

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



58. årgang - oktober 2014 - VT nummer 460

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (mandag - torsdag 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med
omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200
ISSN 1600-8278

Redaktionen:

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
vt@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktøren
adresse.

annoncer og invitationer til klubbens kontor, fax
eller mail senest d. 20.

Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Announcepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

I redaktionen:

Morten Alstrup
Svend Carstensen
Peter F. Lykkeberg
Erik Nielsen
Leif Gr. Thomsen
Thom Bang Pedersen

Layout, sats:

Ole Callesen, tlf. 6178 1611
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Bestyrelsen

Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer og
veteranforsikringsklubben og VT

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 4583 8008

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

Mødesteder og udstillinger Midt- & Nordjylland

Kristian Nørgård Gravesen
Bjæregårdsalle 10, 6933 Kibæk
tlf. 2781 0131

nsunuser@gmail.com

Kasserer:

Per Henrik Nielsen
Munkebjergvej 1.st.th, 5000 Odense C
tlf. 2969 2423
phn@vandcenter.dk

Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben

Erik Lindholm
Stokbrovej 140, 8520 Lystrup
Tlf. 8623 0295
erik@lindholmst.com

Sekretær:

Protokol
Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge
Tlf. 4678 8687
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Løb og arrangementstilskud

Ib Rasmussen
Tisvilde Lundevej 1, 3220 Tisvilde
Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)
rasmussen@sport.dk

Mødesteder og udstillinger Fyn & Sydjylland & MhS

Henning Thomsen
Bogyden 14, 5610 Assens
Tlf. 4051 4799
rosenparken@hotmail.com

Mødesteder og udstillinger Øst

Ole Poulsen
Bursøvej 33, 4930 Maribo
Tlf. 4044 4666
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Suppleanter:

Erik Mieth, Øst. Tlf. 2234 6195
Kay Riber, Vest. Tlf. 4055 3322

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Hørby Allé 11, 2770 Kastrup
Thom Bang Pedersen
thombang@mail.dk

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Ernst Elholm 2421 3631
ernst@elholm.se

Midtsjælland - Kværkeby:

"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Preben Boisen, 4035 1585
samme adresse som mødestedet

Østsjælland - Klippinge:

Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Samme adresse
angliakai@dukamail.dk

Vestsjælland - Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng
Dirch Glad
Tlf. 2084 8940
dirchglad@gmail.com

Nordsjælland - Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted
Ib Rasmussen, 2026 3220
rasmussen@sport.dk
www.dvk-maarum.dk

Sydsjælland - Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernoje
Peter Bering, 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Fyn:

Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby
Anne Lise Gustafsson
Tlf. 6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Sydvestjylland - Skjoldbjerg

Skjoldbjergvej 52, 6623 Vorbasse
Ib Rønne, 2280 8112
roenne@dlgpost.dk
Bruno Kold, 2099 0026
kold@profibermail.dk

Nordjylland - Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev
Kraen Hjortlund, 3033 7370
kraenh@hotmail.com

Midtjylland - Herning

Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning
Peer Bak, tlf. 9712 2914
peba@kabelmail.dk

Østjylland - Ristrup:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Erik Nielsen, 8692 3943
Jens Rasmussen, 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Østjylland - Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum
Poul-Erik Jakobsen, 2723 1433
jakobsen@skjermad.dk
Erik Hougaard, 4034 0049
k.e.hougaard@mail.dk

Vestjylland - Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald
Henning Knudsen, 9738 1264
Samme adresse

Sydvestjylland - Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Lene og Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721
Jorgen Jacobsen, 2022 2729 yak@esenet.dk
www.dvk-sydvest.dk

Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:

Ryegård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia
John Andersen, 2978 2909
ja-ryesgaard@c.dk
Ole Troen, 2071 6694
troline@yahoo.dk

Sønderjylland - Åbenrå:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå
Erik From, 7462 5361
erik.kef@webspeed.dk

Historiske nummerplader MhS

Michael Deichmann, By-Lyngen 4
3230 Græsted
tlf. 7170 3525 - Kontortid: 18-19 i hverdage
md@motorhistorisk.dk

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub
Bogeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolffbrandt, 8659 3300
www.danskaustinklub.dk

Ford T Klubben Danmark
Claus Olesen, 5950 7155
claus@clo.dk

Ford V8
Kim Høier
shoebbox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Svend Carstensen, 3969 8115
svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

Poul G. Jensen, 4050 4364
takko@takko.dk

Vejledere

Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709
johnnybgoode@rasmussen.dk

Austin Seven

Ole Troen
Tlf. 7594 3494
troline@yahoo.dk

Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen
Tlf. 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh
9868 1189 - kurtgionna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Ford T

Claus Olesen
5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz

Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Pontiac

Poul Arne Christensen
tlf. 4027 2930 poularne@email.dk

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520
tteisen@yahoo.com

Rover

Henning Helmer, 4919 2700
henning.helmer2@gmail.com

Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211
bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB

Jan Bechmann, tlf. 49194286
Bechmann.eng@mail.dk

Tatra

Svend Carstensen
3969 8115

Toyota

Henning Holm
4056 8011

Volvo

Ole Callesen
6178 1611

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Niels Jonassen
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk
Tlf. 4919 1129
aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistre

Austin Seven
Jørgen Frode Bakka, 4576 1224
www.austinseven.dk

Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior

Michael Deichmann, 2227 8651 aften
michael@deichmann.org
www.fordyandcmodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund, 4656 0229
jonordlund@mail.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche

Paul Wilson, 2728 5725
paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard, 8648 6968

Singer

Kaj Dyring Larsen, 4678 8687
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Studebaker

Gorm Albrechtsen,
9722 3630/4044 7505
post@gorma.dk

Triangel

Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com

VW - luftkølede

Robert Hagen, 3251 7624
robert.hagen@sas.dk

Køreselskaber/Sektioner

Alvis

Peter Bering, 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn

Anne Lise Gustafsson, 6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Køreselskab DVK Lillebælt

Bob Rudy Hansen, 2323 6706
bobrhansen@gmail.dk

Køreselskab Vest

Erik Hougaard, 7583 0049

Peugeot

Claus Sonne Linnedal, 3252 7777
linnedal@hotmail.com

Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum
kl. 19-21 og alle tirsdage kl. 10-14 eller
efter aftale.
bibliotek@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders
Ditlev Clausager, Niels Jonassen (fmd.)
Foto: Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com



Dreslers DKW F5 1936
Foto: Dorte Stadil



I november fejrer vi klubbens fødselsdag på alle mødestederne, med et glas champagne og lidt kransekage, så kig forbi og få en hyggelig aften.

Indhold

Mødestedet Kværkeby fylder 20 år.....	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Til Krudtfestival.....	4
Hvem byggede Hammelvognen om ?.....	4
Klubaktiviteter	6
Efterlysning.....	8
Biler i knaphullet.....	9
Roskilde Ring Copenhagen Cup.....	10
En lille historie.....	13
Familiehistorie om en Ford T.....	14
Skibsreder Johnsen.....	16
Lotus seven, Argentina.....	20
En tur til Eremitage Slottet i Dyrehaven.....	22
Tanus 12M	24
Tour de Hvidebæk.....	26
Autogalleriet i Herning	28
Englændertræf.....	29
Her bliver drømme til virkelighed	30
Nye medlemmer.....	32
Aurelia kommentar	33
Gæt en toppakning.....	33
Køb / Salg	34

Sommers Automobile Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.
Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.
Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00.
Entré for voksne: Kr. 50.
Børn kun i følge med voksne.

Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale pr. tlf. eller e-mail.
Kontortid: Mandag-onsdag 10.00-15.30,
e-mail lillian.bech@e-sommer.dk

Mødestedet Kværkeby fylder 20 år



Den 21. oktober har Preben Boisen lagt flotte lokaler til, på Steffensgård i 20 år, og i oktober har Preben også selv været medlem af DVK i 20 år.

Mødestedet startede med Egon Neesgaard som mødestedsleder, men Preben tog hurtigt over og har lavet spændene møder, afholdt et utal af godt besøgte arrangementer og lavet ture, som man kan se af billedet hvor han sender en anden mødestedsleder, nemlig Klippinges Kai Wredstrøm afsted med de sidste formaninger.

En stor tak til Preben for alle de mange år med ansvaret for Kværkeby.

Alle er velkomne d. 21. oktober, hvor der serveres sandwich og spises lagkage.

Dorte Stadil





Møder

OKTOBER

Torsdag 9. Aabenraa. Klubaften, besøg af en gæst.
Torsdag 9. Lillebælt. Foredrag. Fra arbejdsmand til direktør
Lørdag 11. Vesterhede. Børnenes Køredag
Tirsdag 14. Fyn. Kl. 19.00. Cafe og biblioteksaften.
Tirsdag 14. Uldum. Besøg hos Skals Niensens, Løsning
Onsdag 15. Engelholm. Klubmøde fra 19.10
Tirsdag 21. Kværkeby. 20 års jubilæum kl. 18.00.
Tirsdag 28. Fyn. Klubmøde hos SIMAC i Svendborg kl. 19.00
Tirsdag 28. Klippinge. Sidste halvdel af Peking/Paris foredrag
Torsdag 30. Morris-møde. Morrismøde hos Ole Nordlund, kl. 19.00

NOVEMBER

Tirsdag 4. Løve. Foredrag og Firmabesøg.
Torsdag 6. Nærum. Klubmøde Charlottenlund Travbane
Tirsdag 11. Fyn. Vægteren fra Kerteminde
Tirsdag 11. Uldum. Klubmøde på møllen. DVK 60 år
Torsdag 13. Aabenraa. Året der gik.
Torsdag 13. Lillebælt. Klubmøde
Torsdag 13. Mårum. Klubmøde/60 år fejres samt foredrag 1930
Tirsdag 18. Kværkeby. Foredrag kl. 19.00.
Onsdag 19. Engelholm. Museumsbesøg i Næstved kl.19.00
Mandag 24. Vesterhede. Julefrokost
Tirsdag 25. Fyn. Julefrokost på mødestedet kl. 18.30.
Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde hos Lennart Poggenborg, 19.00

DECEMBER

Torsdag 4. Nærum. Klubmøde juleafslutning.
Tirsdag 9. Fyn. Julehygge med Gløgg og æbleskiver.
Tirsdag 9. Uldum. Juleafslutning, Café Gaslight
Torsdag 11. Aabenraa. Årets julefrokost kl. 18.30
Torsdag 11. Lillebælt. Klubmøde
Torsdag 11. Mårum. Julehygge med gløgg og æbleskiver 19,30
Tirsdag 16. Kværkeby. Julefrokost kl. 18.00.

2015

JANUAR

Tirsdag 13. Fyn. Nytårskur.

Til Krudtværksfestival...

...drog ca. 40 køretøjer afsted fra Nærum d. 13. september, med retning Frederiksværk. Vi kørte nord om Arresø, der er Danmarks største sø, 40,72 km2. Da vi nåede rundt om søen holdt en stor delegation lokale veterankørere og deres biler og tog imod os. Alle kørte videre til udstilling på festivalområdet, hvor borgmesteren kl 12.45 valgte den bil han bedst kunne lide.

Valget faldt på familien Dreslers DKW F5 fra 1936, samme bil som også vandt en af priserne til klubbens jubilæumsløb. Forståeligt nok for bilen er flot og har en spændende historie. DS

Løb og arrangementer

OKTOBER

Fredag 10. Kulturnat i Transportministeriet. Tovholder Ib Rasmussen, info VT 458
Lørdag 18. -søndag 19. Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia. Info VT 459
Lørdag 18. Fælles bustur til Bilmesse i Fredericia. Køre med veteranbil-ligesindede til bilmessen.

NOVEMBER

Lørdag 15. Herning Stumpemarked. Danmarks største marked for stumper, ting og sager. 2015

2015

MARTS

Lørdag 7. Generalforsamling i Nyborg

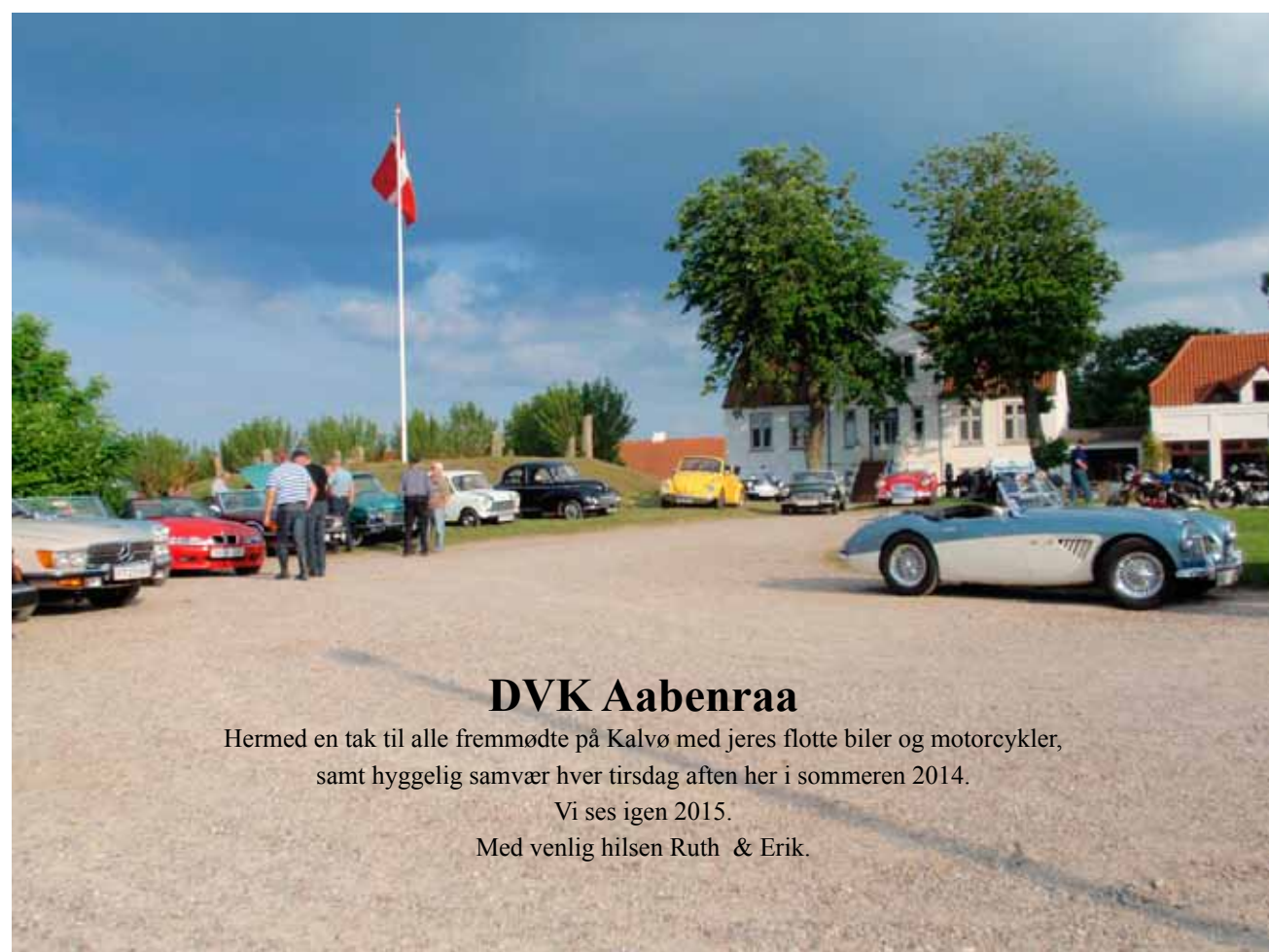
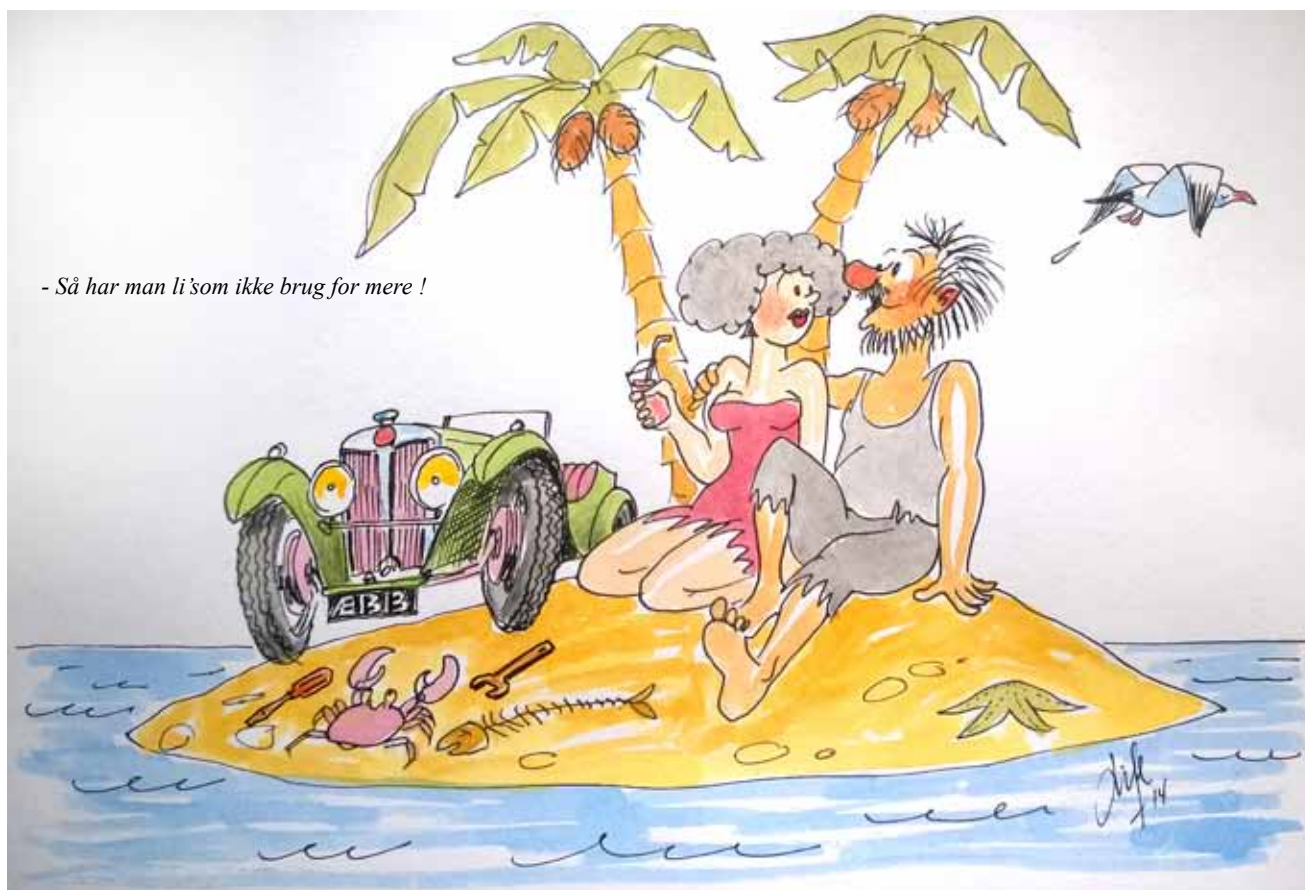


Hvem byggede Hammelvognen om?

Tak for den morsomme artikel i Veterantidende nr. 459 for september 2014. Som det ses af de herlige fotos, var bilen i 1888 forsynet med to individuelle forgæfles, som ser ud til ikke at være affjedret. På billederne fra Brighton-løbet i 1954 ses det imidlertid tydeligt, at vognen har fået en stiv foraksel affjedret med langsgående blad-fjedre. Det kunne være interessant at høre, om nogen ved, hvornår og af hvem bilen blev ændret på dette centrale område.

Venlige hilsner Mogens Camre. Medlem nr. 151





DVK Aabenraa

Hermed en tak til alle fremmødte på Kalvø med jeres flotte biler og motorcykler,
samt hyggelig samvær hver tirsdag aften her i sommeren 2014.

Vi ses igen 2015.

Med venlig hilsen Ruth & Erik.



KLUBAKTIVITETER

AMAGER

Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00.

Hørby Allé 11, 2770 Kastrup. Indkørsel fra Engelsvej.

Med venlig hilsen
Thom Bang Pedersen
thombang@mail.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

4. TIRSDAG i måneden kl. 19.00

Nygade 3, 4672 Klippinge

Oktober d. 28. Claus Thulstrup og Ib Rasmussen kommer, for at vise det vi ikke nåede i første omgang, af Peking-Paris løbet, det glæder vi os til. Kai Wredstrøm, tlf. 56578205
angliakai@dukamail.dk

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00
Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby.

Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

Oktober d. 21. 20 års jubilæum kl. 18.00. Det vil blive markeret med lidt mad, kaffe og lagkage. November d. 18. Foredrag kl. 19.00. December d. 16. Julefrokost kl. 18.00. Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig a jour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er ved at tjekke hjemmesiderne eller at ringe til mig (EM). Preben Boisen, tlf. 40351585, gcb@webspeed.dk
Sekretær: Erik Madsen, Roskilde tlf. 46323825/40633125
madsen.roskilde@city.dk
www.emfoto43.dk

VESTSJÆLLAND - LØVE

Alle TIRSDAGE holder vi klubmøde fra kl. 19.00 og vi har som regel et særligt arrangement den første tirsdag i måneden.
Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.
Vi er tit hurtige til at arrangere en



køretur, garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbil.dk.

Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve.

Vi har også en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

Vi er som regel 5-15 veteranfolk i Løve hver tirsdag, hvor vi hygger os med kaffe og en masse bilsnak om alt fra Ford-T til Lotus.

Oktober d. 7. Vi får besøg af veteran-nummerpladespecialisten Michael Deichmann

ALLE ER VELKOMNE TIL AT KIGGE IND og hvis du ikke er medlem, kan du jo blive det senere!

Dirch Glad, tlf. 20848940
dirchglad@gmail.com
www.dvk-loeve.dk

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

1. TORSDAG i måneden, kl. 18.30 spisning og mødestart kl. 19.30

3. TORSDAG cafeaften kl. 19.30.

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Oktober d. 16. Cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30

November d. 6. "Klampenborg Classic Motor Meeting" som i år var flyttet til Charlottenlund Travbane med stor succes. Det er Kim Polte og hans "companer" der arrangerer, og Kim Polte vil på klubmødet berette herom og afsløre mulige planer for fremtiden. December d. 4. Årets sidste klubmøde og i julemåneden. Herom senere.

ALLE er velkomne til at kigge ind til klubaftenen, også ikke medlemmer, har du en ven, med interesse for gamle biler, så tag ham med.

Ideer og forslag til klubmøderne til: Ernst Elholm, tlf. 24213631
ernst@elholm.se

NORDSJÆLLAND MÅRUM

2. TORSDAG i måneden kl. 19.30
Værkstedsaftener: Starter kl. 19.00.
Se kalenderen hvornår.
Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.

Oktober d. 9. Vintersæsonen starter og vi rykker indenfor igen. Foredrag ved Klaus Thulstrup som fortæller om sit køb og renovering af Austin Healey 3000 1959.

Ib Rasmussen, tlf. 20263220
rasmussen@sport.dk
www.dvk-maarum.dk

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

3. ONSDAG i måneden fra kl. 19.10
Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje
På Engelholm er parkeringen delt: De gamle holder foran hovedbygningen; nye biler henvises til pladsen nede mod syd.

Sommermøderne har bragt et varieret opbud af gamle vogne, oktober kan også gøre det, hvis du kommer med din.

Oktober d. 15. holder vi almindeligt klubmøde, evt. med billeder fra Delages oversøiske eskapader i 2014.

November d. 19. november flytter mødet igen til Næstved Bilmuseum, hvor der skulle være sket en del i de forgangne to år, DVK-medlem Peder Spandet åbner for os (indgang, kaffe mm., 65,- kr.). Tilmelding på mail eller til Bo Frederiksen 5599 0235. Museet ligger på Skellet, som er en vej på Næstved Havn.

Peter Bering, tlf. 55996089
pb@arkitektbering.dk

FYN



Sidste TIRSDAG i måneden klubmøde kl. 19.00.
Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.



Oktober d. 14. Cafe og biblioteksaften og der vises billeder fra Porsche Museet i Stuttgart.

Oktober d. 28. Klubmødet foregår hos SIMAC Graaesvej 27, 5700 Svendborg kl. 19.00, hvor Mødestedet Fyn er inviteret til at komme og høre om bl.a. en beretning fra radiotelegrafens storhedstid, af én af dem, der var med på M/S "Poona" jorden rundt i 1970. Derefter en øjenvidneskildring fra en helikopterpilot, der var på stedet og med i redningsaktionen i forbindelse med Skagerraks forlis dengang i 1966, "en virkelig gyser". Efter foredraget kan der købes kaffe og kage til kr. 20,-. Tilmelding senest den 21. oktober til Anne Lise på 22811954.

November d. 11. Vægteren fra Keremende. Vægteren Niels Steinfeldt kommer og fortæller anekdoter om livet, som vægter i gamle dage. De som deltog til Løvspringsturen i 2012, oplevede at han er en rigtig god fortæller og at han ikke er bleg for at synge en sang eller to.

November d. 25. Julefrokost på mødestedet. Pris for medlem og en ledsager pr. pers. kr. 125,-. Prisen inkluderer! En lækker Julebuffet, 1 øl eller vand og kaffe med julesmåkager. Der er plads til 103 personer. Ved tilmelding er det "først til mølle" og man er ikke tilmeldt før betaling er registreret.

Tilmelding og betaling ved møderne eller til Anne Lise tlf. 62632051/22811954, e-mail anneliserg@dlgmail.dk. Ved indbetaling til konto husk navn. Konto nr. 0828 - 0002830884. Sidste frist 20. november.

December d. 9. Julehygge med Gløgg og æbleskiver.

Venlig hilsen

Anne Lise Gustafsson, tlf.

62632051/22811954

annelise.gustafsson@veteranbilkklub.dk
www.dvk-fyn-broby.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT

2. TORSDAG i hver måned kl. 19.00 Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

Oktober d. 9. Foredrag på mødestedet. Temaet er "Fra arbejdsmand til direktør".



Mødestedet DVK-Lillebælt, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

John Andersen, tlf. 29782909

ja-ryesgaard@c.dk

Ole Troen, tlf. 20716694

troline@yahoo.dk

www.dvk-lillebaelt.dk

ØSTJYLLAND - RISTRUP



1. TIRSDAG i måneden kl. 19.30 Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro.

Erik Nielsen, tlf. 86923943

Jens Rasmussen, tlf. 24840013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

www.dvk-ristrup.dk

NORDJYLLAND - STENUM



3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev.

November d. 18. Den aften inviterer Karen og Villy Andersen til besøg hos dem. Vrangbækvej 43, Gærum, 9900 Frederikshavn. Tilmelding til undertegnede.

December d. 16. Juleafslutning i "Stuehuset" på Vanggård.

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk

for nærmere detaljer angående møder.

Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du

ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet.

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370

kraenh@hotmail.com

www.dvknord.dk

VESTJYLLAND - SPJALD

3. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Højgård, Holstebrovej 17.

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til Kristian Nørgård.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

nsunuser@gmail.com

www.veteranvest.dk

ØSTJYLLAND - ULDUM

2. TIRSDAG i måneden kl. 19.00 Skolegade 25, 7171 Uldum.

Til alle møder på Møllen kan købes kaffe, boller, øl og vand.

Oktober d. 14. Besøg hos Skals Nielsens i Løsning, der har mange fine DKWer og meget fint nostalgi. Mere info følger.

November d. 11. Klubmøde på møllen. Vor ærede klub er vært for champagne og kransekage i anledning af DVK's 60 års jubilæum.

December d. 9. Kl. 18.00 (?). Juleafslutning. Vi gentager succesen og mødes på Café Gaslight ved Industrimuseet i Horsens. Tidspunkt endnu ikke endeligt fastlagt.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen, tel. 27231433,

jakobsen@skjerna.dk

Erik Hougaard, 40340049,

k.e.hougaard@mail.dk.

Jens Heldgaard, 30562299, heldgaard8700@gmail.com.

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

Følg med på vores hjemmeside: www.dvk-sydvest.dk

Jørgen Jacobsen tlf. 20222729, joergen@dvk-sydvest.dk

Ove H. Iversen tlf. 23950721, [ove@](mailto:ove@iversen.mail.dk)

iversen.mail.dk



KLUBAKTIVITETER

SYDVESTJYLLAND - SKJOLDBJERG

Sidste TORSDAG i måneden kl. 19.00

Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg

Oktober d. 30. Klubmøde.

November d. 27. Afholdes der julefrokost kl. 18.00. Tilmelding nødvendig senest d. 20. november. Først til mølle og max. 40 personer.

Kontakt ved spørgsmål til:

Ib Rønne tlf. 22808112 skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bruno Kold tlf. 20990026 kold@profibermail.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ



**2. TORSDAG i måneden kl. 19.30
Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.**

Oktober d. 9. Vi får besøg af en gæst. November d. 13. Året der gik. Tag gerne billeder, film eller cd'er med fra ture eller træf i 2014.

December d. 11. Årets julefrokost.

Medbring venligst en pakke til 20-25 kr. per person.

Forventet kuvertpris kr. 130,00. Max deltagerantal vil være 50 personer. Så "først til mølle".

Tilmelding til Ruth eller Erik tlf.

29669847 eller erik.kef@webspeed.dk senest den 7. december.

Erik From, tlf. 29669847/74625361

erik.kef@webspeed.dk

MIDTJYLLAND - HERNING

**1. MANDAG 1 måneden kl. 19.00
Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400
Herning**

Peer Bak, tlf. 97122914

peba@kabelmail.dk

Efterlysning



En Ford A Tudor sedan fra 1930 er blevet stjålet

Bilen har i mange år tilhørt et ældre medlem af klubben på Århus kanten, og han vil meget gerne høre om nogen i klubben har information der kan bringe den til veje igen.

Bilen er blevet stjålet fra en aflåst garage ved et sommerhus på Vibæk Strand ved Ebeltoft, på et tidspunkt mellem sommeren 2013 og foråret 2014.

Bilen var ikke indregistreret på gerningstidspunktet og den var heller ikke køreklar, da fordeler akslen havde sat sig fast. Den havde Chassis nr. A2935881 og kunne i øvrigt genkendes på et gult og brunt karosseri med sorte fiber skærme, og der sad en brun kuffert bag på.

Hvis De har oplysninger om hvor bilen er blevet af, eller hvis De eventuelt er blevet tilbudt den, bedes De henvende dem til enten Thomas Drasbæk tlf. 2149 5020 eller F. Olsen tlf. 8626 3090 eller nærmeste politi.

Tyveriet er anmeldt til politiet og bilen er eftersøgt.



Bilen i knaphullet

Af: Per Faxø

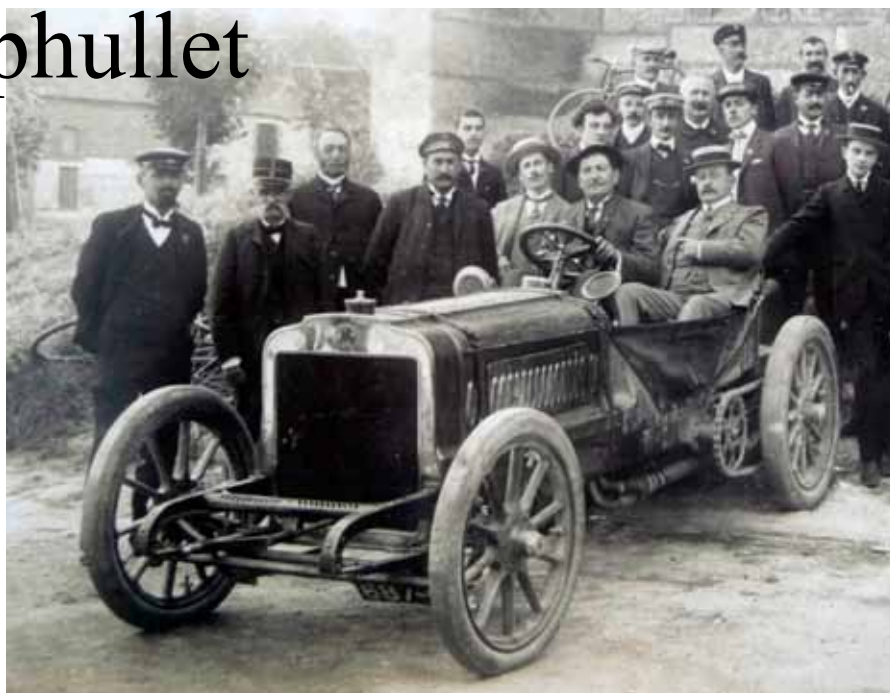
Mange bilsamlere har de gamle knaphuls-mærker som matcher bilerne i deres samling. Det er igen blevet populært at have de fine små mærker i knaphullet, i hatten eller på trøjen når man mødes omkring bilerne til løb, markeder og andre arrangementer. Mærkerne er ikke kun flotte men viser også alle andre, hvilke bilmærker som interesserer en – og så er det jo nemt at falde i snak med ligesindede.

Gamle mærker i høj kvalitet.

Rigtig mange af de gamle knaphuls-mærker er fremstillet i høj kvalitet i metal og emalje af guldsmede og juveler-firmaer med speciale i emblemer. I Danmark var det bl.a. Heimbürger, i Sverige Sporrang i Tyskland Preissler, I England Fattorini og i en del lande havde man både små og store producenter af emblemer.

Gammel tradition.

Fra starten var det at have et motorkøretøj en luksus for de få, der havde råd til det. De ældste knaphuls-emblemer er fra slutningen af 1890'erne. Der var dengang meget høj status i at have en bil og det udnyttede bilfabrikkerne ved at fremstille de små reklamemærker som bilejerne og dem, som drømte om at få en bil kunne gå rundt med. Der er gennem årene fremstillet mærker for biler, motorcykler, benzin, dæk, race, klubber m.v. Fra starten af 1900'erne var mærkerne generelt store og sad som oftest foran på hatten. I 20'erne og 30'erne blev mærkerne generelt mindre



og mere diskrete og blev herefter oftest båret i knaphullet.

Populært igen.

I dag er mærkerne populære som aldrig før og der bliver fremstillet mængder af nye mærker. Det er dog de gamle mærker i høj kvalitet som tiltrækker sig størst opmærksomhed og som motorentusiaster og samlere jager på markeder, auktioner og internettet. Der er i dag international efterspørgsel på sjældne og fine knaphulsmærker. Priserne er i de sidste år steget markant og enkelte mærker kan på internationale auktioner løbe op i flere tusinde euro. Det kan derfor godt betale sig at se efter i gemmerne om der skulle være nogle sjældenheder eller se, hvad som findes på stumpemarkederne rundt omkring.

Verdenssamling i Danmark.

I Danmark findes en af verdens største og fineste samlinger af knaphulsemblemer med tilknytning til motor. Det er en samling som er gået i arv og udvidet gennem mere end 90 år og som fortæller sin egen historie om bilen og motorsportens udvikling. Du kan læse hele historien om samlingen og se et hav af sjældne, gamle emblemer med tilknytning til dansk motorhistorie på www.automobilia.dk





ROSKILDE RING COPENHAGEN CUP

Juni 1965

Denne artikel er en påmindelse om mit sidste opråb om foto til den kommende bog om Roskilde Ring med en kavalkade om det meget livlige og seværdige stævne med syv forskellige klasser der blev afviklet med 16 starter den søndag i juni 1965. Desværre blev det også dagen for den meget tragiske ulykke som krævede Palle Anchers liv da hans DKW F12 rullede ind over inderbanen for enden af langsiden. Men nyd de flotte foto fra Preben Knudsens Arkiv og bemærk den ukendte englænder Frank Williams i sin umage Cooper T72 F3, som Graham Hill havde kasseret i F2.

HUSK Hvis du har papirfoto, negativer eller DIAS til den kommende bog om Roskilde Ring at kontakte Carsten Frimodt i nærmeste fremtid på tlf. 3969 1490 eller mail: carstenfrimodt@yahoo.dk
På forhånd tak.



Standard under 850 cc. gruppe 2

Palle Ancher (52) DKW F11 har bragt sig i spids ved at presse den lille tyske forhjulstrækker til det absolut yderste for at holde lille Arnold bag sig. Bag dem lurer Gillis Kjelsson (63) i SAAB Sport og han "inderhaler" Arnold og havner midt på podiet efter Palle i juni 1965 (Tüchsen/Knudsens

Standard 850-1300 cc. gruppe 2

Selv en normalt understyrende Mini Cooper S 1275 kan blive tvunget ud i en eklatant overstyring, så de bagved kommende kolleger hastigt må undvige den kraftigt bremsende skråtstillede bil her gennem det skarpe højresving (Tüchsen/Knudsens Arkiver)





Standard under 1000 cc. gruppe 3

Hans Christian Jürgensen kommer på afveje i Ford-svinget med sin BMW 700 Coupé hvor det går galt da de belastede hjul fanger græsskråningen og bilen begynder at rulle forholdsvis udramatisk. Den tager en halv rulletur og ender på det ellers spinkle tag som dog klarer mosten. Den tyske kører kommer lettere fortumlet ud og får snart vippet den lille bil tilbage på benene igen, så han kan køre mere race i juni 1965 (Tüchsen/Knuudsens Arkiver)

Standard under 1000 cc. gruppe 3

Det er tunge lige i munden for Palle Ancher (74) DKW F12 mens han afviser og Keld Hansen i SAAB Sport og Poul Petersen i Mini Cooper her rundt i Ford-svinget i juni 1965 (Tüchsen/Knuudsens Arkiver)



De sørgelige rester står tilbage efter at ambulancen er kørt bort med den hårdt kvæstede og vraget derefter er skubbet ind på midterbanen. Det er tydeligt at bilen har ramt banen kraftigt på både for og bagparti mens den rejste sig op under koldbøtterne. Kombinationen af et skrøbeligt glasfibersæde der brød sammen under belastningen, den oprevne dør og en almindelig utilstrækkelig trepunktssæle gjorde at føreren hjælpeløst kom til at hænge halvt ude af bilen, mens den rullede 5-6 gange. Selvom lægerne kæmpede længe for Palle Anchers liv, kunne de intet gøre mod hans indre blødninger.

Standard 1000-1300 cc. gruppe 3

Her hænger Børge Nielsen (93) med hovedet nedad i sin Morris Cooper S i udgangen af Ford-svinget efter et vovet sats. Bilen styrer op mod det første trådhegn mens publikum i starten strækker hals for at se den løbske bil. Men da den gennembryder det første værn og oplagt sætter kurs mod det næste falder den hvide flagpost forskrækket bagover i ren panik og de nærmeste trækker hovedet til sig. Børge laver en enkelt salto med skrue inden han igen rammer asfalten forholdsvis uberørt (Tüchsen/Knuudsens Arkiver)





Standard 1300-2000 cc. gruppe 3

Tom Belsø (116) Volvo 544 er kommet i menneskehænder mellem de overlegne Ford Cortina GT der anføres af veteranen Jørgen Nielsen og Åge Buch Larsen. Men Tom kæmper sig først forbi Steffen Nielsen (112) og siden de andre og kan le bedst for med to heatsejre og en andenplads bliver han dagens helt og vinder i sin Team Auto Racing Volvo.

Racersport under 2000 cc. gruppe 4

Den godt blandede racersportsklasse med sportsvogne og vildt tunede standardbiler runder Ford-svinget med den kraftige Gunnar Carlsson (45) Lotus 23B lige foran Egert Haglund (38) Lotus 23 og den spændende Elva Porsche (49) med Esso Gunnarsson. Dagens vinder ligger her på 4. pladsen i sin Lotus 23 med Caltex stjernen i centrum og føres af Anders Josephson. Det danske håb Ole Vejlund (31) i Lotus 23 er lige med i billedet efter en dårlig start og ligger her efter en ukendt Reine Wisell (35) i den meget specielle MG Midget fastback i alu karosseri (Tüchsen/Knudsens Arkiver)



Formel 3 - 1000 cc. gruppe 6

Gennem hele feltet udkæmpes spændende dystre som her mellem Per O. Zetterström (17) Lola mrk. 5A, engelske Frank Williams (24) Cooper T72 og amerikanske Cliff Haworth (26) Brabham BT15 hvor de to sidste spinner sig ud af løbet i juni 1965 (Tüchsen/Knudsens Arkiver)



Her lige en lille historie

Der er en Ford A til salg i USA, - og det er vel ikke så interessant, hvis det ikke lige var fordi den har et Gläser karosseri, og at den blev solgt ny i Danmark, og var i Danmark frem til 1963.

Gläser er en af Tysklands mest berømte karosserifabrikker og kan i år fejre 150 år, så man er begyndt med hestevogne, og så senere gået over til biler. Fabrikken lå i Dresden, de senere år byggede man Trabant personvogne og militærlastbiler. Anderledes var det i tyverne og trediverne, her var firmaet et af Tysklands ledende i kunsten at bygge flotte cabrioletbiler på mange forskellige bilmærker.



Ford A'en, som det drejer sig om blev leveret i Århus sommeren 1931, men ejeren beholdt den kun ca. et år, idet en officer ved navnet S.V. Salzwendel køber bilen og får den indregistreret den 20. aug. 1932. Han må til gengæld have været glad for den, idet han ejer den lige til 1963.

Nu bliver den overtaget af en Ib Jensen, som har den i 2 år, derefter bliver Forden, som så mange andre, solgt til en ny ejer i USA, hvor den stadig er, og nu til salg.

Det kunne være dejligt hvis der er nogen der har lidt mere historie, og gerne billeder, også for at se hvordan den oprindelig så ud, idet den idag ikke er specielt køn, efter min mening....

mvh
Uffe Mortensen





Artiklen, En køretur m.m. i 1928 i VT 451 fik mig (Jørgen Koldby Nielsen) til (igen) at tænke på nedenstående beretning, som min far H. Koldby Nielsen (f. 1919) nedskrev for ca. 5 år siden. Familien boede i Lem St. (ved Ringkøbing), hvor min farfar A. P. Nielsen (1891 – 1964) var sadelmager. Når den først kommer nu, er det fordi vi "lige" skulle have lavet en bedre kopi efter et gammelt negativ, som har været udlånt en del tid. Det er vi nu ved at have.

Familiehistorie om en Ford T

Af H. Koldby Nielsen

Vi havde en bil i sommeren 1928, vist nok i fire måneder. Det var en brugt Ford model T. Jeg tror nok, den var fra 1924, og at den tidligere ejer var tømmerhandler Jansen, som tillige drev en vognmandsforretning, og min far gav vist 1.000 kr. for den.

Først skulle han have kørekort, og han lærte at køre bil sammen med en af vores naboer, mejeribestyreren. Man tog ikke så strengt på alting dengang, og vores nabo påstod, at han havde sparet penge til billedet til kørekortet ved at bruge et trykt billede fra et blad. Det sjove ved den historie var, at billedet

slet ikke var af ham, men hans familie syntes, det lignede ham så meget, at dengang de så det, havde de klippet det ud for at gemme det.

Det næste var, at bilen skulle have en garage. Det ordnede min far ved at tømme det udhus, hvor vi havde vores brændsel, og flytte brændslet til en stabel udenfor. Da vores wc var i et hjørne af det gamle brændselsrum, blev det flyttet ud i et nyt lille skur. Det blev et koldt sted at komme, for der var en ydervæg til alle fire sider af det lille skur.

For at få en åbning til en garageport, blev et stort stykke af udhusets mur revet ned. Den åbning vendte ud mod

haven, og der skulle køres til garagen på en vej, der blev lavet rundt om et stort pæretræ. Derfor blev et stort stykke af haven nedlagt. Vi nåede aldrig at få lavet porten, og da bilen senere blev afskaffet, blev åbningen i muren lukket med en bræddevæg uden nogen dør. Og så kom brændslet igen ind.

Bilen var ikke nem at køre med. Den skulle startes med håndsvinget, og min far måtte bruge alle kræfter og tit dreje flere gange, før det lykkedes. Når han gjorde det, skulle han passe på, at håndtaget ikke slog tilbage og ramte hånden, for der var nogle, som havde fået brækket deres håndled ved den slags uheld. Der var godt nok en selvstarter, men den virkede ikke. Der var to gear fremad ("højt gear" og "lavt gear") og ingen synkronisering. Det var helt almindeligt, at de første meter af en kørsel skete i små hidsige hop indtil den var kommet op i fart.

Med to undtagelser blev bilen kun brugt til korte lokale ture. Begge de lange ture var fra vores bolig i Lem St. til min mor og fars hjemegn lidt syd for Viborg, og den ene gang var til en mosters bryllup i Demstrup den 30. juli 1928. Det er fra den tur billedet med



mig (til venstre) og min brødre på bilen er taget.

Det var nogle besværlige køreture. De var på 100 km. hver vej, men de vejkort, man kunne få, var ikke ret gode, og mange steder var der lange omkørsler, fordi man var ved at gøre hovedvejene bedre. Det vanskeligste var et stykke mellem Herning og Viborg, hvor der var hede, men slet ingen vej.

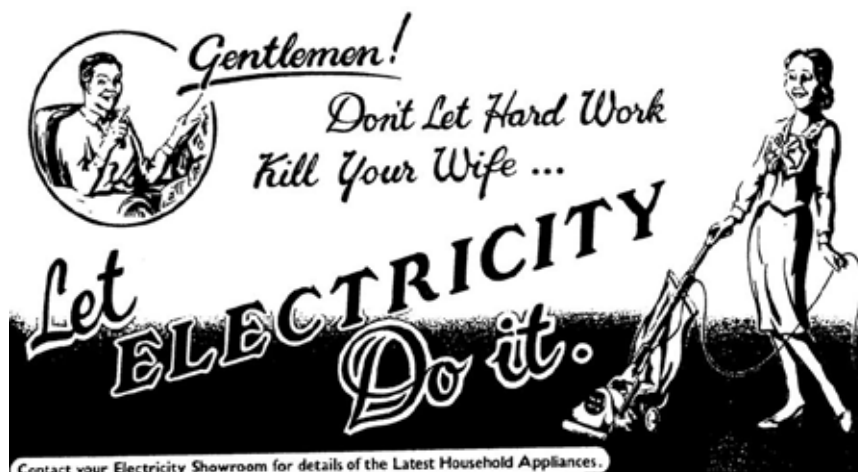
Fra gammel tid var der hjulspor i lyn-gen, og det var godt nok, dengang der kun kørte hestevogne, men med bilerne blev der mere trafik, og bilerne trykkede hårdere i jorden. Når der var gået nogen tid, var hjulsporene blevet så dybe, at de ikke kunne bruges, og så begyndte bilisterne at køre ved siden af de gamle spor. Derfor var der efterhånden blevet mange spor. Nogle af dem var ujævne og næsten ubrugelige, men det var umuligt at se, hvilket spor man skulle vælge, og så var det svært at vide, om man var ved at fare vild. Det var omtrent 15 km, vi kørte på den måde.

På den sidste af vores hjemture kørte vi derfor ad en anden vej, men det kunne bilen næsten ikke klare. Der var nemlig et sted to store bakker lige efter hinanden, og begge gange kørte bilen til sidst så langsomt og anstrengt opad, at vi var ved at tro, det ikke ville lykkes at få den helt op til det øverste af bakken. Først efter at have passeret top nr. to blev vi klar over, at der begge steder var anlagt en smal omfartsvej uden om det øverste af bakketoppene.

Jeg tror ikke vi nogen steder kørte mere end 30 - 40 km. i timen, og hver tur på 100 km. varede da også fire timer.

Da vi havde haft bilen i nogle måneder, blev den solgt igen. Måske havde min far ikke råd til at have den, eller også fandt han ud af, at vi ikke rigtig havde brug for den. Det var jo heller ikke en nem bil at bruge. Mejeribestyreren havde haft råd til at købe en ny Chevrolet model 1928, og den passede han så godt, at han havde den også efter at krigen var slut i 1945. I krigsårene havde den stået opklodset i garagen. Siden hen så vi en bil magen til hans bil hos en forhenværende automekaniker, der boede på Skolevej de første år, vi boede i Holte, og da var blevet til en flot veteranbil (*vist nok tidligere omtalt i VT, som en mindre flot bil*).

Bilen blev solgt til elværksbestyreren, der betalte for bilen med nogle ting og



Man må håbe at ELECTRICITY var et velkendt varemærke dengang, ellers er det en noget uheldig annonce. :-) (red.)

måske også et kontant beløb. Vi fik der- ved en støvsuger, et elektrisk strygejern, en bordlampe og en radio, alt sammen noget helt nyt i vores liv og måske noget der var til større nytte end bilen.

Støvsugeren var en gammel Nilfisk-model med fiskefacon. Maskineriet og posen sad på skaftet, så man skulle ikke bruge slange, men gik med hele støvsugeren, ligesom man går med en fejekost. Den støjede meget. (*Som man kan se af en vist nok nogenlunde samti- dig reklame, kunne der også være andre problemer end støj!*)

Strygejernet var min mor glad for. Før skulle hun varme jernstrygejern på komfuret, og de var derfor ikke særlig rene, men skulle tørres af, før de kom på tøjet, og det var også svært at ramme den rigtige temperatur.

Før vi fik bordlampen, havde vi kun det elektriske lys, der sad i loftet, og altså kun én pære i hvert rum, så det var en vild luksus med en lampe at sætte på bordet i nærheden af det, man skulle se. *Radioen* var nok den vildeste luksus. Den var efter de aktuelle forhold meget moderne, for den havde noget, der hed "vidunderrør", d.v.s. en pentode som udgangsrør, og den havde en højfrekvensforstærker som indgang. Det sidste betød to afstemningskredse, hvis knapper ikke var koordinerede, så enhver indstilling var besværlig. Men radioen var i det hele besværlig at have med at gøre, fordi glødestrømmen var fra en akkumulator, der skulle lades op på elværket hver måned. Det betød en hel dag uden mulighed for at høre radio. Højtaleren, en kegleformet ting, var moderne, men endnu var de dynamiske

højtalere ikke kommet frem, og lyden var derfor ringere end moderne højtta- leres. Musik kunne være uudholdelig at høre på, og sang var endnu værre. Værst var vejrmeldingerne, men det var dog ikke apparatets skyld. Enten var det nogle dårlige mikrofoner, der brugtes, eller også var det dårlige oplæsere. Or- dene var i hvert fald ikke til at forstå.

Vi fik den fordel, at kunne høre et tids- signal hver aften i radioavisen, så vi fik stillet urene på en nem måde. Før gik man en gang imellem hen på jernbane- stationen og stillede et ur efter station- ens ur, men nu kunne det ordnes hjem- me og hver dag. Og da der var mange, som ikke havde radio, kom der også tit naboer for at høre med, hvis der skete noget, de var interesseret i.

Selv om radioen dengang var ret moder- ne, ville man i dag kalde den primitiv. Det hører med til historien, at Statsra- diofonien (nu Danmarks Radio) først begyndte at sende i 1926, så det var ikke hverdagskost at have radio kun to år efter.

Vi fik aldrig bil igen, og jeg blev først selv bilejer i 1966.



Skibsreder Johnsen



Oluf Johnsen som ung skibsreder.

Af Erich Karsholt og Henrik Stenholt

I 60 året for DVK's oprettelse er det tankevækkende at tænke på, at seks årtier tidligere var de første biler kommet til landet og i årene der fulgte troede kun et fåtal pionerer på bilismen og de fremskridt automobilet ville bringe med sig. En af de mest markante var Oluf Christian Johnsen (født 1873). Allerede i en ung alder blev han formuende og fik dermed mulighed for at erhverve sig et automobil. I det første årti af 1900'tallet var han en af Danmarks mest entusiastiske bilister.

Oluf Johnsen arbejdede allerede som ganske ung for et af Englands største rederier og kom rundt til havnebyer som St. Petersborg og Antwerpen. Ved århundredeskiftet var han med i rederiet Johnsen & Thorn i Kristiania (Oslo) og herhjemme etablerede han i 1902 Dampskibsselskabet Steam sammen med Aage Jespersen. De erhvervede seks fragtskibe, der bl.a. sejlede på Rusland, Sydafrika og Asien.

Det var ikke kun i arbejdslivet, men også privat at de to driftige skibsredere omgik hinanden. Oluf Christian Johnsen og Aage Jespersen var jævnaldrende, og alligevel var Jespersen nærmest at betragte som Johnsens svigerfar. Det hang således sammen: De to kompagnoner mødte deres tilkomne gennem en af datidens store skuespillere, Charlotte Wiehe-Berény, der efter en forestilling i Oslo i året 1900, præsenterede de to skibsredere for sin søster, Cathinka Borreby, der netop var blevet enke - og søsterens datter, den 17 årige Astrid Inger. Aage Jespersen faldt for moderen, Oluf Johnsen for datteren...

Hurtige biler

Johnsen, der var søn af en handeldsgartner i Gentofte, skabte selv den velstand, der sikrede, at han kunne føre sine interesser ud i livet. Bilernes udvikling gjorde at Johnsen ofte skiftede til en nyere, mere sportslig model med flere hestekræfter - mest kendt var hans

Itala erhvervet hos bilimportøren H.C. Christiansen, der var fast leverandør af hurtige biler til skibsrederen. Derfor kunne det meget vel være Johnsen, der blev tænkt på, da datidens automobilskeptiske politikere fra landet kom med ræsonnementer som "Vi vil være fri for disse Københavnerne, disse rige Sportsmænd paa vore Landeveje og Biveje."

Andre var mere positive, som da han kørte den norske skuespillerinde, fru Johanne Dybvad, til færgen i Kalundborg, så hun kunne komme til Aarhus og optræde for en fuld teatersal, selv om hun var kommet for sent til toget. At det kunne gå hurtigt med Johnsen bag rattet beskrev Alfred Nervø, da han fortalte om en tur i Johnsens Itala, hvor de i 1907 kørte fra København til Hillerød og på strækningen ved Gentofte Sø nåede op over 130 km/t - 100 km/t mere end hastighedsgrænsen.

Johnsen agiterede også stærkt for automobilet fremme. Blandt andet gennem engagement i Dansk Automobil Klub (D.A.K.), der i det første årti af 1900-tallet var samlingspunkt for motorinteresserede. Han tog også på bilture til udlandet for blandt andet at opleve motorløb, gerne sammen med journalisten Alfred Nervø - og naturligvis sin chauffør. Nervø omtalte en tur i Johnsens 60 hestes Clément-Bayard,

Skibsfarten lå ikke i blodet: Oluf Johnsens fader var handeldsgartner i Gentofte.



Til højre: Skibsreder Oluf Christian Johnsen, der her ses med sin moder, levede stærkt inden sin død som 36-årig i 1910.





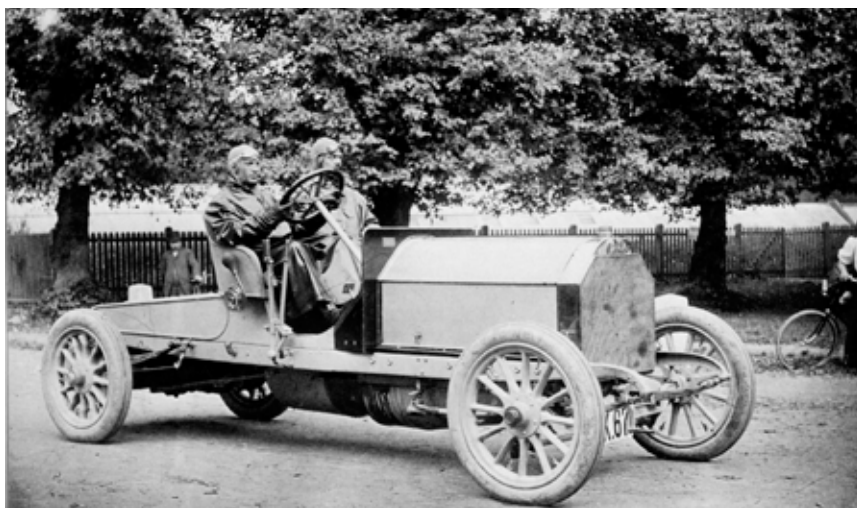
gennem Tyskland til Belgien, hvor de skulle opleve Ardennerløbet. Ikke blot blev der kørt stærkt, man snød sig også over grænserne, der ellers dengang krævede betydeligt papirarbejde. Johnsen var tydeligvis overbevisende, når han skulle sno sig ud af problemer.

Skibsrederen var en konkurrencepræget person og stillede ofte op ved datidens automobilløb. I juni 1908 gjaldt det ”Paalidelighedsprøven for Turistautomobiler Jylland Rundt” - det hidtil største løb herhjemme. Stemningen langs ruten var meget positiv, til gengæld blev præmieuddelingen på Hotel Royal i Aarhus knapt så idyllisk. Blandt andet medførte en klage, at Johnsen fik strafpoint for at have påfyldt benzin udenfor kontrolstationen. Det indvirkede på resultatet: ”... at Skibsreder Johnsen, som stod til at vinde Vandrepokalen, kun fik 3. præmie, vakte megen Opstandelse og Røre, - og maaske bidrog denne Afgørelse til, at Skibsreder Johnsen senere kom til at staa som en udpræget modstander af D.A.K.” Johnsen lagde i hvert fald sin indsats andetsteds, i Forenede Danske Motorere. Oluf Johnsen rejste i 1909 land og rige rundt for at agitere for den ny interesseorganisation og han arbejdede blandt andet for at foreningen ikke blot henvendte sig til overklassen, men fik rod fæste blandt automobilfolket i hele landet.

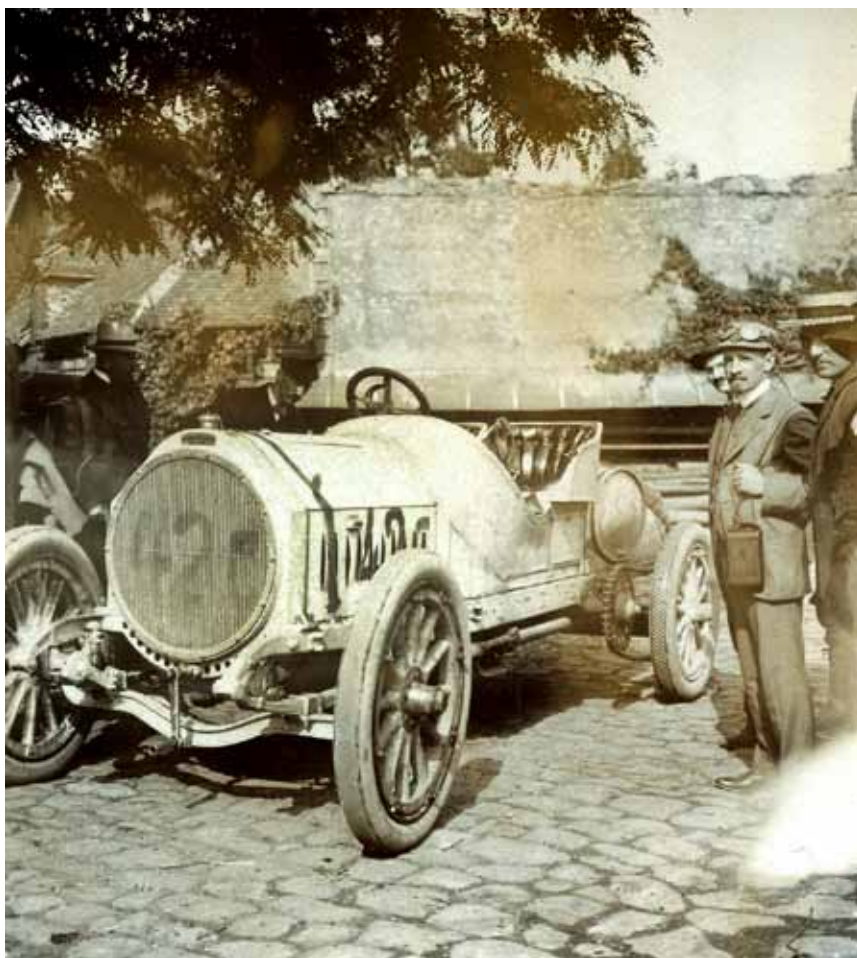
Taxamotorkompagniet

Johnsen og Jespersen var drivkraft bag Danmarks første store taxiselskab. Da indtjeningen i skibsfarten gik tilbage, lod de to skibsredere sig inspirere af taxibilernes succes i europæiske storbyer til at sætte københavnske drosker i drift. I 1909 blev skibene solgt og de to skibsredere satsede i stedet på Taxamotorkompagniet. Alligevel vedblev de to driftige forretningsfolk med at blive omtalt som skibsredere.

Taxamotorkompagniet opførte en garage beliggende Ved Glyptoteket 2-4 i København, hvor selskabet selv varetog nærmest alt i tilknytning til driften: Eget værksted til reparation, vedligeholdelse, rengøring, benzinanlæg, telefoncentral samt egen køreskole til at uddanne chauffører. Bilerne, der alle var fra Renault, var naturligvis en væ-



Selv om skibsreder Johnsen også kørte selv, så havde han - naturligvis - også chauffør, hr. Christiansen, der her ses med ham i skibsrederens Itala med reg.nr. K67. (DVK's arkiv).

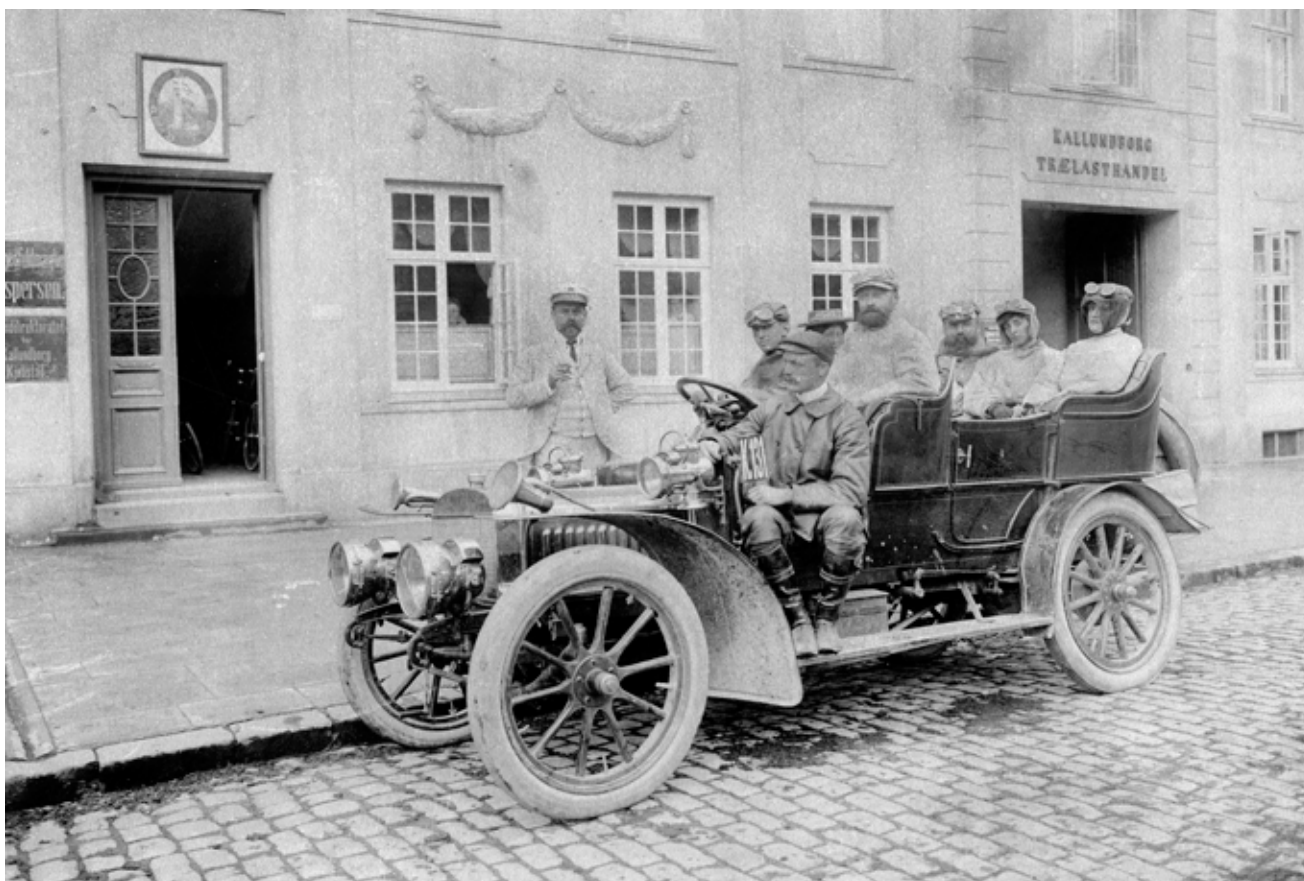


Oluf Johnsen ses her med kasket og motorbriller. Måske der er læsere af Veteran Tidende, der kender bilmærket?

sentlig del af det nye selskab. Auto-Cyclen skrev 1½ år senere: ”Man havde her gjort et overordentlig heldigt Valg, idet den franske 2 Cyl. 8-9 HK Renault Vogn saavel ved sit Ydre som ved sin driftsikre Konstruktion og næsten lydlose Kørsel opfyldte ethvert Krav, og at

den ikke har skuffet, derpaa turde det være bevis, at Selskabet ved sin senere betydelige Udvidelse har holdt fast paa det oprindelige Mærke.”

Det var motordrosker som man kendte fra blandt andet Paris, med plads til fire



Johnsen på køretur til Kalundborg i 1905 med reg.nr. K 131.

passagerer inde i vognen, heraf to på klapsæder, mens chaufføren sad udenfor. Efter kort tid måtte man erkende at det danske klima var anderledes end i Frankrig, så bilerne fik monteret en "kalot" - en kaleche, der kunne slås ned over førersædet. Da den første vinter indfandt sig blev der desuden påsat ruder foran. Det følgende år valgte man at få bygget karrosserier hos Larsens Vognfabrikker i Smallegade på Frederiksberg.

På selskabets generalforsamling i februar 1909 blev kapitalen udvidet til 900.000 kr. (ca. 56,8 millioner kr. omregnet til nutidigt niveau) og flere Renault-drosker kom ud at køre. Også bestillingen blev sat i system med direkte forbindelse fra holdepladser rundt i byen til en bestillingscentral med telefon 9001. Rundt omkring i Europa valfartede man til København for at se Taxamotorkompagniets effektive drift og bestillingssystem i funktion.

Grebet af flyvning

Efter biler blev Johnsen grebet af flyvning. I november 1909 rejste han til Mourmelon. Nu var det hans tur til at lære at flyve. De næste par måneder tilbragte Johnsen i Frankrig - og han havde (naturligvis) erhvervet sit eget fly, en Antoinette-maskine. At Johnsen havde greb om flyvning illustreres af, at Antoinette-fabrikken tilbød ham et engagement på 120.000 Francs for at flyve for fabrikken. Men Johnsen ville være sin egen og i stedet flyve ved stævner rundt i Europa og senere i USA. I begyndelsen af 1910 var det Johnsens hensigt sammen med en af de øvrige flyvere, Walter de Mumm - en arving til champagnefirmaet - at tage til det varmere Pau i Pyrenæerne for her at fortsætte flyvetræningen.

Oluf Johnsen (th.) dyrkede mange former for sport, her ski - og naturligvis altid velklædt.



Flyvemaskinerne var sendt i forvejen. Den 10. februar 1910 var de to flyvere og en mekaniker selv på vej i de Mumms 120 hk stærke vogn, der var monteret med et enkelt og let sportskarrosseri. Ved den lille by Senzey, 50 km syd for Bordeaux, forsøgte de Mumm at undvige et andet køretøj, men mi-



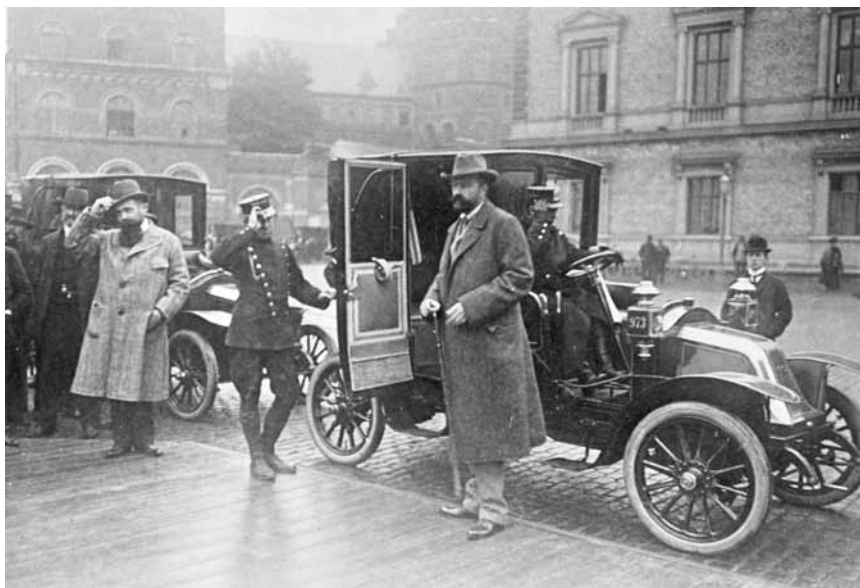
stede kontrollen over bilen, der ramte et træ, slog en saltmortale og landede med hjulene opad. Mekanikeren blev slynget ud af bilen, mens de to flyvere lå tilbage under vognen. Mekanikeren landende blødt og var uskadt, han fik hevet de Mumm bort fra bilen, men inden det lykkedes at få Johnsen væk, eksploderede benzintanken og den danske skibsreder blev fortæret af flammerne.

Johnsen blev kun 36 år. Under den udbrændte bil fandt man en ejendel, der illustrerede hans korte, men hektiske liv: "... et sværtet og halvsmeltet, massivt Guldcigaretfutteral med den russiske Ørn i Brillanter, en Gave til den afdøde fra Kejseren af Rusland." Det var en verdensmand, der var gået bort.

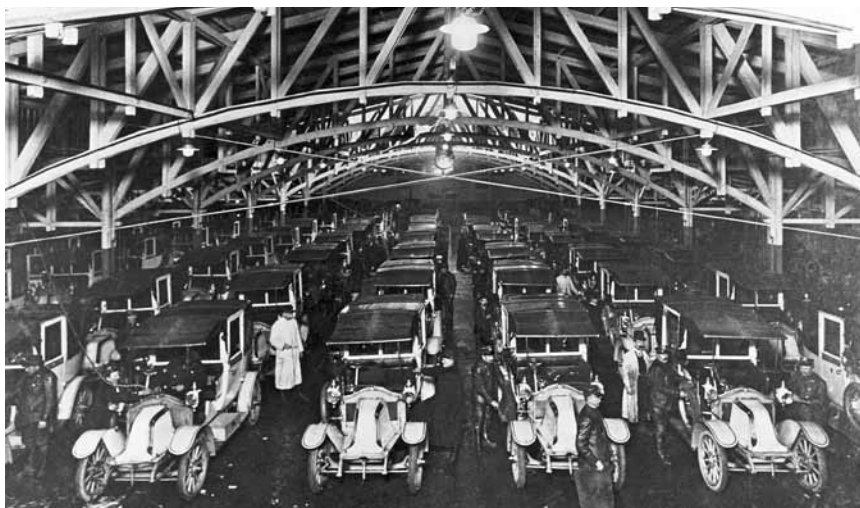
Markant mindesmærke

Året efter Johnsen's død blev et mindesmærke stillet på hans grav på Vestre Kirkegård i København. Det var udført af billedhuggeren Anders Bundgaard. Foruden et bronzebånd med Johnsen's portræt i relief var monumentet præget af figurer, der viste Johnsen's interesser: En fodboldspiller, en cyklist, en hest og naturligvis et par biler, foruden stenens top formet som en propel. Alfred Nervø skrev i *Auto-Cyclen* ved præsentationen af mindestenen om sin afdøde ven: "... hos alle os, der kendte Johnsen og beundrede og forguede ham, fordi han for os stod som Indbegrebet af det vi gerne selv vil være: en hel, færdigstøbt Personlighed uden Svig og Bagtanker, et rask og livsglad Menneske, en Mand. Hos os vil, saalænge vi selv er til, leve et Minde mangfoldigere og rigere end det døde Materiale kan gengive det. Vi vil huske ham, som vi kendte ham fra Landevejene og fra vore Sammenvær, spillende af Liv, Energi og Initiativ, og vi vil altid regne det for et Tab og en Sorg, at han ikke er mere."

I sin bog *Ti Aar bag Rattet* skrev Nervø: "Faa Menneskers Død har gjort saa stærkt et Indtryk paa mig, ligesom faa Menneskers har vakt min Beundring og Hengivenhed, som han havde gjort det." Det var tydeligt, at Johnsen's død var et hårdt tab for Nervø og mange andre engagerede motorentusiaster. Det største tab led dog Johnsen's familie - han efterlod sig sønnerne Oscar (født 1906) og Allan (født 1908) samt hustruen Astrid Inger, der ved sin død



Johnsen's kompagnon, Aage Jespersen ses med sit lange skæg tv, hvor han løfter på hatten. Forrest en Renault fra Taxamotorkompagniet.



Taxamotors garage med de mange Renault drosker. (DVK's arkiv).

i 1967 blev begravet side om side med ægtemanden på Vestre Kirkegård, hvor mindesmærket for Oluf Christian Johnsen heldigvis stadig står.

Historien om Taxamotorkompagniet vil kunne læses i Erich Karsholt & Henrik Stenholt: Renault i Danmark – Mennesker, biler og markedsføring. Bogen udkommer i efteråret 2014 på Strandbergs Forlag. Bogen indeholder referencer til anvendte kilder og citater i teksten. De anvendte foto til denne artikel er fra DVK's arkiv samt venligt udlånt af familien Johnsen, Klampenborg.



Auto-Cyclen fra 18. maj 1911. Mindesmærket for Oluf Chr. Johnsen på Vestre Kirkegård i København findes endnu.



Lotus seven, Argentina



les i 1967 som 29 årig rejste fra Uruguay til England for at uddanne sig. I et deltidsjob hos Ford i England havde han bl.a. at gøre med Ford Lotus Cortina. Her igennem mødte han Lotus Components Manager Mike Warner og så Lotus seven blive fabrikeret. Da hans ven Jorge Mutio (repræsentant for Renault i Uruguay) besøgte ham i England blev de enige om at der måtte være et marked for Lotus seven i Uruguay, men blev hurtigt enige om at Argentina måtte være et bedre marked på grund af landets størrelse. Fabrikation under licens i Argentina blev drøftet med Mike Warner, som godkendte det, såfremt de kunne fabrikere i henhold til Lotus S3 specifikationer.

Når man som ung i 60-70'ene så en Lotus seven ønskede man bare at kunne blive den lykkelige ejer af sådan en fantastisk og anderledes bil, med en formidabel acceleration og et unikt design som indbød til race.

De blev fabrikeret af Lotus Components i England fra 1957 til 1972 og de første havde en motor på 1,2 l og de sidste på 1,6 l. Når man betænker at bilens vægt var under 500 kg var det i den tid en meget hurtig bil.

I 1973 overtog Caterham Cars og bilerne måtte ikke længere bære navnet Lotus. Så når der tales om originale Lotus seven (og ikke replica) er det kun dem som blev solgt af Lotus components.

MED DER ER EN UNDTAGELSE - Lotus seven fremstillet i Argentina. Historien starter med at Richard Vigno-

le købte en Lotus seven og Richard Vignoles fulgte og deltog i fabrikationen. Den engelske Lotus seven blev sendt til Buenos Aires og blev brugt som model for en Argentinsk prototype - series 1000, som blev fremstillet i en garage hos Edgardo Boschi der bl.a. virkede som investor. Som aftalt skulle bilen være i henhold til Lotus seven S3 specifikationer, men med Argentinske dele på grund af import problemer. Da Fiat havde fabrikation i Argentina blev det aftalt at anvende motor og gear fra Fiat 1500. En enkelt (#1001) blev bygget med Renault motor, da Fiat var langsomme til at godkende projektet.



Brochure fra Lotus Argentina

I 1969 var prototypen nr.1002 klar og blev godkendt af Mike Warner under et besøg i Buenos Aires. Pressen skrev meget positivt om bilen i juni samme år.

Fabrikationen blev flyttet til nye lokaler og firmaet "Lotus Argentina S.A.I.C. & F" blev etableret i en forstad til Buenos Aires. Produktion, logistik og marketing blev nu organiseret og planen var på sigt at fabrikere 6 biler om måneden, hvilket nok var noget optimistisk. Historien viser at fabrikken kun var nået til nr.1015 midt 1971, men det tager som bekendt tid at køre en ny produktion ind og produktiostallet er normalt progressivt stigende over tiden.

Nummer 1002 havde en Fiat 1500 motor på 81 Hk. Da Fiat 1600cc motoren med stødstænger og 82 Hk (som var efterfølgeren af Fiat 1500 modellen), blev introduceret



Richard Vignoles med den Engelske Lotus (til højre) og den Argentinske prototype (til venstre).



på det lokale marked i 1969 blev denne brugt.

I 1972 blev den mere kraftfulde 1608cc twin cam motor (Fiat 125 B 038 på 90-100 Hk) introduceret på det lokale marked af Argentinian Fiat-Concord S.A.C.I., og det var nu muligt at vælge denne motor som et alternativ. Fra nr.1038 var denne motor standard.

På grund af uenigheder lokalt samt hos Lotus i England stoppede fabrikationen af serie 1000 under licens i 1973. På dette tidspunkt var der fremstillet 47, hvoraf nr.1001 og 1002 var prototyper.

Der er kendskab til at ca. halvdelen af disse, serie 1000 Lotus seven har overlevet i meget forskellig stand, hvoraf to findes i Europa. Disse er kendt som Lotus seven Series 1000 Argentina og er magen til de engelske S3 bortset fra de mekaniske dele og har ret til at bære navnet Lotus seven da de er fabrikeret under licens i samråd med Mike Warner. Disse er de eneste Lotus seven S3 bygget under licens udenfor England.

Som sagt er der kendskab til at to af disse Lotus seven findes i Europa. Jeg er den stolte ejer af nr.1023 fra 1972 som blev brugt til race i Argentina

Per Strømsted
per@stromsted.net

Kilder:

- 1- The Magazine of the historic Lotus Register 2011 Nr. 65 og 66.
- 2- Richard Vignoles
- 3- Dennis Ortenberger "The Lotus seven & the independents"
- 4- Motor magazine "Parabrisas Corsa" Nr.165 June 1969 " Lotus made in Argentina"
- 5- Revista Corsa Nro 289. November 1971 "Lotus Seven"

Lotus seven nr.1023 fra sin tid på racerbaner i Argentina.



Fabrikation i Argentina.



Lotus seven nr. 1023 i Frankrig som den ser ud efter restaurering.



Lotus seven nr. 1028 i Spanien som den ser ud efter restaurering





En tur til Eremitageslottet i Dyrehaven



Hvert år arrangerer Mødrehjælpen (Frederiksberg & Nørrebro afdelinger) en tur til Eremitageslottet i Dyrehaven, hvor en gruppe entusiastiske ejere af klassiske biler medvirker til, at nogle familier, som er i en lidt presset hverdag, får en tiltrængt usædvanlig oplevelse.

Her kommer Dianas beretningen:

En fantastisk tur med mødregruppen, anbefales stort!

Mødrehjælpen arrangerede en hyggelig tur for mange mødre og deres børn. Min mor, små brødre og jeg blev hentet med to lækre biler, som begge er over tredive år gamle. Jeg ville kalde det luksus biler! Min lillebror og jeg kørte med den ene bil, en grå Mercedes med kaleche-tag, mens min mor og min yngste lillebror kørte med den anden bil af sikkerhedsårsager, da min yngste lillebror er under 135 cm og

derfor skal sidde i barnesæde. Min lillebror, Adam på 8 år og jeg kørte med Kaj. Min mor og lillebror, Elias på 4 år kørte med Eva i en Bordeaux-farvet Excalibur Phaeton. Folk på gaderne var overraskede over vores biler, som

kørte forbi. Min mor og Elias hilste på folk fra gaden, de ikke kendte. De hilste selvfølgelig tilbage og blev helt overraskede over de lækre biler!

Først og fremmest skulle vi køre til et "mødested," så vi alle kunne samles og mødes og derefter køre sammen ud til Dyrehaven. Da vi mødtes, hilste vi på de andre og kiggede på de andre flotte biler. Derefter kørte vi videre til Dyrehaven, som er et 10 km² stort naturområde. Vi samlede os igen lige foran Eremitageslottet, hvor vi også parkerede bilerne lige foran.

Hver onsdag fra solopgang til nedgang kan man køre i bil fra Hjortekærvej til slottet. Det vil sige, at man egentlig kun må køre der om onsdagen - ellers er bilkørsel forbudt. Derfor blev det holdt en onsdag, og med alt held skinnede solen ret stærkt, og vejret var helt skønt! På vejen til slottet var der heste og udsigten var super!

Da vi ankom, fik vi lov til at kigge lidt rundt og møde bekendte og venner - hvis man nu havde det. Vi fik taget billeder af bilerne og snakket lidt med de andre - også ejerne af bilerne. Der fandt vi bl.a. ud af, at en af mændene selv havde etableret sin egen fede bil.





Efter små nydende minutter, skulle vi igen samles for at få udleveret et spørgeskema og en blyant for hver familie. Man ville få en 1. plads præmie og en 2. plads præmie, hvis man fik flest rigtige svar som muligt. Desværre var jeg ikke en af dem som vandt, men det var sjovt og hyggeligt! Og jeg betragtede de lækre sandwich, vi fik, et stykke tid efter vi fik spørgeskemaerne, som en præmie. Hele turen var en præmie i sig selv. Menneskerne, vejret og glæden var en præmie i sig selv. Endelig kunne man få lov til at sidde med sin lille familie og have en god oplevelse - et godt minde. Det er et minde, man altid vil huske, fordi det var anderledes. Da vi fik grint, hygget, spist, snakket, nydt vejret, taget billeder og drukket sodavand, blev tiden knap og vejret koldere.



Bilerne kørte de andre mødre og deres børn hjem en efter en. Imens vi stod og ventede, fik vi set på fine heste og set den anden bil, vi ville blive kørt hjem med. Denne gang ville vi blive kørt hjem sammen - altså mine brødre, mor og jeg. Det var en dejlig tur hjem, og man fik lært flere mennesker at kende. Folket er smilende og glade og smit-

ter derfor af på deres omgivelser. Jeg fortryder ikke mit valg til at komme med. Tværtimod har jeg haft en så god dag med nye oplevelser i mit liv. Jeg er sikker på, det skal gentages, hvis jeg får muligheden igen. Hvis man er til familiehygge, vil jeg klart anbefale at deltage i et arrangement, mødregruppen holder!

Boganmeldelse:

Terry Larson m.fl.: Jaguar, C-type, D-type & Lightweight E-type Register. Anglo Danish Publications, 2014.
ISBN 978-87-997714-0-0.
240 sider, ill.

Sidste år opstod der nogen diskussion fordi Jaguar havde anmeldt en D-type Jaguar til Mille Miglia som viste sig at være en nybygget kopi. Der findes mange kopier af Jaguar D-type, bl.a. har firmaet Lynx bygget den slags i adskillige år. Den bil diskussionen drejede sig om var ikke en Lynx men en bil som var solgt som en rigtig D-type.

I dag har originale D- og C-typer så stor værdi at ejerne hæger om originaliteten og bestemt ikke bryder sig om at der dukker kopier op som hævder at være rigtige. Nærværende bog - hvis udgivelse er bekostet af bilsamleren Ole Sommer - er et meget brugbart redskab til at sikre og bevise identiteten af de D- og C-typer man kender til. Den er skrevet af et hold af de mest kyndige Jaguarkendere og er en meget grundig gennemgang af samtlige producerede biler af de to modeller samt letvægts E-typerne. Hele historien regnes op med ændringer og ombygninger, løbshistorie og ejere. Det er næppe en bog som ret mange vil læse igennem, men som opslagsværk er den nyttig og værdifuld. Den vil blive brugt flittigt, for der findes ingen anden af den art.
nj

JAGUAR C-type, D-type & Lightweight E-type Register

By Terry Larson, Penny Woodley, Den Carlow, and Paul Skilleter
Edited by Anders Ditlev Clausager



Publisher: Anglo Danish Publications ApS



Ford Taunus 12 M G13AL

– den med globussen



Den var ny da DVK var det

Tekst og foto: Erik Mieth.

I 1952 kom den første nye personbil fra tyske Ford Werke AG i Köln. Det havde taget så lang tid, fordi fabrikken havde været svært beskadiget under krigen. Men nu var nyheden der, og den blev hurtigt kendt som "Den med globussen", på grund af globussen midt i kølergitteret. Fords reklameafdeling havde nok forventede en verdens succes, men helt sådan blev det ikke.

Bilen var skam god nok, men ikke specielt banebrydende eller avanceret. Ford satsede på det sikre. Karosseriet var helt nyt. Den gamle før-krigs Taunus, der var smal og "skrutrygget", var blevet udstyret med et bredere 2-dørs karosseri med gode indstigningsforhold og et rigtigt godt bagagerum. Bilen havde god plads til 5 personer, og der kunne endda sidde 6 i en nødsituation, for der var bænksæde foran.

Men teknikken var bagud. Motor, gearkasse, kobling ja hele drivlinien var fra 1939 modellen. Den lille gennemprøvede 1172 cc sideventilede motor på 38HK gør at de første Taunus 12

G13AL ikke er hurtigløbere, men det var der heller ikke ret mange andre biler der var på den tid, så den fulgte fint med datidens trafik.

Ford fulgte Taunus serien op i 1955, med en 15 M med 1,5 liter topventilet motor på 60HK i det samme karosseri, men med et andet kølergitter.

Den prøvekørte bil har fuld dansk historie. Den blev første gang indregistreret 1. maj 1954 til en ejer i Skodsborg, men har senere kørt hos en ejer i Køge før den endte i Fredericia hos Jørgen Jørgensen, der kun er 3. ejer af den 60 år gamle Taunus.

Jørgen fortalte at han så bilen første gang, da den var helt ny, da han som dreng trykkede næsen mod ruden, hos Ford forhandleren i Middelfart, og besluttede, at han ville have sådan en. Det fik han også – men mange år senere. Han så den til salg i Køge og tog straks dertil og erhvervede den. Den havde stået stille i mange år.

Turen hjem til Fredericia blev noget af en prøvelse, for bilen havde et blokeret bremsesør, og håndbremsen måtte flittigt til hjælp, men den kom da hjem i god behold, selv om det ikke var sjovt,

a komme gennem trafikken, med halv-gående bremses. Efter hjemkomsten har Jørgen renoveret bremserne totalt, og de virker perfekt.

Jørgen fortalte af denne Taunus 12 M er en luksusmodel – den har varmeapparat!

Vi kørte ad de smalle biveje omkring Fredericia og Middelfart og med de hastigheder på 60 -75 der er passende for denne bil, kørte bilen helt uden mislyde. Den er meget behageligt affjedre, men måske lidt til den bløde side. Accelerationen er meget behersket, men alting fungerer, og bilen er meget behagelig at køre, man sidder godt i de lidt bløde sæder, som Jørgen har fået ombetrukket, og man har glimrende udsigt til instrumenterne.

Vejbeligheden er hel fin til de hastigheder bilen præsterer og uden ubehagelige overraskelser. Der skal selvfølgelig korrigeres lidt på rattet under kørslen med det snekke/sekto aktive-rede styretøj, men det er ganske normalt med denne type.

Den er i meget fin stand og helt uden rust. Alt i alt en velbevaret bil, der giver et god indtryk af en middelklasse bil fra 1954.



Tekniske data:

Motor 4-cyl. vandkølet
Sideventilet 38HK v/4250 o/min boring 63,5mm slaglængde 92,mm
Gearkasse 3-fremadgående, synkroniseret mellem 2. og 3. gear, ratgear
Tør enkeltplade kobling
Baghjulsdrevet
Styretøj snekke og sektor
Karosseri selvbærende stålkarosse
Affjedring foran uafhængig med spiralfjedre, bag fast bagaksel parallel monterede halvleptiske bladfjedre og hydrauliske støddæmpere på alle fire hjul
Benzintank 34 liter, forbrug ca. 10 km/l
El anlæg 6 volt
Instrumenter: speedometer, kølevandstermometer, benzinmåler, ur. Olietryks- og ladelampe.
Nypris i 1954 kr. 12.750 på indkøbstilladelse og kr. 18.100 på dollarpræmiering.





Tour de Hvidebæk 2014



Tekst: Michael Deichmann

Så gjorde de det igen, Uno & Hanne af Ubby. Et velplanlagt og –gennemført veteranbilløb over en weekend i det vestsjællandske. Løbet er for biler før 1940, og lige børn leger nu engang bedst.

Modellen er den snart velkendte – vi mødes på Ubby Fri- og Efterskole i løbet af fredag eftermiddag, kører selve løbet lørdagen og har så en ”tur med kulturelt indhold” søndag formiddag og skilles så efter frokosten på efterskolen.

Der er mange Ford T’er på deltagerlisten, men det er jo også et arrangement med Dansk Veteranbilklub og Ford T klubben som fælles arrangører så det er jo ikke så mærkeligt. Der er dog stadig flere udenfor Ford T klubbens kreds der finder frem til denne lille perle af et løb og i år var der da også flere medlemmer af Ford T klubben der viste nogle af deres andre køretøjer frem.

Turen lørdag startede fra ”hovedkvarteret” Ubby Fri- og Efterskole og gik først til et pitstop ved Ubby Brugs, hvor der kunne tankes benzin på det sponsorkort vi havde fået af OK eller vand i Brugsen til fører og passagerer. Derefter gik det vestover ad ”Ford T veje” til næste pitstop ved Undløse Kirke. Her var vi lovet at der skulle være et toilet, der var åbent, men det var der ikke. Vi fik dog fat i Menighedsrådsforkvinden, der kom og lukkede op, så der kunne tappes af og gøres plads til nye forsyninger af væske fra ”Servicevognen”. Herefter gik det videre vestover mod Holbæk og nærmere bestemt Andelslandsbyen Nyvang, hvor vi kørte ind frit og samledes omkring Zonen stationen og vognmandens garage. I garagen blev vi budt velkommen og fik lidt at vide om hvordan man arbejdede i Andelslandsbyen – bl.a. at man som hovedregel kopierede de gamle huse efter originale tegninger eller opmåling, frem for som på Frilandsmuseet ved Kgs. Lyngby, hvor man genopfører de originale huse sten for sten. Herefter

kom så madpakkerne fra Ubby Fri- og Efterskole meget tilpas leveret i en fin Austin A35 fra omkring 1950. Man var alligevel gået hen og blevet sulten. Efter frokosten kunne vi gå rundt og se lidt på f.eks. det arbejdende (oste)mejeri og husmandsstedet. Efter ca. 1½ times ophold i Nyvang var det tid at komme ud på landevejene igen. Igenem Holbæk og ud på den gamle Oddevej op i Odsherred, hvor vi næsten traditionen tro fik eftermiddagskaffen hos Odsherred Bilcenter i Svinninge. Mens vi var der mærkede vi, at der var andre der havde arrangementer i Odsherred idet et større antal amerikanske biler kom kørende forbi bilforretningen og også spredte grupper af Harley-Davidson motorcykler kørte forbi. Efter 30-40 minutters ophold gik turen ”hjemad” mod Ubby – i alt en tur på 105 km.

Lørdag aften var der som sædvanlig 3 retters gallamiddag med amerikansk lotteri. Gevinsterne er sponsorgaver og indtægten er med til at betale arrangementet.



Søndag morgen gik starten også efter morgenmaden, og der kørte vi mod Høng, hvor Vestsjællands Veterantog holder til i en remise og en stor vognhal. Klubben råder over et DSB Litra K damplokomotiv, som vi så de var ved at skifte nogle kedelrør på. Derudover har de et antal "rystevogne" fra DSB. Derudover har de en driftsklar Triangel skinnebus fra 1926 og en anden Triangel som de har lånt af Nordsjællands Veteranbane som er fra 1927. Derved er de i stand til at køre som man gjorde på privatbanerne med 2 sammenkoblede Triangler, hvor man kørte med den ene i den ene retning og den anden i den anden retning. Den Triangel der ikke kørte var så med som almindelig vogn. Under restaurering havde de yderligere "rystevogne" og et Marzipanbrød – et dieselelektrisk lokomotiv bygget til privatbanernes godsdrift af Frichs i Århus i 1952.

Efter at have besøgt "staldende" blev Triangelvogntoget kørt til perron og efter at vi havde fordelt os i de to vogne, kørte vi til Gørlev ad klubbens egen veteranbane på ca. 5 km. I Gørlev ligger den gamle station lige ved sukkerfabrikken, som tidligere var stor godskunde på banen. Her var der holdt i 20 minutter hvor vi igen kunne købe drikke og her også is fra en campingvogn opstillet af klubben til formålet. Herefter gik turen tilbage til Høng og derfra hjem til Ubby igen.

Frokost på skolen og farvel og tak og måske på gensyn i 2016 samtidig med at formanden for Ford T klubben lige kom til at annoncere "Tour de Tibirke – 21. internationale Nordsjællands rally" til sommeren 2015. Det skal blive spændende at se hvad det lige ender med at blive! Uno og Hanne – tak for et rigtig godt veltilrettelagt arrangement – og vi er garanteret klar igen i 2016.





Kære DVK medlemmer

Autogalleriet i Herning blev stiftet i 2010 som et modspil til de tyske Meilenwerker, hvor klassiske biler opbevares og nydes i gamle industri bygninger. Autogalleriet er således en forening med private medlemmer og private køretøjer som nydes i et hyggeligt fælleskab.

Klubmiljøet stortrives ligeledes i tilknyttede lokaler, herunder blandt andet i form af den lokale DVK forening samt den lokale MG klub. Et veludbygget værksted sørger samtidig for at medlemmernes biler kan serviceres og passes på behørig vis.

Mange medlemmers og besøgendes store engagement og interesse gennem de seneste år har nu ført til at Autogalleriet udvider. I dag byder Autogalleriet på 2200 m² flotte rammer for 100 klassiske køretøjer, men et stigende antal medlemmer og en voksende venteliste for standpladser gør, at en ny hal på 600 m² nu tages i brug for at skabe de rette rammer for ca. 30 yderligere køretøjer samt nye medlemmer. Hermed kan Autogalleriet indenfor en kort fremtid byde på endnu flere spændende oplevelser for medlemmer samt besøgende.



Autogalleriet i Herning retter selvfølgelig også en henvendelse til vennerne fra DVK og håber på at se både lokale men også nationale besøgende i Autogalleriet. Det er også en forhåbning at se DVK medlemmers biler i Autogalleriet i form af en fast standplads, hvor alle biler opbevares under de bedst tænkelige forhold. Hallerne har et omfattende alarm og sikkerheds system samt en garanteret minimumstemperatur på 13 grader i årets kolde måneder. Hvis du ønsker flere informationer om Autogalleriet eller om muligheden for en standplads kan formand Marius Reese kontaktes på mail@autogalleriet.dk eller telefon 2921 3330. På hjemmesiden www.autogalleriet.dk findes der også mange nyttige informationer. Vel mødt i Autogalleriet Herning.





Englænder-træf 2014 Løgumkloster

I dagene op til vores Englænder-træf d. 13. og 14. juni gik vi og håbede på, at vejrguderne ville være med os til træffet.

Fredag d. 13. bød på tørvejr, men lidt blæsende og køligt. Til vores aftentur var der tilmeldt 28 biler. Vi startede med en buffet kl. 17.30 på Centralhotellet, hvor der var tilmeldt 53 personer. Omkring kl. 19 startede vi vores lille køretur rundt i omegnen af Løgumkloster, og i mellemtiden var solen trængt igennem skyerne, så turen kunne nydes i solskinsvejr.

På køreturen deltog der biler fra Nordjylland, Mors, Fyn, Sjælland, Falster og Sønderjylland. Mange af deltagerne var gengangere, og det er jo dejligt.

Lørdagen bød på fint vejr. De første biler ankom allerede ved 8-tiden, selvom der først blev budt på gratis kaffe og rundstykker fra kl. 9. Ved 9-tiden kom det store rykind. Der kom biler fra Danmark, Tyskland og England. Omkring kl. 11 var der ankommet ca. 160 biler. Alle af engelsk herkomst.

Folk hyggede sig og spiste deres medbragte mad. Vi havde i år arrangeret et 5-mands sækkepibeorkester til at komme og spille. Det vakte en del begejstring. Omkring kl. 14 begyndte folk at bryde op og kl. 15 var hele pladsen ryddet.

Det var en meget vellykket dag, og vi er stolte af, at ingen bagefter kunne se at vi havde været der.

Vi vil gerne sige tak til alle deltagerne, sponsorer og frivillige hjælpere med håbet om et gensyn den 2. weekend i juni 2015.

Venlig hilsen

Ursula og Bent Jessen





Her bliver drømme til virkelighed

Besøg hos Lauge Jensen i Horsens



*Mødested Uldum Mølle
Tekst og Foto: Jens Heldgaard*

"If you can dream it - we can build it".

Ja, sådan starter hjemmesiden hos **Lauge Jensen MC i Horsens** – og jeg skal da lige love for, at store drømme bliver gjort til virkelighed hos dette lille kreative danske specialfirma, der producerer helt unikke og meget avancerede motorcykler.

Tirsdag den 9. september var vi inviteret på besøg hos Lauge Jensen i Horsens, hvor de to medarbejdere Ruddy Pedersen og Henning Jensen brugte en friaften på at fortælle om de spændende motorcykler og vise værkstedet frem.

Ikke to maskiner er ens – der produceres hovedsagelig bestillingsarbejder, hvor kunderne har været med i designfasen, og sat deres præg på farver, udstyr og udformning af detaljer m.v.,

og som antydnet i indledningen kan alle drømme opfyldes – Vi så mange af de forskellige spændende temaer under opbygning, men da de fleste er kundebestillinger kan vi kun vise fotos fra udstillingen – men de er jo også smukke!! Vi kan nævne et enkelt eksempel – Er man til studier af de store vilde dyr – f. eks. The Big Five, – ja så kan man jo føre temaet videre på sin nye Lauge Jensen motorcykel, og dekorere tanken med de smukke dyr, og beklæde tank, sæde og bagskærm med elefantkind – Ruddy og Henning er beskæftiget med opbygning af motorcyklerne, og de fortalte at rigtig mange af delene produceres i det østjyske område – og altså ikke i "Østen" – og det er jo en meget sympatisk tankegang, at produktionen giver arbejdspladser i lokalområdet – og der er kort vej mellem idé og udførelse af de mange specialdele – og kvaliteten på dele, lak og udstyr er ekstremt høj.

Motor, bremses og noget af teknikken kommer fra USA, og er til dels standardvarer, der sikrer stabilitet og let service. Lauge Jensen har udviklet på maskinerne i en årrække, og indtil nu er der produceret godt 80 stk. – Det er lykkedes at få en generel typegodkendelse af

opbygningen, og derfor er det let at få en indkøbt maskine afgiftbehandlet og indregistreret. (Så bare kom i gang med opsparringen ;-)

Dette må siges at være godt gået af en lille dansk virksomhed, og den stigende interesse for unikke motorkøretøjer kan forhåbentlig gøre, at vi får flere af de smukke motorcykler at se på de danske veje.

Det vil føre for vidt at redegøre for alle de tekniske detaljer her, men jeg vil gerne henvise til den flotte hjemmeside: <http://laugejensen.dk/> hvor der findes en masse detaljer og fine fotos af de producerede maskiner.

Et eksempel på motordata kan dog vises:
2 cyl. i V ca. 1800 cc - ca. 100 Hk
0-100 på 4 sek - topfart over 200 km/t
- ca. 22 km/l .

Snakken gik godt blandt de ca. 28 deltagere, og det var en god oplevelse at snakke med de to dygtige håndværkere, der ikke lagde skjul på, at det er et spændende og udfordrende job, at bygge de unikke dansk producerede motorcykler.

Vi siger tak for en spændende og hyggelig aften hos Lauge Jensen !





Velkommen til nye medlemmer

Søren	Johansen	Sindinggårdvej 17	7400 Herning	9713 6900	Mercedes-Benz 450 SL	1971
Per	Sørensen	Klokkehøj 31	7400 Herning	9711 9545	Mercedes-Benz 4.520 ccm	1972
Henry Majgaard	Kristensen	Grøndahlsvej 25, 06. 0001	7400 Herning	9716 4011	Datsun 1200	1971
Flemming Egebjerg	Madsen	Debelvej 180	6855 Outrup	5127 3733	Ford Mustang	1966
Martin	Zøllner	Agervænget 76	4420 Regstrup	2635 2269		
Laurits	Jensen	Museumsvej 14	7130 Juelsminde	7568 3849	MGB	1964
Karin	Christensen	Gudmindrup Mosevej 6	4573 Højby Sjælland	5930 4916	Mercedes-Benz O 309D	1973
Erik	Jensby	Ved Sønderport 25, 05	2300 Københvn S	5140 7951		
Viggo Højlund	Mogensen	Tværtøften 44	7400 Herning		Triumph TR6	1970
Jørgen	Risholt	Birkedalsvej 17	3300 Frederiksværk		NSU TT	1972
John	Skov	Forsythiavej 66	7000 Fredericia	5365 7732	Mercedes-Benz 350 SL	1971
Kjeld Erik	Jensen	Trelle Ager 3D	6580 Vandrup	2216 3199	Triumph TR 6 2,5	1969
Kurt Toftager	Jensen	Egebjergvej 333	4571 Grevinge	2128 7577		
Dorte	Rievers	Valby Gade 2	3200 Helsingø	4830 2240	Mercedes-Benz 307 D	1978
Helge René	Olsen	Ringtoften 151, 03. tv	2740 Skovlunde			
Gry	Olsen	Teglværksparken 11	3660 Stenløse	6018 9143	Chevrolet Caprice	1976
Benny Skovlund	Pedersen	Chr. Rasmussens Vej 23, 01. tv	3000 Helsingør	2720 1712		
Alex	Haugaard	Agerhatten 15	5220 Odense SØ	2057 4928		
Jeppé	Sand	Pibergårdsvej 1	4040 Jyllinge	2814 4756	Mercedes-Benz W123 230E	1982
Martin Gammelgaard	Dokkedahl	Skovbakkevej 37	8220 Brabrand	2796 0027		

Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
				
RØD/SORT med logo Kr. 350,00 med navn kr. 400,00	Kr. 75,00	Bredde 7 cm Kr. 25,-	Kr. 50,-	Bredde 6 cm Kr. 125,00



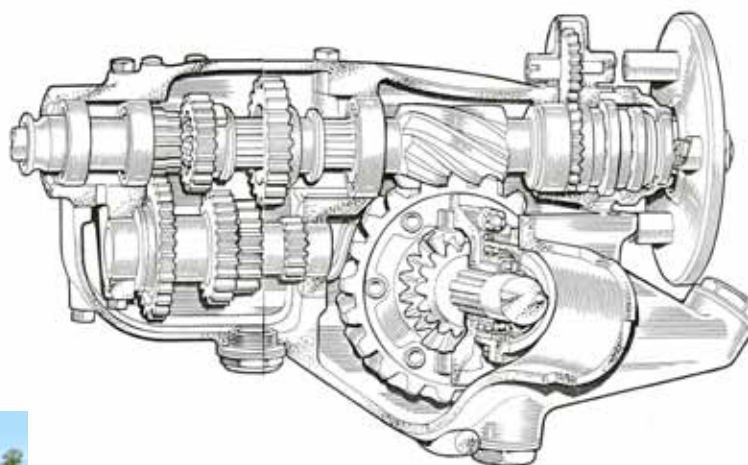
Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet
Telefon: 0045 4556 5610
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk



Aurelia kommentar

Må det være tilladt at komme med en lille bemærkning til et enkelt af de mange nybrud Aurelia kom med: Gearkasse sammenbygget med bagtøjet og den hurtigtgående transaksel var ikke første gang i verdenshistorien. Jeg vil stiltfærdigt pege på Lars Hartmanns AC Royal, som har det bagtøj, de brugte fra den første 4hjulede AC kort før den Første Verdenskrig og indtil begyndelsen af 1930'erne. Gode bilsener
Peter Bering - 46



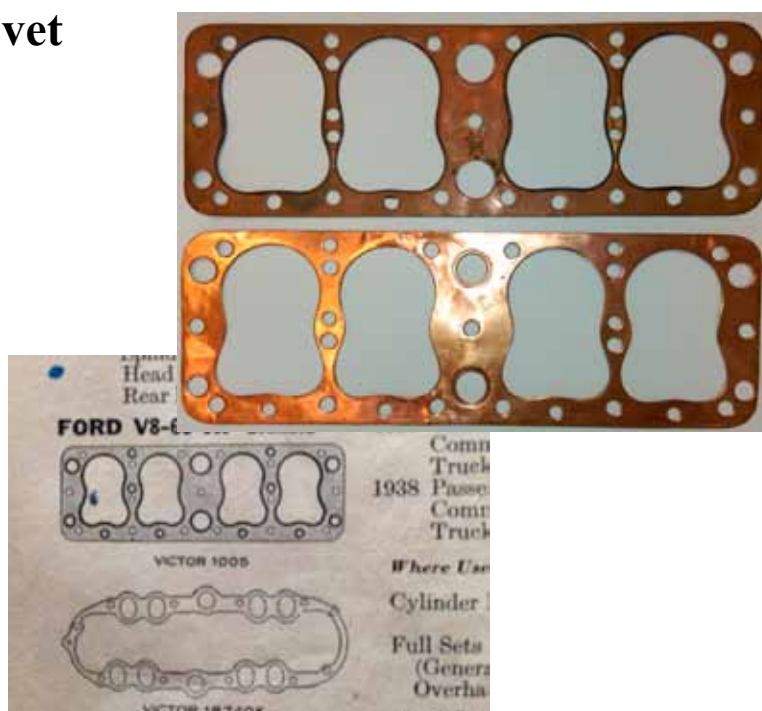
Denne toppakning er udlovet som præmie ...

Der kom mange bud på hvor toppakningen fra sidste nummer kunne bruges. Men desværre var ingen af dem rigtige. Der skal nemlig bruges 2 stk. til det rigtige køretøj.

Det er en pakning til en Engelsk Ford V8 - 60 hk, fra 1935 - 1940.

Gunnar og Poul Falk fra Hillerød donerede endnu én pakning, hvis der kom et rigtigt svar. Nu kan vi så efterlyse ejeren af en Ford V8 der måske står og mangler pakninger. Send en mail til VT@veteranbilkklub.dk og gerne med et billede af bilen, så sender vi dig pakningerne.

Først til mølle princippet





NYT: Gratis MESSEAVIS til alle

ENTUSIASTRÆF
BILMESSE
& Brugtmarked

18. og 19. oktober 2014
Messe C • Vestre Ringvej 101 • 7000 Fredericia
Entré: kr. 90,- Børn under 14 år gratis

Danmarks største salgsmesse fyldt op med veteranbiler, klassiske biler, motorcykler, knallerter og tonsvis af reservedele/stumper, bøger, manualer, skilte og meget, meget mere. Hertil også antik- og kræmmermarked.

TEMA:
Dansk samlede biler fra General Motors samlefabrik i København.

Kom og se denne unikke Chevrolet Superior Touring årgang 1923 der har stået i en lade i 81 år og kun har kørt 5.500 km.

Køb billet on-line og spar penge!

INFO: 4027 6464 eller 4088 6464 • www.bilmesse-brugtmarked.dk
Lørdag 9:00 - 17:00 • Søndag 9:00 - 16:00

Vi fylder 200 m2 med dansk samlede biler fra General Motors International's samlefabrik i København og fortæller historien i vor messeavis



BILER SÆLGES

Lancia Aprilia Transformabile 1939. Lancia Aprilia, Vincenzo Lancia sidste mesterværk. Synet, løbende vedligehold og velkørende. Dansk historie fra 1947. Ældre restaurering, hvilket har givet en pragtfuld patina. En del reservedele kan medfølge. Fornuftigt bud modtages, ellers kan den blive solgt til udlandet. Pris kr. 590.000. Lodewyk Duys, tlf. 21428801 e-mail: ubberupgaard@mail.dk

Ford A Cabriolet 1930. Nå at få eftersommeren med i denne meget velkørende Ford A cabriolet. Holder syn til 8/3 – 2022. Meget fin Kölner Motor. Flot sort indtræk. Mange nye dele: Ny 6 volt Akkumulator - ny kuffert (fra foråret 2014) - ny vandpumpe - ny Kølerfigur (vagtel) - nye baglygter og katastrofeblink monteret - nye rustfri rammer til nummerplader - nyt emalje DK-skilt med rustfri ramme - ny speciallavet bundmåtte - nye bundbrædder - nye rustfri hjulmøtrikker - temperaturmåler til kølevand monteret - Windvings på døre. Pris kr. 169.900. Ole W Jagd, tlf. 22585929 e-mail: olewjagd@gmail.com

Roll Royce Silver Shadow 1973 sælges. Veteranbil i meget fin stand. Anvendt til bryllupskørsel. Kr. 198.000 – tilbud ønskes efter besigtigelse. Niels Frølich Nilsson, tlf. 20407240 e-mail: niels@limousinen.dk

DELE TIL BILER SÆLGES


VW 1303 Mange dele til billige penge – alt skal væk. M. Thuesen, tlf. 53295319

DIVERSE

Automobil Revue sælges: 1959, 60, 61, 63, 64, 70, 71, 73, 75, 76, 77, 78, 88, 2005. H. C. Gregersen, tlf. 40309510 e-mail: hcg@fasttvnet.dk

Vinteropbevaring af biler og motorcykler. Tør og aflåst hal. 5 km vest for Hillerød. Pris fra kr. 400 pr. mdr. Arne Sørensen, tlf. 20997214

Foredrag og Firmabesøg



BilCentret Kalundborg

Aftenmøde og foredrag hos BilCentret Kalundborg, som bla. Forhandler LandRover og Peugeot.

Tidspunkt: **04. november 2014 kl. 19.00**

Efter en rundvisning i det store bilhus, vil Jacob Glad for DVKS medlemmer holde foredrag om sin og sit team's deltagelse i Intercontinental Rally 2013/2014 i sin specialbyggede LandRover Qt Wildcat.

BilCentret serverer kaffe og kage ved arrangementet.

Adressen er: BilCentret
Slagelsevej 88
4460 Kalundborg

Tilmelding nødvendig **senest 31.10.2014** til:
Dirch 2084 8940
Kurt 2029 6605



Hillmann Minx 1500 1960

4-dørs Sedan. Kørt 175.000 km. Meget velholdt – ingen rust - 2-farvet. Originale sorte plader. Har aldrig været restaureret, kun god vedligeholdelse. Synsfrit træk. Holder syn til 2016. Pris kr. 48.000. Evt. kan Ferguson 35 indgå i handelen. Vognen udstilles på Fredericia Messen oktober 2014. Mogens Rosleff, tlf. 75861286 / 22983431



1982 Toyota Crown 2.8i aut. 4 d

Sort, i meget god original stand, dansk bil fra ny, 2 ejere, kørt kun 145.000 km, kun sommerkørt, ingen rust, synet 18/2 2014, velourintriør, er indregisteret. Udstyr bl.a. el. vinduer og spejle m. varme, motorantenne, radio/kassette, aircondition, automat gear m. el. overgear. 6 cylindret motor 170 hk. Original instruktionsbog og dokumentation for al vedligeholdelse de seneste 6 år medfølger. En særdeles velholdt og velkørende bil. Sælges af privat kr. 49.900.

Bengt Erik Marlow
Tlf. 28 57 76 80 / 32 52 95 37
E-mail: bem@tdcadsl.dk



Veterandele.dk

LEVERING HVER MÅNED FRA USA

Vi har alle materialerne til dit restaureringsprojekt

- Ledning
- Tænd ledning
- Pærer
- Blink relæer 6V
- Gummlister
- Rudelister
- Frostpropper
- Tin
- Esbjerg
- Maskinemalje

og meget mere på www.veterandele.dk

RESERVEDELE TIL

VI HAR OGSÅ BRUGTE DELE TIL FORD T, FORD A & CHEVROLET

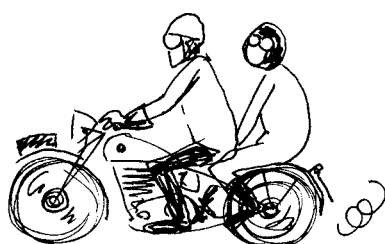
- FORD T
- FORD A
- CHEVROLET

Har din klub en foreningsaftale det giver rabat både til dig og tilskud til din klub

Vi forhandler Castrol's produkter

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 4926 6420 Telefax: 4926 6933 mail: info@veterandele.dk

Veterandele.dk
En del bedre..



Man behøver ikke være veteran...

...for at læse Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

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.

Indtegning 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 indtegning.

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

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2014):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 926 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.156 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.214 kr. inkl. vejhjælp

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

NYT: Nu helt op til 38% VFK-rabat på dine øvrige forsikringer, hvis du samler dem. Ring 4320 2000 eller mail til info@e-forsikringer.dk for tilbud.



**OBS : Al henvendelse vedr. forsikring rettes til DVK
Se tlf., mail og kontortid på side 2.**

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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