

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



52. årgang - juli 2008 - VT nummer 385

## Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-to 10-13)  
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)  
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.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

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

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. For konkurrencesvar dog inden månedens udgang.  
Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reprojektere.

## Annoncepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

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

I redaktionen desuden:  
Morten Alstrup  
Svend Carstensen  
Erik Nielsen  
E.W. Neesgaard  
Leif Gr. Thomsen

Layout, sats:  
Ole Callesen, tlf. 74561611  
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld  
e-mail: o.caller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

## Bestyrelsen

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

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

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

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

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben).

Jørgen Lauritsen  
Fasanvej 28  
7190 Billund  
Tlf. 75332051  
jorgen.lauritsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, klub i klubben).  
Torben Olesen  
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV  
Tlf. 66 17 42 49 - 40 17 42 49  
torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, øst).  
Ole Poulsen  
Tlf. 54 70 03 58  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

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

**København Nærum**  
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum  
Claus Neble, 2253 5550  
Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

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

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

**Vestsjælland**  
Sæbyvej 48, 4170 Høng  
Johnny B. Rasmussen  
20745709

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

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

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

**Vestjylland-Spjald**  
Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald  
Henning Knudsen, 97381264  
Samme adresse

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

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

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

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

**København og Nordsjælland**  
Claus E. Neble - 2253 5550

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

**Fyn & Jylland**  
John Andersen - 7593 1785

## Klubber i Dansk Veteranbil Klub

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

**Ford T Klubben Danmark**  
Claus Olesen, tlf. 59507155  
claus@clo.dk

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

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

## Vejledere

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

**Austin Seven**  
Ole Troen  
Tlf. 75943494  
trolley@yahoo.dk

**FIAT - Efterkrigs**  
Kurt Krogh  
9868 1189 - kurtogjonna@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

**Porsche**  
Thomas Teisen, tlf. 40942520  
tteisen@yahoo.com

**Singer**  
Bent Friis, tlf. 61352211  
bent.friis@veteranbilklub.dk

**SAAB**  
Claus Oppenheim  
clap@webspeed.dk

**Tatra**  
Svend Carstensen  
3969 8115

**Toyota**  
Henning Holm  
9865 8011

## IT og medlemsregister

**Bo Ødegaard**  
Høstbuen 18  
2750 Ballerup, 44 64 42 94  
bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

## Forsikringsforhold

**Jørgen Behrendt**, 4353 5503  
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

## Forsikring

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

## Revision

**Henning Andersen**  
Erwin Koster Kristensen.

## FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:  
Niels Jonassen  
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk  
Tlf. 49191129  
aurelia@webspeed.dk

## Klubregistre

### Mærkerregistre

**Austin Seven**  
Jørgen Frode Bakka  
Tlf. 4576 1224  
www.austinseven.dk  
mail@austinseven.dk

**FIAT - Førkrigs**  
Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende

**Ford Junior**  
michael@deichmann.org  
www.fordyandcmodelregister.dk

**Morris**  
Ole Nordlund  
Torben Valerius  
3956 0710  
www.morrisregister.dk

**Opel**  
Frederik Ravn-Larsen  
3250 1237

**Porsche**  
Paul Watson, tlf. 27285725  
paul@yellow1.dk

**Renault**  
Kristen Korsgaard  
8648 6968

**Rover**  
Henning Helmer  
4919 2700

**Singer**  
Kaj Dyring Larsen  
3990 4240

**Triangel**  
Uffe Mortensen  
4920 2301

**Volvo**  
Ole Callesen  
7456 1611

**VW - luftkølede**  
Robert Hagen  
Tlf. 3251 7624  
Robert.hagen@sas.dk

## Køreselskaber/Sektioner

**Alvis**  
Peter Bering,  
5599 6089  
pb@arkitektbering.dk

**Jydsk Køreselskab**  
Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

**Køreselskab Fyn**  
Anne Lise Gustafsson  
6263 2051  
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

**Køreselskab Vest**  
Erik Hougaard  
7583 0049

**Peugeot**  
Claus Sonne Linnedal  
3252 7777  
linnedal@hotmail.com

**Sokkelund Herreds Køreselskab**  
Svend Draaby  
3871 3902

## Bibliotek

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

## Sommers Automobil Museum

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



Forsiden:  
Fra National køredag.  
Foto: Johnny B. Rasmussen.

## Indhold

Fremrykket aflevering.....	3
Hvorfor ikke? .....	3
Aktivitetskalender .....	4
Hærværk.....	6
Det mystiske relæ .....	6
Nye aktiviteter .....	6
Klubaktiviteter .....	8
National køredag.....	10
Oldtimerløbet .....	18
Rover 12 1946 .....	20
Holte havn.....	24
Madpakketur.....	25
3 x top.....	25
En tur til Skotland .....	26
Englændertræf .....	32
HRG-tur .....	34
Garagebesøg hos Jens Nielsen.....	36
Pilgrimsrejse .....	40
Himmelbjergløb .....	41
Fynsk Herregårdstur .....	42
Museumsløbet .....	43
Alvis-weekend .....	44
DVMC i 45 år .....	46
Præciseringer om Rally Monte-Carlebo .....	46
Klampenborg.....	47
Kapløbet mod stjernerne .....	48
Om kopier .....	51
Græsted.....	52
Konkurrencen .....	54
Nye medlemmer .....	56
Invitationer .....	57
Køb/salg.....	60

## FREMRYKKET AFLEVERING

Vi er nødt til at slutte redaktionen af augustbladet tidligere end sædvanligt. Derfor er absolut sidste frist for aflevering af stof DEN 14. JULI.

Det gælder meddelelser fra mødestedsledere og arrangører, endvidere annoncer.

Derimod ikke aflevering af svar på konkurrencen. Til gengæld vil vi først til september kunne oplyse hvem der er vinder af konkurrencen i julibladet.

## Hvorfor ikke?

Hvorfor er der ingen dækning i Veteran Tidende af det arrangement, jeg deltog i?

Forklaringen er enkel – ingen har sendt os noget fra det.

Hvorfor er der mangelfulde billedtekster?

Vi har ikke fået bedre besked. Det ville hjælpe hvis arrangørerne straks sendte os deltagerlister.

Så grib i egen barm, eller beklag dig til arrangøren. Som egentlig er forpligtet til at sørge for det, hvis DVK har givet tilskud og evt. rallyplader.

Redaktionens kapacitet er begrænset, vi kan ikke overkomme selv at dække de stadigt flere arrangementer; der er jo også mange som simpelthen ligger uden for vores geografiske rækkevidde.

Så meget mere må vi takke dem der mere eller mindre af egen drift sender os tekst og/eller billeder.

Hvis du vil hjælpe os med at fylde bladet gør det ikke noget at du orienterer os på forhånd, men det er ingen betingelse. Derimod er det vigtigt at vi får dækningen straks efter at løb eller træf er holdt.

Det skal jo gerne med i førstkommande blad.

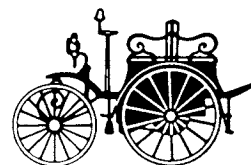
Nu da alle har digitale kameraer gælder slet ikke undskyldningen med at "filmen skulle lige tages færdig".

Og igen: Husk at alt skal sendes direkte til redaktøren. Ingen andre steder.

I første omgang helst kun tekst, henholdsvis varsko om billeder, hvis du ikke planlægger nogen tekst. Så aftaler vi nærmere.

På forhånd tak.

Redaktøren





## Møder

### Juli

Torsdag 10. Børkop. Klubmøde på Vandmøllen.  
Torsdag 10. Egersund. Sommerferie, intet møde.  
Tirsdag 15. Kværkeby. Juli - intet møde. Ferie.  
Tirsdag 22. Klippinge. Hyggemøde kl. 19 for dem der ikke er på ferie. Alle fra DVK er velkomne.  
Mandag 28. Vesterhede. Vinsmagning kl. 19 i Krogager.  
Onsdag 30. Amager. Jazz og luksusbuffet i Dragør.

### August

Tirsdag 5. Ristrup. Klubmøde med køretur - bemærk ændret tidspunkt.  
Torsdag 14. Børkop. Mødeaften - garage- og havebesøg med grill hos Åge Jørgensen og frue, Jelling.  
Torsdag 14. Egersund. Grillaften kl. 18.30. Tilmelding nødvendig.  
Tirsdag 19. Kværkeby. Besøg hos Helmer Christensen og frue i Dalby. Se Klubaktiviteter.  
Søndag 24. Ristrup. Madpakketur fra Ristrup i det østjyske landskab.  
Tirsdag 26. Egeskov. Klubmøde med aftentur kl. 19.30.  
Tirsdag 26. Klippinge. En af Dronningens chauffører, Søren Sørensen, fortæller om den kongelige bilpark.  
Torsdag 28. Amager. Amagermøde torsdag i stedet for onsdag og lig med Harald Nyborg-løb.  
Søndag 31. Børkop. Madpakketur til Martin Andersen i Ådum.

### September

Torsdag 11. Børkop. Besøg i Jelling.  
Torsdag 11. Egersund. Klubmødet er henlagt til Mekanisk Museum i Hokkerup.  
Tirsdag 16. Kværkeby. Besøg af mærkeklub.  
Torsdag den 18. Spjald. Udemøde kl. 19, Lyne Gl. Elværk. Tilmelding senest 14. sep. Hans Sørensen, tlf. 75132852.  
Tirsdag 30. Egeskov. Bagagerumsstumpemarked og grill kl. 19.30.

### Oktober

Torsdag 9. Børkop. Klubmøde kl. 19.30.  
Torsdag 9. Egersund. Klubaften.  
Tirsdag 28. Egeskov. Klubmøde flyttet til Starup Teglværk, Strøjers samling.  
Torsdag 30. Morris-møde. Morrismøde kl. 19 hos Rimmy Tschernia, Krogagervej 39, 2405 Brøndby.

### November

Torsdag 13. Egersund. Tilbageblik på årets arrangementer.  
Tirsdag 25. Egeskov. Julefrokost kl. 19.00.  
Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde kl. 19 hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, 4000 Roskilde.

### December

Torsdag 11. Egersund. Julefrokost kl. 18.30. Pakkeleg, medbring en pakke af værdi ca. 20 kr.

### 2009

#### Januar

Torsdag 29. Morris-møde. Morrismøde kl. 19 hos Bent Riff, Elmevej 23, 4000 Roskilde.

#### Februar

Torsdag 26. Morris-møde. Morrismøde kl. 19.

#### Marts

Torsdag 26. Morris-møde. Morrismøde kl. 19.

#### April

Torsdag 30. Morris-møde. Morrismøde kl. 19.

## Løb og arrangementer

### Juli

Torsdag 10. -søndag 13. Sommertur til Sønderjylland. Indbydelse i VT 383.  
Fredag 11. -søndag 13. Dampfestival på Vejle Havn. Anmeld deltagelse med veterankøretøj den 12. juli til Erik Hougaard, tlf. 75830049.  
Tirsdag 15. Veteranaften i Egeris, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 til ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.  
Onsdag 16. Aftentur i det fynske. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.  
Torsdag 17. Aftentur ved Storstrømmen. Se indbydelse i VT 382.  
Mandag 21. Skovbjerggård - se Ny aktiviteter i VT 385.  
Torsdag 24. -lørdag 26. Ringkøbingløbet, 40-års jubilæum - og Motorhistoriske Dage. Tilmelding tlf. 97322342, info www.ringkobinglobet.com  
Lørdag 26. Dansk Austin Klub, stiftende generalforsamling plus træf. Se udførlig notits i VT 384.  
Søndag 27. Classic Car Brunch, Havnegade, København Se Ny aktiviteter i VT.  
Tirsdag 29. Veteranaften i Egeris, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 til ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.  
Torsdag 31. Harald Nyborg-løb. Harald Nyborg-løb. Start Harald Nyborg i Roskilde kl. 18-19. Slut ?

### August

Lørdag 2. Old-timer turen (tidl. Odderløbet). Indbydelse i VT 382. Per T. Hansen, tlf. 86544595.  
Lørdag 2. Stevnsløbet 2008. Indbydelse i VT 383. Hans Peter Nielsen tlf. 40148037 - 56578093 (aften).  
Søndag 3. Karolinetræf Middelfart. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.  
Mandag 4. Holte havnemik. Kl. 19. Se Ny aktiviteter i VT 383.  
Tirsdag 5. Havnetræf, Haderslev kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.  
Tirsdag 5. Køretur fra Ristrup. Se Klubaktiviteter.  
Fredag 8. Tvilum-Scanbirk Classic Show. For 30. gang, i Fårvang ved hovedvej 26 mellem Viborg og Århus. I forbindelse med færemarked og Rallyshow. Se www.rallyshow.dk  
Lørdag 9. Ferritslev-Løbet. Indbydelse i VT 381. Tilmelding fra 20/4. Tlf. 63907040.  
Lørdag 9. Munkebjergløbet 2008. Indbydelse i VT 382. Hans Geschwendtner tlf. 35538470 hans@geschwendtner.dk  
Søndag 10. Munkebjerg Hillclimb 2008. Indbydelse i VT 382. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 hans@geschwendtner.dk Info desuden www.hms.dk  
Tirsdag 12. Veteranaften i Egeris, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.  
Onsdag 13. Lundebergtræf kl. 18.30. Jan Klarskov. Tlf. 29876621.  
Tirsdag 19. Havnetræf i Haderslev kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.  
Onsdag 20. Aftentur i det fynske. Lundeberg lystbådehavn, til Christiansminde Svendborg. Mette Svendsen, tlf. 62202758 - 21390685.  
Torsdag 21. Aftentur ved Storstrømmen. Se indbydelse i VT 382.  
Lørdag 23. Fyens kardanløb. Indbydelse i VT 385.  
Lørdag 23. Fyns Veteranbil Klubs stafetløb. Indbydelse i VT 385.  
Søndag 24. Madpakketur fra Ristrup i det østjyske landskab.  
Søndag 24. Sommerudflugt til Fussingø. Fra Hinnerup. Indbydelse i VT 384.  
Tirsdag 26. Veteranaften i Egeris, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810103.  
Torsdag 28. Harald Nyborg-løb. Start Harald Nyborg i Tårnby kl. 18-19. Slut formentlig også på Amager.  
Fredag 29. -søndag 31. Automania - Silkeborg Automobilfestival. Bilmarked på Søtorvet, Hillclimb i Gjern Bakker, 4x4 kørsel i Kal-



bygård Grusgrav mm. Bliveløbende opdateret på [www.automania.dk](http://www.automania.dk)  
Lørdag 30. Silkeborg Hillclimb. Info [www.hms.dk](http://www.hms.dk)  
Søndag 31. Classic Car Brunch, Havnegade, København. Se Ny aktiviteter i VT.  
Søndag 31. Veterantræf ved Rindsholm Kro. Kl. 11-16. Se Ny aktiviteter i VT 383.

#### September

Mandag 1. Holte havnemik. Kl. 19. Se Ny aktiviteter i VT 383.  
Tirsdag 2. Havnetræf i Åbenrå kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.  
Torsdag 4. Historiske Havnedage på Aså Havn. Træskibs Sammenslutningens flerdays arrangement, hvordererveteranbiltræf den første dag kl. 11 til 21.  
Lørdag 6. 6. Føtexløb Sønderjylland. Erik From, tlf. 74625361. Indbydelse i VT 386.  
Lørdag 6. Bella Italia. På Hollufgård, Hestehaven 201, Odense SØ, arrangeret af Alfa Romeo Klub Denmark, sektion Fyn. Se indbydelse i VT 384 og [www.alfaklub.dk](http://www.alfaklub.dk)  
Lørdag 6. Madpakketur fra Videbæk. Start hos Ketty og Anton Sørensen kl. 9. Tilmelding tlf. 97171902. Mere senere i VT.  
Lørdag 6. Sommertur på Sydlyn for køretøjer før 1945. Indbydelse i VT maj. Men bemærk ændring: Vester Skerninge Kro lukker, derfor i stedet start og slut ved Hundstrup Kro. Mette og Alfred Svendsen, tlf. 62202758 - 21390685.  
Lørdag 6. Sønderris-dagene. Se Ny aktiviteter i VT 383.  
Lørdag 6. Veteranbiltræf og køretur i forbindelse med Lidenlund-dagene i Lemvig. Indbydelse i VT 383.  
Lørdag 6. Veteranlastbiltræf kl. 10-16 Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050 [www.jyskautomobilmuseum.dk](http://www.jyskautomobilmuseum.dk)  
Søndag den 7. Efterårsløb. Start og slut Horsens. Ruten går til Vejle-fjord og frokost i Juelsminde.  
Oplysning hos Jens Høstrup, tlf. 75665898 [jens-nsu@c.dk](mailto:jens-nsu@c.dk)  
Søndag 7. Fjordløbet. Arrangør Ølstykke Veteranbil og Mc Klub. Tilmelding fra 1. maj på [www.vbmc.dk](http://www.vbmc.dk)  
Søndag 7. Karolinetræf Middelfart. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.  
Tirsdag 9. Veteranaften i Egeris, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.  
Onsdag 10. Lundeborgtræf kl. 18.30. Jan Klarskov. Tlf. 29876621.  
Torsdag 11. Søbyhus. Se notits under Ny aktiviteter i VT 383.  
Lørdag 13. -søndag 14. Fyn rundt med DVK. Indbydelse i VT 382.  
Søndag 14. Passionistkøretur og Roskilde Ring in memoriam. OBS: Flyttet fra 21/9. Indbydelse i VT 384.  
Tirsdag 16. Havnetræf i Åbenrå kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.  
Onsdag 17. Aftentur i det fynske. Fjelstedskov rastepuds, hovedvejen Odense-Middelfart, til Nr. Åby. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.  
Torsdag 18. Aftentur ved Storstrømmen. Se indbydelse i VT 382.  
Søndag 21. Passionistkøretur. OBS: Flyttet til den 14. september. Roskilde Ring in memoriam. I 40-året for lukningen besøger vi bypar-ken, hvorkonturer af banen kanses. Indbydelse i VT 384. Leif Fortmeier.  
Tirsdag 23. Veteranaften i Egeris, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.  
Lørdag 27. -søndag 28. Country Stars 2008. På Vilhelmsborg, Berdervej 101, 8320 Mårslet. Trucks, veteranbiler, amerikanerbiler. Sidste frist for tilmelding 12/9. [www.rainbow-entertainment.dk/index2.asp?id=5](http://www.rainbow-entertainment.dk/index2.asp?id=5) Tlf. 97339999 - 23443055.

Søndag 28. Classic Car Brunch, Havnegade, København Se Ny aktiviteter i VT.

#### Oktober

Torsdag 2. Besøg hos Vestjysk Motorveteran Klub. Kl. 19.30. Se Ny aktiviteter i VT 383.

Lørdag 4. Fåborg Hillclimb. Info. [www.hms.dk](http://www.hms.dk)  
Søndag 5. Karolinetræf Middelfart. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.  
Tirsdag 7. Havnetræf i Sønderborg kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.  
Lørdag 11. Veteranaften i Egeris, sæsonafslutning, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.  
Lørdag 18. -søndag 19. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked kl. 9-17. Info tlf. 86416464-97221380-[www.bilmesse-brugtmarked.dk](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk)  
Tirsdag 21. Havnetræf i Sønderborg kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.

#### November

Lørdag 1. Herning stumpemarked. Kl. 8-16. Info. Svend Aage Mortensen, tlf. 97151603.

#### 2009

##### April

Lørdag 4. -søndag 5. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - [www.bilmesse-brugtmarked.dk](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk)

##### Oktober

Lørdag 17. -søndag 18. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - [www.bilmesse-brugtmarked.dk](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk)

## Udland

##### Juli

Fredag 11. -søndag 13. Goodwood Festival of Speed, Chichester, England. Europas største bakk løb.

##### August

Torsdag 7. -søndag 10. Styrkeprøven 2008. I Stjärnhov, lige syd for Mälaren. Indbydelse senere. Indtil da kan arrangøren Per nås på [psw@telia.com](mailto:psw@telia.com)

##### September

Fredag 19. -søndag 21. Goodwood Revival Meeting, Chichester, England. Klassiske racerløb i historiske biler på original bane.

## Fredericia-messen

Der er Fredericia-messe den 18. - 19. oktober. Ford T - Klubben vil fortsat være repræsenteret med en klubstand i Hal C. Vi håber at se mange af vores medlemmer på standen. Der er altid kaffe på kanden og en stol at sidde på. Er der nogle medlemmer, der kunne tænke sig at få deres Ford T præsenteret/udstillet - er de velkomne til at kontakte mig på tlf. 7558 2519 / 4063 2520 eller mail [torkild-hoff@mail.tele.dk](mailto:torkild-hoff@mail.tele.dk) Det er ikke en salgsstand vi har.

Torkild Hoff Andersen



## HÆRVÆRK

Et at vores medlemmer, Flemming Koldtoft, har ifølge dagspressen være ude for en rystende oplevelse. Han havde en del motorkøretøjer oplagret i en bygning i Skibby i Hornsherred. I den var der indbrud i begyndelsen af juni. Tyvene har forsøgt at starte nogle biler, det er ikke lykkedes. Kun en motorcykel fik de uden for, men heller ikke den kunne de starte. Hvad gør en forbryder så? Tager en stor hammer, og smadrer løs på bilerne. Det gik hårdt ud over en Cadillac 1969, to Ellerter fra 1988 og en DKW 1953 motorcykel.

Det havde været Flemming Koldtofts mening at oprette et lille museum med sine ca. 25 gamle køretøjer, men selv om heldigvis kun en del af dem der var opstaldet i Skibby er det opgivet nu, skriver Frederiksborg Amts Avis.

## Det mystiske relæ

Forespørgslen på dette relæ i VT 384 bragte mange telefonopringninger fra interesserede læsere. Mange havde i sin tid arbejdet med netop dette relæ, og andre havde set det i funktion på køretøjer.

Relæet har åbenbart mest været anvendt til at styre hornene på udrykningskøretøjer, men også som styrerelæ for blinklys på f.eks. busser. Det har været foretrukket, fordi pålideligheden er meget stor.

En ringede og fortalte, at nu var han blevet klogere, for han havde et og mente, at der var tale om en ombygget viskermotor.

Leif Gr. Thomsen

## NY AKTIVITETER

Rubrikken med ny aktiviteter blev godt modtaget, og i sæsonen vil vi føre den videre med tilføjelser, ændringer og sletninger. Somsagt vrimler det ind med indbydelser til ny og gamle aktiviteter i hele landet – en del fremgår af indbydelser i Veteran Tidende, vi prøver desuden at få alle med i kalenderen.

Men ofte er det månedsvis tilbagevendende træf, og hvis ikke arrangørerne meddeler mig de konkrete datoer i hele forløbet kan jeg ikke overkomme at sætte det i kalenderen mere end første gang – og det forsvinder jo af kalenderen på hjemmesiden når datoerne passeret. Men selvfølgelig ikke i de numre af VT, man forhåbentlig ikke smider væk.

Her er et forsøg på ajourføring:

### FORD PÅ FORTET

Søndag den 7. september inviteres til Ford V8-løb på Amager med start og slut i Dragør. Morgenkaffe, betalt af DVK, kl. 9 hos Birger Blakø, Peter Petersens Alle 41 i Dragør. Derfra køres Amager rundt efter turbeskrivelse. På turen vil man kunne opleve Morten Korch-idyl, ny-modensbetonbyggeri på godt og ondt i Ørestad, strand, skov og lufthavn. Undervejs holdes en lille pause, hvor der bydes på en vand eller øl.

Ca. kl. 13.30 ankomst Dragør Fort, hvor vi i dagens anledning har fået lov at parkere på selve fortet. Der bliver serveret rødvin, smarrineret svine- eller oksekød, kartofler og salatbar, alt sammen ad libitum. Pris 145 kr. per person, børn halv pris. Drikkevarer betales særskilt. Efter spisning kan man gå rundt på fortet. Fra toppen er der en storslået udsigt over Dragør, Øresund og Øresundsbroen, hvis vejret tillader. Der er også mulighed for at købe eftermiddagskaffe.

Bindende tilmelding og betaling senest 25. august, gerne før af hensyn til planlægningen. Telefonisk til Jens Munk, 20702605, eller Birger Blakø, 42501340.

### FYNSKE AFTENTURE

Onsdag den 20. august: Fra Lundeberg lystbådehavn til Christiansminde, Svendborg.

Onsdag den 17. september: Fjelstedskovrastepads, hovedvejen Odense-Middelfart, til Nr. Åby.

### SKOVBJERG GÅRD

- indbyder til træf for veteran-, special- og US-biler og motorcykler fire gange i sommer. Desværre er indbydelsen kommet så sent at kun én af datoerne står tilbage, nemlig mandag den 21. juli. Det er klokken 18.30 til 22. Foruden at hygge sig med ligesindede er der mulighed for at se og få forklaret om stedets samling af gamle landbrugsmaskiner og -redskaber, og "Mors Hjørne". Der er ikke mulighed for at købe kaffe eller andre drikkevarer, men medbragt mad kan spises på gårdspladsen.

Hovedbygningen og en enkelt udbygning er fra 1858,



og adressen er Stakrogevej 23, Blåhøj, 7330 Brande, tlf. 75345021. Se også <http://www.visitbrande.dk/dansk/attraktioner/skovbjerggaard.htm>

#### HAVNEGADE

i København. Custom House (!) i Havnegade 44, tæt ved den gamle toldbod, har allieret sig med Copenhagen Historic Grand Prix om at indbyde til Classic Car Brunch de sidste søndage i måneden til og med september. Motor-køretøjer, der er mindst 35 år, er sikret afspærret parkering med god plads, og er vejret godt kan brunchen spises på kajen med udsigt til både biler og livet på havnen. Se mere på hjemmesiderne [www.customhouse.dk](http://www.customhouse.dk) og [www.chgp.dk](http://www.chgp.dk)

Da vi klikkede ind den 27. maj var der dog nogen uenighed hos chp om hvorvidt første gang var den 14. (som ikke var en søndag) eller den 25. maj, og på customhouse fandt vi intet, og da slet ikke hvad brunchen koster.

#### ODENSE (OBS ændring)

Bemærk ændret mødetidspunkt for det månedlige træf på Flakhaven i Odense. Det er hver den første søndag i måneden, og nu rykket frem til kl. 11 til 16. Så medbring ikke kun kaffe, men også madpakke hvis du kommer allerede om formiddagen. Det er gratis for alle med et indregistreret veterankøretøj. Hvis nogen af de fremmødte ønsker at give en tur mod betaling, som vil gå til velgørenhed – i år kræftramte børn – er

de velkomne. Man er ikke tvunget til at køre. Vil man bare vise vidunderet frem, er det ok. Jeg håber på at mange møder op og gør det til en årligt tilbagevendende begivenhed.

Tilmelding til Bent Normann Andersen på tlf. 23821443.

#### EN ÆNDRING MERE

på Fyn. Da Vester Skerninge Kro lukker er start og slut for sommerturen den 6. september (indbydelse i VT 383) flyttet til Hundstrup Kro.

#### RØRVIG HAVN

Vi er en lille flok veteranbilfolk, der har fundet sammen og er mødtes vinteren igennem sammen med vores ægtefæller. Det begyndte grundlovsdag sidste år ved et havnetræf, arrangeret af Conny Larsen.

Der fandt vi ud af at det kunne være spændende at mødes jævnligt. Det blev aftalt at mødes hver tirsdag kl. 19 på Rørvig Havn. Nogle aftener var vi mange, andre gange færre.

Da det blev efterår trak vi inden døre hos Lissi og Hardy Petersen. De har et dejligt stort lokale med masser af plads. Der mødtes vi første tirsdag i hver måned.

Vi begyndte møderne på Rørvig Havn i maj.

Foreløbig er det aftalt at mødes hver tirsdags sommeren igennem. Alle er velkomne. Vi håber på godt vejr, så vi kan nyde vores medbragte kaffe og sparke nogle dæk.

Vi vil også prøve at arrangere nogle køreture på forskellige lørdage i sommer. John Randahl Larsen [randahl@nyka.dk](mailto:randahl@nyka.dk)

#### SØBYHUS

Næste gang 11. september kl. 17 til 22 byder Søbyhus alle med ældre biler, motorcykler og knallerter velkommen til en snak om de gamle køretøjer. Søbyhus sælger øl, vand, pølser, dansk bœf, kaffe og lagkage. Det ligger i Midtjylland mellem Hammerum og Arnborg.

#### SØNDERRIS-DAGENE

DVK-medlemmer er indbudt til at udstille ved Sønderris-dagene lørdag den 6. september klokken 9 til 16. Stedet er Multicentret i Sønderris, Krebsens

Kvarter 70, 6710 Esbjerg. Der er lovet lettere forplejning for dem der udstiller, det er lig med kaffe, kage, pølser, vand og øl.

Hvis du vil have et skilt i din bil eller på din motorcykel om navn, årgang, teknik m.v. tilbyder Jørgen Jacobsen at laminere skiltet. Og man skal også hende sig til ham på tlf. 20222729 eller [yak@esenet.dk](mailto:yak@esenet.dk)

Opgiv model og årgang og selvfølgelig navn og kontakmulighed. Tilmelding senest 10. august.

#### BESØG HOS VESTJYSK MOTOR-VETERAN KLUB

I Gjesing Fritidscenter, Gjesingslund Alle 2, Esbjerg, torsdag den 2. oktober. Alle DVK-medlemmer på egnen er indbudt til klokken 19.30. Mødelokalet er i kælderetagen.

#### HOLTE HAVN

Det lyder lidt som Vorbasse krigshavn – Holte ligger jo ikke ved noget hav. Og nogen havn igængsforstander det heller ikke, men et hyggeligt sted i Holteenden af Vejlesø tæt ved Holte station, med en kiosk-café, også med udendørs borde og stole, og hyggelig stemning. Der er en stump græs, hvor man kan holde med klassikeren og veteranen. Det har fristet Arendse og Leif Fortmeier, som foreslår at man mødes ved Holte Havn kl. 19 og et par timer hver den første mandag til og med september. Ingen anden dagsorden end hygge og bilsnak.

#### RINDSHOLM KRO

Flere af de nævnte arrangementer har tydeligt nok præg af at nogen gerne vil nyde godt af vores tilstedeværelse med gamle køretøjer. Det gælder også Rindsholm Kro, hvor der igen i år foregår noget sidstesøndag i august, nemlig den 31. kl. 11 til 16. Det er en lejlighed, blandt andre Peugeot-folket benytter til at mødes med deres biler.

Info [www.rindsholm-kro.dk](http://www.rindsholm-kro.dk)

#### HUSK OGSÅ RIBE CLASSIC

Hver tirsdag kl. 18 til 22, sidste gang 26. august. [www.ribe-classic.dk](http://www.ribe-classic.dk)



## KLUBAKTIVITETER

### AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19, så fremt ikke andet er meddelt. Husk NYT mødested: Fa. Walbom, Amager Landevej 246. Der kan købes øl og vand til høkerpriser.

Onsdag den 30. juli kl. 19: Stor luksusbuffet og musik på Dragør Fort. Kom i gamle biler. Tilmelding nødvendig senest 23. juli. Pris pr. person 95 kroner, som betales ved tilmelding eller ankomst.

Augustmødet flyttes fra onsdag til torsdag den 28. og bliver til månedens Harald Nyborg-løb. Vi mødes ved Harald Nyborg, Kirstinehøj, Kastrup, mellem kl. 18 og 19 og kører en tur til et sted hvor der kan købes kaffe og brød. Der er konkurrence med præmier fra Harald Nyborg.

7. september Forder på Fortet – se under Ny aktiviteter.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405, bemærk ny e-mailadresse kajc@cdk

### BØRKOP VANDMØLLE

10. juli kl. 19: Klubmøde.

Juni-mødet var henlagt til Knud Erik Sørensens garageanlæg i Horsens. P.E. Hansen skriver om det:



Øverst: Flere medlemmer havde trukket den gamle af stalden den gode sommeraften.

Set fra galleriet: P.E. Hansens grønne phaeton, Poul Suhrs blå Opel og værtens vinrøde Chevrolet.

Foto: Jens Helgaard

Da Sørensens solgtes i landbrugsejendom, måtte han finde andre værksteds- og opbe-

varingsforhold til sine biler, det blev til leje af et helafsnit på 450 m<sup>2</sup>. Lokalet er indrettet med et galleri på 200 m<sup>2</sup>, med en truck kan tunge ting løftes derop. På førstesalen er indrettet køkken, bad og toilet. Adgangen sker ved en stor ledhejseport

Husk Dampfestival på Vejle Havn 11.-13. juli. Skal du deltage med veterankøretøj den 12., info og tilmelding hos Erik Hougaard tlf. 75830049.

14. august kl. 19: Klubmøde – i form af garage- og havebesøg hos Åge Jørgensen og frue, Plantagevej 5, Jelling. Vi ankommer mellem kl. 18 og 19, hvor der er tændt op i den store grille. Medbring det du skal grille, spise og drikke. Husk hustru, kæreste, din gode ven. Vi ser på biler, kuriositeter og have, måske fortæller Åge Jørgensen hvorfor der er brug for fire plæneklippere på matriklen. Åge og frue sørger for kaffe. Svinger vejret, sidder vi i garagen.

31. august. Madpakketur til Martin Andersen, Ådun pr. Tarm. Vi tager en tur ud i sensommerlandskabet og ender omkring frokost hos Martin Andersen, som har en betydelig samling af Buick. Fælles afgang fra Vejle og saml op i Billund er en mulighed – se detaljer om tider mm. i næste nummer af Tidende.

11. september kl. 19: Klubmøde. Vi tager endnu et besøg i Jelling. Se enkeltheder i næste nummer.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen, tlf. 75890487 - 27231433 jakobsen@skjerna.dk

### SØNDERJYLLAND - EGERNSUND

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Torsdag den 10. juli: Sommerferie, intet møde.

Torsdag den 14. august samles vi i klubhuset kl. 18.30 til grillaften. Du medbringer kød, pølser og drikkevarer, vi sørger for brød, kartoffelsalat mm. Tilmelding nødvendig.

Torsdag den 11. september kl. 19 er klubmødet henlagt til Mekanisk Museum, Lundtoftvej 6A, Hokkerup, 6340 Kruså (tidl. Hebru Møbler). Der udstilles oldtimer traktorer, biler, knallerter, hestevogne, maskiner, "oldemorsstue" m.v. Vi skal betale entre kr. 50 per person (inkl. kaffe ved mere end 20 personer). Der kan købes kage til kaffen når vi har set Sønderjyllands nyeste og største museum af sin art. Tilmelding senest 6. september til en af nedenstående. Se evt. [www.mekanisk-museum.dk](http://www.mekanisk-museum.dk)

Torsdag den 9. oktober klubaften.

Torsdag den 13. november klubaften med tilbageblik på årets arrangementer.

Torsdag den 11. december julefrokost kl. 18.30. Pakkeleg, medbringe en pakke til værdi ca. 20 kroner. Kuvertpris kr. 125, hvoraf forventet egenbetaling kr. ca. 75.

I april, maj og juni hver anden tirsdag aften havnetræf i Haderslev eller Sønderborg. Søndag den 27. april Englændertræf i Rendsborg, lørdag den 17. maj Tysklandstur, lørdag den 6. september Føtexløb Sønderjylland – se nærmere om det hele i Aktivitetskalenderen, og der kommer flere oplysninger i dette og de næste numre af Veteran Tidende.

Med venlig hilsen

Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

### FYN EGESKOV



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

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

Juli sommerferie – intet møde.

Tirsdag den 26. august kl. 19.30. Aftentur, komi veteranen og madpakke og aftenkaffe med.

Tirsdag den 30. september kl. 19.30. Møde med bagagerums stumpemarked og grill. Tirsdag den 28. Mødet er flyttet til Starup Teglværk, Strøjers samling. Tilmelding på tlf. 66174249.

Tirsdag den 14. november er sidste frist for tilmelding til julefrokost.

Tirsdag den 25. november kl. 19 julefrokost. Tilmelding og betaling på møder i september og oktober eller senest 14. nov. December juleferie – intet møde.

NYT: Der oprettet egen hjemmeside for mødested Egeskov Fyn med adressen [www.dvk-egeskov.klubsider.dk](http://www.dvk-egeskov.klubsider.dk)

Se i Aktivitetskalenderen og Ny aktiviteter datoer for fynske aftenture og Lundeborgtræf.

Torben Olesen, tlf. 66174249

### ESBJERG

Klubmøde tredje torsdag hver måned.

Juli sommerlukket.

Se i rubrikken Ny aktiviteter om Sønderis-dagene og om besøg hos Vestjysk Motorveteran Klub.

Classic Træf i Ribe. Hver tirsdag i den lyse





tid mødes klassiske biler på Engen i Ribes nordlige del. Der er åbent kl. 18 til 22. Se mere på [www.ribe-classic.dk](http://www.ribe-classic.dk)  
Skal vi samle en flok-DVK-medlemmer og biler i Esbjerg-området og køre derned sammen? Så kontakt mig.  
Jørgen Jacobsen, Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V, tlf. 20222729 [yak@esenet.dk](mailto:yak@esenet.dk)

## ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Vores majmøde blev lærerigt, idet begge eksperter Ole Poulsen og Jørgen Sjøntoft dukkede op med en masse materiale. Interessant at høre om de mange forskellige bremsekonstruktioner på især de ældre veterarbiler. Jas, det blev et godt møde.

Vores julimøde den 22. kl. 19 er et hyggeomøde for dem der ikke er på ferie. Alle DVK-medlemmer er velkomne.

Til vores møde tirsdag den 26. august kl. 19 vil en af Dronningens chauffører, Søren Sørensens, fortælle om kongehusets store bilpark, hvor flere jo også er "veterarbiler".

Hilsen  
Kai Wredstrøm

## MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Juli ferie – intet møde. Vi ønsker rigtig god ferie til alle.

Tirsdag den 19. august besøg hos DVK-medlem Helmer Christensen og frue i Dalby. Vi er inviteret til at se hans veteranmotorcykler og museumssamling. Adresser Karisevej 44, Dalby ved Haslev, og vi kører direkte til adressen og altså ikke først til Kværkeby.

Tirsdag den 16. september besøg af en mærkeklub, nærmere oplysning i næste nummer.

Endnu ingen programmer for møderne 21. oktober og 18. november.

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

## KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møde den første torsdag i hver måned. Vanen tro vil der ikke være noget på programmet i juni, juli, august og september. Men herfra vil vi prøve om det vil være muligt at få vores pølsemand Micael Schullstad til at stå på parkeringspladsen

ligesom sidste år. Derfor vil opfordringen være: Kom i gammel bil.

Der bliver igen i år Harald Nyborg-løb, dog kun fire. Der resterer to:

Torsdag den 31. juli mødes vi hos Harald Nyborg i Roskilde kl. 18-19. Igen kendes slutstedet ikke endnu, men turlæggeren er dreven.

Torsdag den 28. august kl. 18-19 mødes vi hos Harald Nyborg i Tårnby, slutstedet bliver formentlig et andet sted på Amager. Denne aften vil det være planlagt af mødestedslederen på Amager, som også er en erfaren turlægger.

Venlig hilsen Claus Neble

## ØSTJYLLAND - RISTRUP



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

Tirsdag den 6. maj kørte vi Løvspringstur med start fra Ristrup – en flot tur gennem det østjyske landskab mod nordvest til Amstrupgård Kro ved Ulstrup, hvor der var dækket op til os med et godt kaffebord. Tak for turen, Niels.

Tirsdag den 5. august kl. 19.00 (bemærk ændret mødetidspunkt). Arne og Kaj forbereder en rute.

Søndag den 24. august: Heldagstur med madpakke.

Reserver også allerede nu søndag den 24. august, hvor vi laver en madpakketur og kører ud i det østjyske landskab.

Med venlig hilsen

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

## VESTJYLLAND - SPJALD

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

Om tur med Nordvestjyske Veterankørere se andetsteds i bladet. Ketty og Anton Sørensens skriver også at grundlovsdag var der 50 biler, der kørte til Herregården Nørre Vosborg, og de takker arrangørerne for to fint tilrettelagte ture.

Torsdag den 18. september kl. 19 ude-møde i Lyne Gl. Elværk. Tilmelding senest 14. sep. til Hans Sørensen, tlf. 75132852.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

## VESTSJÆLLAND - SÆBY

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

Følg med på mødestedets hjemmeside: [www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm](http://www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm)  
Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

## MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

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

Lørdag den 17. maj var vi inviteret til Give, hvor kromanden gav drinks på torvet ved 11-tiden. Efter ca. 1½ time med hyggesnak og fremvisning af vore gamle biler kørte vi om i idrætsanlægget, hvor der var sjov lørdag med mange forskellige aktiviteter, man kunne prøve. Ved 13-tiden fik vi serveret en varm ret og drikkevarer. Eftermiddagen gik med at kigge på de mange aktiviteter og hyggesnak og kaffe.

28. juli vinsmagning kl. 19 i Krogager. Husk tilmelding en uge før.

M. v. h.

Ove H. Iversen



# National køredag - Grundlovsdag - Fars dag



mødested Amagers tur til Diesel House det eneste som kunne friste, men her i familien valgte vi i stedet at begive os sydpå, nærmere betegnet til mødestedet i Kværkeby, blandt andet fordi det var annonceret at dette arrangementsenere på dagen ville støde til arrangementer i området arrangeret af blandt andet mødested Vestsjælland og Sjællands MotorVeteraner med Sorø Akademis store plads som mål.

Turen startede for vores vedkommende med en bil som ikke rigtig havde lyst til at gå på alle cylindre, så vi besluttede at vende hjem og hente Singeren oppe på fjernlageret, hvilket betød at vi kom noget senere hjem fra end planlagt, vi ankom nu ikke som de sidste til Kværkeby, men måske havde tempoet været lidt højere undervejs da der var angivet forskellige mødetider i VT og Klassisk Bil og MC.

Inden længe var der fyldt godt op på Steffensgaard, omkring 40 køretøjer, vist lidt flere end beregnet. Preben Boisen bekendtgjorde i det mindste at han ville ændre lidt på køreturen af hensyn til deltagertallet.

På ægte militærvis førte Preben i sin vist nyligt anskaffede Autounion an,

I 2007 lancerede Motorhistorisk Samråd sammen med bladet Klassisk Bil & MC ideen – vist nok efter svensk opskrift – om at gøre en særlig dag, nemlig Grundlovsdag, til en dag alle med et veterankøretøj markerede og dermed gjorde omverdenen opmærksom på vores bevægelse og det kulturhistoriske rullende museum den repræsenterer.

Starten i 2007 var nok spæd, den satte alligevel gang i mange tanker og i år var der annonceret 38 arrangementer landet over, men jeg er ret sikker på at der var flere, da jeg da kender mindst ét udenfor de annoncerede. I øvrigt lyder opfordringen til alle på at man skal benytte dagen til at vise sit klassiske køretøj frem, altså også hvis der ikke lige er et arrangement i nærheden.

Af en eller andet grund var der ikke særligt mange brede arrangementer (altså ikke mærkerelaterede) i det stor-københavnske område, i DVK-regi var





og vi andre fulgte så bare med, og tænk engang, det virkede, for det lykkedes ikke som så mange gange før at bryde kæden og tabe nogen undervejs (hvilket er et problem når man ikke har en kørevejledning), det er jo ganske enkelt at køre kolonnekørsel – så enkelt at det ofte kikser – man har kun den opgave at holde øje med køretøjet bag efter en selv og sørge for at det kommer med og om nødvendigt holde ind og vente.

Turen som Preben havde planlagt var god og varierende og endtes omsagt på pladsen ved Sorø Akademi, pladsen var

godt fyldt op, anslået over 300 enheder, et syn som jo altid imponerer, og man kunne glædes over at også køretøjerne før 1940 var godt repræsenteret.

Klassisk køredag må siges at være kommet for at blive, så visionerne er på plads, men der er mulighed for udvikling og måske en lidt bedre logistik, måske kunne MHS have været lidt mere synligt og måske kunne flere af medlemsklubberne også deltage mere aktivt.

Frem for alt skal man huske på at et af formålene er at gøre opmærksom på vores interesse og dermed skabe en positiv omtale og opfattelse i befolkningen, det ville jo ikke være dårligt at se f.eks. miljøministeren som en del af sit grundlovsdagprogram sende en række klassiske køretøjer af sted f.eks. fra Christiansborg Slotsplads.

Tekst og foto: Henrik Thostrup

## Vestsjællandsk 5. juni

Det er svært at sætte tal på nogle forventninger når det kun er anden gang at et arrangement som Klassisk Køredag skal afvikles. I den arbejdsgruppe vi havde nedsat i de fire klubber DVK, Sjællands Motorveteraner, Veteranmotorcyklens Venner og Dalmose MC Tur) var vi dog enige om at pladsen vi afsluttede på i 2007 ikke var stor nok. Mellem 100 og 120 køretøjer blev det til sidste år ved afslutningen midt i Slagelse.

Forskellige løsninger blev vendt og drejet indtil en kom i tanke om Akademihaven ved Sorø Akademi, helst på plænen helt ned mod søen. Resten af arrangementet vart der enighed om ikke at ændre ved, da alle havde en god fornemmelse for konceptet med at de enkelte klubber kunne lave deres egne arrangementer som det passede dem og deres tempo, og så med et fælles mødested til slut.





Desværre var Akademiet ikke forhandlingsvenligt over for ideen om at bruge arealet ned mod søen til formålet, men det foreslog det der hedder Store Plads, som er en stor græsplæne omkranset med en cirkel af store granitblokke midtmellem de gamle akademibygninger og alléen op imod Klosterkirken.

På vegne af DVK's mødested Vestsjælland, havde vi igen i år sat Michael Andersen i Høve til at designe en rute af passende længde og med indlagte stop. Som det altid er når man beder Michael om at gøre noget for mødestedet så farer han på opgaven med krum hals, og løser den til UG med kryds og slange. For at få bedre forhold til at starte turen end vi havde sidste år, det var på en overfyldt tankstation i Svinninge, så havde forrykket os lidt ud i udkanten af Svinninge, hvor vort medlem Mikael Egholm bor, lige over for ham holder korn og foderstoffirmaet ØA til, og dets store grund måtte vi gerne bruge som opmarchbane.

Og den store plads ved ØA blev der sandelig brug for, vi var næsten 100 biler og motorcykler (og nogle enkelte knallerter var der sandelig også) da vi kørte ud på ruten med Michal Andersens sorte Ford Sunliner 1960 som guide.

Første stop var på Dragsholm Slot, hvorefter andet af vores medlemmer passer den flotte samling af hestevogne. Der var her mulighed for at spise frokosten og/eller tage en guidet rundtur i hestevognsudstillingen før vi skulle ud og rulle igen med kurs mod det næste stop, som var Vestsjællands Bilmuseum.

Vi var blevet adviseret om at et par mærkeklubber og en hel del andre ville støde til kortegen ved museet, blandt andet var det arrangeret sådan at den rute, Sjællands Motorveteraner kørte på fra Reersø, ville følges ad med os fra museet og til Sorø, alene dengruppe bestod af 50 køretøjer. så man kan tænke sig at det var en enorm hale af biler og mc'er der nu fulgte efter Michaels Fordvogn. Selv om kortegen nu talte over 200 køretøjer, og selv om den var flere kilometer lang, følte som om at vi kun kørte en fire-fem stykker sammen, så afpasset var ruten og tempoet, det var en herlig tur, godt kørt Michael!



Jeg havde lokket min far og mor til at stå som modtagelseskomite på Akademiet, de fik hjælp af Motorveteranernes Leif Nielsen, som var en af de første der kom frem, sammen gelejdede de alle de mange biler ind gennem den snævre klosterport og i perfekt formation kunne de efterhånden lægge an til landing på græsplænen.

Det var nødvendig at pakke de mange biler tæt, ellers så kunne vi slet ikke være der, mc'erne var nemmere at placere. Der skulle jo også være plads til

folks medbragte borde og stole. Det blev til godt 3 timer i et fantastisk selskab med mange flotte gamle biler, før folk myldrede hver til sit for at gøre kål på de sidste rester af fars dag. Det var en umulig opgave at tjekke antallet af maskiner og mennesker, men et kvalificeret gæt er nok at vi var i omegnen af 300 køretøjer på den flotte, solbeskinne plads midt i Sorø.

Jeg kan allerede her løfte sløret for vores planer for næste års farsdag-arran-

gement. En rute med indlagte pauser for at samle deltagere op ser ud til at være en rigtig god ide, vi vil derfor til næste år både lave en nordgående rute a la den i år, og en sydgående rute med Korsør, Skælskør, Næstved, Glumsø som mulige stop. Hvor vidt vi tør satse på at vi kan være på Akademiet igen vil et kommende møde i klubbernes arbejdsgruppe vise, det bliver knebent, men det er trods alt kun et luksusproblem.

Tekst og foto: Johnny B. Rasmussen.

## AMAGER - 5. JUNI

Vi var 34 biler og 3 motorcykler fra Amager og ud til Diesel House. Der fik vi fremvist det meget fine museum og demonstreret opstart af den gamle dieselmotor.

Herfra kørte vi i spredt orden ud til Rosenhaven i Valbyparken, et fantastisk område hvor man må køre ind, vi fandt den fin plet at nyde den medbragte kaffe.

Mange mærker var repræsenteret på denne lille udflugt, af motorcykler Harley, Indian, BMW. Af biler Austin, Opel, MG, Jaguar, Volvo, Mercedes, Plymouth, Buick, Ford, Porsche, Triumph, Alfa Romeo, Peugeot, Lancia, Packard, Morris, Austin Healey, en sjælden Datsun sport og 4 stk. Corvette C1.

Tekst og foto: Thom Bang Pedersen.





## Køredag på Sydhavsøerne

Erik Kragelund Nielsen fotograferede til køredag 5. juni på Sydhavsøerne, hvor der var en utrolig variation af køretøjer.

Det var arrangeret af Lolland-Falsters Veteran Klub, og ruten gik fra Bogø og i første omgang med færgen "Ida" til Stubbekøbing.

Læg mærke til roadsteren med mørk overside på motorhjelm. Det er "Skræderens" Chrysler, som han fik med invalideindretning, da han havde revet armen af under træning med sin berømte Bugatti. K 13 var hans nummer, som han sammen med Bugattien havde overtaget fra importøren Hersleb Christiansen. Og det nummer har Chrysleren igen.

Vi håber at nuværende ejer, Chrysler-samleren Jan Lund-Jørgensen, ved lejlighed vil hjælpe os med en nærmere præsentation af denne vogn med så mange dansk historie.



## 5. juni på DTM

Danmarks Tekniske Museum havde stort program på grundlovsdag-farsdag-historisk køredag. Uffe Mortensen fotograferede den Ford TT lastbil, der i sin tid blev sat i stand til telefonmuseet, men som nu står til daglig i andelslandsbyen ved Nyvang. På det andet billede er det Konrad dampbilen og på det tredje en af brødrene Mollers konstruktioner, sofa-cykel med rat, forhjulsophængning og sidevogn. Moller- eller Møller-brødrene havde en amerikansk karriere bag sig og havde faktisk haft en vis bilproduktion i USA.



## Fynsk 5. juni

Arrangementerne 5. juni – på grundlovsdag, fars dag og ikke mindst national køredag – var talrige. Et af de største var på Fyn, hvor man fra samtlige rådhuser kørte til Flakhaven i Odense. De mange køretøjer kunne dårligt være der, da de samledes ved middagstid.

Et løst skøn er 350 biler og 100 motorcykler.

Ubegribeligt nok har vi ikke fået nogen billeder fra trængslen på Flakhaven. Hvis nogen skulle føle sig udfordret kan vi jo lave en opsamling i næste blad. De eneste billeder vi har er fra Anne Lise Gustafsson, der fotograferede ved afgang fra Ringe.





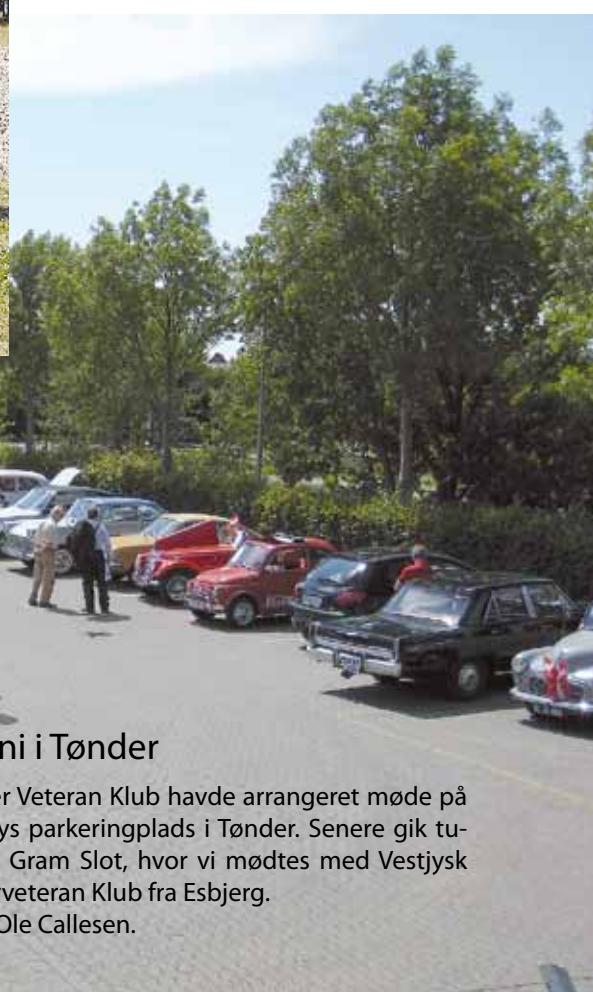
## 5. juni i Haderslev

Der var samling på »cirkuspladsen« ved lystbådehavnen og arrangeret fælleskørsel til havnen i Årøsund.

Foto: Ole Callesen.







## 5. juni i Tønder

Tønder Veteran Klub havde arrangeret møde på Kvicklys parkeringplads i Tønder. Senere gik turen til Gram Slot, hvor vi mødtes med Vestjysk Motorveteran Klub fra Esbjerg.  
Foto: Ole Callesen.



# Oldtimerløbet



I gennem årene er der kommet mange store og spændende arrangementer til veteranregi, det er ikke som da jeg startede for nu over 30 år siden med at lege med gamle køretøjer (som jeg lærte at sige af en nu mangeårig bekendt med samme tendenser som jeg) var udbudet meget mindre; nogle få store, nationale løb og en håndfuld løb i hver af klubberne.

Oldtimerløbet i Gråsten er et af dem som hastigt nærmer sig et jubilæum, årets var vist det 17. i rækken, Lions Club står som arrangør for løbet, som alle årene er startet fra Ringriderpladsen i Gråsten, med opstilling fra morgenstunden, hvor man til middag går rundt og kigger, sparker dæk og fortæller en løgnehistorie eller 2, der er også mulighed for at gå på stumpemarked. Når klokken er 12.30 sendes køretøjerne ud på den fælles køretur til Danfoss i Flensborg, turen går ad en af Danmarks absolut smukkeste strækninger, nemlig

fjordvejen fra Rinkeby til Kruså, og retur til pladsen for præmieuddeling og senere på aftenen fællesspisning for de interesserede.

Løbet afholdes altid på den sidste lørdag i maj, det er for min og familiens vedkommende lidt problematisk, fordi et andet arrangement som er et must, nemlig Ford A Klubbens Løvspring Tour, altid ligger på den sidste søndag i maj, derfor er det ikke blevet til så mange besøg i Gråsten for vores vedkommende, det er trods alt lidt stressende – at stå i Gråsten lørdag eftermiddag for søndag morgen at være frisk til at køre Løvspring Tour.

I år lå datoerne således at den sidste søndag var ugen før den sidste lørdag, derfor afsted med tilmeldingen og så bede om fri om fredagen, så turen til Gråsten kunne foregå i adstadigt tempo ad de gamle veje, og endda med brug af Bøjden Fynshav-færgen. Indkvar-

teringen foregik på Kollund Camping i hytte på 25 m<sup>2</sup> med bad og plads til 6 personer, en udmærket løsning til ca 600 kr. pr nat.

Vejret kunne man ikke brokke sig over, der var mange mennesker og køretøjer på pladsen da vi kom allerede ved 9 tiden, og den blev fyldt, så fyldt at der blev sagt nej til flere som uden tilmelding mødte op (hvad man kan hvis man betaler et højere startgebyr) - men så kan de jo lære det, som man siger.

Oldtimerløbet må siges at være Danmarks absolut største arrangement for veteran køretøjer, deltagerantallet i år var nær de 1.200 enheder og dermed tæt på den absolutte rekord, åbningen af Storebæltsbroen for 10 år siden.

Med 1.200 køretøjer kunne man forvente et kaos når de skal sendes af sted på turen, men det går faktisk meget smertefrit, og der står ikke en masse



køretøjer og oser, faktisk er det en meget lavteknologisk løsning der bruges; Et hold af officials går rund med "slikkepinde" og signalerer at man skal køre ud på ruten, som er fyldt med tilskuere som sidder i deres haver eller er stoppet op i vejkanterne med picnicbordet eller kuglegrillen, sørgeligt er det dog at se at især de tilskuere der sad i Gråsten by havde efterladt en masse affald og tomme øldåser, fy skamme.

Tak for et godt arrangement; vi vender tilbage når datoerne tillader, og opfordringen herfra skal være at prøve at deltage, nok betaler man en startgebyr på 150 kr., som det er svært at se værdien af når også publikum betaler rente, men man kan så glæde sig over at arrangementets mulige overskud går til humanitært arbejde i Lions Club regi, og ikke bare i lommerne på en kommerciel arrangør.



Tekst og foto: Henrik Thostrup



## ROVER 12 1946 SPORTS SALOON

Af Svend Rubæk

Første gang jeg så en Rover var i 1952 i Saksøbing. Min far var Fordforhandler i Saksøbing. Kort efter krigen kunne man ikke købe nye Fordbiler, derfor var mit kendskab til nye biler meget begrænset, men da denne nye Rover begyndte at køre rundt i gaderne var jeg solgt. Det var en P4, den var smuk og den kørte efter datidens forhold næsten lydløst.

Min første bil var en Ford Y fra 1934, siden har der været VW og Saab. I 1977 fik jeg min første Rover. Det var en P6 2000, en meget flot bil. Den blev desværre stjålet og smadret på Dybbøl Banke.

Den næste var også en P6, men 3500 V8 fra 1970. Den blev solgt for et par år siden, men da havde jeg også haft den i 25 år.

På det tidspunkt havde jeg købt den flotte Rover 12 fra 1946 af Henning Helmer. Det var den, der fremover skulle stå i garagen. Henning Helmer har haft den i flere omgange og til sidst fået den renoveret hos Finn Stepping. Den har fået den helt store omgang, som det fremgår af billederne.

Der var dog et par ting som ikke var helt i orden da jeg fik den, men sådan er det vel altid med gamle biler. Styringen var meget løs og jeg havde svært ved at holde den på vejen. Det fik Niels Madsen klaret. Styrehuset sad løst. Dørene var lidt syge i bunden, men det blev klaret af Bjarne Hansen, som jo også er et kendt ansigt i veteranbilklubben. Rover 12 Sports Saloon er lidt sjældent, det er, så vidt jeg ved, den eneste P2 Sports Saloon i Danmark. Sports Sa-

loon har lidt længere motorhjul end den almindelige saloon. Man siger, at Sports Saloon er til den ejer der selv vil køre sin bil, hvor saloon er til chauffør, der er også mere benplads på bagsædet i saloon. Bilen har altid kørt i Danmark selv om den er højrestyret - Rover kunne kun fås højrestyret før 1950. Den blev indregistreret i København i 1947 til fabriksejer Bernhard Johs. Tandrup fra Henzes boltfabrik, Bragesgade 8 i København, med indregistrerings-







nummeret K 327, som den også har i dag. Rover var ret konservativ på det tidspunkt, så den har mekaniske bremses på alle fire hjul og bladfedre både for og bag. Den er ret stiv at køre i, og man skal sørge for at have god afstand, når der skal bremses. Af andre sjove indretninger kan jeg nævne englænderhåndtag i højre fordør. Det er et ret stort håndtag, der blot skal drejes en kvart omdrejning for at få ruden helt ned. Ingen elektrisk rudehejs kan gøre det hurtigere. Den har også friløb, det har jeg ikke haft siden min Saabtid, men det fungerer godt når man lige har lært at skifte ved den rigtige omdrejning af motoren, så kan der skiftes gear uden brug af kobling. Automatsmøring er også en del af udstyret. Det virker ved hjælp af vakuum fra motoren. Det kniber dog med at olien kommer frem til smørestederne, så det må der gøres noget ved. Med en gammel bil er der hele tiden lidt der skal ordnes. Det er det sjove ved at have en veteranbil.

...

Redaktøren har en personlig erindring om Svend Rubæks bil: I mange år havde vi sommerhus i Tisvildeleje, i

et par huses afstand fra Tisvilde Hegn. Tættere på Hegnet, på en vej som hedder Gyvelbakken, men sådan at vores haver næsten stødte op til hinanden, (sommer)boede i et gammelt hus to søstre Holm. Man kan vel så mange år efter tillade sig at karakterisere dem som gammeljomfruer. Ebba vil jeg tro var den yngste, hun var malerinde, og hende kan jeg slå op og konstatere at hun var født i 1889. Har altså været et sted i tresserne på det aktuelle tidspunkt. Så skete det på egnen opsigtsvækkende, at en betydeligt yngre, og meget mandhaftig kvinde dukkede op hos dem. Om det var en slægtning ved jeg ikke, jeg husker hendes navn som Hanna Lund, og hun overtog tilsyneladende fuldstændig kommandoen – og kort efter anskaffede frøkenene Holm bil. Netop denne Rover 12. Det vakte selvsagt en del opsigt.

Af bilens papirer ses da også at 2. ejer efter Tandrup er frk. Ulla Holm. Det må så være hende den mere spidse søster, som ikke var malerinde. Adressen på registreringsattesten er Anker Heegaardsgade 2 i København og bilen indregistreres med K 15 224. På de mange

bevarede dokumenter kan man også se at der er udleveret benzinrationeringskort til Ulla Holm 50. november 1956, der er nok ikke mange, som husker, eller ved, at der var benzinrationering på det tidspunkt.

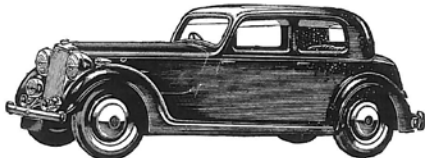
Under alle omstændigheder beholder frøkenene Holm (og/eller Hanna Lund?) bilen i 18 år, til Henning Helmer køber den i 1967. Helmer husker at handelen blev afsluttet i en fornem, gammeldags lejlighed, det passer med at Anker Heegaardsgade ligger ved siden af Glyptoteket i København, og at damerne (hvem det så har været på det tidspunkt) var så opsatte på at komme af med bilen at prisen var meget lav. Helmer har så senere solgt den og meget senere købt den tilbage, indtil Svend Rubæk køber den. Imellem Helmers to ejerperioder tilhørte vognen kortvarigt Ole Artved og derefter Torben Langebæk.

Hvorfor den blev afmeldt til motorkontoret i Frederikssund i januar 1969 står hen i det uvisse. Helmer får den så i førsteombæringssynet og indregistreret igen i januar 1970.



72 THE AUTOCAR JANUARY 11, 1946

# ROVER



## PROGRAMME

The new Rover cars are now in production. It has been decided to concentrate first on Saloon models. These will be similar in general design to those which were current at the outbreak of war, but a number of detail refinements are being embodied which will enhance the quality of specification and performance long associated with the Company's products.

Model	Retail Price £	Purchase Tax £	Total Retail Price including Purchase Tax £
10 h.p. Saloon	460	128 10 7	588 10 7
12 h.p. Saloon	505	141 0 7	646 0 7
12 h.p. Sports Saloon	520	145 3 11	665 3 11
14 h.p. Saloon	550	153 10 7	703 10 7
14 h.p. Sports Saloon	565	157 13 11	722 13 11
16 h.p. Saloon	580	161 17 3	741 17 3
16 h.p. Sports Saloon	595	165 0 7	761 0 7

*One of Britain's Fine Cars*  
The Rover Company Limited, Solihull, Birmingham, and Devonshire House, London

A 12  
105

Specifikationer ud over det allerede nævnte:

4-cylindret, topventiletstødstangsmotor på 1496 cc., boring 69 mm, slaglængde 100 mm.

Ca. 53 hk.

Hydrauliske støddæmpere, krængningsstabilisator med torsionsstang. Stiv foraksel, halvelliptiske bladfedre hele vejen rundt.

12 volts anlæg.

Fabrikken opgav tophastigheden til 70 mph.

Ca. 112 km/t.

Tilsyneladende adskiller Sports Saloon sig mekanisk ikke fra den almindelige saloon, så det sportslige ligger kun i udseendet, hvor Sports Saloon har længere motorhjelme, den mangler sideruden bag bagdøren, den er med 1306 kg 14 kilo lettere end saloon og med 1.55 m 8 cm lavere.



# Holte havn

Man siger ellers at man aldrig skal begynde noget nyt på en mandag – altså hvis man er overtroisk.

Men et nyt initiativ til at mødes fandt sted den 2. juni, nemlig havnemødet på Holte havn, ja egentlig var det allerede annonceret på busturen til Egeskov til at finde sted den første mandag i maj, men det var der vist kun undertegnede som bed mærke i, i hvert fald var pladsen gæbende tom den aften. Nå pyt, vejret var til topløs kørsel og så blev det til en køretur i området.

Anderledes skulle det så blive på den første mandag aften i juni, vejret var også den dag til den topløse kørsel, og da der ikke er så langt fra Bagsværd til Holte blev Ford A'en endnu en gang startet op og turen lagt mod havnen i Holte.

Holte havn, ja det står der på skiltet ud til Vejlesøvej lige ved Holte station, det er måske som antydet i præsentationen af arrangementet her i VT - en sandhed med modifikationer, eller i hvert fald så kræver det en lidt anderledes opfattelse af begrebet havn, for jo, der er en havn der da vi ankom var fyldt godt op med optimistjoller, der senere var at se ude på søen.

Da vi kørte forbi i maj, må det indrømmes at det var med nogen skepsis at vi så pladsen an, for kunne der overhovedet være så ret mange biler? I juni



kom der 29 biler og dem var der god plads til, og min pessimisme blev således gjort til skamme, formentlig vil der med lidt snilde sagtens kunne parkere over 50 biler på pladsen, men så må de der kommer først også belave sig på at

de kan komme til at køre sidst. Det betyder ikke så meget, der er et udmærket udvalg i restauranten/iskiosken og godt med siddepladser, og egne stole kan jo også medtages.

Når dette læses er julis møde overstået, hvor vi bestemt skal deltage igen og rapportere, håber bare på godt vejr. Tak til Arendse og Leif Fortmeier for initiativet, kunne man foreslå at det måske blev 2 gange månedligt i 2009, og så en opfordring til andre til at tage lignende initiativer.

Tekst og foto: Henrik Thostrup







## Madpakketur til Struer og Klosterhede

17. maj mødtes ca. 25 køretøjer på Struer Lystbådehavn efter indbydelse af Nordvestjyske Veterankørere.

Det var koldt, men humøret fejlede ikke noget. Efter en snak på havnen kørte vi på besøg hos Frede Jacobsen i Struer. Han har en meget flot samling af eksklusivt legetøj for voksne, bestående af en meget stor garage fyldt med en modeljernbane på ca. 100m<sup>2</sup> – en mængde skinner med tog, der var lys både i togene og i alle huse, og røg i alle storstene, ja sågar et hus i flammer var der. Der var også en stor samling modelskibe i alle størrelser. I andre garager var der stationære motorer, veteranbiler og meget, meget mere. En virkelig interessant samling at se. Derefter kørte vi til Klosterhede, hvor vi spiste vores madpakke og fik fortalt lidt om området, der er berømt for bæverne.

Vi sluttede dagen på en rasteplads med vores eftermiddagskaffe og noget konkurrence.

Hilsen  
Ketty og Anton Sørensen

## 3 x top

På to måneder har Henning Friborg vundet tre toplaceringer i historiske pålidelighedsrallyer. Med sin Volvo Amazon 123 GT fra 1967 vandt han i april sammen med hustruen Else Kongeå-løbet, som var første afdeling af Daytona DASU Classic.

Derpå tog Friborg i maj sammen med sin makker fra Danmarksmesterskabet i 1977, Hilmar Andersen, til Grækenland og blev nr. 4 af 174 deltagere i det 2.000 km lange Akropolis-rally. Og i begyndelsen af juni vandt Else og Henning Friborg det 270 km lange 7. Classic Car Challenge, der talte som anden etape af Daytona DASU Classic. Det blev kørt i Midt- og Sydjylland.

3. etape af Daytona DASU Classic var 29. juni, altså efter redaktionens slutning. Så hvem ved?





# En tur til Skotland



Den sorte Javelin i det skotske højland.

Af Niels Jonassen

En engelsk bil fra 50'erne må være det rigtige transportmiddel når man skal køre til Skotland

Et overraskende tilbud

Mange i klubben kender Ib Rasmussen og ved at han er fuld af ideer og initiativer. Alligevel blev vi overraskede da der sidste efterår lå et brev fra ham med en fotokopi af indbydelsens til årsmødetræf i den britiske Jowett-klub med påskriften: "Vil I låne den sorte og køre med?" Den sorte var Ibs sorte Jowett Javelin.

Gamle medlemmer af DVK vil vide at jeg i mange år legede med Jowett Javelin, reparerede to og restaurerede en. Vi kørte på ferier i vores Jowett Javelin, og vi deltog to gange i Jowett Car Clubs årsmøde. Jeg var sågar med til at stifte den Jowett-klub herhjemme. Håbet

var at samle en lille kreds af folk med Javelin, sportsvognen Jupiter samt varevognen Bradford. Det forblev en meget lille kreds, og til sidst var der kun os og vores Javelin kørende.

Så kom jeg for at skade at købe min drengedrøm, Lancia Aurelia, og da den var restaureret endte Javelinen i garage i ti år. Så måtte jeg indse at jeg ikke magtede eller havde lyst til at holde to gamle biler kørende, og Javelinen blev solgt. Til vore døtres store utilfredshed. Det var deres barndoms bil.

En lille overraskelse

Brevet fra Ib Rasmussen ramte midt i solar plexus. Minderne vældede frem, og det tog os meget kort tid at beslutte

os til at takke ja til det generøse tilbud. Vi fik sørget for tilmelding og betaling – og så skulle vi bare vente til det blev maj.

Da tiden nærmede sig fortalte Ib at han ventede på en nyrenoveret motor fra England. Den skulle sættes i Javelinen så vi kunne komme sikkert frem. En uges tid før afgang gik jeg i gang med at tage den gamle motor ud, mens Ib hyggede sig med at samle motoren til sin Jowett Jupiter sportsvogn, som han skulle køre til Skotland i. Den havde ødelagt et stempel ved et bakkeløb sidste år. Næste dag kunne Ib så vise mig at Jupiter motoren alligevel ikke havde det



En Jowett Kestrel fra 1935. 2-cylindret boksermotor på 901cc. Bagved en Javelin fra 1952 eller 1953. 4-cylindret boksermotor på 1,5 liter. 53 hk.



En 2-cylindret Jowett Flying Fox fra 1933. Bagved står en Jupiter med karrosseri fra Mead samt en Javelin og gaber



Hvor får man plads til al det pudsegrej i den lille bil?



En Bradford af den type som bl.a. det danske postvæsen brugte. I produktion fra 1946 til 1953.

så godt som han troede. Alt kølevandet lå nede i bundkarret. Nu skulle den nye motor sættes i Jupiteren, og vi måtte klare os med Javelinens gamle motor. "Den bruger en del olie", sagde Ib, "men ellers går den godt nok."

En prøvegallop i Javelinen afslørede et olietryk på 20-25 pund og en vandtemperatur på ca. 85 grader. Vores sidste Javelin havde haft et olietryk på 63 og en temperatur på 75, så jeg blev en kende urolig. På den anden side faldt olietrykket ikke yderligere, og temperaturen steg heller ikke mere. Vi krydsede fingre og besluttede at tage chancen. Det ville være alt for trist at melde pas så sent – bortset fra at færge og hotel var betalt.

#### Køretur med nye opdagelser

Den korteste vej til England med bil er via Esbjerg-Harwich, og fra Harwich er der ca. 800 km. til Skotland. Vi valgte at give os god tid og bruge tre dage på køreturen nordover. Men først skulle vi til Esbjerg. På trods af et ønske om at køre hele turen ad landevej endte vi fra

Slagelse på motorvej helt til Esbjerg. Vi blev nervøse for ikke at kunne nå frem i tide. Undervejs fulgte jeg nålen på olietryksmåleren med interesse, men den faldt aldrig under 20, og der var ingen lejelyde. Vel fremme ved færgeren så jeg efter olien: den kunne lige akkurat nå oliepinden. Så, jo den brugte olie.

Vejret i England var varmt og solrigt, og vi drejede væk fra hovedvejen kort efter Harwich. Der går en dejlig, gammel vej nordpå via Manningtree. Motoren snurrede tilfreds, og jeg var ikke længere nervøs for olietrykket. Nu samlede interessen sig om kølevandet. I da vi købte benzin i Harwich opdagede jeg at vandet dryppede stille og konstant fra en studs øverst på køleren. Foreløbig gav det nu ikke anledning til problemer.

Derimod dukkede der noget nyt op. Efter en hyggelig frokost i en solbeskinnet pubhave ville bilen ikke starte. Tændingen? For lidt eller for meget benzin? Nogle små put antydede at den sandsynligvis fik for lidt, så jeg prøvede at håndpumpe benzinpum-

pen. Den forekom svampet. Noget tydede på at den enten tog luft ind eller at membranen var porøs. Efter nogen håndpumpning kom motoren i gang og gik upåklageligt undtagen når vi holdt i tomgang. Så døde den. Man lærer at holde maskineriet gående med en let fod på speederen. Det er blot lidt bøvlet når man samtidig skal bremse og skifte gear igennem de utallige rundkørsler de engelske veje er velsignet med.

Støt og roligt arbejdede vi os med ca. 80 km/t op gennem England. I Lincoln syntes vi at vi havde lov til at gøre os livet behageligt, og overnattede på byens fine, gamle hotel i en 2-rums suite lige ud til domkirkens imponerende vestfacade. York, lidt længere mod nord, er berømt og tiltrækker mange turister; jeg er tilbøjelig til at foretrække Lincoln. Den er knap så stor og langt mindre turistet, men ikke mindre gammel og køn. Under alle omstændigheder vil jeg i gammel bil undgå hovedvejen A1 og vælge de mindre – og mindre befærdede – veje lidt østligere.

Andendagen nærmede vi os Skotland



En stribe Jowett Javelin fra perioden 1949 til 1953.

ad den kønneste vej på de kanter, A68. Store, grønne bakker med får og meget få huse. Netop der, længst væk fra alting, faldt mit blik på benzinstandsmåleren: 0. En kilometer længere fremme dukkede der et hus op på en bakketop. "Kan jeg få noget benzin?", "Ja, hvis du vil betale for det." Han havde en dunk med fem liter. Nærmeste tank lå 7 miles væk og lukkede om tyve minutter. Ellers skulle man 75 km længere mod nord. Vi kørte de 7 miles.

Næste dag kørte vi ind i Skotland ved Carter Bar. Man kører højt op, og så vipper landet, og der ligger Skotland bredt ud foran en. Hen på eftermiddagen nåede vi hotellet i det sydlige højland hvor træffet skulle finde sted. En helparkeringsplads var reserveret Jowett-biler, og der holdt allerede mange. Lige fra små åbne fra 20'erne over de større, lukkede fra 30'erne til 50'ernes

Javelin og Jupiter. Mange kender vist fornemmelsen af at blive lukket ind i det store fællesskab. For os var der også noget andet: Ville vi kunne huske og kende nogen, og kunne de huske og kende os?

#### Historien udstillet

Det skulle vise sig at vi blev genkendt før vi genkendte nogen. Der dukkede folk frem som vi ikke havde set siden vores første Jowett rally i 1968! De havde naturligvis set på deltagerlisten, men det var alligevel både imponerende og varmende.

Lørdagen var afsat til en ca. 90 km lang køretur i højlandet. En del af de ældste deltagere var små 2-cylindrede på 850 cc, så der var to ruter. En op ad små, stejle og snoede veje og en som fulgte de større veje uden alt for voldsomme stigninger. Langt de fleste valgte de

stejle veje. Jowett var også i sin tid berømt for netop at lave biler der næsten kunne krybe op ad en lodret væg.

Søndag var afsat til udstilling på den lokale fodboldbane. Der stod så alle 84 deltagende biler. Den ældste fra 1922, den nyeste fra 1954. Det sidste år Jowett byggede biler.

Jowett-fabrikken blev grundlagt i 1901 som maskinfabrik, og byggede bl.a. nogle stationære V2-motorer. Senere blev de første Scott-motorcykler bygget af brødrene Benjamin og William Jowett, inden de i 1906 kom med deres første bil. Egentlig produktion kom dog først i gang nogle år senere, og derefter byggede Jowett små, enkle men solide biler med en sideventilet, 2-cylindret boksermotor. "The little engine with the big pull". I 1936 kom de første 4-cylindrede; stadig med sideventilet boksermotor. Jowett havde et trofast publikum, men blev aldrig en trussel mod de store, Austin og Morris. Den blev betragtet som en Yorkshire-specialitet beregnet til stejle bakker.

I 1948 overraskede Jowett alle med en helt ny konstruktion, den 4-cylindre, topventilede Javelin. En 1,5-liters sports saloon, mere moderne og avanceret end nogen anden britisk bil. Pludselig befandt Jowett sig i klasse med biler som Riley og MG, og den markerede det ved at vinde 2-liter klassen ved 24-timers løbet på Spa i Belgien. I 1950 kom sportsvognen Jupiter til. Et stålørsskassismed aluminiumskarrosseri og en tunet udgave af Javelinens boksermotor. Jupiter vandt 1,5-liter klassen ved 24-timersløbet i Le Mans i 1950, 1951 og 1952. Så fabrikken var virkelig brudt igennem. Problemet var blot at den økonomisk og teknisk havde strakt sig langt udover sin formåen. Der var ikke økonomi til at videreudvikle bilerne, og der var ikke kapacitet til at producere billigt nok. I 1954 lukkede og slukkede bestyrelsen, og alle aktionærer fik deres penge tilbage.

Hele denne historie kunne man den søndag i maj se illustreret på en fodboldbane i Crieff i Skotland. Heldigvis i strålende solskin.

Vi benyttede dagen til bl.a. at få monteret en anden benzinpumpe som Ib havde medbragt. Så nu var vi klar til hjemturen.



### Opmærksom kørsel

Mandag morgen kørte vi sydover. Vi havde nu opnået hvad vi ville, så vi kunne tage det roligt, om end det selv-sagt ville være mest tilfredsstillende hvis vi også kom helt hjem ved egen kraft.

Det lykkedes alt sammen, men ikke uden en vis indsats. Den utætte køler sendtenuenfinogkonstantstrålevand ned over motoren og tændrørene. Det betød at motoren i stigende grad kørte på kun tre cylindre. Det blev bedre når køleren begyndte at blive tom, men så blev motoren jo for varm, og vi måtte hælde vand på igen. Der var dog en mellempriode mellem disse to yderligheder hvor alt gik fint. Vi havde også opdaget at dynamoen ikke ladede, selv om ampèremeteret viste en lille lade-strøm. Ib havde heldigvis en ledsagebil med to batterier, så vi kunne med mellemrum flytte lidt rundt på batterierne. Med kun ét tilfælde af kogende køler-vand nåede vi Harwich i fin tid til fær- gen, og næste dag kørte vi etapekørsel hjem til Nordsjælland. Etapekørsel fordi vandet nu stod i en jævn strøm ud af køleren, så vi fyldte op med omkring fem liter for hver 100 kilometer. Ved sammelejlighed tjekkede vi også olien. Nettoresultat: 3000 km og 15 liter olie.

### Hvad kan man lære af det?

Den første lære man drager er naturligvis at man ikke skal begive sig på lang- fart uden at køretøjet er helt i orden. Den næste lære må imidlertid være at det kan man godt alligevel. Vi kom jo både frem og tilbage, og vi havde det ikke dårligt undervejs. Vi havde ople- velsen af for første gang i over tyve år at køre i en Jowett Javelin og vi mødte biler og mennesker vi ikke havde set i en menneskealder. Bagsiden af medal- jen må være at vi ikke fik en tur i en bil derydede Javelinen retfærdighed, men det skal ikke lægges Ib Rasmussen til last. Han havde jo sørget for en ny mo- tor til bilen, og han kan ikke bebrejdes at den endte i den bil han selv kørte i. Den gik i øvrigt fortræffeligt. Vi havde det sjovt, og så fik vi præmien for at være dem der havde kørt længst. Nogle få kilometer længere end Ib, som vi har grund til at takke for at han lok- kede os med.



To Jowett Jupiter fra 1952. 1,5-liters 4-cylindret boksermotor. 63 hk.



Jowett 1922 og 1927



Et indlæg i debatten om restaurering kontra originalitet. En Jowett Peregrine fra 1936.



# 7. englændertræf

Af Ole Callesen

Har man »engelsk syge« er englændertræffet i Løgumkloster et must.

Jeg har deltaget i arrangementet nogle gange nu. Tidligere på min Triumph Thunderbird 650cc 1953 og nu i Harley 100 1955.

Pladsen, midt i den gamle bydel, er perfekt til formålet og er med til at give den helt rigtige stemning der altid hersker ved dette arrangement.









Hele feltet samlet hos Louring i Gjern. Fra venstre min 1500, Sibleys 1100, Reads 1500, Courtneys 1100 og Gejbrants 1500 (ex Alpen).

# HRG-tur

Et sluttet selskab af engelske, svenske og en dansk HRG var i maj på tur i Danmark. Den danske deltager var Peter Bering, der har taget billederne og skrevet teksterne.



En af de bedste blandinger, jeg kender, er grusveje, så vi fik også givet englænderne en gang støv. Her bliver vi fulgt af de fire andre (vi blev kun fem i alt). Forrest er en 1100 tilhørende Clive Sibley.

Turens første stop var Vesterhavet. Vi skulle lige vise gæsterne at man kan køre på vores strand. MPG177 er en 1500. Den var i en årrække "works-demonstrator" med prøvekursler, race, rallyer og trials til følge. Den blev også den første som fik monteret hydrauliske bremses. Bilen har nu i mange år tilhørt HRG-klubbens reservedelsmand, Paul Read.



Fire HRGer ved Fuglsang på Lolland.



"Ida" mellem Stubbekøbing og Bogø er landets ældste færge i rutefart. Træskib med trædæk. Det føles godt under diagonaldækkene. FLO566 er svensk, H 22852 er min. Den svenske har siden 60'erne tilhørt Kjell Geijbrant. Som ny var den den svenske HRG-importør Gösta Alpens egen. Den har blandt andet forkromet foraksel og ekstra lavt vindspejl, og den vandt mange løb i 40'erne og 50'erne.



# Garagebesøg hos Jens Nielsen

Af Thom Bang Pedersen

Harley Davidson 1930 med sidevogn er det første man ser når man kommer ind i garagen hos Jens Erik Nielsen på Amager. Han har haft cyklen i 25 år og den er stadig i lige så fin stand som da han købte den.

Motoren er en 2-cylindret V på 1200cc, sideventilet og med bakgear, vægten er ca. 350 kg. Derfor en stor fordel med bakgear, da den er rimeligt tung at skubbe rundt med.

Cyklen bliver fortrinsvis brugt til Skagensløb og Skåne Rundt, og er yderst praktisk når man er 2 personer og har bagage med; en anden detalje er dør i sidevognen.



Et større igangværende projekt er en Packard 733 1930 roadster. Motoren er 8-cylindret på række med en slagvolumen på 319,2 cu in. Og yder 90 hk. Chassisrammen er på 134 1/2 tomme. Bilen havde stået på museum i USA og var handlet et par gange før Jens købte den for ca. 25 år siden. Den blev lavet køreklar og synet, således kunne man danne sig et billede af hvor meget der

skulle reoveres. Efter at have kørt nogle år startede Jens så på en komplet reovering; hver del bliver afmonteret og reoveret, derefter prøvemønteret og lagt på hylden, dette gør reoveringen rimeligt overskuelig, også selv om det tager længere tid. Dele til en Packard finder man ikke sådan lige rundt om hjørnet; det bedste sted at søge er selvfølgelig i USA, hvor Hershey stumpemarked er et godt eksempel.

Jens giver et par eksempler: karburatoren var ikke den rigtige, efter lang tids søgen fandt han den rigtige på Hershey, karburatoren blev forsvarligt indpakket og lagt i kufferten, ved modtagelsen af kufferten i København var denne mærket med Bagage Inspektionsmærke fra de amerikanske myndigheder, ved udpakning viste det sig at karburatoren var smadret, så en eller anden må have tabt den på gulvet. Ved siden af lå en kvittering på at kufferten var blevet undersøgt. Jens anså det for umuligt at få erstatning, så forfra igen.

Hjulene var forkerte. Via Packard klubben og andre Packard-kontakter lykkedes at finde to hjul i Finland og fire hjul i Canada, desværre var to af fælgene så rustne at de ikke kunne bruges. Efter halvandet år har en hjulmager i nærheden af München nu fået fremstillet to nye, og i fire hjul er egerne udskiftet. Bladfjedrene var et andet problem. De er lige blevet fremstillet i den rigtige dimension og kvalitet hos Örebro fjederservice i Sverige, endnu et problem er løst.









Når man laver sådan en stor renovering er det jo rart med nogle gode garagefaciliteter og hjælpeværktøj.

På søjleboremaskinen stod et lille simpelt specialværktøj fremstillet af 2 store skiver og 4 stykker gevind. Det bruges til at af- og påmontere ventilfjedre med, især velegnet til topstykker med overliggende knastaksler.

På filebænken var monteret to dovenknægte i form af to stykker firkantør, som kørte ind i to andre rør opsat under filebænken. Det værktøj er yderst praktisk når man har dele som ikke ligger godt på bordet mens man ordner dem. Lagerplads er også en stor fordel at have når man renoverer en bil af denne størrelse.





## PILGRIMSREJSE

Mange vil nikke genkendende til den Ford T på billedet. Børge Kaa ejede den i omkring 50 år og havde æren af den specielle bemaling. Man vil blandt andet huske den fra "Mata-dor".

Nu har Børge overladt den til Michael Deichmann, og hos ham er den kommet i gode hænder. Michael har forsket meget i bilens fortid, og forleden tog han på pilgrimsfærd med den fra sit hjem i Nordsjælland til Mølledag i Kettinge på Lolland, hvor den fik sit karrosseri og havde sine første år. 180 km hver vej, fire timer ned (med 7½ km på literen) og tre en halv time hjem. En smule vandlæk fra bagest på topsty-

ket var eneste komplikation, det er et standardproblem hos Ford T, siger Michael. Det betød bare et enkelt pitstop på hjemvejen for en sikkerheds skyld for at efterfylde.

Og på billedet holder bilen foran Julius A. Madsens tidligere købmandsbutik, hvor den hørte til i sin tid. Endnu anes navnet overdøren. Blot surt at de historiske plader med det oprindelige nummer, L 476, ikke var leveret.

Michael Deichmann har haft et dilemma: Skulle han føre bilen tilbage til original skikkelse og male den sort? Eller bevare den som vi har kendt den i de

mange, og altså fleste, år? Han valgte det sidste, og det gjorde han godt i. Det er jo sådan den har været dansk veteranbilhistorie.

Det ser for øvrigt ud til at den ny leverandør af de historiske plader i modstrid med sit løfte er længere om at levere end den tidligere.





# Himmelbjergløb

Torsdag den 5. juni 2008 afholdtes igen Ford T Klubbens traditionelle Himmelbjergløb. Løbet startede fra Skanderborg Vandrehjem kl. 10.00 for de 15 tilmeldte Ford T'er med tilhørende mandskab. Henrik Westengaard bød velkommen og meddelte nogle praktiske bemærkninger. Vi kørte igennem Skanderborg By – videre i den smukke natur og landskab langs Skanderborg Sø til landsbyen Skårup – videre i den fortsat smukke natur ad små og snoede veje igennem Båstrup, Hylke, Tebstrup til vores første pause på Ejer Bavnehøj. Her var der tid til at tage en kop medbragt kaffe. Ejer Bavnehøj er Danmarks højeste punkt – næsten. Monumentet er nyrenoveret, og der var anlagt nye parkeringspladser.

Efter en dejlig pause fortsatte turen i den meget smukke og dejlige natur ad små og snoede veje igennem landsbyerne Elling, Brokbjerg, Stenbjerg, Lundum, Kollerup, Torp, Vestbirk til Vestbirk Vandkraftværk. Her var der igen pause til at spise vores medbragte madpakke. Efter at madpakken var sat til livs fik vi en rundvisning på kraftværket af en af vagterne. Vandkraftværket er fortsat i drift med én til to turbiner – afhængigt af hvilke vandmængder der er til rådighed. Der var en ny turbine med lodret aksel, som kørte hele tiden. Herudover var der de to gamle turbiner, som blev etableret ved værkets start. Den ene var brændt sammen og taget ud af drift. Den anden var i drift, når der var store vandmængder til stede, hvilket havde været tilfældet indtil for nylig med de store regnvandsmængder i vinteren og foråret.

Herefter fortsatte turen i den smukke natur igennem byerne Gammelstrup, Tønning, Voerladegård, Gl. Rye og videre til Himmelbjerg med en indlagt pause. Ved Voervadsbro passerede vi Gudenåen.

På Himmelbjerg sluttede løbet. Her takkede Henrik Westengaard for opbakningen til Himmelbjergløbet og takkede Ole Frandsen for en veltilrettelagt tur igennem Skanderborg-egnens smukke natur. Alle førere af Ford T-bilerne fik udleveret det traditionelle Himmelbjergkrus.

Hele Himmelbjergløbet foregik i solskin fra en skyfri himmel. Også denne gang fik vi en god oplevelse.

Torkild Hoff Andersen

Det lykkedes ikke at få fat i billeder fra årets Himmelbergløb. I stedet har vi fundet nogle meget gamle løbsbilleder. Det med de tre nakker viser en svensk deltager i et dansk Ford T Rally, som der står på det meget store papskilt i vindspejlet. Desværre kan vi hverken tids- eller stedfæste det, men det er nok det ældste af de fire billeder.

Det sort-hvide er fra Ribe 1960. Bemærk til højre Th. Ry Andersens German. Hvor er den nu? Det siges at den fjæler sig i Legolands samling. Ejer af T-modellen var Svend Mejlby. Længst til venstre en af de 3-4 Wanderer trepersoners fra først i tyverne, der var kørende dengang – foruden Johan Frederiksen endnu ældret tandem. Flere af dem var brugsbiler, og måske er det her Jørn Palle Thomsens. De kørte fantastisk godt.

De to andre farvebilleder er fra Ringkøbingløbet 1970.

Variationen i udvalget af Ford T var dengang ikke slet så stort som nu, og man så slet ingen Messing-Ford til løbene dengang. Der var en enkelt dansk bevaret; den tilhørte Ford-forhandleren i Bogense og deltog i KDAK's 50-års jubilæumsløb i 1951 og mig bekendt ikke i nogen løb siden.





# Fynsk Herregårdstur



Det var igen en veltilrettelagt Herregårdstur, lidt over 60 køretøjer, hvoraf der var en enkelt mc, mødtes søndag den 8. juni ved gartneriet i Langeskov i strålende solskin, bedre optakt til en veterantur kan man næsten ikke få.

Efter en kop kaffe og rundstykker startede alle ud i det skønne fynske landskab på en ca. 60 km tur i det nordøstlige Fyn, med kurs mod Kerteminde, Munkebo og Fyns Limousine Service. Vi kørte ad de små veje mod Skovsbo, Rynkeby, Lundsgård, Kerteminde, hvor vi kørte lige forbi statuen af "Amanda", derefter mod Munkebo og Munkebo Bakke med udkigstårnet, hvor der var en fantastisk udsigt.

Efter en god pause med en forfriskning og en boldkonkurrence kørte vi videre mod Dræby og kom til Fyns Limousine Service, hvor vi kunne beundre de skønne vogne, og der var mange forskellige.

Vi skulle gætte længden på den største limousine.



Vi nød frokosten i det fri, der var jo det skønneste solskin, så de fleste søgte ind i skyggen.

Efter frokosten gik turen ad snirklede og skønne veje tilbage til gartneriet i Langeskov, hvor der var uddeling af præmier til de dygtige der havde "klaret" de "vanskelige" spørgsmål.

Derefter var der hjemkørsel fra en særdeles god og fornøjelig dag. Ældste bil der deltog i løbet var en Ford

T årg. 1922 yngste Renault 5 årg 1976. Den grønne NSU 1956 mc tilhører Jørgen Larsen, Brobyværk.)

En STOR tak til Anne Lise og hendes team!

Erik Lindhardtzen, Webmaster  
PS! Flere fotos fra turen kan ses på:  
<http://dvk-egeskov.klubsider.dk>



# MUSEUMSLØBET



Brønshøj-løbet for motorkøretøjer før 1935 var i år blevet til Museumsløbet og sluttede i sand 30'er-sommerudflugtsstemning på pladsen ved Stadager Brugsforening på Frilandsmuseet i Sorgenfri. Skønt at Frilandsmuseet åbner porten for os, siger Peter Bering, der tog billederne. Den grå Morris Cowley 1924 »Bullnose« tilhører Kjeld Erik Nielsen, Holbæk.



# Alvis-weekend

Billeder og tekster af Peter Bering, der selv deltog i turens ældste bil i weekenden maj-juni.



Erik Haanings TA21 Tickford drophead er venstrestyret. Den har boet i USA indtil 2003, da den blev auktioneret til Danmark. Det var første gang, den trillede en længere tur på vores veje, den bor til daglig på Vestsjællands Bilmuseum.



Grunden til at kølerfiguren på Colin Ayres 12/50 luder en del er en tur rundt med bunden i vejret på et VSCC Measham Rally for nogle år siden. Vognen lagde sig til ro på vindspejleet og haren.



På grusvej! Anden vogn er Tony Croppers Speed 20SA Vanden Plas tourer. SA er første ombæring af Speed-modeller, den har både stiv foraksel og usynkroniseret gearkasse. Længere henne har Erwin Koster Kristensens Rolls-Royce forvildet sig ind i selskabet.



Arne Bak Pedersens 1953 TA21 har altid været i Danmark, men var oprindelig helt sort. Det er den eneste af fire importerede efterkrigs Alvis'er, som stadig er her. 1927 12/50 Sports Tourer har tilhørt Mary og Colin Ayre siden 1973. Den har gjort mange, lange kontinentale rejser. 1925 12/50 Super Sports er min sidste år indførte vintagebil. Den kører imponerende godt, når man tænker over alderen.



1934 Speed 20SB Cross & Ellis tourer (dvs. 4-dørs) tilhører Derek Still. 1933 20SB Vanden Plas tourer (men 2-dørs) tilhører Peter Sedgwick. Der blev bygget 41 af de 4-dørs og 42 af de 2-dørs på SB-chassiset.



Trængsel i arrangøren Karsten Wikkelsø's indkørsel. FGO659 er Roger Godings Speed 25 med Charlesworth karrosseri. Det var Roger, der hjalp Karsten med at få en hel stribe englændere herover. Hans bil er restaureret i løbet af 30 år. Den har fået sin originale kulør, "Jewellescence Powder Blue", som den havde da den stod på Earl's Court Motor Show i 1938. H 1250 er min "ducksback".



1962 TD21 Series 2 saloon har tilhørt Graeme Richardson siden 2004. I forgrunden en ørn på proppen på Jesper Skovs TC21/100.



## DVMC i 45 år

Dansk Vintage Motor Club havde valgt at markere sit 45-års jubilæum ved et kørearrangement d. 17. maj.

DVK var inviteret og deltog med klubbens Swift, som gennemkørte de 80 km rutekørsel plus turen hen og hjem på næsten 100 km uden problemer. Efterhånden har bilen gennemgået en genrestaurering, som har været omtalt i flere artikler i Veteran Tidende. Med Iver Jensen som fører og P. E. Hansen som kortlæser kørte Swiften sammen med 60 biler i det midtjyske højland med udgangspunkt på Låsby Kro. Vejret artede sig, det holdt tørt, men der blæste en kold vind, som Swiftens karrosseri ikke yder megen læ for.

Som frokoststop havde man valgt det nyåbnede bilfirma CC Cars i Ans, der i et større, nyt bygningsanlæg tilbyder klassiske biler, primært efterkrigsmodeller. Indengenstarthavde vi lejlighed til at se de prismærkede herligheder.

Arrangementet sluttede hvor det begyndte på Låsby Kro med kaffe og senere buffet. Herefter var der dans, Bjørn og Okay formåede med dansemusik der passede til det modne pulikum at holde gulvet fyldt til arrangementet sluttede kl. 01.

Tekst: P.E. Hansen. Foto: Bent Ammitzbøll.

## Præciseringer om Rallye Monte-Carlebo

I VT 384 bragte vi Kim Hoffmeyers erindringshistorie om hans fars deltagelse i en række af Automobil Sports Klubbens arrangementer. I produktionsprocessen røg manuskriptet forbi vores motorsportskyndige redaktionsmedlem, der udover at finde en række fotos frem foretog nogle korrektioner til manuskriptet. Desværre gik noget af den elektroniske korrespondance tabt, hvorfor ikke alle fakta fra artiklen stemmer overens med virkeligheden.

Man kunne af artiklen godt få det indtryk, at pålidelighedsløbet Mini Miglia var af yngre dato end Rallye Monte-Carlebo, men det var ingen lunde tilfældet, da det første løb blev kørt i 1958. Til gengæld blev Femkampen, som løbet indgik i, grundlagt i 1968.

Det er korrekt, at det blev stadigt sværere for ASK at få lov til at afvikle hastighedsprøverne på private arealer, men det var ikke i 1973, at det sidste Rallye Monte-Carlebo blev kørt. Det var først i 1985, at det skete, og det var indirekte en konsekvens af det stadigt mere omskiftelige vintervejr. Kort før 1981-udgaven af løbet røg temperaturen over frysepunktet, regn fik sneen til at forsvinde, hvilket udløste opkørte veje og betydelige erstatninger til lodsejerne. To år senere var den

gal igen, og da der to uger inden løbets start hverken var udsigt til frost eller sne, valgte man af hensyn til forholdet til lodsejerne at aflyse løbet. Året efter kom man i samme situation, så løbet blev for første – og eneste gang – afviklet i industriferien. I 1985 var man tilbage på februardatoen, men de opkørte veje udløste en samlet udgift på 75.960 kroner, så det næste forsøg blev atter planlagt til sommerhalvåret. I mellemtiden var der kommet et nyt cirkulære for rallyer, der bl.a. af en del sjællandske politimestre blev tolket meget stramt, og ASK fik derfor ikke lov til at afvikle det, der var udset til at skulle blive det 25. Rallye Monte-Carlebo.

Ole Janslund og Detlev Schönwandt fremhæves i artiklen som bagmændene bag løbene, men bagenhvermand står der som bekendt en kvinde og i dette tilfælde to, Birthe Janslund og Anne Lise Schönwandt. Specielt Anne Lise Schönwandt spillede en meget fremtrædende rolle, når der skulle arrangeres løb i ASK-regi – faktisk blev hjemmet i Hellerup stort ikke betegnet som andet end orienteringsfabrikken.



## KLAMPENBORG

Årets Copenhagen Classic Auto Jumble på Klampenborg Galopbane havde som temaer Triumph Spitfire og Alvis – og med 14 deltagere sluttede Alvis-weekenden der. Overraskelsen var imidlertid den Duesenberg J, Peter Larsen har indført. Det mærke er vist aldrig før set på dansk grund. Peter Larsen er vant til at køre Maserati og Talbot og synes at Duesenberg er at køre som en lastbil. Det har han vel ret i, så der er ingen grund til at være misundelig.



Til VT siger Peter Larsen dog, at det skal forstås som en særdeles smuk og kraftfuld lastbil. Men kølerfiguren befinder sig et eller andet sted omkring Lolland, når man sidder bag rattet, og med et chassis på 153½ tomme er rundkørsler ikke dagens ret.

Eksemplaret er fra 1933, og flexrørene er på denne kompressorløse version fabriks-ekstraudstyr, som kunne fås fra 1931. Af kompressor modellen SJ blev der fremstillet 36 og af Duesenberg i det hele taget blev der 1927 til 1937 bygget 481, hvoraf ca. 370 er bevaret.

I Skandinavien er der så vidt vides ingen andre for øjeblikket, men i Stockholm var der en i 30'erne, den blev skrottet under krigen. Der har vist været en anden på gæstespil inden for de sidste år. Og der formodes at være 5-7 i Europa.

Motormæssigt er det en 8-cylindret rækkemotor på 7 liter med to overliggende, kædetrukne knastaksler og 4 ventiler per cylinder. 265 hk. 3 usynkroniserede gear, differentialet tager 2½ liter olie – og der er hverken servostyring eller GPS, oplyser Peter Larsen.

Peter Bering og Thom Bang Pedersen fotografere.



# KAPLØBET MOD STJERNERNE

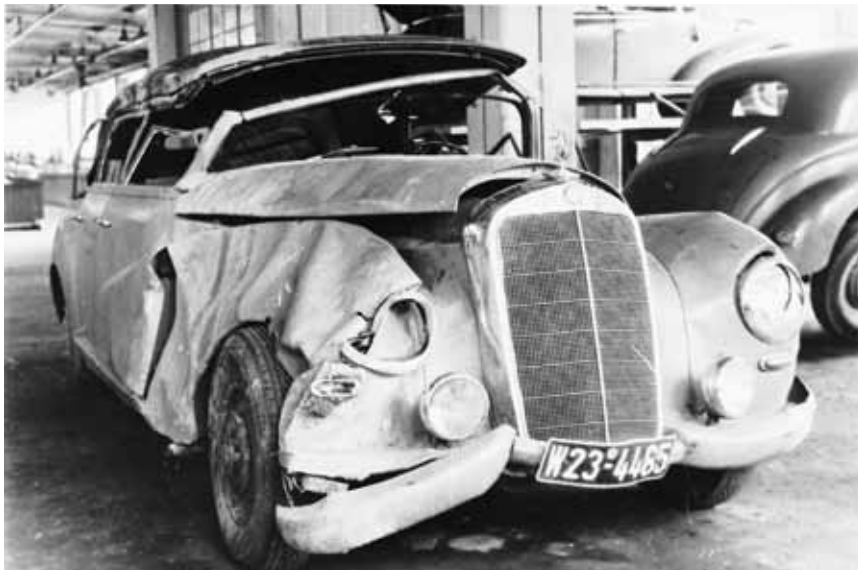
Tekst: Morten Alstrup

Foto: Daimler, Renault, General Motors, Volvo

Næsten hver uge er der mindst en artikel i avisernes tillæg med bilrelateret stof, som rummer de fire bogstaver NCAP. At de fire bogstaver er en forkortelse for New Car Assessment Programme, ved sikkert de færreste læsere, men at det hele drejer sig om sikkerhed i de moderne køretøjer, er ingen vist i tvivl om. Heller ikke, at det for bilproducenter gælder om at få deres nye modeller til at score så mange stjerner som muligt, så de står så godt, når den sikkerhedsbevidste forbruger skal købe ny bil.

Indsatsen for stadig sikrere biler er måske blevet mere formaliseret i det seneste tiår takket være Euro NCAP-organisationen, der bl.a. har opbakning fra EU-kommissionen og en række regeringer, men inden da blev der gjort en stor indsats. Også inden f.eks. de amerikanske myndigheder i 1979 indførte krav om afprøvning af biler i en frontal kollision mod en betonklods ved 35 miles i timen (godt 56 km/t). Producenternes arbejde med passiv sikkerhed i bilerne kan nemlig føres godt og vel seks årtier tilbage.

I de første efterkrigsår gjaldt det jo blot om at få gang i hjulene igen, men de kunne efterhånden også rulle hurtigere og hurtigere, og i takt med at trafikken på vejene øgedes, begyndte ulykkestallene også at gå i vejret. Det fik flere



I 1951 gennemførte Mercedes nogle af sine første kollisionstester, som bl.a. gik ud over denne Mercedes-Benz 300B.

producenter til at indse, at det kunne være en klar fordel for deres ry og dermed salg, hvis deres biler klarede sig bedre end konkurrenternes i sådanne situationer. Mercedes-Benz var blandt de første europæiske bilproducenter, som systematisk arbejdede med bilernes sikkerhed, da man i 1951 gennemførte sine første crashtester med f.eks. Mercedes 170S og 300B-modeller, der blev smadret til ukendelighed på fabrikkens arealer. I Frankrig fulgte Renault snart efter, da man i 1955 udførte sine første crashtester. En splinterny Renault Dauphine blev parkeret i den ene ende af en grusvej. I den anden ende steg en chauffør ombord i en af

fabrikkens lastbiler, der på fronten var blevet monteret med en stor og kraftig stålplade, og så gav han ellers gas og kørte den mod personbilen, som efterfølgende blev undersøgt på kryds og tværs.

Forstærkning af karrosserier havde indtil da været det typiske indsatsområde, men i halvtredserne indså man også fordelene af at fikse menneskekroppen ved en eventuel kollision, da dette kunne minimere risikoen for alvorlige skader. Det førte til de første sikkerhedsseler – først hofteseler og siden trepunktsseler – hvor Volvo var blandt pionererne indenfor dette område.

Renault foretog sine første kollisionstester i midten af halvtredserne, og fremgangsmåden var meget enkelt. En splinterny Renault Dauphine blev parkeret på en skovvej, og så blev den ellers påkørt af en af fabrikkens lastbiler, der til lejligheden var blevet forsynet med en stor stålplade.







Til at begynde med blev der anvendt voksmannequiner, der ellers var produceret med henblik på brug i butikernes udstillingsvinduer, når effektiviteten af de nye sikkerhedsseler skulle afprøves.



Det gik bogstaveligt for fuld damp, da Mercedes i begyndelsen af tresserne går over til at anvende et dampdrevet, raketlignende køretøj til at skubbe forsøgs køretøjerne frem mod den hårde forhindring.

Mercedes fulgte også efter, men det var et problem at teste effektiviteten af disse seler, da det var halsløs gerning at anvende levende mennesker undtagen i rent statistiske forsøg. Dermåtte modeller til, og som så ofte før tog man udgangspunkt i det forhåndenværende søms princip. Man kontaktede kort og godt en producent af voksmannequiner, der leverede nogle figurer, som oprindeligt var tiltænkt at præsentere farvestrålende tøj i et butiksvindue. Det var naturligvis et skridt i den rigtige retning; alligevel var det ikke helt retvisende. Voksmannequiner svarede måske i højde og omkreds til en velvoksen mand eller kvinde, men deres konsistens var

ofte hård og fast i modsætning til den skrøbelige menneskekrop, ligesom vægten og fordelingen af den også sjældent passede. Det førte med tiden til udviklingen af egentlige testdukker, såkaldte crash test dummies.

For at man kunne foretage sammenligninger og vurderinger af den effekt, som forsøgsafdelingernes ideer og udviklingsforslag havde, var det også nødvendigt at systematisere den måde, hvorpå man afviklede sine forsøg. I de første mange år var det ikke usædvanligt, at kollisionforsøg ikke forløb helt efter planen, hvorfor det var svært at drage konklusioner eller gentage dem.

Det førte i tresserne til oprettelse af deciderede testbaner, hvor man med stålwirer trak bilerne frem mod forhindringen, som smadrede dem. Hos Mercedes var man dog ikke helt tilfreds med denne metode, hvorfor man i 1962 oprettede en testbane med en enkelt jernbaneskinne, som skulle styre en større, kedelignende beholder, som med et højt damptryk fungerede som en raket, der skubbede forsøgs køretøjet foran sig ind i betonvæggen. Men denne metode var heller ikke optimal, da der også blev registreret skader på den bageste del af personvognen, der endte med atagerestødpudefordampkedlen...

Den dampdrevne raket var heller ikke nogen perfekt løsning, da den ofte endte med at tilføje forsøgs køretøjerne ekstra skader, som kunne være svære at adskille fra de frontale skader i den efterfølgende analyse.





I 1964 gennemførte Volvo sine første forsøg med en bagudvendt barnestol i en af sine PV544-modeller.



Med sit VESC-køretøj udviklede og afprøvede Volvo en lang række løsninger, som i midten af halvferdserne fandt vej til firmaets 240-serie.



I 1982 har kollisionstesterne nået den systematik, som også kendes i dag: de kombinerede runde og kvadratiske sidemarkeringer, der før testen er placeret meget nøjagtigt i forhold til hinanden, så man bagefter kan måle deformationerne.

I tresserne begyndte man også at udvikle nye faciliteter, der skulle gøre det mere sikkert for passagerne i køretøjet. I 1964 gennemførte man hos Volvo i Sverige sine første forsøg med en bagudvendt barnestol, der var monteret på det forreste passagersæde, mens Mercedes i 1968 gik i gang med at udvikle firmaets første airbags og ABS-systemer.

Efter at man i godt i to årtier havde anvendt modeller fra fabrikernes normale program, begyndte man i slutningen af tresserne at fremstille specielle biler, der udelukkende skulle anvendes til at forske i sikkerhedsforbedringer. I 1969 blev de første af utallige forsøg med en Mercedes-Benz med typebetegnelsen ESF 13 gennemført, og tre år senere offentliggjorde Volvo, at man havde udviklet sin såkaldte VESC – en forkortelse for Volvo Experimental Safety Car. Der var tale om en firedørs sedan med gigantiske kofangere for og bag, og mange af elementerne kunne man nogle år senere opleve i Volvos nye 240-serie.

Det var også omkring det tidspunkt, at de første nationale myndigheder for alvor begyndte at stille større og strammere krav til bilkonstruktørerne, og det er kombinationen af disse krav og producenternes ønske om bedre biler, der har ført til det nuværende kapløb mod Euro NCAP's fem eftertragtede stjerner.



## Om kopier, rigtige køretøjer og andre originaler

Af Leif Gr. Thomsen

I sidste VT havde Ib Jensen en rigtig god artikel om originaler og kopier, og han slutter med et spørgsmål om, hvad man skal bruge et kopikøretøj til.

Jeg vil svare på den måde, at kigger vi rigtig langt ud i verden, så er den fuld af kopier, for i mange tilfælde er originalerne borte, og jeg tænker i denne forbindelse ikke kun på ældre køretøjer. Kopier har været kendte i mange år i f.eks. musikinstrumentverdenen, de er kendte inden for skibsbygning, flyvemaskiner, våben, møbler osv.

Hvorfor man fremstiller kopier er der mange grunde til. En af grundene er ud-sigten til ussel mammon, denne bevæggrund er så lav, at jeg helt vil overse den.

En anden grund kan være, at originaler kun findes i meget mangelfuld og skrøbelig stand, f.eks. vore vikingeskibe. Tænk hvilke opdagelser man gjorde, da man begyndte at bygge kopier. Man opdagede, at disse skibe kunne betydeligt mere, end man forestillede sig. Og ikke én kunne finde på at nedgøre disse kopier, som ikke giver sig ud for mere, end de er.

Nede i Haderslev havn har vi Jensine, en jagt (en af havets gråspurve), hun er fra 1852, og hun ligger på egen køl. Hun har sejlet i alle årene og er løbende blevet vedligeholdt. Da hun sidst blev klædt af ind til det inderste, blev hun renoveret for 5 mill. over 2 år, og det eneste, der er oprindeligt i dag, er et spant. I grunden er hun nu en kopi? I hvert tilfælde giver hun sine ejere mange glæder, og hun er en enestående mulighed for, at nutiden kan få indblik i håndteringen af sådan et gammelt skib, der for 150 år siden sejlede på New Foundland for at hente fisk hjem. For øvrigt pågår der en masse snak i sejlerekredse om, hvorvidt Jensine har opgivet sin originalitet. Sikkert er det, at var Jensine en original, så sejlede hun ikke mere.

Ligesom fregatten Jylland i Æbeltoft, hun er henvist til at stå i tørdok.

Vil man undersøge de muligheder, der ligger i f.eks. et 1. verdenskrigs fly, så må man bygge en kopi, fordi man ødelægger

ikke en sådan i original. Og alle og enhver ved, at der er tale om en kopi og respekterer dette.

En meget speciel kopi er den, der er en kopi fra grunden af. For cirka 200 år siden begyndte interessen for de bedre italienske violiner at vågne, og dermed opstod bygningen af kopier. En af dem, der var dygtigst til at kopiere, var Vuillaume fra Paris, og han udtalte selv, hvordan det mon skulle gå, når han selv og nogle få andre ikke var mere, hvem ville så kunne skelne klinten fra hveden?

Og sådan er det i vor kreds: Skal man kunne vurdere et finere køretøj (det må jo være dem, der er værd at kopiere), så skal man have set originalerne, man skal have kørt i dem, man skal have prøvet at ligge og sove under dem, man skal have set dem i adskilt stand. Da alt det kun er nogle få beskåret, så er muligheden for at blive belemret med en kopi til stede, hvis man har pengene. Og skulle man få sådan en vild tanke, bør man før købsøge råd hos dem, der kender til materien, og jeg vil mene, at inden for vor klub er sådan rådgivning gratis.

Og anskaffer man sig så en vogn vel vidende, at der er tale om en kopi, så mener jeg, at man kan være undskyldt. Man kan jo lade være med at lyve og så bare nyde udseendet, lyden og håndteringen, for alt det koster måske 5-10 gange så meget i original, og skulle sådan noget dukke op i klubben, så lad os da tage det som en oplevelse. Bare man ved, hvad det er, og veteranbiler bliver de først om 35 år.

Nogle kopier opstår som følge af kreativ virksomhed. Jeg ved med mig selv, at kunne jeg forme i metal, svejse, dreje, smede og alt det der, så ville jeg lave en kopi af det køretøj, jeg beundrer allermest. Og hvis jeg gjorde det, ville det så være en vederstyggelighed? For kopien vil være gjort med det samme formål, der gælder for vikingeskibe. Og når man ikke er mere, så kan hænde kopien havner hos en krejler, der laver ussel mammon og historier på den, og her står jeg af.

Kære Ib Jensen, på det punkt er vi helt enige.

Leif Gr. Thomsen

Redaktøren erindrer om at FIVA gerne ser ordet replika forbeholdt køretøjer, der er nyfremstillet af eller i forståelse med den oprindelige fabrikant eller konstruktør. Det er derfor vi i ovenstående har holdt os til ordet kopi.

I grunden fortjener formentlig meget få køretøjer betegnelsen replika.

Et tredje begreb er forfalskning. Det kan mansådefinere efter temperament, men jeg vil mene at det er forfalskning når man sætter Bugattis eller Jaguars originale køleremblem på en kopi, og så er man meget tæt på strafbart dokumentfalsk. I hvert fald hvis køretøjet bliver solgt uden at køber er klar over sammenhængen. Detsammegælder hvis udgangspunktet er et køretøj af et bestemt fabrikat, men at det i ny tid er blevet ændret til en fuldstændig anden model. Som det ertilfældet med den oprindeligt danske Isotta-Fraschini, der nu befinder sig et eller andet sted ude i verden. Eller de lukkede Riley'er og Bentley'er af entretredver- eller efterkrigsårgang, der er blevet til åbne sportsmodeller. Eller tilsvarende ny ombygninger af SS eller MG. Der er som bekendt pligt til i det mindste at dobbeltdate dem.

En ganske anden sag er tidstypiske ændringer – som er foretaget eller rimelig kort tid efter at køretøjet var nyt. Dem bør man tværtimod som oftest bevare, netop fordi de kan være typiske og historisk interessante.

Med de ældste biler har man det problem at der ofte ikke er ret meget grundlag for en genopbygning. Man behøver bare at tænke på de sidste gange, Styrkeprøven har været forbi Danmark. Der har været eksempler på biler, der er bygget op på højst en bevaret undervogn. I nogle tilfælde besnærende korrekt, i andre pinligt forkert. Der findes også internationale regler, i hvert fald britiske, for hvor meget man kan forny eller genskabe, og stadig kalde bilen ved den oprindelige årgang.

oer



# Græsted i pinsen

For 12. gang løb Græsted Veterantræf af stabelen, som altid pinsedag og 2. pinsedag, årets træf var velsignet af et kanon solskinsvejr og trak derfor rekordmange besøgende og deltagere til.

Det forlyder at der var lange køer på den nye vej omkring byen for at besøge

træffet, ikke mindst på første dagen. Og endda tænkeltesomkomspontant i gammelt køretøj ikke kunne få plads på pladsen, om det er rigtig ved jeg ikke, jeg gæstede først arrangementet på andendagen - om mandagen.

Stort set følger arrangementet sin oprindelige grundide: at skabe en masse liv omkring en masse maskimekanisk

af mange forskellige arter, fra miniaturemotorer, damptrømler, motorsave, karruseller, dødsdrom, damptog, biler, motorcykler til opvisning med privatejede kampvogne.

Der er altid noget nyt at se på, et sjovt indslag i år var at souvenirer solgtes fra en souvenirbåd, ikke en bod, rygget vil





vide at alle fremstillede kasketter var udsolgt på meget kort tid i løbet af søndagen.

Mankandeltageiarrangementet enten ved at tilmelde sig til begge dagene, eller man kan komme spontant, hvilket man dog til en hvis grad straffes for, idet man så opkræves en entréafgift på 30 kr., dog kommer man til at betale fuld pris for passagerer ud over 2.

Skal man sige noget negativt om arrangementets så er det netop at arrangørernes sidste år har fundet på dette stunt, foret eller andet sted deltagervi jo med vore køretøjer og er med til at gøre arrangementet festligt for dem og betalende publikummere.

Tekst og foto: Henrik Thostrup





## KONKURRENCEN

Konkurrencebilledet har vi fra Nils Bloch, der har taget det på Nørrevold i København ca. 1970.

Det er Nils Bloch, der netop har sluttet arbejdet med en kæmpe bog om postvæsenets køretøjer.

Spørgsmålet er: Hvad er det for en bil – altså den lyseblå? Læg mærke til hvor dårlig stand den er i, trods flittig brug af Corrostablet, og i modsætning til den langt ældre ved siden af, og som meget muligt har været i daglig brug.

Svar sendes direkte til redaktionen, og præmien er som sædvanlig en bog, eller hvis vi har det, en dvd.

Fristen lader vi blive ved månedsskiftet, til gengæld kommer vinderens navnførstiseptemberbladet. Men husk at fristen for alt andet stof til augustbladet er rykket frem til 14. juli.

De to biler i juni-bladet var som sagt begge Opel. Den lille til venstre er den første type Kadett, der kom til salg i december 1936, altså halvandet år senere end Olympia. I første omgang kun som sedan, og med samme sideventilede motor på 1.1 liter som P4. En på den tid forbavsende overkvadratisk motor med



en boring på 87½ mm og slaglængde 75. 23 hk ved 3.400 omdrejninger, 3 gear og hydrauliske bremses. Vægt 760 kg og topfart 98 km/t. Helståls, selvbærende karrosseri.

Forhjulsophængningen var med knæled, system Dubonnet, og i denne lille model var der ingen som gøede ad det. Derimod fik de større Opel-modeller med samme knæled ry for at være gyngeheste. Hvad redaktøren ingenlunde synes at de var.

Kadettforandrede udseende indend den sluttede produktionen i det første krigsår. Forpartiet blev næsten magen til Olympias (som ved lanceringen havde haft en flad V-køler, ligesom Six). I alt



fremstillede Opel 107.602 Kadett og 167.974 Olympia, så de var i realiteten folkevogne mens Hitler og hans sammensvorne forsøgte at få gang i deres Kraft-durch-Freude VW.

Dermed er vi fremme ved den anden bil, og med låget oven i bagagerummet kunne det være flere typer, de sideventilede 1.3 L og Six, men det er umiskendeligt den topventilede Super Six. Det ses med sikkerhed på kofangerhornene, men også på helindpakningen af reservehjul.

Super Six blev lanceret i december 1936, men forgængerer Six forblev i produktion til juni 1937 og nåede faktisk et lidt større produktionstal end de



46.500 for Super Six. Den var i produktion også i 38, til den i december blev afløst af Kapitän, der i bund og grund var samme bil med et helt andet, ogsensationelt moderne udseende med lygterne indbygget i forskærmene. 6-cylindret, topventilet motor på lige ved 2½ liter, 80x82 mm, 55 hk ved 3.600 omdrejninger, 3 gear, kasserammede med krydsforstærkning, vægt 1.145 kg og erklæret topfart 115 km/t. Det trivedes den bestemt ikke med; nu måtte man jo til en del år efter krigen ikke køre over 60 km/t noget sted i Danmark, men kom man over det begyndte den også allerede at være besværet. I modsætning til Kadett og Olympia havde Super Six et gammeldags karrosseri på hårdtræsskelet. Det buede kølergitter var støbt i aluminium og som noget dengang ret opsigtvækkende kunne den fås med polykromatisk lak (ja, vist i grunden ikke andet), som eftersigende dengang fremkom ved at man blandede fiskeskæl i farven. Mest udbredt var en lysegrøn farve, men jeg husker også en lyseblå cabriolet, der stod i Hans Lystrups City-udstillingslokale ved Gothersgade i København

i begyndelsen af 1938, da min far til min ærgrelse købte sin grønne sedan. Jeg ønskede mig selvfølgelig den åbne. Han havde indtil da haft en køn 1931 1.8 L (fejlagtigt kaldt P6) Sonnen-Coupe (faux cabriolet) med solskinstag, stærkt blå og sort. Ja, der slap det ud, jeg har altså langvarig personlig erfaring med Super Six; far havde den til 1954, og det var den første bil, jeg kørte som 15-16-årig og siden ganske meget, ja fra jeg fik kørekort 5. november 1950 havde jeg næsten fri rådighed over den.

Hvad man ikke kan se på vores billede er at Super Six blev leveret fra fabrikken med et par højtsiddende, langstrakte lygter helt bagtil på karrosseriet, nogenlunde i højde med bagagerumsklappen. I Tyskland har det måske været supplerende stoplys, herhjemme var de forbudt og forbindelsen til lygterne var sløjftet.

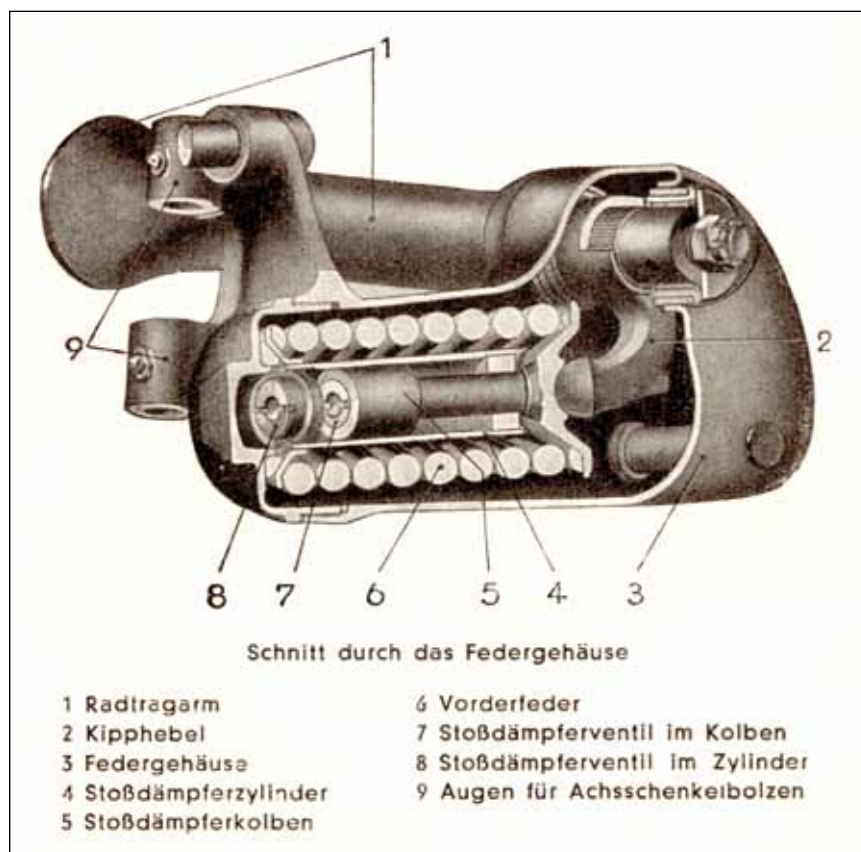
Bagagerummet var i øvrigt udmærket, i 39, da min forsigtige og forudseende far havde fået anlagt en næsten arkitekttegnet hønsegård, transportererede vi 6 dejlige barnevelderhøns hjem i det med lidt kyllingenet over.

Under krigen var bilen klodset op – bogstaveligt på træklodser – og jeg satte mig enkelte gange forsigtigt ind i den og indsugede duften. Ved befrielsen blev den lånt ud til frihedskæmpere, og far mente at den fik sit andet knæk ved den lejlighed. Det første var da han med morkort efter anskaffelsen (af bilen) tog en hurtig tur til Harzen. Knæleddene – ja, de hindrede da ikke at jeg tog nogle morsomme broadsider når parkeringspladsen ved Ordrup Station var dækket af hårdkørt sne. Det var dengang man hovedreparerede for hver 60.000 km og ind imellem endda fik slebet ventiler. Det foregik hos den elskelige motorsportsmand Frode Christensen, Villabyernes Autoservice (der senere flyttede til Nærum). Ham der fra første færd kørte med i de genoplivede Skagensløb på sin fars 4-cylindrede Henderson 1916. Og sådan vælger minderne frem.

Tænk, jeg har stadig bilens instruktionsbog.

Vinder af konkurrencen er ved lodtrækning Gert Marchmann.

oer



Det berygtede knæled



## Velkommen til nye medlemmer

Søren A	Møller	Bredkærs Vænge 166	2635 Ishøj	4354 5003		
Gösta	Toft	Karpedam 9	6200 Aabenraa	7462 0182	MKP Campingvogn Petit	1964
Torben	Nielsen	Lyngparken 35	4400 Kalundborg	2086 9050	Buick Wildcat	1966
Patricia N	Barslev	Bistrupvænge 2, 1. dør 202	4000 Roskilde	4059 9885	Victoria KR 26	1953
Tonny	Rosenbom	Sct. Laurantiivej 4	4000 Roskilde	4637 2304	Mercedes-Benz 230 SL	1965
Iben	Auerbach	Ålborgvej 18	4793 Bogø	5589 4606	Mercedes-Benz	1981
Thomas	Kruse	Hans Jensensvej 29	2900 Hellerup	2630 1052	Mercedes Benz 230 SL	1964
Anders	Mortensen	Stærevænget 4	5610 Assens	2027 6190		
Ole	Leerhøj	Dahliahaven 33	2830 Virum	45855004	BMW 518	1982
Claus	Godske	Ribegade 15, 2. tv.	2100 København Ø	2267 0094	Willys Jeep	1959
Per	Hammel	Spjeldager 2	2630 Taastrup	4053 3371	Fiat 500	1966
Niels B	Neergaard	Skjoldenæsvej 113	4174 Jystrup	5752 8885	Daimler-Benz	1972
Kim	Bringsjord	Linde Alle 3	8230 Åbyhøj	4044 2525	Maserati Indy 4700	1972
Per C	Torp	Søvej 11	9640 Frasø	4013 2433	Opel Super Six	1937
Claus	Ryge	Dalumgårds Alle 13	5250 Odense SV	4017 6535		
Ruben	Jørgensen	Hanehøj 6	2880 Bagsværd	4019 1355		
Kai	Vium	Fasterholtvej 13	7330 Brande	9718 2729	Honda Silver Wing	1982
Martin J	Hansen	Ålekistevej 107, 1. th.	2720 Vanløse	6166 2056	Dodge W200	1976
Henrik B N	Autzen	Skovbrynet 11, Rejsby	6780 Skærbæk	2062 9622	VW 1303	1973
Arno S	Werner	Byskovvej 14	4100 Ringsted	57673635	Mercedes-Benz	1938
Ole	Thomsen	Lille Hofvej 3	3600 Frederikssund			
Kim	Scheibel	Høveltsbjergvej 1	3450 Allerød	2010 0581	Mercedes-Benz	1971
Mogens	Thuesen	Solsortevej 20	6000 Kolding	7554 2829	Audi 100	1972
Merethe L	Sleimann	Serupkirkevej 2	7790 Thyholm	99787 5702	Opel Kadett C	1978
Janni Aa	Andersen	Fælledvej 200	2791 Dragør	4073 1901	Ford Mustang	1965
Henrik	Madsen	Møllevvej 53	5450 Otterup	6482 6633	Buick Skylark	1966
Torben	Gaarn	Smededamsvej 2, Gassum	8981 Spentrup	2243 9512		
Søren	Pedersen	Pedersvej 40	4600 Køge	2169 6440	Porsche 356 B	1962
Børge P W	Nielsen	Mozartsvej 18, 3.	2450 København SV	2161 1762	Porsche 911	1972
Hans	Graakjær	Vandværksvej 10	8700 Horsens	7565 6430	Rover P4-75	1958
Willy	Rasmussen	Ribersvej 158	7200 Grindsted	5116 9733	MG Midget	
Christian K	Johansen	Fladmosevej 8, Køng	5620 Glamsbjerg	4118 1557	Chevrolet Camaro	1977
Thomas	Frantsen	Ceresvænget 3	7000 Fredericia	2899 1355	Dodge Coronet	1949
Arne M	Pedersen	Jernbækalle 41	3200 Helsingø	4871 1235	VW 113-1300	1970
Niels	Hansen	Mellemvængen 58	2700 Brønshøj	2334 2832	Buick Skylark	1962
Frank	Nielsen	Bredagervej 40, Vigersted	4100 Ringsted	5785 6360	Ford Consul 315	1962
Benny	Haslev	Bengtavevej 10	2900 Hellerup	2421 8204	VW 1302 S	1971
Bo V	Rasmussen	Mikkelborg Alle 60	2970 Hørsholm	4586 1785	Fiat Dino Spider	1967
Ole	Mehlsen	Mariesmindevej 6	6000 Kolding	7553 3036	Peugeot 504	1972
Rikke	Nysom	Haraldsgade 37, 3. tv.	2200 København N	2365 9972		
Anders B	Olsen	Kirsteinsgade 1, 5. tv.	2100 København Ø	2615 0787		
Jesper	Brinch-Jensen	Brøderupvej 6	4733 Tappernøje		Chervolet Camaro	1979
Albert S	Buskbjerg	Kærhusvej 11	6971 Spjald	9738 1824	VW 1500	1968
Mikkel P	Jensen	Søbakken 28, st. tv.	2920 Charlottenlund	2877 8899	Dodge Tradesman	1972
Alex	Larsen	Lerskovvej 16	4652 Hårlev	5628 5482	Chevrolet Camaro	1979





## Havnetræf i Sønderjylland efterår 2008 For alle typer veterankøretøjer

Haderslev august Tirsdag den 5. og 19. kl.18.30 Vi mødes på havnen ved pølsevognen	Aabenraa september Tirsdag den 2. og 16. kl.18.30 Vi mødes ved Restaurant Under sejlet	Sønderborg oktober Tirsdag den 7. og 21. kl.18.00 Vi mødes ved Sønderborg Slot
--	--	--

Man kommer bare, der er ingen tilmeldingspligt.  
Tag kaffen med og lad os få en hyggelig snak.  
Hvis der er stemning for en køretur (lokalkendt) kører vi en lille tur.  
Alle er velkomne. Også mærkeklubber.

Vi glæder os til at se rigtig mange entusiaster møde frem

Med venlig hilsen.  
Kjeld Holm-Nielsen tlf.74 48 59 59 Erik From tlf.74 62 53 61



- må min kone godt øve kørsel i garage her ude hos jer ?



Daytona er den ældste eksisterende forretning i Danmark med klassiske biler som speciale, og vi har i snart 25 år været førende i Skandinavien.

Vil du KØBE eller SÆLGE, eller sælge på kommissionsbasis, så kontakt Palle Muzmann, (DVK-medlem siden 1964) for at drøfte mulighederne. Vi har det bedste netværk og Danmarks bedste beliggenhed, hvor din bil BLIVER SET.

Se mere på [www.daytona.dk](http://www.daytona.dk), Ring 40 43 24 02 eller skriv til [daytona@daytona.dk](mailto:daytona@daytona.dk)

# Daytona

- The Leading Classic Car Dealer in Scandinavia -

Daytona - Strandvejen 34 DK-2900 Hellerup



Så er det tid til at tilmelde sig Jens Høstrups Efterårsløb, som i år køres den 7. september med start fra: Restaurant Kystens Perle, Lovbyvej 31, 8700 Horsens.

Vi mødes kl. 9.00, hvor der venter os et veldækket morgenbord. Starten går kl. 10.30.

Vi kører på små veje og vi sætter kursen mod Vejle fjord og Juelsminde, hvor vi som sædvanlig skal spise frokost på Restaurant På Havnen.

Der vil være tid til at gå en tur på lystbådehavnen for at bese bådene og nyde den smukke natur.

Turen vil derefter gå tilbage til Kystens Perle, hvor vi afslutter med eftermiddagskaffe og lagkage samt præmieuddeling.

Løbets længde: 70 km. Det forventes afsluttet kl. 17.00. Prisen for hele arrangementet (minus drikkevarer) kr. 200,00 for voksne og børn halv pris.

OBS! Der er kun plads til maks. 25 køretøjer, så derfor tilmelding efter princippet: Først til mølle.

Jens Høstrup Tlf.75665898 - [jens-nu@c.dk](mailto:jens-nu@c.dk)

## LÆBORG AUTOHANDEL Kan nu tilbyde VINTEROPBEVARING



af Deres veteranbil under perfekte forhold i opvarmet hal med alarm. Evt. med overdækning af bilen samt komplet vinterkonservering og forårsklargøring med opstart af veteranbilen.

Transport fra hele landet kan arrangeres. Kontakt os for yderligere oplysninger på tlf. 40515400 [www.laeborg-autohandel.dk](http://www.laeborg-autohandel.dk)



## FYENS KARDANLØB

Lørdag den 23. august 2008 kl. 9.30

Rundvisning i virksomheden Kardancentret (som har udvidet med renovering af motorer). Kardancentret vil være vært med morgenkaffe. [www.kardancenter.dk](http://www.kardancenter.dk)

Kl. 10.30 kører vi videre ud i det skønne landskab.

Kl. 12. 00 frokost i det grønne. (medbragt mad).

Efter frokost fortsætter turen videre på mini-safari til Ditlevs Bisonfarm, hvor der er mulighed for at købe kød/grillet bisonkød som kan spises på stedet. [www.ditlevsdal.dk](http://www.ditlevsdal.dk)

**FYNS KARDAN & BREMSE  
CENTER**

Indehaver: Ralf Stolzenbach  
Sandvadvej 22, 5210 Odense NV  
E-mail: [mail@kardancenter.dk](mailto:mail@kardancenter.dk)



Tilmelding: senest den 10. august til Poul Henning Lauridsen tlf.: 65 96 24 28 (Max. 25 biler)



**FYNS VETERANBIL KLUB**  
Indbyder til stafetløb lørdag d. 23. august kl 10:00  
Vi starter fra Svendborg havn ved færgeløbet.

Vi vil gerne indbyde alle der har en veteranbil eller motorcykel ( mindst 25 år ), og som har lyst til at køre en tur ud i det blå, til at deltage i vores årlige stafetløb.

Løbet køres som stafetløb, det vil sige at deltagerne skiftes til at køre forrest og bestemme vejen i 10 minutter ad gangen. Vi starter fra Svendborg havn Kl 10:00. Vi holder frokost der hvor vi er kl. 12:00 til 12:30 ( husk madpakken og måske noget at sidde på ) Vi holder kaffepause der hvor vi er kl 14:30 til 15:00 ( husk kaffen ). Løbet slutter efter kaffen. Hvor i verden vi slutter det er der ingen der aner, så det er måske en god ide at have et kort med så man kan finde hjem.

Det er førerbilen der suverænt bestemmer hvor vi kører hen og hvornår vi stopper, om vi skal holde en ekstra pause, eller om vi skal stoppe for at se et eller andet spændende, som man har opdaget undervejs ( udstilling, museum, kræmmermarked, kønne piger på stranden, eller andet ).

Alle biler og motorcykler, der er mindst 25 år, kan deltage. Det koster ikke noget at deltage, men af praktiske årsager er der en begrænsning på 20 køretøjer, vi vil gerne have en **tilmelding til Jon Friis Wandall tlf. 63907040**

Vi håber på at vi kan skaffe godt vejr, og vi ved at vi får en sjov og anderledes dag ud af det.

Vi ses ved Svendborg havn

**FYNS VETERANBIL KLUB**

### NYT I DANMARK:

*Specialbutik for tilbehør  
til klassiske biler!*



*Tilbehør til  
klassiske biler*

Se mere på

[www.classictrim.dk](http://www.classictrim.dk)

- Vælg Vintage shop



Renovering af oldtimerbiler i Polen  
Alle former for arbejde udføres

Rustarbejde  
Mekanisk arbejde  
Lakering

Kabine  
(Læder, indvendig beklædning, tæpper)  
Transport

Forsikring af bilen, mens den er i Polen  
Prisoverslag

Fuld billeddokumentation  
Dansk kvalitetscheck

Tlf. 39691020 - Mobil 20840465  
[www.Autoclassic.dk](http://www.Autoclassic.dk)

## MB MOTOR

TRIMNING OG JUSTERINGER  
PÅ RULLEFELT UDFØRES

YDELSESTEST, ØKONOMITEST,  
FEJLSØGNING, DATALOGNING.

RESERVEDELE LEVERES

REPARATION AF ALLE  
BILMÆRKER  
SPECIALOPGAVER UDFØRES

RING FOR YDERLIGERE INFO

**MB MOTOR**

Larsensvej 10B, 3230 Græsted  
Tlf. 48 39 16 93 - Fax 48 39 16 96  
[www.mbmotor.dk](http://www.mbmotor.dk)

DVK-medlemmer ydes 15% rabat på reparationer  
Ikke på reservedele



## Biler sælges

Morris 1000 Minor 1962. Skal til syn inden 27.07.08. Sælges for 12.000 kr., evt. bud. Mange reservedele medfølger.

Poul Fogh, Schioldannsvej 2, 2930 Charlottenlund, tlf. 39638613 – 20721666

Volvo Amazon 1967. Ikke kørt i 18 år, men startet op af og til. Renoveret B20 E motor 20.000 km. Overdrive, alufælge, ellers original. En del rust. 2 nye forskærme medfølger. Pris 5.000 eller bud.

Hans Lawaetz, J. M. Thieles Vej 1A 3 tv. 1961 Frederiksberg C, tlf. 20876034

Adler Triumph Junior 1938 cabrio-limousine. Pæn, køreklar stand. Rød/sort. Ny kaleche. Prisforslag 12.000 euro.

Ejgil Bohn Jespersen, Hvillumvej 5, 7361 Ejstrupholm, tlf. 23311298 [ejgil-bohn@mail.dk](mailto:ejgil-bohn@mail.dk)

Sunbeam Alpine Mk. 4 1964. Synet 06, 8 års syn. Pris kr. 99.800. Peugeot 404 1966. Fin kabine og krom. Kun lidt rust. Kr. 8.000. Standard Eight 1939 tourer (kaleche) til restaurering. Kr. 30.000.

Per Mortensen, Saxovej 72, 5210 Odense NV, tlf. 22179665, svarer ikke onsdag.

MGB 1966 roadster. USA midtvest. Rød med hvid kaleche. Trådhjul. God mekanisk stand, lidt rust i bunden, pæn i lakken. Bilen er renoveret for 12 år siden og er nem at klargøre. Fortoldet og moms betalt. Uden afgift, der andrager ca. 7.350. Pris 65.000. VW Karmann Boble 1966 cabriolet. USA-bil fra Californien. Rød med hvid kaleche. Pæn lak og krom. God mekanisk stand. Nye dæk. Kun lidt rust i bunden ved bagsæde. Velkørende bil, der er nem at klargøre og syne. Fortoldet og moms betalt. Uden afgift, der andrager ca. 6.500. Pris 58.000.

Tlf. 36702666 - 40151456 [poul.berg@webspeed.dk](mailto:poul.berg@webspeed.dk)

Plymouth 1930 2-dørs sedan. Tofarvet grøn med sorte skærme. Træhjul. Kørt få tusinde km siden hovedreparation i

1976. Ca. 90 % i form. En sjælden model i DK. Kr. 70.000.

Egon Sørensen, Kvædehaven 14, 2600 Glostrup, tlf. 43450742 - 27354593

King traktor, urestaureret, bygget i Danmarkligeefterkrigen af overskudsdele, bl.a. Chevrolet motor-gearkasse-bagtøj og forhjul fra et halvbælteketretøj. Traktoren er komplet og absolut værd at bevare, henstår på Barsø og transportmulighederne er vanskelige. Pris 3.000.

Tlf. 45813274 aften

Austin-Healey 100/6 BN6 1959. 2-pers. med matching numbers i.h.t. certifikat samt med overdrive. Bilen er meget original og fremstår i samme konfiguration som den blev leveret fra fabrikken. En fantastisk sportsvogn, der skal ses, køres og høres. Veteranregistreret. Pris kr. 269.000.

Carsten Filtenborg, Brombærhaven 42, 3400 Hillerød, tlf. 48244215

Jaguar XK150 1958 coupé. Hvid. Rustfri bil importeret fra Californien i 1989. Kun 2 ejere. 4,2 ltr. Specialmotor, 6-cyl. Fin rød læderkabine. Aldrig vinterkørt. Ca. 166.700 miles. Ekstremt flot og velholdt. Synet i 07. Sælges pga. alder. Pris kr. 295.000.

Mogens Burcharth, tlf. 755645020

Porsche 924 1980. Sølvgrå classic car. Bilen er løbende renoveret og vedligeholdt og fremstår i meget fin stand. Motoren er nyserviceret og kører som en drøm. Jeg har udlevet min "Porsche-drøm" og er klar til "den næste". Bilen ernysynet og leveres ikøbersnavn. Kun seriøse henvendelser. Pris kr. 72.000. Anne-Marie Lundager, tlf. 75517448 [lundager@stofanet.dk](mailto:lundager@stofanet.dk)

Porsche 911 E 1969. Flot nyrestaureret. I flot Tangerine farve. På DK plader. Lige til at hoppe i og køre ud i det blå. Pris kr. 254000.

Ejvind Ebbesen, tlf. 20404121 [eejvind@hotmail.com](mailto:eejvind@hotmail.com)

MGB GT 1969. Rød. Sportsvognen hedder sådan fordi det er en sport at komme ind og ud af den, og jeg kører sjældent i den. Derfor sælger jeg min GT, som jeg har haft i 17 år, til et godt

hjem. Den er renoveret fra yderst til inderst 1994-2000, med nye tæpper og lædersæder, blyfri ombyttormotor og -gearkasse m/overdrive - der er masser af nye dele, f.eks. køler og olie-køler. Bilen er veteranregistreret, skal synes næste gang nov. 09 og derefter hvert 8. år. Forsikring kr. 600 p.a. og kvart vægtafgift. Ekstra sæt trådhjul + synsmøtrikker. Afslag for lakskader. Fotos på opfordring via e-mail. Pris kr. 125.000.

J. Kindt-Ipsen, tlf. 23234106 [jkiready@gmail.com](mailto:jkiready@gmail.com)

Jensen Healey 1974 cabriolet. Sort, ingen rust - 2 l Lotus motor, manuelt gearskift. Importeret fra USA 1991 - kørt 77.000 miles. Synet 30/4-2008. Meget flot og velholdt bil som der kun blev produceret ca. 7.200 stk. af. Pris kr. 165.000.

Klaus S. Stamp, tlf. 30529440 [kst@ds-norden.com](mailto:kst@ds-norden.com)

## Dele til biler sælges

TR6 venstre forskærm. Fabriksny nr. 814016. Pris 2.200. Alufælge til Alfa Romeo 146. 4 stk. originale model Speedoline 6x15 ET 49.5. Fælgene er pæne og med kun små ridser. 2 af dækkene har ca. 2 mm slidbane og er Fulda 195/55-15. To andre er helt nedslidte. Billeder kan mailles. Pris 1.400.

Tlf. 36702666 – 40151456 [poul.berg@webspeed.dk](mailto:poul.berg@webspeed.dk)

Mercedes-Benz 280 1976 til reservedele. Fin kabine og andre gode dele. 5.000 kr.

Per Mortensen, Saxovej 72, 5210 Odense NV, tlf. 22179665, svarer ikke onsdag.

Volvo 544 1963 til reservedele. Uden papirer. Den har 4-trins gearkasse. Pris 4.900.

Svend Keller, Skolegade 2C, 9320 Hjallerup'

Kaleche til Boble VW 1300/1500/1302. Rigtig flot og hel. Kr. 4.500.

Erik Jakobsen, Lucernevej 18, 2610 Rødovre, tlf. 36413500 – 20706367

Til Chevrolet 1929-33 6 stk. N.O.S.



stempler i støbegods "040 med ringe. 6 ventiler til Chevrolet 1929. Motorpakninger til Chevrolet 4- og 5-cyl. Kølerfigurer til 1921-35. Baglygter til 1926-32.

H. P. Nielsen, tlf. 40148037

VW Boble dørlås, original som pasertilen 1955, samt speedometerkabel – 550 kr. Ford Taunus P7 amp. plus olietrykmanometer fra ca. 1970 – 275 kr. pynteringe til hvide nr. plader, en aflang, en kvadratisk – 275 kr. MG TD komplet udstødning – 450 kr. Erik, tlf 26821637

Rover P6 3500 1969. To trykprøvede topstykker, forholdsvis nye sælges. Uden tilbehør, ventiler eller lignende. Kr. 1.000.

Michael Koch, tlf. 40103210 koch@nyhedsbureau.dk

MG Midget/Sprite 19? 5 forkromede trådhjul sælges. Hjulene er i rigtig god stand, inkl. monteringssæt. Nypris (ekskl. dæk) ca. kr. 13.000. Prisdé kr. 5.500.

Anne-Stine Daae, tlf. 44995999 ovejensen@asdaae.dk

MG TD 1951 motorblok med løse stempler, plejstænger og krumtap. Endvidere medfølger bundkar til samme. Pris 3.500 kr.

Peter Lillelund, tlf. 28996821 plillelund@mail.dk

Fabriksny reservedele. I min afdøde fars efterladenskaber er der en kasse med nye top- og manifoldpakninger til bl.a. meget gamle biler, f. eks. Dodge 4 1915-27, Morris Cowley/Oxford 1923-47, Riley 4 2½ ltr., Guy-Meadows 4, Chrysler President 8, Morris 10/4, MG V og VA, Graham-Paige, Mercedes 170 SV, Austin A40 Somersset og enkelte andre. Videre ligger der nogle sæt lejer, ventiler, styr, fjedre, simmerringe og bronzebøsninger. I en anden kasse er der stempelringe, nogle koblingssæt, styreboltesæt, fjederlaske-sæt, desuden 6 sæt stempler og nogle få motorpakningssæt, termostater, vandpumper og andre relaterede ting. Alter fabriksnyt og i org. emballage.

Forhør nærmere på tlf. 45813274 aften

En del reservedele til Morris 8 og en adskilt Morris 8 1936.

Svend Draaby, tlf. 38713902

Dele til biler søges

Riley One-Point-Five 1959. Ankerplader til tromlebremser købes.

Johan Fløe Svenningsen, tlf. 30354071 johan.fløe@mail.tele.dk

MG Midget 1969. Nakkestøtter (sorte) købes.

Anne-Stine Daae, tlf. 44995999 ovejensen@asdaae.dk

Motor til Morris 8 1935, skal være komplet og i orden.

Svend Draaby, tlf. 38713902

Til Opel Rekord PII købes bagkofanger eller kun v. halvdel.

Tlf. 40148037

Motorcykler sælges

Vincent Series "C" Rapide 12 volt lightning bremseplader, sort motor, Craven sidetaske, 21.000 pund sterling.

John, tlf. 33258884 - 23986386

Nimbus Sport 1940. Hvid. Sort nummerplade (BB). Mange penge brugt hos Nimbus-eksperter på renoivering af topstykke, dynamo, kronrørslejer, ny kobling, nye Avon dæk, sologear, side-støtteben, værktøjskasse mmm. Fotos kan sendes via e-mail. Pris kr. 50.000.

J. Kindt-Ipsen, tlf. 23234106 jkiready@gmail.com

Diverse

Garager/opbevaring Tidstypiske biler over 35 år opbevares i vinterhalvåret i sikrethald med støbt gulv og ventilation. Kameraovervågning (med internetlink) og dagligt tilsyn. 500 kroner pr. måned, faktureres ved henstilling af vognen. Autotransport kan arrangeres til fast lav pris. Engelholm Gods, Tappernøje: Kun henvendelse til Michael Koch på 40 10 32 10 eller mail koch@nyhedsbureau.dk. .

Michael Koch, tlf. 40103210, e-mail: koch@nyhedsbureau.dk

Opbevaring af veteranbil i tør lade nær St. Heddinge på Stevns anvises. Kr. 200 pr. måned. Evt. vinteropbevaring.

John Jarltoft, tlf. 40584290 jarltoft@mail.dk

Garagepladser udlejes. Lukket garageanlæg med fjernbetjent el-port, tv-overvågning, røg/brand-overvågning samt pusleplads. Ved Bagsværd Station. Pladsleje: 550.- pr mdr. Motorcykler: 275.- pr mdr.

Peer Pihl Petersen, tlf. 29611799 ppp@post.cybercity.dk

Kompressor 300 ltr 1.000 kr. Drejebænk 2.500 kr. Køber skal selv afhente i Tåstrup.

Svend Draaby, tlf. 38713902

Automobilia

Instruktionsbog til VW Boble sedan plus cabriolet – 200 kr.

Erik, tlf. 26821637

Fords V6 motor i 3-liters udgaven, Essex eller Köln, og den dertil passende manuelle gearkasse med 2 elektriske overgear. Al litteratur købes, værktøjsbog, evt. instruktionsbog til Ford Capri eller anden bil med den motor. Ole Emil Riisager, tlf. 45891148 ole.emil.riisager@tdcadsl.dk



#### TIL SALG



#### MERCEDES-BENZ LASTVOGN

Registreret første gang 16.10.1952. 6-cylindret diesel. Totalvægt 7.600 kg. Last 3.300 kg. Er klar til omlakering. Synet december 2006 – 6½ år til syn. Sælges grundet manglende tid. Pris 45.000 kr.

Ulrik Salmonsén, Glimvej 19B Glim, 4000 Roskilde. Tlf. 45480183 – 20259269

#### TIL SALG



Delvis restaureret DKW 1938 sælges. Undervogn, motor, gearkasse, styretøj, indvendigt træ renoveret/udskiftet. Karrosseri og interiør mangler. Pris 29.000 kr. Se billeder på <http://picasaweb.google.com/rapsbil/dkw1938> Knud Hyldahl, tlf. 22334348 [rapsbil@gmail.com](mailto:rapsbil@gmail.com)

#### TIL SALG



#### PLYMOUTH-CHRYSLER VALIANT 1964

2-dørs, 6-cyl. motor, manuelt gear. Blå med original rød stue, trådfælg, står utrolig flot. Bil og motor totalrenoveret i 2004. 4 år til syn. Kun brugt til sommerkørsel. Sælges for 52.000 kr.

Niels O. Bech, Lærkevej 1, 4581 Rørvig, tlf. 59963382 [ino@fasttvnet.dk](mailto:ino@fasttvnet.dk)

#### TIL SALG



#### RELIANT SCIMITAR GTE 1969

Klassisk, trendsættende design, der stadig holder. Forbillede for Volvo, Alfa, Jensen m.fl. Første bil med separat nedfældelige bagsæder, der gør den til en meget praktisk sportsestete. Denne bil har kørt i Danmark fra ny, som venstrestyret. Med 3 l. Ford V6 Essex motor, 4 gear manuelt + 2 overgear, frontcentermotor. Veteransynet med træk til 1.250 kg med tanke på glasfiber campingvogn. Kørt få km efter syn. Glasfiberkarrosse i god stand, dog træ i lakken. Forreste bucketseats bør ombetrækkes. Veteranforsikring med helårskørsel 968 kr/år, vægtafgift 940 kr./år for en 200 km/t sportsvogn! Pris 75.000 kr.

Tlf. 22524913 (postnr. 3000) [breine@post6.tele.dk](mailto:breine@post6.tele.dk)

#### TIL SALG



#### Amazon 121 1964

4-dørs. Perlevid. Meget velholdt og velkørende. 6 år til syn. Pris kr. 65.000.

Ole Callesen, 74 56 16 11

## Motorbøger & Modelbiler

Velkommen i Danmarks største  
forretning med Modelbiler & Motorbøger

## SamlerBørsen

Rødovrevej 210 2610 Rødovre

Telefon 33 25 40 22

Åben hverdage 12-17.30 - Tirsdag lukket - Lørdag 10-12

[www.samlerboersen.dk](http://www.samlerboersen.dk)



## Kørejakker til sportsvognen

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

Vi fører også kørehjelme, briller og halskraver

## Birger Overgaard Skind & Tøj

Skovvej 18, 9560 Hadsund  
Tlf. 98 58 30 75

## Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen



Reparation og salg af  
gl. autoradioer og tilbehør

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk  
Tlf. og fax 45 89 16 47  
jf@vedbaekautoradio.dk

*dansk*  
**Nyt klassisk magasin**

- ✓ Redaktionelle artikler om klassikere og veteraner samt personlige bag
- ✓ Danmarks ubetingsløst største annoncemarked (over 1000 annoncer)
- ✓ Udkommer 12 gange årligt med min. 52 sider
- ✓ Arrangementskalender
- ✓ Tips & Tricks
- ✓ Sal & Skot



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



**Veteran**  
- fås i alle forende kiosker  
- eller tegn et abonnement  
VeteranPosten  
Søvejen 1 - 6500 Vejens  
Telefon 76 40 01 14

**www.veteranposten.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!

# Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Heldårige præmier for 2008

## Veteranbiler årgang 1900 - 1950

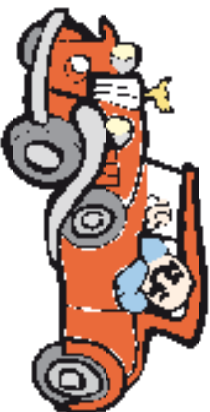
Hæmskæmsværdi i kr.	Årspremie og Kasko uden vandskade*
90.000 kr.	556 kr.
100.000 kr.	791 kr.
190.000 kr.	920 kr.
200.000 kr.	1.002 kr.
290.000 kr.	1.201 kr.
300.000 kr.	1.329 kr.

## Vintage biler årgang 1951 - 1973

Hæmskæmsværdi i kr.	Årspremie og Kasko uden vandskade*
90.000 kr.	617 kr.
100.000 kr.	879 kr.
190.000 kr.	1.022 kr.
200.000 kr.	1.113 kr.
290.000 kr.	1.394 kr.
300.000 kr.	1.477 kr.

## Klassiske biler årgang 1974 - 1983

Hæmskæmsværdi i kr.	Årspremie og Kasko uden vandskade*
25.000 kr.	1.637 kr.
50.000 kr.	2.087 kr.
100.000 kr.	2.399 kr.
190.000 kr.	2.788 kr.
200.000 kr.	3.204 kr.
250.000 kr.	4.686 kr.
300.000 kr.	4.194 kr.



**Veteran Forsikringsklubben**

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Nerum Havnsgade 3 - 2850 Nerum

Tlf. 4556 5610 (10 - 19) - Fax 4556 5611

E-mail: kontor@veteranbilklub.dk

## Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1973

Hæmskæmsværdi i kr.	Årspremie og Kasko uden vandskade*
90.000 kr.	529 kr.
100.000 kr.	720 kr.
190.000 kr.	1.005 kr.

## Klassiske motorcykler årgang 1974 - 1983

Hæmskæmsværdi i kr.	Årspremie og Kasko uden vandskade*
25.000 kr.	1.276 kr.
90.000 kr.	1.562 kr.
75.000 kr.	2.133 kr.

## Vinterkørsel

\* I perioden 15. august til 15. september er der normal deduktion for sommer- og vinterkørsel. I perioden 16. september til 14. marts er deduktionen beregnet på basis af en del af vinter- og sommerkørsel og udregnet på grundlag af de enkelte kørselsår. Hvis du ønsker at blive ekskluderet fra vinterkørsel, skal du kontakte os på telefonnummeret: 4556 5610.

Der kan ske ændringer i deduktionerne for vinterkørsel og sommerkørsel. Der kan ske ændringer i deduktionerne for vinterkørsel og sommerkørsel. Der kan ske ændringer i deduktionerne for vinterkørsel og sommerkørsel. Der kan ske ændringer i deduktionerne for vinterkørsel og sommerkørsel.

Udgiveradresseret maskinel magasinpost ID nr. 42123

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