerne i nærheden. Han fortæller med begejstring om den første de byggede med motorcykelhjul og en brugt AJS motor fra en motorcykel, som de havde fundet på loftet over hans fars værksted. Men der skulle jo bruges penge og dem tjente de ved at hjælpe byens skraldemand lørdag eftermiddag, det fik de 15 kr. for til deling, og så fik Bent også 10 kr. om ugen for at hjælpe på sin fars værksted, så det gav alligevel 17.50 kr. om ugen. Om efter-



Personale ca. 1980, Bent Fasterholdt i midten, de to sønner foran.



året tjente han gode penge ved at samle kartofler hos kartoffelavlernerne, det gav 30 kr. om dagen.

Skolearbejdet havde ikke Bent FASTERHOLDTS store interesse, han var ikke i tvivl om at han ville være mekaniker og kom derfor i lære hos sin far allerede som 14-årig. Hans far repræsenterede en Volvo-forhandler i Vejle og Bent var så heldig at få et halvt år af sin læretid hos denne forhandler. Derudover fik han trekvart år hos Volvo-forhandler Vagn Jacobsen i Kolding og fortæller at det var et meget lærerigt sted.

Interessen for gokart fortsatte i læretiden, sammen med kammeraterne byggede de nu rigtige gokart-modeller, som de deltog med ved stævner forskellige steder, og de fik fine placeringer. Det udviklede sig til at de også fik bygget en rigtig bane med slagger og hvad dertil hører. Interessen for gokart har Bent FASTERHOLDT aldrig rigtig kunne slippe. For nogle år tilbage blev det muligt at få modificerede gokart-biler indregistreret, sådan en måtte han naturligvis også have. De var tre venner i Billund der købte hver sin, hvilket medførte stor opmærksomhed med et indslag i fjernsynet.

Efter læretiden aftjente Bent FASTERHOLDT sin værnepligt ved flyvevåbnet, først i Skrydstrup og senere i Vandel, som jo ikke er langt fra Billund. I Vandel havde han som mekaniker mange fordele og passede både oberstens og garagemesterens biler. Det interessante er at begge lige siden har været og stadig er kunder i hans forretning.

Efter militærtjenesten arbejdede han nogen tid på sin fars værksted. Han havde efterhånden også stiftet familie og ville gerne være selvstændig med eget værksted. På Grindstedvej 10 i Billund var der en Shell benzinstation med en lille kiosk og tilhørende bolig til salg, den lykkedes det ham at købe og han overtog den pr. 1.april 1970. I den ene ende af huset var der en garage som han fik indrettet til værksted med grav og hvad dertil hører. Der åbnede han så som selvstændig mekaniker medens hans kone passede benzinsalget. Forretningen er siden gået støt fremad og der er udbygget mange gange både med værksted og bolig.. Desuden blev familien udvidet med to sønner og en datter.

I 1985 fik han besøg af en repræsen-



I hobbyværkstedet.

tant for firmaet Bohnstedt Petersen, der dengang var importør af bilmærket Mitsubishi. Han var på vej til Grindsted for at se på en forhandlermulighed, men han blev så begejstret for Bent FASTERHOLDTS forretning at han i stedet tilbød ham forhandlingen, og den har han nu haft i 25 år.

Bent FASTERHOLDTS interesse for biler har gennem årene optaget det meste af hans tilværelse. Udover at reparere og sælge biler har han været meget aktiv

indenfor rallysporten og vundet mange både nationale og internationale løb. Interessen for veterankøretøjer blev først vakt ret sent og begyndte da han skulle hjælpe sin far med at restaurere en gammel Opel fra 1910. Der knytter sig en interessant historie til denne bil som Ole Emil Riisager i øvrigt har beskrevet i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 54 i 1978. Bent FASTERHOLDTS far havde været i lære hos en mekaniker i Herning hvor bilen, som blev kaldt Bolette, blev brugt



3 generationer i den gamle Opel.



Buick 1923.

som servicevogn. Bilen kunne indrettes til forskellige opgaver, enten med fladt lad, personsæde eller som kranvogn, og havde i øvrigt også pedaler til brug for skolekørsel, idet mekanikeren også drev køreskole. I begyndelsen af anden verdenskrig var Fasterholdt senior på besøg hos sin gamle læremester, der ved den lejlighed spurgte om han ikke ville købe "Bolette", han kunne få den for 50 kr, og så var den fyldt op med benzin. Han købte den, og da han kom hjem solgte han den til sin far, der var gårdejer, for 100 kr. Han brugte den så til lidt markkørsel under krigen. Efter krigen blev den indregistreret og kørte nogle år som brugsbil, men var efterhånden blevet meget uoriginal idet den var blevet monteret med Ford A hjul og køler og var uden elektrisk anlæg, kun forsynet med et batteri. I midten af halvtresserne gik det ikke længere, og politiet klippede pladerne. Bilen blev så opbevaret i et maskinhus indtil Bent Fasterholdts far igen overtog bilen og påbegyndte restaureringen sidst i halvfjerdserne. Han havde heldigvis gemt alle de afmonterede originale dele og færdiggjorde restaureringen til et meget flot resultat. Bilen har siden deltaget i flere arrangementer og står til daglig i Fasterholdts biludstilling i Billund.

Foruden den gamle Opel har Bent Fasterholdt en Buick Master Six fra 1923, en Packard 1939, og er for tiden ved at færdigrestaurere en Ford A pickup 1930, som skal være klar til jubilæet malet i gul Shell farve og med påsat Shell mærke.

Jeg spurgte hvor navnet Fasterholdt kommer fra og han fortalte at for mange generationer tilbage hed slægten Pallesen, men i hans tipoldefars tid havde man mange børn og drengene fik et tilnavn efter den by de bosatte sig i. Hans tipoldefar havde Fasterholdtgård og blev derfor kaldt Pallesen Fasterholdt, efterhånden faldt Pallesen ud og Fasterholdt blev slægtsnavnet.

Både Bent Fasterholdt og han kone er stadig særdeles aktive, hvilket understreges af, at de begge hver dag står op klokken 5 om morgenen for at gøre klar til at åbne benzinstationen kl. 6. Medens han kone gør benzinstationen klar smører han hver dag 20 rundstykker,

så de første morgenkunder, der ofte er håndværkere, kan få et frisk rundstykke med på vejen. Kl. 7.15 går han en runde på værkstedet for at se hvad der er af opgaver den pågældende dag, og tilbyder hjælp hvis der er behov for det. Han har det princip at han hver uge vil udføre 20 timers praktisk arbejde som kan udfaktureres. Hans kone passer og har ansvaret for benzinstationen, og det har hun haft i alle årene.

Deres arbejdsdag slutter hver dag med at lukke benzinstationen kl. 22.00. De har det princip at de altid selv, eller et familiemedlem, lukker stationen, idet det altid er det tidspunkt at der er størst risiko for røveri.

Familien Fasterholdt har gennem årene ikke brugt meget tid på lange ferier, men har dog for en snes år siden investeret i et sommerhus ved Hou i Nordjylland, hvor de kan slappe af i weekenderne efter lange arbejdsdage.

Bent Fasterholdt er imidlertid begyndt at planlægge sit opium, han købte for nogle år siden en ejendom i Billund, hvor der tidligere havde været vognmandsforretning. Ejendommen består af et dejligt beboelseshus og et ret stort garageanlæg. Garagerne har han gennemrestaureret og indrettet til et veludrustet hobbyværksted med lift og forskellige værktøjsmaskiner, hvor han kan arbejde med sine veterankøretøjer. En gang om ugen mødes han her med tre af sine venner, der har samme interesse.

Han har planlagt i løbet af den kommende sommer at flytte fra det hus han nu har boet i snart 40 år til den nye ejendom, samtidig skal deres datter overtage benzinstationen og flytte ind i deres gamle hus. Det bliver herefter et rigtigt familieforetagende, idet den ene søn er værkstedschef og den anden fungerer som bogholder og regnskabschef. Uden for familien er der ansat en salgsschef der har ansvar for bilsalget.

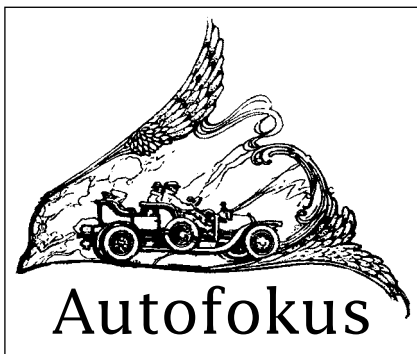
Det betyder at Bent Fasterholdt og han kone nu trygt kan trække sig lidt tilbage og nyde deres livsværk, samtidig bliver der mere tid til at dyrke veteranbil-hobbyen. I den forbindelse har Bent Fasterholdt påtaget sig ansvaret for at arrangere den næste Styrkeprøve i Danmark i 2013.



Packard 8 1939 - kølergitteret er midlertidigt. Fasterholdt er på jagt efter det med lodrette ribber som kan drejes.



Ford A.



Tempelridderens automobiler

Det nygamle Templar Motors Company er genåbnet i den originale Templar Motors fabrik i det 'velkendte' ('Deres udsendte' har nemlig boet i den forstad et års tid i sine yngre dage) Lakewood ved Cleveland, Ohio, skriver Antique Automobile (1/2010). Den nuværende ejer af bygningen har endda opportunistisk efter tidens konveniens og i bedste Dan Brown-stil indvilget i at ændre industrikompleksets navn til Templar Industrial State. I 1916 etablerede en gruppe investorer fra Cleveland, hvor de fleste var Masonic-brødre i Tempelridderordenen, deraf navnet, en bilfabrik ved navn Templar Motors Co., som i perioden 1916-24 nåede at fremstille 6.500 biler, men kun femten før fabrikken fik ordre på at omstille til granathylstre til affyring under Første Verdenskrig. I den arkitektonisk set flotte, arketyperiske, funktionalistiske fabrikshal har The Templar Trust autentisk indrettet sig på tredjesalen, hvor bilerne i sin tid blev lavet, med museum, fondsledelse og foreløbig syv modeller på plads: Roadster, coupé, sedan, sportette og touring. Tænk, hvis Vilh. Nellemanns smukke funkiskompleks på Vodroffsvej i København ikke var blevet fjernet og erstattet af sovekabiner for handels- og omkringrejsende.

Chokerende, men ikke uventet

siger den svenske motorprofil Bosse 'Bildoktoren' Andersson, "men jeg synes, det er tragisk. Der var en eller anden svensk politiker, som sagde nogenlunde sådan her, at hvis GM ikke kan drive Saab, hvordan skal vi så selv kunne? (...) Det viser vel hvad der sker, ingen tænker på, at GM er som en kat, der har levet af piskefløde i flere år og ikke fanget mus (...) problemet, som jeg ser det, er at GM aldrig har forstået Saabs styrke. De har ikke set længere forlæns end til næste kvartalsregnskab og slet ikke tænkt på langt sigt. Saabs ingeniører og konstruktører har gennem årene skabt mange intelligente løsninger. Men da GM købte Saab slukkede lyset for disse udviklingsfolk, for GM mente jo, at når de ikke

selv havde kunnet hittet på opfindelserne, så kunne andre heller ikke. Men havde GM bare udnyttet Saabs viden og kompetencer, havde Saab-koncernen ikke oplevet den krise, den er i nu. Det er som jeg ser det." (Classic Motor 2/2010)

Synd, men stadig ikke uventet

At GM har misrøgtet Saab er de fleste enige om, skriver samme blad på lederplads, også selvom de amerikanske ejere har pumpet milliarder i foretagendet. Men der må jo findes en eller anden holdbar strategi. At udvide modeludbudet ved at montere Saab-fronter og klistermærker på Chevrolet Trailblazer og Subaru Impreza er som at pisse i bukserne; varmt og skønt i begyndelsen (...) Men GM har åbenbart ingen skruller. Hvad er meningen med Chevrolet Matiz, Aveo og Captiva? De er sikkert 'belejlige' modeller, men med tanke på GM's lange historie og beviseligt også med lavprismodeller, er det en skændsel.

Måske lysner det

Det lille hollandske sportsvognsfirma Spyker har fået ja fra både GM og den svenske regering til at købe Saab. (Selvom GM iflg. en avis, jeg ikke lige har present, har solgt Saab-teknologi for over en milliard - ganske vist kun svenske - til ... og gæt engang, rigtigt: Kineserne) Nu venter man bare på svaret fra den europæiske investeringsbank. Det bliver spændende at se om den lille hollandske bilfabrikant, som fremstiller et halvt hundrede ekstreme superbiler i millionklassen om året og har et underskud på en kvart milliard (ganske vist stadig kun 'svenske', red.) kan klare den udfordring. (Nostalgia 3/2010) Og lige så spændende at finde ud af, hvor meget de svenske skatteydere i sidste ende kommer til at spytte i bøssen og hvorfor det lille succesrige, svenske sportsvognsfirma Koenigsegg ikke fik lov at købe. Den fabrik kan om ikke andet kan lave verdens hurtigste gadebil.

Raketsport til Le Mans

Jaguars administrerende direktør, (Gulved-efterhånden-hvilket-nummer-i-rækken, red.), Mike O'Driscoll, en lidenskabelig og gennem lang tid(?) fortæller for at bringe Jaguar tilbage til Le Mans, gav projektet grønt lys efter at have besøgt Le Mans i 2008 med amerikaneren Paul Gentilozzi. Sidstnævntes i øvrigt succesrige Jaguar- og Michigan-baserede RocketSports Racing har fået i opdrag at stille op med et par XKR GT2 til sommer på Le Sarthe. (Jaguar Magazine 2/2009). Det glæder vi os til, for så er det præcis tyve år siden, at Jaguar sidst vandt med vor egen John Nielsen bag

rattet i XJR 12. Den dag alle danske fandt ud af, at der var noget, der hed Le Mans, og siden af Tom Kristensen gjort til Danmarks største motorløb, målt på tilskuertal.

Besøg bag jerntæppet

Glem alle spøgefuldhederne for i Danmark fejrer man Skoda. I et hjørne af Fyn findes et Tjekkoslovakiet for altid. Idéen med et Skodamuseum i Danmark virker underlig, men engang var den hækmotoriserede firehjulere legemliggørelse et kørselsbehov og danskernes mest populære bil efter at have sat den tidligere Morris Minor på porten. Sådan skriver det engelske Classic & Sports Car, dog næppe historisk korrekt, men i det mindste underholdende for en dansk (3/2010). Årsagen er ganske simpel, fortsætter bladet, biler har altid været tungt overbeskattet i Danmark og de statsstøttede biler fra det tidligere kommunistiske Tjekkoslovakiet var billige i årene før murens fald. En mekaniker mente at det kunne han tjene penge på og etablerede sin egen Skoda-forhandling i 1962. Hos hans søn spirede idéen om et Skoda-museum begyndende med en håndfuld biler i det gamle værksted. Tillykke til Lise og Ole Hansen i Glamsbjerg for fire sider flot fotoreportage i 'The world's best-selling classic car magazine'.

Vorsprung durch Technik

Har i nyere tid været Audis reklameslogan, og igennem hele syv år har Audi kæmpet med domstolene i forbundsrepublikken for at få sloganet registreret som et egentlig varemærke, men fået nej. (Morgenavisen Jyllandsposten 12.02.10). Og med god grund. For at opnå beskyttelse gennem et varemærke skal mærket helst være grafisk specielt i sin udformning, NETTO med Skotten fx, eller et særegent, ofte konstrueret, fiktivt ord, eller personens eget navn, umisforståelig i forhold til andre: LEGO, Føtex, Illum eller ... Audi, men ikke almindeligheder som 'Vi vil være billigst' eller "Forsprung ved hjælp af teknik". Træt af de snærende bånd i hjemlandet og hvem kender ikke til det, gik Audi til EF-domstolen og fik underligt nok lov. Det siger selvfølgelig mere om EU & Co. end om gamle biler og er således uden for denne klummes rammer, men da tankevækkende alligevel, for det er også Bryssel, der har sat ydre toldmure op for import af historiske biler fra tredjelande og det må virkelig skæppe i statskasserne, så tak for det.

Claus Frausing stillede skarpt på den automotiv verden.



KONKURRENCEN



Den var ikke så nem i februarnummet, men der kom da en del besvarelser, og de fleste var rigtige: Steyr. Endda vidste de fleste også at det drejede sig om en model 220 fra ca. 1938-39. Med et Gläser karrosseri, emblemet kan ses på vognsiden. 2.260 cc topventilet 6-cylindret motor med 55 hk. Uafhængig hjulaffjedring for og bag. Hydrauliske bremses og 12-voltsystem.

Model 220 blev lavet 1937-41 af den østrigske fabrik, hvis kølermærke var en skydeskive, ihukommende virksomhedens oprindelige felt, våbenfremstilling. Den hed da også først Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft eller noget i den retning. Biler begyndte Steyr at lave i 1920, og straks blev der solgt nogle i Danmark, blandt andet var Kongelig Dansk Automobilklubs direktionbil en Steyr. Hos en bagermester i Århus overlevede et eksemplar fra dengang i rimelig og kørende stand i DVK's første år, men en mand der lavede mange ulykker fik lokket bilen fra bagermesteren under foregivende af at ville bevare den i Danmark og sendte den straks efter til Tyskland.

Det var for resten noget sludder jeg skrev sidst om at mærket var udbredt i Danmark i 1900-tallets to første årtier, jeg havde vist Stoewer i hovedet.

I alle de år fabrikken lavede sine egne biler var det både små og store modeller. Med til at sætte bilproduktionen i gang var den senere fra Tatra berømte konstruktør Hans Ledwinka, senere i tyverne var en overgang en vis Ferdinand Porsche konstruktør. Han var dog forsvundet, da Steyr i 1935 blev sluttet sammen med Austro-Daimler og Puch. I slutningen af tredverne lavede Steyr også den meget aparte model 50/55,

som der blev solgt enkelte af herhjemme. En lille, efter den tids begreber strømlijet bil med en 4-cylindret boxermotor på godt en liter. Se den på forsiden af Bilhistorisk Tidsskrift nr. 111, vort stiftermedlem Bent Mackeprang havde den da han var ung.

Da Steyr-Puch efter Anden Verdenskrig licensfremstillede FIAT 500 Nuovo var det også med fabrikkens egen boxermotor i stedet for FIATs to cylindrede. Ligeledes i den udmærkede lille firehjulstrækker Haflinger, opkaldt efter den terrængående østrigske hesterace. Dem har vi endnu en lille håndfuld af herhjemme. Steyr-Puch har også lavet firehjulstrækkere for Mercedes-Benz og har haft en ganske stor produktion af lastbiler, den del blev i 1990 afhændet til MAN, traktorproduktionen til Case og busafdelingen til Volvo. I 1998 blev de resterende dele af koncernen solgt til Magna International. Disse oplysninger har vi fra medlem Jens Petersen i Vejle.

Det er vel overflødigt at erindre om Puchs glimrende motorcykler og knallerter.

DVK-medlem Arne Castello Jensen fortæller at hans onkel i 1950-51 købte et tysk efterladenskab, en Steyr lastbil med luftkølet V8 motor. Den blev hurtigt afhændet igen, da den kun kørte 2 km på literen.

Vi har det princip at konkurrencens fotografier altid skal være danske, og billedet af Steyr 220 har vi fået af Bent Espensen, som oplyser at bilen tilhørte importøren af MAN, Chr. P. Barsøe i Åbenrå. Som så mange andre privatbiler blev den stillet til rådighed for frihedskæmpere ved befrielsen, men billedet er taget hen på sommeren 1945 i Hejlsminde havn, og måske var man på vej til det store frihedsmøde på Skamlingsbanken. Det er Esbensens forældre som passagerer – de havde fundet hinanden i frihedsbevægelsen i de glade maj-dage det år.

Bent Esbensens far Svend Henry var ellers sjællænder, fra Snesere, men kom sammen med en lærekammerat, Tage Pedersen fra Tappernøje, til Åbenrå i

1943 og blev hængende der resten af sine dage. De var udlært hos mekaniker Thorkildsen i Tappernøje – hans søn Leif er medlem af DVK. Verden er lille.

Udover en Haflinger er der ingen Steyr i DVK's trykte medlemsliste, men tys, de findes, og forhåbentlig kan vi komme tilbage til det ved en anden lejlighed.

Vinder af konkurrencen er ved lodtrækning Henning Klausen, Ålborg, som bedes aftale sin præmie med klubkontoret.

Konkurrencen denne gang går ud på følgende: Hvad er det for et bilmærke der i forskellige årgange står på begge sider af Stefan Petsch Jensens Holden i artiklen i dette blad? Svaret skal sendes til redaktionen inden den 25. oer



Danske motorportrætter

Man bliver i godt humør af Villy Poulsens bog med portrætter af et halvt hundrede motormænd. Smittet af forfatterens fortælleglæde og opfrisket af det store antal illustrationer i en skøn blanding af sorthvide løsbilleder og ny farvefotos. Hallo, hvor er der mange fristende motorcykler.

Villy fortæller at bogen er udsendt i anledning af hans 70-års fødselsdag. Tanken har vist været at det skulle være nulevende folk, om end nogle over 90, men som Villy selv skriver er der faldet enkelte fra før bogen var klar til at blive sendt ud. Det gælder for eksempel Mogens H. Damkier, som Villy nyportrætterede i efteråret kort før dansk motorjournalistikens nestor ville være fyldt 90. Men Damkier døde i julen.

Det er ellers mest dem, der har været aktive motorsportsfolk, og der er overvægt af dem på motorcykel. Som sagt til dels gamle mænd, de yngste er den generation speedwaykørere med Olsen, Nielsen, Gundersen osv. Gamle og yngre, Villy Poulsen har selv kendt og interviewet dem. Vemodigt på gamle fotografier at se mænd der kørte løb omkring 1950 eller endnu tidligere og så genkende dem på ny billeder. For eksempel Knud Nielsen fra Århus, en bamse der buldrede frem i standardklassen på sin Norton, også på de små speedway-baner.

Villy fik det med motor om ikke ind med modermælken så fra far Marius i Odense. Fagmand for både motorcykler og biler og med en sund samlerdille. Knyttet til Fyens Motor Sport, men også tidligt medlem af Dansk Veteranbil Klub, hvor mange medlemmer kom

til at sætte pris på hans viden og lager af dele. Det er sjovt at der også er en stor håndfuld mangeårige DVK-medlemmer mellem dem Villy portrætterer.

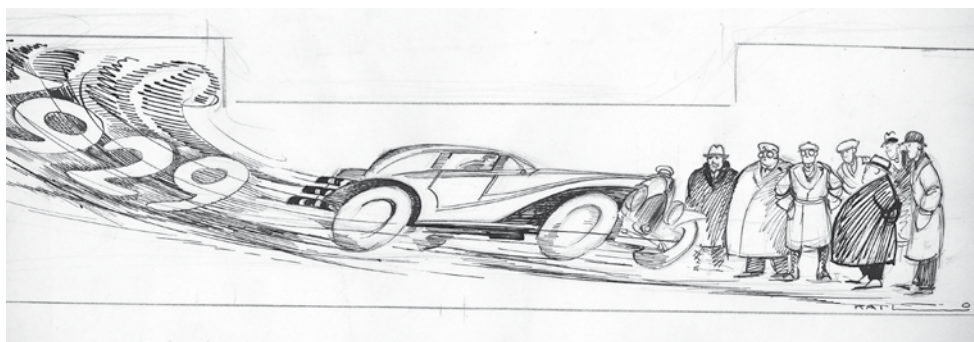
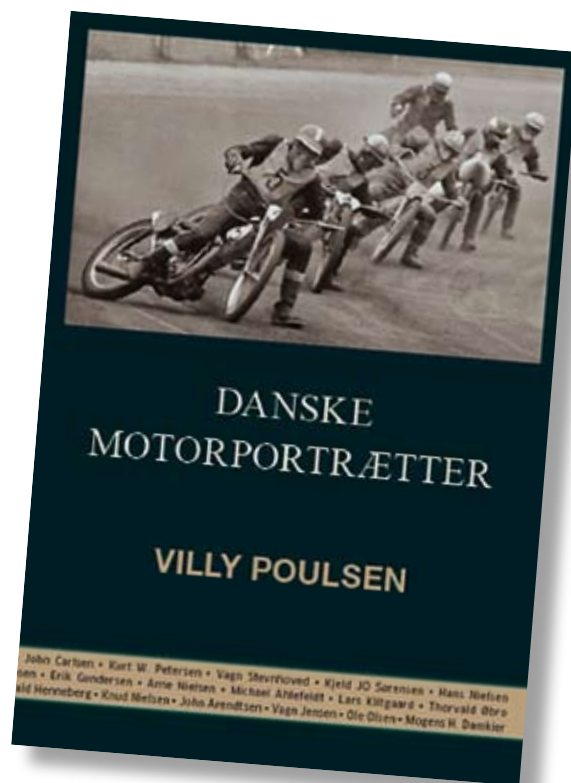
For Villy blev alt det fra far Marius altså grundlaget for hans levebrød som motorskribent både i dagblade, tidsskrifter og ikke mindst bøger i et utroligt antal. Tidligere var Villy sin egen forlægger, nu foregår det i samarbejde med en anden, men en ting gælder stadig: Der foregår ingen korrekturlæsning, og Villy får ikke ug i dansk. Men det er jo også gået af mode. Man kan ikke helt stole på stavingen af mærker og modeller, og vi tror heller ikke på at nummerpladen på en meget gammel motorcykel er den oprindelige, det må være en af de nylavede kopier. Hvad der dog

nok vil genere flere er at der ikke er sat tidspunkt på portræterne, som alle tidligere har været trykt andre steder. De er tilsyneladende uændrede, og af og til kunne man da godt være interesseret i at få at vide hvornår den og den lige havde anskaffet eller færdigrestaureret det og det køretøj eller lige havde foretaget sig noget eller snart skulle. Er det et år siden eller fire eller syv?

Villy håber at portrættere endnu flere, og gerne flere bilsportsfolk, så der kan komme endnu en bog ud af det. Det glæder vi os til.

Oer

Villy Poulsen: Danske Motorportrætter, 192 sider i stift bind. Veterania Forlaget Classic. 300 kroner.



Tegning: Kai Otting



Bog anmeldelse

Antoine Raffaelli: Memoirs of a Bugatti Hunter, English translation: David Burgess-Wise, Maeght Éditeur 1997, 247 s. Pris ukendt.

I juledagene lånte Deres ærbødige ovennævnte bog fra en god ven, han havde været så heldig at kunne købe den. Bogen blev "slugt", det må man sige. På en måde er forfatteren en usædvanligt heldig mand, der ligesom søger syndsforladelse for alle de fine vogne, han i 50-60'erne fandt frem til og erhvervede sig for en ofte særdeles symbolsk betaling. Mange af vognene stod bare og samlede støv, nogle af dem havde ingen ejere, disse var forsvundet under krigen. Selvfølgelig drejer det sig mest om Bugatti, men man træffer også Alfaer, Hispanoer, Mercedes osv.

Man krummer tæer, når man læser om en Mercedes SSK, så god som ny, som kunne købes for metalværdien. Det tog sin tid at få skrabet pengene sammen, men så var den gået til ophuggeren, hvor man kun fandt de sørgelige rester ødelagte af skærebrænderen. Zeiss-lamperne fik han lov at løbe med.

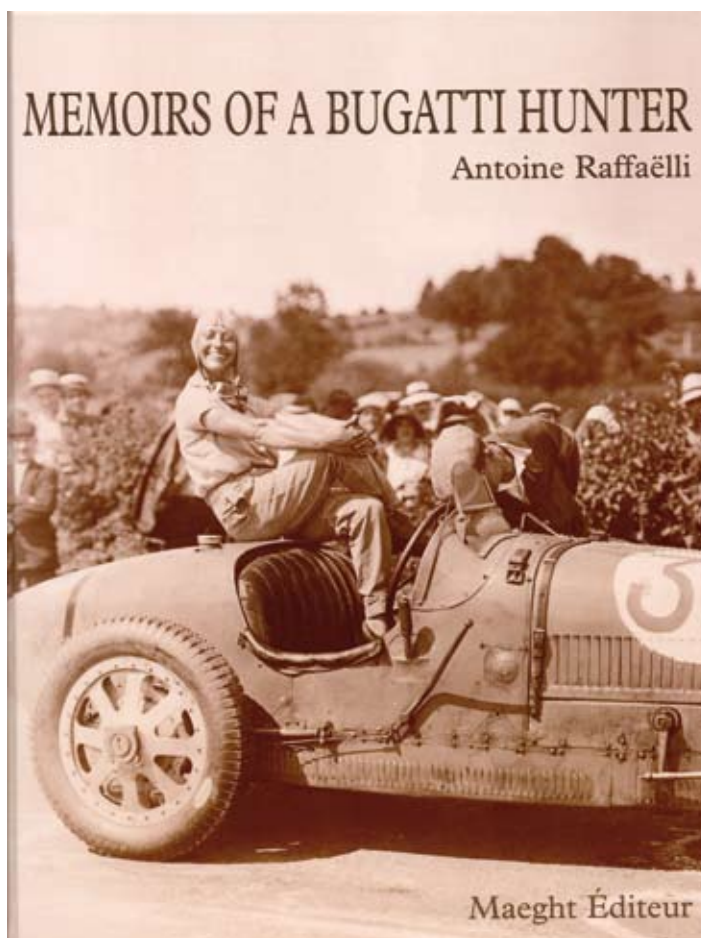
Mange Bugattier passerede gennem forfatterens hænder, en af hans kunder var den senere så berømte Fritz Schlumpf.

Bogen er fuld af aldrig før sete fotos, og midt i er en gennemgang af cirka 100 type 35 med chassismnumre, fotos og tidlige registreringsnumre og ejerforhold, simpelthen guf for den historisk interesserede.

Endelig noget man ellers aldrig ser: Fotos af totalt ødelagte Bugattier, og dem var der temmelig mange af.

Skulle man være så heldig at finde bogen hos antikvarhandleren, er den absolut værd at have stående.

Leif Gr. Thomsen



Delage.





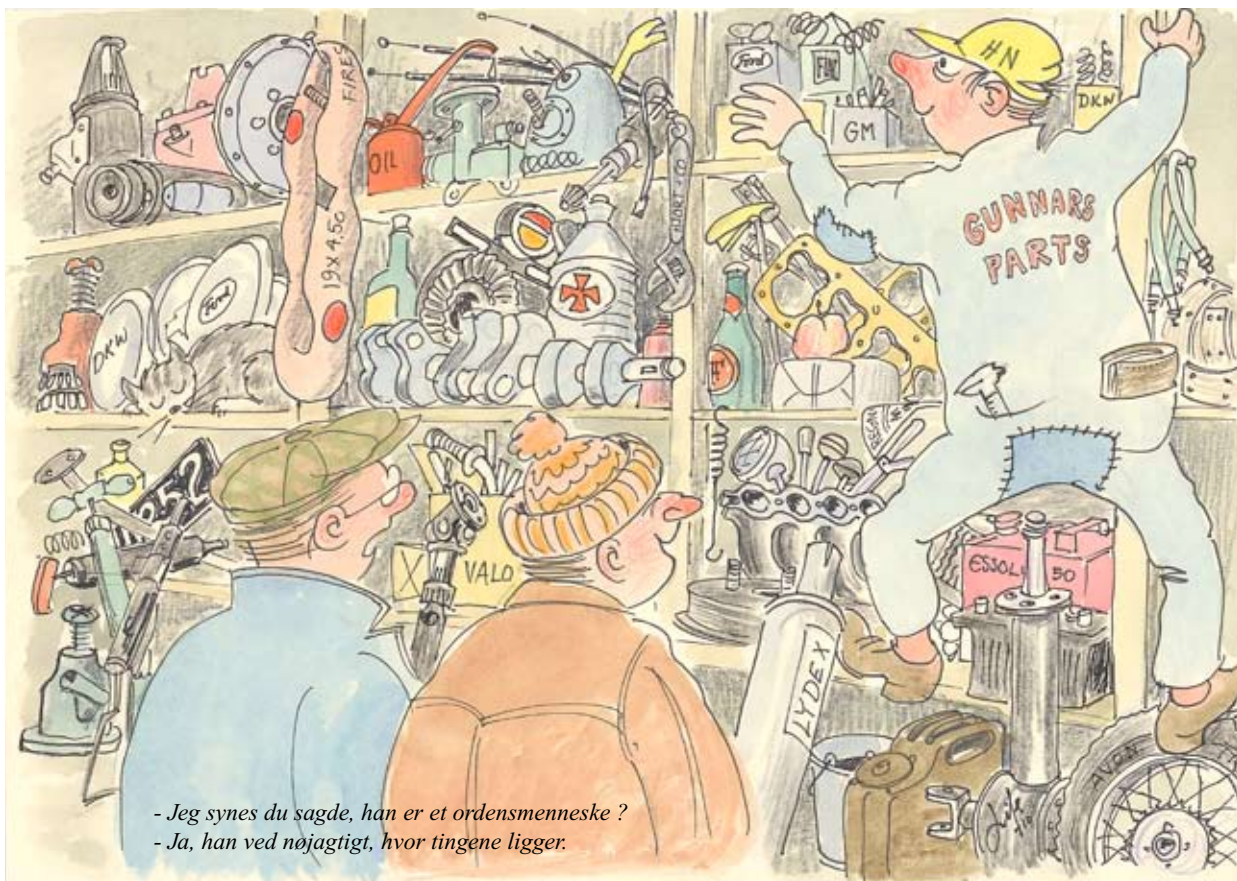
Autogalleriet

Det begynder at tage form i Herning. Autogalleriet er nu under etablering i lokalerne, der har huset Femilet. Initiativtager og frivillige arbejder på højtryk for at få indrettet lokalerne, så det kan blive huset hvor folk og køretøjer kan mødes. Det er store, dejlige, lyse lokaler, med den fornødne plads til køretøjer, ligesom der etableres værksted og mødelokaler.

I februar begyndte de første køretøjer at rykke ind, den officielle åbning er fastsat til den 10. april (ny dato).

Autogalleriets tilblivelse kan følges på www.autogalleriet.dk

Jørgen Lauritzen





MhS nyhedsbrev 2/2010

MhS har for nylig udsendt nyhedsbrev nr. 2/2010. Vi omtaler kort indholdet her, og interesserede kan se hele nyhedsbrevet på www.motorhistorisk.dk.

Moms og told ved import uden for EF

MhS har i begyndelsen af februar haft et møde med SKAT om de ændrede regler for beregning af told og moms af historiske køretøjer, der importeres fra lande uden for EU – et emne, der har været omtalt tidligere i VT.

De kriterier, der gælder efter de nyeste domme fra EF-domstolen, er:

- køretøjet skal være i original stand
- være mere end 30 år gammelt
- ikke længere være i produktion
- besidde en vis sjældenhedsværdi
- normalt ikke anvendes i overensstemmelse med dets oprindelige formål,
- være genstand for en specialiseret handel, der finder sted uden for den normale afsætning af lignende brugbare genstande
- have en betydelig værdi.

De kriterier, der kan forventes fokus på, er "sjældenhed", og at køretøjet skal repræsentere en "betydelig værdi". De øvrige kriterier vil næppe volde problemer.

Den seneste dom indebærer, at myndighederne kan nægte den lempelige afgift, selv om alle de øvrige kriterier er opfyldt, hvis myndighederne fastslår, at motorkøretøjet ikke illustrerer et væsentligt trin i menneskets udvikling eller ikke belyser en periode i denne udvikling. Efter både dommens og vejledningens ordlyd er det myndighederne, der skal føre beviset for, at denne undtagelsesregel kan bruges. MhS vurderer, at det kan blive uhyre vanskeligt for myndighederne (SKAT) at løfte denne bevisbyrde.

Historiske køretøjer og miljøzoner i Tyskland.

I bl.a. Tyskland er der indført miljøzoner i mange større byer. Kun biler, der har et miljømærke, må som hovedregel køre ind i disse byer. Praktisk taget ingen historiske køretøjer kan opfylde kravene til at få tildelt et miljømærke, men det gør ikke noget – historiske køretøjer er nemlig undtaget. Ifølge de tyske regler er udenlandske køretøjer undtaget for miljømærke, hvis de opfylder følgende betingelser:

- er mindst 30 år gamle
- må ikke være "upassende" ombygget, men gerne ombygget "tidssvarende"
- er i god stand
- køretøjets alder fremgår af registreringsattesten

Vejledning til alle der kører gammelt motorkøretøj

FIVA har udarbejdet en "Vejledning i brugen af historiske køretøjer". Det er et lille hefte, der samler en mængde erfaringer og gode råd med hensyn til omgangen og kørslen med gamle motorkøretøjer.

Meningen med heftet er at påvirke alle til at bruge deres historiske køretøj på en måde, der ikke gør andre på vejene sure, og samtidig formindsker risikoen for ulykker. Heftet kommer hele vejen rundt omkring lygteføring, bremses, hvor og hvornår det er bedst at køre og meget andet. Der gøres også opmærksom på den risiko, der ligger i, at andre på vejene ikke nødvendigvis har nogen viden om, hvordan gamle motorkøretøjer reagerer.

MhS har fået heftet oversat til dansk og forsynet det med humoristiske illustrationer tegnet af veteranbilmanden Leif Gr. Thomsen. Alle MhS' medlemsklubber vil få et antal eksemplarer tilsendt.



Tegning: Kai Otting



Den amerikanske TRIANGEL



Juelsminde Trælast- & Kulimport købte en af de fyrrer Federal/Triangel, her fotograferet på Horsens Havn belæstet med koks i søkke og en sjat kul ved bagsmækken inden hjemturen til Juelsminde. Da bilen også skulle fragte langtømmer var der monteret en bom på kofangeren, der tilsyneladende bryder lygternes lyskegle. Retningsviserne var monteret højt for ikke at blive beskadiget ved tømmerlæsningen, og ved nedslåede ladsider kunne der anbringes et par kæpstokke, således at godset ikke gled afladet. Transporten af langgods medførte en ekstra belastning af forhjulene, umiddelbart ser det ud til at forhjulene er monteret med en overstørrelse gummi

Af P. E. Hansen

I 1934 købte De forenede Automobilfabrikker 40 amerikanske lastbilchassiser, og blot ved at udskifte mærkeskiltene blev de til Triangel type T-32.

Det var Federal lastbilfabrikken i Detroit, Michigan, der leverede chassiserne. Fabrikken var aktiv fra 1910 til 1959. Om Detroit accepterede forvandlingen til T-32 ved vi ikke, men det er kendt at 1934 var et dårligt år for amerikanske lastbilfabrikker. Derfor var man formentlig interesseret i at sælge et større antal biler - måske har de været "på tilbud".

Vareindkøb i udlandet blev fra 1932 reguleret af Direktoratet for Vareforsyning, kaldet Valutacentralen, med det

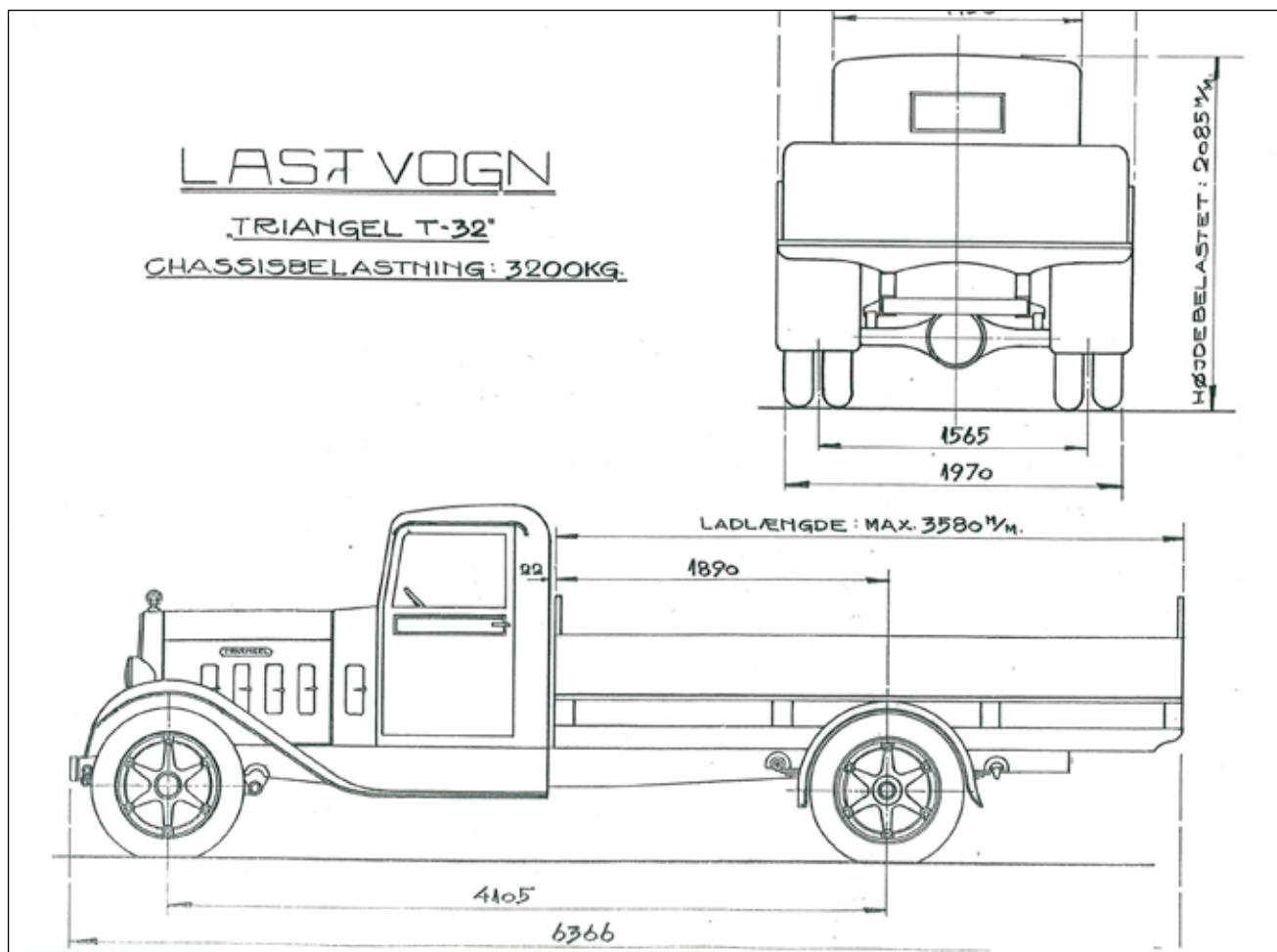
formål at bruge mindst mulig fremmed valuta. Karrosserier kunne fremstilles her i landet, derfor blev Federal bilerne importeret som chassiser som i øvrigt de fleste erhvervskøretøjer dengang. På chassiserne byggede DfA 27 lastbiler, 12 rutebiler og et chassis beholdt Odense-fabrikken som forsøgs-/prøvevogn.

Federal bilerne var udstyret med Hercules motorer, som DfA senere valgte til den danske Triangel. I mærkets fyrrerårige produktionsperiode fra 1919 til 1959 anvendte DfA en halv snes forskellige motorfabrikater. Hercules maskinen var sekscylindret med et slagvolumen på 3750 ccm, effekten var 58 hk.

Betragter man T-32's visuelle udtryk er det markant anderledes end Triangel fabrikens samtidige modeller.

Hjulene var efter amerikansk mønster jernartillerihjul med løs fælg, motor-ventsventilationen skete gennem oplukkelige klapper, frisk luft til førerhuset gennem den bagerste klap. De samtidige Triangel biler var forsynet med pladehjul og udpressede ventilationsåbninger i motorhjelmsiderne. Umiddelbart synes den amerikanske konstruktionsløsning at være dyrere end den danske.

Tak til Uffe Mortensen og Jens Birch for tekniske oplysninger samt Hans Graakjær for dataarbejde.



Ved typegodkendelsen af en lastbil bestemmes ladets længde af dets midte foran bagakslen. For T32 skulle ladmidte være mindst 200 mm foran akslen. Om det blev håndhævet af den lokale motorsagkyndige er som man siger et godt spørgsmål. Ved nærlæsning af Juelsmindebilledet synes det som om bilen har et ekstra langt lad, det er konklusionen ved at betragte ladsidens hængselsplacering.

Aarhus—Horsens.

Koncessionsindehaver: Johan Larsen. K. udløber 1. Maj 1940.

Paabegyndt 16. April 1923 af nuværende Ejer.

Følgende Vogne er i Drift paa Ruten:

X 1630. Bedford 1934. 65 HK. 2100 kg. Last 3100 kg.

X 7384. Chevrolet 1933. 60 HK. 1975 kg. Last 2325 kg.

X 7421. Triangel 1935. 70 HK. 2175 kg. Last 3225 kg.

X 7421. Triangel 4-hjulet Paahængsvogn. 1400 kg. Last 2225 kg.

Dagl. Kilometer: 250—375.

Fra Dansk Godstrafik med Auto, 1937.

Vognmand Johan Larsen betjente fragtruten Horsens-Aarhus med tre biler. X 7421 var en Triangel Type-32, angivet med en lastevne på 3.225 kg, altså noget mere end DfA's data for biltypen. Jeg erindrer bilen fra besøg på Horsens Lastbilstation, måske fordi den havde et anderledes design end samtidens lastbiler, måske fordi den var særdeles velholdt. Også den angivne lastevne husker jeg var påført bilen. Med tilkoblet påhængsvogn kunne vogntoget laste 5,5 tons.

EV 2200	30 km
L 2700	

Påskrift på lastbiler

Lastbilens egenvægt og lastevne var skiltemalet på førerhuset tillige med den maksimale tilladte hastighed og antal personer i førerhuset, inklusive føreren. Kun de største biler havde så bredt et førerhus, at der var plads til tre personer. Med en førerhusvægt på 500 kg kunne T-32 laste 2.700 kg efter fabrikkens oplysninger.

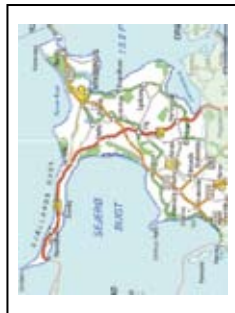


ODSHERREDSLØBET 1. maj 2010
køres som sædvanlig St. Bededags lørdag.



*15. Odsherredsløb på kryds og tværs
i Odsherred. 100 km lang rute.*

ODSHERRED
KOMMUNE



PROGRAM.: Kl.9⁰⁰ -10⁰⁰

Løbsdeltagerne samles ved
Administrationscentret (Rådhuset)
Vesterlyngvej 4500 Nykøbing Sj.

Der serveres morgenkaffe fra kl. 9⁰⁰

Kl. 10⁰⁰ Borgmester Thomas Adelskov starter løbet og
køretøjerne præsenteres

Afslutter med frokost:

Restauratation "STRANDLYST" Lyngvej, 4560 Vig.

DELTAGELSE: Alle køretøjer over 35 år.

Betaling: Startgebyr: 50,00 kr. pr. køretøj. Deltagegebyr: 150,00 kr.
pr. person. Deltagerbørn (12 år) halv pris 75,00 kr. for frokost +
1 øl/1 vand/1 glas vin og kaffe.

**Tilmeldingsfrist: 18. april 2010. Maks. 100 køretøjer (biler-
motorcykler).**

Køretøj: _____ Årgang: _____
Startgebyr: pr. køretøj 50,00 kr. _____ Deltager _____ antal

a 150,00 kr. børn _____ antal a 75,00 stk. = i alt _____ kr.

Sendes: til Conny Larsen, Nygårdsvej 1b. 4573 Højby col@mail.dk
tlf. 59 30 25 71 fax 5930 2578. Beløb sendes pr. check

eller indbetaling på konto Sparekassen Sjælland
Reg. nr. 0517 konto 1017899



HESTEKRÆFTER I CITYHORSENS
Lørdag d. 8. maj kl. 10.00 - 16.00
CityHorsens Løbet 2010



Hestekræfter i CityHorsens er en årlig tilbagevendende begivenhed
med udstillinger af bl.a. veteranbiler, motorcykler, nye biler, tilbehør etc.
Vi krydrer dagen med fest, oplevelser og masser af aktiviteter for hele familien.

I samarbejde med Hotel Opus Horsens har vi den glæde efterfølgende at invitere jer til **CityHorsens Løbet 2010** - helt gratis.

Program for dagen

- Kl. 10.00 - 14.00 Samlet placering på Rådhuset
Information
Konkurrence
Der serveres en let frokost med en øl/vand
Kl. 14.00 CityHorsens Løbet 2010 skydes i gang
Kl. 14.45 Ankomst Hotel Opus Horsens med lækkert kaffebord
Præmieoverrækkelse
Kl. 16.00 Tak for i dag

Nærmere oplysninger og tilmelding til: pia@cityhorsens.dk eller 75 62 47 22
For tilmelding venligst oplys bilmærke, årgang samt antal personer. **Deadline d. 16. april.**
Ønsker I kun at udstille bedes dette påføres.

Vi glæder os til at se jer.

Med venlig hilsen
CityHorsens
Pia Wilmer



Borgergade 11 1. - 8700 Horsens - tlf. 75 62 47 22 - www.cityhorsens.dk



Jubilæums Sydhavsrally



For 10. gang og dermed jubilæum har vi fornøjelsen at indbyde til veteranbilløb på Lolland for DVK. Åbent løb for alle køretøjer over 25 år. Maks. 30 deltagende køretøjer. Mc er meget velkomne. Løbet foregår lørdag d. 26. juni med start kl. 10.30 fra Kong Cs restaurant og cafe i Saksøbing. Mødetid senest kl. 10.00 til kaffe og basser.

Første ekvipage kører kl. 10.30.

Turen går rundt på Lolland (ca. 75 km) og slutter i Bursø lige udenfor Maribo til præmieoverrækkelse og kåring af løbets flotteste bil.

Startgebyr kr. 100,00 pr. køretøj (inkl. kaffe og basser).

Frokost: Der vil blive mulighed for at købe deller og kartoffelsalat. Pris 40 kr. pr. portion ELLER man kan medbringe madpakke. Øl og vand kan købes.

Tillægsregler/praktiske oplysninger tilsendes deltagerne direkte ugen før.

Tilmelding:

Navn:.....

Adresse:..... Postnr.:..... By.....

Klubmedlemskab:..... Medlem nr.:.....

Tlf. nr.:..... Antal deltagere i køretøjet.....

Køretøj:.....

Ønsker at købe deller og kartoffelsalat til antal pers.....

Betaling: Startgebyr og mad, på dagen til løbsledelsen. Tilmeldingen sendes/afleveres til: Karen & Ole Poulsen, Bursøvej 33, 4930 Maribo

Hjallerup Stumpemarked & Motorhistorisk Træf 2010

Traditionen tro afholder **Hjallerup Museum, Algade 42, 9320 Hjallerup** vores årlige stumpemarked og Motorhistorisk Træf lørdag og søndag den 15. og 16. maj 2010 fra kl. 09.00 – 17.00. Som sædvanlig afholdes det på vores meget store areal lige over for museet.

Vi tilbyder udendørs stande for kr. 100,- uanset størrelse og uanset om I kommer både lørdag og søndag. Vær venlig at bestille stand inden 15. april 2010.

Campingvogne/telte kan opstilles (uden strøm) for kr. 50,- pr. dag.

Vi inviterer **alle** mærkeklubber, såvel biler, motorcykler, knallerter, traktorer, stationære motorer osv., og ved henvendelse til Hans Pedersen eller Flemming Spangbo inden 15. april 2010 sørger vi for at I gratis får stillet det nødvendige areal til rådighed. Alle mærkeklubber deltager gratis hele weekenden. Fortæring kan købes på hele arealet, da vi stiller boder op med kaffe, øl, vand, pølser osv.

Adgang til Hjallerup Museum koster denne weekend kun kr. 30,- pr. person.

Vi sørger for den nødvendige markedsføring, således vi kan samle rigtig mange mennesker til en herlig forårsweekend, hvor der vil være masser af køretøjer og stumper at kigge på.

Kontakter: Hans Pedersen – mobil 29 84 82 82 eller Flemming Spangbo 26 41 73 75

Hele arrangementet afholdes i nært samarbejde med:

Dansk Veteranbil Klub

www.dvknord.dk

Start den nye sæson 2010 op med et besøg i Hjallerup!



**Bustur fra Nærum til åbning af sæson 2010 på Egeskov.
Tirsdag d. 27. april
Pris kr. 100,00**

Tirsdag d. 27. april slår Egeskov igen museumsdørene op for Dansk Veteranbil Klubs medlemmer.

Benyt chancen for at se det flotte museum og mød medlemmerne fra den anden side af broen.

Bussen kører fra Nærum præcis kl. 15.30 og vi regner med at være fremme ved Egeskov kl. 18.30, hvor vi straks går til Cafe Ringborg og spiser.

Der serveres wienerschnitzel til kr. 100,- som betales i bussen på vej derover.

Drikkevarer afregnes på stedet. Kr. 10,- pr genstand.

Kaffe og småkager serveres senere i museet.

Tilmelding til Mette på kontoret tlf. 4556 5610 eller på mail til kontor@veteranbilklub.dk

Der er plads til 57 i bussen, så det er først til mølle princippet der gælder.

Påstigningssted	Tid	Sted	
1	15.30	Nærum	Dansk Veteranbil Klub
2	16.15	Køge	Transportcenteret
3	16.45	Ringsted	Ringsted øst, afkørsel 35 – P.pladsen
4	17.15	Korsør	Korsør Station



**Bussen kører igen mod øst ca. 21 - 21.30
På gensyn, hilsen Dorte**

Invitation til DVK's medlemmer og deres veteranbiler

Der vil i år blive arrangeret et træf med country-, rock-a-billy og blue grass-musik på Fort Østerlund, Østerlundvej 10 Virklund, 8600 Silkeborg, Kr. Himmelfarts-ferien 13. – 15. maj

i samarbejde med Scania Danmark. Der inviteres også custom- class/-brugs trucks, trikes (som er trehjulede motorcykler) og veteran-/amerikanerbiler fra hele Tyskland og Skandinavien.

Der er på den tilhørende hjemmeside en tilmeldingsblanket for veteranbiler, hvor der kan tilmeldes til speciel pris kr. 200.- pr. bil inkl. 2 personer (billigt) for adgangsbånd som dækker adgang alle tre dage og rabat i VIP ølbaren. Den store dag er nok om lørdagen, hvor der også uddeles præmier til bedste bil,

førstepremien er en rejse for to til et sted i Europa, se mere på denne hjemmeside,

<http://www.rainbow-entertainment.dk/index2.asp?id=5>

Eventuelle spørgsmål så ring til Jens Rasmussen Risskov tlf. 8617.8002 mob. 2484.0013



US CARJOY

INVITERER TIL SÆSONSTART LØRDAG D. 10. APRIL.

VI MØDES VED FREDERIKSBORG CENTRET
KL. 9.00 MED FØRSTE START KL. 10.00
LØBDELTAGERENE (2 PR.BIL) MODTAGER MADPAKKER,
ØL/VAND, SAMT GRATIS ADGANG TIL BILMESSEN.

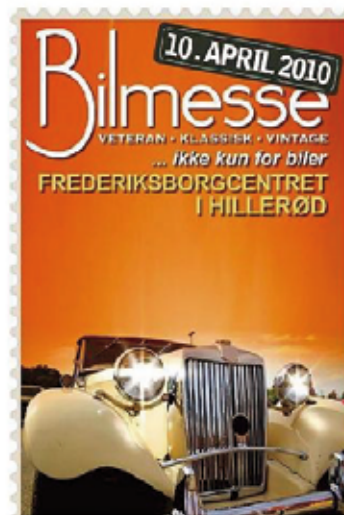
TILMELDING EFTER "FØRST TIL MØLLE"
SKAL SKE TIL LEON@OS.DK

- INGEN DELTAGELSE PÅ PRØVEPLADER -

150.- KR. PR. EKSTRA DELTAGER INKLUDERER MADPÅKKE,
DRIKKEVÅRER OG INDGANG



WWW.USCARJOY.DK



VORES VELVILLIGE SPONSORER ØNSKER VELKOMMEN!



Munkebjergløbet 2010



Vejle og omegn vil den 14. august 2010 igen være rammen om et hyggeligt billøb for veteran-, vintage- og klasserbiler.

Løbet køres som et ruteløb, hvor man starter i hold fra forskellige startsteder. Startstederne er Munkebjerg Hotel, Børkop Vandmølle og Vejle Center Hotel.

Der er morgenmad på startstedet. Løbet køres som en kultur/naturoplevelse for hele familien, hvor man rykker fra startsted til startsted. Igen i år bliver frokosten indtaget 3 steder.

Efter løbet, hvor man både scorer holdpoint og individuelle point, bliver vinderne hædret ved Munkebjerg Hotel.

I lighed med de tidligere løb vil der være festmiddagsbuffet på Munkebjerg Hotel om aftenen med danseorkester og vin ad libitum.

Pris pr. bil. (inkl. 2 personer) kr. 300,00. Ekstra voksen kr. 200,00. Børn kr. 100,00. Prisen inkluderer morgenbord, formiddagskaffe, frokost og eftermiddagskaffe. Festmiddagen på Munkebjerg kr. 425.- pr. person.

Jeg har på hotellet reserveret et antal værelser til særlig favørpris, hvis der ønskes overnatning efter festmiddagen. Dette gælder også for deltagere der ønsker at komme til Vejleområdet dagen før løbet.

Obs. - Der køres Munkebjerg Hillclimb om søndagen.

Morgenbordet starter kl. 8.00, og selve løbet kl. 9.00 og slutter kl. 16.00 med præmier. Ruten bliver omkring 90-110 kilometer i kuperet terræn. Der bliver pauser og opgaver undervejs.

Hvis man har særlige ønsker om at køre sammen med bekendte, vil jeg prøve at opfylde det.

Tilmelding: indeholdende: Navn, adresseby, bilmærke, årgang, deltagerantal, e-mail og særlige ønsker.

Hans Geschwendtner, Amagerbrogade 41, 2300 København S.
Tlf. 32-541921 - fax 32-540922 - e-mail: hans@geschwendtner.dk
Senest 29.7.2010



BILER SÆLGES

Karmann Ghia 1970. 60.000 kr.
Anni Borg Jensen, Susåvænget 17,
6710 Esbjerg V, tlf. 26295517 l
otteborg@ownit.nu

Skoda 120 LS 1962. Model med blan-
ke kofangere. 49.000 km. Skal synes,
afmeldt i 1996. Pris 9.500 kr.
Walther Pedersen, tlf. 59265700
waltherp@mail.dk

Ford A 1930 totalt istandsat. Ny motor,
køler 2.400 km. Nyt indtræk og dæk.
Historiske nummerplader. Rød/sort.
Kr. 90.000.
Claus Wello, tlf. 40530086

Wolseley 300 Mk II aut. 1966. 2 stk.
engelske luksusbiler med rødt læder og
træinstrumentering. Nogen renovering
nødvendig, derfor pris side pr. stk. fra
10.000.
Bent Faber, tlf. 26448486 bf@v-p.dk

Mercedes 190SL 1956. Fantastisk,
fuldstændigt renoveret mekanisk og
kosmetisk for over 200.000 kr. gen-
nem de sidste 3 år, bl.a. af Mercedes'
eget klassikerværksted i Stuttgart. Den
er sølv med ny kabine i sort læder, nye
bremser, støddæmpere, topstykke, ben-
zinpumpe og meget, meget mere. Synet
i 2007. Kan forsikres som veteran til
ca. 1500 kr. om året. Pris kr. 329.000.
Mercedes 280SE Aut. 1982. Ekception-
elt eksemplar, fuldstændigt renoveret
for en formue i 2006, der bl.a. inklude-
rede sandblæsning og nylakering i sølv.
Superflot kabine med gråt læder. Ny-
synet. Kan forsikres som klassiker til
ca. 2000 kr. om året. Pris kr. 129.900.
Mercedes GD300 SWB Aut. 1984.
Meget fin mekanisk, m. automatgear og
servo. Noget overfladisk rustarbejde,
som dog ikke forhindrede et anmærk-
ningsfrit syn i oktober 2009. Nysynet
privatbil på hvide plader. Kan forsikres
som klassiker til ca. 2000 kr. om året.
Pris kr. 69.900. **Mercedes GD240
LWB** 1989. Fuldstændigt frame-off re-
staureret i 2007 som led i test af polsk
klassikerværksted. ½t HMAK trailer
som også er restaureret medfølger. Ind-
registreret på gule plader. Kører perfekt
og skal ikke synes. Helt nye Michelin
X M+S dæk. Pris kr. 79.900.
Henrik Jeberg, tlf. 30444654.
henrik@jeberg.net

Triumph TR 4 1962. Venstrestyret
med overdrive. Bilen er tidligere kom-
plet renoveret og fremtræder fantastisk
velholdt og kører perfekt. Holder syn
til 2014. Leveres nysynet i købers navn
uden anmærkninger. Pris kr. 175.000.
Finn Sehstedt, tlf. 23990412.
sehstedt.f@sehstedt.dk

DELE TIL BILER SÆLGES

Motorer sælges: **Rover V8**, 4,6 l med
over 300 hk, kun kørt 5-6.000 km (eks-
tra toppakning medfølger).
Rover V8, 3,9 l med ca. 200 hk, brugt.
Rover 5 trins gearkasse – brugt – (eks-
tra o-ring medfølger).
Hans Bjørnholt tlf. 4027 4711 - Silke-
borg - kom, kig og giv et bud!
khhjornholt@privat.dk;
hb8600@gmail.com

Forruder fabriksnye til **Opel Kadett A
+ D, Opel Ascona A + C, Opel Manta
A og Bedford CAV** 1964. Bagruder til
**Vauxhall Viva HB, Opel Kadett – D
Caravan**. Til **Chevrolet 4- og 6-cyl.**
sælges pakninger, for- og baglygter,
torpedokølerfigurer, horn m.v. Det me-
ste til årgange før 1940. 4 trådegeffølge
17" til årgang 1933 standard. Diverse
hjulopsler samt mange andre dele.
H. P. Nielsen tlf. 4014 8037.

Dele til **Mercedes-Benz 220** "Hæk-
flos" for og bagklap, forskærme, v.
bagskærm, tank og døre h. og v. dør til
Mercedes-Benz 206 transporter.
Arne Elkjær Barbrè, Køgevej 101,
4100 Ringsted, tlf. 5753 3785.

Morris Minor 1953-71, alu-følge med
nye dæk 13"x175r pris kr. 2.200.
Lasse Nykær Jørgensen, tlf. 30450869
tilas@mail.dk

DELE TIL BILER SØGES

Til **Ford Capri** 1971 (model 1968-71)
søges kromlister omkring frontrude og
det lodrette sorte bagpanel med lister.
Erik Mieth, tlf. 22346195

Styretøj til **Ford Popular** uden slør
samt 2 originale baglygter, evt. andre
dele.
Ole Rasmussen, tlf. 40592687

Til **Opel Kapitän** 1960 søges diverse
reservedele, pyntelister, hjulkapsler
mm. Meget gerne billeder og instruk-
tionsbog.

Sten Ottesen, Restvej 7, 4880 Nysted,
tlf. 40175670 voranath@yahoo.com

MG 1951. Fjernprojektorer/tågelygter
Lucas. Skal være OK.
Finn Christiansen, tlf. 27358832.
erika.bak@ofir.dk

DELE TIL MOTORCYKLER SØGES

BSA Gold Star DBD 34 motor – ger-
ne dele.
Find Hansen, tlf. 22408445
vi.fh@stofanet.dk

DIVERSE

Hvem hvad hvor fra 1937 og frem. Se
de nyeste biler i hver årgang. Sælges
enkeltvis eller samlet.
Tlf. 21642233

Munters sorptionsaffugter MG90-
3 sælges. Kun brugt 1 år. Som ny kr.
6.000.
Kehl Rasmussen, tlf. 40139414
murerkeld@mail.dk

AUTOMOBILIA

Bog om **MG**, ny ubrugt: Original MGB
with MGC and MGB GTV V8 The re-
storers guide to all roadster and GT
models 1962-1980. 200 kr.
Tlf. 21642233

Instruktionsbøger, reservedelskatalog-
er m.m. til **Harley-Davidson, Indian,
Henderson, Super-X, Cleveland** og
Nimbus i gode fotokopier, rimelige
priser,
Poul Jørss, tlf. 32585377

**De gratis rubrikannoncer
optages kun for køretøjer
der er mindst 25 år
og kun én gang.**



Garager udlejes

Vi har lige nu ledige lejemål i Søborg, Christianshavn og Århus
Alle garager er i lukkede P-kældre

Henv.: Chanis 55 711 612

TIL SALG



MERCEDES-BENZ 219 1957
med danske papirer – lidt rust, kr. 35.000.
Arne Elkjær Barbrø, Køgevej 101,
4100 Ringsted, tlf. 5753 3785

TIL SALG



AUSTIN 7 ROADSTER 1934
Ca. 1996 er undervognen nymalet, karrossen ovnlakeret, ny kaleche, 4 nye dæk. Motoren er hovedrepareret ca. 2000, men skal lægges i. Indtræk bør reoveres. Der er en original reservedelsliste. Bilen har stået i tør garage. Har haft bilen siden 1961 og den har kørt sidste gang i 1967.



Reservedele: 4 stk. hjul, fortøj, bagtøj, stretøj, dele fra to motorer og 2 hele gearkasser. Der er rigtig mange reservedele til bilen. Samlet pris 65.000. Diverse foto kan sendes pr. mail.

Ole Bo Jensen
tlf. 36789311/20939311
jjobj@privat.dk



Undertegnede har nu snart været medlem af DVK i et år. Det har været fantastisk spændende at køre i min grønne Pagode sammen med andre medlemmer. Både min kone og jeg har lært mange hyggelige mennesker at kende.

Vi har også lært en masse underlige udtryk, og en aften i Bent Friis' garage lærte jeg hvad "dækspark" betyder. Fotograf Henrik Petit giver venligst tilladelse til at bringe vedhæftede billede i VT. Det illustrerer jo helt klart "dækspark".

Med venlig hilsen
Ernst Elholm, Virum



Dansk Veteranbil Klub regaler

VEST



RØD/SORT med klubmærke

kr. 350,00

med navn **kr. 400,00**

PLAKAT



Kr. 75,-
+ forsendelse

NØGLERING



RØD/SORT

Kr. 25,00

VOGNMÆRKE



Bredde 6 cm

Kr. 125,00

NØGLEHÆNG



Kr. 20,-



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet

Telefon 4556 5610

Mail: kontor@veteranbilklub.dk

STOFMÆRKE



Bredde 7 cm

Kr. 25,-



SWAPMEET®

Søndag d. 25. april. kl. 09.00-15.00

Andelslandsbyen Nyvang
Oldvejen 25
4300 Holbæk

Stumpemarked for veteranbiler, motorcykler og knallerter

Gratis parkering
mere gangareal til publikum
Mulighed for at køre ind og hente større stumper

Indgang til SWAPMEET og entre til Andelslandsbyen,
nedsat til kr. 40,- i dagens anledning

Tag hele familien med

Arrangør: Dampromleklubben
Tlf. 49 13 25 40

dampromleklubben.dk

TRÆKAROSSERIER

Renovering af bestående eller opbygning af nyt

Kalechebøjler og andre karosseridele i træ
fremstilles på bestilling

Poul Thostrup – Tlf.: 62 50 22 27

Opmagasiner af biler på Rudbækholm

Opmærkede båse på 3m x 5m. i tør & ventileret hal
udlejes. Fri adgang for lejere. Området videoovervåges
og hallen er monteret med webcam. Bilen kan afh./lev.
når som helst. Gode tilkørselsforhold. Ej reparation.

Pris pr. bås 600,- kr. + moms pr. måned på halvårsbasis.

Henvendelse til: Claus Jensen, Rudbækholm,
Kirkerupvej 39, 4000 Roskilde, tlf. 28 10 52 79



Kørejakker til sportsvognen

Den engelske bombermodel i ægte rulam
Normalpris kr. 3.000 - Vores pris kr. 2.000

Kørehjelme kr. 350.-

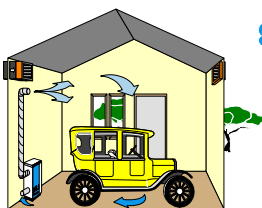
NYHED:

Topgun - skindjakker m/pelsfor
hos os kun kr. 1.200.-

Birger Overgaard

Skovvej 18, 9560 Hadsund
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



10. APRIL 2010
Bilmesse
 VETERAN • KLASSISK • VINTAGE
 ... ikke kun for biler
**FREDERIKSBORGCENTRET
 I HILLERØD**
9:00-17:00



www.bilmesse.dk
7640 0014 • 4027 6464



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

v/ Bo Kjer
40 45 88 82
bo@kjer.net

Ballerupvej 91, 3500 Værløse

www.veteransmeden.dk

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!



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



Her kan du forsikre veteran-, vintage og klassiske biler, veteran- og klassiske motorcykler, samt veteranknallerter og campingvogne.

Indtegnning sker via os, som er medlem af Veteran Forsikringsklubben. Du kan desuden få tilbud på andre private forsikringer, endda med prisgaranti.

E-forsikringer – www.e-forsikringer.dk
– står for administration af aftalen, daglig service og den øvrige indtegnning.

ETU Forsikring – www.etuforsikring.dk
– er forsikringsselskab i aftalen og håndterer policer og skader.

De to beslægtede virksomheder er specialister i Privatforsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er i dag Danmarks hurtigst voksende aktør på området.

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2010):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 751 kr. inkl. vejhjælp
Veteranbil årgang 1973	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 938 kr. inkl. vejhjælp
Veteranbil årgang 1984	Værdi 185.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 2.819 kr. inkl. vejhjælp

Bemærk: 25 % rabat på alle køretøjer, hvis mere end 1 køretøj.



Udgiveradresseret
maskinel magasinpost
ID nr. 42123



**OBS - OBS: Vedr. forsikring skal al henv. foregå til DVK
Se tlf., mail og kontortid på side 2.**

Al henvendelse:
Dansk Veteranbil Klub
Tlf. 45 56 56 10
Mail: kontor@veteranbilklub.dk