

VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



57. argang - august 2013 - VT nummer 446

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 veterankortetøj 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. 4051 4799
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. 2234 6195
Kay Riber, Vest. Tlf. 4055 3322

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

Midtjylland - Kværkeby:

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

Østjylland - Klippinge:

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

Vestjylland - 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
kraenh@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

Sydjylland - Engelholm

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

Sydostjylland - DVK - Lillebælt:

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

Østjylland - Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum
Poul-Erik Jakobsen, 2723 1433
jakobsen@skjermmaa.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
shoebox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115
svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

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

Vejledere

Amerikanske biler

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

Austin Seven

Ole Troen
Tlf. 7594 3494
troline@yahoo.dk

Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen
Tlf. 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

Rover

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

Singer

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

SAAB

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

Tatra

Svend Carstensen
3969 8115

Toyota

Henning Holm
4056 8011

Volvo

Ole Callesen
6178 1611

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

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

Klubregistre

Mærkeregistre

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

Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 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

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

Annelise 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



Wartburg.
Foto: Jøgen Lind.

Indhold

Nyt fra biblioteket	3
Aktivitets- og mødekalender	4
Mindeord for Fritz Knudsen	7
Klubaktiviteter	8
Ang. Willys	12
Henry Ford 150 år	12
Mindeord for Aage Louring	13
Nostalgien lever i Vestjylland	14
National køredag i Haderslev	17
Copenhagen Classic Grand Prix	18
Oster Rally, Berlin 2013	20
Verdens Første Flydende Biludstilling	24
Popcorn på antikke hjul	29
Læserbreve	30
Eventyrlige og uopnåelige automobiler	32
Tirsdagstræf i Gilleleje	35
Succes ved Storstrømmen for 8. gang	36
PS Tempo	38
Lidt historie om Wartburg	40
Nye medlemmer	45
Invitationer	46
Køb / Salg	48
Tid til ny redaktør	49

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



Nyt fra biblioteket

Gennem mange år lå der på nogle hylder nogle meget store stakke gamle numre af Billed Bladet. Vi vidste at de indeholdt en mængde om biler og motorcykler, men det var ikke særlig hensigtsmæssigt at de bare lå der. Derfor gik et par af bibliotekets medarbejdere i gang. De fik købt nogle store udklipbøger og gravede sig derefter tirsdag efter tirsdag igennem dyngerne, noterede hvad der var af interesse for DVK og klippede det derefter ud.

Til slut blev alle udklippene klæbet ind i udklipbøgerne og der blev skrevet en indledning til alle herlighederne.

Nu har vi i biblioteket 10 store bøger med udklip fra Billed Bladet fra 1949 til 1975. Det er en hel Danmarks og bilens kulturhistorie der folder sig ud når man blader bøgerne igennem, og der ligger meget som ellers ville være blevet glemt. F.eks. Danmarks første professionelle fodboldspiller, John Hansen, fotograferet med sin kone og sin nye Fiat 1100B i Torino hvor han spillede for Juventus, eller jazzmusiker og hotelejer - og DVK-medlem - Svend Hauberg i fuld fart i sin Alfa Romeo 1750 på Fangelbanen ved Odense hvor han vandt.

nj





Møder

AUGUST

- Onsdag 21. Engelholm.** Møde med gamle biler
Lørdag 24. Ristrup. Veteranbiler på plejecenter i Hammel
Søndag 25. Aabenraa. Kørsel med beboer fra Rise Plejehjem
Tirsdag 27. Egeskov. Klubmøde og bagagerumsmarked. kl. 18.30.
Tirsdag 27. Klippinge. Klubmøde. Foredrag Stevns Brandvæsen.
Tirsdag 27. Lillebælt. Jazz på Gl.havn i Fredericia.
Onsdag 28. Amager. Månedsmøde flyttet til torsdag d. 29/8.
Lørdag 31. Vesterhede. Børnenes køredag

SEPTEMBER

- Søndag 1. Aabenraa.** Kørsel med beboer fra Rise Plejehjem
Tirsdag 3. Løve. Besøg hos Sorø Veteransamling
Torsdag 5. Nærum. Klubmøde, kom i veteranbilen.
Lørdag 7. Løve. Tur til "Biler på Havnen i Kalundborg"
Mandag 9. Aarup. Klubmødet afholdes ved garagebesøg.
Tirsdag 10. Uldum. Tur til Bent FASTERHOLT, kl. 18.30
Torsdag 12. Aabenraa. Almindelig klubaften
Torsdag 12. Mårum. Klubaften. Køretur.
Tirsdag 17. Kværkeby. Virksomhedsbesøg.
Torsdag 19. Nærum. Cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30
Tirsdag 24. Egeskov. Klubmøde hos Seniorværkstedet i Ringe.
Tirsdag 24. Klippinge. Klubmøde. Foredrag ved Claus Neble.
Onsdag 25. Amager. Klubmøde på Dragør Fort Kl. 19.00
Torsdag 26. Morris-møde. Morrismøde hos Leif Jacobsen kl.19.

OKTOBER

- Torsdag 3. Nærum.** Klubmøde, kom i veteranbilen.
Tirsdag 8. Egeskov. Besøg på Egeskovs FALCK-MUSEUM.
Torsdag 10. Aabenraa. Almindelig Klubaften
Torsdag 10. Mårum. Klubmøde. MC aften.
Mandag 14. Aarup. Klubmøde hos Middelfart Brandstation.
Tirsdag 15. Kværkeby. Nostalgiaften kl. 19.00.
Torsdag 17. Nærum. Cafeaften, kaffen er klar kl 19.30

- Tirsdag 29. Egeskov.** Foredrag ved Morten Alstrup.
Onsdag 30. Amager. Klubmøde på Dragør Fort Kl. 19.00
Torsdag 31. Morris-møde. Morrismøde hos Rimmy Tschernja kl. 19.

NOVEMBER

- Torsdag 7. Nærum.** Klubmøde.
Mandag 11. Aarup. Klubmøde
Tirsdag 12. Egeskov. Cafe og biblioteksaften. Emne Jaguar XK.
Torsdag 14. Aabenraa. Året der gik i lyd og billeder.
Torsdag 14. Mårum. Klubmøde. Fly aften.
Tirsdag 19. Kværkeby. Klubmøde kl. 19.00.
Torsdag 21. Nærum. Cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30
Mandag 25. Mårum. Værkstedsaften
Mandag 25. Vesterhede. Julefrokost
Tirsdag 26. Egeskov. Julefrokost
Onsdag 27. Amager. Julebuffet og Julebankospil kl. 19.00
Torsdag 28. Morris-møde. Morrismøde hos Lennart Poggenborg kl. 19

DECEMBER

- Torsdag 5. Nærum.** Klubaften
Mandag 9. Aarup. Julefrokost
Tirsdag 10. Egeskov. Julehygge med Gløgg og æbleskiver.
Tirsdag 10. Uldum. Klubmøde. Juleafslutning.
Torsdag 12. Aabenraa. Årets julefrokost kl. 18.30med pakke leg
Torsdag 12. Mårum. Klubmøde. Julehygge.
Tirsdag 17. Kværkeby. Julefrokost kl. 18.00.
Torsdag 19. Nærum. Cafeaften, kaffen er klar kl. 19.30





Tilbagevendende aktiviteter i køresæsonen 2013			
Hver ugedag			
Hølken Strand - Odder, Jylland	onsdage	Kl. 16.30. Info VT 441	www.odderstrandcamping.dk
Tørskind Grusgrav - Egtved, Jylland	onsdage	Kl. 18.00. Info VT 442	www.jksfoto.dk
Biler ved Slotssøen - Kolding, Jylland	lørdage	Kl. 10.00	www.bilervedsøen.dk
Ribe Classis på hovedgaden fra kl. 17.30. Jylland	tirsdays	Kl. 17.30	
Havnetræf på gl. Havn - Fredericia, Jylland	tirsdays	Kl. 18.00. Info VT 44	
Spark dæk i Gilleleje Havn kl.19, Sjælland	tirsdays	Kl. 19.00	
Varde klassik - mødested foran Rådhuset - Jylland	mandage		
Havnespark - Kalundborg Havn - Sjælland	onsdage	Kl. 19.00	
Amager Strandpark, Havkajakvej 5, 2300 Kbh. Sjælland	onsdage	Kl. 19.00	
Hver måned			
Havnemix - Vedbæk, Sjælland	1. mandag	Kl. 18.00. Info VT 441	
Havnetræf Kerteminde, Sjælland	sidste onsdag	Kl. 18.30. Info VT 441	
Aftenture - Storstrømmen, Sjælland	2. tirsdag	Kl. 18.00. Info VT 442	www.highseat.dk
Café-aftener på havnen i Ringkøbing, Jylland	sidste torsdag	Juni & august	
Karoline træf kl. 12.30, Fyn	1. søndag	Kl. 12.30. Info VT 441	
Egeris Træf - Ejstrupvej 7A - Jylland	tirsdag i ulige uger		
Lundeborg Havnetræf - Fyn	2. onsdag	Kl. 18.00. Info VT 441	

Løb og arrangementer

AUGUST

Onsdag 21. Aftentur i det fynske. Vi mødes på Elvedgård, 5474 Veflinge. Mødes mellem 17.30 og 18.00 Vi mødes på Elvedgård. Elvedgårdsvej 6, 5474 Veflinge. Sluttes på Harndrup Maskinfabrik A/S, Stengade 1, 5463 Harndrup. Med venlig hilsen Niels Jørgen Top tlf. 4021 0510.

Fredag 23. -søndag 25. Automania - Silkeborg Automobilfestival

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

Søndag 25. Store bil-klub-dag. Skoda Museet - Krengerup Gods, Fyn. Internet link

Torsdag 29. Classic motor café. kl. 18

Torsdag 29. Harald-Nyborg løb 2013. Kastrup Startsted til aftentur: Kastrup. Info VT 443

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

SEPTEMBER

Søndag 1. Børnenes Køredag. Se VT 445

Søndag 1. Fjordløbet omkring Roskilde fjord. Der køres fra Gæstegdård i Ølstykke. Tilmelding www.vbmc.dk.

Søndag 1. "En sensommertur i det Sjællandske" start kl. 09.00 Invitation følger Tilmelding: kimpolte@hotmail.com

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

Søndag 8. Jens Høstrups efterårsløb. Restaurant Kystens Perle, Horsens. Info VT 444.

Søndag 8. Madpakketur fra Nærum. Til Beredskabsstyrelsens Museum i Esbønderup. Info Arne Castello Jensen, tlf. 45 86 81 94 / 29 46 12 24. VT 446

Søndag 8. Veterantræf på Thorsbro Vandværk, Allévej 29, 2635 Ishøj. Kl. 13

Tirsdag 10. Aftenture ved Storstrømmen.

Onsdag 11. Aftentur i det fynske. Vi mødes hos "De bilglade" Peder Wesselsvej 11, 5220

Odense SØ Onsdag 11. Aftentur i det fynske. Mødes mellem 17.30 og 18.00 hos "De bilglade" Peder Wesselsvej 11, 5220 Odense SØ. Sluttes Blangstedgårdsvej Odense. Med venlig hilsen Poul Henning Lauridsen tlf. 65 96 24 28.

Fredag 13. Veterantræf på Thorsbro Vandværk, Allévej 29, 2635 Ishøj

Lørdag 14. Krudtværksfestival med Din Bilpartner. Køretur kl. 10.00 fra Nærum til Frederiksværk

Lørdag 14. Veteranbiltræf ved Lundeborg Lysbådehavn. Info Jan Klarskov, tlf. 2987 6621. VT 441

Fredag 27. På tur med SS Bjørn Veteranskib og veteranbiler passer rigtig godt sammen. Info VT 446



OKTOBER

Søndag 6. Swapmeet, Andelslandsbyen Nyvang i Holbæk

Lørdag 19. -søndag 20. Bilmesse & Brugtmarked i Fredericia

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

NOVEMBER

Lørdag 2. Årets Emil & klubbens fødselsdag.

Udlandet

AUGUST

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

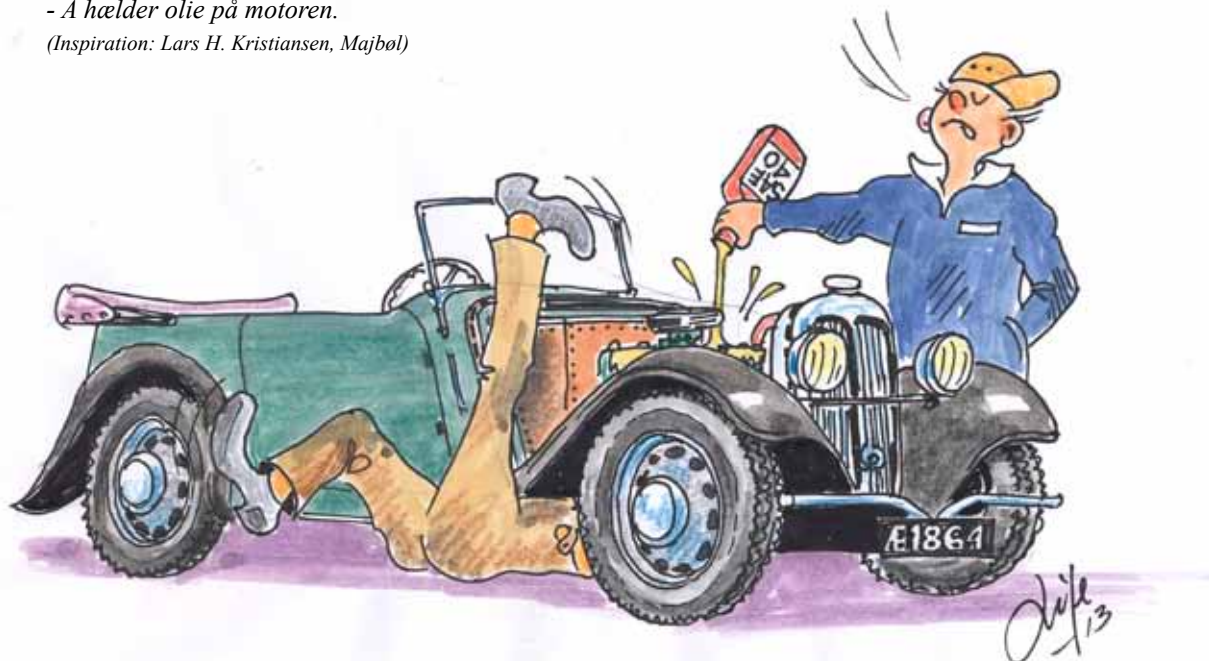
Søndag 25. Helgasjörallyt, Sverige. Arrangør Wexiö Motorveteraner



- Hva fanden laver du, knægt !

- A hælder olie på motoren.

(Inspiration: Lars H. Kristiansen, Majbøl)





Buick Riviera

Buick Riviera 1963 - 65 er ikke den mest udbredte GM bil herhjemme, så det er fint at der bor en 1963 og en 1965 indenfor 200 meter i Kastrup, og så pynter de på parkeringspladsen.

Thom Bang Pedersen.



VIP - P på Egeskov

I år føler man sig ekstra velkommen som besøgende på Egeskov. Vi har fået 4 VIP-pladser lige ved indgangen. Den Røde føler sig rigtig godt tilpas som VIP - eller rettere, som VIC (Very Important Car)

Sommerhilsen fra Sy´fyn
Dorthe Mørch, medlem 14054

Mindeord for Fritz Knudsen

Min gode ven gennem 45 år, Fritz Knudsen døde d.5.juli efter lang tids sygdom. Fritz startede i DVK i 1969 med sin grønne Ford A 1931, hvilken han var synonym med, lige til kort før hans død, hvor han fik Ford'en solgt godt.

Jeg var sammen med Fritz, med til at starte Veteran Tidende. Fritz var ligeledes primus motor i Motorhistorisk Samråd, opstart af mødested Egeskov, opstart af de populære Fionia-løb. I en lang periode medlem af bestyrelsen i DVK, og formand i 1991. Hans unikke talent som tegner, prægede forsiderne på de første eksemplarer af Veteran Tidende. Hans karakteristiske streg resulterede endvidere i, at han i 2002 fik opgaven at tegne fire frimærker for Post Danmark med motiver af danske postkøretøjer. Fritz deltog også aktivt ved genskabelsen af historiske nummerplader, (rentegning). Fritz, der blev 77 år, vil blive husket og savnet som en god ven og hjælpsom kammerat.

Tankerne går til hans kone Jonna, med hvem han blev gift i 1974, i forbindelse med Ringkøbingløbet. Ligeledes går tankerne til hans børn og svigerdatter.

Æret være hans minde
Svend Draaby





AMAGER

Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00.

Mødestedet er Dragør Fort, Prins Knuds Dæmning, 2791 Dragør

August d. 29. Der afholdes Harald Nyborg løb, som denne gang køres på Amager. Vi mødes på adressen: Kirstinehøj 60, 2770 Kastrop, hvor der er dækspark frem til kl. 19.00, hvor vi køre en aften tur af ca. 1 time på det dejlige Amager. Der er mulighed for at købe forfriskning, når vi til sidst kommer på Dragør Fort.

September d. 25. Klubmøde hvor vi taler om fremtidige aktiviteter for det kommende halvår.

Oktober d. 30. Klubmøde og et tema der informeres om senere.

November d. 27. Julebuffet og Julebanko med ledsager. Kr. 190,00 pr. person. Bankoverførsel til Nordea.: 0123 – 823 560 3226 (Husk at angive navne og tlf.nr.) Sidste tilmelding 20. november 2013 og I er ikke tilmeldt før I har indbetalt.

Kaj Christensen, tlf. 40 53 94 01/32 53 94 01.

kajc@c.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

4. TIRSDAG i måneden kl. 19.00

Nygade 3, 4672 Klippinge

August d. 27. Kl. 19.00. En af beredskabsinspektørerne ved Stevns Brandvæsen kommer og fortæller om deres nye materiel, om hvad de nu kan, og hvad de har oplevet. (det bliver interessant!!)

September d. 24. Kl. 19.00. Min gode ven Claus Neble kommer og fortæller og tegner et portræt af en kendt ”person”.

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.

OBS: Husk at bruge DVK's hjemme-

side. Klik på fanen Mødesteder - derefter klik på Klubmøder i menuerne i venstre side og viola! Her vil møderne hele tiden være a jour. Hvis teksten står med rød skrift, kan man få lidt flere mødedetaljer ved at klikke på teksten. Der en nyhed på startside – Billede galleri (jeg EM) har ikke brugt den endnu. Jeg har lavet en ny hjemmeside til min fotohobby og her vil jeg også, indtil videre, bringe Kværkeby's mødeliste.

August d. 20. Besøg af Ford Classic Club DK.

September d. 17. Virksomhedsbesøg. Mere info senere.

Oktober d. 15. Besøg af en af DVK's veteraner. Mere info senere.

November d. 19. Klubaften.

December d. 17. Julefrokost

Sekretær: Erik Madsen, Roskilde tlf. 46 32 38 25 / 40 63 31 25

madsen.roskilde@city.dk
www.emfoto43.dk

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.

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

August d. 15. cafeaften

September d. 5. servere Kok Henrik dejlig skinke med sprøde grøntsager.

Husk tilmelding til h.froberg@live.dk
September d. 19. kafeaften, hvor kaffen er klar kl. 19.30

Mogens Ottosen tlf. 21 78 17 36
lottosen@hotmail.com

NORDSJÆLLAND MÅRUM

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

September d. 12. Køretur til en havneby i Nordsjælland.

Oktober d. 10. Motorcykel aften. Ove Larsen kommer og fortæller om Cross,

race og et langt liv på motorcykel

November d. 14. Fly aften. Per Søndergaard-Andersen kommer og fortæller om sin tid med Catalina vandflyver.

November d. 25. Værkstedsaften. Problemløseraften indenfor tænding og el.
December d. 12. Julehygge med gløgg og æbleskiver.

Ib Rasmussen, tlf. 20 26 32 20
rasmussen@sport.dk
www.dvk-maarum.dk

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

3. ONSDAG i måneden fra kl. 19.10

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje

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 godskontoret.



Du +1'ede dette offentligt. Fortryd August d. 27. kl. 18.30. Klubmøde og bagagerumsmarked.

September d. 24. Klubmødet afholdes kl. 19.00 hos **Ældre Sagens 60er-værksted i Ringe, Industrivej 10.**

”Seniorhuset”. Mødestedet er inviteret til at komme på besøg, så vi kan se hvad frivillige har etableret af ”Gørdet-selv” værksted for modne mænd og kvinder, hvor man bl.a. kan lære at svejse, dreje, bore, fræse, høvle, save, restaurere, forbedre, lave pynteting, alt i træ og metal, smede. Fremstille smykker, polstre og renoverer møbler, lave knive, svejse figurer. Bygge sit eget cykelstel, fuglehus eller bygge modeller, samt en datastue hvor der tilbydes IT-undervisning. Der er også indledt et samarbejde med Innovationshøjskolen i Ryslinge, som bl.a. har et smedeværksted med esse. Se nærmere på www.60ervaerkstedet.dk
Oktober d. 8. Cafe og biblioteksaften. Besøg på Egeskovs FALCK-MUSEUM med rundvisning og orientering. Efter rundvisning går vi tilbage til mødelokalet, hvor der kan købes kaffe og brød.

Oktober d. 29. Mødestedet får besøg af Morten Alstrup, hvis navn mange har stødt på i forbindelse med specielt motorsportsartikler i Veteran Tidende. Morten Alstrup vil holde et foredrag omkring det legendariske 24-timers løb på Le Mans, hvor han vil sætte speciel fokus på en 20-årig periode fra slutningen af 60erne til slutningen af 80erne.

Oktober d. 29. Mødestedet får besøg af Morten Alstrup, hvis navn mange har stødt på i forbindelse med specielt motorsportsartikler i Veteran Tidende. Morten Alstrup vil holde et foredrag omkring det legendariske 24-timers løb på Le Mans, hvor han vil sætte speciel fokus på en 20-årig periode fra slutningen af 60erne til slutningen af 80erne.

Oktober d. 29. Mødestedet får besøg af Morten Alstrup, hvis navn mange har stødt på i forbindelse med specielt motorsportsartikler i Veteran Tidende. Morten Alstrup vil holde et foredrag omkring det legendariske 24-timers løb på Le Mans, hvor han vil sætte speciel fokus på en 20-årig periode fra slutningen af 60erne til slutningen af 80erne.

Oktober d. 29. Mødestedet får besøg af Morten Alstrup, hvis navn mange har stødt på i forbindelse med specielt motorsportsartikler i Veteran Tidende. Morten Alstrup vil holde et foredrag omkring det legendariske 24-timers løb på Le Mans, hvor han vil sætte speciel fokus på en 20-årig periode fra slutningen af 60erne til slutningen af 80erne.

Oktober d. 29. Mødestedet får besøg af Morten Alstrup, hvis navn mange har stødt på i forbindelse med specielt motorsportsartikler i Veteran Tidende. Morten Alstrup vil holde et foredrag omkring det legendariske 24-timers løb på Le Mans, hvor han vil sætte speciel fokus på en 20-årig periode fra slutningen af 60erne til slutningen af 80erne.

Oktober d. 29. Mødestedet får besøg af Morten Alstrup, hvis navn mange har stødt på i forbindelse med specielt motorsportsartikler i Veteran Tidende. Morten Alstrup vil holde et foredrag omkring det legendariske 24-timers løb på Le Mans, hvor han vil sætte speciel fokus på en 20-årig periode fra slutningen af 60erne til slutningen af 80erne.

VESTFYN - AARUP



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

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

August d. 12. Køretur fra mødestedet til Båring. Præcis kl. 19.00 kører vi fra mødestedet. Inger og Erik Mortensen har lavet en lille tur i det smukke Vestfynske landskab til Båring Mole, hvor vi slutter hos Marianne og Leif, som har tændt op i grillen, til vi ankommer.

September d. 9. Klubmødet afholdes ved garagebesøg hos Arne Nielsen, Koldinghuse 16, Nr. Åby. Vi mødes ved mødestedet og køre præcis kl. 19.00 samlet af en lille omvej til Nr. Åby.

Oktober d. 14. Klubmødet afholdes kl. 19.00 hos Middelfart Brandstation, Mandal alle' 5500 Middelfart.

November d. 11. Klubmøde
December d. 9. Julefrokost. Tilmelding kan ske ved klubmøderne eller senest d. 1. december. Nærmere info senere.

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

bent.konradsen@email.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT



2. TORS DAG i måneden kl. 19.00 Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk

dk opdateres vore aktiviteter løbende. August d. 27. kl. 18.30. Tirsdags Træf og Havnejazz på Gl. havn i Fredericia. I samarbejde med Fredericia C. præsenterer vi det kendte Jazz orkester Jenners Sving Service som underholder ved vor klubcontainer. Mød op til en spændende aften på Gl. havn.
September d. 12. Garagebesøg hos K.E. Sørensen i Lund. Vi mødes ved K.E. Sørensen kl. 19.00, hvor vi indvier de nye lokaler som findes ved siden af de gamle. Følg skiltene. Vel mødt til en hyggelig aften.

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.

Erik Nielsen, tlf. 86 92 39 43
Jens Rasmussen, tlf. 24 84 00 13 / 86 17 80 02
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
www.veteranvest.dk

ØSTJYLLAND - ULDUM

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

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

August d. 13. Kl. 19.00 præcis (!!)
kører vi fra Møllen mod Hjortsvang Museum, som er et landbomuseum. En anden slags nostalgi og historie end det, der er vores hobby, men nok så spændende. Vort gode medlem Benno Kristensen er daglig leder her og vil i anledning af, at DVK Uldum kommer på besøg lave et "open in the evening" arrangement. Vi medbringer selv kaffe og brød, som kan nydes i museets lokaler. Lille annonce bag i Tidende. VT 445.

September d. 10. Kl. 18.30!!! Vi mødes på P-pladsen foran Røde Orm, Damhaven 12, Vejle. Præcis kl. 18.30 afgår vi mod Billund ad den gamle

landevej. Vi besøger Bent Fasterholt og hans legekammerater. Det bliver formentlig årets sidste møde, hvor vi kommer i vore gamle køretøjer.
Oktober d. 8. Kl. 19 Klubmøde.
November d. 12. Kl. 19 Klubmøde.
December d. 10. Kl. ?? Juleafslutning.
Poul-Erik Jakobsen, tlf. 27 23 14 33
jakobsen@skjerna.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
August d. 27. en tirsdag kl. 19.30.
BEMÆRK at mødedagen er flyttet!!
Vi besøger Westcoast American Car Club - Veldbæk Industrivej 20 - DK 6705 Esbjerg Ø. Tilmelding til Jørgen inden den 19. august.
August, lørdag d. 31. kl. 13.00. Det er børnenes køredag. DVK over hele landet kører med børn fra sygehusene, behandlingssteder mm. Vi kører med børnene fra Kystsantatoriet i Hjerting. Der er kun brug for biler og bedst hvis de har et bagsæde. Støt en god sag mere info og tilmelding til Jørgen.
August, **lørdag d. 31.** kl. 12.00 - 17.00. Træf for biler, knallerter & motorcykler i og ved Skovlund - Ansager Hallen, Lærkevej 16, DK 6823 Ansager. DVK - Sydvest har en stand

i hallen. Kig ind og få en snak om gamle motorkøretøjer.
September søndag d. 8. kl. 9.30 - 16.00. Dyrskue og veterantræf på Karensminde ved Grindsted. Se mere på: <http://karensminde-venner.com/forside>.
September, mandag den 30. kl.19.00. Vi besøger «Veterantog Vest» i deres remise på Hedemarksvej 3B - DK 6740 Bramming. Se evt. mere om foreningen på: <http://www.veterantog-vest.dk/>. Tilmelding til Jørgen inden den 22. september 2013.
November, mandag den 25. kl.19.00. Traditionen tro vores årlige juleafslutning med mad og drikke til rimelige priser. Vi holder også gavespil, tag en eller flere gaver med til en samlet pris på ca. 25,00 kr.
Tilmelding til Ove på tlf.: +45 23 95 07 21
Følg med på vores hjemmeside: www.dvk-sydvest.dk
Jørgen Jacobsen tlf. 20 22 27 29 / e-mail: joergen@dvk-sydvest.dk
Ove H. Iversen tlf. 23 95 07 21. ove@iversen.mail.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

2. TORSDAG i måneden kl. 19.30
Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.
Tilmelding til Kjeld eller Erik senest tirsdag d. 6. august.
Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20 23 44 91
holm-nielsen@bbsyd.dk
Erik From, tlf. 2966 9847 / 7462 5361
erik.kef@webspeed.dk



Grillaften på Amager

Et par billeder fra mødestedets grillaften hos Walbom, onsdag d. 31. juli. 29 biler og ca. 60 mennesker mødte op i det gode vejr.



Mødested Ristrups Løvspringstur

Tirsdag den 7. maj afholdt klubbens østjyske afdeling den traditionelle Løvspringstur. Det var som sædvanligt Niels Erik Kjær der havde tilrettelagt en tur fra Ristrup ud gennem det østjyske landskab, til et sted hvor vi kunne få en kop kaffe med et stykke kage til.

Vi var 17 deltagende biler og ca. 35 personer med på turen.

I år gik turen sydpå til Vestermølle ved Skanderborgsø. Her har kommunen restaureret den tidligere møllegård til perfekt stand (og spenderet en mindre formue), og i gårdens tidligere hovedbygning er der nu indrettet restaura- tion, hvor vi afsluttede turen.



Med venlig hilsen
Erik Nielsen



Børnenes Køredag d. 1. september 2013



Har du lyst til at gøre en forskel for mange af landets syge børn, så kontakt en af tovholderne og tilmeld dig og din bil, til en køretur mellem kl. 13 & 16. Ikke at forklejne de topersonersbiler, men børnene føler sig mest trygge, når de har en kendt voksen med sig, derfor er 4 personers biler, nok at foretrække.

Sygehus	Tovholder	Telefon	e-mail	dato
Bornholm	Palle Kejlstrup	5644 5322	palle@pallehus.dk	2. sep
Dianalund	Kurt Plith	2029 6605	postmaster@plith.dk	3. sep
Esbjerg	Jørgen Jacobsen	2022 2729	yak@esenet.dk	31. aug
Holbæk	Henrik Kjær	2033 0816	mb@hkvvs.dk	1. sep
Kolding	Erik Allerslev	2020 7516		1. sep
Odense	Anne Lise Gustafsson	6263 2051	Annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk	2. sep
Rigshospitalet	Erik Mieth	2234 6195	mieth@mail.tele.dk	2. sep
Roskilde	Per Lumholtz	3965 0818	per.lumholtz@mail.dk	2. sep
Viborg	Finn Jørgensen	4058 3511		2. sep
Ålborg	Kræn Hjortlund	3033 7370	kraenh@hotmail.com	2. sep
Aarhus	Erik Lindholst		erik-lindholst1@gmail.com	2. sep

I år falder 1. september på en søndag, så nogle sygehuse har valgt anden dag.



Der mangler biler på et af de nye steder i år, nemlig Holbæk, da der på nuværende tidspunkt allerede har meldt sig 40 familier der gerne vil med ud at køre, så bor du i nærheden og gerne vil hjælpe, så vær sød at ringe til Henrik Kjær.





Willys

Efter opfordringen i VT nr. 444 juni 2013 vil jeg gerne henlede opmærksomheden på min artikel i VT nr. 291 sept. 2000, som netop handler en del om både CJ2A og CJ3B.

Jeg vil også gerne henlede opmærksomheden på, at danskeren Chas. Sorensen forlod Ford sidst på krigen for at gå over til Willys, som åbenbart har haft rettighederne på grund af motoren. Sorensen stod for lanceringen af de civile jeeptyper, og det var helt nyt, at man kunne fabrikere en station waggon med sider helt i een presning.

En anden gren af historien er, at Ford omkring 43-44 lavede et eneste eksemplar af en Ford strandvogn, som den unge Henry Ford fik foræret. Den var forsynet med et let, åbent trækarosseri, så familien kunne køre til stranden. Den ide har Sorensen sandsynligvis taget med til Willys, der sidst i 40'erne lancerede Jeepsteren, der havde umiskendelige lighedspunkter med Ford familiens strandbil.

Hilsen Leif Gr.Thomsen

Henry Ford – helt eller slyngel?

30. juli 2013 var det Henry Fords 150 års fødselsdag. I betragtning af hans betydning for bilhistorien er det nok en omtale værd.

I DVKs bibliotek står den næsten en hel hylde med bøger om Henry Ford, og læser man dem igennem er det påfaldende hvordan tonen ændrer sig jo længere op i tiden vi kommer. I bøgerne fra 1920'erne og 1930'erne er der ingen tvivl om hans heltestatus. En af Amerikas store sønner som skabte utallige arbejdspladser, satte gang i mange store virksomheder og satte Amerika på hjul. Efter Anden Verdenskrig, og især efter Fords død i 1947 ændredes tonen langsomt. Først rettede interessen sig mod hans behandling af sønnen, Edsel. Det blev fortalt hvordan han på utallige måder spændte ben for Edels muligheder for at udfolde sig selvstændigt. Næste fase var at stille spørgsmål ved hans forhold til politik, og man fremhævede hvordan han i trediveerne var aktiv antisemit og hyldede Hitler. Endelig rettede opmærksomheden sig mod hans måde at opbygge og drive sin virksomhed på. Hans spionagenetværk mod samtlige ansatte og deres private gøren og laden og den behandling som blev dem til del som tænkte eller handlede anderledes end Henry Ford ønskede blev fremhævet. Det blev vanskeligt at vide hvad man skulle tro.



Skal man danne sig en mening om personen Henry Ford er det interessant at læse Charles Sørensens selvbiografi. Det er almindelig kendt at Sørensen stod bag støbningen af den berømte V8-motor fra 1932, men det er langt fra hans vigtigste indsats. Sørensen var Fords nærmeste højrehånd lige siden

før Ford T'ens dage og indtil midt under Anden Verdenskrig. Han var selv kendt for at være behård, så man finder ikke hos ham nogen medlidenhed med de svage. Imidlertid skildrer han meget klart Henry Ford som en meget egenrådig person som ikke tog hensyn til nogen når han forfulgte et mål. Den danske opfinder Ellehammer oplevede det, da Ford uden blusel stjal hans karburatoropfindelse og satte den i produktion som sin egen. Ford kom på kant med de øvrige bilproducenter da han indførte fast dagløn på 5 Dollars. Det var en fordobling af lønnen som gjorde at alle og enhver søgte til Ford. Tanken bag var dels at holde på arbejderne og dels at give dem økonomisk mulighed for selv at købe en bil. Det blev en eklatant succes, og Ford opnåede en helt dominerende rolle i USA's – og verdens - bilindustri. Masser af arbejdere søgte til Ford. Prisen var en nøje overvågning. Ford hverken røg eller drak, og de der gjorde det, også hjemme, blev fyret. Fagforeninger var bandlyst, og de der prøvede på at organisere arbejderne blev fyret, fik bank eller forfulgt af mafiaen. Ford var optaget af arbejderens sundhed; han betragtede kroppen som en maskine der skulle fungere bedst muligt på det rette brændstof. Hvis folk fik den rette kost ville såvel sygdom som kriminalitet forsvinde. Han oprettede et hospital der blev drevet efter disse tanker.

Charles Sørensen fortæller hvordan Ford gav plads til at energiske og iderige mennesker fik rum til at udfolde sig, men hvordan Ford samtidig ønskede at styre processen. Under Anden Verdenskrig forlangte staten at Fords arbejdere skulle organiseres i en fagforening. De fik valget mellem to store organisationer. Ford var overbevist om at hans arbejdere helt ville afvise fagforeninger. Det var derfor en meget stor skuffelse for ham da et aldeles overvældende flertal stemte til fordel for medlemskab af en fagforening. Sine sidste år fastholdt Henry Ford sin stilling som leder af koncernen, selvom han stort set aldrig kom der. Meget tyder på at han efter en hjerneblødning ikke helt havde styr på tilværelsen, men hans indflydelse var så urokkelig at virksomheden næsten gik i stå og nærmede sig fallitten da han døde.

nj



Skaberen af Jysk Automobilmuseum er gået bort

Den 3. august døde veteranbileksperten og skaberen af jysk Automobilmuseum i Gjern. Aage Louring var nærmest en institution inden for vor hobby med gamle køretøjer. Han havde jo altid været der, og han var der altid, men da han ved de sidste to større arrangementer ved museet ikke dukkede op, opstod der bange anelser. Han var jo trods alt 87 år gammel.

Aage Louring gik ikke efter hæder og ære, selvom han kunne have fortjent den. Han syntes selv, at glæden ved at have været med til at bevare mange sjældne køretøjer for eftertiden og museets mange gæsters begejstring for de flotte restaureringer var tilstrækkelig. Alligevel satte han på sin stille og rolige facon pris på at blive udnævnt til æresmedlem i de to store danske veteranbilklubber Dansk Vintage Motor Club og Dansk Veteranbil Klub ligesom titlen og prisen som årets Emil i Dansk Veteranbil Klub. Årets Emil uddeles én gang om året, som tegn på at Dansk Veteranbil Klub værdsætter en ”Betydelig indsats inden for forskning i eller formidling af dansk motorhistorie”. Prisen blev indstiftet i forbindelse med klubbens 50 års fødselsdag og tildelt Aage Louring som første modtager. Datteren Hanne modtog prisen på sin fars vegne.

Aage Louring betegnes af alle som en meget fin, reel og ordholdende mand, der har gjort meget for vores fælles hobby. Han satte standarden for hvordan en restaurering af et køretøj skulle udføres. Ikke noget med nemme løsninger og overspring, hvor gærdet var lavest. Vi glædede os hvert år til at se, hvad han gennem vinteren havde fremtryllet i sit værksted.

Med Aage Lourings død har vi mistet et skatkammer af viden om ældre automobiler, som er umuligt at erstatte. Man syntes, at Louring vidste alt om gamle biler, og det er vist ikke helt forkert. Man er aldrig gået forgæves til ham om den mindste detalje i et ældre køretøj. På sin sædvanlige stille og rolige facon forklarede han på en ganske forståelig facon os novicer, hvordan et problem kunne være opstået, og hvordan det kunne løses. Stod man og manglede en hel speciel reservedel til et sjældent køretøj, var det ikke ualmindeligt, at han kunne hjælpe.

Personligt har jeg haft den fornøjelse at arrangere Veteranlastbiltræf sammen med Aage Louring gennem næsten 20 år. Det var nu ikke så vanskeligt – efter hvert træf kiggede vi på hinanden, og Louring sagde beskedent: ”Det gik da vist meget godt”! Og vi aftalte samme procedure næste år: Jeg stod for annonceringen og Louring for pladsen. Louring glædede sig over, at de gamle lastbiler, han kendte så godt, også blev bevaret og anerkendt som veterankøretøjer.

Vi har mistet en af de gamle kæmper, der ikke kan erstattes – det skal han heller ikke! Han skal mindes som den store men beskedne kapacitet, han var. Han vil blive savnet, og vore tanker går helt naturligt til hans familie, som må bære savnet, men også glæden ved at føre hans livsværk videre.

Jørgen Kjær





Nostalgien lever i Vestjylland



Sportsvognene tiltrækker opmærksomhed, og her er en klassiker af slagsen, Jaguar Type E, med udsigt til det blankpudsede maskinrum med godt 200 hestekræfter.

Flere tusinde tilskuere til traditionsrigt veteranløb i det vestjyske sommerland

Det 45. Ringkøbingløb er kørt i det vestjyske sommerland med deltagelse af 110 hold og i overværelse af et interesseret publikum. Alene i Videbæk midtvejs mellem Ringkøbing og Herning, hvor holdene holdt frokostpause og køretøjerne holdt til parade i byens hovedgade, skønnes ca. 2000 at have overværet begivenheden.

Selv om vejret i høj grad indbød til strandtur, var billedet det samme i Ringkøbing, hvor De Motorhistoriske Dage, som Ringkøbingløbet er hovedbegivenhed i, satte byens fastboende og turister nærmest tilbage i tiden og ind i en tidslomme, hvor det vrimlede med klassiske og historiske køretøjer.

Ældste køretøj fra 1903

Et af dem – eller rettere to – var løbets ældste. Buick-entusiast Martin Andersen fra Ådum i Vestjylland med fru

Tove ved sin side i tidstypisk påklædning hjemførte titlen som Publikums Favorit, da de stille op i fredagens ”Skønhedskonkurrence” i en nyherhvervet, rød Cadillac årgang 1903. Dagen efter gentog de kunststykket, og sikrede sig førstepræmien i den særlige Old Timer Expert Class med hovedløbets

ældste køretøj, en 2-personers åben Buick Model 10 fra 1908.

Old Timer klassen blev i det hele taget noget særligt. Andenpræmien blev hjemført af Michael Larsen, Tarm, i en Adler Trumpf Junior fra 1937, og senior, Rasmus Larsen fra Ølgod, sikrede sig tredjepræmien i klassen med sin Morris fra 1931.



Med løbets største køretøj i baggrunden præsenterer Ole Tanderup, Ringkøbing, én af løbets mindste, en Fiat 500 fra 1979 med en sjælden lilleput-campingvogn fra 1959. Begge benyttes flittigt af den stolte ejer.



"The Airmen Motor Racing" havde både klassiske RAF-biler og messetelt med tilbehør med i Ringkøbing. Samt et nyt medlem af teamet, Thomas Gaardsø, Randers, i midten. Hans Morris Eight fra 1934 blev fundet i en lade, efter sigende med effekter fra den danske modstandsbevægelse skjult i bilen. Så han gi'r den som repræsentant for modstandsbevægelsen. Til venstre Michael Amorsen, i midten Thomas Gaardsø og til højre Kent Røjkjær. De to sidstnævntes lidt anstrengte ansigtsudstyr skyldes, at ingen af dem ryger pibe i det civile liv – men for sagens skyld er der fyret op i snadderne.



Glade vindere i Skønhedskonkurrencen Concours d'origin. Fra venstre Børge Jensen, Simmelkjær, Mercedes-Benz 1958, lastvognsklassen. Per Fogh, Odde, Plymouth 1933, personbiler til og med 1955. Preben Nielsen, Haudrup, Volvo Amazon 1957, personbiler efter 1955. Lillian Christensen, Ringkøbing, 2-hjulere, Lambretta 1962. Morten Gadegård, Herning, Chevrolet Camaro 1969, Sportsvogne. Og Martin Andersen, Ådum, Cadillac 1903, Publikums favorit.



Ringkøbingløbet 2013: 1. Peter Hesselager, Hedensted, Morris Mascot 1979, 2. Michael Larsen, Tarm, Adler Triumph Junior 1937, 3. Børge Jensen, Simmelkjær, Rover P5B 1969, 4. Harboe Nielsen, Horsens, VW 1951 og tv. 5. Orla Forsom, Højmark, Ford Y Tudor 1937.



Old Timer Expert Class-vindere. 1: Tove og Martin Andersen, Ådum, Buick 1908. 2. Michael Larsen, Tarm, Adler Triumph Junior 1937, og 3. Rasmus Larsen, Ølgod, Morris Minor 1931.



Løbets mest elegante tohjuler, Lambretta scooter 1962, køres til start af Lillian Christensen, Ringkøbing.



Biler i lange rækker i sommervarm og mere end 2000 besøgende satte deres præg på Videbæk. Byens hovedstrøg var afspærret for andre, mens deltagerne udstillede deres køretøjer og spiste frokost på Westergaards Hotel.

Mens lørdagens ældste køretøj var fra 1908 og dermed fra en tid, hvor man var ved at vænne sig til kvinders ligeret, elektrisk lys, telefoner og automobiler, var yngste bil en Porsche 911 Targa fra 1984, kørt af Njal Daell, Charlottenlund. Blandt løbets mindste biler med færrest hestekræfter var en Fiat 500 Berlina årgang 1971, som ejes af Ole Tanderup, Ringkøbing, med blot 17 hestekræfter til rådighed. Ikke meget, når den lille bil også trækker en velmatchet campingvogn, den sidste lilleputvogn af slagsen bygget i Svendborg i 1959.

Heftig oplevelse

Ringkøbingløbets mest magtfulde køretøj var en original amerikansk Chevrolet Camaro RS/SS race-pacecar fra 1969, som indbragte Morten Gadegård fra Herning en førsteplads i klassen for sportsvogne i fredagens Skønhedskonkurrence, Concours d'Origin.

En særlig pris for historisk specialmiljø blev uddelt for første gang, og tilfaldt teamet "The Airmen Motor Racing" med Kent Røjkjær i Austin Seven Sport Special fra 1934 og Michael Amorsen i MG TA Roadster 1936. De to randrusianere, klædt som RAF-piloter under Anden Verdenskrig, medbragte eget officers-messetelt og desuden et nyt tredje medlem, Thomas Gaardsø, Randers, i rollen som dansk modstandsmand, udstyret med pibe, pistol og Morris Eight årgang 1934. Deres entusiasme med at skabe en tidslomme blev uventet aktuelt, da de fik besøg af en ældre, tysk turist. Hans interesse for teamets genskabelse af et RAF-pilotmiljø fra Anden Verdenskrig havde den særlige baggrund, at han som ganske ung var pilot i det tyske Luftwaffe. Det var vist ikke helt skudt forbi, konstaterede han.

Løbets særlige E.F. Jacobsens Mindepris til minde om løbets stifter blev i år overrakt til Lilly og Hans Jensen, Næstved, der deltog i Volvo 444 fra 1951.



Resultater, Ringkøbingløbet 2013:

Concours d'Origin

Motorcykler: Nr. 81 Lilian Christensen, Ringkøbing, Lambretta 1962

Sportsvogne: Nr. 108 Morten Gadegård, Herning, Chevrolet Camaro 1969

Personbiler til og med 1955: Nr. 29 Per Fogh, Odder, Plymouth de luxe 1933

Personbiler efter 1955: Nr. 66 Preben Nielsen, Haudrup, Volvo Amazon 1957

Lastbiler: Nr. 36 Børge Jensen, Simmelkjær, Mercedes Benz 312 1958

Publikums favorit: Nr. 50 Martin Andersen, Ådum, Cadillac 1903

Old Timer Expert Class

1. Præmie: Nr. 50 Martin Andersen, Ådum, Buick 1908
2. Præmie: Nr. 89 Michael Larsen, Tarm, Adler 1937
3. Præmie: Nr. 90 Rasmus Larsen, Ølgod, Morris 1931

Ringkøbingløbet 2013

1. Nr. 57 Jytte Hasselager, Hedensted, Morris Mascot
2. Nr. 89 Michael Larsen, Tarm, Adler 1937
3. Nr. 36 Børge Jensen, Simmelkjær, Rover
4. Nr. 33 Harboe Nielsen, Horsens, VW 1951
5. Nr. 28 Orla Forsum, Højmark, Ford Y

Pris for special-miljø

The Airmen: Nr. 62 Kent Røjkjær, Randers, Austin Seven 1934, nr. 63 Michael Amorsen, Randers, MG Midget 1936, og Thomas Gaardsø, Randers, Morris Eight 1934.

E.F. Jacobsens Mindepris

Nr. 16, Lilly og Hans Jensen, Næstved, Volvo 444 1951.

Bedste fortælling

Nr. 56, Ole Tanderup, Ringkøbing, Fiat 500 1971 m. campingvogn 1959.



National køredag i Haderslev

I år var der ikke det store opbud, men lidt interessanterheder var der dog. Ægteparret Croll fra Wales var i landet i anden anledning og fandt deres vej til arrangementet i deres klassiske Morgan af nyere dato. De oplevede en lyd, de aldrig havde hørt før, nemlig lyden fra en Nimbus.

En anden motorcykel gjorde på sin egen facon opmærksom på sig selv, en Sunbeam fra midten (?) af trediverne, der kørte hen over græsset med en lyd, så man forventede, at det næste eksplosionspunkt aldrig ville komme. Gode tunger fortæller, at disse englændere er begyndt at konkurrere om hvilken motor, der har den langsomste tomgang.

Som sædvanligt mødte et stort hold Velo Solex op, og de fik set en 3-hjulet variant af slagsen. En af damerne spurgte, om den 3-hjulede var til salg, hun havde nemlig lige en 20 kroner. Den 3-hjulede ejer sagde, at den kunne han ikke give tilbage på.

En hyggelig dag med picnicborde og kaffe og varme pølser.

LT





Den ellers fredelige Hvidkildevvej med de fredede Bakkehuse, var denne dag forvandlet til en racerbane.

Copenhagen Classic Grand Prix

Tekst & billeder: Niels Nørgaard & Erich Karsholt

Bella-høj fart og tempo...

Det store gadeløb i København har holdt flyttedag. Området i Fælledparken skal omlægges trafikalt og København Kommune har i stedet tilbudt arrangørerne af løbet, at man kan benytte vejene omkring det gamle Bella-center og Dyrskuepladsen ved bydelen Brønshøj. Der er intet som tyder på at løbet flytter tilbage til Fælledparken, som også var en anelse for lille i forhold til den optimale afvikling af løbet, set fra et løbsteknisk synspunkt.

Bella-banen er på mange måder en forbedring i forhold til Fælledparken, selvom der er enkelte torne, vi vender tilbage til.

For det første er her plads – masser af plads. Området omfatter hele det gamle parkeringsareal til Bella-centret samt en hel campingplads, en svømmehal og store græsarealer. Der er god plads til at denne folkefest kan udvikle sig yderligere i de kommende år med stumpemarked, biludstilling og store private områder med telte, lejet af firmaer der vil deres kunder og ansatte det godt. Bag den gamle restaurant Bellahøj, ligger der en skøn park, som blev brugt til Classic Car parkering. Her var som sædvanligt mange lækre køretøjer at

beskue. Også biler vi normalt ikke ser i denne klub, så et hvervningstiltag i form af en brochure under viskeren, kunne være et gavnligt tiltag.

Også på banen var der fornyelser og variation i bilparken. En Volvo P1800, en Jensen-Healey og en Triumph sedan, gav kolorit mellem de mange Cortinaer og Escorter.

Af banen dernede, der kommer en Banen er lang og bredere end i Fælledparken. Det gav gode muligheder for overhalinger, og tilmed opbygning af en egentlig pit-lane, hvilket gav mulighed for blandt andet køerskift under løbene. Denne skifte-øvelse var dog ikke præget af stor rutine, og ved et par lejligheder var det da også ved at gå galt.

Nu til tidslerne, som dog ikke er mange i forhold til selve forholdene. Af geografiske årsager foregår 90% af aktiviteten inde i den ”cirkel” som banen udgår, mens det i Fælledparken var mest udbredt at betragte løbet uden for cirklen. Kombineret med de mange, flot opstillede sikkerhedshegn og betonbarrierer giver det en lidt ringere publikumsoplevelse, fordi det er noget mindre overskueligt at betragte et løb, det gælder f.eks. også cykelløb, fra inder siden af cirklen. Der var derfor stor rift om de storskærme, man heldigvis havde opstillet flere steder.

Når man tænker på at det er første gang løbet afvikles her, så forekom alt me-

get velorganiseret – skiltningen var dog ikke helt optimal, og flere skilte kan anbefales ved fremtidige løb; bl.a. til Classic Car parkeringen, som jo var lidt afsides i forhold til inderkredsen – således at publikum netop anbefales at kigge op forbi og få den oplevelse med.

Selv om der blev vist en næsten tre timer lang TV-transmission fra begivenheden, var det uden duft, og stemningen var så høj, at der er mange grunde til at tage ind og se de mange løb ”live”- det er en god Københavner-begivenhed, som arrangørerne og myndighederne forhåbentlig har mod på at fortsætte. Godt det ikke var regnvejr...

Den helt store tidsel skal desværre uddeles på køersiden. Historisk motorsport er i DASU’s reglement defineret som ”konkurrencer der ikke bare er en klasse, hvori man kan vinde præmier, men det er en anderledes disciplin, hvor en af de centrale ingredienser er respekt for bilerne og deres historie.” Den paragraf er der mange køere som burde skrive på tavlen hundrede gange. For mange kørte uden respekt for køretøjerne, og der blev lavet mange buler. Byløbet her tæller ikke til noget som helst og ”sælges” til myndigheder og andre, som værende af opvisningskarakter, bl.a. med henvisning til ovennævnte formålsparagraf. Både en ret kendt Le Mans-chauffør og en ditto



Den normalt så trafikerede Hulgårdsvej i en helt ny rolle.



Mercedes-Benz Danmark havde udlånt sin "nye" L319 autotransporter til lejligheden. (Karsholt).

En bøjet foraksel laves da på stedet...!

royal af slagsen måtte sande at bremserne på en gammel Ford Cortina ikke er en konstant størrelse. Bremseevnen forringes med stigende temperatur og slid på belægningerne. Et faktum som er en del af charmen ved en historisk bil, og som bør håndteres med den respekt der omtales i reglementet. Den fra Le Mans kendte kører udtalte til TV at han da var glad over, at der var en Volvo Amazon foran ham som han kunne bruge som bremse, for ellers var han røget i barrieren. Det kostede ikke bare en bulet front på Cortina'en, men også en skade på Volvo'en, som ikke havde skyld i hændelsen overhovedet. Og som i teorien kunne være en glad entusiast, der deltog med den rette indstilling. At køre efter forholdene omfatter også at man tilpasser sin kørsel efter at en gammel bils køreegenskaber ned sættes omgang efter omgang. Andre biler blev voldsomt skadet i ene-ulykker og det samlede antal buler ligger formentlig godt forbi den forkerte side af 50. Et højt niveau, der demonstrerer at mange af køerne ikke respekterer de grundlæggende principper for denne gentleman-sport. Folkerace i en grusgrav ville tydeligvis passe bedre til flere af gemytterne, der denne pragtfulde august-weekend fyldte den nye bane på Bellahøj. Ærgerligt, når nu arrangørerne og de mange frivillige havde gjort sig så store anstrengelser, og havde fået lavet en god og bred bane.



Formel Junior klassen var et flot og forfriskende historisk indslag fra dengang en rigtig bil havde motoren foran køreren.



*Forfatterens Amilcar CGSs fra 1928. Det var i sådan et vejr, at Max Schreiners kone nægtede at køre i åben Amilcar tilbage i 1929. Kan man nu forstå det?
(Max Schreiner, en kendt motorsportsmand dengang, var køretøjets anden ejer. Red.)*

Oster Rally, Berlin 2013



Amilcar CS fra 1924

Tekst & billeder: Mogens Bessermann

I påsken som faldt i april måned, deltog jeg for tredje gang i det tyske påske rally - på tysk Oster Rally. Denne gang i min egen Amilcar. Oster Rally arrangeres af forskellige personer og foregår i forskellige egne af Tyskland - i år i og omkring Berlin, arrangeret af min tyske Amilcar kollega Detlef Kayser.

Hovedkvarteret var Hotel-zur-Inseln i Werder, der ligger vest for Berlin tæt ved Potsdam. Træffet varede i 3 dage, og vi kørte ca. 400 km. Den sidste dag til alle de kendte steder i Berlin - det olympiske stadion, Brandenburger Tor, rigsdagsbygningen etc. De 2 første dage kørtes i omegnen af Berlin. Hvor ved jeg egentlig ikke rigtig, og det er såmænd også lige meget, for det sneede bravt begge dage. Vi kunne have kørt rundt i Jylland, uden at jeg ville have opdaget det.

Rallyet er for før krigs sportsvogne, hvilket også fremgår af fotos. Deltagerne er overvejende tyskere, men der var også franskmænd, schweizere, englændere og så en enkelt dansker.

Der var desværre en del frafald på grund af vejret og her især blandt Amilcar og Salmson, som er åbne vogne uden kaleche.



Bean 18/50 fra 1928

Mogens Bessermann



Salmson GS fra 1926 og Rally AZ fra 1924. Mærket Rally kørte med forskellige typer motor. Denne havde en Salmson motor

Også instrumentbordet i Salmson GS har et lækkert design. OS instrumenter, men det kunne lige så godt være Jaeger instrumenter som i Amilcaren. Ducellier afbryder og lyskontakt.



Nok en Rally. Denne er fra 1926. Motor ukendt.



Riley fra 1933. Jeg mener det er en Lynx



4 1/2 liter Meadows motor i Bean 18/50



Motor i Salmson GS. 4-cylindret motor med 2 overliggende knastaksler i ualmindelig lækkert design.



Bugatti type 35B på
Strasse des 17. Juni i
Berlin Centrum

Instrumentbordet i Bugatti type 35B. Jeg tror, det
er en original. Ikke kopi model.



Lagonda M 45 fra 1935.
Karosseriet er en kopi af
en af de 3 Lagondaer, der
deltog i Le Mans i midten
af trediverne. Forfatteren
har for år tilbage kørt
den ene af de originale
M 45 på Silverstone. Der
ligger en Meadows 4 1/2
liter motor i Lagondaen.

Alvis. Model og årgang
ukendt, men den er fra
engang i trediverne.
Har kompressor, som er
dækket af isolering med
tagpap, for at holde kulden
ude.





Verdens Første Flydende Biludstilling

Af: Arne Løgsted

Der har gennem bilens historie været talrige biludstillinger afholdt på skibe, men den første egentlige udstilling fandt sted helt tilbage i 1928. Her er historien om "Verdens Første Flydende Biludstilling" fortalt ud fra en 6 cm. x 30 cm. x 38 cm. mappe med billeder, breve og avisudklip om begivenheden. Mappen var fremstillet til rapportering til General Motors i Detroit efter den succesfulde tur.

Fra General Motors etablering i Skandinavien med et kontor i København i 1920 hørte Norge med under den danske organisations ansvarsområde. Det var amerikaneren David F. Laden, som etablerede kontoret, og i 1923 fortsatte han til New Zealand, hvor han repræsenterede GM, og der fik startet en samlefabrik. Han vendte tilbage til Danmark 1. november 1927, som administrerende direktør for General Motors International A/S. Dette navn fik organisationen, da den navnkundige dansker William S. Knudsen, som administrerende direktør for Chevrolet Motor besluttede, at den første GM samlefabrik udenfor Amerika skulle placeres i København i 1924.



Den første GM samlefabrik lå på adressen Frederiksholms Havnvej 2, København. Vejnavnet er nu ændret til Vasbygade.

Forordet i mappen beskriver begrundelsen for at sætte dette store projekt i værk:

"General Motors havde den største stand i "Forum" under Automobil Udstillingen i København i foråret og tilhængere af automobilerne strømmede til fra hele Danmark for at se bilerne. Organisering af en sådan udstilling er fornuftig i Danmark, hvorimod i Norge, hvor afstandene er så definitivt meget større, er mindre praktisk, hvis i det hele taget mulig. Det norske publikum kan ikke forventes at rejse til udkanten af riget, uanset om man placerede udstillingen i den mest centrale by. Da bjerget således ikke vil komme til Muhammed, må Muhammed gå til bjerget. Med andre ord: Da publikum

har så specielle geografiske forhold, der forhindrer dem i at komme til en udstilling, må udstillingen komme til publikum.

Derfor chartered General Motors International i juni dampers S/S "Hertha Mærsk", og udstyrede den med det formål at vise 24 modeller, der repræsenterede otte modellinjer af biler produceret af General Motors Corporation. Derudover var der en udstilling om organisationen og filmforevisning. Musik blev udsendt gennem radiohøjtalere. Ved siden af bilerne blev et varieret udbud af reservedele vist sammen med modeller af prøvebaner og kontorbygninger.

Udstillingen, der varede omkring 4 uger besøgte 16 norske havne, og gav dermed alle, der var interesserede i at se bilerne, muligheden, uden at de skulle ud på en lang trættende og dyr rejse.

Udstillingen var den første flydende automobiludstilling i verden, og er beskrevet i det efterfølgende."



Norge er et meget langt land, her illustreret ved, at det kan dække USA fra syd til nord.

Jeg har valgt et udsnit af artikler, breve og billeder i den følgende beskrivelse:

Ideen om den flydende biludstilling var opstået nogle år tidligere, kan vi se af uddraget af Salgsrepræsentant P. Holums brev til de norske forhandlere fra 15. juni 1928: "Den glæde, med hvilke jeg har erfaret, at denne plan vilde blive bragt til udførelse, er så meget større, som jeg selv de sidste år gang på gang hos selskabets direktion har gjort forestillinger desangående, men man har hidtil været betænkelig ved de betydelige udgifter, som en sådan tur vilde medføre."

Beslutningen om at gennemføre udstillingen blev truffet 6. juni. Dampskibet S/S Hertha Mærsk afgik fuldt udrustet fra København 23. juni kl. 12, og første udstilling fandt sted i Halden søndag den 24. juni, hvor skibet anløb kl. 6 om morgenen. Der var rigtig mange ting, som skulle organiseres for at denne tidsplan kunne holdes, og de 12 deltagere på mødet, ud over Mr. Laden, konstituerede sig selv med de mange og mangeartede ansvarsområder. Der blev også nedsat en dekorationskomite på 5 personer. Det kan nævnes, at mar-

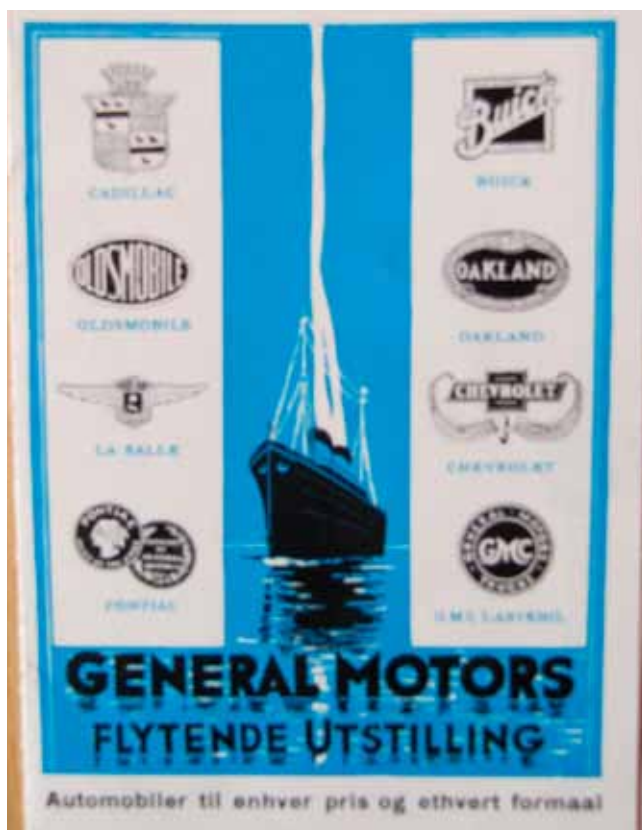


kedsføringschef C. Maaløe skulle fungere som sekretær for komiteen, udfærdige liste over biler, forslag til placering af biler og orientere alle om deres ansvarsområder. W. H. Thorsen, reservedels og servicechef stod for: Før udstillingen: Forberede biler til udstilling, følge op på dagligt arbejde. Arrangere transport til dampskibet. Fremstille stand til Oldsmobile gennemskåret chassis. Placere biler ud fra planen. Fastgøre biler til dækket for at forhindre, at de skrider. Efter udstillingen: Fjerne bilerne fra damperen. Marketingsafdelingens tre medlemmer af komiteen fik fordelt opgaverne således: E. Other: Før afsejling: Fremskaffe nødvendig Delco lys-installation og radioer. Efter: Sørge for at Delco og radioinstallationerne fjernes fra skibet inden udløb af aftalen. Sv. Aa. Bruun: Før afsejling: Ansvarlig for forsendelse af alt informationsmateriale og andet materiale til forhandlere. Korrespondance med skibsejeren og agenter i byerne, der skal besøges. Håndtere forhandlerkorrespondancen. Under udstillingen: Fungere som chef for udstillingen. Føre dagbog til reference for udarbejdelse af udstillingsmanualen. A. Moltke: Før afsejling: Etablere biografteater. Aftale med filmoperatør. Sørge for alle film, der skal vises og sørge for de film, der skal optages under turen.

Bemærk, at der her kun er anført opgaver for 5 af komiteens og udvalgets 17 medlemmer. Der var rigtigt meget, der skulle på plads, inden damperen stod ud af Københavns havn. S/S Hertha Mærsk havde indtil nogle få dage før, den blev hyret af General Motors, været kuldampere, og at transformere denne til en glinsende udstilling af moderne biler krævede meget andet end blot indretningen. Det blev opnået med amerikansk hast, som det blev udtrykt i en pressemeddelelse.

Chevrolet:	Sport Touring (farve: beige). Impala Landau Sedan. Coach (farve: blå). Commercial chassis. Truck (30 x 5).
Pontiac:	Phaeton. Sedan (grøn, sort overdel, pladehjul).
Oldsmobile:	Touring. Sedan.
Oakland:	Phaeton. Coach. Sport Roaster. Type B. chassis.
Buick:	Model 20, (Coach, farve: blå). Model 25, (Standard Touring, fra Oslo). Model 26 S, (Special Coupe). Model 49, Master Touring, fra Oslo). Model 50 L, (Limousine Sedan). Model 54, Roaster).
Cadillac:	Imperial Landau Sedan.
La Salle:	Roadster.
G.M.C.:	T-40 C.

Fartplanen



FARTPLAN for General Motors flytende bilutstilling pr. 5/6 „Hertha Mærsk“	
Halden Søndag 24. Juni	Arendal Tirsdag 3. Juli
Fredrikstad Mandag 25. Juni	Kristiansand Onsdag 4. Juli
Moss Tirsdag 26. Juni	Stavanger Torsdag 5. Juli Fredag 6. Juli
Oslo Onsdag 27. Juni Torsdag 28. Juni	Haugesund Lørdag 7. Juli
Drammen Fredag 29. Juni	Bergen Søndag 8. Juli Mandag 9. Juli
Tønsberg Lørdag 30. Juni	Aalesund Tirsdag 10. Juli
Larvik Søndag 1. Juli	Molde Onsdag 11. Juli
Porsgrund Mandag 2. Juli	Trondhjem Torsdag 12. Juli Fredag 13. Juli

Adgangskort kan afhentes her!



Kommunikation til de norske forhandlere

Den 8., 9., og 10. juni medtog de norske forhandlere, der skulle stå for udstillingen i de 16 havnebyer 3 teaser breve, alle med et billede af en damper og følgende tekst:

8. juni: Skal General Motors begynde at bygge dampskib ???



Det første – overraskende – brev til forhandlerne.

9. juni: General Motors holder sig til automobilfabrikation, men gør også brug af et dampskib - først og fremmest til forsendelse af deres vogne til alle dele af verden. Hvad kan General Motors ellers bruge dampskib til?

10. juni: De vil få det at se i løbet af ganske kort tid. Det vil blive den største begivenhed i Norges automobilhistorie.

Så endelig kom der den 11. juni et 6 - siders brev med højagtelse fra salgschef P. Andersen. Brevet fortalte om den planlagte – kostbare – udstilling, og i 8 punkter udførligt beskrev, hvad forhandleren skulle foretage sig og tage hensyn til. Her de 8 punkter:

- Punkt 1. Skibets liggeplads.
- Punkt 2. Myndighedernes og politiets velvilje.
- Punkt 3. Avertering.
- Punkt 4. Reklamering.
- Punkt 5. Invitation til køberemner, højere embedsmænd og prominente personer i distriktet.
- Punkt 6. Transport til skibet.
- Punkt 7. Personale, de må stille til rådighed.
- Punkt 8. Udstilling på kajen.

Igen 12. juni fik forhandlerne et brev. Nu på 3 sider, med information om dagen for den enkelte forhandler, og yderligere uddybning af nogle af punkterne i brevet fra dagen før.

13. juni igen brev fra salgschefen dog kun på 2 sider med en masse, der skulle huskes.

Brevet fra salgsrepræsentant Holums af 15. juni er nævnt i indledningen.

Også 15. juni brev fra P. Andersen, nu med tidsplanen for samtlige havne og noget om damperen. Målene på "Hertha Mærsk" :

Længde:	252 eng. fod
Bredde:	38 eng. fod
Dybdegang i lastet stand:	17,6 eng. fod
Dybdegang som udstillingsskib:	Ca. 10 eng. fod

Lidt om at der ikke lastes og losses i havnene i et mindre brev af 16. juni.

Orientering om hvilke biler, der var på udstillingsskibet i brev af 18. juni. Samme dag brev om, at der var arrangeret lods på hele turen.

Opfølgingsbrev 19. juni.

Endelig 21. juni brev om at skibet afgår fra København lørdag den 23. juni. Lidt opfølgning på trykning af løbesedler, aftale ned politi og toldvæsen. Og den lille positive: "Af Deres svar til os fremgår det, at de vil samarbejde 100 % med os, og vi håber ved vor ankomst at finde, at dette Deres løfte er opfyldt".

Det var megen korrespondance til forhandlerne, og derudover var der flere breve til pressen, og information til de norske forhandlere, der ikke boede i de 16 havnebyer. Der skulle noget til for at få alle godt aktiviseret til denne store satsning.



Fra dekorationsudvalget kom der også breve, som denne poster med forslag til arrangementet. Bemærk, at det er billeder og beskrivelser fra aktiviteter i Danmark, der er valgt som gode eksempler.



En bil sænkes ned i lastrummet, nøje overvåget oppe fra dækket.



Trappen er bygget til at kunne modtage de mange gæster.



En model af GM hovedkvarteret i Detroit ved siden af reservedelsudstilling og plancher.



Den stavelige La Salle har også fået en blomst.

Roald Amundsen:

Man var også dengang parat med en hurtig beslutning, når noget uforudset opstod. I dette tilfælde en historisk ulykke, der krævede hurtig indsats.

Telegram fra administrerende direktør David F. Laden til lederen af den flydende udstilling:

”Sammen med alle Nordmænd og alle beundrere af Mod og Sportsånd beklager General Motors dybt, at Roald Amundsen under sit kække forsøg på at undsætte General Nobile synes at være forsvundet. I tilslutning til den norske Landsindsamling til at skaffe midler til Amundsens Undsætning, er De herved autoriseret til at stille General Motors Flydende Udstilling til Disposition for at skaffe penge til dette formål ved at skænke Indtægterne ved eventuel frivillig Entré til Komiteens Hjælpefond. Endvidere er De autoriseret til at skænke en Chevrolet Sports Touring til bortlodning i Hjælpekomiteens Lotteri. General Motors giver Dem frie Hænder med Hensyn til den bedste Måde at bruge Den Flydende Udstilling som Middel til at hjælpe komiteen skaffe Penge til formålet.”

Som bekendt var Roald Amundsen polarforsker og leder af ekspeditionen, der var den første der kom frem til Sydpolen 14. december 1911. Han sejlede i perioden 1918-1920 ad Nordøstpassagen til Alaska, og foretog den første transpola-

The image shows a collage of newspaper clippings. The largest clipping is a notice from General Motors regarding a fundraising effort for the expedition of Amundsen and Guilbaud. It mentions a 'General Motors' gift car and encourages buying tickets. Below the text is a photograph of a Chevrolet car. To the right, there is a smaller clipping from Oslo, Norway, reporting on a visit to the General Motors flying exhibition.



Popcorn på antikke hjul

Særprægede sjældne køretøjer på auktion i USA

Af Gorm Albrechtsen

Har du som så ofte før standset op på vej ind i sommerbiografens halvmørke og overvejet, om du skulle stille dig op i køen foran slikafdelingens duftende popcorn-maskine? Eller om du skulle springe køen over, fordi den var for lang. Nu er der en løsning på det problem. Hvorfor ikke anskaffe dig en popcorn-maskine stor nok til at forsyne hele biografen på én gang.

Løsningen hedder Popcorn Wagon, et rullende klassisk tempel for velduftende lækkerier af den gode, gamle slags. Et af ni tilbageværende eksemplarer af Dunbar Model 1200 Popcorn Wagon, fremstillet i den gamle gangsterby Chicago i 1912, skal nu under hammeren på en af årets største veteranbilauktioner, Hershey i Pennsylvania, USA, den 10.-11. oktober.



1912 Dunbar 1200 Popcorn Wagon på spinkle hestevognshjul vurderes til godt 1 mio. kroner. Foto: Owen Fitter, RM Auctions.

To sjældenheder

Det særprægede køretøj, der ligner et lysthus i glas og træ på spinkle hestevognshjul, er total restaureret, og selv om man næppe kan leve op til datidens tilbud om smørvarme popcorn og ristede peanuts til fem cents, kan produkterne frembringes akkurat som dengang, det charmerende køretøj var nyt. Nu anslår auktionsfirmaet RM Auctions, at Popcorn-wagon'en kan indbringe et beløb på godt en million kroner. Får det ikke tænderne til at løbe i vand hos enhver samler, er der andre fristelser at falde tilbage på. For eksempel en total-restaureret klassiker blandt andre såkaldte messingbiler, en

totalrestaureret syvpersoners Pierce-Arrow 48-SS Touring fra 1911. Kæmpen har været i samme families eje i mere end 60 år, og har vundet fede præmier. Prisen er også fed, for vurderingen fra auktionsfirmaet lyder på et beløb svarende til godt fire millioner kroner. Næppe skudt helt forbi, da samme firma på en lignende auktion i fjor i Hershey fik et beløb svarende til 7,2 millioner kroner i kassen for en kostelig amerikansk Duesenberg J. Sport fra 1931 og i alt scorede et beløb svarende til 60 millioner kroner ved at sælge 95 pct. af de fremviste køretøjer.



I år svinges hammeren i oktober over mere end 100 køretøjer. Særlig fokus er der på de såkaldte messingbiler, gamle klenodier med masser af metal til at pudse på. Forventningerne er store, både til popcorn og messing.

1910 Pierce-Arrow 48-SS, i samme families eje gennem 60 år, og vurderet til 4,2 mio. kroner. Foto: Michael Ford, RM Auctions.



Kære medlemmer

Nu er jeg jo nok ikke den eneste, som har fået ørene i SKATs maskineri under henvisning til Registreringsafgiftslovens § 4 stk. 3, som siger, at ved import af en bil, som kører mindre end 16 km. pr. liter brændstof skal betales en ekstra afgift på 1000 kr. gange det antal kilometer, den kører mindre end 16 km/liter.

Da loven blev vedtaget i april 2007 blev praksis, at veteranbiler var undtaget for denne afgift, men et par år senere indførte SKAT en ny praksis, hvorefter veteranbiler også skulle ekstrabeskattes. Af min klage til Motorankenævnet fremgår det tydeligt, hvor skingrende urimeligt, denne afgift er set ud fra en totalbetragtning. Vores gamle biler har et minimalt brændstofforbrug pr. år og forårsager tilsvarende lille CO2 forurening i sammenligning med almindelige mellemstore og store biler. Derfor er det helt urimeligt at beskatte import af veteranbiler med den i §4 stk. 3 anførte ekstra skat.

Da jeg importerede min Rolls Royce 1931 (se min artikel i VT Januar 2013: Mig og min bil) ramlede jeg ind i problematikken og fløj lige op i det røde felt. Nu er situationen altså den, at jeg har søgt hjælp hos Venstres trafikpolitiske ordfører, Kristian Pihl Lorentzen, som har skrevet til skatteminister Holger K. Nielsen. Dertil kommer så min egen henvendelse til Holger K. Nielsen med kopi af min anke over ekstrabeskatningen af min Rolls Royce, se offentliggørelsen af mit brev til såvel skatteministeren som mit brev til Motorankenævnet.

Det er mit inderlige håb, at jeg med mine breve og klager kan udvirke, at den urimelige ekstrabeskatning af importerede veteranbiler bliver afskaffet og at det bliver med tilbagevirkende kraft. SKAT har jo ændret praksis uden politisk belæg, og den slags kan man efter min mening ikke bare lige gøre efter for godt befindende. Vort demokrati indebærer, at enhver borger har ret til at give sin mening tilkende over for myndigheder og politikere, og det har jeg hermed gjort.

Mange venlige hilsner til jer alle.
Jens S. Bork, Cand polit.

SKAT – Motorankenævnet

Ref.: Ean nr. 5798000033788 – Deres brev af 13. Juni 2013, under overskriften ”Afgørelse om værdifastansættelse – Nyt køretøj”

NEJ, der er ikke tale om et nyt køretøj, men en 82 år gammel veteranbil.

Ifølge ”registreringsafgiftsloven” § 4 stk. 3 citat ”forhøjes afgiften efter stk. 1 nr. 2 med 1000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 16 km. pr. liter brændstof”(benzin) citat slut. En sådan form for beregning er ganske fin, hvis man går ud fra, at alle biler tilbagelægger samme antal kilometer pr. år. Men det er ABSOLUT IKKE tilfældet.

Formålet med den ekstra afgift udmålt på ovenstående måde er at beskatte nyere biler med et stort benzinförbrug. I lovteksten har man ganske glemt, at der findes et mindre antal biler, som ikke kan belægges med ekstraskat på samme måde som ovennævnte. Det er veteranbiler, altså biler over 35 år gamle.

Ved lovudformningen i 2007 blev interesseorganisationen Motorhistorisk Samråd ikke hørt. Det er for mig uforståeligt og er en markant forglemmelse. Veteranbiler, der er indregistreret, benyttes til hobbykørsel og tilbagelægger ca. 900 kilometer om året. Brugen af veteranbiler er desuden begrænset til perioden 15.3 til 15.11 – det vil sige til tre fjerdedele af året. Almindelige biler til sammenligning har ingen tidsbegrænsning i brugen og kører alle årets tolv måneder.

Beskatningen går direkte på benzinförbruget. Hvis man tager en almindelig større bil og sætter det årlige tilbagelagte antal kilometer til 15.000 km – det er, hvad jeg selv kører i min dagligdagsbil – og anslår kørsel pr. liter benzin til maksimum 9 km, bruger en almindelig større bil f.eks. en stationcar (eks. Mercedes 124) altså ca. 1.666 liter benzin 95 oktan.

Min veteranbil kører ca. 900 km om året – det er, hvad Motorhistorisk Samråd oplyser vedrørende gennemsnitlig kørsel med veteranbiler pr. år – og kører 8,7 km/l benzin 92. Det giver et årligt benzinförbrug på ca. 103 liter benzin 92 oktan.

Man kan IKKE skære alle biler over en kam og beskutte alle med den samme sats, nemlig 1000 kr. for hver kilometer de kører under 16 km/l. Når lovteksten så eksplicit går på benzinförbruget er det indlysende, at der er tale om totalförbruget af brændstof, og at veteranbiler udgør en undtagelse i og med, at disse biler årligt bruger ca. 6,2% af den mængde brændstof, som en hverdagsbil af typen Mercedes 124 stationcar (min egen) bruger. Veteranbiler udleder følgelig kun en brøkdel CO2 i forhold til almindelige biler.

Med begrundelse i lovtekstens eksplicite sigte betragter jeg det urimeligt at beskutte min import af en veteranbil med ekstra 7.980 kr. Dels bruger min bil altså kun ca. 6,2% af en normal større bil i brændstof og dels forurener den tilsvarende meget mindre målt i CO2 udslip. Jeg vil derfor bede om at få refunderet det nævnte beløb, kr. 7.980 dk, fordi der ikke er belæg for en sådan ekstrabeskatning.

I øvrigt var veteranbiler fritaget for denne ekstra beskatning i begyndelsen af lovens virke – og bør også fremover være det. Fra lovens vedtagelse i juli 2007 og til 1. Marts 2009 var veteranbiler ikke omfattet af ekstrabeskatningen ifølge lovens §4 stk. 3. At loven også skulle omfatte veteranbiler er en ren administrativ beslutning i SKAT og har intet politisk grundlag. Fritagelsen bør have tilbagevirkende kraft, fordi det er SKAT, som egenrådigt har fortolket loven som om, at den skulle omfatte ravn og krat. Det skal den naturligvis ikke. §4 stk. 3 skal helt afgjort betragtes under en helhedssynsvinkel – og derfor skal veteranbiler undtages for den ekstra skat beregnet på det grundlag, som §4 stk. 3 udstikker for almindelig større biler i og med, at veteranbiler kun bruger 6,2% brændstof af, hvad nyere større biler bruger og i og med, at SKATs omfortolkning af lovens paragraf ikke har et politisk grundlag. Tilbageførelsen til undtagelse af veteranbiler for ekstra beskatning jfr. § 4 stk. 3 bør naturligvis have tilbagevirkende kraft i og med den savner politisk grundlag.

Med venlig hilsen

Jens S. Bork (cand. polit.) Trondhjems-gade 15, 2100 København Ø, tlf. 4041 9192.

c.c. Skatteminister Holger K. Nielsen, MF (SF) Folketinget

Kristian Pihl Lorentzen, MF (V), Folketinget

Dorte Stadil, Formand for Dansk Veteran Klub, Ryvej 31, 2830 Virum

Motorhistorisk Samråd, Sekretariatet, Nærum Hovedgade 2, 2850 Nærum



Skatteminister Holger K. Nielsen

Christiansborg, den 12. juli 2013

Kære Holger

Formålet med dette brev er at henlede din opmærksomhed på en uforståelig og urimelig praksis hos SKAT med hensyn til beskatning ved import af veteranbiler.

Helt konkret drejer det sig om Registreringsafgiftslovens § 4, stk. 3 vedr. forhøjelse af afgiften med 1.000 kr. for hver kilometer, bilen tilbagelægger mindre end 16 km pr. liter brændstof. Det fornuftige formål med denne ekstra afgift er selvsagt at lægge en ekstra beskatning på biler, der har et stort forbrug af brændstof. Men det giver ikke mening, at en sådan afgift også skal lægges på veteranbiler, der typisk kører maksimalt 1.000-1.500 km om året.

Det er i øvrigt tankevækkende, at veteranbiler var fritaget for denne ekstra beskatning i perioden fra lovens vedtagelse i juli 2007 til den 1. marts 2009. Jeg må heraf konkludere, at den nuværende beskatning af veteranbiler baserer sig på en ren administrativ beslutning.

I lighed med mange andre opfatter jeg det som et kulturhistorisk aktiv for samfundet, at tusindvis af danskere engagerer sig i bevarelse af gamle biler. Der er således tale om en samfundsnyttig og sund fritidsaktivitet, der ikke bør brandbeskattes.

På denne baggrund vil jeg opfordre dig til at se på mulighederne for at vende tilbage til den oprindelige fortolkning af Registreringsafgiftslovens §4, stk. 3, nemlig at den ekstra beskatning ud fra brændstofforbruget ikke omfatter de mere end 35 år gamle veteranbiler, der kun kører få kilometer om året. Jeg imødeser gerne dine kommentarer til sagen. På forhånd, tak. Fortsat god sommer.

Med venlig hilsen

Kristian Pihl Lorentzen

Trafikordfører og medlem af Skatteudvalget for Venstre

Motorhistorisk Samråd kæmper stadig for en ændring af brændstofafgiften

Brændstofafgiften, der er den almindelige betegnelse for den afgift der tillægges registreringsafgiften ved import af et brugt køretøj til Danmark, har været en af veterankøretøjshobbyens store svøber siden 1. marts 2009 hvor Skat i samråd med skatteministeriets departement besluttede at den daværende to år gamle lov også skulle gælde veterankøretøjer.

Ydermere så blev udkommet af denne administrative beslutning, en stramning i forhold til almindelige brugte køretøjer, som alle får et fradrag i afgiften, der svarer til køretøjets værditab siden ny. Veterankøretøjer antages i Skats tolkning ikke at have tabt i værdi i forhold oprindelig nypris, og skal derfor altid betale 100% brændstofafgift.

Som resultat af at beslutningen om at en genvurdering af lovens omfang er blevet en rent administrativ beslutning, der kun har involveret disse to instanser, så har Motorhistorisk Samråd og andre desværre ikke haft mulighed for indsigelser. Der er siden af MhS blevet gjort flere tiltag til at få denne lov tilbage på rette spor, men ind til videre er der ikke fundet det rigtige politiske værktøj, der vil kunne samle det flertal der vil kunne iværksætte en ændring.

Motorhistorisk Samråd har en målsætning om en ændring af brændstofafgiften, som en af samrådets vigtigste arbejdsopgaver, da den på alle måder er skævvridende og som Jens Bork så rigtigt påpeger i sin henvendelse til ministeren, så mener vi også at den er uretfærdig, og i modstrid med de oprindelige intentioner med lovens virken.

Vi har guidet Jens Bork, efter sin henvendelse til samrådet sidst i juni, om loven og dens historik. Vi fortsætter dialogen og holder hinanden underrettet i arbejdet for det fælles mål, i håb om at disse samlede tiltag vil kunne være de udløsende faktorer, der vil kunne give os alle en lov der er retvisende og retfærdig.

På vegne af Motorhistorisk Samråd

Johnny B. Rasmussen



Eventyrlige og uopnåelige automobiler

Af: Nikolaj Pors.

Plakaten var et slagkraftigt våben, da drømmen om autobilen blev solgt til danskerne i første halvdel af det 20. århundrede. Dansk Plakatkunst har relanceret de bedste bilplakater, der inviterer til biludstillinger og racerløb, hvor danskerne flokkedes om vidundere som *Hupmobilen* og *Lincoln Cosmopolite*. Bilismen var allerede dengang lig med frihed, og alle ønskede at være med i eventyret. I begyndelsen af 1900-tallet var der kun få hundrede biler i Danmark, men antallet af glade bil-ejere voksede med lynets hast i det, der skulle blive automobilens århundrede.



En af livets virkelige goder

På Ford-udstillingen i 1924 var det muligt at se Henry Fords automobiler helt tæt på. Hvor det til daglig var vanskeligt at nærstudere dem i fuld fart på byens gader, kunne publikum her bl.a. opleve Fords berømte bilmodel, samlebåndssuccesen model T, også kaldet Tin Lizzy, adskilt i flere tusinde dele, hvor hver enkelt del havde påhæftet en pris, så alle kunne se, hvor billige de enkelte dele var. For det var samlet, at bilen havde sin egentlige værdi. Det var anskuelses-undervisning, der var til at forstå. Bilen solgtes i 15 millioner eksemplarer på verdensplan og var så populær, at Ford fra 1917-1923 slet ikke behøvede at annoncere.

De fire Ford forhandlere var F. Bülow & Co., Cyclone, Scania Vabis og Trolle

& Yde. Selvom de solgte den samme Ford standardvogn, som fabrikeredes i millionvis over hele verden, så var de dog alligevel forskellige. De danske forhandlere var konkurrenter men tilbød kunderne specialudgaver af de samme modeller. Mange af dem var såkaldte nyttevogne så som lastbiler og varevogne med særligt fremstillede karrosserier og lad til lastvogne, alt efter køberens ønsker. Denne del af vognene var dansk producerede og havde ry for at være gedigent håndværk.

I udstillingens store sal tronedes en splinterny Ford model T 4 dørs Sedan til en værdi af 4.350 kr. Den var 1. præmie i en konkurrence, hvis man kunne gætte, hvor mange dele bilen bestod af. Gættekuponen var trykt på bagsiden af programmet, som blev udleveret gratis ved indgangen. Vognen bestod af mange flere dele, end man skulle tro, og på væggene hang de monteret og navngivet på tavler. Modellen optræder også på plakaten for udstillingen, hvor den graciøse kvinde tegnet af Sven Brasch (1886-1970) slanger sig foran det populære automobil, der i avisannoncer blev kaldt "Een af Livets virkelige Goder".

I udstillingsperioden blev der udgivet en speciel avis kaldet *Fordposten*, som kunne købes over hele København. Avisen indeholdt artikler om Ford vognen, en artikel af Henry Ford: "Hvorledes jeg begyndte min Virksomhed", en række mindre artikler og tegninger af Storm P.

Hver dag blev der på udstillingen også vist en film fra Ford fabrikkerne, som

vakte opsigt blandt københavnernes. Her kunne publikum ved selvsyn opleve Fordvognens forunderlige tilblivelse på fabrikkens revolutionerende samlebånd. Et industri-eventyr, der forandrede verden.



Lydløs som sin egen skygge

På dansk motorindustri *Jubileums-udstilling* i februar 1926 vrimlede det med nye automobiler bl.a. fra den førende *Triangel* fabrik i Odense. Det var både busser, lastvogne og person-automobiler, der fyldte Industriforeningens lokaler på Vesterbrogade i København. Særlig interesse var der for de smarte, åbne personvogne, som også prydede udstillingens plakat tegnet af Sven Henriksen (1890-1935).

Aviserne vrimlede med salgsannoncer for automobiler bl.a. for den nye Hupmobile, der markedsførtes med sloganet: "Lydløs som sin egen Skygge." Alle med interesse for motorkøretøjer opfordredes i dagbladene til at besøge udstillingen, for der var meget at se og lære med filmforevisninger og foredrag. Forstkandidat Heiberg fortalte om sin tur jorden rundt på motorcykel, og kaptajn Jensen holdt foredrag for en

Fakta om tegneren Sven Brasch

Sven Brasch (1886-1970) var sin samtids mest markante og internationalt anerkendte danske plakatkunstner. Han var enormt produktiv og tegnede omkring 500 plakater, hvoraf hovedparten blev lavet i løbet af blot 20 år.

Han er blevet kaldt plakaternes mester pga. sin særligt elegante og raffinerede streg i sine mange film- og teaterplakater, som er pletskud med tidens største stjerner. Brasch var også en meget brugt satirisk tegner og lavede som reklamekunstner bl.a. annoncer og bogforsider



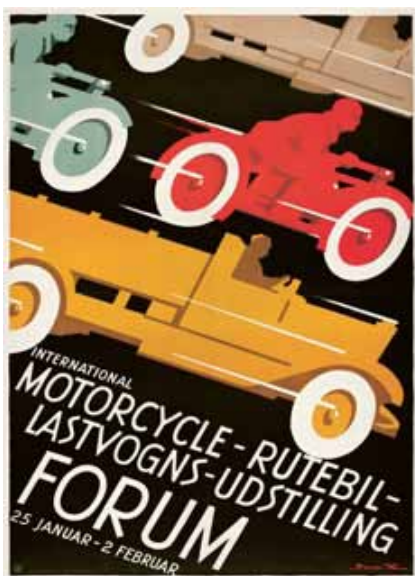
stor og interesseret tilhørerskare om bilisten som turist. Det var optakt til den store campingdag, hvor fabrikant Lillesø-Petersen stod for en række demonstrationer om teltets anvendelse og betydning for bilisten. Det foregik med en praktisk vejledning, for bilisten burde selvfølgelig - ligesom spejderen - kunne slå sig ned, hvor han *"finder naturen skønnest og finder fred."* Bilisme var allerede dengang lig med frihed.

Biludstillingen var resultatet af et samarbejde mellem Landsforeningen Dansk Motorkøretøjs-Industri, Forenede Danske Motorejere (FDM), Industriforeningen og Kongelig Dansk Automobil Klub, der fejrede 25 års jubilæum. I anledning af jubilæet blev Danmarks første bil, Hammelvognen (fra ca. 1888) fundet frem, nødtørftigt restaureret og vist på biludstillingen. Efter markeringen af jubilæet blev vognen skænket til Teknisk Museum, hvor den befinder sig i dag.

Biler var det helt store samtaleemne i København i februar 1926. Ugen efter åbnede på Frederiksberg en anden og langt større automobiludstilling i Forum i den helt nybyggede *Kæmpehallen*, som Forum hed til at begynde med. Her kunne offentligheden for første gang også opleve PH lampen, da der var ophængt 42 PH lamper til at oplyse byens nye udstillingsrum.

Nyttevognenes parade

Den store automobil udstilling i Forum 1930 var opdelt i to afdelinger med nogle ugers mellemrum, hvor den



såkalde *Nyttevognenes parade*, dvs. automobiler til praktiske formål samt motorcykler, åbnede først. Den dynamiske plakat for *Motorcycle, Rutebil og Lastvogns Udstillingen* blev tegnet af Sven Henriksen (1890-1935) og viser køretøjer i fuld fart på sort baggrund.

Allerede fra åbningsdagen var Forum en summende myretue. En af de mest interessante nyheder var den kæmpe-mæssige Mercedes-Benz lastbil med dieselmotor. Det var første gang, at man herhjemme kunne se ideen om den råoliedrevne bil gjort til virkelighed. Politiken skrev om fænomenet:

"Skal man tale om nogen Udstillings-sensation maa det uden Tvivl blive Mercedes-Benz, der gaar af med Sejren. Den raaoliedrevne Kæmpevogn er afgjort en sensation og efter de hidtil indvundne Resultater langt mere end en Straalende Komet paa vor Motor-verdens Himmel."

Hærens motorsagkyndige kredsede også om den store Mercedes-Benz lastbil og lurede på, om forsvaret skulle være første ejer af en dieselbil i Danmark. De endte med at låne bilen i en prøveperiode for at vurdere dens brugbarhed. En anden spændende nyhed var den engelske Gilford bus, der blev importeret af ingeniørerne Hein og Fønss. Gilford bussen var en kæmpevogn på 5100 kg med plads til 31 passagerer, hvor chaufføren sad placeret ved siden af motoren ovenpå det ene forhjul. Derved var der let adgang til motorrummet.

På Bohnstedt-Petersens kæmpestore stand var der udstillet 150 motorcykler fordelt på 6 forskellige mærker, nemlig A.J.S., Matchless, Calthorpe, Norton, F.N. og den nye Puch motorcykel. I anledning af udstillingen blev der afholdt et kapløb for motorcykler med 215 deltagere, der startede fra Roskilde og efter en række landevejsetaper nåede frem til København. Der blev ikke kåret en vinder, men første mand over mållinjen var den populære og navnkundige motorkører Morian Hansen, der ved Forum blev hilst med begejstrede hurraråb.

Salget på udstillingen gik strygende, og alle de store bilfirmaer fik lavet gode handler. Bl.a. solgte Nordisk Motor Depot et 3 tons chassis til en Mercedes omnibus med plads til 25 personer til vognmand Edelskov, der senere fik kar-

rosseriet bygget hos fabrikant Jensen i Roskilde.

Udstillingen var en kolossal succes, og publikumstallet satte rekord med 36.000 gæster gennem tælleapparaterne.



Da hornene blev sluppet løs

Person-Automobil Udstillingen var anden del af den store automobil udstilling i 1930 og blev imødeset med stor spænding. For det var første gang, at man i Forum præsenterede helt nye bilmodeller, der ikke allerede kørte på vejene herhjemme.

Forventningerne blev indfriet med den mest underholdende og elegante automobil udstilling i mands minde, hvor man kunne se de mest eventyrlige og uopnåelige automobiler. Der var bl.a. en bil med radioantenne, en anden med soltag, og sågar en kopi af den vogn, som selveste sultanen af Marokko netop havde bestilt, komplet med kufferter på taget og det hele.

Denne plakat er ligeledes tegnet af Sven Henriksen (1890-1935) og viser københavnerne samlet omkring en af udstillingens nye, smarte biler. I baggrunden ses vartegnet, den ene af Forums tre store porte, hvorfra det varme lys fra hallens PH lamper gløder imødekommende.

Kl. 22 på udstillingens sidste dag blev bilhornene på alle udstillingens 217 modeller sat i sving, og en infernalsk hylen markerede, at den store personbils udstilling var slut. Det var en tradition, at hornene blev sluppet løs i en



gigantisk fanfare i udstillingens sidste minut for at understrege, at nu var den døde tid for vognene slut. Fra trappen takkede grosserer Lystrup branchen og de mange besøgende, den sidste dag var der 6000 besøgende, og udstillingen var en stor succes og rekorden var hjemme med i alt over 35.000 besøgende.



Med madkurv til racerløb

Luffthavnsløbet blev arrangeret i 1949 af dagbladet Politiken, og de to københavnske bilklubber Dansk Motor Klub og Automobil Sports Klubben i fællesskab. Det blev afviklet på en 2-3 km lang rundbane på et stort areal bag startbanerne i Kastrup med mange kurver, der appellerede til køernes dygtighed.

For publikum var det en heldagstur med madkurv i det fine septembervejr. Billetterne solgtes i ugerne op til løbet og kostede 5 kroner for voksne og 2 kroner for børn. Politiken opfordrede folk til at komme tidligt for at sikre sig en plads, og tilskuerne strømmede til i et omfang, så Amagerbanen måtte indsætte alt disponibelt materiel for at afhjælpe presset, og Københavns Sporveje lånte ekstra busser. De 40-50.000 publikummer stod i lag, og nogle kravlede op på en udrangeret tysk flyvemaskine fra Besættelsen for at se de 85 køere fra 7 europæiske lande, mens de drønedede rundt mellem tyskertidens efterladte hangarer.

Fakta om tegneren Sven Henriksen:

Sven Henriksen (1890-1935) er en relativt ukendt, men aldeles fremragende plakatkunstner, som havde en enkel og meget virkningsfuld, tyskinspireret stil. Han var den eneste af tegnerne i dansk plakatkunsts guldalder, der udelukkende specialiserede sig i plakatproduktion, og han blev en rutineret producent af meget smukke og iøjnefaldende plakater.

Hans produktion er kendetegnet ved et gennemgående meget højt niveau, og han lavede især reklame- og udstillingsplakater, ofte til Forum eller Industribygningen i København. Blandt kendere er Sven Henriksen især kendt for sine automobilplakater, hvoraf 3 er omtalt i denne artikel. Han døde på toppen af sin karriere efter et banalt uheld i sit atelier, hvor han stak sig på et søm og efterfølgende døde af blodforgiftning. Det var før penicillinens tid.

Det skabte sensation, da det få dage inden løbet blev offentliggjort, at en dansk Alfa Romeo ville deltage i den prestigefyldte racerklasse. Det var den kendte danske væddeløbekører Kaj Hansen, der kort forinden var blevet Danmarksmester i midget klassen, der stillede op i racerklassen i en 2 liters Alfa Romeo. Vognen havde tidligere tilhørt ham selv, men ejedes nu af den kendte jazzguitarist Svend Hauberg, der beredvilligt havde stillet den til rådighed for deltagelse i Luffthavnsløbet, så Danmark også kunne blive repræsenteret i den internationale racerklasse. Der var lagt op til forrygende dyst, der ellers kun sås ved store internationale løb, og alle håbede at Kaj Hansen ville kunne gøre sig gældende. I racerklassen deltog flere Masarati sportsvogne, med en tophastighed på 250 km/t, hvilket på forhånd skabte særlig stor spænding om denne klasse. Men det blev aldrig rigtig spændende, for italieneren Lanza fik vrøvl med tændingen på sin Masarati, og blev aldrig nogen trussel pga. forsinkelsen. Franskmanden Deboit, der ligeledes kørte Masarati, kom slet ikke til start i pga. en funktionsfejl. Svenskeren Waldemar Stener var den eneste af Masarati køerne, der forsøgte at tage kampen op, men han endte på en andenplads.

Vinder blev englænderen David Murray i sin grønne E.R.A. vogn, der med blændende kørsel og 200 km/t. på langsiderne var urørlig i racerklassen og fuldkommen dominerede løbet.



Den usynlige bil - første biludstilling efter krigen

På den *Internationale Automobiludstilling i Forum* i 1950 måtte bilkøberne nøjes med at kigge og drømme sig til deres nye vogn. Ligesom på Arne Ungermanns udstillingsplakat, der modigt undlader at vise det, som det hele handler om, nemlig bilen. For bilkøberne kunne pga. importrestriktionerne, 5 år efter Besættelsen, endnu ikke købe nye biler.

De kunne i stedet tilfredsstillende begære ved at skynde sig ind i Forum, på den første biludstilling siden krigens ophør, for at se flere hundrede nye modeller. Lige fra engelske og amerikanske luksusvogne til solide brugsvogne, der forventedes at vinde indpas, når efterkrigstidens importrestriktioner blev ophævet. Københavnerne kunne bl.a. beundre luksusvognen *Lincoln Cosmopolite* eller en af de nye Folkevogne,



der var blevet symbolet på den hurtige genopbygning af det ødelagte Vesttyskland. I kataloget hedder det om Hitlers folkevogn:

”Måske den bil i verdenshistorien, der har fået den største og mest langvarige forhåndsomtale. Der skulle gå det meste af 15 år fra den dag, den først kom i folkemunde og de første købere begyndte at indbetale afdrag forskudsvis på den – til den blev en realitet, en salgsvare – og da for helt andre købere.”

Udstillingen bød også på den danskbyggede prototype S1, som af pressen blev kaldt *den danske folkevogn*. Den var konstrueret og bygget af fabrikant E. Sommer og var et forsøg på igen at starte en dansk bilproduktion, som den der havde eksisteret i begyndelsen af århundredet. Bilen var udstyret med en to-cylindret firetakts engelsk boxermotor, havde skelet af asketræ og en top-hastighed på op imod 100 km/t.

Den imponerende udstilling blev åbnet af prins Knud og Handelsminister Krag i overværelse af 1000 indbudte gæster. For første gang var alle udstillere underordnet de samme, ensartede vilkår, hvor ingen biler blev fremhævet frem for andre med store reklamer etc. Det

Fakta om tegneren Arne Ungermann:

Arne Ungermann (1902-1981) er en af landets mest elskede bladtegnere og en kendt illustratør af klassiske børnebøger; bl.a. i Jens Sigsgaards Palle alene i verden. De fleste danskere genkender ham som kunstneren bag de små vignetter til tv-serien Matador.

Ungermann var oprindeligt uddannet litograf, men fra 1930 fast tilknyttet Politiken som tegner; hvortil han leverede tegninger og illustrationer i mere end halvtreds år; heraf i en årrække også som medredaktør af avisens kendte og illustrerede tillæg Magasinet. Han var også en anerkendt plakattegner og skabte bl.a. plakaterne til Lufthavnsløbet (1949) og International Automobil-udstilling (1950)

gav de besøgende ro til koncentreret at besigtigede udstillede biler. Det var helt nyt og mere stilfuldt end tidligere.

Om projektet Dansk Plakatkunst:

Dansk Plakatkunst relancerer og genudgiver de bedste danske plakater fra 1900-1965. Her finder du plakatkunstens perler – skønne motiver, der stadig har et moderne grafisk udtryk og et nutidigt stilrent design. Her er enestående og unikke værker fra dansk plakatkunstens storhedstid. Mange af plakaterne har ikke været tilgængelige i generationer, men er nu fundet frem og restaureret, så de står lige så stærke og smukke, som da de blev skabt.

Det ligger i plakatens ånd, at den er

et spejlbillede af sin tid. Plakaterne er vidnesbyrd om det 20. århundredes udvikling og er levende tidslommer fra vores fælles kulturhistorie. De relancerede plakater er en guldmine af sjove historier om tidens begivenheder, produkter og film.

MEDLEMMER AF DANSK VETERANBIL KLUB kan købe bilplakaterne indrammet og leveret til døren til den favorabel pris af 995,- stk.. Besøg www.dansklakatkunst.dk og vælg dit motiv. Besparelsen opnås ved at indtaste følgende rabatkode i rabatfeltet: DVK2013A

Tirsdagstræf i Gilleleje



Kære Puck-entusiaster

Hvor var det dejligt at se alle jeres fine gamle puck-knallerter på havnen i Gilleleje tirsdag den 16. juli. Det var et fint indslag og det er dejligt, at der også er interesse for andet end gamle biler. Det var et flot fremmøde. Tusind tak for den gode oplevelse.

Mange venlige hilsner
Jens Bork

”Tak for de fine ord om vores lille uformelle dæksparke træf i Gilleleje. Dette træf er IKKE KUN et biltræf, men nærmere et køretøjstræf. Det er et spinn-off fra veterantræffet i Græsted og det var et par af bagmændene der tog initiativ til det sidste år og trommede de første sammen via en gruppe på Facebook. Den ene bagmand er netop talsmand for den lokale klub ”Larsen Puch Team” som er trofaste og faste deltagere hver tirsdag kl. 19. Temaet for træffet er køretøjer, der er mindst 25 år og som har mindst ét gummidæk man kan sparke på. Det er derfor OK at møde op med en 25 år gammel trillebør - hvis man kan dokumentere at den er mindst 25 år :-))»

Vh Michael Deichmann



Succes ved Storstrømmen på ottende år



Tekst: Steffen Jørgensen
Billeder: Joseph Gallacher

Aflutning på Bogø havn

Der er stor tilslutning til Aftenturene ved Storstrømmen også i år. I juli havde vi 45 deltagende køretøjer og 9 af dem deltog for første gang og i juni 40 køretøjer. Det er dejligt, at I møder så talstærkt op. I juli startede vi endda ikke fra det sædvanlige sted i Vordingborg, men I fandt ud af det. Vi sluttede også et sted, hvor vi aldrig havde været før, nemlig på havnen på Bogø, og det var et rigtig hyggeligt sted med borde og stole og længe åbent i kiosken, så man kunne få en is. Jeg kunne desværre ikke selv deltage, men håber at være tilbage i aktion i september. Heldigvis varetager Serena på udmærket vis mine opgaver.

Venlig hilsen Steffen.

PS: I kan se flere billeder på: www.highseat.dk



Ford V8 1946, Henning Hansen

*Ford Anglia 1965, Allan Knudsen
DKW 1938, Kurt Nielsen
MG 1100, Henrik Thostrup*





BMW Isettaver; Helge Nielsen, Ole Lovig Madsen, Jens Peter Hansen



*Til venstre:
Chrysler 1928, Jan Lund*

*Her over:
NSU Max Bjarne Pedersen*



*Ford A 1929,
Henrik Vestengård*



PS TEMPO



Tempo G1200 i terræn

Af Jens Ørvad

Vores medlem Poul Brink-Larsen, som er Land Rover-entusiast, har læst Tempo Matador-kroniken i VT nr. 443, men savnede beretning om Tempo Werks rolle som licensbygger af Land Rover i begyndelsen af halvtredserne. Det vil vi selvfølgelig prøve at råde bod på.

Baggrunden for at Vidal & Sohn Tempo Werk byggede et antal Land Rovere var, at det vesttyske grænsepoliti (Bundesgrenzschuts – BGS) havde et akut behov for et lettere terrængående køretøj, som kunne transportere ca. 6 personer. Køretøjerne skulle først og fremmest anvendes til patruljering langs ”jernetæppet”, specielt langs grænsen til DDR. Valget stod den gang mel-

lem Mercedes Benz Unimog og Land Rover, og efter et længere testprogram faldt valget på Land Rover.

Der opstod imidlertid det problem, at Land Rover havde så store leveringsproblemer, at man i første omgang måtte sige nej tak til ordren. Tilsyneladende var BGS ikke interesseret i Unimog'en som et alternativ, så man besluttede at se sig om efter andet alternativ til Land Roveren, og i slutningen af 1952 kom Vidal & Sohn Tempo Werk ind i billedet.

Tempo G1200

Tempo Werk havde tidligere været pioner i udvikling af et let terrængående køretøj, idet man allerede i 1936 kunne præsentere sin Tempo G1200, konstrueret af Otto Daus, som var Tempos konstruktionschef. Det var en meget særpræget konstruktion: den blev truk-



Tempo G1200 fra Estland

ket af to 600 ccm. ILO to-taktsmotorer med hver sin gearkasse (en i hver ende), som trak på henholdsvis for- og bagakslen. Der var mulighed for at køre med 4-hjulstræk eller valgfrit for- eller bagjulstræk med anvendelse af kun én motor. Det var også muligt at ændre styringen til 4-hjulsstyring. Top-hastigheden blev opgivet til 70 km.t.

Mod forventning var den tyske værne-magt ikke særligt interesseret i G1200-køretøjet. Til gengæld viste adskillige udenlandske militære enheder større interesse; den danske hær modtog allerede et prøveeksemplar i slutningen af 1936 og det førte til bestilling af et mindre antal G1200. Den svenske hær fik fremstillet en forlænget model, som kunne transportere 8 personer. Den blev så populær, at den medvirkede i en af de populære svenske soldaterfilm ”Tre kärlekar”, som blev produceret i begyndelse af fyrrerne, hvor både terrænegenskaberne og ikke mindst 4-hjuls styringen til fulde blev udnyttet. Det spændende køretøj fandt bl.a. også vej til militære enheder i Finland, Estland, Rumænien og Brasilien. Der



Tempo G1200 afprøves af den danske hær



Forlænget Tempo G1200 fra Sverige



Tempo Land Rover "ladefund"

er lidt tvivl om antallet af producerede enheder, men meget tyder på, at det blev til omkring 13-1400 stk.

Tempo Land Rover

BGS ønskede meget hurtig levering, hvilket gjorde det umuligt for Tempo Werk at udvikle et helt nyt køretøj, som opfyldte BGS's krav. I stedet henvendte Vidal & Sohn sig til Rover i Solihull i England med et forslag om, at man kunne bygge Land Rover på licens i Tempo Werk. Det lykkedes forbavsende hurtigt for parterne at blive enige om omfanget og betingelserne for en licensproduktion, så allerede i løbet af april 1953 var de første Hamburg Harburg-producerede Land Rovere klar til levering.

De Tempo-byggede Land Rovere adskilte sig på væsentlige punkter fra sit britiske ophav: Karrosseriet var opbygget af stålplader, forskærmene var med indbyggede værktøjskasser, der var kun 2 forsæder, og dørhåndtagene og dørene var ændrede. De fleste køretøjer var også forsynet med varmeapparat. Desuden var en del af de oprindelige Lucas el-dele, så vidt vides, erstattet af tilsvarende dele af Bosch-oprindelse.

De første køretøjer var af 80"-typen, men blev i efteråret 1953 afløst af 86"-modellen. Samtidig blev reservehjulet flyttet fra bagklappen til monteringen på motorklappen.

Der blev iflg. hjemmesiden "Tempo Dienst" indtil 1957 bygget i alt 278 Tempo Land Rover.

Det var dog ikke afslutningen på BGS' samarbejde med Land Rover. De Tempo-byggede Land Rovere blev gradvist afløst af britisk-byggede Land Rovere i større antal. For at kunne servicere disse køretøjer oprettede Rover et tysk datterselskab, Deutsche Rover A.G., som samtidig skulle tage sig markedsføringen af den ny Rover 2000 i Vesttyskland. Relationerne mellem BGS og Rover Ltd. har tilsyneladende væ-



Tempo Land Rover Typ 1 i Wales (fotograferet af Poul)



Tempo Land Rover Typ 2. Bemærk reservehjulet



En af det tyske grænsepolititis Land Rover Discovery

ret gode, for i 1966 købte BGS også 80 stk. Alvis Saladin fra Alvis Car & Engineering, som i 1965 var blevet et datterselskab af Rover. Saladin var et 6-hjulet armeret køretøj, forsynet med

en Rolls-Royce B80 8 cyl. Benzinmotor. Så sent som i 1997 anskaffede BGS et antal Land Rover Discovery, som var i tjeneste indtil 2004.



- lidt historie om Wartburg

Fotos og tekst: Jørgen Lind

Wartburg er en borg, der er opført i det 11. og 12. århundrede ved byen Eisenach i Thüringen i Tyskland. Her boede Martin Luther i årene 1521-22, da han oversatte Det nye Testamente til tysk.

Det er nu hverken borgen eller Luther dette skal handle om, men derimod bilmærket, der tog navn efter borgen i Eisenach.

Under nogle ture til ex. DDR har jeg i de senere år besøgt forskellige museer og har været til flere træf, hvor jeg har set og fotograferet en mængde af de "lokale" motorcykel- og bilmærker - efterhånden tilstrækkeligt til, at jeg kan illustrere f.eks. Wartburgs modelhistorie næsten komplet med egne fotos.

Automobilwerke Eisenach fremstillede i 1898 et automobil, som var en licensbygning af den franske Decauville, der fik navnet Wartburgwagen. Navnet blev dog allerede dropet igen i 1904, da selskabet skiftede ejere. Derefter fremstillede fabrikken gennem en årrække små biler af mærket Dixi. Svækket af uroen efter Den første Verdenskrig fusionerede man i begyndelsen af 1920'erne med Gothaer Waggonfabrik.

I 1927 introducerede fabrikken Dixi model DA-1 3/15, der var en licensudgave af den britiske Austin 7



og samtidig var den første model, der blev produceret på samlebånd. I det første produktionsår solgtes over 9000 stk. DA-1, og det var flere biler, end fabrikken i alt havde fremstillet i de første 30 leveår. Samme model blev også BMWs første personbil, efter at denne tyske motorcykel- og motorfabrikant **Bayerische Motoren Werke AG**, som er grundlagt i 1917, havde overtaget Eisenach-fabrikken i november 1928.

Wartburg-navnet dukkede kortvarigt op igen i 1931 på en BMW DA-3 3/15 Wartburg, som var fabrikkens første sportsvogn. Personbilproduktionen i Eisenach blev stoppet i 1942 som følge af "ændrede behov", og derefter fremstille-



des motorcykler for værnemagten samt flymotorer for Luftwaffe. Ved krigens slutning lå omkring 60% af fabrikkens bygninger i ruiner, men alt maskineri og dele var gemt væk i sikkerhed.

Efter Den anden Verdenskrig befandt Eisenach sig efter delingen i den sovjetiske zone. Fabrikken blev overdraget til et sovjetisk selskab og omdøbtes til **Sowjetische AG Maschinenbau Awtowelo, Werk BMW Eisenach**. Mens produktionsapparatet i andre fabrikker i sovjet-zonen flyttedes til Sovjetunionen, blev bygningerne i Eisenach sat i stand, og alt maskineri flyttet ind igen. Produktionen af model 321 blev genoptaget allerede fra november 1945, model 326 fra 1946-47 og model 327 fra 1946-55. En ny model 340 (en videreudvikling af BMW 326 med et modificeret for- og bagende) og model 325-2 kom i 1952. På den måde er alle BMW'er mellem 1945 og 1952 i virkeligheden "russiske". BMW i München kunne ikke beskytte sit handelsnavn, så længe russerne styrede selskabet.

Ikke før end 1952 overdrog Sovjet fabrikken til DDR-regimet, der oprettede et statsejet selskab, der ufortrødent fortsatte med at producere både biler og motorcykler under BMW mærket. Efter en retssag i 1952, ændredes navnet til EMW, og fabrikken skiftede navn til **Eisenacher Motorenwerk (EMW)**. På det tidspunkt var BMW i München igen begyndt at producere biler, og blev dermed igen i stand til at sikre sin varebetegnelse, sit logo, og sit typiske udseende med det dobbelte næsebor-gitter. Produktionen fortsattes af model 327 og den videreudviklede model 340, nu som EMW 340-2.



De to gamle Auto-Union fabrikker i Zwickau (Audi og Horch) havde siden 1949-50 produceret en "ny" bil, som var en næsten nøjagtig videreførelse af DKW's model F8 fra 1939-42, først under navnet DKW IFA F8, senere kun IFA F8. **Industrieverband Fahrzeugbau (IFA)** var en sammenslutning af alle foretagener i DDR, der fremstillede køretøjer af enhver art.

I oktober 1950 udvidedes produktionen med IFA model F9, som var en kopi af DKW model F9 med en 3 cyl. 900 cc to-



takts motor, der blev introduceret i 1939, men som på grund af krigen ikke nåede at komme i serieproduktion.

I sommeren 1953 blev produktionen af denne model F9 flyttet fra Zwickau til Eisenach, hvor den gamle fabrik fik endnu et navneskift, nu til **VEB Automobilwerk Eisenach (AWE)**, hvor VEB markerede, at den nu var "rigtig" folke-ejet = Volkseigene Betrieb, som alle andre fabrikker i DDR. Bilen fik modelbetegnelsen EMW 309 - i hvert fald internt. Den mest markante ændring på bilen, der blev indført i den anledning var, at frontruden nu var let buet i ét stykke.



Efter 3 år med F9 præsenterede AWE så i 1956 den helt nye Wartburg. Ny og ny? - ja, i hvert fald var karrosseriet nyt, chassisrammen havde fået akselafstanden øget en anelse, og motoren var den samme 3 cyl. 900 cc, der dog blev tunet op til 37 PS.

Modellerne fra 1956-58 var **311-0** Standard Limousine 4-dørs sedan. **311/1** Luxus-Limousine 4-dørs luxus sedan.



311/2 Cabriolet 2-dørs 2+2 sædet - fra marts 1956 - med samme specifikationer blev opbygget i Dresden.



I 1957 udvidedes udvalget med model **311/3** Coupé 2-dørs, der fra 1959 fik 38 PS og fra 1961 40 PS.



311/4 Kübelwagen (Politi off-road), kun 891 stk. blev fremstillet 1959 - 1964. **311/5** Camping-Limousine 5-dørs station wagon. Denne model fortsatte indtil 1961.



311/6 Limousine var en højrestyret 4-dørs sedan til eksport. **311/7** 2-dørs Pickup fra marts 1956. **311/8** Schiebedach-Limousine, 4-dørs sedan med soltag og en tilsvarende **311/108** Luxus-Limousine mit Schiebedach. **311/9** Kombi var på





programmet fra 1956-61. **311-300** Hardtop Coupé 2-dørs HT. Alle modellerne havde stort set samme specifikationer. Fra 1957-59 byggede fabrikken den mest attraktive og i dag mest eftertragtede model, den 2-personers **313/1** Sport-Roadster, der afveg lidt fra de øvrige. Karosseriet var lavere, og motoren leverede 50 PS, der kunne give bilen en tophastighed på 140 km/t. Der blev kun bygget 469 stk. af dem.



Fra 1958-61 havde alle **311**-modellerne fået et nyt design af kølergrillen, og bilerne kunne leveres i flere farver, også 2-farvede, men var ellers ganske uændrede.



1962-65 fik modellerne tilføjet **1000**, da motoren blev øget fra 900 til 992 cc og nu ydede 42/45 PS.



Stort set alle de hidtil kendte varianter kunne tilbydes - **313/1** Sport dog undtaget.

For 1965-66 introduceredes overgangsmodellerne **312**, der kom i varianterne **312/0** Standard Limousine 4-dørs sedan, **312/1** Luxus-Limousine 4-dørs sedan og **312/5** Camping-Limousine 5-dørs station wagon. Der var tilføjet enkelte ind- og udvendige kosmetiske ændringer. Tilmed blev det



gammeldags chassis med tværliggende bladfedre for og bag afløst af skruefedre og triangler, og der indførtes andre tekniske fremskridt i hjulophæng, bremses og styretøj, der bragte bilen op på det laveste internationale niveau for middelklassevogne. Selv gearkassen modificeredes let - dog stadig uden at 1. gear var synkroniseret. **312**-modellerne kendes i det ydre især på de mindre - næsten for små - 13" hjul.



Eksportmodellerne fik tilmed en ny, vandret stribet kølergrill. Efter 5 års pause kunne fabrikken igen - kortvarigt - tilbyde en "forældet" åben 2-dørs cabriolet model **311-300** HT, som dog snart blev afløst af model **312-300** HT med de samme specifikationer som de øvrige **312**-modeller.

Wartburg havde på 10 år kun fået tilføjet beskedne fornyelser og forbedringer. Ind imellem forsøgte man sig med prototyper med nye karrosserier på den traditionelle chassisramme, men også mere tidssvarende konstruktioner med selv bærende karrosserier. Men der var ikke penge til at sætte nye modeller i produktion, så ingen af dem blev bygget i mere end 6 eksemplarer.

I 1966 kom så omsider den nye model **353** Limousine. Ny og ny? - ja, igen var det i princippet kun karrosseriet, interiøret og instrumenteringen, der var nyt, mens chassis, motor og transmission var direkte overtaget fra overgangsmodellen **312**. I oktober 1967 blev modelrækken øget med en **353** Kombi.

Begge modeller fik i 1969 sat motorydelsen op til 50 PS, og efter nogle få, ubetydelige ændringer i 1972 kørte så model **353 W** af båndet den 3. marts 1975. "W"et stod for Weiteentwicklung - videreudvikling: Der indførtes skivebremses for hjulene, generator, halogen-forlygter, sikkerhedsrat-



stamme og store runde instrumenter. I løbet af de næste 14 år frem til 1989 moderniseredes **W**-modellerne yderligere en smule med bl.a. el-bagrude, sorte vinduesviskere, frontspoiler, nakkestøtter på forsæderne og sorte kofangere - uden at man fandt det nødvendigt at tilføje flere "W'er" til modelbetegnelserne. Et stort skridt blev taget, da køleren i 1985 endelig blev flyttet frem foran motoren, formentlig med bedre køling til følge. Kølergrillen blev ved den samme lejlighed nu også lakeret i bilens farve.



Fra højeste sted - Politbüro'et - blev der allerede i 1983 taget princip-beslutning om, at man skulle indgå et samarbejde med VW i Wolfsburg om en fabrik til produktion i DDR af firetaktsmotorer. Som kompensation skulle hvert år leveres et stort antal motorer - fremstillet efter vestlig kvalitetsstandard - tilbage til Wolfsburg. Efter 5 år gennemførtes aftalen, et industrianlæg til adskillige milliarder øst-mark blev bygget med lånte penge, og den 12. oktober 1988 løb den første nye Wartburg **1,3** Limousine af samlebåndet, nu med



en 4 cyl. VW-Golfmotor på 1272 cc, forbedret undervogn med øget sporvidde og let omarbejdet for- og bagende på karrosseriet. De gamle 3 cyl. totaktsmodeller produceredes sideløbende indtil 1989.

Der blev bygget 153.000 1,3-modeller, men næppe nok til at tjene de store investeringer i motorfabrikken og modelskiftet hjem igen.

Til trods for de løbende moderniseringer havde Wartburg'erne ikke fjernet sig ret langt fra DKW F9 førkrigs-konstruktionen, og bilen var således i bund og grund aldeles forældet i forhold til samtidens vesteuropæiske og japanske biler.

Efterspørgslen i DDR var dog enorm, både på grund af lave produktionstal, en særdeles indviklet, håbløst tidskrævende og forældet bureaukratisk købsprocedure, som er et kapitel for sig, samt ikke mindst manglen på alternative muligheder: På den mest populære model Kombi måtte DDR-borgerne i midten af 1980'erne acceptere en ventetid på 15 år! - på Limousinen kunne man nøjes 12 år! Rigtig mange nåede aldrig at få sin forlængst bestilte Wartburg leveret før DDR-regimets endeligt.



Efter pengeombytningen i 1990 blev prisen på f. eks. Wartburg Kombi reduceret fra 33.775 Mark til 15.590. Men snart kunne man købe alle andre bilmærker, som den forældede Wartburg ikke kunne konkurrere med, hverken på pris, teknik, kvalitet og udstyr.



Der var planlagt flere modifikationer i slutningen af 1990, men da havde Wartburg allerede taget de sidste krampetrækninger.

Den 10. april 1991 rullede den sidste Wartburg af båndet. Den kørte direkte ind på Automobilmuseum Eisenach, der siden 2005 har haft hjemme i en del af den gamle fabrik - og der står den endnu!

Nu lever bilmærket - som så mange andre - kun videre som elsket og savnet blandt entusiaster.





Velkommen til nye medlemmer

Fornavn	Efternavn	Adresse 1	Postnr	Telefonnr	Model	Årgang
Lars	Larsen	Fejringhusvej 29	8722 Hedensted	2530 1617		
Erling	Frederiksen	Strandvejen 28	4671 Strøby	8861 6116	MG TD	1953
Flemming	Jensen	Strandvænget 9	4760 Vordingborg			
Danni	Nielsen	Roldvej 26	5492 Vissenbjerg	6443 1315	Ford Mustang	1964
Niels E.	Christiansen	Tårnvej 91A, 03. tv 0050	2610 Rødovre	2015 3290	Mercedes-Benz 250 W123	1982
Johnny C. K.	Nielsen	Rendsagervej 57	2625 Vallensbæk	4362 0539	Mercedes-Benz 230 CE W123	1981
Jegvan Ringstrup	Barlo	Bygaden 2A	6740 Bramming	2072 4205	Morris Monaco 1800	1966
Morten Jæger	Rasmussen	Snedkervej 5	5600 Faaborg	2219 9486		
Gitta Holbæk	Pedersen	Vonsildvej 19	6000 Kolding	2282 4533	Ford Maverick	1973
Knud	Isaksen	Møllesvinget 36	6100 Haderslev	5134 3240		
Erik	Dam	Hustedgårdvej 17	8722 Hedensted	2065 2263	Opel Kapitän	1959
Gudmund	Olsson	Klampenborgvej 3	2930 Klampenborg	2265 0630	Porsche 914 2,0	1974
Kasper Joos	Borch-Christensen	Broholms Alle 22, 02. tv	2920 Charlottenlund	2221 1166	Ford Escort 1,6	1985
Flemming	Kragh	Ved Lindelund 259	2605 Brøndby			
Jens	Würtzen	Rantzausmondevej 65	5700 Svendborg	2076 8442		
John Vinther	Martinsen	Pårupvej 12	2770 Kastrup	2618 2000	Toyota Celica Supra	1982
Jørgen	Johansen	Kirkegade 2	7250 Hejnsvig			
Stine Madegaard	Christensen	Skovvænget 5	4600 Køge	5663 2223	Triumph Spitfire Mark II	1965
Gert	Jørgensen	Bojskovvej 9	6300 Graasten	2240 8813		
Morten	Bak	Jelstrupvej 28	9600 Aars	6046 1296	Ford Cortina GT 1,6	1970
Peter Chr.	Trolle	Holmevej 199	8270 Højbjerg	8627 2870		
Anders	Rasmussen	Chr. Molbechsvej 5, 03. tv	8000 Aarhus	5156 8536		
Hans Jørn	Jørgensen	Åruplunden 1C	8722 Hedensted		FIAT Spider	1967
Annette	Tromborg	Maegaardsvej 2	5856 Ryslinge	5239 0043	Morris 1000 Super	1969
Tim	Mikkelsen	Skyllbakkegade 5	3600 Frederikssund		Datsun 100 A E10	1974
Kamran	Taheryan	Kongevejen 473	2840 Holte	3511 2323	Ford Mustang	1967
Lennart Platz	Østergaard	Vestergade 5	6650 Rørup			
Kim	Højberg	Stensballestrandvej 27C	8700 Horsens	2844 1920	BSA Lightning	1967
Mette	Dyhr	Storgade 48	4180 Sorø	5783 1005	SAAB V4	1970
Jens	Krøyer	Grantofteparken 392	2750 Ballerup	4497 1600	Ford Mustang	1968
Niels Legaard	Christensen	Bakkevej 8	3050 Humlebæk	3137 8818		
Toto	Ingemann-Hansen	Agerbovej 7.02,tv	2800 Kgs. Lyngby	4588 9019	Volvo Amazon	1968
Lars	Fischer	Bolbyvej 5	3782 Klemensker	5696 8320	SAAB 96	1971
Jørgen Bredal	Fromseier	Strandvej 20	4573 Højby	3255 8082	Ford V8	1935
Frederik	Jørgensen	Stigbjergvej 7	7330 Brande	2287 1682		
Erik Steen	Pedersen	Østergade 38	4970 Rødby	5053 2029	Kawasaki ZX 750F	1987
Micha	Milthers	Skovvangsvej 194, 02. tv	8200 Aarhus N	2682 7548	Pontiac Le Mans	1968
Mina	Rasmussen	Damvejen 9	3400 Hillerød	2946 6226		
Flemming	Nørregaard	Gerdaslundsvej 16	5230 Odense M	2926 8005		
Jacob	Andersen	Klintevej 7D, 01	4654 Fakse Ladeplads	6051 1979	VW 113 1500	1970
Jesper	Dahl	Tranehaven 15, st. th.	2605 Brøndby	3611 0840		
Steen	Petersen	Houtvedvej 7	4652 Hårlev	4371 0691	Austin	19590
Ivan	Jensen	Skovhusvænget 29	4632 Bjæverskov	5687 0954	MGB	1974
Ejvind	Marthinussen	Bækvej 8	4660 Store Heddinge	2027 4382	Volvo 1800 S	1967



Sommer's Automobile Museum

åbner næste særudstilling:

SØNDAG DEN 27. OKTOBER 2013
KLOKKEN 14.00

Temaet er: **RENAULT fra 1908 til 1970**



Udstillingen løber til og med
søndag den 30. marts 2014

Åbningstider:

Søndage kl. 14.00 til 17.00,
samt onsdag kl. 18.00 til 21.00



Madpakketur

Søndag den 8. september 2013, kl. 10.00

Vi starter i Nærum og kører en tur op gennem
Nordsjælland til Beredskabsstyrelsens Museum i
Esbønderup, og ser på deres gamle køretøjer og
øvrige materiel.

Der er mulighed for at spise den medbragte mad
indendørs - hvis vejret ikke er med os.

Turen koster ikke noget, men tilmelding ønskes
inden den 4. september til:

DVKs sekretariat telefon 45 56 56 12
eller e-mail: kontor@veteranbilkklub.dk

Med venlig hilsen

Arne Castello Jensen

Info tlf. 45 86 81 94 / 29 46 12 24



Løvfaldsløb

Sæsonafslutningsløb søndag den 27. oktober 2013

Start p-plads Nærum ved DVK's kontor kl. 10.00, mødetid kl. 09.30.

Med afslutning på Julebækhus, Ndr. Strandvej 87, 3150 Hellebæk kl. 13.00, hvor det store kolde bord venter med efterfølgende kaffe.

Pris for hele arrangementet **200 kr.** pr. person. Børn under 10 år halv pris, drikkevarer betales særskilt på stedet.

Der er en konkurrence indlagt i løbet med præmie til nr. 1, 2 og 3.

TILMELDING til Gert Asger Nielsen, telefon 4970 9580 (sidste frist 1. oktober)

Ved tilmelding - som er bindende - får du oplyst startnummer.

Navn og startnummer opgives ved indbetaling på konto nr. 2230 konto 8967 977951.

(sidste frist for indbetaling er 8. oktober)

Med håbet om dejligt vejr og godt humør og mange gamle køretøjer ser vi frem til en dejlig tur.

Valgfri køretøj (helst gammel) – dermed ingen kørelister!

Med venlig hilsen
Løbsledelsen

Gert & Birthe





DVK Aabenraa
Kørsel med beboer fra Rise Plejehjem (Egegården)
Rise Bygade 50, 6230 Rødekro.
Søndag den 1. september 2013

Vi mødes kl. 14.00 til kaffe.
Herefter kørsel med beboerne.
Når vi er færdige med at køre, vil der være grill pølser (eller lignende) sammen med beboerne.
Max. 10 biler.

Tilmelding til:

Kjeld H. Nielsen
holm-nielsen@bbsyd.dk
Tlf. 20 23 44 91

Erik From
erik.kef@webspeed.dk
Tlf. 29 66 98 47

Veteranskib og veteranbiler passer rigtigt godt sammen !



Vi har været så heldige at få mulighed for at kunne komme ud på en times sejltur med det nyrestaurerede dampskib "Bjørn", som en række entusiaster har brugt over 25 år på at sætte i stand. Skiber der er over 100 år fremstår utroligt flot, og med dampen oppe, er det et billede på en svunden tid.

Turen foregår fredag den 27. september.

Samme dag er det kulturdag i Helsingør. Vi har fået tilladelse til at bilerne parkeres på kajen, hvor "Bjørn" ligger, og der vil være opsyn med bilerne medens vi nyder sejlturen.

Passagerantallet er begrænset til max 36, og tilmelding sker til DVKs kontor på tlf. 45565610. Prisen er kr. 250 pr. person. Når tilmeldingen er bekræftet skal beløbet indbetales på konto Reg.nr. 2230 konto 8967 9777951

Der startes kl.9.00 fra DVK Nærum og der køres ad en planlagt rute til Helsingør, hvor sejlturen starter kl.11.00 og varer ca. 1 time.

Erik Mieth



BILER SÆLGES

Ford Taunus tanun 1,6 – 1979. Der er sat ny køler i for to år siden plus nye calibre. Der er en lille smule rust - ikke meget. Nem at syne. Pris kr. 7.000.

Carsten Svenningsen, tlf. 24 27 00 02
e-mail: hejpus@hotmail.com

MG TF 1954 sælges. Kun én ejer siden ny. Nænsom off-frame restaurering. Synet i 2006 med sorte plader. Alt er blevet skilt ad, ordnet og samlet igen. Motor og gearkasse er stadig urørt. Kun kørt 3.500 km siden 2006. Original inklusiv al tilbehør. En rigtig FIN MGTF. Pris kr. 225.000. Tino Honore, tlf. 23 22 41 10
e-mail: tinohonore@live.dk

Daimler Sovereign 4,2 aut. 1975. Super flot Daimler, særdeles velkørende. Original flot rød læderkabine, ingen rust. perfekt lak, meget flot crome, højrestyret, import fra UK, altid passet på værksted, 4,2 motor med automatgear. Stort folde soltag. Nyserviceret. Syn til 2018. Virkelig en skøn vogn som fortjener et godt hjem. Pris kr. 85.000. **Lotus Super Seven** 1962. Lotus Twin Cam motor tunet 144HK. Dobbelt webere, aluminium rocket kobling, Quaife gearkasse med langt første gear. Ford bagaksel med Trans-X spær. Compomotive motorsport hjul med roadslicks, Protech Alustøddæmpere (fuldt justerbar). Renoveret i England for 4 år siden. Ekstrem hurtig og velkørende. Vil kunne erstatte enhver antidepressiv medicin! Kører som en drøm. Efterset i DK 2012. Havde før finanskrisen kostet over 250.000. Sikker investering. Nedsat kr. 15.000. Fast pris kr. 195.000. **Jaguar XJ6 Serie 1** 1970. En af DKs flotteste, renoveret de seneste år for kr. 170.000 - kvitteringer haves. Absolut rustfri. Beige læderkabine, manuel gear med overdrive. Særdeles velkørende, køre bare som en drøm. Dansk fra ny. Fuld historie. Nysynet 19/6-2013 (brugt kr. 10.000. bremses, nye støddæmpere og bagpotter) **næste syn 2021**. Fantastisk bil til små penge. Pris kr. 100.000. Morten Petersen, tlf. 24 65 62 28
e-mail: mp4@ofir.dk

Volvo 142 1968. Sjælden model sælges. Volvo 142P produceret i 1967-68. Siden 2001 er den blevet brugt som brugsbil og der følger vinterhjul/-dæk med. Blev komplet motorrenoveret v/195.000 km (2004) med nyt topstykke, ventiler, stempler osv. og kører på blyfri. Der er en del overfladerust i samlinger etc. Ingen gennemtæringer så vidt vides og slet ikke i undervognen, da den er behandlet med Tectyl gennem årene. Alt er stort set originalt og der medfølger også en kasse med reservedele incl. ny hjulkapsel, blinklys og lygteglas. Den kan p.t. ikke starte - kræver enten nyt batteri eller starter. Kobling skal efterses. Sidespejl mangler (kan stadig skaffes), et nyt sideblink følger med og bagklappens **håndtag**. Gummirem ved udstødning er knækket. Kan nemt sættes på. Der en revne i forruden. El-bagruden er relativ ny. Bilens skal synes hver 8. år og næste gang er 30.07.2016. Pris kr. 10.000. Lone Bjørn Madsen, tlf. 51 16 91 57
e-mail: madsen15b@gmail.com

Bristol 409 1967. Eneste kørende og indregistrerede V8 Bristol i Danmark. Den sene 409, kaldet serie 2, er den bedste model. Den har foruden servobremser også ZF-styretøj med servo. 5,2-liters, canadiske Chrysler motor med rigelig kraft til at overtræde alle hastighedsgrænser. Rummelig og imponerende superluxusbil fra 1967. Se forårs VT for billeder eller skriv efter dem. Vognen, som trænger til et par kærlige hænder, kan købes for en slik. Pris kr. 130.000. Peter Bering, tlf. 55 99 60 89
e-mail: pb@arkitektbering.dk

Roll-Royce Silver Shadow 1973 sælges for kr. 198.000. Hvid med aut. gear, el-ruder mm. Læderindtræk. I absolut god stand. **Jaguar Sovereign** 1985 V12 sælges for kr. 59.000. Hvid med aut. gear, el-ruder mm. Læderindtræk. I absolut god stand. Niels Frølich Nilsson, tlf. 4827 8302

Sjælden 3 personers sportsbil med center motor. **Talbot Matra Murena** årgang 1981 med 1600 kb motor 77.000 km. Vognen er synet april 2013

unden fejl, lige til at ejerskifte og komme ud at køre. Pris 54.000. Torben Rick Jensen, tlf. 29 70 39 65

DELE TIL BILER SÆLGES

Flot **Amazon**-kofanger (mellemste forstykke) sælges. Arne Christense, tlf. 48 28 65 12 / 22 58 70 35

MGB 1963. Køler+oliekøler kr. 400. Kabinedækken nyt kr. 1.000. Flotte baglygter kr. 500. Haynes rep.bog kr. 100. Diverse reservedele kr. 100. Eller Samlet pris kr. 1800. Niels Ditlefsen, tlf. 27 98 30 00
e-mail: niels.ditlefsen@gmail.com

DELE TIL BILER KØBES
Retningsviser til **Opel Olympia** årgang 1939.

Aage Thomsen, tlf. 75 67 31 13

DIVERSE

3 stk. Munters mg90 **affugtere** - minimalt hvad de har kørt og fungerer alle perfekt. **Sælges samlet for 8.000** eller enkeltvis for 3.500 (nypris incl. rabat ved DVK 14.000).

Tom Viborg, tlf. 28 29 49 87
e-mail: klokkegaarden@mail.dk

AUTOMOBILIA

Jaguar brochure, bøger, blade. Fantastisk/vanvittig unik samling af div. Jaguar brochure, de fleste helt nye, mange forskellige modeller, mange meget meget sjældne og helt unikke, antal ukendt, men ca. 20 kg, e-type, d, xj, daimler mfl. kan faktisk ikke beskrives, sælges til jaguar entusiast! Kr. 3.000.

Morten Petersen, tlf. 24 65 62 28
e-mail: mp4@ofir.dk

Meget velholdte **instruktionsbøger** til veteranbiler (hovedsageligt biler fra 50'erne og 60'erne) sælges. Bind 1-4. Sælges helst samlet. Udgiven af Ivars Forlag.

Janine Berger, tlf. 50 47 38 68
e-mail: ninn@arvegodset.dk



TIL SALG



Ford Mustang Mark 2 Giha årg. 1976.

Motoren er en 302-V8 på 5,0 ltr. Bilen er totalt istadsat i 2011-12. Den er nylakeret, har læderindtræk, air condition, ny køler, kaborator, generator, batteri, dæk og bremses. Den har kørt 74.000 miles, og har kun haft én ejer. Den er med Danske papirer og holder syn til år 2020. Pris kr. 75.000. Foto kan mails. Jørgen F. Nielsen, tlf. 7583 3802 e-mail plata.nielsen@mail.dk



Cadillac 1937, serie 7533

Import fra Arizona i 2002. Synsklar, told betalt. Urørt - original bil. Ingen rust nogensinde, sundt træ, kører fint. Afgift kr. 114.00. Gerne bytte. Kr. 159.000.

Frederik Larsen, tlf. 20 72 54 37
e-mail: natteravn66@hotmail.com



Jaguar 240 - 1968

Smuk og velkørende 'antikvitet'. Præsentabel med autenticitet, sjæl og charme. Løbende vedligeholdt. Sølvgrå med rødt indtræk. Har tilhørt Jaguarklubbens æres formand, Ole Sommer. Ny 3,8 motor monteret 1987. Har kørt 60.000 km. Synet til 2016.. Pris kr. 125.000. John Erichsen, tlf. 29 27 14 28 e-mail: johnerichsen@mail.dk

Det er snart tid til en ny redaktør...

Det er begyndt at knibe med tiden, da der er mange decidede formandsopgaver, som jeg også vil bruge min tid og kræfter på end jobbet som redaktør af Veteran Tidende. Og et af mine nytårsforsætter for 2013 var at blive bedre til at uddelegere opgaver. Derfor kommer her en efterlysning af en ny redaktør til vores medlemsblad VT.

Da Ole Emil Riisager i april 2011 efter mange års flittigt og godt arbejde som redaktør frasagde sig opgaven overtog jeg den, men nu må det være tid til, at stafetten går videre.

VT er et medlemsblad og heldigvis er der mange af vores medlemmer, der har lyst til at øse af deres bilfaglige viden eller vil dele gode oplevelser med andre vha artikler, fotos eller notitser i bladet.

Redaktørens opgave er bl.a:

- Indsamle bidrag fra medlemmer eller eksterne skribenter
- Få ideer til artikler, reportager og referater og sætte nogen i gang med at skrive dem
- Fordele stoffet, så hvert nummer har et godt og varieret indhold
- Forsøge at fremskaffe illustrationsmateriale til det skrevne, hvis ikke det medfølger
- I samarbejde med grafiker Ole Callesen at fastlægge sidetallet for hvert nummer samt prioritering og rækkefølge af stoffet.
- Sikre at artiklerne er skrevet i et forståeligt og godt sprog med et passende antal kommaer fordelt de rigtige steder
- Selv læse eller få læst korrektur på manuskripterne og den færdige opsætning af bladet, inden det går i trykken
- Koordinere trykning og udsendelse med grafiker og DVKs sekretær.

VT udkommer som bekendt 12 gange om året, så der er stort set altid et nummer undervejs. Der foreligger en fast plan for deadlines og udgivelsesdatoer, og jeg vil gerne være en ny redaktør behjælpelig med at styre et nummer eller to igennem – om ønsket.

Det er mit håb, at når foråret nærmer sig, har en ny redaktør overtaget ansvaret for VT, og han/hun kan glæde sig til et sjovt, men til tider også krævende arbejde for DVK. Honoraret er symbolsk, altså ikke noget man kan leve af, men glæden ved det frivillige arbejde, tæller da også.

Kunne du tænke dig at være ny redaktør? Kender du en, som måske kunne tænke sig jobbet? Ring 40 15 80 08 eller send en mail til dorte@stadil.net snarest.

Venlig hilsen fra den nuværende redaktør.
Dorte Stadil



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

Opbevaring af biler i aflåst lade med betongulv

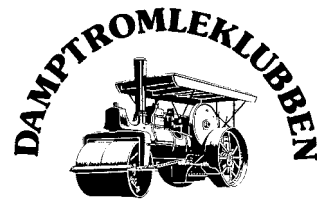
Pris fra kr. 2.000,- pr. år

Ring og hør nærmere:
Ebbe Nordborg, Skovvejen 7, Sønderby, 4050 Skibby
Tlf. 61 70 94 14
e-mail: ebbenordborg@gmail.com

Garager udlejes i "Det Grønne Område"

Lyngby, Gladsaxe, Virum & Holte.
Individuelle garager med nye aflåste stålporte.
13 – 15 m2 Gode tilkørselsforhold.
Leje 800,-/mdr. + m. depos. 3 mdr.

Tlf. 46 949 942 Mail: garager.dgo@gmail.com



SWAPMEET®

Søndag d. 06. oktober 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



Veterandele.dk

LEVERING HVER MÅNED FRA USA

Vi har alle materialerne til dit restaureringsprojekt

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

og meget mere på www.veterandele.dk

RESERVEDELE TIL

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

- FORD T
- FORD A
- CHEVROLET

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

Vi forhandler Castrol's produkter

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

Veterandele.dk
En del bedre..

Man behøver ikke være veteran...

...for at læse Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk

Stort stumpemarked

Motorbyen Hvidkærvej 4 5250 Odense sv

Søndag 22 September 2013

Dagen starter kl 10 og slutter igen kl 15

Der vil være ca. 40 stande

A 3x4 meter til 100,00 kr pr stand

Kontakt Per Mortensen

På mobil 22 17 96 65

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