

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



57. årgang - april 2013 - VT nummer 442

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 redaktørens 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 veteranokretøjer 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:

Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben

Erik From
Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå
Tlf. 2966 9847
erik.from@veteranbilklub.dk

Kasserer:

Erik Lindholst
Stokbrovej 140, 8520 Lystrup
Tlf. 8623 0295
erik@lindholst.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. 2973 3380
rosenparken@hotmail.com

Mødesteder og udstillinger Midt- & Nordjylland

Kristian Nørgård Gravesen
Bjerregårdsalle 10, 6933 Kibæk
tlf. 2781 0131
nsunuser@gmail.com

Mødesteder og udstillinger Øst

Ole Poulsen
Bursøvej 33, 4930 Maribo
Tlf. 5470 0358
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Suppleanter:

Erik Mieth, Øst. Tlf. 2026 3220
Kay Riber, Vest. Tlf.

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Dragor Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragor
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragor 4053 9401 mellem 18 og 19.
kajc@c.dk

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Mogens Ottosen, 2178 1736
lotosen@hotmail.com

Midtsjælland - Kværkeby:

"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040
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

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Anne Lise Gustafsson
se under bestyrelsen.

Vestfyn - Aarup:

Rørup Borgerhus, Gelstedvej 10, 5560 Årup
Bent Konradsen, 6442 1227 - 2012 9782
bent.konradsen@email.dk
www.dvk-aarup.dk

Nordjylland - Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev
Kræn Hjortlund, 3033 7370
kraen@hotmail.com

Østjylland - Ristrup:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Erik Nielsen, 8692 3943
Jens Rasmussen, 8617 8002/2484 0013
chevrolet@rasmusen.mail.dk

Sydvestjylland - Vesterhede

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

Vestjylland - Spjald

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

Sønderjylland - Åbenrå:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå
Kjeld Holm-Nielsen, 7448 5959
holm-nielsen@bbsyd.dk
Erik From, 7462 5361
erik.kef@webspeed.dk

Sydsjælland - Engelholm

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

Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:

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

Historiske nummerplader

Erik Mieth

Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk
Tlf. 4589 1335
erik.mieth@veteranbilklub.dk

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub

Bogeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolfbrandt, 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

Johny 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. 8617 8002 - 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

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, 8617 8002
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior

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

Morris

Ole Nordlund, 4656 0229
jonnordlund@mail.dk
www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche

Paul Wilson, 2728 5725
paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard, 8648 6968

Rover

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

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



MG Magnette ZB
Varitone fra 1957.

Indhold

Fra generalforsamlingen	3
Fra biblioteket	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Klubaktiviteter	6
Et ”apparat”.....	11
Kan nogen hjælpe	11
Besøg hos Egon Wang Neesgaard.....	12
Hjælp søges til Græsted	12
Besøg hos Ole Mortensen	13
Peking -Paris 1907	14
Lidt fra Harald Nyborg løbene 2012.....	16
MG Magnette ZB Varitone fra 1957.....	18
Peter Ottosson skrev	21
Riley RMB fra 1952	22
Mille Miglia	26
Historic Route 66	34
Storstrømsbroens historie.....	40
Bliv ”dressed up” - på den nemme måde.....	44
Invitationer	48
Velkommen til nye medlemmer	52
Køb / Salg	53
Fra MhS	54

Fra generalforsamlingen 23. marts



Hele den lille sal i Borgerforeningens hus i Nyborg var fyldt med glade DVK’er. Anne Lise Gustafsson som fratrådte bestyrelsen, fik formandens præmie, blomster og et gavekort, med tak for 8 fantastiske år som vi har haft sammen.

På bestyrelsesmødet inden generalforsamlingen, valgte Erik Mieth og Ib Rasmussen at bytte plads, således at Ib nu er bestyrelsesmedlem og Erik suppleant. På generalforsamlingen skulle der vælges medlemmer fra vest, da der her var 3 kandidater til de to poster. Erik Lindholm blev genvalgt, og Kristian Nørgaard Gravesen blev valgt til den tomme plads efter Anne Lise, og Kay Riber er derved den nye suppleant fra vest.

Bestyrelsen konstituerede sig efter mødet, og ansvarsområderne kan læses på modsatte side. Men det nye er, at Erik From blev næstformand og Ib Rasmussen overtager ansvaret for tilskud til løb og arrangementer efter Kaj Dyring Larsen. Ansvar for mødesteder og udstillinger vest, blev delt i to, således at Henning Thomsen tager sig af Fyn og syd-øst Jylland og Kristian Nørgård tager sig af midt- og nord Jylland.

Jeg vil her benytte chancen for at sige tak til alle fremmødte for en god og konstruktiv generalforsamling, og tak til bestyrelsens for et godt samarbejde i det forgangne år.

Dorte Stadil.

Sommers Automobil 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

Nye åbningstider i DVKs sekretariat, Nærum:

Fra mandag den 1. april 2013 holder kontoret åbent mandag til torsdag.

Telefontid: 10.00 til 13.00



Møder

APRIL

Mandag 8. Aarup. Klubmøde, hvor vi skal tale om mødestedets fremtidige aktiviteter.

Torsdag 11. Aabenraa. Torsdag den 11. april er der ikke møde i Aabenraa. Vi er blevet inviteret til Sønderborg på adressen Primulavej 30 kl.19.30 til 22.00 hvor firmaet Himex.DK hører hjemme.

Torsdag 11. Lillebælt. Bustur Til Strøjer Samlingen i Assens

Torsdag 11. Mårum. Syn af Veteranen. Vi får besøg af Synsassistent Henrik, som vil fortælle om Syn. Vi syner et par biler.

Torsdag 11. Uldum. Vi kobler os på Lillebælts tur til Støjer-samlingen BEMÆRK DATO OG TID.

Tirsdag 16. Kværkeby. Klubmøde kl. 19.

Onsdag 17. Engelholm. Klubmøde med gamle biler

Torsdag 18. Morris-møde. Morrismøde hos Leif Brohus Nielsen kl. 19.

Torsdag 18. Nærum. Cafeaften. Kaffen er klar kl. 19.30. Der vises veteranbilfilm, hvis dette ønskes.

Mandag 22. Mårum. Værkstedsaften kl. 19.30 Temaaften om lak-reparationer på vore biler, typer og metoder gennemgås. Praktik på værkstedet.

Tirsdag 23. Egeskov. Museumsbesøg på Egeskov. Bemærk dato.

Tirsdag 23. Klippinge. Foredrag v / Axel Klemmensen "Forstå hinanden – og dig selv lidt bedre". Det er måske nok lidt uden for vores normale område, men snyd ikke jer selv for dette foredrag. Mød op !!

Onsdag 24. Amager. Månedsmøde

Mandag 29. Vesterhede. Vi mødes ved Esbjerg Bilsyn (A - inspektion) Østre Gjesingvej 17 - 6715 Esbjerg N kl. 19.

MAJ

Onsdag 1. Lillebælt. Mønstring og åbning af vor Klub-container på Gl. Havn i Fredericia kl. 14. Der er kaffe på kanden.

Torsdag 2. Nærum. Klubmøde. Kom i veteranbilen

Tirsdag 7. Lillebælt. Officiel åbning af tirsdagstræf på Gl. Havn fra kl. 18

Tirsdag 7. Løve. Demonstration af tin-arbejde på karrosseriet, i Løve kl.19

Onsdag 8. Lillebælt. Jorden rundt på MC. Et spændende foredrag af Ove Jensen, Sønderborg. Bemærk venligst at vi har flyttet mødet 1 dag frem p.g.a Kr. Himmelfartsdag

Torsdag 9. Mårum. Kr. Himmelfartsdag. Køretur fra mødestedet til en havneby i vort smukke Nordsjælland.

Mandag 13. Aarup. Bagagerums marked og vi tænder op i grillen.

Tirsdag 14. Uldum. Køretur omkring Uldum. Start kl. 19

Torsdag 16. Aabenraa. Køretur kl. 18.30 fra klubhuset.

Torsdag 16. Nærum. Cafeaften.Kaffen er klar kl. 19.30. Der vises veteranbilfilm, hvis dette ønskes.

Tirsdag 21. Kværkeby. Besøg af en mærkeklub kl. 19.

Tirsdag 28. Egeskov. Mødestedets 25 års jubilæum.

JUNI

Tirsdag 4. Løve. Intet møde pga. køredag 5/6.

Torsdag 6. Nærum. Klubmøde. Kom i veteranbilen

Torsdag 13. Aabenraa. Almindelig klubaften.

Torsdag 13. Uldum. Klubmøde kl. 19

Lørdag 15. Vesterhede. Slå kryds i kalenderen! Den tredje weekend i juni afholder vi vores tur rundt om Ringkøbing Fjord.

Søndag 16. Ristrup. Veteranløb fra Ristrup gods og til Lyngsbækgaard gods. indbydelse i Veteran Tiende april nr.

Tirsdag 18. Kværkeby. Den årlige aftentur fra Kværkeby kl. 19.

Torsdag 20. Nærum. Cafeaften. Kaffen er klar kl. 19.30

Tirsdag 25. Egeskov. Vi tænder op i grillen. Kl. 18.00.

JULI

Torsdag 4. Nærum. Klubmøde. Kom i veteranbilen

Torsdag 11. Aabenraa. kl. 19.30 kører en tur ud i det blå, hvis vejret tillader det.Tag selv kaffe og kage med.

Tirsdag 16. Kværkeby. Sommerferie - intet møde.

Torsdag 18. Nærum. Cafeaften. Kaffen er klar kl. 19.30

Tirsdag 30. Egeskov. Køretur ud i det blå.

AUGUST

Torsdag 8. Aabenraa. kl. 19.00 tændes grillen, medbring egne kød/pølser.

Tirsdag 27. Egeskov. Klubmøde og bagagerumsmarked. kl. 18.30

Løb og arrangementer

APRIL

Lørdag 6. Samlertræf i Nærum kl.09.-15.00. Nærum Hovedgade 3. Emalieskilte - Plakater - Reklameeffekter. Fri entre, standleje hos Hr Mortensen, telf. 4063 1465

Lørdag 13. Veterantræf og stumpemarked i Vesterhede. Info VT 442.

Onsdag 17. Aftentur i det fynske. Vi mødes mellem kl. 17.30 og 18.00 på P-pladsen overfor Brahetrolleborg kirke. Info Inge og Benny Hansen, tlf. 62 26 22 11 / 30 61 50 90

Onsdag 17. Veteran-køretøjer ved Hølken Strand. Info VT 441.

Søndag 21. Forårsløb. Start fra 3 Sjællandske mødesteder, Nærum, Mårum og Kværkeby afslutning i Roskilde med frokost.

Tirsdag 23. Bustur til åbning af sæsonen på Egeskov. Info VT 441.

Onsdag 24. Havnetræf i Kerteminde. Kl. ca. 18.30. Info Arne Sørensen, tlf. 65 32 22 49.



Onsdag 24. Veteran-køretøjer ved Hølken Strand.
Info VT 441.

Torsdag 25. Classic motor café. kl. 18

Fredag 26. Herborg forårsløb. Vi mødes på adressen Birkemosevej 1A, 6920 Videbæk. Info VT 441.

Lørdag 27. Odsherredsløbet.

Lørdag 27. Vintage-Motor-Træf. Motortræf og Stumpemarked. Internet Link

Søndag 28. Swapmeet, Andelslandsbyen Nyvang, Holbæk

MAJ

Onsdag 1. Veterantræf i Tørskind Grusgrav, 6040 Egtved. Info VT 442

Lørdag 4. Esbjerg Veteranløb 2013. Vestjysk Motorveteran Klub. Info tlf. 7516 4114. VT 441

Lørdag 4. Paradekørsel til og på Bakken, i samarbejde med FDM og Bakken. Info i marts nummeret. Link til tilmelding

Lørdag 4. Stumpemarked på Fyn Stumpemarked på Fyn i de gule haller, Lykkevalg 18, Korint, 5600 Faaborg. Telf. 4027 2930 åbent 10 - 16. Se mere på www.stumpemarkedfyn.dk Hilsen Poul Arne Christensen

Søndag 5. Forårsmønstring Kastellet. Indkørsel fra kl. 13 af Norgesporten (porten op mod Langelinie).

Søndag 5. Forårsparade i Sønderjylland.

Søndag 5. Karoline Træf. Info: Bob Rudy Hansen, tlf. 22 23 67 06. VT 441

Mandag 6. Havnemik i Vedbæk havn. Vedbæk Havn kl. 18-21. HUSK varmt tøj! Info VT 441. Arendse Fortmeier, tlf. 22 24 20 34.

Tirsdag 7. Havnetræf i Sønderjylland. Kl. 19 mødes vi i Haderslev ved "Havnegrillen".

Tirsdag 7. Havnetræf på gl. havn i Fredericia. Info VT 441.

Tirsdag 7. LØVSPRINGSTUR, traditionen tro, har Niels Erik lavet en køretur Vi mødes på Ristrup kl. 19.00 til en forårskøretur, som ender et sted til en kop kaffe, tilmelding til Jens 86178002/24840013 senest mandag d. 6 maj kl. 20.00

Tirsdag 7. Sønderjylland havnetræf. I Haderslev ved Havnegrillen

Onsdag 8. Veteranbiltræf ved Lundeberg Lysbådehavn. Info Jan Klarskov, tlf. 2987 6621. VT 441

Onsdag 8. Veterantræf i Tørskind Grusgrav, 6040 Egtved. Info VT 442

Lørdag 11. -søndag 12. Brønderslev Veterandage. Veterantræf og udstilling af traktorer, lastbiler, maskiner, motorcykler og biler. Kl. 10-16.

Lørdag 11. Madpakketur i Kragevig. Indbydelse i VT 441

Tirsdag 14. Aftenture ved Storstrømmen. Info Steffen Jørgensen, tlf. 5444 6872 - VT 442.

Tirsdag 14. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 15. Aftentur i det fynske. Vi mødes mellem kl. 17.30 og 18.00 ved Carl Nielsens barndomshjem.

Odensevej 2A, Nr. Søby 5792 Årslev. Info Annelise og Benny Kock, tlf. 65 90 15 42 / 40 40 58 85

Onsdag 15. Veterantræf i Tørskind Grusgrav, 6040 Egtved. Info VT 442

Lørdag 18. -mandag 20. Græsted Veterantræf i pinsen. Veterantræffets hjemmeside ses her

Mandag 20. "En Pinsetur med frokost" Start kl.

09.00, invitation følger. Tilmelding: kimpolte@hotmail.com

Tirsdag 21. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 22. Veterantræf i Tørskind Grusgrav, 6040 Egtved. Info VT 442

Lørdag 25. -søndag 26. Hjallerup Stumpemarked & Motorhistorisk træf. Bestil stand hos Finn Thomsen, mobil 2164 1389. Se mere på www.hjallerup-museum.dk

Tirsdag 28. Havnetræf i Sønderjylland. Kl. 19.00 mødes vi i Aabenraa ved "Under Sejlet".

Tirsdag 28. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Tirsdag 28. Sønderjylland havnetræf. I Aabenrå v/ Under Sejlet.

Onsdag 29. Havnetræf i Kerteminde. Kl. ca. 18.30. Info Arne Sørensen, tlf. 65 32 22 49.

Onsdag 29. Veterantræf i Tørskind Grusgrav, 6040 Egtved. Info VT 442

Torsdag 30. Classic motor café. kl 18

Fredag 31. -søndag 2. juni. DVK-Lillebælt deltager med en bod i forbindelse med Tallship på Fredericia Gl. havn, hvor vi sælger Øl, vand, kaffe og is. Vi laver ligeledes et arrangement med Red Barnet, hvor vi tilbyder en køretur i veteranbiler på området for børn og voksne. Overskuddet for denne kørsel tilfalder 100 % Red Barnet. Ønsker du at deltage med kørsel i veteranbil eller med at passe vor salgsbod under eventen, bedes du venligst henvende dig til: John Andersen 29 78 29 09 eller Ole Troen 20 71 66 94 OK benzin sponsorerer benzin til veteranbilerne, og vi regner med at køre i tidsrummet 13.00-16.00 lørdag d. 1. juni og søndag d. 2. juni. I kan følge slagets gang på vor hjemmeside www.dvk-lillebaelt.dk

JUNI

Lørdag 1. Nivå Centerløb. Løbet er fuldttegnet. Mvh Willibal

Lørdag 1. Stumpe- bil og motorcykelmarked. Jysk Automobilmuseum, Gjern. Telf. 21372582 www.jyskautomobilmuseum.dk

Søndag 2. Bagagerumsmarked på Dragørfortet. Kl. 10 - 15. VT 441

Søndag 2. Historisk Pålidelighedsløb for begyndere. Start/mål i Roskilde. Historisk Pålidelighedsløb for begyndere – Søndag den 2. juni 2013 – Sports Motor Klubben Gladsaxe – start/mål Roskilde – yderligere i VT i april og på www.smkg.dk

Søndag 2. Jens Høstrup's Forårsløb



Søndag 2. Karoline Træf. Info: Bob Rudy Hansen, tlf. 22 23 67 06. VT 441

Søndag 2. Klampenborg Classic Motor Meting. "Best of British and American Automobiles"

Mandag 3. Havnemik. Vedbæk Havn kl. 18-21. Info VT 441. Arendse Fortmeier, tlf. 22 24 20 34.

Tirsdag 4. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 5. Wedelslund Gods. Træf-og køretøjsdag

Fredag 7. -søndag 9. Midt-og Sydsjællandsløbet Den 7,8. og 9.juni: Løb m.m for Jaguarer på Midt-og Sydsjælland med base på Skjoldenæsholm. Nærmere oplysninger hos Asbjørn Rønn-Simonsen, mail ars@amageradvokaten.dk tel. 20 750 130.

Lørdag 8. Englændertræf i Løgumkloster.

Lørdag 8. Nyvang Løbet. Historiske veterandage for alle køretøjer fremstillet fra år 1886 til 1980. VT 441

Lørdag 8. "Alt med Hjul" Træf på Nordfyn. På Cirkuspladsen, ved Horsebækvej 25, Otterup. Internet link

Søndag 9. GAVNØ - Classic Autojumble & Concours de Charme. 25 års jubilæum 1988-2013.

Tirsdag 11. Aftenture ved Storstrømmen. Info Steffen Jørgensen, tlf. 5444 6872 - VT 442.

Tirsdag 11. Havnetræf i Sønderjylland. Kl. 19.00 mødes vi i Sønderborg foran "Slottet".

Tirsdag 11. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 12. Veteranbiltræf ved Lundeberg Lysbådehavn. Info Jan Klarskov, tlf. 2987 6621. VT 441

Lørdag 15. Fjorden rundt. Slå kryds i kalenderen! Den tredje weekend i juni afholder vi vores tur rundt om Ringkøbing Fjord. Mere detalieret information kommer senere, men ellers: "Same procedure as every year".

Lørdag 15. Vitusberingløbet. Info kan hentes hos knud.kaerslund@pc.dk Info

Søndag 16. Veteranløb fra Ristrup gods og til Lyngsbækgaard gods. Se annonce i VT april nummer. Vi mødes søndag D.16. juni fra kl. 8.30 på DVK. mødested Ristrup Hovedgård Ristrupvej 39, Sabro til morgenkaffe og rundstykker, med ost, rullepølse, syltetøj, honning og juice, og måske en morgenbitter, for at modstå dagens strabadser. Tilmelding til turen, starter når VT april bliver udsendt, hvor annoncen er i. Kun for køretøjer fra før 1978, Max 50 personer, pr. person kr. 225.-

Tirsdag 18. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 19. Aftentur i det fynske. Vi mødes mellem kl. 17.30 og 18.00 hos Jørgen Christensen Rolfvej 45, 5863 Ferritslev. Slutter Industrivej 27, 5550 Langeskov. Info Flemming Larsen tlf. 2028 3470 eller Jørgen Christensen tlf. 2170 2899.

Tirsdag 25. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 26. Havnetræf i Kerteminde. Kl. ca. 18.30. Info Arne Sørensen, tlf. 65 32 22 49.

Torsdag 27. Classic motor café. kl. 18

Lørdag 29. Aalsbo Motorstævne - 5560 Årup Ved Aalsbogaard Lystfiskersøer, Store Landevej 1125, Fjelsted. Info Henning Larsen, tlf. 4072 6343

Lørdag 29. Sydhavsrally. Info 22 14 88 14. Indbydelse i VT 442 april.

JULI

Mandag 1. Havnemik. Vedbæk Havn kl. 18-21. Info VT 441. Arendse Fortmeier, tlf. 22 24 20 34.

Tirsdag 2. Havnetræf i Sønderjylland. Kl. 19.00 mødes vi i Haderslev ved "Havnegrillen".

Tirsdag 2. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Lørdag 6. -søndag 7. Bornholm Rundt 2013

Søndag 7. Karoline Træf. Info: Bob Rudy Hansen, tlf. 22 23 67 06. VT 441

Søndag 7. "Københavnerier- En kongelig affære" med start fra Nyhavn kl.09.00, invitation følger. Tilmelding: kim polte@hotmail.com

Tirsdag 9. Aftenture ved Storstrømmen med start fra P-pladsen på Farø! Info Steffen Jørgensen, tlf. 5444 6872 - VT 442

Tirsdag 9. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 10. Veteranbiltræf ved Lundeberg Lysbådehavn. Info Jan Klarskov, tlf. 2987 6621. VT 441

Tirsdag 16. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 17. Aftentur i det fynske. Vi mødes mellem kl. 17.30 og 18.00 hos Lene og Niels Larsen, Odensevej 20, 5672 Broby. Info Lene og Niels, tlf. 24 67 38 69

Torsdag 18. -lørdag 20. "Årets DVK sommerkøretur går til Blekinge og Øland" start kl. 10.00 i Kastrup. Info VT 442. Tilmelding: kim polte@hotmail.com

Tirsdag 23. Havnetræf i Sønderjylland. Kl. 19.00 mødes vi i Aabenraa ved "Under Sejlet".

Tirsdag 23. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Torsdag 25. -lørdag 27. Ringkøbingløbet.

Torsdag 25. -søndag 28. Sommertur til Blekinge og Øland. info J. Bakka telf. 40115434

Lørdag 27. Biler der fulgtes med sporvognene.

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm inviterer køretøjer registreret før april 1972. Tilmelding til spalsbo@gmail.com Deltagelse fordrer tilmelding til Sporvejsmuseets pressesekretær og DVK-medlem Søren Palsbo. Han har emailadresse: spalsbo@gmail.com, postadresse Sprogøvej 5, 4.tv., 2000 Frederiksberg, og telefon 60 83 62 34.

Tirsdag 30. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 31. Havnetræf i Kerteminde. Kl. ca. 18.30. Info Arne Sørensen, tlf. 65 32 22 49.



AUGUST

Lørdag 3. Ole Timer-turen 2013, Veteranlauget i Odder. Info VT 442. Internet link

Lørdag 3. Stevnsløbet 2013. Info: Hans Peter Nielsen, tlf. 4014 8037 - aften 5657 8093.

Søndag 4. Karoline Træf. Info: Bob Rudy Hansen, tlf. 22 23 67 06. VT 441

Mandag 5. Havnemik. Vedbæk Havn kl. 18-21. Info VT 441. Arendse Fortmeier, tlf. 22 24 20 34.

Tirsdag 6. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Lørdag 10. Munkebjergløbet. Kontakt Hans Geschwendtner telf. 3253 8470. hans@geschwendtner.dk

Søndag 11. Munkebjerg Hill-Climb. Kontakt: Hans Geschwendtner telf. 3253 8470 - hans@geschwendtner.dk

Tirsdag 13. Aftenture ved Storstrømmen. Info Steffen Jørgensen, tlf. 5444 6872 - VT 442

Tirsdag 13. Havnetræf i Sønderjylland. Kl. 18.30 mødes vi i Sønderborg foran ”Slottet.

Tirsdag 13. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 14. Veteranbiltræf ved Lundeberg Lystbådehavn. Info Jan Klarskov, tlf. 2987 6621. VT 441

Tirsdag 20. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 21. Aftentur i det fynske. Vi mødes mellem kl. 17.30 og 18.00. Info om mødested senere.

Fredag 23. -søndag 25. Automania - Silkeborg Automobilfestival

Fredag 23. -søndag 25. Nordisk veterantræf for Rutebiler og Busser. Havnepladsen i Skælskør.

Onsdag 28. Havnetræf i Kerteminde. Kl. ca. 18.30. Info Arne Sørensen, tlf. 65 32 22 49.

Torsdag 29. Classic motor café. kl. 18

Lørdag 31. Hestekræfter i Horsens. Kontakt: Hans Geschwendtner 32538470 - hans@geschwendtner.dk

SEPTEMBER

Søndag 1. Karoline Træf. Info: Bob Rudy Hansen, tlf. 22 23 67 06. VT 441

Søndag 1. ”En sensommertur i det Sjællandske” start kl. 09.00 Invitation følger Tilmelding: kim polte@hotmail.com

Mandag 2. Havnemik. Vedbæk Havn kl. 18-21. Tak for denne sæson! Info VT 441. Arendse Fortmeier, tlf. 22 24 20 34.

Tirsdag 3. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Lørdag 7. Veteranlastbiltræf. Jysk Automobilmuseum, Gjern. 10:00-16:00. Telf 21372582 www.jysk-automobilmuseum.dk

Tirsdag 10. Aftenture ved Storstrømmen. Info Steffen Jørgensen, tlf. 5444 6872 - VT 442.

Tirsdag 10. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 11. Aftentur i det fynske. Vi mødes mellem kl. 17.30 og 18.00. Info om mødested senere.

Lørdag 14. Krudtværksfestival. Invitation i et senere VT.

Lørdag 14. Veteranbiltræf ved Lundeberg Lystbådehavn. Info Jan Klarskov, tlf. 2987 6621. VT 441

Tirsdag 17. Havnetræf på gl. Havn i Fredericia. Info VT 441.

Onsdag 25. Havnetræf i Kerteminde. Kl. ca. 18.30. Info Arne Sørensen, tlf. 65 32 22 49.

OKTOBER

Søndag 6. Karoline Træf. Info: Bob Rudy Hansen, tlf. 22 23 67 06. VT 441

Søndag 27. Løvfaldsløb / afslutningsløb. info Gert Nielsen 4970 9580

UDLAND

JULI

Lørdag 27. Thulin-træffen i Landskrona www.thulintraffen.nu

AUGUST

Torsdag 8. -søndag 11. Styrkeprøven, løb for køretøjer fra før 1926, i Røros Norge

Lørdag 24. -søndag 25. Skåne Rundt. www.mchksyd.com

Fra biblioteket

Et eksempel til efterfølgelse

I forbindelse med det løbende arbejde på biblioteket fandt en medarbejder et gammelt brev der havde forpuppet sig. Det kom fra et medlem som i forbindelse med flytning havde ryddet op. Han skrev: ”Som mangeårigt medlem tillader jeg mig at fremsende min brochuresamling...”

Det sker at vi modtager den slags breve, og dem er vi meget glade for. Har du noget som du ikke længere har plads til eller ikke længere er interesseret i tager DVKs bibliotek meget gerne imod det. Hvis det er noget vi allerede har gået blot videre til et af klubbens mange mødesteder eller vi bytter til noget vi mangler. nj



AMAGER

Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00.

Mødestedet er Dragør Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragør

April d. 24. Klubmøde

Kaj Christensen, tlf. 40 53 94 01

32539401.kajc@c.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

4. TIRSDAG i måneden kl. 19.00

Nygade 3, 4672 Klippinge

Februarmødet med Claus Neble gik godt. Claus havde taget en DVD med fra Goodwood 2012, det var, som om man selv, var der.

April d. 23. Foredrag v / Axel Klemmensen "Forstå hinanden – og dig selv lidt bedre". Det er måske nok lidt uden for vores normale område, men snyd ikke jer selv for dette foredrag. Mød op !!

Kai Wredstrøm, tlf. 56 57 82 05

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. Prebens fødselsdag blev fejret på selve dagen! Som sædvanlig med både æble- og lagkage. Over 40 medlemmer og ægtefæller var mødt op. Jens Urban holdt en lille tale med afsluttende 3 hurraer for fødselsbarnet - der vankede også en speciel gave i form af et Mercedesflag. OBS: Husk at bruge DVKs hjemmeside. Mødesteder - Klubmøder viola! Her vil møderne hele tiden være a jour. Der en nyhed på startsiden - Billedgalleri (jeg (EM) har ikke brugt den endnu. Jeg har lavet en ny hjemmeside til min fotohobby og vil indtil videre bringe Kværkebys mødeliste her også.

April d. 16. Klubmøde.

Maj d. 21. Besøg af en mærkeklub.

Juni d. 18. Aftentur fra Kværkeby.

Juli d. 16. Sommerferie – intet møde.

Sekretær: Erik Madsen, Roskilde tlf.

46 32 38 25 / 40 63 31 25
madsen.roskilde@city.dk
http://emfoto43.mono.net
Preben Boisen, tlf. 40 35 15 85
gcb@webspeed.dk

VESTSJÆLLAND - LØVE



TIRSDAG i måneden kl. 19.00 klubmøde.

Alle TIRSDAGE åbent hus med kaffe på kanden.

Mødested Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.

Følg med på hjemmesiden www.dvk-loeve.dk, hvor du finder de sidste nyheder fra Løve. Du kan få meget mere information via vores enorme mailliste. Er du ikke med på den, **så send en mail** til undertegnede.

April d. 2. Besøg af Johnnyboode fra Motorhistorisk Samråd kl.19 i Løve.

Maj d. 7. Demonstration af tin-arbejde på karrosseriet. Se tid og sted i næste nr.

Dirch Glad, tlf. 20 84 89 40

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

April d. 4. Steffen Jørgensen kommer og fortæller om oplevelser fra Nürnbergring kl. 20.

April d. 18. Cafèaften

Maj d. 2. Klubaften, kom i gammel bil. Kok Henrik servere kylling med agurke- og mormorsalat.

Maj d. 16. Cafèaften. Der vises veteranbilfilm, hvis dette ønskes.

Mogens Ottosen, tlf. 21 78 17 36

lottosen@hotmail.com

NORDSJÆLLAND MÅRUM

2. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.

April d. 11. Syn af veteranen. Vi får besøg af synsassistent Henrik, som vil fortælle om Syn. Vi syner et par biler. April d. 22. Værkstedsaften kl. 19.30 Tema aften om lak-reparationer på vore biler, typer og metoder gennemgås. Praktik på værkstedet.

Maj d. 9. Kr. Himmelfartsdag. Køretur fra mødestedet til en havneby i vort smukke Nordsjælland.

Ib Rasmussen, tlf. 2026 3220

rasmussen@sport.dk

www.dvk-maarum.dk

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

3. ONSDAG i måneden fra kl. 19.00 Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje

Gamle køretøjer parkeres foran hovedbygningen, og nye holder på den ny-anlagte P-plads syd for mødelokalet. April d. 17. Det er længere lyst og vi kan køre på vejene i de gamle biler. Tag derfor den du bedst kan lide og kom og vis os dit klenodie. De gamle holder foran hovedbygningen, de nye biler henvises til pladsen nede mod syd.

Fuld gas og hjulspin

Peter Bering.

pb@arkitektbering.dk

FYN EGESKOV



Sidste TIRSDAG i måneden klubmøde kl. 19.00.

2. TIRSDAG i vinterhalvåret, Cafe & biblioteksaften kl. 19.00

Mødestedets lokale er ved siden af Egeskovs Godskontor

Følg vejen bag om Egeskov af Holmegyden og drej ned af alléen til gods-kontoret.



April d.23. Klubmødet afholdes med Museumsbesøg på Egeskov, inden den officielle sæsonåbning. **bemærk datoen**, det er en uge før end de foregående år. Der er åbnet på Museet fra kl.18. . Der kan igen i år bestilles Wiener schnitzel med tilbehør til en pris af kr. 130,-. Tilmelding og betaling senest d. 18.april, til Anne Lise 62632051/22811954 / annelise@gmail.dk. eller på mødeaftenerne. Ved overførsel til konto 0828 0002830884 (husk navn).

Maj d.28. . I anledningen af mødestedets 25 års jubilæum er klubben vært med pølser og lidt at skylle dem ned med. Mødestedet byder på lagkager til kaffen.

Juni d.25. kl.18. Vi tænder op i grillen, der kan købes pølser og brød, eller tag selv mad med til at grille.

Juli d.30. Klubmøde, for jer der ikke er på sommerferie, arrangeres der en køretur.

Venlig hilsen Anne Lise Gustafsson
Tlf. 62 63 20 51 / 22 81 19 54
annelise.gustafsson@veteranbilkklub.dk
www.dvk-egeskov.klubsider.dk

VESTFYN - AARUP



2. MANDAG i måneden kl. 19.00 Rørup Borgerhus i Grønnemose, Gelstedvej 10, 5560 Årup.

Man finder det ved fra Gelstedvej at dreje ind ved Lærkeskolen og følge vejen forbi Regnbuen.

April d. 8. Klubaften, hvor vi skal tale om mødestedets fremtidige aktiviteter.
Maj d. 13. Bagagerums marked, og vi tænder op i grillen.

Med venlig hilsen mødestedgruppen
Bent Konradsen, tlf. 64 42 12 27 / 20 12 97 82

bent.konradsen@email.dk
www.dvk-aarup.dk

**SYDJYLLAND
DVK - LILLEBÆLT**

2. TORSDAG i måneden kl. 19.00



Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.
April d. 11. Bustur til Strøjer samlingen i Assens. Vi kører med P. Jessens Buslinier. Afgang fra mødestedet kl. 17.00. Nærmere info følger.

Maj d. 1. Mønstring og åbning af vor klubcontainer på Gl. Havn i Fredericia. Der er kaffe på kanden.

Maj d. 7 fra kl. 18 Officiel åbning af tirsdagstræf på Gl. Havn.

Maj d. 8. Foredrag ”Jorden rundt på MC”. Et spændende foredrag af Ove Jensen, Sønderborg.

Bemærk! venligst datoen der er flyttet en dag frem pga Kr. Himmelfartsdag.
John Andersen, tlf. 29 78 29 09
ja-ryesgaard@c.dk
Ole Troen, tlf. 20 71 66 94
troline@yahoo.dk
www.dvk-lillebaelt.dk

ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Maj d. 7. Løvspringstur kl. 19. Traditionen tro, har Niels Erik lavet en køretur. Vi mødes på Ristrup kl. 19 til en forårskøretur, som ender et sted til en kop kaffe. Tilmelding til Jens senest mandag d. 6. maj kl. 20.

Juni d. 16. Veteranløb fra Ristrup Gods og til Lyngsbækgaard Gods. Se indbydelse andet sted i VT.
Erik Nielsen, tlf. 8692 3943
Jens Rasmussen, tlf. 2484 0013 - 8617 8002

chevrolet@rasmussen.mail.dk
www.dvk-ristrup.dk

NORDJYLLAND - STENUM



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

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. 30 33 73 70
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. 97 38 12 64
hkknudsen@events.dk
Kristian Nørgård, tlf. 97 16 62 52
nsunuser@gmail.com

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.
April d. 11. kl. 17. BEMÆRK DATO OG TID. Os tovholdere havde diskuteret en tur til Strøjer-samlingen. Nu kom mødested Lillebælt en kofanger foran: Vi kobler os på deres tur. Bus afgang fra Fredericia kl. 17. Aftensmad på Gelsted Kro. Og så til Vedstårup. Bus er gratis, men aftensmad og entré hos Strøjer betales særskilt. Er der udsolgt på bussen aftales noget kørselv. Kan man ikke nå frem til kl. 17, kan der også aftales noget kørselv. Se øvrig info om tilmelding med videre under mødested Lillebælt.

Maj d. 14. kl. 19. Der er lyst til at vi kører en lille tur omkring Uldum. Som programmet er i skrivende stund, en-



KLUBAKTIVITETER

der vi på Møllen og tager vores kaffe der.

Juni. d.11. Vi mødes på Møllen kl. 19.00. og kører derefter en lille tur, hvor vi ender i Horsens på Sandøvej, hvor Toni Hansen og Per Brodersen vil vise deres Audi Rallybil frem og fortælle om deltagelsen i Monte Carlo Historique 2013 - det bliver meget spændende ! Nærmere detaljer i maj-nummeret af VT. Spørgsmål til Jens Heldgaard 3056 2299
Poul-Erik Jakobsen, tlf. 27 23 14 33 jakobsen@skjernaa.dk
Erik Hougaard, tlf. 40 34 00 49 k.e.hougaard@mail.dk.
Jens Heldgaard. tlf. 30 56 22 99

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig
April d 29. kl. 19.00. Vi mødes ved Esbjerg Bilsyn (A - inspektion) Østre Gjesingvej 17 - 6715 Esbjerg N. Vi

gennemgår hvad der sker ved et syn, om der er noget specielt vedr. veteran-køretøjer. Der bliver rig lejlighed til at stille spørgsmål. Tilmelding til Jørgen senest den 21. april 2013. Tlf.+45 20 22 27 29 / E - mail: joergen@dvk-sydvest.dk

Juni, lørdag d. 15. Slå kryds i kalenderen! Den tredje weekend i juni afholder vi vores tur rundt om Ringkøbing Fjord. Mere detaljeret information til foråret, ellers: "Same procedure as every year".

Jørgen Jacobsen, tlf. 20 22 27 29 yak@esenet.dk

Ove H. Iversen, tlf. 23 95 07 21 ove@iversen.mail.dk

Se mere på www.dvk-sydvest.dk for flere nyheder og evt. ændringer.

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

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

April d. 11. Vi er inviteret til Sønderborg på adressen Primulavej 30 kl.

19.30 til kl. 22. til Firmaet Himex.dk vil fortælle os noget om QMI motorbehandling. De er forhandler af el produkter, olie, batteriprodukter, generator og starter service med mere. De er vært med et mindre traktement (pølser med brød og kaffe) vand kan købes.

Maj d. 16. Køretur kl. 18.30 fra klubhuset. Vi kører en tur på ca.30 km og afslutter med kaffe og kage hos et DVK medlem, og ser hans nye garage. Tilmelding til Kjeld eller Erik senest den 14. maj.

Juni d. 13. Klubaften

Juli d. 11. Vi kører en tur ud i det blå, hvis vejret tillader det. Tag selv kaffe og kage med.

August d. 8. Grillen tændes kl. 19, medbring egne kød/pølser. Huset sørger for salat og brød. Tilmelding til Kjeld eller Erik senest tirsdag d. 6. august.

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 2023 4491 holm-nielsen@bbsyd.dk
Erik From, tlf. 29669847 / 7462 5361 erik.kef@webspeed.dk

DVK mødested, Ristrup i Aarhus søger:

Forretningerne i Jægergårdsgade, har meddelt at de gerne vil have 10 veteranbiler fra før 1978 udstillet i gaden lørdag den 4. maj 2013, fra kl. 11.00 – 15.00. Der gives spisebilletter, og benzin til bilen. Hvis der er nogen, der vil være med, så ring til, **Jens, mobil 24 84 00 13**, der tages forbehold med alsidigheden i de tilmeldte biler.

- og Oscar sælger Healeyen og køber en Polo til mig !





Et ”apparat”

På loftet hos min nu afdøde morbror fandt vi et gammelt modificeret cykelhjul og et ”apparat”. En anden morbror huskede noget om, at de 2 ting hørte sammen. Der måtte en restaurering til! Vi tror at opstillingen har været brugt i den nærliggende bæk og har en ide om at det har givet elektrisk hegn omkring markerne!

Er der nogen der kan be- eller afkræfte dette? Og hvor kommer ”apparatet” fra?

På soklen står der på den ene side ” 38° / Type WRaD4 / 157834 / D.R.P. / 280426” og på den anden side “System Eisemann / EF & Co” og under tandhjulet står der ”44” og på undersiden ”1281 / 529”. Alt sammen uden skråstreger. På forhånd tak for redaktionens og læsernes hjælp.

Søren P. Villadsen, Vejle
villadsen@mail.mira.dk
Medl. Nr 12768

*Svar må meget gerne sendes til redaktionen,
VT@veteranbilkklub.dk*



Er der nogen der kan hjælpe vore svenske venner i Motorhistoriska Riksförbundet/MHRF



MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Jag behöver lite hjälp av DVK.

En kollega i MHRF försöker utreda var den bifogade bilden av en antal T-Fordar (chassi) är tagen.

Vi misstänker att bilden är dansk och tagen någonstans utanför Köpenhamn.

Finns det någon DVK:are som kan hjälpa oss ?

Rune Björck

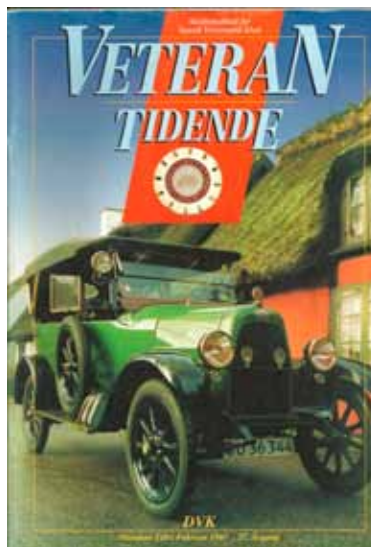
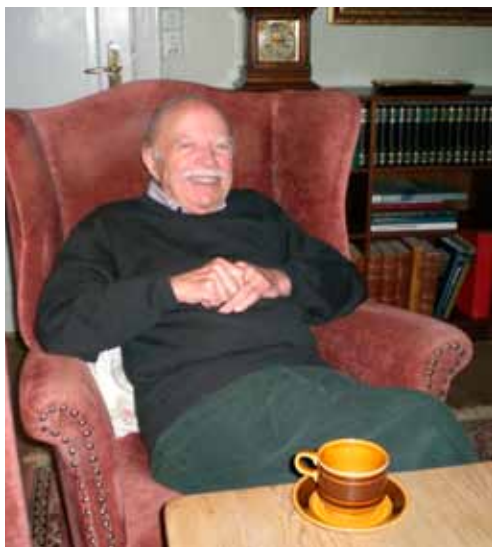
rune.bjorck@telia.com

Kan nogle stadfæste hvor billedet er taget, så send gerne jeres svar til Rune Björck og til vt@veteranbilkklub.dk, så bladets læsere næste gang kan læse svarene.





Besøg hos Egon Wang Neesgaard



I den kolde vintertid, hvor min tid går med at pusle om mine veteranbiler, går mine tanker ofte til gamle veteranvenner. Der er jo som sagt ikke langt fra tanke til handling, så jeg ringede til Egon Wang Neesgaard.

Egon er mangeårigt medlem af DVK - han blev indmeldt i 1959. Samme år købte han sin Fiat 501, årgang 1920 (formentlig verdens ældste 501), som han restaurerede igennem en årrække. Han var igennem mange år et skattet skrivende og fotografierende medlem af bladredaktionen, og han har også været formand for DVK.

Den 29. januar kørte jeg så en tur til Svogerslev for at besøge Egon og hans søde kone Bente i deres hyggelige bondehus, hvor jeg blev beværtet med en dejlig frokost, hvorunder vi fik udvekslet minder og talte en hel del om DVK og selvfølgelig veteranbiler, hvor Egon stadigvæk er knivskarp, selvom han har rundet de 90 år, en god og minderig dag, som jeg siger Egon og Bente mange tak for.

Medlem nr. 728 - Mogens Ottosen

Hjælp os i Græsted!

Havde du alligevel tænkt dig at tage til Græsted, og kan du bruge det meste - eller noget af en dag på "projektet", så overvej at komme og tage en tørn med på DVK's stand i Pinsen. Så sørger vi for entre og lidt forplejning undervejs. Kom i den gamle bil (hvis den er fra 1976 eller tidligere).

Det drejer sig om 2 ½ dag, hvor vi helst skal være 3 mand. Mogens Ottosen, som er tovholder, vil være den ene alle 3 dage. Når vi er 3 bliver der rig mulighed for at komme rundt og se det hele, også hvis der er specielle events på bestemte tidspunkter.



Vi skal være der inden træffet åbner (lørdag kl. 14, søndag og mandag kl. 10) og enten er du der ½ dag eller hele dagen (til ca. Kl. 18). Kontakt: Mogens Ottosen på tlf. 21 78 17 36 eller e-mail: lottosen@hotmail.com





Besøg hos OM - her er tingene i orden.



Mødested Uldum Mølle

Tekst og Foto: Jens Heldgaard

En kold martsaften var vi fra mødested Uldum Mølle på besøg hos entreprenør Ole Mortensen i Bisholt, mellem Horsens og Juelsminde.

Ole har en imponerende samling af traktorer og entreprenør-grej, og man lægger straks mærke til den orden og kvalitet, der hersker overalt.

Interessen for at samle på gamle traktorer udspringer af en start som landmand og senere mange år som entreprenør i Horsens-området.

Ole har sat sig for, at han vil samle de traktorer, han selv og familien gennem de mange år, har kørt med – eller dem han i en eller anden sammenhæng har haft kendskab til – Og han er rigtig langt med disse planer.

Vi blev vist rundt blandt de flot istandsatte traktorer og maskiner, og Ole fortalte historierne om oprindelse, og hvordan han havde skaffet dem igen – nogle er fundet udendørs bag hyldebuske og i meget dårlig stand



– Men når de har været gennem Oles og hans hjælperes kyndige hænder, fremstår de flotte og originale, i en meget høj restaurerings-kvalitet. De foretrukne mærker er Bukh, Porsche, Nuffield m.fl. – og ikke at forglemme, Oles første IH-rendegraver, som var grundlaget, da entreprenørforetningen blev startet.

I den største hal demonstrerede Ole Mortensen også et stort anlæg til savning og kløvning af brænde –

unægtelig noget nemmere, end kløv-væksten og kilerne derhjemme!

Efter en meget interessant rundgang i hallerne og værksteder, var Ole og Hanne værter ved et hyggeligt kaffebord, og de godt 40 deltagere fik en god snak om køretøjerne, og de køreture og arrangementer, vi glæder os til her i foråret.

Tak for en god aften!





Peking-Paris i 1907

Karl Oluf Riisberg Jensen, fandt under oprydning i sin morfars gamle hus (1900) i Kværkeby på Sjælland, et Illustreret Tidende fra år 1904.

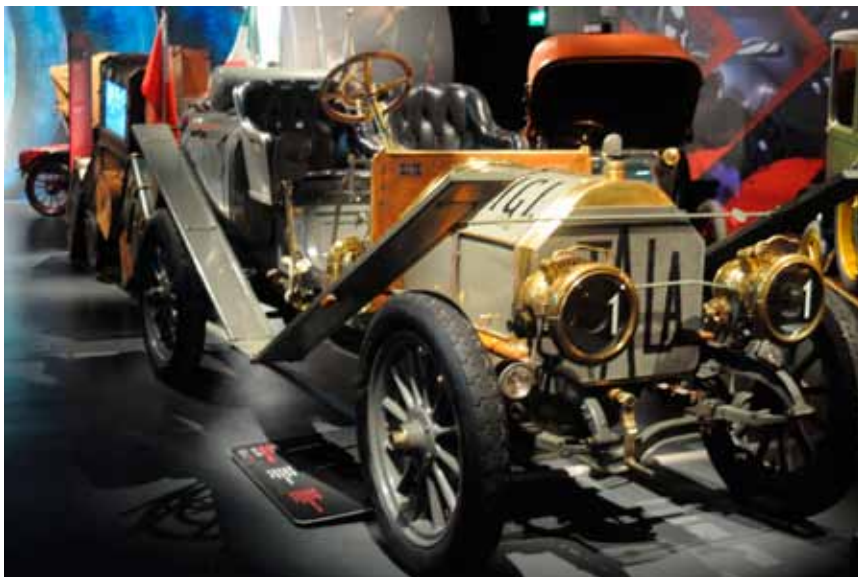
Som Karl Oluf skriver til redaktionen – ”Sig ikke at de ikke kørte race/rally dengang!!

Det kunne være sjovt, hvis en af Veteran Tidendes læsere kender vognen i forgrunden, eller måske har nogen fået fortalt en historie af deres bedstefar eller oldefar om dette løb!

Som man har kunnet læse mange gange, har biblioteket en stor skare frivillige, der ikke kun arbejder med sortering og registrering, nej de bliver også brugt som spørgepanel, og kan lidt af hvert. Der var der ingen tvivl om at det var en Itala der var på avisen, og Niels Jonassen vidste også hvor netop den bil står i dag, nemlig i Torino

Den 31. januar skrev den franske avis Le Matin: ”Det der skal bevises i dag er at når mennesket har en bil kan han gøre hvad som helst og køre hvor som helst. Er der nogen som er villige til i sommer at køre fra Peking til Paris i bil?”

Den udfordring blev taget op af italieneren fyrst Scipione Borghese samt franskmændene Charles Goddard, Auguste Pons, Georges Cormier og Victor Collignon. Bilerne var en Itala, en Spyker, to De Dion-Bouton samt en lille trehjulet Contal.



Ruten fra Peking gennem Sibirien fulgte telegraflinien, så man løbende kunne rapportere hjem. I Gobiørkenen løb Pons og hans mekaniker Octave Foucault, tør for benzin og opgav. De vendte tilbage til Peking til fods! Resten gennemførte turen, men Borghese i sin Itala var så langt foran at han havde tid til at køre en lille smuttur op omkring Sankt Petersborg inden han kørte til Berlin og Paris.

I 2007 blev begivenheden mindet ved en køretur den modsatte vej. Blandt deltagerne var den originale Itala, som i dag står på Museo dell'Automobile i Torino.

nj

Renskrift fra gotisk- til latinsk alfabet.

KRIG & FRED.

Tirsdag den 20. August 1907

Automobilfarten fra Peking til Paris.

Hvad man skulde have forsvoret, Vestestykket lykkedes. - ca. 2.500 Mil - er gennemført af de modige Sportsmænd; alle Hindringer er overvundne.

Den 10. Juni startede 5 Automobiles, tre franske, en tysk og en italiensk, og kun en af de franske opgav Løbet. Automobilene, der naaede igennem, førtes af Colignon, Cornier, Godard og Prins Borghese. De Mænds Navne fortjener at mindes. De har døjet store Anstrengelser, og der har været Brug for fysisk Kraft, Taalmod, Koldblodighed og Omtanke for at føre Toget gennem de vidtstrakte Ørkener, hvor Sandet føg dem om Ørene, og over rivende Bække og oplødte Veje. Man havde frygtet for, at den indfødte Befolkning skulde have stillet sig fjendtlig overfor de underlige Køretøjer, men dette var dog sjældent Tilfældet. I Regelen hjalp Asiaterne villigt de rejsende. Adskillige Steder var det under Uheld og paa ufarbare Veje nødvendigt at spænde Mennesker og Dyr for Automobilene. Om Natten sloges Lejr. Prins Borghese ankom 5. August til Berlin og blev modtagen med store Festligheder af Automobilklubben.

Poul.





KRIG & FRED

NORDISK
ILLUSTRERET TIDENDE

Pris 5 Øre

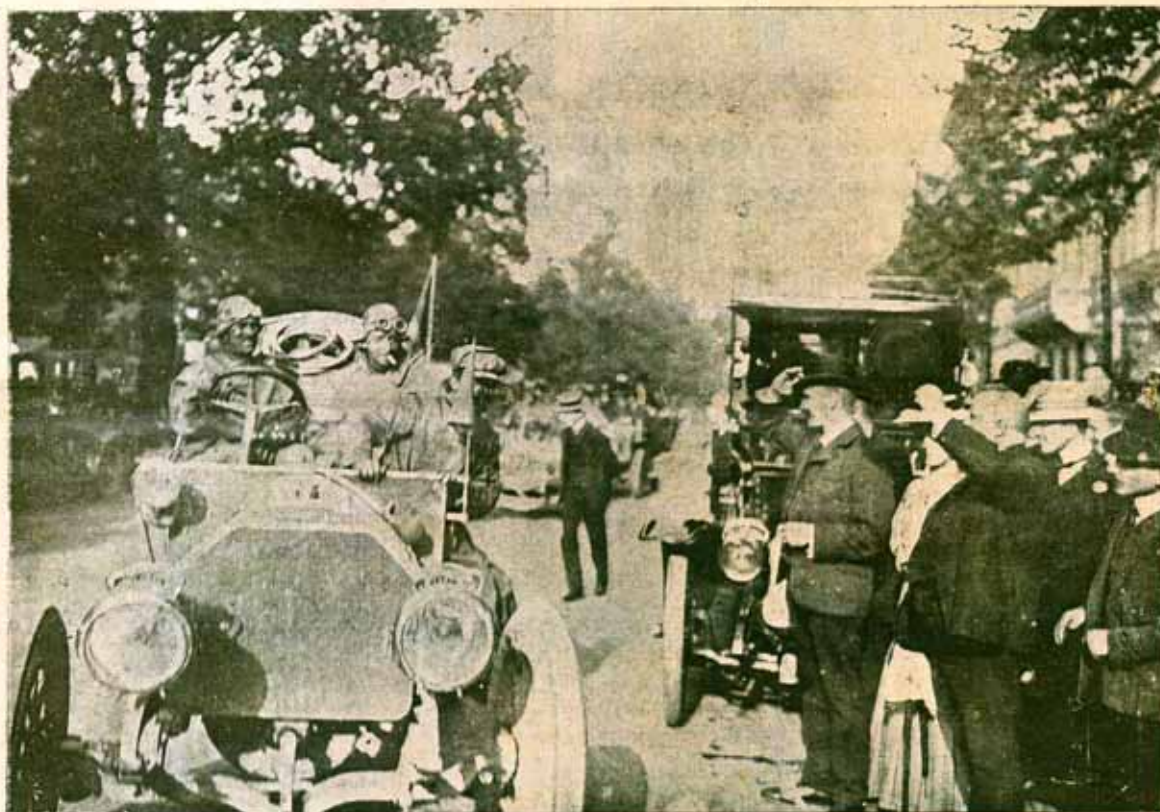
TIDEN I
BILLEDER OG TEKST

Nr. 34

Tirsdag den 20. August 1907

4. Aarg.

Ved Afslutningen af Automobillebet Peking—Paris.



Prins Borgheses Ankomst til Hotel Bristol, Berlin.

Automobilfarten fra Peking til Paris.

Koch man skulle have forsværet, Voreskiftet lyf-
del. Den ulige Strøking — ca. 2.500 Mil —
er gennemført af de modige Sportsmænd; alle Hin-
dringer er overvundet.

Den 10. Juni startede 5 Automobiler, tre franske,
en tysk og en italiensk, og kun en af de franske opgav
Løbet. Automobilfarten, der nærmede sig, var af
Gulligum, Gormier, Gohard og Prins Borghese. De
Marck's Bævre forjænte at mindes. De har gjort store
Køreture, og der har været Brug for tyk Kraft,
Læselid, Koldblodighed og Omhu for at gøre Toget
gennem de vidtstrakte Østener, hvor Sandet lag dem
en Dæm, og over de rindende Slætte og opfaldte Bøje.
Man havde frygtet for, at den indsejlede Befolkning
ville have tillid sig Hændelig over for de underlige
Køretøjer, men dette var dog Hørdens Tålmod. I

Regelen blev Afstærerne villigt de rejvende. Kællige
Steder var det under Hørd og paa ufarbare Bøje
nødvendigt at spørde Mennefter og Tør for Auto-
mobilerne. Om Katten sloges Bøje. Prins Borghese
ankom 5. August til Berlin og blev modtaget med
stort Festligheder af Automobilklubben.

Poul.

Fra Kongefærden mod Nord.

De første underretninger angik indet om at lo-
quidige den 10. juli behagelige Sejlskib mellem København
og Island med det franske Skib. Det skibet, der kom
helt, der til Tiden meden var ligeså, og at Kongen,
der blev gæstet først angående Skibet i en tid og de-
suden Tiden.

De første underretninger angik indet om at lo-
quidige den 10. juli behagelige Sejlskib mellem København
og Island med det franske Skib. Det skibet, der kom
helt, der til Tiden meden var ligeså, og at Kongen,
der blev gæstet først angående Skibet i en tid og de-
suden Tiden.

Den 10. Juni startede 5 Automobiler, tre franske,
en tysk og en italiensk, og kun en af de franske opgav
Løbet. Automobilfarten, der nærmede sig, var af
Gulligum, Gormier, Gohard og Prins Borghese. De
Marck's Bævre forjænte at mindes. De har gjort store
Køreture, og der har været Brug for tyk Kraft,
Læselid, Koldblodighed og Omhu for at gøre Toget
gennem de vidtstrakte Østener, hvor Sandet lag dem
en Dæm, og over de rindende Slætte og opfaldte Bøje.
Man havde frygtet for, at den indsejlede Befolkning
ville have tillid sig Hændelig over for de underlige
Køretøjer, men dette var dog Hørdens Tålmod. I

Den 10. Juni startede 5 Automobiler, tre franske,
en tysk og en italiensk, og kun en af de franske opgav
Løbet. Automobilfarten, der nærmede sig, var af
Gulligum, Gormier, Gohard og Prins Borghese. De
Marck's Bævre forjænte at mindes. De har gjort store
Køreture, og der har været Brug for tyk Kraft,
Læselid, Koldblodighed og Omhu for at gøre Toget
gennem de vidtstrakte Østener, hvor Sandet lag dem
en Dæm, og over de rindende Slætte og opfaldte Bøje.
Man havde frygtet for, at den indsejlede Befolkning
ville have tillid sig Hændelig over for de underlige
Køretøjer, men dette var dog Hørdens Tålmod. I

Abonu „Mitto kaj Peco“ kaj lernu „Esperanto“!

Hold „Krig og Fred“ og lær Esperanto!

Prins Borgheses Ankomst til Hotel Bristol, Berlin.



Lidt fra Harald Nyborg løbene i 1912



Tekst & billeder: Flemming Pradel, turansvarlig.

Harald Nyborg løbene er en gratis aftentur som starter fra en Harald Nyborg butik i det gamle HT område. Der køres sidste torsdag i måneden fra maj til august. Køreturen er på ca. 40 km. Og tager ca. en time. Løbene er gratis at deltage i, man skal blot møde op på løbsdagen ved butikken i den by som står skrevet i løbskalenderen og bladet. Harald-Nyborg sponsorerer præmier i form af gavekort, som uddeles efter en lille konkurrence eller lodtrækning ved

løbets afslutning. Afslutningen lægges et sted hvor der er mulighed for at få en is eller en kop kaffe med lidt brød til. Ruterne lægges af forskellige deltagere. Hvis du gerne vil lægge en rute til et løb, kan jeg kontaktes på tlf. 25 27 87 20.

Den første tur d. 31. maj gik i år fra Køge mod vest gennem det sjællandske landbrugslandskab og skove til golfklubben ved Skjoldenæsholm. Der var 37 deltagere. Efter en varm periode var vejret desværre blevet noget køligt på løbsdagen, men regnen holdt sig heldigvis væk, så vi fik en herlig tur

gennem det sjællandske landskab. Turen var lavet af Hans Erik Madsen

I juni startede turen i Hillerød, nordpå gennem Esrum og forbi Gurre slotsruin med 30 deltagere. Turen foregik i strålende solskin så de åbne biler kunne få slået kalechen ned. Efter 48 km ankom vi til ishuset ved Sørup. I år blev ruten fulgt, modsat sidste år hvor vi på grund af en navigationsfejl (i øvrigt fra min side) fik ledt næsten alle biler forkert ved Esrum sø. De få som fulgte rutebeskrivelsen, mødte en lukket vej som var ved at blive asfalteret, så de måtte vende om og alligevel tage den forkerte vej som alle os andre. Ak ja. Sådan kan det gå når man kører rigtigt.

Juli turen gik fra Roskilde sydpå over Lejre og tilbage nordpå via Hvalsø til Munkholmbroen. Turen foregik på en af årets varmeste dage. Der var 32 deltagere, på trods af, at det lå i en af de største ferieuger. Der var en konkurrence som gik ud på, at gætte vægten på min søns legetøjsbiler. Resultaterne var fra 4,8 % til 614 % ved siden af. Vinderne gættede hhv. 4,8 %, 5,0 % og 6,7 % forkert.

Årets sidste tur var en kort tur på Amager.

På gensyn til hyggelige ture igen i år. Flemming Pradel.







Vores gamle engelske drømmebil anno 1957



Af Kjeld Holm-Nielsen

En dag læste jeg en interessant artikel i FDM's Motor nr. 3 fra 1999. Artiklen hed "Zierlige veteranentusiaster" og beskrev en far og søn, der i fællesskab havde totalrenoveret og genopbygget en stribe interessante veteranbiler. Heriblandt en MG Magnette ZB Varitone fra 1957.

Denne artikel klippede jeg ud og gemte den i årene frem, i håbet om en dag, at komme til at eje et køretøj som dette. For 7 år siden blev bilen sat til salg, mens vi var på ferie. Vi kontaktede vores voksne søn, som kørte til Aarhus hvor bilen stod. Han tog billeder af bilen og sendte dem videre til os, med den besked, at vi var godt tossede hvis ikke vi købte bilen. Da vi kom hjem tog vi straks af sted til Århus og bilen skiftede ejere.

Med bilen fulgte en interessant historie, idet alle tidligere ejeres navne var registreret fra den første indregistrering i 1957. Jeg har haft kontakt til sønnen af første ejer, som var fru Anne Lise Heering. Bilen var i fru Heerings ejerskab i 5 år. Bilen blev dengang afløst af en Humber. Ny ejer blev hr. Aage Adelørn, som havde Autoværksted i

Holmbladsgade i København. Bilen skiftede i 1966 ejer, til en tidligere lærling hos hr. Adelørn, nemlig Jan Witthusen Larsen. Denne var tidligere mekaniker for S. Engstrøm og havde trimmet Magnetten, så den kunne give datidens VOLVO 'er baghjul. Bilen blev i mere end 16 år brugt flittigt også på ture til blandt Sverige, hvor Magnetten dog måtte en tur på fejbladet, som følge af en knækket krumtap. Bilen blev siden købt af en flymekaniker, som via en MG forhandler solgte den til Peter Zier Jørgensen. Denne udførte, sammen med sønnen Ken, et flot restaureringsarbejde, som blev omtalt i FDM's Motor. I 1999 skiftede bilen atter ejer, nu til Keld Greve Haugaard, som flere år i træk fik bilen præmieret både i MG Klubben, men også på ture rundt i Europa, hvor bilen høstede stor anerkendelse for den flotte restaurering. Alice og jeg overtog "kustodejobbet" efter Keld Greve i 2006. Bilen har bragt os rundt på flere store træf i Europa, med England som det foretrukne rejsemål.

Med ejerskabet fulgte en forpligtelse til at værne om bilens historie. Udover den danske historie, knytter der sig også dens fabriks historiske side med. Den vil jeg prøve at beskrive i det følgende:

MG Magnette ZA, som er første udgave af vores model, så dagens lys i 1953. Bilen var designet af Gerald Palmer (20. januar 1911 – 23. juni 1999). Under sin studietid, havde Gerald Palmer selv designet og bygget en sportsvogn for en racerkører ved navn Joan Richmond. Denne bil blev kaldt Deroy. I 1936 kørte han bilen til MG fabrikken i Abingdon, hvor han fremviste den for Cecil Kimber. Dette resulterede i en ansættelse med ansvar for udviklingen af en ny generation MG biler. Blandt anden MG Y- typen. Krigen kom og med den, en ny arbejdssituation for Gerald Palmer, som i en alder af godt 30 år søgte jobbet som chefdesigner, for den noget mindre fabrik Jowett i Bradford. Gerald Palmer fik jobbet og stod nu som designer af Jowett Javelin. I 1949 forlod Palmer Jowett for at vende tilbage til Morris, hvor han stod bag designet af den nye serie af MG, Riley og Wolseley modeller. Her kan nævnes Wolseley 4/44, Riley Pathfinder, Wolseley 6/90 og MG Magnette. Gerald sluttede i 1955 hos Morris og blev afløst af Alec Issigonis, manden bag Mini og Morris Minor. Gerald Palmer kom efter tiden hos Morris til Vauxhall Motors.

Tilbage til Magnetten, som var den



første MG med selv bærende karosseri. I oktober 1953, blev ZA Magneten vist første gang, på MG standen, i forbindelse med the London Motor Show. Der blev vist to modeller, som lige nåede at blive færdiggjort, inden udstillingen åbnede. Den ene var grøn med beige interiør, den anden i en grå farve. De første modeller af ZA, havde overdelen af instrumentbrættet lakeret i trælook. Dette på grund af mangel efter krigen. I 1955, efter godt 6000 modeller var blevet produceret, fik man Italiensk valnød på instrumentpanelet. Varmeapparat og lædersæder var standard udstyr. Dette var ikke altid standard på andre dyrere og eksklusive modeller på den tid. Men opstarten var ikke nem. Magnete navnet var genbrug af et hæderkronet navn, på MG modeller fra omkring starten af 1932. Disse modeller havde 6 cylindre og var på den tid noget af det mest eksklusive MG havde på programmet. Så mange entusiaster vendte tommeltotten nedad til at starte med. Wolseley 4/44 havde nogle ting tilfælles, såsom tag, fordøre, bagagerumsklap. Da MG var sænket i forhold til Wolseley modellen, så var forskærme og bagskærme samt paneler også anderledes. Desuden var kølergrillens udformning forskellig og dermed også motorhjælmen. MG Magneten havde, som følge af den ændrede undervogn, bedre køreegenskaber. Bilen blev bygget i Abingdon, og da det, som tidligere nævnt, var første gang man byggede en MG med selv bærende karosseri, så var produktionstiden for de første modeller på op til 4 uger. Efter de første modeller, i et antal af ca. 140, var produceret, kunne man holde en produktionstid på ca. 1 uge. Så al begyndelse er svær som man siger. De første Magnetter havde en BMC B serie motor type BP15GA eller 15GA (tidlig ZA). Senere fulgte en 15GC (senere udgaver af ZA og ZB). Motorene var på 1489 cm², ydende fra 60 hk til 68 hk. Man benyttede sig af dobbelte SU 1 1/4" karburatorer. Vægt ca. 1.100 kg. Tophastighed for ZA ca. 130 - 135 km/t. Tophastighed for ZB med 68 hk ca. 140 - 145. Man havde haft overvejelser om at benytte motorer med 6 cylindre eller den nyudviklede twin-cam motor (fra MGA), men valgte at droppe disse ideer. Man sluttede produktionen i december 1958. Af alle typer ZA og ZB





Standard, ZB Manumatic (automatgear) og ZB Varitone blev det til en samlet produktion på 36.601 modeller. Magnette Z modellen fik i 1959 en helt ny afløser nemlig Magnette MK III og med karrosseri tegnet af Farina, men det er en helt anden historie.

MG Magnette ZA/ZB/ZB Varitone modellerne er ved at komme godt med prismæssigt. Efter at have ført en lidt tilbagetrukket tilværelse, er interessen for modellerne blomstret op. I England koster velholdte eksemplarer fra £ 12.000 til £17.000. Toprestaurede udgaver forlanges der op til £ 20.000 for. Modeller som kræver en kærlig hånd koster fra £3.500 – 7.500. Der er ikke mange tilbage, så priserne er for opadgående, hvor modeller som MGB er dalende. Har bilen en væddeløbshistorie, som f.eks. Goodwood Revival Raceren "Bumble", så udbydes denne for tiden til salg for £ 35.000. Men så er den også tilkøbt.

Med disse ord vil jeg ønske alle MG Magnette Z ejere tillykke med de 60 år.

Med venlig hilsen
Kjeld Holm-Nielsen
Sønderborg



På billederne kan man se det gamle håndværk. F.eks. var kontakterne otte kantede. Ligesom speedometeret var udformet som øverste del af logoet i MG (ottekantet). Bemærk forreste dørgreb, som var flettet. Det flotte instrumentpanel gjorde sig også på den tid. Læderstuen osede også af engelsk "herreværelse".





Peter Ottosson skrev:

Kære redaktion, kære Lykkeberg

Absolut ikke noget at gøre vrøvl over. Tværtimod, Lykkeberg. Det er glædeligt, at der endelig er en, der gør sig ulejligheden at kaste lys over noget, der længe har været et mysterium for mig og sikkert flere andre.

Efter at have læst din kommentar, greb jeg, næsten refleksmæssigt, en handy klassiker, The Concise Oxford Dictionary. Her står der helt klart under "break" som substantiv: "Carriage-frame with no body for breaking in young horses; large wagonette". Så langt så godt. Men der nævnes samtidig en forbindelse til "brake" som er en forældet betegnelse på hestens hovedtøj og bidsel, og dette er nok værd at lægge mærke til.

Men hvad siger de mon på den anden side af Atlanten? Jeg slog op i The American College Dictionary, en sværvægt i Webster-klasse. Her er artiklen om "shooting" ganske omfattende, men mærkeligt nok er der slet ingen omtale af "break" som substantiv. Derimod, midt i artiklen for "brake", finder man pludselig to betydninger af "break". Den ene lyder: "british, obsolete, an old instrument of torture". Det har jo ikke så meget med køretøjer at gøre, selvom jeg dog umiddelbart kom til at tænke på Berings 12/50 duck's back. Den anden betydning, også British, lyder: "a large high-set, four-wheeled vehicle with crosswise seats and a seat in front for the driver". Det er jo akkurat hvad vi på dansk kalder en jagtvogn.

Og hvad siger de mon så på den anden side af Kanalen? Jeg slog op i Le plus petit Larousse. Det er en letvægter i lommeformat. I sine ydre mål akkurat som en lille æske Tordenskjold Sikkerhedstændstikker. Her finder man et engelsk låneord, break, der forklares som "automobile permettant de transporter des marchandises", kort og godt: varevogn. "Break" er altså den stavemåde, som har fået fodfæste i Frankrig, hvilket kan tyde på at den er gammel og etableret.

Når vi nu er ved det franske, kan jeg ikke lade være at nævne, at det franske ord for bremse "frein", ligesom "brake" i gammel engelsk, også betyder bidsel.

Jeg er enig med Lykkeberg i, at det meste for øjeblikket taler for shooting break". Men et eller andet sted er der nu nok stadigvæk en sammenhæng mellem bremse, brake, og det at lære en hest at trække en vogn. Vi er nok endnu ikke kommet helt til bunds i sagen. Spændende forskning venter - måske.

Nå, men hvorom alting er, så var jo det godt at Simonys gamle Twenty ikke havnede på en breaker's yard.

Også en kommentar til Peter Berings Bristol artikel.

Når Bering nu bragte Bristol på bane, kom jeg i tanker om en oplevelse, jeg havde for nylig. Den siger lidt om, hvordan visse engelske bilfabrikker engang kunne hygge sig inden for sine egne fire vægge.

En af mine gode venner fortalte mig en dag, at han gik og tænkte på at anskaffe en Bristol.

"Hvilken model", spurgte jeg.

"En 412 fra omkring sidst i 70'erne".

"Hvad vil du med den? Den er jo så grim, klodset og underlig kantet i formen. Find dog en af de tidligere, de er langt mere elegante og imponerende", svarede jeg.

"Nja, jeg er måske lidt nostalgisk, for jeg kan egentlig godt lide den dér typiske 70'er-stil. Jeg har allerede fået fat i den originale brochure".

Nå, vi kiggede så på brochuren. Den var overraskende beskeden og enkel. Man venter sig noget andet, når det drejer sig om det mest eksklusive engelsk bilindustri kunne byde på i 70'erne og 80'erne. Et stort ark papir, lidt billigt og gråt, med tryk på begge sider, og så til at folde sammen til lommeformat. Der var små billeder her og dér på arket, og ganske meget tekst med et væld af saglige tekniske oplysninger.

Et af billederne viste et bastant platform-chassis med hjul og motor og det hele. Man fik indtrykket af at det var fabrikantens stolthed, for billedteksten lød i oversættelse: "Bristol 412 er bygget på en ekstra solid chassisramme, hvilket er en betydelig sikkerhedsfaktor. Den er langt kraftigere end andre bilers rammer. Ja, i dag findes der endog biler, som SLET IKKE HAR NOGEN CHASSISRAMME".

Det må have været en gåde for Bristol hvordan sådanne biler overhovedet kunne hænge sammen, og den potentielle køber har måske af forbløffelse tabt monoklen ned i tekoppen, "WHAT! No frame?"

Hermed de bedste hilsener fra
Peter Ottosson



Ren luksus 1952



Istandsættelse af en Riley RMB 2½ ltr. 1952

Af Ole Pedersen

Jeg har gennem tiderne restaureret flere biler og motorcykler. Lige fra MGB, Morgan +4, Morgan +8, Lotus Super Seven, Harley Davidson 1921, 1947 3 hjuler, 1967 Fuldreser, 1986 og en Porsche 911 så jeg er ikke helt udvidende omkring hvad og hvordan.

Det var egentlig ikke min mening at gå i gang med flere projekter, men da jeg så tilfældigt så en annonce i Veteran Tidende i 2004 på en Riley RMB fra 1952 blev jeg alligevel fristet over evne. 30.000 var jo ikke nogen herregård.... Og den så jo pæn ud på billedet. Så den blev købt ubeset! Ja, hvor dum kan man være? Mange vil sikkert ryste på hoved og sige: Så er han sgu selv ude om det!!

Bilen ankom og blev læsset af i indkørslen – min kone forsvandt klogelig og så stod jeg dér alene med et lig. Der gik lige et par dage hvor jeg gik rundt om den – overvejede skrotafgiften – men jeg kunne selvfølgelig ikke holde fingrene fra den og gik i gang med at skille den ad. Bare for at se hvor dårlig den var..... og dårlig var den. Masser af rust, råddent træskelet og et utæt tag. Eneste gode ting var at alle instrumenterne var der og de så rigtig pæne ud. Jeg satte nye kølerpropper i og fik star-

tet motoren. Den startede med et brøl, så den var i orden. Det var da altid noget.

Jeg gjorde plads i garagen og fik den skubbet ind og begyndte at skille den ad. Jeg undrede mig lidt over taget – det var helt udefra, men indefra så det ud til at der havde siddet et soltag i den. Da jeg fjernede vinyltaget sad resterne af det gamle soltag der stadig og med den konstruktion kunne jeg bedre forstå at træværket var så råddent som det var, da taget umuligt kunne have været tæt, så det har vel regnet ind i bilen og på et eller andet tidspunkt har ejeren åbenbart bare lagt et nyt vinyltag oven på det gamle.

Jeg fjernede skærmene, dørene, de sølle sæder og nåede helt ned til rammen som jeg rengjorde totalt. Sikke meget møg der kom ud af det. Rammen var dog i god stand, så ingen større problemer med den. Værre var det med træværket – der var næsten intet af det der kunne bruges. Jeg kontaktede den Engelske Rileyklub som har været meget hjælpsomme. Det viste sig at de havde et omfattende reservedelskatalog og gode kontakter til folk der har/eller laver reservedele. Jeg fik derfor kontakt med en ældre herre på 82 år der havde været ansat på fabrikken og som i sin fritid producerede træreservedele til Riley. Han havde købt skabelonerne da fabrikken lukkede. Grundet hans alder

og sygdom gik der dog over 6 måneder inden jeg kunne få delene. Jeg var lidt nervøs for om han nåede det ... Men trædelene ankom sammen med en brugt vindskærm som jeg havde købt at en af klubbens medlemmer. Den vindskærm der sad på bilen var for dårlig til at jeg kunne restaurere den – den smuldrede helt mellem fingrene.

Det var et stort pillearbejde at skifte træværket. Del for del blev sat sammen så skelettet rejste sig igen og bilen tog form. Derefter kunne jeg begynde at montere metaldelene på træskellet. Jeg havde indkøbt flere karrosseriplader så jeg kunne svejse inder- og ydreskærme og døre så de blev hele og pæne igen. Dørfalse og taget skulle også have en omgang og jeg skulle finde et nyt soltag der kunne bruges i stedet for det gamle som helt sikkert ikke var værd at bruge tid på. Jeg ledte i længere tid og fandt til sidst et manuelt soltag med nøjagtigt de samme mål og facon. Mangen en ophugger har kikket på mig med undren pga. min iver for at finde et soltag med de rigtige mål. Men endelig lykkedes det og jeg drog hjem med et helt tag fra en anden gammel bil. 1000 kr. Næsten en gave.

Jeg havde skilt dørene helt ad, da det ikke var muligt at få vinduerne til at køre op og ned. De var groet helt sammen, men kom selvfølgelig til at fungere som sådan nogle skal med nye



lister og gummi overalt. Vinduerne blev monteret i den "nye" brugte vindskærm og den blev svejset fast på bilen. Det gik fremad!

Alle bundplader indvendig i vognen blev skiftet og torpedoen blev restaureret.

Så gik jeg i gang med at montere alt det elektriske i bilen. Metervis af ledninger til det komplet nye ledningssæt og det renoverede instrumentbord blev monteret. Jeg havde rensat og eftersat instrumenterne – monteret dem og de virker nu alle som de skal. Dejligt med lys i lygterne og blink i afviservingerne. Det begynder så småt at ligne en bil igen.

Bilen har hydrauliske bremsesystemer foran og mekaniske bag. Hovedcylinderen sidder løst. Det var noget drilagtigt at få de 2 bremsesystemer til at fungere sammen. Men det kom da på plads.

Sæderne var i dårlig stand så jeg fik en sadelmager til at sy nye sæder mod at han fik min industrisymaskine og en pose penge. Der gik 6 hele cognacfarvede skind til sæderne, dørpladerne og "himlen". Det ser helt godt ud. Vinyltaget blev monteret sammen med soltaget og de fine nye dæk med hvide dæksider fra USA. Jo, det går fremad.

Sidste problem var lakeringen! Ingen ville lakere sådan en bil og min normale, og meget dygtige autolakerer, havde bosat sig i Thailand. Hvad gør man så? Ja, nogen gange er man bare heldig. Min dygtige autolakerer var løbet tør for penge og var hjemme for at tjene lidt til et fortsat ophold i Fjernøsten. Han kunne godt bruge pengene, så bilen blev flot lakeret - og jeg var glad og han var glad (og han er nu tilbage i Thailand).

Jeg havde på et tidspunkt spurgt Rileyklubben om soltaget var originalt og mit spørgsmål blev læst at en mand i Australien som skrev til mig, at han interesserede sig meget for de ganske få Riley'er der har soltag. Det viste sig at han havde fundet 11 andre Riley i verden med soltag monteret fra fabrikkens side. Jeg fik også et brev fra en mand på Malta der også havde en bil med soltag. Det har været morsomt at få henvendelser fra helt ukendte mennesker der læser medlemsbladet og interesserer sig for noget så specielt som soltag.

Bilen blev synet i 2011 så det er den bil



01 Så er jeg i gang med afstribningen



02 Det skjulte soltag



Ak ja....Det kan kun gå fremad





Så skal torpedoen monteres



Ja, så kom bunden i



Man føler næsten at man er færdig nu



Så er jeg i gang med det nye træværk



Udkik fra førerpladsen

jeg har været længst tid om at restaurere – hele herligheden kostede mig 198 000. Men nu skal det være slut. Ikke flere gamle biler. Nu skal jeg bare gå kikke på herligheden – og måske køre en lille tur en gang i mellem.

Lidt tekniske data:

Egen vægt 1600 kg.
Motor 2,5 liter 4 cylinder 100 HK
2 overliggende knastaksler
Gearkassen med 4 gear – de 3 synkroniseret
2 SU karburatorer
Bremses: foran hydrauliske og bag mekaniske med løst hængende hovedcylinder.

Ole Pedersen
opl@email.dk



Så er de historiske nummerplader monteret



Et kik ind i den nye kabine



Mille Miglia

La corsa più bella del Mondo

Vi er kommet til Sienna og nyder en frokost medens vi ser på bilerne der kører ind på den store plads.



Tekst og billeder: Claus Hagn

Italiensk selvforståelse fornægter sig ikke, Mille Miglia - det smukkeste løb i verden. Det vender jeg tilbage til. Mit udgangspunkt er, at jeg er vild med klassiske biler og har haft en Alfa Romeo 2000 GT/1750 GTV (Bertone) i næsten 30 år.

Jeg ved ikke rigtig hvornår og hvordan jeg faldt over Mille Miglia, men den første rigtige introduktion kom gennem Jens Chr. Noes og en ARKD bustur til Mille Miglia, hvor vi kunne kombinere interessen for klassiske italienske biler, god mad og kultur i Italien. Det blev en stor oplevelse og jeg drømte måske om at deltage selv en dag, ganske uopnåeligt syntes det, men vi kunne da starte med at køre en tur til hjemlandet med den lille Alfa. I 2006 var vi første gang i Italien i Bertonen med Wille Roos som organisator for en fin ferietur. Alt gik som det skulle, vi hyggede os sammen med de andre deltagere, blandt andre Mikkel og Dorte Lund samt deres sønner.

På Alfa Romeo's 100 års jubilæumstur i 2010 faldt vi i snak med flere medlemmer, der mente man kunne køre efter det officielle Mille Miglia løb i en slags følgegruppe. Jeg undersøgte mulighederne og fandt frem til en gammel Alfa-ven fra Sverige, Wille Roos, som luftede tanken om netop sådan en tur. Jeg meldte mig straks, og bagefter fik jeg da også lov af min bedre halvdel. Jeg spurgte om min bror ville med, men det var lidt svært med logistikken og hjemrejse fra Phillipinerne. Så ringede jeg til Mikkel Lund for at luften idéen, og efter en kort betænkningstid på ca. 5 sek. meldte han sig betingelsesløst parat.

Det blev så en tur med Mille Miglia i egen bil hvor vi i 2011 skulle følge ruten og de andre 375 deltagende klassiske sportsvogne fra perioden 1927-1957. Co-pilot Mikkel havde et godt argument, det skulle ikke bare være race, det skulle være en livsnyder-tur med pauser til god vin og mad, og oplevelser omkring arrangementet og i det hele taget. En meget tiltalende tilgang og vi blev makkerparret der kørte de 1.600 km på en weekend i maj 2011.



I 2011 fandt Mikkel Lund denne allé. Vi genfandt den i 2012 og Gert Sterner har taget disse fantastiske billeder, der er indbegrebet af klassiske biler i Toscana. Her Klaus Hahn, Per Einarsson og Jesper Thamm ved deres biler.

Det var lidt om optakten. Historien om selve Mille Miglia starter i 1927 med to mænd - den italienske racerfører Aymo Maggi og Franco Mazzotti. Maggi var også pilot og greve, Conte di Gradella, og boede i Pandino udenfor Cremona. Maggi kørte både Bugatti Type 35 og 36 sammen med Ettore Bugatti. Mazzotti organiserede det første Mille Miglia i 1927 da Brescia havde tabt rollen og værtskabet af det Italienske Grand Prix til Milano og det nye Autodromo Nazionale Monza. Mazzotti kørte Isotta Fraschini 8A SS sammen med Bindo

Maserati. i 1927 deltog 77 biler på den 1.000 romerske mil lange tur. Løbet blev altså startet som en protest, og med formål at vise hvad området kunne præstere af teknisk formåen - det gjaldt for biler, både og fly m.v. Racerløbet var ganske enkelt: kør fra Brescia til Rom og tilbage igen hurtigst muligt. De første mange år stod der Alfa Romeo på det hele, de vandt i perioden 1928-1938 i 6C og 8C Spiders af forskellige slags med køreere som Campari, Nuvolari og Biondetti. Løbet var blevet farligt med rekordtider af Moss/



En Alfa Romeo 8C 2300 Touring MM parkeret i Brescia om formiddagen inden starten. Smuk at skue, men endnu mere imponerende at se og høre i fart.

Jenkinson på 10 timer og 7 min. for de 1.600 km. Løbet stoppede i 1957 efter en ulykke hvor en bil dræbte flere tilskuere.

Nå, nu kan man jo kun deltage i Mille Miglia hvis man har en bil fra perioden, som tidligere har deltaget i løbet,

er i original stand, betaler 7.000 euro, er en kendt og elsket celebrity, industrimagnat e.l. og har nok af penge og indflydelse. Hvis man gør sig håb om at vinde, skal man dertil være ung smuk italiener og have en rød italiensk bil på lokale plader. Jeg opfylder kun kravet om rød italiensk bil.

Her kommer Wille så ind i billedet. Han har kørt i sin Duetto i næsten 40 år og mange af dem med ture til Italien. På trods af ovenstående men med gode forbindelser fik han vist nok nogle uofficielle godkendelser på plads; vi måtte gerne køre med i løbet hvis vi kørte lidt diskret og ikke generede nogen. 35



Med opstigende sol fra Rom mod Toscana, hvor vi rammer lige ind i feltet lidt nord for Rom ved vores motel.



Alfa er nu ikke så diskrete i fuld krigsmaling, men det gik.

Jeg tog turen til Italien alene, men mødtes med de andre i Hamborg, hvor vi tog toget til Lörrach. Næste dag gik det videre sydover mod St. Gottard, hvor jeg troede vi skulle igennem tunnelen, men der blev drejet af og vi kørte op over passet med megen sne ved vejsiderne. Jeg kørte videre mod Lago Maggiore for en overnatning medens jeg ventede på at Susanne skulle komme flyvende til Milano. Nogle dage senere kørte jeg tilbage for at hente Mikkel Lund i Brescia. Vi landede på hotellet i Sarnico ved Iseo søen og forberedte os lidt til turen. Da vi ikke rigtig vidste hvad vi gik ind til, var der nu ikke så meget forberedelse. Bilen var selvfølgelig gået efter men i dagene lige op til afgang viste det sig, at en udskiftning af hjælpepejrestyret ikke havde korrikeret det slør der var i styretøjet, så vi måtte leve med en noget sejlede bil, ærgerligt.

Vi samledes i Brescia torsdag over frokost hvor starten skulle gå ved 18-tiden, så vi havde tid til at se på alle de deltagende biler der fyldte gader og pladser i byen. Det er det rene slarafeland, man ser biler man aldrig har set før. Vi samledes på en af Brescias indfaldsveje og kørte samlet af sted i kortege og stødte til ruten udenfor byen.

Vi havde forberedt os med en ældre TomTom navigator hvor en "vejledende" rute var plottet ind. Den var udmærket hvis vi kom ud af kurs, men det gik nu nemmere ved bare at følge feltet med de mange spændende biler. Vi havde en god fornemmelse for ruten, vi kunne bare se på alle tilskuerne, der stod i vejsiden og hilste og hujede hvor vi kom frem.

På vej igennem en lille landsby gik to små drenge med skoletasker. Da de opdagede vores kortege smed de resolut taskerne i hækken, og hoppede og sprang medens de vinkede med armene over hovedet som hilsen. Vi kvitterede med blinkende lygter og dyt i hornene. Senere hen kørte vi igennem en by hvor børnehaverbørn var stillet op på række for at hilse på. Først var det vist en drengeskole for alle var i blå, og



Ankommet til hotel ved Lago Maggiore.



Optankning er jo nødvendig - her ligefrem i formation.



En fantastisk Maserati Aseigicisse kommer drønende op mellem tilskuerne på vej ud af Brescia inden vi selv hentede vores biler og blandede os i trafikken.

noget længere nede af gaden var pigerne i noget rødt/lyserødt. Vi havde fået nogle reklame karameller og bolscher som vi smed ud af vinduet til dem, vild jubel. De børn er nu godt opdraget :-).

Ved hver lille ændring og frakørsel var der retningspile med Mille Miglia logoet til at vise vejen. Ved alle rundkørsler stod der folk der holdt trafikken tilbage på venstresiden ved indkørslen og andre der viste vej til frakørslen - så vi kunne drøne lige igennem med alles velsignelse. Per Einarsson, som deltog i 2012, var begejstret og opstemt og kunne imponere tilskuerne i rundkørslerne ved at "give en ekstra omgang" med pivende dæk og hylende horn. Ind imellem troede vi, vi havde tabt ham, men så kom han igen drønende og dytende bagfra, herligt.

Når vi kørte der i feltet blandt alle de fine biler, blev almindelige færdselsregler ligesom tilsidesat. Nogle vil måske mene, at sådan kører Italianere altid, men det var nyt for os at brede os over i venstre side af vejen, over fiske-

haler og fuldt optrukne linjer, men når politimotorcykler ligefrem viste os vejen, gik det jo nok. Specielt hjemvejen gennem Bologna var en oplevelse. Vi kørte 80-90 km/t gennem byen uden at stoppe for rødt, da lyskryds blev annulleret af en horde af politimotorcykler der stoppede trafikken på forhånd.

Vi kørte mod Garda og senere over Verona til Ferrara på de små veje. Nogle byer er mere fantastiske end andre. Verona var en stor oplevelse da aftenen og mørket var faldet på, med tusindvis af tilskuere med opmuntrende tilråb, Bella Macchina !. Mikkell kommenterede tørt, at nu viste han hvordan det var at være rockstjerne - med alle de blitz lige i udsynet :-). I 2012 blev vi dog kategorisk afvist i flere omgange at køre igennem Verona, - selvom andre slap igennem. Vi var lidt på den, for i år havde vi kun en printet rutebeskrivelse at køre efter, da en nyere version af TomTom ikke længere kunne uploade ruteplanlægningen som vi havde fået. Nå, vi valgte at følge efter en gammel Mercedes der også blev afvist, men hvor der på siden stod servicecar. Vi mente

han burde kende vejen. Vi kunne knapt følge med ham, der blev givet fuld gas. Mener vi tabte ham ud af en rundkørsel på et tidspunkt, men så optog vi forfølgelsen af en bagende der umiskendeligt lignede en Alfa Romeo 33 Stradale. Lige meget om han kunne vise os vej eller ej, ville jeg gerne følge denne bil. Vi kom på rette spor igen. Min bror, Per, brugte en fidus - fandt den aktuelle position med TomTom og forsøgte at finde et punkt 5-7 kilometer fremme på rutebeskrivelsen og så plottede dét punkt ind. Det reddede os flere gange.

Trætte fandt vi vores motel i Ferrara og gik til køjs nærmest kl. 02 efter lidt natmad som bestod af en øl og banan. Næste morgen oppe og i gang fra 07 tiden med kørsel ned mod San Marino. Det var faktisk mest et problem at finde vej, når vi var udenfor ruten, så det tog lidt tid at komme fra hotel til ruten igen. Fuld fart frem igen med en opsamling udenfor Ferrara hvor vi stod et stykke tid i vejkanten med de andre Alfa'er og nød udsigten til de forbikørende. Der var lige tid til at konstatere, at en vold-



som resonanslyd fra motorrummet ikke var så alvorligt som det lød - manifolden skulle bare spændes efter.

En flad og lidt kedelig tur ned mod San Marino med en del trafik på de mere almindelige veje. Men så begynder opstigningen, til at starte med ikke så stejlt og med 2-3 baner til rådighed, senere bliver det både stejlere og smalere, - og der er langt til toppen. På det sidste stykke holder biler ved alle afkørsler, p-pladser og benzintanke med rygende kølere eller fæl lugt af brændt kobling der skal køles ned.

I 2012 fik en af vore norske deltagere problemer på vejen op. Varmeslangerne til kabinevarmen havde løsnet sig og var "kørt ind i" ventilator-vingerne som igen bevirkede at remmen blev revet over. De havde reservedele med og klarede selv reparationen, flot klaret.

Så gik det videre op og ned over Appenninerne og jo højere vi kom op desto dårligere vejr blev det med torden og regn. Vi kom op over trægrænsen hvor der stadig var sne på tinderne og lavede et lille foto-pitstop et stykke nede i nogle serpentineringer. Det var imponerende at se en typisk gammel Bugatti (type 35/37) med lædertasker på siderne lave baghjulskridninger på vej ned af bjerget. Jeg havde advaret os begge om, at stejle nedkørsler og bremsning i sving med høj fart ikke var en god kombination, men det lykkedes alligevel for os på den ujævne vej at presse forhjulene helt i bund og raspe en dækkant og skyde blinklyset i forreste skærm af. En amerikaner fra vores gruppe var stoppet i vejkanten på nedkørslen og så fortabt ud for bremserne var stået helt af. Peter Sejersen sprang til med hjælp og spurgte til hans kørestil. De fik hældt noget vand på bremserne og Peter anbefalede at motorbremse i stedet for at sidde med foden på bremsen, - hvilket hjalp dem helskindet ned.

Efter Appenninerne gik det sydover mod Rom i dejligt vejr. Vi havde aftalt og mødes på netop den restaurant Nuvolari og Sterling Moss spiste på før de igen drønedes tilbage mod Brescia. Vi var en halv time forud for tidsplanen og tænkte, at vi kunne køre med det officielle felt for at se hvor de skulle over-



Mercedes 300 SLR på et torv i Brescia.

natte. Det førte os frem til en rundtur omkring det olympiske stadion i Rom, hvor bilerne skulle overnatte. Vi kørte tilbage til restauranten og mødtes med de andre samt en del fra den Italienske Alfa Romeo- og Duetto klub.

Da vi skulle hjem og finde vores hotel startede vi med at køre den forkerte vej videre ind mod Rom på en 3-4 spors indfaldsvej. TomTom var ikke helt vågnet op. Vi endte således i yderste højre bane ved et lyskryds og skulle lave et U-turn, "vend om når det er muligt". Det kan man sagtens sige, det var måske lige 6-8 baner vi skulle krydse. Nå, på Italiensk manér rullede vi vinduerne ned og gestikulerede med vink at vi nu

var parat til at bryde ud og vende om, blinklys selvfølgelig også. Et firedobbelvognbaneskiift, midt i den evige myldretidstrafik i den evige stad - der var stor respekt og masser af plads omkring den gamle Alfa.

En overnatning på et simpelt motel er ikke værd at skrive om. Det lå dog fint lige ud til motorvejen, så næste morgen var det bare at svinge ud fra P-pladsen så var vi midt i feltet igen, i en flot lavt hængende solopgang med klassiske biler "all around".

Medens østsiden af Italien var lidt rå og upoleret var turen op fra Rom mere civiliseret med pæne og gode veje. Da



Per Einarsson tog hele turen ned til Brescia i den blå Bertone og kunne undervejs fremvise de farvestrålende Orso Velco mærker på Nürburgring.

vi kom op i Toscana mod Sienna bliver det jo ligefrem smukt, bløde bakker og sving på sort asfalt med pinjetræer i vejkanterne.

På begge ture havde vi planlagt et pit-stop på den store plads i Sienna. Mikkel fandt et P-hus tæt på pladsen, vi smed bilen og gik til centrum og fandt en café lige netop i det sving hvor bilerne kom ind på selve pladsen. Så kunne vi sidde og spise pizza, drikke en bierra og samtidig se og høre feltet ankomme. Det syntes vi var et af højdepunkterne på turen. I 2012 var det lidt mere rodet da 4 biler skulle blive enige om hvor og hvordan, så det lykkedes ikke helt på samme måde.

Det gik så videre op mod Passo della Futa. Vi kan jo ligeså godt køre op over de bjerge der nu er. Her er tætte og snævre serpentineringer hele vejen op. Mikkel fik fornøjelsen og det gik forrygende lige indtil det sidste sving

før toppen, hvor motoren satte lidt ud og ikke kunne trække. Vi smed den ind i vejkanterne, og jeg begyndte at checke tændrør, benzintilførsel og karburatorer. Måske var motoren blevet så varm at benzin kogte? - så jeg hældte vand over karburatorerne for at køle. Fredrik fra Sverige fik lige skohornet sin fine hvide Bertone ind foran mig og sprang ud for at hjælpe. Så fik vi også checket tænding, tændspole etc. Måske var der en løs forbindelse. Peter Sejersen ringede fra toppen hvor de andre holdt en lille pause og spurgte om han kunne hjælpe; det var både betænksomt og god stil. Heldigvis startede motoren igen og vi kunne fortsætte til toppen.

I 2012 kørte vi en lidt anden vej op mod Passo della Futa, men Bertonen fik nu de samme udsættelser engang i mellem. Denne gang havde vi en klar mistanke til karburatorerne, som vi havde haft udfordringer med undervejs. Faktisk var vi inde hos Luzzago som prøvede

at indstille dem, men det blev blot værre. Vi skruede selv på dem, kørte lidt, checkede tændrør, skruede lidt igen, kørte igen - og sådan fik vi den da til at gå igen. Vi kørte igennem en lille by i kø-kørsel og pludselig ud af øjenkrogen så vi et værksted med gamle Alfa Romeo'er udenfor. Vi fandt en P-plads på en tankstation og gik tilbage for at se hvad det nu var. Det viste sig at være et gammelt værksted som havde fungeret som Alfa Romeo's faste pitstop lige side 30'erne med check, dækskifte og eventuelle nødvendige reparationer før turen gik videre nordover.

Udenfor var et tidstypisk set-up med en Alfa fra netop 30'erne. Såvidt vi forstod skulle bilen være original og havde deltaget i Mille Miglia. Min bror studerede udstødningen nøje og fandt frem til, at et spjæld i udstødningsrøret kunne drejes med et håndtag på siden af vognen af føreren. Konklusionen var, at man kunne vælge mellem fri



udblæsning eller længere afgangsrør og "lydpotte" alt afhængig af om man ønskede moment eller topfart. Snedigt, og min bror genkendte funktionen fra sin topmoderne Corvette Z06. Der var også andre racere som f.eks. en GTAm m.fl.

Grundet småproblemer og måske lidt frustration og dårligt vejr valgte vi og Carl-Elmer at tage den direkte vej mod Cremona på motorvejen og altså udenom Passo della Futa. Det skulle vi jo nok ikke have gjort, men set syntes mest sikkert og fornuftigt. Til gengæld kom vi til Cremona før hele feltet og kunne sidde og nyde det hele over lidt at spise og nogle øl. I 2011 have Mikkel og jeg fornøjelsen at køre gennem byens torve, fantastisk by som gør noget ud af det. Kirken er oplyst med fakler, det er så flot.

Vi stoppede i udkanten af Bologna for tankning, hvor Prins Gustav af Sverige sad i en Porsche omringet af nogle politibetjente. Som historien forlyder, skulle han have fået en fartbøde (troede ikke det var muligt), men havde ikke kontanter på sig. En svensker fra vores hold skulle efter sigende så have lagt 50 euro ud for bøden. Jeg ved ikke lige, hvordan han så har fået dem tilbage, men han er vel kørt dyttende op foran slottet og kørt 3 gange rundt om Rytterstatuen for at kræve sin ret og få opmærksomhed - nøjagtigt som vi gjorde i København da vi kørte med kræftsyrge børn under CHGP og under et tidligere Classico-træf (der var der dog ingen, der skyldte os noget).

Hjemturen opsummerede vi med, at vi spiste morgenmad i Rom, siesta i Siena, middag i Maranello og så en velfortjent night cap i Sarnio - "one for the road" - i bogstaveligste forstand. Hvor har vi det godt ... og hvor har vi fortjent det.

Når vi ankom tilbage til Sarnico om natten ved 12-02 tiden var der fest. Dem der var ankommet før os hilste med tilråb og skål! - festligt. Vi fik nogle bierra, den første fra kardantunnelen i Einarssons bil, - den var meeget lun, så den skulle straks skylles ned med noget mere koldt. Vi var trætte og gik hurtigt i seng. Ud på natten vågnede jeg ved at sengen bankede op mod

væggen. Døst tænkte jeg, at det måtte være et jordskælv, men så faldt jeg vist i søvn igen. Næste dag viste det sig, at der havde været et større jordskælv i Bologna. Vi konkluderede at det måtte have været lydtrykket fra alle de Weber karburatorer der havde fået murene til at falde.

Næste dag om søndagen var det så tid til at sige farvel til de andre. I 2011 blev Susanne og jeg en uges tid i det Italienske før vi kørte hjemover. Det blev en længere tur for biltoget var både afsporet og eksploderet da vi skulle afsted, så vi kørte hele vejen hjem gennem Tyskland. I 2012 havde Wille og Nilla arrangeret en festlig afslutning med en fortrinlig frokost på en meget fin lokal restaurant. Jeg hader den biltogs-tur hjem, men i selskab med nye rejsekammerater var det faktisk en fornøjelse. Det var en ren drengerøvstur, hvor sarkasme og ironi fæg om ørene på en, dog på en ordentlig måde.

Jeg har tilmeldt mig turen i 2013 hvor programmet er skåret lidt til, så vi kan være bekendt at tage konerne med. Vi skærer den del af der ligger syd for Toscana. Vi kører altså fra San Marino over mod vest til syd for Siena og op-

tager forfølgelsen igen derefter nordpå. Det giver mere tid til ophold på gode hoteller, hvor vi kan nyde mad & vin, bilerne samt hinandens gode selskab. Det bliver storslået - igen.

Jeg kan uden forbehold anbefale sådan en tur. Det giver en ekstra dimension at køre sammen med 375 fine klassiske biler, der er en enorm begejstring for arrangementet. Mikkel Lund blev interviewet af RAI uno på vejen op til San Marino, det blev sendt, og nogle danskere fandt os efterfølgende i Sarnico og kunne genkende os fra TV. Man regner med at 7 millioner fulgte begivenheden. Man får ekstra goodwill og alt synes at kunne lade sig gøre. Det er dog hårdt at sidde i bilen i et par dage med kun 5 timers søvn. I 2013 bliver det mere fokuseret på den smukke del af turen, og dermed giver plads og tid til at nyde det endnu mere.

Stor tak for hyggeligt selskab til alle undervejs, tak til arrangøren Wille Roos - stor ros til ham, og tak for billederne som er kommet fra forskellige. De ekstra gode har Gert Sterner taget - og så blev det alligevel det smukkeste løb i verden !



Deltagerne fra fire af de danske biler i Cremona, fra venstre tættest kameraet: Jesper Thamm (1750 GT), Carl-Elmer Madsen (Spider S4), Klaus Hahn (1750 GTV), Per Hahn, Jørgen Svendsen, Lars Nørgaard og Per Einarsson (2000 GT); Gert Sterner har fotograferet.



Af: Inge Holm

Den 5. oktober rejste vi i en gruppe på 12 personer til Chicago i USA, for at køre Historic Route 66. De fleste er medlemmer af Dansk Veteranbil klub, alle interesserede i biler og bilernes barndom.

Ruten er på ca. 4000 km, vi var 24 dage om at køre ruten. Dvs. vi skulle køre gennemsnitlig 170 km pr. dag. Vi havde nogle hviledage undervej så vores gennemsnitlige km var lidt over 200 km pr. dag. (En miles = 1.609,344 km).

Route 66 løber fra Chicago til Los Angeles. Vejen begynder i Chicago, Illinois og fører gennem Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas, New Mexico, Arizona og Californien til Los Angeles.

En tur gennem 8 stater og 3 tidszoner

Vi ønskede som den populære sang bl.a. sunget og spillet af The Rolling Stones fra 1964: "Get your kicks on Route 66" skulle indgå i oplevelsen. Et Roadtrip dvs., det skulle ikke blot være en ferie med bil, men oplevelsen af friheden på vejen via bilen. Kort sagt, så handlede det lige så meget om køreturen som destinationen.

I dag fungerer den tosporede landevej som statsvej. Amerikanere langs Route 66 forsøger at overleve ved turisme,

restauration af gamle biler, auto ophuggerpladser, cafeer, moteller m.m.. Der er mange "spørgelsesbyer" og forladte steder.

Amerikanerne er dygtige til at lave museer. I næsten alle stater var der Route 66 museer. Disse besøgte vi flittigt og lærte om den amerikanske historie, bilernes barndom, levevis, storhedstid og trængsler.

Til køreturen havde vi hjemmefra lejet 3 store biler med 4-hjulstræk i Chicago, disse blev afleveret igen i Los Angeles, Californien 4 uger senere.

Route 66' historie

Oprindelige Route 66 fik sit nummer i 1926 og var under depressionen i 1930. hovedfærdsel åre fra de gamle stater på østkysten og drømmenes by på Vestkysten Los Angeles. I 1941 da USA blev involveret i 2. verdenskrig efter Japans angreb på Pearl Harbor var Route 66 den naturlige vej for, at få udstyr og tropper til Stillehavsflåden på vestkysten.

- Efter krigen da amerikanerne fik råd til at købe bil, blev Route 66 vejen som alle brugte

- 50. var Route 66' storhedstid, den blev et udflugtsmål i sig selv

- I 60. & 70. blev den gamle vej gradvist afløst af nye motorveje



Jørgen Gustafsson i den lejede fire-hjulstrækkeren.



En af de mange ophugger pladser



Håndtegnede kort udført af Jerry McClanahan fra Oklahoma.

- I 1985 blev Route 66 officielt nedlagt
- I 1990 blev amerikanerne bevidste om hvilken central rolle Route 66 havde haft for det moderne USA
- Route 66 blev genfødt og Route 66 skiltene kom op igen, denne gang med tilføjelsen "Historic".

Vejen var en yndet rute for lastbiler, der fragtede gods mellem øst og vest. Trafikken på vejen medførte, at mange små samfund skød op langs denne og under depressionen klarede nogle af disse samfund sig bedre end andre småbyer i USA, da beboerne for manges vedkommende, levede af at handle med de rejsende på vejen. Tankstationer, restauranter og moteller flourerede i disse små byer.

I dag er det ikke længere muligt, at gennemkøre Route 66 i hele den udstrækning den oprindeligt havde, men mere en 80-90 % af vejen eksisterer stadig eller er blevet genopbygget. Nogle af de oprindelige stykker er velbevarede, mens andre er knap så velbevarede. I nogle stater bærer vejen stadig nummer 66, men nu som statsvej.

Vejens genopstandelse

Vejen er udødeliggjort i litteratur, film, tv og musik. I John Steinbecks roman "Vredens Druer" der handler om bønder, som rejste fra Oklahoma til Californien under "Dust Bowl-tørken", bruger han et helt kapitel til at beskrive turen mod



Route 66 løber ind under Interstate 66.

vest, herunder turen ad Route 66, som han kaldte "**Mother Road**", et af de øgenavne som vejen stadig har. At finde Route 66 kunne være svært. Vi havde fået anbefalet "Håndskrevne kort" for hver stat. Disse viste sig at være særdeles effektive. De Håndskrevne kort viser Interstate 66 og Route 66. Interstate er markeret med "Exit" til Route 66. Route 66 er markeret med byer, museum, cafe, moteller m.m.

Illinois

I Chicago mødte vi Birgitte og Hans Frank Normolle. Hans Frank kontaktede mig efter min annoncering i Veteran Tidende om turen. Parret bor i Chicago. De tilbød os en rundvisning i Chicago, hvilket vi tog imod med stor glæde. Birgitte havde megen viden om byen, hun viste os rundt og fortalte om byens historie, arkitektur og om skyskrabere, f.eks. John Hancock Center og Willis Tower (tidligere Sears Tower). Flere i gruppen måtte med elevatoren op på 100. etage og "nyde" udsigten og en øl.

Vi forlod Chicago og kørte gennem Illinois

Hele ruten gennem Illinois er - med undtagelse af området omkring Chicago - præget af landbrug med majsmarker så langt øjet rækker. Route 66 i Illinois strækker sig over 300 miles - svarende til 480 kilometer.



Skyskrabere i Chicago



Land of Lincoln



Tankstation.

Tre amerikanske præsidenter er blevet valgt, mens de bor i Illinois: Abraham Lincoln, Ulysses S. Grant og Barack Obama. Additionally, Ronald Reagan, whose political career was based in California, was the only US President born and raised in Illinois. Today, Illinois honors Lincoln with its official state slogan, *Land of Lincoln*, which has been displayed on its license plates since 1954.

Missouri

Missouri bliver kaldt "Gateway to the West" (indgangsporten til vesten), fordi delstaten ofte var et afgangssted for nybyggere på vej vestpå.

Her ligger tankstationen Gay Parita Scinclair Station. Mange hundrede - måske tusinde - har her fået en mindeværdig sludder med nuværende ejer Gary Turner. Gary er pensionist og har viet resten af sit liv til, at snakke med Route 66 turister, der stopper ved hans tankstation. Han sælger ikke en dråbe benzin. Tankstationen, som han har restaureret for



Her spiste vi også store bøffer.



Reservedelslager for DVK folk.

egne midler er kun til pynt og et minde om, hvordan der så ud engang. Han bor selv i et lille hus bag tankstationen.

Kansas

Route 66 i Kansas er et kortvarigt, men et charmerende bekendtskab. Ruten er kun ca. 23 km.

Oklahoma

Route 66 gennem Oklahoma er på lange strækninger velbevaret, men det er også i den stat, hvor grusvejene for alvor dukker op. Lange, ensomme grusveje, hvor der af og til dukker et hus op, men ellers er langhornede køer på den flade prærie eneste selskab. Småbyerne langs ruten er i mange tilfælde i stærkt forfald, men stadig charmerende.

Oklahoma City er både hovedstad og største by i Oklahoma, og har altid haft en central rolle på Route 66. Det har byen stadig, og langs hovedstrøget finder man utallige servicefunktioner, som faldbyses via store neonskilte langs Route 66.

Texas

Endnu et Route 66 Museum, hvor vi lærte om de legender der omgiver den vej, vi rejser på. Route 66 museet har udstillet Bonny og Clydes bil. Flere filmselskaber har gengivet romantisk idyllisering af gangstermyten.

Bonny og Clyde, det kendte gangsterpar der huserede i 1930' også på Route 66. Bonny foretrak at røve små butikker eller tankstationer i landdistrikter.



Inge og Torben Hansen fra Jystrup legede Bonny og Clyde



En ny følelse at have et våben i hånden.

Bybillede i staten Texas.

På gaderne gik mændene med cowboy skjorter – hatte og støvler og overraskende, alle have en ”skyder” i livremmen. Det virkede lidt skræmmende, men kun på afstand. Her som alle andre steder mødte vi amerikanernes imødekommenhed og hjælpsomhed.

Texas er den stat i USA, hvor der eksekveres flest dødsdomme. Staten var den første til at indføre ’dødssprøjt’, det skete i 1977

Jeg talte med en Texas mand og spurgte ind til hans ”skyder”, for ham var det lige så naturligt, at spænde livremmen med skyderen som at tage sin hat på. Jeg har aldrig holdt et våben i mine hænder, han gav mig grinende skyderen i hånden.

Vi havde planlagt et par dage til at være i Amarillo. Amarillo er den største by i Texas. Hjemmefra havde nogle af os fået at vide, at hvis vi kunne komme til en amerikansk gudstjeneste ville dette være en oplevelse. Nogle af os gik til gudstjeneste, - og det var en oplevelse. Der var sange, muntre og lystige. Teksten blev gengivet på væggen., så ingen behøvede sangbog. Præsten involverede ”publikum” i gudstjenesten og spurgte om nogen ville fortælle noget. En fortalte, at hun havde fødselsdag, en anden var glad for at være blevet udskrevet fra hospitalet. En mor rejste sig og fortalte at hun var meget glad for at hendes søn var kommet hjem fra Afghanistan. Og så var der en som rejste sig og fortalte at kirken havde besøg fra Danmark. Dette var specielt at opleve.



Erik Peter Nielsen fra Fåborg og jeg prøver at finde ud af om, Cadillacerne kan væltes. Bemærk spraydåserne på jorden. Der blev opfordret til graffiti.



Midpoint.

Mitpoint

Inden vi forlader Texas, kommer vi til byen Adrian. Her møder vi Midpoint som skilter med, at ligge midtvejs mellem Chicago og Los Angeles. 1139 miles den ene vej og 1139 miles den anden. Så kom vi da så langt.

Cadillac Ranch

Vest for Amarillo finder man en af Route 66’s mest kendte og besynderlige seværdighed, Cadillac Ranch. Her har et kunstnerkollektiv fra San Francisco plantet ti Cadillacs, årgang 1949 frem til 1964 med snuden ned i jorden, - vist nok for at hylde friheden på den åbne landevej. De ti efterhånden ret rustne Cadillacs ligger tæt ved motorvejen. I sandet rundt omkring lå spray maledåser. Så vi snupede en dåse og satte vores ”spor” på bilerne.

New Mexico

USA’s regering opførte Los Alamos-laboratoriet i 1943 under den 2. verdenskrig, og her blev atombomben udviklet, som første gang blev detoneret i New Mexicos ørken den 16. juli 1945.

Indtil 1930’erne gik Route 66 via New Mexicos hovedstad Santa Fe, en af USA’s mest karakteristiske byer, der bærer præg af både indiansk og spansk kultur. Overraskende mange talte spansk.



Santa Rose museum, med restaurerede biler.



Motel Teepee telte bygget i beton.

Vejen til Santa Fe, en uendelig vej bestående af stenbjerge og ørken. Vi undrede os over hvad folk kunne leve af her i stenørkenen, da der lå spredte huse og farme.

Vi standsede ved et noget rodet lille landsted. En gammel mand vinkede og vi blev inviteret inden for, at hilse på hans kone. Han talte spansk, konen talte engelsk. Han havde ikke en tand i munden og konen kunne ikke høre. Når vi spurgte i øst, svarede de i vest. Alligevel havde vi nogle gode og vedkommende timer. Det lykkedes os at finde ud af, at de levede af kvægdrift. Kreaturerne var i bjergene. Deres børn og børnebørn boede på farme i omegnen, så deres sikkerhedsnet var også i orden.

Gallup er sidste store by i New Mexico. En stolt Route 66 by med tydeligt indianerpræg. De indfødte amerikanere møder man alle vegne. Et stolt folk med egne forretninger og en mindre del uden stolthed, når de vader drukne rundt og tigger i gaderne.

Vi var gennem byen Holbrook, hvor vi besøgte Wigwam Village, som er et Route 66 motel med Teepee-telte opført i beton. Værelserne moderne og udstyret med bad, fjernsyn, aircondition, varme, internet m.m.. Motellet ejes af en indianer.

Arizona

Arizona - The Grand Canyon State - er en perle for Route 66-fans. Staten byder på masser af Route 66-nostalgi - spe-



Kapslen som Apollo astronauter besøgte månen med i 1969.



Bagdad Cafe.

cielt i den vestlige del, hvor Route 66 bevæger sig væk fra Interstate 40.

Vi forlod den oprindelige Route 66, vi måtte se Grand Canyon. Dette utrolige syn er vanskeligt at forstå. Skåret over flere årtusinder, denne massive naturens vidunder er 445 km (277 miles) lang, op til 29 km (18 miles) bred og over 1,6 km (1 mile) dyb. – Fantastisk!

I den østlige del af Arizona kniber det mere med nostalgien, da motorvejen her er anlagt direkte oven i den gamle landevej, men så kan man nyde flere spektakulære naturscenerier langs vejen - bl.a. en forstenet skov, malede klipper og et stort meteorkrater.

Vi besøgte Meteor Crater - endnu en af Arizonas mange naturseværdigheder langs Route 66. Krateret menes, at være opstået for omkring 50.000 år siden, da en meteor fra rummet slog ned i Arizonas ørken. Krateret måler fra kant til kant omkring 1.500 meter.

Via et besøgscenter er der adgang til at se ned i bunden af krateret. Besøgscentret byder også på en «Astronaut Hall of Fame», der hylder Apollo-astronauterne, som bl.a. træned i krateret inden måneopsendelsen i 1969.

I Kingmann havde vi en 40 års bryllupsdag, der måtte fejres. Med sangen, I østen stiger solen op, vækkede gruppen Inge og Benny Hansen fra Stenstrup.



40 års bryllupsdag. Inge & Benny Hansen fra Stenstrup.



En rodet amerikansk farm midt i stenørkenen.



Grand Canyon.

Californien til Los Angeles

Når Coloradofloden passerer fra Arizona-siden, køres ind i Californien. Her venter igen et fantastisk stykke Route 66, den gule Mojave ørken. Med lange mellemrum dukker småbyer op, bl.a. Bagdad. Her ligger Bagdad Café i dag. Den karakteristiske røde træbygning, der opnåede berømmelse efter filmen af samme navn. Skægt at sidde i de lokaler og nyde en udmærket Buffalo-burger.

Santa Monica

Santa Monica er en kystby i den vestlige del af Los Angeles, Californien. Den grænser blandt andet op til Santa Monica bugten, som er en del af Stillehavet.

Her slutter Route 66.

Route 66 går gennem otte stater og er næsten 4000 kilometer lang. Vi nåede ganske vist op på 5500 kilometer og var gennem ni stater. Men det var, fordi vi også var et smut i Nevada og Las Vegas og på flere andre afstikere. Det er rigtigt, at 80-90 procent af Route 66 stadig eksisterer som landevej. Vi gennemkørte turen næsten

uden at være på interstate, takket være de Håndskrevne kort og nogle særdeles gode "stifinderen" i gruppen. Er "man" til gamle biler og interesserer sig for historie og samfundsforhold, kan rejsen til USA og køre Route 66 stærkt anbefales.

Begrebet Road Trip blev oplevet på de lange køreture til vores fulde tilfredshed..

Nogle dage i Los Angeles blev brugt på de steder, der skal ses, Hollywood Boulevard, Beverly Hills og Venice Beach var nogle af dem.

Vi kørte til lufthavnen for at aflevere bilerne og tage flyveren hjem efter 24 dage på Route 66. I køen foran biludlejningsfirmaet så vores bil mildest talt lidt anderledes ud. De andre skinnede om kap i solen, og vores hårdt prøvede, let skrammede Chevrolet var dækket af et tykt lag rødt støv.

Lidt pinligt, men de tog det pænt.

Jeg står gerne til rådighed for flere oplysninger om Historic Route 66 eller gode råd.

Inge Holm, Svendborg
Medlem nr. 10085



Succes ved afslutningen af turen.



Et stort øjeblik at stå ved The end of Route 66. Santa Monica, Los Angeles. Fra venstre Anne Lise Gustafsson, Inge Hansen, Erik Peter Nielsen, Lise Gullestrup, Jørgen Gustafsson, Benny Hansen, Inge Søgaard Hansen, Hans Hertel og undertegnede.



Storstrømsbroens historie

Opfølgning på billederne af Storstrømsbroen i VT 440

Her er fotografen kravlet op i toppen af Stærkodder, flydekranen og har taget et billede ud over havnen på Masnedø. Vi ser DSB færgerne, som sejler passagerer, togvogne, og biler til Falster. Dette er den lige linje til Berlin. Vi ser i baggrunden en næsten færdig Storstrømsbro. Vi ser helt til venstre Landfestet, mod høje 5 pille skafter, og så noget af den færdige bro. Lad os kalde broskafterne for bro piller, og give dem nummer 1 til 5, og med nummer 1 nærmest land.



*Tekst: Uffe Mortensen
Billeder fra Uffe's og DVK's arkiv.*

Så tidligt som i 1909 kom de første planer fra DSB, om en fast forbindelse fra Sjælland til Falster via Masnedø, en jernbanebro. Planerne kom så langt frem, at der blev foretaget pejlinger og grundboringer hele vejen over og under vandet, og det blev fastslået at der er ret lavvandet hele vejen. Som vi alle ved, blev det ikke ført ud i livet.

Nye planer 1931

I 1931 kom der igen gang i planerne. Der var bare ikke stemning i Trafikministeriet og "statskassen", for endnu et stort DSB projekt. Statskassen betalte DSB underskud uden at stille spørgsmål dengang.

Der var modvilje mod endnu et stort projekt, man var i gang med Lille-

bæltsbroen, og man var ligeledes lige begyndt med elektrificeringen af nærbanerne rundt i København, det vi i dag kender som S-toget. Her er tale om en Jernbanebro, og med 2 spor til biler, og en sti i den ene side, til cykler.

Dorman, Long & Co Ltd.

Nu sker der noget helt uventet, det Engelske firma: Dorman, Long & Co. kontakter den Danske stat og tilbyder at bygge broen og selv klare det med pengene. Man skulle bare finde en ordning med hvordan pengene skulle betales tilbage, når der var en underskrift, så gik arbejdet i gang. Der ville blive brugt dansk arbejdskraft, og ikke noget skrevet med småt. Det var kun selve broen de ville bygge, jordarbejdet og lægning af nye skinner, ligesom diverse vejanlæg, det skulle DSB selv klare. Det blev Christiani og Nielsen som fik den opgave. Staten, DSB og

Dorman, Long & Co blev hurtigt enige, også fordi dengang var England en af vores store handelspartnere, vi solgte smør og bacon til dem og vi købte biler og nu en bro fra dem. Alle var glade, og i 1932 gik arbejdet i gang.

Det første brofag

For ikke at fylde bladet med hele historien, vil vi nu kun fortælle om det første brofag. Det er ikke det første brofag som blev isat broen, men det der menes er det første brofag nærmest Masnedø, i øvrigt et af de sidste til at komme på plads.

For at få dette på plads, skal vi bruge nogle værktøjer, som henleder tankerne på Olsen banden..

Vi skal bruge 2 robåde, 140 meter tømmer og 2 par rulleskøjter i xl., lad os så komme igang !!

Det bliver tit anført at de store brobyggerier i Danmark i 1930'erne, var for at afhjælpe den store arbejdsløshed, som kom efter den store nedtur i USA i 1929. Det er nu ikke helt rigtigt, men sådan er der så meget.



Her ser man hele byggepladsen på Masnedø, til venstre den store flydekran, som er bygget til lejligheden på B&W skibsværft i København. Midt i billedet i baggrunden er pladsen hvor brofagene bliver samlet. Når et brofag, som normalt er 53 meter lang, er færdigsamlet, bliver det kørt ud på to pælemoler, hvor flydekranen, som hedder Stærkodder, kommer og afhenter brofaget.



Viser byggepladsen, hvor brofagene bliver samlet, vi er i tiden før man svejser, så alle samlinger er i stedet nittet sammen med nagler, noget der holder fantastisk godt, men er meget tidskrævende, og så larmede det meget, men det tænkte man nok ikke så meget på. Når et brofag var samlet, blev det kørt ud på to små moler, hvor det så var klar til at blive transporteret ud på bropillerne. Længden var som regel 54 meter lange, desværre kender man ikke vægten, men den har været adskillige tons.



Her ser vi et nærbillede af løfteåget, den store lodrette ramme, se størrelsesforholdet i forhold til personen øverst. Der er 2 løfteåg som fastgøres til brofaget, og faget er klart til videre transport



Her er vores brofag læsset af, på bropille 1, og det når næsten hen til bropille 2. Her skal lige forklares, at det første brofag er 10 meter kortere, end det som rigtigt skal ligge her.

Hvorfor har man ikke lagt dette brofag mellem landfæstet og bropille 1, som det er bygget, og beregnet til? Det er fordi der er for lavvandet, flydekranen kan ikke komme så tæt ind på land. Her er det så Olsenbanden kommer ind i billedet.

De 2 omtalte robåde, og tømmeret ses her, man har simpelt hen lavet en flydende bropille!!!!



Her ser vi hvordan brofaget bliver lagt på plads. Vi ser også flere slæbebåde, som er den eneste måde man kan flytte flydekranen på, da den ikke selv har nogen motor eller skrue. Til gengæld har den store dampmaskiner til at trække de store spil, som bruges til at løfte brofaget med. Dette er ikke det omtalte første brofag, men det er det eneste billede vi har, som viser denne situation.



Her er et super godt billede som viser hele arbejdspladsen ved landfæstet. Vi ser bropille 1 og 2, vi ser de 2 robåde med den midlertidige bropille, og så ser vi nærmest, endnu en midlertidig bropille. De to træ tårne er bygget i vandkanten. Landfæstet er ikke med på billedet, men er lige til venstre uden for billedet.

Oven på de to træ tårne og øverst på bropille har Egon så pladseret rulleskøjterne, med hjulene opad...

Her er det så at der også er en bil med. Det er vel en englænder, som er rimelig ny, broen er færdig i 1937?



Her ses landfæstet på Masnedø, som det ses er det Christiani og Nielsen, som har støbt den store betonklods. Man kan også se fremspringet lidt over midten, det er her vores første brofag skal hvile. Der mangler stadig meget opfyld og jord, før landevej og jernbanespor kan føres over landfæstet og videre over på broen. Jordarbejde foregik dengang med små lokomotiver og tipvogne. Man udbyggede med skinner efterhånden som man kom frem, der var også traktorer og andre småmaskiner, men først og fremmest var der mænd og skovle, i så store mængder at det er svært at forstå i dag. Det var et arbejde, og arbejde var det samme som løn!!



Her ses samme situation, bare fra den anden side, de 2 robåde, eller pramme må man retfærdigvis kalde dem, ja de er væk, og det er fordi, man trækker brofaget på plads, det kan lade sig gøre, da brofaget ligger på de omtalte rulleskøjte.



Viser et nærbillede, se selv alle detaljerne.

Nu er vi ved at være der, der mangler bare et par meter. Det er utroligt hvad folk måtte gøre for at få en ugeløn. De må også have været meget sikre i deres sag, de som fandt på denne løsning.....



Viser et nærbillede af bropillen og rullerne. Når rullerne skulle fjernes, ja så foregik det med oceaner af træklodser og trækiler, og store donkrafte. Det er et meget tidskrævende arbejde. Til sidst kom brofaget så på plads.

Nærbillede af en "rulleskøjte"

Her er brofaget kommet på plads, som det ses runder de første brofag lidt, medens resten af broen ser meget lige ud. Når alle fag var på plads, blev der lavet vejbaner i den ene side, og jernbanskiner i den anden side.





Bliv "dressed up" - på den nemme måde!



Udklædte fra "kaffe-teltet" på Græsted Veterantræf. De fleste dragter er stykket sammen af tøj fra genbrugsforretninger - hattene er hjemmepyntede med lidt fjer og bånd.

Quickguide til dig der kigger langt efter de, heldigvis flere og flere, der iklær sig tøj, der passer til bilen, når de skal på træf.



Typisk 20'er dragt. Foto: fra Austin Seven Club Deutschlands web-side.

Eksempler på 20'ernes drengede frisurer



Af Dorte Lindkilde

Endelig forår – nu kommer den gode tid hvor "klassikeren" skal luftes og måske oven i købet efter en vinter med stor flittighed på værkstedet. Igen i år kunne det være sjovt at møde op til årets forskellige træf i et out-fit der passer til den skønne bil. **Men hvordan...** Det er jo ikke os alle der lige kan flikke en spadsredragt anno 1940 sammen på symaskinen.

Allerførst – gør dig klart hvad du skal på jagt efter. Hvornår er bilen fra? Hvilket ti-år skal rammes rent stilmæssigt? Og ligeså vigtigt: Hvilken slags køretøj skal du matche? Den bil du/I har – hvad var det for en samfundsklasse der havde mu-



Mænd i 20'ers tøj. Bemærk den sportslig klædte fyr i plus four.
Foto: fra Austin Seven Club Deuschlands web-side.

lighed for sådan et køretøj? Og sidst men ikke mindst – gå på jagt efter et sæt tøj der passer din egen alder og stil – du skal føle dig godt tilpas i det!

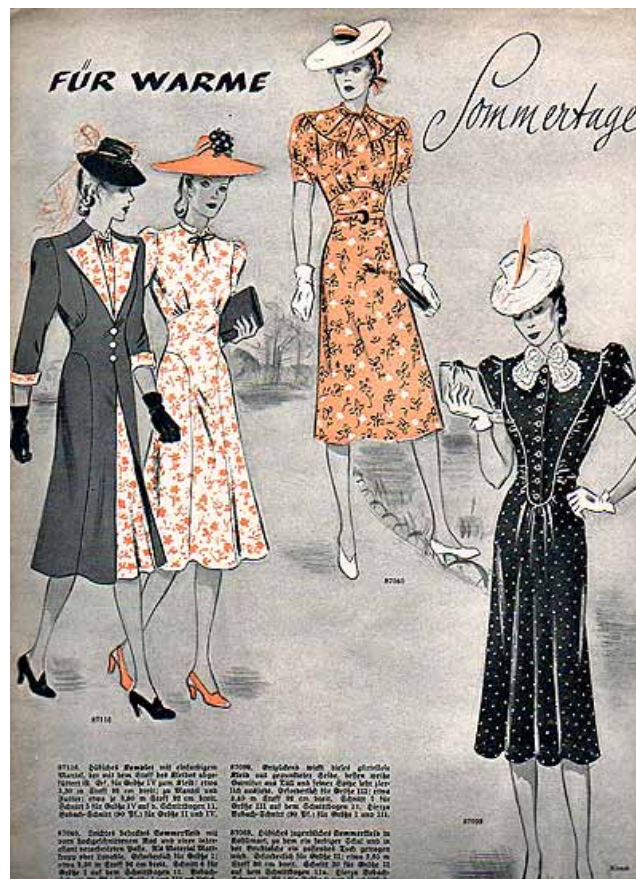
Den supernemme:

På med hatten! At køre en tur i automobil er ensbetydende med at bære hovedbeklædning. Og det er vist lige meget hvilken samfundsklasse man ønsker at repræsentere. For herrernes vedkommende skal man på jagt efter en ”blød” hat (- den med de tre buler...), en stråhat hvis vejret er godt, eller en kasket af rette tilsnit. Glem alt om amerikaner caps – medmindre din bil er en yngre model fra 60’erne eller op-efter.... Bowleren og høj sort hat er ligeledes ude af billedet – medmindre din bil er fra før 1920 og åben. Automobilets indtræden i de bedre kredse var nemlig en af grundene til at den høje hat mistede sin status som ”et must” for den velklædte gentleman. Den egner sig ikke til automobilkørsel! Kvinderne skal ud og finde en hat der passer til bilens ti-år og til den samfundsklasse i ønsker at repræsentere – hovedbeklædningen kan også være et flot køretørlæde.

Og hvor finder jeg så lige en hat?

Hatte er heldigvis på mode igen og en del tøjbutikker har brugbare nye varianter i deres udbud. F.eks. har H&M’s herreafdeling en sixpence til kr. 70 i deres sommerkatalog. Der er også en del sider på internettet hvor du kan bestille hatte i alverdens afskyninger. Men – med hatte er det altså bedst at prøve dem på. Nogle hoveder er bare gode til alle hatte hvor andre ligner noget katten har slæbt ind med samme hat på. F.eks. dur mit hoved desværre slet ikke til klokkehatten :-)

På markedet på Græsted Veterantræf har vi altid et par ”hatteboder” med et stort udvalg og disse boder finder i sikkert også på andre af forårets markeder. Giv dig/jer tid til at prøve hattene og betal gerne lidt mere for en hat af god kvalitet som sidder godt på hovedet. Finder du en hat med god facon og pasform, men finder den lidt kedelig, så kan den undergå en stor forvandling med at par stoffblomster fra Netto, en fjer og et bånd. Det kan selv folk der ikke er i stand til at sy en knap i klare – i værste fald så med limpistolen! Og så lige til



Snitmønster fra 30’erne

sidst: De fleste hatte bæres lige på hovedet- ikke noget med at skubbe om i nakken og rende rundt og ligne en bakkesanger!

Trin 2 - Tøjet:

For herrernes vedkommende – af med T-shirten, på med skjorten. Igen afhængig af hvilket tiår og samfundsklasse der skal repræsenteres, kan der være tale om hvid skjorte med

Herunder: Mikkel Posselt og Lizzi Jensen på Græsted Veterantræf.
Foto: Peer Lauritzen





Til venstre: Den slanke linie! Salutekorset fra 1946. Pigens hilsen og skråhuen er tydeligt inspireret af de amerikanske soldaters kommen. Korsettet var syet af gammel teldug!

Alt for damerne juli 1949. New look er på banen med vidde i nederdelen og længden ned til læggen.

flip, småternet skjorte (fra slut 40-erne og op), bondeskjorte (stribet eller hvid arbejderskjorte uden flip) og så er cowboy-bukser dømt ude. (Medmindre du har en ny-klassiker fra 60'erne og opefter) Skjorten sidder selvfølgelig inde i bukselinningen – ja, det er jeg desværre nødt til at skrive! Og så på med en gammel blazer – gerne fra genbrugsbiksen. Eller en pullover af rette tilsnit. I genbrugsbiksen kan du også finde et par herresko, brune eller sorte. Udfordringen er at finde dem i mandestørrelse! De er ofte meget små i størrelserne. Er du arbejderklasse eller bondeknold kan et par pudsede træsko klare opgaven. Kvinderne skal ud og finde en kjole eller et todelt sæt med nederdel. Der sker selvfølgelig en del med moden fra 1920 til 1960, men allervigtigst for et begyndersæt er at DU føler dig godt tilpas. Alene det at du stiger ud af bilen iført kjole og hat eller tørklæde skaber en illusion om gamle dage. Så pyt med hvis du ikke rammer helt tids-korrekt i første omgang. Det var jo også de færreste danskere der fulgte pari-

sermoden til punkt og prikke og navnlig hvis du ikke kan udklæde dig som værende ung og i 20'erne. Den alder har de færreste af os med gamle biler jo desværre J

På jagt i genbrugsbutikker.

Generelt kan du være heldig at finde hele dit ønskede udstyr i genbrugsbutikker - men det kræver tålmodighed og flere besøg forskellige steder. Og, det er jo ikke sådan at der lige hænger en dragt anno 1933 i din størrelse på bøjlestativet. Der vil typisk være tale om nyere tøj der bare har det rigtige snit. Derfor skal du vide hvad du kigger efter. Men du kan helt sikkert finde et godt tørklæde til en billig penge og sikkert også en taske og måske handsker. Du kan også være heldig at de har gamle løse blondekraver – de er desværre lige blevet moderne igen – så her skal du være heldig! Og mandetøj kan du helt sikkert finde – også sko. Det sværeste her er at få slæbt manden med ud og prøve tøj! Husk slips eller butterfly og kørehandsker! Og brede seler til bukserne kan i måske også være heldige at finde.

Men - begynd nu lige dybt i klædeskabet derhjemme eller hos tante Olga. Det kunne jo være der hang en gammel blazer og et par benklæder. Prikken over i-et er hvis sættet også har en vest. Du kan være heldig i genbrugsbutikken, men ellers er mit bedste råd – gå på internettet. Udfordringen er at finde en klassisk vest der ikke bliver for "fin" og så i en størrelse der kan passe. De er ofte alt for små til rigtige mænd!

Kjolen til kvinden kan ligeledes meget vel risikere at hænge i dit eget klædeskab. Prøv at kig på dit gamle "fest-tøj" med et kritisk øje. Kan noget bruges? Ellers er genbrugsbutikken igen et godt bud. Lad i første omgang være med at tænke alt for meget over at være historisk korrekt. Du har nok et eller andet billede på net-hinden af hvad du kunne tænke dig. Tænk også på sjal eller overtøj hvis det bliver køligt. Husk desuden passende sko og en taske. Og med passende sko, mener jeg selvfølgelig dem du kan holde ud at have på mere end en halv time ik'?

Lidt "rettesnor" til de enkelte ti-år:

20'erne: "Drengelook". Klokkehat. Kort bølget page-hår. Korsettet er væk og looket er meget lige op og ned med ingen eller lav markering af taljen. Kjolelængden bliver kortere og kortere indtil sidst i årtiet. Lange perlekæder. Pelskraver og lette sjaler.

Marianne, Thea og Annette Plum. Chauffør og bil: John Ventrup
Foto: Græsted Veterantræf





30'erne: Så kommer børskrakket og krisetiderne. Kvindefiguren kommer igen med kropsnære kjoler og dragter. Kjolelængden er atter under knæet. Sidst i årtiet bliver skuldrene markerede og bredde med pufærmer eller skulderpuder. Dragterne pyntes gerne med maskuline uniformsdetaljer som skulderstropper, store lommer, brede reverser. Her kan du være heldig – moden ligner temmelig meget 80'er-modens stramme spadseredragter, og den kan du med lidt snilde finde i en genbrugsbutik. Hertil en pyntet lille kalot eller hat der gerne må sidde på skrå eller ligefrem ned i panden.

40'erne: Årtiet er selvfølgelig præget af krigen og materialeknapthed. De smalle former og markerede taljer fortsætter. Nederdelen er knækort og jakken stadig med uniformsdetaljer. Den brede skuldermarkering mindskes og i stedet markeres brystet med lommer el. lign. Kjolelængden rykker ned på læggen. Efter 1947 kommer new look med ankel-lang nederdel med klokkeformet vidde, runde skuldre og trekvartlange ærmer.

50'erne: New look kendetegner begyndelsen af årtiet. Opsving og en generel højnelse af levestandarden samt nye materialer = stoffer der er billigere og nemmere at arbejde med, gør at moden hurtigt peger i mange retninger. Fælles er en tydelig markering af kvindebrystet indtil ca. midt i årtiet. Kvinderne tager for alvor jeans til sig og begrebet "sweaterpige" opstår. Bukserne er stramme og figursyede – a la ridebukser. De unge piger går med hestehale og ballon-kjoler. Inspirationen fra USA er hastigt tiltagende....

60'erne: Nu får pop-musikken for alvor bidt sig fast i haserne på moden. Ungdommen klær sig som musikkerne, men også rumfart og abstrakt kunst påvirker modebilledet. Håret er langt og minimoden er superhot. Fokus på barmen er væk – nu er det benene der skal ses! Jeans, pullover og t-shirts bliver hverdagsbeklædning for de unge og alt er tilladt. For blot et ti-år siden gik man møjsommeligt op i at farverne "stod til hinanden" – det er et overstået kapitel i 60'erne. Sidst i årtiet slår "anti-moden" igennem med "blomsterbørn", hippier og flower-power.

Primærkilde:

http://www.e-handelsfagskolen.dk/tex-web/modens_historie/modens_historie.htm

Også en udvej:

Heldigvis er der i det sidste ti-år kommet flere butikker med retro-tøj herhjemme. Også i Sverige kan du finde en del. Jeg vil lige skynde mig at sige at jeg ikke selv har handlet med nogle af disse web-shops endnu, men det varer nok ikke længe! Det er derfor på eget ansvar at følge nedenstående links:

Links til nogle danske sider med salg af vintagetøj:

www.morfarsmoustache.dk
www.vintage-mode.dk
www.bornholmerkunst.dk
www.vintagefashion.dk



De kolde vintré under krigen får for alvor damerne til at tage bukserne til sig. Illustreret tidende/Nordfoto

Til allersidst: God fornøjelse og god hatte- og tøj-jagt. Og selvfølgelig: På gensyn på Græsted Veterantræf 18-20. maj!



Dorthe Lindkilde, koordinator for "kaffetelt anno 1910" Med ca. 60 udklædte frivillige aktører på Græsted Veterantræf.

Så er der åbnet for tilmeldingen som udstiller til årets træf i Græsted.

Meld dig til på:
www.veterantraef.dk

Husk: I år kommer din bil og din medpassager ind uden betaling, hvis I er påklædt passende til bilen.

Fra top til tå!

Ved booking for alle tre dage inden 10. april får du også årets træf-plakette.



INVITATION TIL Old Timer-turen 2013, Veteranlauget i Odder

I forbindelse med byfesten i Odder i dagene 2.-3. august, vil der i lighed med tidligere år blive arrangeret et åbent løb / køretur for køretøjer over 30 år. **Arrangementet afholdes lørdag, den 3. august 2013.**

Motorcykler og biler af alle mærker er meget velkommen til at deltage, dog skal køretøjet være fyldt 30 år og indregistreret.

Turen starter fra Ålykkecentret, Ålykkecentret 5, 8300 Odder. Der er indskrivning og morgenkaffe fra kl. 8.30, og alle skal være mødt kl. 9.15 så der kan være afgang kl. 9.30. Turen er på ca. 65 km.

På Gågaden, hvortil vi returnerer ca. kl. 13.15, vil der være parade indtil kl. ca. 14.00 så publikum kan få lejlighed til at se nærmere på køretøjerne. Der vil tillige være mulighed for at publikum kan deltage i en konkurrence om at bedømme det flotteste køretøj.



Der er max begrænsning på 41 køretøjer, så tilmelding sker efter "først til mølle princippet."

Startgebyret er fastsat til kr. 165,00 pr. person og børn under 12 år kr. 100,00 som dækker morgenkaffe, forplejning under vejs, incl. 1 øl eller vand til frokost, samt eftermiddagskaffe ved tilbagekomst.

Tilmelding skal ske til Per Fogh fra **22. maj og senest den 15. juli 2013**,

gerne på mail: perfogh@mail.dk - tlf. 8654 2627, Beløbet bedes tilsendt i check eller indbetalt på Veteranlaugets konto hos: **SPAREKASSEN KRONJYLLAND, reg nr 6116 kontonr 9041899267 med angivelse: "Vedr. Old Timer-turen 2013"** samt oplysning om dit navn og adresse samt telefonnr. og e-mailadresse.

Tilmeldingsblanket kan hentes på vor hjemmeside: <http://veteranlauget.balshave.dk>, hvor der også vil være yderligere info samt rutebeskrivelse.

Så snart vi har modtaget din tilmelding, registrerer vi dig som deltager, og endelig bekræftelse med startnummer og vognkort fremsender vi, når vi har modtaget betaling for deltagelse senest den 15. juli 2013.



SWAPMEET®

Søndag d. 28. 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. 50,- i dagens anledning

Tag hele familien med

Arrangør: Dampromleklubben
Email: swapmeet@dampromleklubben.dk
Tlf. 21 26 92 91

www.dampromleklubben.dk

Veterantræf 2013 i Tørskind Grusgrav

- Veterantræf for veteran biler, veteran Mc, veteran knallert, veteran traktor mm afholdes i Tørskind Grusgrav, Tørskindvej 98a, 6040 Egtved.
- **I 2013 afholdes der veterantræf hver onsdag fra den 1. maj til 4. september fra kl. 18:00 til solnedgang.**
- Veteran træffet er et uformelt træf, hvor mennesker med interesse for "veteran" mødes og snakker om deres fælles interesse, ser hinandens køretøjer og udveksler historier fra de gode gamle dage.
- Tørskind Grusgrav er også kendt som Billedhuggeren Robert Jakobsens Grusgrav, med udstillinger af store skulpturer og en enestående natur.
- Naturen, som du kører igennem for at komme til Tørskind Grusgrav er næsten uanset hvorfra du kommer, en af landets flotteste.
- Bænke, borde og toiletter forefindes på pladsen.
- Jeg håber at se dig og dit Veterankøretøj til et hyggeligt onsdags træf.
- Praktiske oplysninger og billeder fra træffet kan ses på www.jksfoto.dk (veteran arrangementer og veteran galleri).



På gensyn
Jørgen Kaas Schmidt
20629435
jp@schmidt.mail.dk



GRÆSTED VETERANTRÆF

KORSBÆK

LØRDAG: **PINSEN 2013**
SØNDAG:
MANDAG:

WWW.VETERANTRAEF.DK

Vi træffs i Skåne!

Skåne är välkänt för sina mat- och naturupplevelser och för alla sina berömda sevärdheter. Men i Skåne blomstrar även fordonskulturen under vår- och sommarperioden. Här hittar du entusiastarrangemang för alla smakriktningar.

Välkommen till en fullspäckad säsong 2013!

Skåne Rundt
24-25 aug
www.mchksyd.com

Svenskt Sportvagnsmeeting
5-7 juli
RING KNUTSTORP
www.sportvagnsmeeting.se

Thulinträffen
27 juli
LANDSKRONA
www.thulintraffen.nu

Ljuva 50-tal
16 juni
www.skanskajarnvagnar.se
BRÖSARP

HUSTALIA
HERNÖ



Start 2013
SYDHAVSRALLY
Historik



For 14. gang har vi fornøjelsen, at indbyde til veteranbilløb på Lolland, for D.V.K. Åbent løb for alle køretøjer over 25 år max. 50 deltagende køretøjer. MC er meget velkomne. Løbet foregår lørdag d. 29. juni med start kl.: 13.00 fra Maribo.

Mødetid senest kl.: 11.30 til frokost, som vi starter med i år!

Første ekvipage kører kl.: 13.00 (Efter vi har spist og sparket dæk)

Turen går rundt på Lolland, og køres efter rutebog med alle oplysninger, så bliver væk! (ca. 90 km) og slutter i Maribo, til præmie overrækkelse 1. 2. og 3. pladsen, samt kåring af løbets flotteste bil.

Start gebyr kr.: 100,00 kr. pr. køretøj (incl. eftermiddagskaffe og basser).

Frokost: Der vil blive mulighed for at købe Karens hjemmelavede deller og kartoffelsalat.

Pris 45,00 kr. pr. portion **ELLER** man kan medbringe madpakke! Øl og vand kan købes.

Tillægsregler/praktiske oplysninger, tilsendes deltagerne direkte, ugen før.

Tilmelding:

Navn:.....

Adresse:..... Post Nr.:..... By:.....

Klub medlemskab:..... 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 Mail: akatrafik@poulsen.mail.dk (Tlf.: 22 148 814 / 54 700 358 / 40 444 666)





Aftenture ved Storstrømmen

Vi fortsætter for 7. år succesen med uforpligtende aftenture ved Storstrømmen. Det er et område af landet, hvor der ikke er holdt så mange andre løb for ældre køretøjer, så der er meget at se. Vi har af hensyn til klubmøderne flyttet Aftenturene til **2. tirsdag** i måneden. I år kører vi:

Tirsdag den 14. maj

Tirsdag den 11. juni

Tirsdag den 9. juli med start fra parkeringspladsen på Farø!

Tirsdag den 13. august

Tirsdag den 10. september, hvor vi mødes mellem 17.30 og 18.00.

Vi mødes normalt på parkeringspladsen ved kiosken på Nordhavnen i Vordingborg mellem kl. 18.00 – 19.00 (undtagen juli). Det ligger lige syd for voldterrænet. Kører en tur kl. 19 på ca. 50 km ad de smukke mindre veje i området. I september slutter vi igen her hos os med kaffe som afslutning på sæsonen. Til de andre ture må der meget gerne medbringes kaffe/the eller andet, som enten kan nydes ved afslutningen eller undervejs.

Der er ingen tilmelding og turen er åben for alle, så bare mød op og tag gerne ikke medlemmer med, der har et ældre køretøj. For yderligere info kontakt undertegnede. På www.highseat.dk kan man se billeder fra turene.

Serena Gallacher og Steffen Jørgensen

5444 6872

SandS@mail.dk

www.highseat.dk



Årets DVK sommertur går til Blekinge og Øland

I år har vi valgt at udforske det sydøstlige Sverige, som har så mange smukke steder.



Det foreløbige program ser således ud:

Torsdag den 18.juli. Der vil være to alternative mødesteder, dels ved Øresundsbroen og dels ved Sveriges færgeren til Hälsingborg. Herfra over Kristianstad til Guö Vårdshus, hvor vi får aftensmad og overnatter.

Fredag den 19. juli. Kl. 09.00 går turen ad kystvejen til Karlskrona og Kalmar, hvor vi besøg slottet, spiser frokost herefter fortsætter vi til Øland, hvor vi kører direkte til vandrehjemmet i Skogsby, hvor vi skal overnatte.

Lørdag den 20. juli. Kl. 09.00 rundtur på Øland med mulighed for badning undervejs. *Prisen* for turen indbefatter tre overnatninger med fuld forplejning (excl. drikkevarer) samt museumsbesøg.

Man skal selv betale for Øresundsbroen respektive for færgeren til Hälsingborg m.v.

Betaling: Prisen er DKkr. 2.600 pr. person. Der betales et depositum på kr. 1.000 pr. person senest 15. maj. Restbeløbet betales senest den 1. juli. Begge beløb indbetales på følgende konto:

reg.nr. 4460 konto. nr. 4460 020069. Husk navn og email samt mobil nummer.

Der er begrænset overnatningskapacitet på Øland, hvorfor der max. er plads til 36 deltagere efter ”først til mølle” princippet.

Vi ser frem til en spændende sommertur i veteranen - det klassiske sommerteam.

Claus Neble

Kim Polte

Jørgen Bakka





Forårsparade

**”Optakt til en ny sæson”
Skolevænget Aabenraa Sønderjylland
Søndag den 5. maj. 2013**

Alle klubber for klassiske biler, veterankøretøjer og motorcykler er velkommen.
Der kræves ikke tilmelding.

Selve arrangementet finder sted i tidsrummet kl. 11.00 - 15.00.

Parkeringspladsen der ligger ved siden af Dansk Veteranbil Klubs lokaler åbner kl. 10.00 hvor der er plads til ca. 150 køretøjer.

Entreen på 20 kr. pr. køretøj før indkørsel på pladsen, dækker omkostninger til oprydning og et evt. overskud går til børneafdelingen på Aabenraa Sygehus.

Madpakke og drikkevarer medbringes selv.

Vel mødt

Arrangører for DVK: Siegfried Riege, Kjeld Holm Nielsen, Hans Gert Kristiansen, Erik From



**KASTELLET 2013 - FORÅRSMØNSTRING
ÅBENT HUS I KASTELLET
SØNDAG DEN 5. MAJ KL. 14.00-16.00**

Endnu engang kan vi med stor glæde byde velkommen til et par timers fornøjelig samvær i de smukke rammer i det gamle fæstningsværk.

Norgesporten åbnes mellem kl. 14.00 og 16.00 og Kastellets kommandant Major Jørgen Kold er vores vært.

Vi parkerer på kirkepladsen under kommando af Kastellets livjægere (HJV), som ”læsser” køretøjerne, så alle kan holde komfortabelt.

Foto: Lotti Dyna, Kastellet

Vi finder imellem de mange hundrede køretøjer 3 af de mest spektakulære og præmierer disse.

Alle klubber for klassiske biler og veterankøretøjer er velkomne, gratis entre.

OBS: I år er der kun indkørsel af Norgesporten, men allerede fra kl. 13.00. Parkeringsanvisningerne skal overholdes, eller man risikerer at blive bortvist.

Der afkræves kr. 20 pr. køretøj **før** indkørsel til Kastellet. Beløbet skal dække de omkostninger, Kastellet har i forbindelse med oprydning efter arrangementet. Eventuelt overskud herfra doneres til Børnecancerfonden.

Vel mødt.

Arrangører for DVK Claus Neble, Kim Polte & Tina Morgan.



Velkommen til nye medlemmer

Jørgen Dankelev, Mercedes-Benz Klub Danmark, Mentz Allé 17A		3250 Gilleleje	2532 5214		
Jørgen Overbeck	Ohlsen	Ærholm 3	6200 Aabenraa	7462 8195	MG A Mark II 1962
Thomas	Gunge	Barløsevej 24	5610 Assens		Mercedes-Benz 280 S 1972
Bitten Nyrup	Pedersen	Viborg Landevej 41	9500 Hobro	9855 5545	Ford Galaxie 1967
Michael	Buus	Parcelvej 12	6580 Vamdrup	7558 0773	VW LT 35 1985
Timo Noe Darling	Schröder	Rådyrvænget 9	3450 Allerød		Volvo P64 1974
Henrik Blach	Svendsen	Kastaniehaven 5	3400 Hillerød	4015 3302	
Verner	Nielsen	Kragelundvej 105	7080 Børkop	6076 6204	Mercedes-Benz 280 SE 1978
Børge	Kaa	Enghaven 2	3230 Græsted	2025 6610	
All-Focus	v/ Ronnie Nielsen	Åvej 74	3500 Værløse	4080 4422	Mercedes-Benz 450 SLC 1972
Bjame	Mikkelsen	Tolmevej 2	8585 Glesborg	8638 7478	Ford Anglia 1963
Carsten	Friis	Ib Schønbergs Allé 6, 01. th	2500 Valby	3121 4349	Volvo 121 1965
John	Larsen	Værsløv Bygade 30B	4400 Kalundborg	5950 0425	Mercedes-Benz 220 SB 1965
Martin	Munkebo	Tåmgade 16	7600 Struer	2011 9230	
Bjame	Bendtsen	Kagerup Park 30	3200 Helsingør	4879 7579	MG Midget Mark I 1961
Adam	Pejrup	Peder Hjorts Vej 23, 02. th	2500 Valby	3121 5968	Volvo 1800 S 1966
Boris Persson	Haas	Skinderupvej 7	8832 Skals	8669 7510	
Bent Erik	Johansen	Grantofte 27	5871 Frørup	4060 5651	Nissan 300 ZX 1988
Johnny	Lylloff	Duevej 20	2600 Glostrup	4396 9375	Cadillac 1978
Finn	Falk	Midtergyden 5	5610 Assens		
Knud-Erik	Caspersen	Mølvangvej 116	7300 Jelling	2874 6076	Opel Manta A 1970
Carster	Rasmussen	Nyborgvej 166A	5700 Svendborg		Ford A 1931
Torben	Martinussen	Søndervej 4	5700 Svendborg	6220 6140	Morris 1000 1962
Poul	Christensen	Fuldenevej 197	8330 Beder	2923 3549	Ford Mustang 289 1966
Børge	Dueholm	Jacobsvej 13	7080 Børkop	7595 9999	Ford A 1931
Palle	Nielsen	Munkebjergbyvej 23	4190 Munkebjergby	5780 7873	Morris S2 1957
Erik Dahl	Hansen	Asgårdsvej 29	8700 Horsens	3122 2566	Hudson 1951

VETERANTRÆF OG STUMPEMARKED I VESTERHEDE



Lørdag den 13. april 2013 kl. 10.00 – 16.00.

På Refshøjvej 49 – Vesterhede – 7250 Hejnsvig.

**Kommer du i veteranbil eller på veteran- MC så får
chaufføren gratis fortæring.**

**Det du kan have med i en personbil må du sælge på
markedet.**

Større salgspads aftales med Ove på tlf.: 23 95 07 21.



BILER SÆLGES

Lotus Super Seven Serie 2, 1964.

Original 1500 cc Ford/Cosworth med 2 dobbelte Weber. Sjælden venstre-styret, fabriksbygget bil - ikke kit-car. Opgraderet i 70'erne med s3 skærme og originale Lotus alu-fælge. Total nut-and-bolt restaurering for ca. 10 år siden. Sort med kølerhjelm i rå aluminium og rødt/sort indtræk. Meget fin stand. Køreklar på sorte plader. Veteransynet. Kr. 225.000. **Jensen Interceptor III, 1974.** 7,2 ltr. 330 hk. Chrysler V8. TorqueFlite automatgear. 12 år i Ole Damgaard-Nielsen's samling med løbende vedligeholdelse og et par længere ture hvert år. Venstre-styret. Blåmetallic efter grundig dansk restaurering først i 90'erne. Cremefarvet læderindtræk i top stand. Org. Jensen alu-fælge med nye dæk. Meget fin lak og krom med kun små kosmetiske fejl. Ingen seriøs rust. Danske plader. Kr. 95.000. Roar Eriksen, tlf. 40 40 20 52 e-mail: roar@vantage.dk

På grund af sygdom er sjældne bil til salg: **Ford Popular 1953. 100% i orden. Nysynet. Incl. litteratur. Pris kr. 65.000.**

D. Wijnsma, tlf. 60 72 40 15

Alvis 12/50 Super-Sports 1925. Jeg er blevet fristet af en fransk skønhed og sælger aluminiums ducksback, som jeg har nydt i syv år. En Styrkeprøvebil for hvilken prøven ikke er en prøvelse. Billeder kan ses i VT425 og 409. Den bedste og mest robuste vintage-sportsvogn - rygraden i VSCC. Velfungerende engelsk klub. Har 100% driftssikkert kørt løb både herhjemme og i Sverige, Norge og England. Seriøst interesserede kan skrive efter flere oplysninger. Pris kr. 400.000.

Peter Bering, tlf. 30 55 12 36 e-mail: pb@arkitektbering.dk

HRG 1500 1952. Super velkørende og -bremsende sportsvogn. Bygget af entusiaster for entusiaster; 241 biler. Eneste i Danmark. Kendt historie hele vejen igennem. Engelsk mærkeklub med enestående reservedelslager (jeg fik langturskron- og spidshjul for et par år siden). Driftssikker, bortset

fra én gang, har den altid kørt hjem. Komplet med tonneau, kaleche og sorte plader. Kan ses i VT409. Pris kr. 373.000.

Peter Bering, tlf. 30 55 12 36 e-mail: pb@arkitektbering.dk

Cadillac Series 62 1955. Rusten dansk projektbil, med rigtig mange gode dele. 1955 4-dørs Sedan. Ramme er lavet, og der medfølger rustfrie pladedele: 4 døre, 2 forskærme, motorhjelm + bagklap. Komplet, men adskilt bil med danske papirer. Komplet renoveringssæt til motor medfølger, samt meget litteratur. Pris kr. 30.000. Skjold Mathiesen, tlf. 86 98 31 14 e-mail: skjold@surfmail.dk

MGTD 1953, cream cracker, højrestyret, fin stand, anskaffe i 1999. Kørt lidt hver sommer. Pris kr. 160.000. Palle Schjødtz, tlf. 86 82 82 01 e-mail: pshaps@fibermail.dk

BILER KØBES

MG TC 1947, MG TC. Gerne renoveringsprojekt. Pris max. kr. 200.000. Lars Bøggild, tlf. 51 51 83 13 e-mail: l.boggild@mail.tele.dk

DELE TIL BILER SÆLGES

Weber til MGB med manifold og KN luftfilter. kr. 1.300. Uno Andersen, tlf. 40 30 89 90 e-mail: uno@ka-net.dk

Køler til **Plymouth årg. 1931 sælges.** Gustav Hessellund-Jepesen, 40 31 58 58 e-mail: jepp@vildbjerg.dk

MOTORCYKLER SÆLGES

BMW model R80/7 motor 800 årgang 1983. Km ca. 85.000 med afgift. Klassisk driftssikker model, kører rigtig godt, og går godt i motor. Perlemor hvid. Kom nemt frem, rundt og det er nu, det bliver sommer. Pris kr. 35.000. Peter Hein-Sørensen, tlf. 44 65 05 83 e-mail: hanne.hein@hotmail.com

DIVERSE

Hauberg billift. Fin 1.500kg. el/hydrauisk mobil lift sælges. Er meget anvendelig især ved lav loftshøjde. Pris 2500,00kr. Kristian Lauest, tlf. 51 33 81 06 e-mail: klauest@privat.dk

AUTOMOBILIA

Instruktionsbog til Mercedes-Benz 230 - 280 SL årgang 1963-71 (Pagode). Mogens Ottosen, tlf. 21 78 17 36 e-mail: lottosen@hotmail.com

Original shopmanual fra Chrysler Corporation til Plymouth, De Soto og Dodge i årgangene 1946 til 54. Den er til de modeller, der har en 6-cyl. sideventilet motor. Format ca. som bladet her, 319 sider, mange billeder. Pris kr. 250.

Knud Degnbol, tlf. 40 40 45 78 e-mail: knud.degnbol@gmail.com



TIL SALG

Mercedes Benz 250 SE 1967

Mercedes-mørke-rød. Fuldstændig magen til Nelson Mandelas præsident bil og brugt til brandchef bil. Kørt over 100.000 km. Topstand. Synet og indregistreret. Særdeles velkørende. 6 cylindre på række, Einspritzung der fungerer, intet olieforbrug. Sæder i nappa. Nyt cd anlæg monteret. Fremtræder næsten som ny. Pris kr. 120.000 eller højeste bud. Få flere billeder. Mogens Ole Larsen, tlf. 21 43 51 64 e-mail: mogensol@dadlnet.dk



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

Motorhistorisk Samråd ser fortrøstningsfuld på fremtiden

Selv om vi i sekretariatet og i bestyrelsen stort set dagligt, bliver gjort opmærksom på love og regler der på den ene eller den anden måde vil kunne true brugen af veterankøretøjer i fremtiden, så er vores bekymringer trods alt kun små krusninger på det store smukke blå hav.

Nogle af vores bekymringer knytter sig til nogle drastiske beslutninger som bliver taget i EU omkring harmonisering af medlemslandenes regler angående periodisk syn af køretøjer. Andre bekymringer er små og til sammenligning ubetydelige, som det med at vi måske mødes med et lovkrav om at nummerplader (inklusive de historiske) måske snart skal til at være fastmonteret på køretøjet med specielle skruer der ikke kan skrues ud igen.

Der i mellem ligger en lang række sager, som har reel plads på Samrådets prioritetsliste. Det er for eksempel en højest tiltrængt ændring af registreringsafgiftssystemet, spørgsmålet om indførelsen af roadpricing, miljøzoner i de større byer, eller fortoldningsvanvidet der stadig mangler en afklaring.

Der til er der de mere u håndgribelige sager som for eksempel en generel anerkendelse af veterankøretøjsbevægelsen, på lige fod med damptog, træskibe og historiske bygninger. Med FIVA's Torino Charter som der blev offentliggjort først i januar, der tog vi alle i bevægelsen, et stort skridt i den rigtige retning når det gælder vores anerkendelse som kulturhistorisk arv.

Johnny B. Rasmussen
Sekretariatsleder



Dynotest
Optimering/Justering
Karburator/Indsprøjtning
Fejlsøgning
Datalogning
OBD udlæsning
5 gas måling
Reparation
Karosseri og pladearbejde

MB MOTOR
v/Mikael Breiding
Larsensvej 10 B, 3230 Græsted
Tlf. 4839 1693

DVK medlemmer tilbydes
15% rabat på arbejde
Der ydes ikke rabat på reservedele



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



Veterandele.dk

LEVERING HVER MÅNED FRA USA Vi har alle materialerne til dit restaureringsprojekt

RESERVEDELE TIL

- Ledning
- Tænd ledning
- Pærer
- Blink relæer 6V
- Gummlister
- Rudelister
- Frostpropper
- Tin
- Esbjerg
- Maskinemalje
- og meget mere på www.veterandele.dk

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

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

FORD T
FORD A
CHEVROLET

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

Veteran smeden . 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 Privatforsikringer – specielt motorkøretøjsforsikring – og er i dag Danmarks hurtigst voksende aktør på området.

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2013):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 912 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.138 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.166 kr. inkl. vejhjælp

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



**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