

VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



55. årgang - maj 2011 - VT nummer 419

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

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

www.veteranbilklub.dk
www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253
Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med
omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200
ISSN 1600-8278

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

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktøren adresse.

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

Professionelle annoncer skal leveres reprojektere.

Announcepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

Erhvervsforeninger, 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
Peter Bering
Svend Carstensen
Peter F. Lykkeberg
Erik Nielsen
Leif Gr. Thomsen

LAYOUT, SATS:

Ole Callesen, tlf. 61 78 16 11
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
e-mail: oc.aller@ic.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Bestyrelsen

Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer og veteranforsikringsklubben)

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 45 83 80 08
dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben)

Anne Lise Gustafsson
Karlsbjergvej 32, 5672 Broby
Tlf. 62 63 20 51
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Kasserer:

Erik Lindholm
Stokbrovej 140, 8520 Lystrup
Tlf. 2215 4669
erik@lindholm.st

Sekretær:

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

(Løb og arrangementstilsud)

Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge
Tlf. 39 90 42 40
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

(Veteran Tidende, MhS)

Henning Thomsen
Bogyden 14, 5610 Assens
tlf. 29 73 33 80
rosenparken@hotmail.com

(Mødesteder og udstillinger Vest)

Erik From
Teglværksvej 22, 6200 Åbenrå
Tlf. 74 62 53 61
erik.from@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger Øst)

Ole Poulsen
Bursøvej 33, 4930 Maribo
Tlf. 54 70 03 58
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Suppleanter:

Ib Rasmussen, tlf. 20 26 32 20
Kristian Nørgård Gravesen, Vest, tlf. 27 81 01 31

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Amager Landevej 246
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.
kaic@c.dk

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Mogens Ottosen, 21781736
lottosen@hotmail.com

Midtsjælland - Kværkeby:

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

Østsjælland - Klippinge:

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

Vestsjælland - Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng
Johnny B. Rasmussen
20745709

Fyn:

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

Vestfyn - Rørup:

Rørup Borgerhus, Gelstedvej 10, 5560 Årup
Bent Konradsen
Tlf. 64421227 - 20129782
bent.konradsen@mail.dk

Nordjylland - Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev
Kræn Hjortlund, tlf. 30337370
kraenh@hotmail.com

Østjylland - Ristrup:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Lars Hofbeck, tlf. 8699 9161

Sydvestjylland - Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Lene og Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721
Jørgen Jacobsen, tlf. 20222729 yak@esenet.dk
www.dvk-sydvest.dk

Vestjylland - Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald
Henning Knudsen, 97381264
Samme adresse

Sønderjylland - Åbenrå:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå
Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 74485959
holm-nielsen@bbsyd.dk
Erik From, tlf. 74625361
erik.kef@webspeed.dk

Sydjylland - Engelholm

Engelholmvej 3, 4733 Tappernøje
Peter Bering
55996089
pb@arkitektbering.dk

Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:

Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia
John Andersen, tlf. 29782909
ja-ryesgaard@c.dk
Ole Troen, tlf. 20716694
troline@yahoo.dk

Østjylland - Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 7171 Uldum
Poul-Erik Jakobsen, tlf. 27231433
jakobsen@skjerna.dk
Erik Hougaard, tlf. 40340049
k.e.hougaard@mail.dk

Historiske nummerplader

Erik Mieth

Se under bestyrelsen.

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub
Bøgeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolffbrandt, tlf. 86593300
www.danskaustinklub.dk

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

Ford V8
Hans Pedersen
hans.pedersen@fordv8.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Svend Carstensen, tlf. 39698115
svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

Poul G. Jensen
40504364
takko@takko.dk

Vejledere

Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 20745709
johnnybgoode@rasmussen.dk

Austin Seven

Ole Troen
Tlf. 75943494
troline@yahoo.dk

Chevrolet 1929 til 1932

Jens Rasmussen
Tlf. 86178002 - 24840013
chevrolet@rasmussen.mail.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

Pontiac

Poul Arne Christensen
tlf. 40272930 poularne@email.dk

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 40942520
tteisen@yahoo.com

Singer

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

SAAB

Claus Oppenheim
cloppest@gmail.com

Tatra

Svend Carstensen
3969 8115

Toyota

Henning Holm
4056 8011

Volvo

Ole Callesen
6178 1611

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

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

Klubregistre

Mærkeregistre

Austin Seven

Jørgen Frode Bakka, tlf. 4576 1224
www.austinseven.dk

Chevrolet 1911-32

Jens Rasmussen, tlf. 86178002
chevrolet@rasmussen.mail.dk

FIAT - Førkrigs

Ole Emil Riisager
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Ford Junior

Michael Deichmann, tlf. 22278651 aften
michael@deichmann.org
www.fordyardmodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund, tlf. 4656 0229
jonordlund@mail.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche

Paul Wilson, tlf. 27285725
paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard, tlf. 8648 6968

Rover

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

Singer

Kaj Dyring Larsen, tlf. 3990 4240
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Studebaker

Gorm Albrechtsen,
97223630/40447505
post@gorma.dk

Triangel

Uffe Mortensen, tlf. 4920 2301
umo66@helsbib.dk

VW - luftkølede

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

Køreselskaber/Sektioner

Alvis

Peter Bering, 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Jysk Køreselskab

Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn

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

Køreselskab DVK Lillebælt

Bob Rudy Hansen, 23236706
bobrhansen@gmail.dk

Køreselskab Vest

Erik Hougaard, 7583 0049

Peugeot

Claus Sonne Linnedal, 3252 7777
linnedal@hotmail.com

Bibliotek

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



Opel Super Six 1938.
Foto: Dorte Stadil.

Indhold

Brev til Ole Emil Riisager.....	3
Vi kan godt bruge hjælp.....	3
Guide til brug af veterankøretøj.....	3
Aktivitets- og mødekalender.....	4
Klubaktiviteter.....	8
DVK nord på Strøjer.....	11
Leif Gr. Thomsen 75 år.....	11
Spørgsmål fra et medlem.....	11
Mødested Engelholm.....	12
Fyn er fin.....	13
Besøg hos Christian Langelund.....	14
Kina tur.....	16
Ethanol - bio eller ej.....	19
Cheetah.....	20
Prøvekørsel af Opel Super Six.....	24
Bugatti i Danmark (1).....	28
Trabant.....	34
Tur til TV2-Fyn.....	39
Fartkongens gamle racer.....	40
Swap Meet.....	43
Odsherredløbet.....	44
OER donerer sin samling til DVK.....	46
Genbrugstanken.....	47
Velkommen til nye medlemmer.....	48
Møder i Kværkeby.....	50
Invitationer.....	51
Køb salg.....	56

Sommers Automobil Museum

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

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

Brev fra et medlem til OER

17. maj 2011

I den halve snes år, Ole Emil Riisager "OER" har siddet i redaktørstolen for Veteran Tidende, er vi mange motorveteraner blevet forkælet med verdens bedste klubblad.

År for år er kvaliteten steget. Vi har fået i kvalificerede tekster skrevet med lune, grundighed og med et fremragende sprog.

Du, unge Riisager, skal vide: Din indsats har i den grad været påskønnet!!

Pullitzerprisen, Cavlingprisen og alle de andre, havde du fortjent, men at blive knæsat, nej, tronsat af dine tusinder af klubkammerater er nu også noget.

Allegorisk kunne man sige: En Bugatti Royale, et unikt, aldrig overgået mesterværk (næsten uopslideligt), og hvis ry aldrig vil overtræffes, har nu søgt garage!

Forhåbentlig vil køretøjet af og til kunne nydes på afslappende promenadetur i bladets spalter.

Mange hilsener og tak
4249 - Egon Sørensen

Vi kan godt bruge hjælp

Som vi skrev i sidste nummer af Veteran Tidende mødes ca. otte mennesker hver tirsdag i klubbens bibliotek og arbejder – støt og konstant. Alle får meget fra hånden – men det går langsommere end vi får nyt ind.

Det nyeste vi har fået er ca. 25 flyttekasser med gamle motorcykeltidskrifter fra DKW-specialisten Arne Jørgensen. Han har solgt sit hus og skal tømme det. Det er en virkelig værdifuld tilføjelse til bibliotekets samlinger, men hvornår skal vi nå at få det registreret?

Det er derfor en opfordring til hæderlige og grundige folk med ordenssans til at melde sig for at blive oplært i at registrere. Kendskab til computere er ingen skade til, men man skal ikke være specialist. Det er nok så vigtigt at være så interesseret i bøger om biler og bilteknik at man vil bruge en dag om ugen ved en pc på biblioteket. Arbejdstiden kan ligge mellem 9 og 15 på alle hverdage bortset fra tirsdage; da er alle 3 computere optaget.

Ring eller skriv til formanden, Dorte Stadil, hvis du er interesseret

nj

Lille guide til korrekt brug af veterankøretøj

Fra DVK's hyggelige mødested i Løve, kommer her en lille guide til korrekt brug af en gammel veteranbil/mc/klassiker.

Man tager en dag med højt til himlen, gråvejrs kan også bruges men det kræver et bedre tøjvalg og måske Ferne Branca. Man tilføjer der til et styk køretøj af ældre dato, tjekker for olie og nummeret til Falck.

Der efter tilsætter man en sjat brændbar væske af den type der også er kendt som Benzin, antænder dette ved at dreje den til køretøjet medhørende nøgle, i den på køretøjet medfølgende lås (Det sidste kan forgå ved mange forskellige metoder, se evt. den til køretøjet medfølgende instruktionsvildledning)

Når køretøjet tydeligt angiver at være klar til afgang (Ventiler ophører med at klapse og vinduerne har begrænset rysten, der til at den kvælende os fra udstødningen, er konverteret til velduftende oktan) Så kan det anbefales at hidkalde familiens opmærksomhed, ved gentagende trykken på hornkontakten. Er den lidt træg da kan det være et problem med hornhinden, eller hvad ved jeg, jeg er jo ikke mekaniker som det nok forstås!

Og hvor skal man så forflytte køretøj og familie til, spørger du nok? Ja det er jo her det bliver rigtigt interessant:



Møder

Juni

- Torsdag 9. Nærum.** Klubmøde, bemærk flyttet pga. helligdag.
- Torsdag 9. Sydjylland.** Besøg på Børkop Savværk.
- Torsdag 9. Åbenrå.** Klubaften.
- Lørdag 11. Østjylland.** Hygge og sparke dæk aften hos Ville Sørensen
- Tirsdag 14. Østjylland.** Besøg på asfalt- og bitumenfabrikken i Uldum.
- Lørdag 18. Sydjylland.** Besøg på Endelave. Heldagstur.
- Lørdag 18. Sydvestjylland.** Midsommertur rundt om Ringkøbing Fjord.
- Søndag 19. Østjylland.** Dansk Mølledag.
- Tirsdag 21. Kværkeby.** Aftentur.
- Torsdag 23. Nærum.** Cafeaften.
- Tirsdag 28. Egeskov.** Bagagerumsmarked og grill. Kl. 18.00
- Tirsdag 28. Klippinge.** Rundtur på Stevns.

Juli

- Fredag 1. Østjylland.** Musik og veteraner på Karensdal, Uldum.
- Lørdag 2. Østjylland.** Gademusikfestival i Uldum.
- Tirsdag 5. Løve.** Besøg hos Vestsjællands Bilsyn.
- Tirsdag 5. Ristrup.** Grillaften, tilmelding til Lars Hoffbeck
- Torsdag 7. Nærum.** Klubmøde
- Mandag 11. Rørup-Vestfyn.** Intet møde, sommerferie.
- Torsdag 14. Sydjylland.** Besøg i garnisonsværkstedet på Ryes kaserne. Kl. 19.
- Torsdag 14. Åbenrå.** Ud i det blå og grønne.
- Tirsdag 19. Kværkeby.** Intet møde - ferie.
- Torsdag 21. Nærum.** Cafeaften.
- Tirsdag 26. Egeskov.** Klubmøde for dem der ikke holder ferie.
- Onsdag 27. Amager.** Dragør Fort, Luxus platte og gamle biler.

August

- Tirsdag 2. Løve.** Planlægningsmøde.
- Mandag 8. Rørup-Vestfyn.** Besøger Hindsgaul Madsens veteranbilmuseum i Strib
- Tirsdag 9. Østjylland.** Klubmøde.
- Torsdag 11. Sydjylland.** Køretur afsluttende med grill på mødestedet.
- Torsdag 11. Åbenrå.** Grillaften

September

- Torsdag 1. Sydvestjylland.** Kørsel med syge børn.
- Lørdag 3. Løve.** Foredrag om DOMI af Kurt Plith.
- Torsdag 8. Åbenrå.** Klubaften.
- Mandag 12. Rørup-Vestfyn.** Besøg hos Toyota Danmark i Middelfart.
- Tirsdag 13. Østjylland.** Klubmøde. Garagebesøg hos Jens Heldgaard.

Oktober

- Mandag 10. Rørup-Vestfyn.** Klubaften kl. 19.00
- Torsdag 13. Åbenrå.** Klubaften.

November

- Torsdag 10. Åbenrå.** Året der gik.
- Mandag 14. Rørup-Vestfyn.** Klubaften kl. 19.00
- Lørdag 26. Nærum.** Julebal i Restaurant Skovhus.

December

- Torsdag 8. Åbenrå.** Julefrokost.
- Mandag 12. Rørup-Vestfyn.** Julefrokost, information kommer senere.

Løb og arrangementer

Juni

- Torsdag 9. Opvarmning til Græsted-træf, køretur fra Ballerup Rådhusplads til Københavns Rådhus.** Kl. 15 - til 17. Afgang efter førermøde kl. 17.15. Info Flemming Wilken tlf. 40816688. Evt. tilmelding til Dorte Stadil.
- Torsdag 9. Søby veteranbiltræf, alle køretøjer er velkomne.** Vestermarken 59, Søby, Kølke, 7400 Herning
- Lørdag 11. Englændertræf i Løgumkloster.** Indbydelse i VT 417.
- Lørdag 11. Nivåløbet.** Start Nivå Center kl. 9. Fornøden tilmelding til willibald@mail.dk tlf. 23339957.
- Lørdag 11. Veteran-vintagetræf på Sporvejsmuseet.** Skjoldenæsholm. Gentages 30. juli. Indbydelse i VT 415.
- Søndag 12. Odense Veteran Event.** Indbydelse i VT 418.
- Tirsdag 14. Havnetræf i Sønderjylland, start Sønderborg.** Se VT 414.
- Onsdag 15. Veterantræf i Tørskind Grusgrav.** Kl. 18 til solnedgang. Info www.jksfoto.dk
- Torsdag 16. Aftentur i det fynske.** Mødes mellem kl. 17.30 og 18.00 hos Mette og Alfred Svendsen Svendborgvej 18 Ollerup, 5762 Vester Skerninge, slutter samme sted. Info Mette og Alfred Svendsen, tlf. 62202758 / 21390685
- Lørdag 18. Midsommer tur rundt om Ringkøbing Fjord** Start 9.30 fra Sædding Centeret, Esbjerg V
- Lørdag 18. Tour de Løve.** Vestsjælland. Indbydelse i VT 418. Info k@plith.dk / Kurt tlf. 20296605, Dirch tlf. 20848940.
- Lørdag 18. Vitus Bering Løb.** Info knud.kaerslund@pc.dk
- Tirsdag 21. Aftentræf i Egeris.** Kl. ca. 19.
- Tirsdag 21. Aftentur ved Storstrømmen.** Indbydelse i VT 418.
- Onsdag 22. Veterantræf i Tørskind Grusgrav.** Kl. 18 til solnedgang. Info www.jksfoto.dk
- Lørdag 25. Autogalleriet Herning lørdagstræf.**
- Lørdag 25. Sydhavsrally** Kl. 10 med start i Maribo. Indbydelse senere. Info Ole Poulsen tlf. 22148814.
- Lørdag 25. Ålsbo Motorstævne.** Indbydelse i VT 418.



Søndag 26. Assens Havn, fra kl. 14.00-16.30.

Tirsdag 28. Rundtur på Stevns fra mødested Klippinge.

Onsdag 29. Havnetræf i Kerteminde. Ca. kl. 18.30.

Indbydelse i VT 418. Info Arne Sørensen, tlf. 65322249.

Onsdag 29. Veterantræf i Tørskind Grusgrav. Kl. 18 til solnedgang. Info www.jksfoto.dk

Torsdag 30. Harald Nyborg-løb. Start Køge.kl 18 - 19. Info Flemming Pradel telf 25278720

Juli

Fredag 1. -søndag 3. Tour de Hvidebæk Indbydelse i VT 417.

Lørdag 2. -søndag 3. Bornholm Rundt. OBS fuldttegnet. www.bornholmsmotorveteraner.dk Internet link

Søndag 3. Bagagerumsmarked i Nærum. Kl. 09-14. Info Bjarne Mortensen, tlf. 4063 1465

Søndag 3. Karoline Træf, Middelfart fra kl. 12.30. Info Bob Hansen, tlf. 23236706

Mandag 4. Cruise for amerikanske klassikere. Start fra klubhuset i Løve kl. 19

Mandag 4. Havnemik, Vedbæk Havn, kl. 18-21. Se VT 419. Arendse og Leif Fortmeier.

Tirsdag 5. Aftentræf i Egeris. Kl. ca. 19.

Tirsdag 5. Havnetræf i Sønderjylland, start Haderslev. Se VT 414.

Lørdag 9. Festivaltur til Kulsvierne i Gribskov. Info Arne Castello Jensen, tlf. 4586 8194

Lørdag 9. Ø-tur i det sydfynske. Inge Holm og Inge Hansen. Se VT 419.

Søndag 10. Odense Veteran Event. Indbydelse i VT 418.

Onsdag 13. Havnetræf i Lundeberg fra kl. 18. Indbydelse i VT 417.

Tirsdag 19. Aftentræf i Egeris. Kl. ca. 19.

Tirsdag 19. Aftentur ved Storstrømmen. Indbydelse i VT 418.

Onsdag 20. Aftentur i det fynske. Mødes mellem kl. 17.30 og 18.00. Svenstrup strand Middelfart, slutter Fjordgården Svenstrup Strand 5, Middelfart. Info Agner Justesen, tlf. 64403007

Lørdag 23. Madpakke tur i Nordsjælland. Tilmelding ib@vantage.dk Vi mødes i Nærum kl. 10.00

Tirsdag 26. Havnetræf i Sønderjylland, start Åbenrå. Se VT 414.

Onsdag 27. Dragør Fort. Gamle biler og spisning. Dragør Fort. Stor Luxus Platte. Tilmelding senest d 23 Juli. Betaling til Fortet Pris 125Kr Kom i gamle Biler. Med venlig hilsen Kaj Christensen Tlf 40539401 mellem 18- 19 - kajc@c.dk Claus Sommer Tlf 60703801 - cb.sommer@vip.cybercity.dk

Onsdag 27. Havnetræf i Kerteminde. Kl. ca. 18.30. Indbydelse i VT 418. Info Arne Sørensen, tlf. 65322249.

Torsdag 28. Harald Nyborg-løb. Start Roskilde kl. 18 - 19. Info Flemming Pradel 25278720

Torsdag 28. -lørdag 30. Ringkøblingløbet. www.ringkobinglobet.com Internet link

Fredag 29. Svendborg Havn. Indbydelse i VT 418.

Lørdag 30. Stevnsløbet 2011 Info Hans Peter Nielsen, tlf. 4014 8037 (aften 5657 8093)

Lørdag 30. Veteran-vintagetræf på Sporvejsmuseet. Skjoldenæsholm. Indbydelse i VT 415.

Søndag 31. Assens Havn, fra kl. 14.00-16.30

August

Mandag 1. Havnemik, Vedbæk Havn, kl. 18-21. Se VT 419. Arendse og Leif Fortmeier.

Tirsdag 2. Aftentræf i Egeris. Kl. ca. 19.

Lørdag 6. -søndag 7. Copenhagen Historic Grand Prix. Internet link

Lørdag 6. Old Timer-turen i Odder. Mødetid kl.8.30 ved Ålykkecentret. info Per Hansen tlf. 21437383

Søndag 7. Bagagerumsmarked i Nærum. Kl. 09-14. Info Bjarne Mortensen, tlf. 4063 1465

Søndag 7. Karoline Træf, Middelfart fra kl. 12.30. Info Bob Hansen, tlf. 23236706

Onsdag 10. Havnetræf i Lundeberg fra kl. 18. Indbydelse i VT 417.

Lørdag 13. Ferritslev-løbet. Indbydelse i VT 417.

Lørdag 13. -søndag 14. Lungholm Car Walk, Biludstilling omkring Lungholm Slot, Rødby. www.lungholm-carwalk.dk

Lørdag 13. Munkebjergløbet. Indbydelse i VT 417. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 hans@geschwendtner.dk

Søndag 14. Munkebjerg Hilleclimb. Hans Geschwendtner tlf. 32538470 hans@geschwendtner.dk

Søndag 14. Odense Veteran Event. Indbydelse i VT 418.

Tirsdag 16. Aftentræf i Egeris. Kl. ca. 19.

Tirsdag 16. Aftentur ved Storstrømmen. Indbydelse i VT 418.

Tirsdag 16. Havnetræf i Sønderjylland, start Sønderborg. Til Mommarm Havn. Se VT 414.

Søndag 21. Kørsel og hyggeligt samvær i Bolderslev invitation i VT 419 info Erik From telf. 7462 5361

Søndag 21. Tour de Have, Havefestival 2011 Vi besøger 9 åbne haver, og afslutter på Ryvej hvor grillen tændes. Info og tilmelding Dorte Stadil tlf. 45838008.

Torsdag 25. Harald Nyborg-Løb. Start Amager.kl 18 - 19. Info Flemming Pradel telf 25278720

Fredag 26. -søndag 28. Automania - Silkeborg Automobilfestival

Fredag 26. -søndag 28. Skandinavisk Pagodetræf. Kun for Mercedes Pagode. Fra herregården Nr. Vosborg, Vemb, blandt andet med besøg på Strandingsmuseet i Torsminde. Info Poul Erik Johansen, tlf. 97323274.

Lørdag 27. Autogalleriet Herning lørdagstræf.

Søndag 28. Klassikere på Assens Havn, kl. 14-16 Indbydelse i VT 418.

Tirsdag 30. Aftentræf i Egeris. Kl. ca. 19.

Onsdag 31. Havnetræf i Kerteminde. Kl. ca. 18.30. Indbydelse i VT 418. Info Arne Sørensen, tlf. 65322249.



September

Torsdag 1. Børnenes Køredag. Læg 4-pers. bil til eller meld dig som tovholder til Dorte Stadil dorte@stadil.net
Ca. kl 13- til 17.

Lørdag 3. Veteranlastbiltræf ved Jysk

Automobilmuseum i Gjern. Kl. 10-16. Tlf. 86875050
- 21372582 www.jyskautomobilmuseum.dk Internet link

Søndag 4. Bagagerumsmarked i Nærum. Kl. 09-14.

Info Bjarne Mortensen, tlf. 4063 1465

Søndag 4. Fjordløbet. Ved Roskilde Fjord. Tilmelding fra 1. maj på www.vbmc.dk. Se VT 420.

Søndag 4. Karoline Træf, Middelfart fra kl. 12.30. Info Bob Hansen, tlf. 23236706

Mandag 5. Havnemik, Vedbæk Havn, kl. 18-21. Se VT 419. Arendse og Leif Fortmeier.

Lørdag 10. Havnetræf i Lundeberg, bemærk lørdag og fra kl. 14. Indbydelse i VT 417.

Lørdag 10. Krudtværksfestival. Køretur fra Nærum til Frederiksværk, hvor køretøjerne udstilles. Festivalen giver frokost. Aktiviteter for børn og voksne. Info & tilmelding til Dorte Stadil tlf. 45838008.

Lørdag 10. -søndag 11. Øresund Rally, Rally i 3 kategorier. Se www.oresundrally.org

Søndag 11. Odense Veteran Event. Indbydelse i VT 418.

Tirsdag 13. Aftentræf i Egeris. Kl. ca. 19.

Tirsdag 20. Aftentur ved Storstrømmen. Indbydelse i VT 418.

Lørdag 24. Autogalleriet Herning lørdagstræf.

Tirsdag 27. Aftentræf i Egeris. Kl. ca. 19.

Onsdag 28. Havnetræf i Kerteminde. Kl. ca. 18.30.

Indbydelse i VT 418. Info Arne Sørensen, tlf. 65322249.

Torsdag 29. Morrismøde hos Bent Riff Elmevej 23,
4000 Roskilde. Tilmelding senest 26. sep på 4635 1992

Oktober

Søndag 2. Biler i gågaden i Hørsholm. Kl. 10 til 14.
Gågaden giver frokost. Info og tilmelding Per Lumholz,
tlf. 40870818.

Lørdag 8. Nat-o-løb for køretøjer ældre end 30 år.
Skanderborg Nimbus Klub. I år både bil- og mc-kategori.
Tilmelding til Benny Nielsen 86890914 eller a-e@mail.tele.dk

Søndag 9. Odense Veteran Event. Indbydelse i VT 418.

Lørdag 22. -søndag 23. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked.

Torsdag 27. Morrismøde hos Verner Christiansen
Sønderlundsvej 85, 4000 Roskilde. Tilmelding senest 24.
oktober på 4635 9520

Søndag 30. Løvfaldsløb - Sjælland Info Gert Nielsen,
tlf. 4970 9580. Indbydelse senere i VT

November

Lørdag 12. Stumpemarked i Herning.

Torsdag 24. Morrismøde, julefrokost hos Lene og Stig Hansen
Teglårdslund 8, 3400 Hillerød. Tilmelding senest 14. november på 4824 0123

Udland

Juni

Torsdag 2. Fyrklöverbladet Skåne. Mille Scania Italiens nationaldag og Kristi himmelfartsdag

Onsdag 8. -søndag 12. Internationalt Oldtimer Rally i Slovakiet

Fredag 17. -søndag 19. Sneglefarten 2001 i Skåne.
Kun biler til og med 1905, for 1- og 2-cylindrede dog 1914.

Torsdag 23. -lørdag 2. juli. Fiva World Rally 2011 Internet link

Juli

Søndag 3. -fredag 8. Rallye International des Alpes Internet link

Lørdag 16. Falsterbo Auto Classic, Sverige Udstilling af klassiske biler i Skanør. www.facc.nu

Fredag 22. -lørdag 23. Thulinträffen i Landskrona. info på www.mhkskane.nu

August

Torsdag 4. -søndag 7. Styrkeprøven 2011 info@arvikafordon.nu





Billedetekster i VT nr. 419 til Techno Classica Essen

Desværre kom billedteksterne til artiklen om Techno Classica Essen ikke med i farten. Her nævnt fra oven og ned.

S. 38

Benz Patent Motorwagen årgang 1886. 125 års jubilæet gjorde jo at meget stod i "stjernens" tegn.

Mercedes SSK 6 cylindret rækkemotor på 7 liter og med kompressor. 200 HK, med kortvarigt forhøjet tryk op til 250 HK. og en topfart på op til 200 km/t. I slutningen af 1920 - erne og begyndelsen af 30 - erne var det altså en meget stærk og hurtig bil.

S. 39

FIAT SB 4 var udlånt fra Centro Storico Fiat i Torino. Bygget 1908, 6 cylindret rækkemotor på 21 706 cc og 320 HK.

En af Juan Manuel Fangios F1 biler fra 1951. En Alfetta 159. R 8 motor på 1,5 liter, to kompressorer og op til 425 HK, den kørte på metanol.

S. 40

En del stande havde Mercedes Benz 300 SL modeller til salg. På Merced's egen stand var der også en 300 SL "Mågevinge".

Mercedes Benz Simplex med kædetræk.

En replika af den berømte racertransporter fra Mercedes Benz.

Leif Gr. Thomsen 75 år



Leif Gr. Thomsen, kendt for sine tegninger og artikler i Veteran Tidende kunne d. 11. maj fejre sin 75-års fødselsdag.

Der var på dagen "åbent telt" i haven på adressen og flere end 100 gratulanter var forbi i løbet af dagen. På billedet Leif Thomsen i snak med Dorte Stadil og Claus Neble.





AMAGER

Onsdag 27 Juli Kl. 19.00 Dragør Fort.
Stor Luxus Platte.
Tilmelding senest d 23 Juli.
Betaling til Fortet Pris 125.00 Kr. Kom
i gamle Biler.
Med venlig hilsen
Kaj Christensen Tlf 40539401
mellem 18- 19 - kajc@c.dk
Claus Sommer Tlf 60703801
cb.sommer@vip.cybercity.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den
4. tirsdag i måneden kl. 19. Nygade 3
Vores april møde med Erik Mieth, om
”sorte nummerplader” specielt den
nye ordning med 2 bogstaver og den
udvidede årstals ordning, var et uheldigt
datovalg, fordi de fleste af vore
trofaste mødedeltagere, var taget med
DVK bussen til åbning af Egeskov.
Tirsdag d. 28. juni, holder vi traditionen
tro en rundtur til nogle af Stevns
seværdigheder, med afslutning i Haven,
med ”Kaffe The Hygge”, ingen tilmelding,
bare kom i ”Veteranen”.
Vores julimøde tirsdag den 26. juli,
er for de medlemmer, der ikke er på
ferie. Vi hygger os i haven, og hvis
vejret er godt, kører vi en kort tur
her på Stevns i Veteranen.
Augustmødet tirsdag den 23. august
kl. 19.00 har Karen og Ole Poulsen
lovet at komme, for at fortælle og
vise billeder fra deres Frankrigs
ture, hvor der altid sker en masse,
som også kan interessere os andre.
Hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej
79, Kværkeby. Vejen går op til gården
lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.
Der er møde den tredje tirsdag i hver
måned. Erik Madsen har på sin egen
hjemmeside oprettet en side om mødested
Kværkeby, mest med en hele tiden
opdateret mødeliste. Adressen er en af
de her nævnte: <http://>

emfoto43.mono.net - <http://www.emfoto43.mono.net> eller www.emfoto43.mono.net
afhængig af anvendt browser.
Tirsdag den 21. juni kl. 19. Af-
tetur med udgang fra Kværkeby.
Tirsdag den 19. juli. Intet møde på
grund af sommerferie.
Preben Boisen tlf. 4035 1585
Erik Madsen, Roskilde tlf. 4632 3825
eller 4063 3125

VESTSJÆLLAND - LØVE



Mødested Knudstrupvej 6, Løve, 4270
Høng. Følg med på mødestedets hjem-
meside. www.dvk-loeve.dk. Møde-
programmet i Løve er lagt til og med
september – se mere på hjemmesiden.
Midt i sommervarmen skal vi naturligvis
ud at nyde de gamle biler, derfor bruger
vi klubmødet den 5. juli på at køre tur
til Vestsjællands Bilsyn i Slagelse,
hvor ejer Niels Rask Larsen vil tage
imod og vise os rundt. Der vil naturligvis
også være mulighed for at stille
spørgsmål om syn af veteranbiler,
et emne hvor Niels har kompetencerne
i orden. Adressen er Trafikcenter Alle 16,
ved Stop 39 i Slagelse. Der er ingen
tilmelding, kom frisk. Vi planlægger
den nye sæson den 2. august i klubloka-
lerne, som til den tid gerne skulle
være udvidede med plads til endnu
flere. Medens vi lige arbejder på at
finde et arrangement til erstatning
for DOMI foredraget der ellers var
planlagt til d. 6. september, men som
vi er blevet nød til at aflyse. Du kan
få meget mere information via vores
enorme mailliste, er du ikke med på
den så send en mail til johnnyboode@mail.dk,
du kan også kigge forbi vores nye
hjemmeside på www.dvk-loeve.dk

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møde den første torsdag i hver måned
kl. 19.00 og cafeaften den tredje torsdag
i måneden kl. 19.30. Nærum Hovedgade
3.
Til de ordinære møder bestilles mad hos
h.froberg@live.dk
Torsdag den 23. juni cafeaften.
Torsdag den 7. juli klubmøde.
Torsdag den 21. juli cafeaften.
Bagagerumsmarkeder i Nærum d. 3/7.
7/8. 4/9
Harald Nyborg løb: 30/6 start Køge
Venlig hilsen
Mogens Ottosen
Tlf. 21781736

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

Engelholm ligger 2½ kilometer syd for
Tappernøje. Fra hovedvejen nr. 151 kører
man dertil ad Broskovvej eller Søndre
Hovstræde. Man kan også komme op fra
Strandvejen langs Præstø Fjord (vej nr.
209) ad Broskovvej. Godsejeren lader
os indtil videre parkere på pladsen helt
oppe ved hovedbygningen, hvor vi vil
dele køretøjerne, således at de gamle
køretøjer holder foran hovedbygningen,
mens nye holder nord for, på pladsen
hen imod herskabsstalden. Onsdag d.
15. juni møde. På gensyn Peter Bering
PB@arkitektbering.dk

FYN EGESKOV



Alle DVK's medlemmer er velkomne til
vore klubmøder. Mødestedet lokale er
ved siden af Egeskovs Godskontor, følg
vejen bag om Egeskov ad Volstrup
vejen og drej ned af alléen til godskontoret.
Mødeaften den sidste tirsdag i
måneden kl. 19, hvis ikke andet er
meddelt. Tirsdag den 28. juni
bagagerumsmarked kl.18. Vi tænder op
i grillen, der



kan købes pølser og brød eller medtag selv det kød og tilbehør i vil nyde.

Tirsdag den 26. juli, klubbemøde for jer der ikke er på sommerferie. Måske en lille køretur ud i det blå.

Venlig hilsen Anne Lise Gustafsson
Tlf. 6263 2051/22811954
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk
www.dvk-egeskov.klubsider.dk

RØRUP - VESTFYN

Rørup Borgerhus i Grønnemose, Gelstedvej 10, 5560 Årup. Man finder det ved fra Gelstedvej at dreje ind ved Lærkeskolen, følg vejer forbi Regnbuen. Mødeaften den anden mandag i måneden kl. 19.00 såfremt ikke andet er meddelt.

Mandag den 11.juli intet møde, sommerferie.

8. august besøger vi Hindsgaul Madsens veteranbilmuseum i Strib. Vi kører fra mødestedet i Rørup kl. 19.00 præcis. Kaffe og brød kan købes. Tilmelding senest d. 1. august.

12. september, besøg hos Toyota Danmark i Middelfart. Vi kører fra mødestedet i Rørup kl. 19.00 præcis. Tilmelding senest d. 5. september.

10. oktober, Klubaften kl. 19.00. Kaffe, brød, øl og vand kan købes.

14. november, Klubaften kl. 19.00. Kaffe, brød, øl og vand kan købes.

12. december. Julefrokost – information kommer senere.

Med venlig hilsen mødestedgruppen
www.dvk-vestfyn.dk

Bent Konradsen, tlf.6442 1227

bent.konradsen@mail.dk

Mogens Andersen, tlf.6443 1653

orsbjergvej33@hotmail.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT

Møderne holdes på Ryesgård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia.

Igen i år forlod en næsten fuld veteran bus Dr. Margrethe Hallen med kurs mod Egeskov på Fyn. Som altid var der en god stemning i bussen, til trods for at Bob Hansen havde glemt øl-kassen hjemme i Ryesgaard. Alle havde en fin aften og selv maden blev rost i høje skyer. En kæmpe tak til Peder Jensen som igen og igen møder op med

sin fine Volvo Bus helt vederlagsfrit. Endnu engang en stor tak fra os alle. Garagemøde hos Børge Dueholm den 12. maj. Der var stor tilslutning til garagemødet hos Børge Dueholm i hans flotte garageanlæg. Børge er jo en kendt person til vort havnetræf i Fredericia, hvor han møder frem i den ene flotte amerikaner bil efter den anden. Dette medførte at vi alle blev inviteret ud for at bese staldene. Det var spændende at se alle de flotte biler lige fra Cadillac til Ford A. Specielt kan jeg fremhæve Cadillac lokallet, med røde og grå tæppefliser som matchede bilens farve. Omgivelserne var helt fantastiske og man undrede sig over hvordan alle de store biler kunne være i de flotte lokaler. Nøjagtig som et puslespild faldt det hele på plads; Jo de kunne være der alle sammen. Fru Andersen havde sørget for varm kaffe med småkager, og som noget helt nyt var der nogle af småkagerne som havde chokoladeovertræk, behøver jeg at sige at de med chokolade var hurtig udsolgt. Alt i alt en dejlig aften uden regn.

Lørdag den 18. juni besøger vi Endelave, som er en lille charmerende Ø i Kattegat. Vi gør opmærksom på at tilmeldingen til turen er afsluttet. Vi mødes i Snaptun færgehavn kl.08.05 senest da færgen sejler kl.08.20 Overfarten koster kr.125.00 pr veteranbil samt kr.75.00 pr. person tur retur. Der er bestilt spising på Endelave Kro – Pris ca. 80 – 90.00 kr. Retur fra Endelave kl.16.15 med ankomst i Snaptun kl. 17.15. Torsdag den 14.juli besøger vi Garnisons værkstedet på Ryes Kasserne i Fredericia. Vi mødes på Ryesgaard Nrd. Kobbelvej 27 kl. 18.30. Torsdag den 11.august. Køretur ud i det blå



med afslutning på mødestedet, hvor vi har tændt op i grillen. Der kan købes drikkevarer, Pølser og kartoffelsalat til vore sædvanlige små priser. Nærmere info om tid og sted for opstart følger. På Hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

Med venlig hilsen

John Andersen tlf.29 78 29 09 Jaryesgaard@c.dk

Ole Troen tlf.20 71 66 94

troline@yahoo.dk

ØSTJYLLAND - RISTRUP



Mødested Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro. Mødetidspunkt hvis ikke andet er nævnt den første tirsdag i måneden kl. 19.30 Den traditionelle årlige grillaften afholdes tirsdag den 5. juli kl. 18.30 ved klubbens lokaler. Aftenen starter som sædvanlig med en mindre køretur, før vi sætter os til bords, så medlemmerne opfordres til at møde op i deres gamle køretøjer, og alle er naturligvis velkommen til at medtage eventuelle ledsagere. Prisen forventes at ligge på ca. 140 kr. Tilmelding senest fredag den 1/7 til Lars Hoffbeck tlf. 8699 9161 eller 4033 5431 Med venlig hilsen

Lars Hoffbeck,

tlf. 86999161 - 40335431

NORDJYLLAND - STENUM



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

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til med-



lemmerne om diverse aktiviteter, er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet. Med venlig hilsen
Kræn Hjortlund, tlf. 30 33 73 70
kraenh@hotmail.com

VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30. Højgård, Holstebrovej 17.
Henning Knudsen, tlf. 9738 1264
Kristian Nørgård, tlf. 97166252

ØSTJYLLAND - ULDUM

Skolegade 25, 7171 Uldum
Ved alle møder serveres der kaffe, te og boller af mel malet på Møllem og bagt nede på Kroen. Der kan selvfølgelig købes øl og vand.
14. juni 2011 kl. 19.00. Vi besøger Lemminkainens asfalt- og bitumen værk i Uldum. Vi mødes på møllen og kører over til værket. Afgang fra møllen kl. 19:05.
19. juni 2011 kl. 14 Dansk Mølledag, hvor alle møller i Danmark er åbne. Vi er mere end velkomne fra kl. 14-17 med vore køretøjer.
21. juni 2011 kl. 19 FLYTTET fra 28. maj - Hyggeaften hos Ville Sørensens, Agernhavevej 124, Klattrup, Fredericia. Vi bestiller pænt vejr, så vi (mest) er ude i det fri. Vi skal snakke og spille kolf, som er en fusion af golf og krocket, så her er chancen for noget, jeg tror, få har prøvet. Vi kan også besigtige motorcykler og biler og der sørges for lidt kaffe. Tilmelding til undertegnede eller Erik Hougaard. Tilmeld senest den 17. juni 2011.
1. juli 2011 kl. 18-23 (sådan cirka), Musik og Veteraner på Karensdal, Fasanvej 15, Uldum. Se invitation bag i Tidende.
2. juli 2011 10-16, Gademusikfestival, Uldum. Se invitation bag i Tidende.
9. august 2011 Klubmøde på Møllen.
13. september 2011 Klubmøde. Garagebesøg hos Jens Heldgaard, Lund. Vi starter fra Møllen kl. 19:10 og finder nogle små veje, der fører til Lund. Hos Jens Heldgaard ser vi tre VW type 1 og en MG TF. Ved alle møder på møllen serveres der

kaffe/te og boller bagt af mel malet på Møllen og bagt nede på kroen. Der kan selvfølgelig også købes øl og vand. Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen, 2723 1433

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Vi har ikke fået noget fastlagt. Følg med på hjemmesiden: www.dvk-sydvest.dk
Lørdag den 18. juni 2011. Traditionen tro har vi vores midsommer tur rundt om Ringkøbing Fjord. Samme rute som tidligere år. Arrangørerne har øl og vand med som kan købes til rimelige priser. Kl. 9.30 Start ved Sædding Centerets P-plads ud mod Tarpbagevej i Esbjerg. Kl. 11.00 er vi ved P-pladsen i Blåbjerg. Ca. kl. 12.00 i Hvide Sande spiser vi vores medbragte mad. Hvis det passer bedre at slutte sig til i Blåbjerg eller Hvide Sande gør man bare det.
Vi slutter i Lem ca. kl. 15.00 og ser de gamle motorcykler fra Smedeløbet komme i mål.
Ca. kl. 18.00 er der mod rimelig betaling grill pølser mm. ved Finn Stepping i Debel.
Der er ingen tilmelding, ingen startgebyrer og ingen præmier. Bare mød frem og kør med. Turen er åben for alle biler og motorcykler over 25 år. Se billeder fra tidligere år i Fotoalbummet.
Glem heller ikke de faste ugentlige træf Ribe Classic. Hver tirsdag aften i den lyse tid. Starter her i april på P-pladsen mellem Føtex og Kvickly. Fra maj er det på "Hovedengen". Se mere på: www.facebook.com/pages/Ribe-classic/185706411451523?sk=info
Tørskind Grusgrav. Hver onsdag om sommeren, starter til foråret. Se mere på: www.jksfoto.dk
Henne Strand. Her i år 2011 bliver det søndag aften kl. 18.00 til og med udgangen af september.
Hilsen og på gensyn
Ove H. Iversen tlf.2395 0721
Jørgen Jacobsen, tlf. 2022 2729
yak@esenet.dk
www.dvk-sydvest.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.
Skolevænget 12, 6200 Åbenrå.
Torsdag den 14. juli mødes vi i klubhuset kl. 19.30 for at køre en tur "ud i det grønne/blå". Tag selv kaffe og kage med. Turen vil have en længde af ca. 30-40 km.
Torsdag den 11. august mødes vi kl. 19.00 til grill aften i klubhuset. Medbring egne drikkevarer og kød/pølser. Vi tænder op i grillen og sørger for salat og brød (ligesom de foregående år). Tilmelding senest mandag den 8. august.
Torsdag den 8. september har vi almindelig klubaften.
Torsdag den 13. oktober har vi almindelig klubaften.
Torsdag den 10. november har "året der gik i lyd og billeder". Tag gerne egne optagelser med og lad os andre nyde godt af dine iagttagelser.
Torsdag den 8. december mødes vi kl. 18.30 til "Årets julefrokost" med pakkeleg. Medbring venligst en pakke til en værdi af 20 – 25 kr. per person. Forventet kuvertpris kr. 125,00. Max. deltager antal vil være 50 personer. Så "først til mølle" tilmelding til enten Erik From eller Kjeld. Tilmelding senest den 30. november kl. 20.00 Men husk "først til mølle".
Med venlig hilsen
Erik From og Kjeld Holm-Nielsen



DVK nord tur til ”Strøjer Samlingen”

Lørdag morgen den 05 marts klokken 0630, mødte 10 morgenduelige medlemmer op ved P-pladsen ved Brønderslev syd. Vi kørte sydpå i to private ”rugbrød”, og med lidt opsamling under vejs, var vi i alt 16 personer. Første stop var Ejer Bavnehøj, hvor der blev tanket op på termokanden. Videre med god fart og GPS var vi fremme ved ”Strøjers Samling” klokken 1000.

Deltagerne var: Margit og Preben, Olav, Bent, Hans, Henrik, Jens Peter, Flemming + søn, Peter, Poul Erik, Per, Steen, Thorben, Evald, Kræn.

Vi fik set en hel unik samling af de ypperste biler. Ca. 75 vogne af mange forskellige mærker. Lige fra stiltfærdige ”saloncars” til brølende racere.

Alfa Romero, Aston Martin, Bugatti, Bentley, Dusenbergs, Ferrari, Ford, Jaguar, Lamborghini, Mercedes, Maserati, Rolls Royce og mange flere.

Flere af Kong Frederik IX fine biler enten ejes eller er udlånt til samlingen.

Efter et par timers rundvisning i hallerne og på teglværket, som Jørgen Strøjer i entusiastisk stil selv stod for, var det tid til frokost. 3 gode stykker smørrebrød med øl/vand, samt kaffe.

Vi forlod herlighederne ved 1300 tiden. For at runde dagen af, besøgte vi Carl Elmer Madsen. Han bor i nærheden af Strøjer, og har en fin samling af specielle motorcykler. Her igen kaffe med hjemmebagt brunsvier.

Der var ro i bilen på hjemturen. Alle skulle fordøje en hel igennem herlig og oplevelsesrig dag.



Spørgsmål fra medlem nr. 12727 Keld Tipsmark

En bekendt af mig fra Samsø, nemlig malmester Keld Rasmussen har sendt to fotos, der forestiller hans fars bil. Han vil meget gerne vide, hvilken bil, der er tale om. Han mener at huske, at bilen kun havde én dør, og at den altid skulle startes med håndsving. Desuden kunne den have kaleche på..

Billedet hvor bilen har kalechen på, er taget ved Nordby Gadekær på Samsø, motivet har ikke forandret sig meget siden dengang.

Mit ærinde er at finde ud af, hvilken type bil, der er tale om.

(redaktionen) Kender du bilen, så send gerne dit svar til VT@veteranbilkklub.dk og kopi til keldtipsmark@mail.dk, så bringer vi svarene i næste nummer.



Mødested Sydsjælland - Engelholm

Det nye sydsjællandske mødested åbnede med et brag i maj. Vejret var dejligt at køre i, så der var over 50 gamle biler på pladsen foran Engelholms smukke hovedbygning. Vognenes aldre spændte fra 35 til 83. I mødelokalerne steg temperaturen en del grader - trods åbne vinduer - og der var ikke siddepladser til alle. Det bliver spændende at se, hvor mange der kommer, når det bliver 'hverdag'. Møderne er tredje onsdag i måneden, og i juni er der - foruden så mange gamle køretøjer som muligt - en fortælling om Engelholm af godsejeren Gerner Wolff-Sneedorff på programmet.
full throttle Peter Bering





Fyn er fin

Stor deltagelse på Fyn til de første arrangementer. Hvor det ikke kun var medlemmer med biler der var mødt op, men også en del med motorcykler.

Den sidste tirsdag i april startede vi et nyt arrangement - Havnetræf i Kerteminde.

Trods en kraftig østenvind mødte der alligevel 25 køretøjer op. Jeg kan hilse og sige! ”Det var hunde koldt”.

Ved Karoline træf den 1. maj er der meldt ud, at der var et sted i mellem 120-140 køretøjer.

Lundeborg Havnetræf med omkring 30 biler og et ukendt antal MC'er.

31 køretøjer på aftenuren fra Carl Niensens barndomshjem til Sallinge Lunde Put and Take sø.

Med venlig hilsen og på gensyn til de kommende arrangementer rundt om i landet.

Anne Lise Gustafsson.

Indlæg til aftenur Fyn, fra John Jørgensen

Efter endnu en vellykket aftenur – arrangeret af Annelise og Benny Koch - (rigtig mange tak) - kommer jeg til at tænke lidt tilbage i tiden.

Jeg har i 30 år som Repræsentant forsøgt at køre Fyn tørt for brændstoffer og troede jeg kendte Fyn - men efter utallige ture i DVK - regi, må jeg ændre mening.

Aftenture og diverse køreture arrangeret af lokale Fynboer på små og meget små veje, har jeg lært meget.

Mit kendskab til Fyn var tidligere baseret på det vi i Ralysporten kalder transport- etaper - hurtigst muligt (for mit vedkommende) fra mekaniker A- til mekaniker B. Ingen tid til at nyde naturen og landskabernes skønhed.

Også tak til dem som tilrettelægger de helt uforpligtede aftenræf som Lundeborg, Kerteminde m. fl.. ikke at forglemme Herregårdsturen og Kardanløb o.s.v. Det er herligt her igennem at møde gode klubkammerater, venner og bekendte.

Jeg er af helbredsmæssige årsager desværre ikke veteran selvkørende mere, men deltager som passager hos en kammerat - Ronald Jørgensen i hans Anglia 105E - I øvrigt en af mine første nyere biler sidst i 60'erne (nostalgien længe leve) - også en tak til Ronald for et godt samarbejde gennem mange år.

De bedste veteranønsker for fremtiden
Tidl. Mødestedsleder på Egeskov John





Et spændende besøg hos Christian Langelund i Hedensted



Der blev da "handlet lidt i porten"



Tekst og foto: Jens Heldgaard

Medlemmerne af mødested Uldum i Østjylland var så heldige at kunne besøge Christian Langelund i Hedensted den 10. maj.

Og hvilken samling Langelund har fået lavet gennem de mange år, han har interesseret sig for biler, musik- og radioudstyr, fjernsyn og ure af enhver form, og alskens andet spændende mekanik. På et fjernlager opbevares en række fine restaureringsværdige biler, og hjemme ved boligen rummer en meget stor garage en fin samling af meget forskellige biler bl.a. Mercedes, Ford og Jaguar i flere spændende modeller – (som det fører for vidt at detailbeskrive her)

Et andet spændende samlingsobjekt hos Langelund, er de 21 stk. Nimbus motorcykler i alle tænkelige årgange, varianter og farver – Et meget imponerende syn, at se disse legendariske maskiner på rad og række – og derudover placeret i alle de forskellige afdelinger!!

Der kunne bydes på mange af Langelunds effekter, og meget var fristende at kunne hjemtage til egne projekter, men der var nu ikke lang kø ved kassen – dog blev der handlet lidt i "porten" i løbet af aftenen.

Stor tak til Christian Langelund, for at åbne dette mekka for bil- og teknikinteresserede venner fra "klub Uldum"

På de besøgendes vegne: Jens Heldgaard, Lund.







En tur på 2000 km under radaren på mc

”Vi var flyvende under radaren og ingen kunne stoppe os i at gennemføre denne helt ulovlige tur.” Citat Carla King.



En hyggelig aften med Ejvind Madsens foredrag: ”Egeskov i dag og Kina 2006”.

Tirsdag den 29. marts havde vi på DVK-mødested Fyn Egeskov, besøg af Ejvind Madsen og hans hustru Inge, der fortalte om deres tur i 2006 på 2000 km i Kina, i Hunan provinsen og til Nan Jing, sammen med Helge Henriksen.

Ejvind havde fødselsdag, og i den anledning var der lagkage, som klubben gav, og som Ejvind sagde, fødselsdag var ikke en grund til at melde afbud. Ejvind havde sagt at han ikke skulle have noget for at holde foredraget, men som en lille gave fik Ejvind en kasket med Veteranbilkubbens logo. Der var ingen der følte trang til at lukke øjnene af kedsomhed, Ejvind var særdeles levende i sin fortælling.

Ejvind fortalte også, at han havde passeret de 60 år inden turen, så det var jo lidt af et vovestykke.

Først skulle MC'erne (af mærket Chaing Jaing, der svarer til en BMW) bestilles og betales, det var der ingen problemer med, da de kom til Kina for at hente dem, blev de meget forbavset på fabrikken, de havde ikke ventet at de nogensinde ville komme for at hente dem, men da de havde betalt for både MC'erne og registrering var det da naturligt at de skulle hentes. Fabrikken var meget behjælpelig med at justere og gøre mc'erne klar til kørsel.

Men her starter så de små genvordigheder, sprogproblemer, internationalt førerbevis kunne ikke bruges i Kina, de skulle bestå en kinesisk køreprøve, men der var lige et problem, det skulle foregå på kinesisk, så det glemmer vi lige.

Og i Kina er det således at der kun kan indregistreres Mc på max 250 cc, det blev klaret ved at deres mc'er blev registreret med militære plader, mente Ejvind, og da mc'er med sidevogn var at betragte som landbrugsredskab, var det ikke tilladt at køre på motorveje,





men det gjorde de alligevel, og da de en dag blev fulgt af en politipatrulje troede de, nu var den gal, så de kørte fra ved første frakørsel, hvor der skete det at Ejvind ikke var hurtig nok, så han fik bommen i hovedet og bommen faldt af og personalet var hurtigt ude og fortalte politiet at der var betalt.

Af andre problemer var der bl.a. teksten på spisekort, vejtavler, men de var så heldige at en der kunne engelsk og skrev et fint dokument på både kinesisk og på engelsk. således havde de den kinesiske tekst og den engelske tekst sammen, det var meget stor hjælp. Så når de skulle spørge om vej kunne de bare pege på teksten. De brugte GPS og kort der var på engelsk og de var kun gode når de var uden for de militære områder og byerne. Desværre var de uheldige og mistede GPS og kompas på et tidspunkt, hvor Ejvind havde lagt det på sidevognen. Så resten af turen måtte klares uden.

Selvfølgelig var der også småheld på turen bl.a. kogte den ene Mc olien af på grund af høj temperatur og langvarig langsom bykørsel så motoren satte sig, men da der kom olie på igen kunne den køre igen, og en "tabte" baghjulet, de var inde på et lokalt værksted, og da de ville betale kunne det ikke lade sig gøre, de ville ikke have penge, mekanikeren var glad for at få lov til at reparere mc'en.

En af de største dødsårsager i Kina er trafikulykker. Vejene i Kina var også noget af et problem, der var vejarbejde næsten alle steder.

På et tidspunkt var de ude for at en lastvogn med rør pludselig tabte hele lasten lige foran dem, de var dog heldige at slippe uden om uden problemer. Et andet fænomen var at landmændene brugte landevejene til oplagsplads for deres afgrøder bl.a. ris, men det var ikke noget problem det hjalp dem med at få det tærsket, men de skulle ikke køre om natten for det var vanskeligt at se hvad der lå på landevejene.

De troede ikke de kunne finde et hotel, men det viste sig at det slet ikke var noget problem, der var udmærket hoteller i Kina, med god betjening, mad og værelser. Og der var gode internetcafeer. Ejvind sluttede af med at fortælle, at de planlagde flere ture, bl.a. til Hvidehavet i Rusland, Route 66 i USA, Mongoliet, Skagen-løbet, Egeskov-løbet, Karoline





og Køreselskabet, Inge og Inges Ø-tur, rækkefølgen er endnu ikke planlagt. Som rosinen i pølseenden er alle 4 mc'er kommet hjem til Danmark, prisen i Kina for hver MC var på 12.000 kr. og betaling for køretilladelse var 500 dollars. Derudover skulle der så betales til fragt, dansk moms og afgifter.

Så hvis der mangles et emne til en aften i en af veteranbilkubberne, kan Ejvind Madsen anbefales.

Med venlig hilsen
Erik Lindhardtzen
Webmaster





Ethanol - bio eller ej

Af Jørgen Jacobsen, 20110515

Tillad mig at forsætte lidt i den debat, der er og har været omkring "bio - ethanol".

Der går mange rygter, desværre nok ikke alle lige rigtige.

Lad os starte med at slå fast, vi snakker om ethanol eller vinsprit, som man kaldte det i de gamle dage. Man har tilføjet betegnelsen "Bio" for at gøre det mere "grønt" i befolkningens bevidsthed.

Kemisk set er der ingen forskel på ethanol med ren syntetisk baggrund eller ethanol der er lavet med basis i plantematerialer. Vin som er lavet af gærede vindruer indeholder op til 14-15% alkohol lig med 14-15% ethanol, samt evt. mindre rester af andre alkoholtyper. Øl med generel basis i byg fås i mange styrker. Både vin og øl er fremstået ved gæring af sukker og stivelse i råvarerne. Følgende kan man destillere øl og vin til højere alkoholprocenter, og få cognac fra vin og whisky/whiskey fra øl - sådan lidt populært sagt, der er variationer i processerne.

Som bekendt indtager mange med glæde alkoholholdige drikke også uden at tage skade af det.

Nu er det meste alkohol fremstillet på basis af plantematerialer, da det er den billigste metode.

Følgende må undre mange:

- 1) Racerbilerne i 30'erne kørte på methanol (træsprit).
- 2) I Brasilien har man i mange år kørt på ethanol produceret fra deres kæmpestore produktion af sukkerrør.
- 3) I 60'erne og 70'erne var det god kutyme at komme sprit i benzinen for at undgå at vandrester blev til is i karburatorerne. Fra De Danske Spritfabrikker, den blå til rengøring og vinduespolering, den røde til bilerne. Alt sammen har fundet sted uden man har hørt de ramaskrig man hører nu.

Det er kendt at alkohol (bl.a. ethanol) er stærkt vandsugende og kan evt. også være med til at få metaller til at ruste. Man må dog regne med at

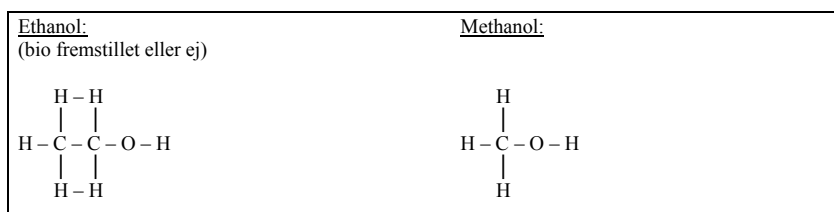
benzinselskaberne tilsætter stoffer til at undgå dette, ofte omtalt som antikorrosive midler.

Jeg tror vi har et problem et helt andet sted. Jeg har selv oplevet tærede benzinslanger før ethanolens indtog i benzinen, faktisk tilbage omkring årtusinde skiftet. Her havde man udfaset den blyholdige benzin og man brugte MTBE (= metyl buthyl ether) altså en æter forbindelse, ligeledes har der også været tale om tilsætning af acetone, som nok har været meget begrænset da det er relativt dyrt. Alt sammen gjort for at hæve oktantal i benzinen. Både æter og acetone er absolut aggressive stoffer, og nok også mindst lige så ætsende som alkohol.

Jeg har endda hørt at en mente han fik tændingsbanken på sin gamle bil da han havde tanket benzin med bio - ethanol. Alkoholer har for en forbrændingsmotor flere ret gode egenskaber. Det brænder ved en lavere temperatur, og forbrænder en anelse langsommere end benzin. Så ethanol/alkohol vil være med til at nedsætte tændingsbanken, forudsat at man stadig taler om samme oktantal. En speedway motorcykel ville ikke kunne køre med den høje kompression som de gør, hvis ikke de brugte alkohol som brændstof. De kører som bekendt på methanol / træsprit som er en kortere version af ethanol. Speedway motorerne har en kompression helt op til 16:1, og gør det kun i kraft af at alkohol brænder lidt langsommere, har et højere oktantal og også køler motoren.

Vi skal også have i tankerne at man i produktionen af bl.a. benzin presser processen mere og mere. Man kan vel næsten sammenligne det med en fjerde presning af oliven til madolie. Oktantal på en benzinstander er opgivet ud fra selskabernes standard, som ikke er lig med det der foregår

Alkohol kemisk set:



På Techno Classica Essen var der en stand hvor man debatterede bio - ethanol. Øl - THEKE var med henvisning til det skandinaviske ord øl og det tyske oel (=olie). Sikkerhedsforskriften nederst:

Åben ild, rygning og hashrygning forbudt!

ude blandt virkelighedens motorer. Især er der en forskel på godt 80° C i den lufttemperatur der bruges i testen og den som motorerne kører med i virkeligheden. For dem som vil se nærmere på dette emne vil jeg anbefale bogen: Modern engine tuning af A. Graham Bell - ISBN 0 85429 978 5.

Efter nok at have bragt rådvildheden op på et højere plan, hvad er så summen af det hele? Benzin er blevet aggressivt over for nogle gummislanger og pakninger. Uanset hvad det skyldes, så er man tvunget til at skifte dem når man ser problemet.

Alkohol, og nok især ethanol vil være at finde i benzin i fremtiden. I Tyskland er man fremme med 10 % iblandet, og det er med til reducere både CO og CO2 udledningen.

Planteolier bl.a. fra raps er også på vej ind som erstatning for dieselolie, dog ikke i det "teknologiske / miljøvenlige" Danmark, da man ikke vil give en lettere beskatning for bio - diesel.

Igen er tyskerne med fremme med bio - diesel.



Cheetah, overhalet af udviklingen

Af Nils Støttrup

Thomas' Cheetah, er en af de biler, der har haft de største potentialer i racerhistorien. Den kan takke sin eksistens til skaberen af Shelby Cobra, nemlig Carroll Shelby, der så langt tilbage, som i 1962 skræmte livet af alle Chevrolet Corvette racere, da han dukkede op med sin Shelby Cobra, monteret med en 289ci. Ford V8 motor.

Bill Thomas, der, med komponenter fra General Motors, byggede racerbiler til NASCAR og dragrace, kunne se, at den nye 1963 Corvette Sting Ray ikke kunne give Cobraen kvalificeret konkurrence, og kontaktede derfor General Motors, og præsenterede et projekt, som skulle knuse Carroll Shelys succes.

Planen var at Bill Thomas skulle bygge 100 Cheetah'er, det antal som SCCA Sports Car Club of America krævede som minimum for deltagelse i "Production Car" klassen, hvor Cobraen regerede.

Problemet for Bill Thomas var dog, at Chevrolet fra 1963 afstod fra al støtte til motorsport.

Hvor Ford gik efter konceptet "Se, bilen køre race og vinde, om søndagen, køb den om mandagen", mente ledelsen hos General Motors, at motorsport kun var for pøbelen (læs: tid-



En af de første prototyper beregnet til gadebrug og præsentationsbil for GM's ledelse. Bemærk at der er ingen "A-Sprosse", det er styrtbøjlen man kan se; og forruden har ingen fast afslutning.

ligere spritsmuglere – "moonshinere"), og ikke passede til den almindelige småborgerlige amerikanske familie. Bill Thomas havde derfor en plan om, at hovedparten af de planlagte 100 Cheetah'er skulle sælges af en serie udvalgte Chevrolet forhandlere, og kun en håndfuld skulle ombygges til race. På denne måde blev planen spiselig for GM ledelsen, og et samarbejde blev sat i stand.

I modsætning til Carroll Shelby, som byggede Shelby Cobraen ud fra den Engelske AC Ace, havde Bill Thomas

fat i den lange ende, da han startede med et blankt stykke papir, og skulle designe en bil, som kunne standse Cobraens dominans.

Vægten i konkurrenceklar stand på 1550 pounds, var 450 pounds mindre end Cobraens. En 327ci. Chevrolet small-block motor boret op til 377ci. kunne troldmanden Bill Thomas, med et Rochester benzin indsprøjtning anlæg, få til at yde 520 hk. i modsætning til Cobraens 375 hk., så på dette tidspunkt så alt meget lyst ud for Cheetahens fremtid.

Hvordan kan det så være, at næsten gud og hver mand kender en Shelby Cobra, og kun hard-core Chevrolet fans kender til Cheetahens eksistens?

Som det så tit er i motorsport, spillede her penge, timing og skæbnen ind.

Med General Motors velsignelse blev en fabrik stabled på benene i Anaheim, Californien, her skulle bilen designes, bygges og præpareres til race.

Man fremstillede et 90" rørgitter chassis i 1,25" chrom-molybdæn rør, det var den samme akselafstand, som Cobraen. Det skulle vise sig lige spin-



To racerversioner i pitten i på Agusta Raceway, Georgia i 1964.

kelt nok til den, efter tidens forhold, meget kraftige motor, og man måtte ad flere omgange modificere og forstærke det, for at få det til at holde. Både for- og baghjuls ophæng blev hentet på Chevrolet's reservedelslagre.

Forhjulsophænget stammer fra personbilsprogrammet Bel Air, og baghjulsophænget fra Sting Ray, og der blev monteret Monroe justerbare støddæmpere i alle hjørner.

Genistregen i chassiset var, at motoren blev monteret ekstremt langt tilbage, så det med en frontmonteret motor gav en vægtfordeling på 47/53, næsten den samme som man ser på centermotor vogne, som f.eks. Lotus 23, dette medførte så at føreren sad næsten ovenpå baghjulene, og dette gav en meget ukomfortabel førerplads. En fire-trins Borg-Warner T-10 aluminium gearkasse blev via et enkelt kardanled uden kardanaksel forbundet direkte til et aluminium Posi-Traction spærredifferential.

Cheetahens akilleshæl var bremseanlægget; i 1963 havde Chevrolet endnu ikke udviklet et brugbart skivebremseanlæg, så man måtte ty til 11" tromlebremser med metal sintrede bakker, fremstillet til NASCAR biler. Fælgene var American Racing 7x15" 5-eger aluminium med polerede kanter.

I det rummelige cockpit blev en solid styrtbøjle monteret og på denne blev mågevingedørene fæstnet, - en lidt bizar løsning; hvordan med tilpasningen af dørene til resten af karosseriet? For under svære belastninger ved race, vrider det hele sig ganske meget. Resultatet udeblev heller ikke, ikke så få gange fløj dørene af ved høj hastighed ned ad langsiden.

De første karosserier blev, lidt uventet, fremstillet af 0.050" aluminiumplade. Lige siden midten af halvtredserne, havde man fremstillet Chevrolet Corvette i glasfiber, så hvorfor aluminium? Senere gik man dog over til glasfiber. Vinduerne var fremstillet af 3/16" plexiglas, og det var meningen, at gadeversionerne skulle have en rigtig glasforrude, men så vidt kom det aldrig. En anden sær detalje var, at sæderne var fikserede i vognbunden, men pedalarangementet var justerbart.

Bilen blev første gang testet i november 1963 af racerkøreren og redaktøren på Sports Car Graphic, Jerry Titus, som



Enkelte eksemplarer blev brugt til dragrace. (smalle forhjul og meget brede baghjul).



Fred Yeager på Willow Springs 1964.



Et kig ind i fabrikken i Anaheim.



Alan Green's restaurerede coupé ved en Cheetah reunion på Mission Raceway, Canada 2009.

var meget imponeret over bilens potentialer, både hvad angår kraftoverskud og vejbeliagenhed, selvom der hen ad vejen skulle fortages mange småjusteringer.

Herefter blev bilen præsenteret for General Motors ingeniører, som var meget begejstrede for projektet.

Men, p.g.a. det meget tidskrævende udviklingsarbejde, var Bill Thomas kommet bagud, og det stod snart klart, at man ikke kunne nå at få det krævede antal på 100 stk. klar til homologering til racersæsonen 1964. Dette betød, at den ville komme til at køre i "Modified"-klassen imod Ferrari 250 LM, Chaparral m.m., hvor den ville få det mere end svært ved at gøre sig gældende.

Det lykkedes dog Jerry Titus, sent på sæsonen 1964, at klemme sig op på en tredjeplads på Riverside USRRC, men desværre faldt bundproppen ud, og han måtte udgå. På Daytona blev bilen målt til imponerende 215 mph = ca. 345 km/t ned ad langsiden, hvilket chokerede alle konkurrenterne. Teamet var nu meget fortrøstningsfulde med hensyn til sæsonen 1965, og betragtede sæsonen 1964, som en testsæson.

Da sæsonen lakkede mod enden, og man skulle planlægge 1965, blev fabrikken i Anaheim ramt af en brand, som satte produktionen totalt i stå, og da SCCA samtidig hævdede minimumsproduktionen fra 100 stk. til 1000 stk. mistede General Motors interessen i projektet, lukkede pengeskassen i og standsede samarbejdet.

Det blev til kun 16 stk. Cheetah.

Nogle sporadiske løb i 1965 på amatørplan, blev det dog til; men den hastige udvikling af racerbiler i disse år gjorde, at Cheetahen var håbløs gammeldags allerede med eet år på bagen.

Carroll Shelby havde også lugtet luntten, og var begyndt at eksperimentere med at montere en Ford 427ci. Motor i Cobraen, og dette ville have givet Cheetahen heftig konkurrence til strengen.

Et par Cheetaher er under racerløb blevet knust til ukendelighed og skrottet, en enkelt blev gemt væk, glemt, og senere fundet som vrage i en lade, men Cheetah'er er i dag meget eftertragtede samlerobjekter, som handles til uhyrlige summer, og ses ofte deltage i amerikanske historiske racerløb.

En enkelt coupé blev decapiteret, og lavet om til spyder.





Lige siden jeg i begyndelsen af tresserne læste om Cheetahan i Sports Car Graphic, har jeg været meget imponeret af den, ikke mindst dens, efter min mening, meget rå udseende, og det var en stor skuffelse for mig at jeg aldrig nåede at få fat i en COX 1:24 miniracer af bilen til min modelbilsamling.

Det er der nu rådet bod på, da den nu bliver fremstillet, som resinbyggesæt, i skala 1:43 (Tekno størrelse) af firmaet G. Turner i England.

De to fotos af modellen viser dels hvilke dele et byggesæt består af, og dels det færdige resultat.



17 dage tog det at grave dette vrage frem af mudderet i en lade.

Kildeangivelse for interesserede:

Chevrolet Racing af Paul v. Valkenburgh

The encyclopedia of Motor Sport af G.N Georgano.

.Shelby American Racing History af Dave Friedman

Sports Car Graphic – November 1963.

Artikel af Jerry Titus

Pro Sports Car Racing in America (1958-1974) af Dave Friedman.

Vintage American Road Racing Cars (1950-1970) af Harold W. Pace & Mark R. Brinker.



Et restaureret pragteksemplar på udstilling i 2004. Her ses tydeligt, hvorledes plexiglas forruden kun er fæstnet til taget og torpedoen.

Det færdige resultat, monteret på en laseret træplade, med et navneskilt på.

Et resinbyggesæt fra Fa. G.Turner; skala 1:43. Overføringsmærkerne er gulnede, og må laves om.





Prøvekørsel af Opel Super Six 1938

Tekst: Erik Mieth. Foto: Dorte Stadil

Månedens prøvekørsel havde jeg glædet mig meget til. Denne bilmodel var en af de "fine" biler da jeg var dreng i 40'erne og var en af de biler man kiggede langt efter. En flot solskinsgul 6 cylindret todørs cabriolet med reservehjulet placeret udenpå bagsmækken.....meget flot.

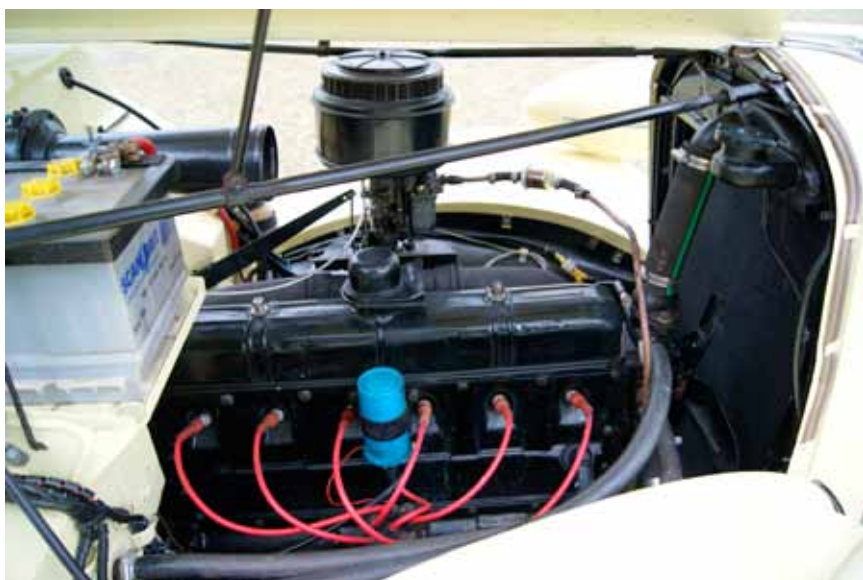
Denne bil blev fundet i år 2007 af den nuværende ejer mekaniker Flemming Bukhave i en lade som meget medtaget – faktisk som noget hønsene havde boet i. Han gik i gang med det kæmpearbejde det var, at adskille den totalt og renovere fra bunden. Det tog to år men så står Super Six'en også lige så flot som den dag den forlod fabrikken i Rüsselheim for 73 år siden,

Det var med nogen spænding jeg skulle ud at prøvekøre en bil fra før krigen igen. Ganske vist var det den type biler vi ofte reparerede, da jeg kom i lære i 1957, men årene har jo medført mange ændringer i teknikken, og jeg har jo nok delvis glemmt hvordan bilerne fra dengang opfører sig på vejene.

Lad mig med det samme fastslå, at der er sket store forandringer, men dette eksemplar kører fortrinligt når man tager alderen i betragtning, for selv om bilen er i meget fin stand, så kan man tydeligt mærke at bilerne fra dengang havde ganske andre køreegenskaber end de køretøjer vi har i dag.

Lidt om modellens historie.

Opel Super Six afløste i 1937 den tidligere Opel Six, der havde en sideventilet motor. Super Six'en fik en topventilet motor på 2,5 liter der udviklede 55 DIN HK. Super Six var kun i produktion i to år, hvorefter den blev afløst af Opel Kapitän, der fortsatte med samme motor Opel brugte i mange år. Derefter de maritime navne til modelbetegnelser: Kadet, Kapitän og Admiral.





Den prøvekørte bils historie

De første år af dens levetid tilbragte den på den mest luksuriøse facon som sommerbil på en vel nok velhavende families landsted i Hornbæk, hvor den nuværende ejer kan huske den fra da han som dreng så den køre rundt i sommerlandet. Derfor var det med stor interesse han senere fandt bilen og restaurerede den. Desværre kender man ikke historien om, hvad den har været igennem i den mellemliggende periode. Hvis nogen skulle ligge inde med viden om det, vil Flemming Bukhave meget gerne høre fra dem.

Bilen har i dag sit oprindelige første indregistreringsnummer.

Køreegenskaberne

Bilen er som nævnt sat gennemgribende i stand, og man mærker straks at motoren er ok. Den er træk- og omdrejningsvillig og det er en for datiden kraftig maskine, der giver bilen en god marchhastighed. Frem til 1953 var max. hastighed på landevejene herhjemme 60 km/t en fart som Super Six'en meget let kan overskride.

Man sidder komfortabelt i de godt gode sæder, og har store tydelige instrumen-

ter der er lette at aflæse placeret foran rattet. En god detalje er at Flemming har bevaret de originale afviservinger, der har fået monteret et relæ så de blinker når de slås ud.

Affjedringen er god og vejkontakten også fin. Det eneste man må konstatere nok passer til årgangen er at snekke/ sektor styretøjet føles noget svømmende. Der skal korrigeres for retningsstabiliteten.

Det der giver anledning til kritik er styretøjet. På den prøvede bil var styrehuset justeret lidt stramt og det betød at man måtte foretage konstante justeringer af retningen under kørslen, hvilket selvfølgelig let kan justeres om. Styretøj med snekke og sektor vil ofte have lidt ratslør, det er nødvendigt hele tiden at foretage små justeringer under kørslen.





De mekaniske 4-hjulsbremser med tromler på alle hjul var effektive med et rimeligt pedaltryk og bremsede fint lige, hvilket jo ikke altid er tilfældet med mekanisk aktivering.

Alt i alt var det en god og spændende oplevelse at prøvekøre den opsigtsvækkende Opel.





Teknikken

6 cylindre vandkølet rækkemotor 2473ccr topventilet der udvikler 55 DIN HK v/3600 o/min, boring 80mm slaglængde 82mm kompression 6:1
Mekaniske tromlebremser på alle 4 hjul, Håndbremse virkende på baghjul
Affjedring med knæled

Styretøj med snække og sektor.
Tankkapacitet 50 liter
Længde 4620mm
Bredde 1660mm
Akselafstand 2695 mm





Bugatti i Danmark (1)

- fabrikken og den første danske Bugatti import

Af Frank Studstrup

I 2012 er det 100 år siden, at den første Bugatti bil blev importeret til Danmark. Det vil sige kun tre år efter Ettore Bugattis etablering af sit legendariske værksted i Molsheim, Alsace. Bugatti fabrikken byggede kun omkring 7.800 biler i perioden 1910-1940, og omkring et halvt hundrede af dem har gennem årene været ejet her i landet. Efter en kort indledende mærkehistorie ser vi på disse 'danske' Bugatti biler i denne og i følgende artikler.

Bugatti bilerne dengang og nu

Ettore Bugatti blev født i Milano i 1881 i en kunstnerpræget familie. Hans far Carlo Bugatti var møbelarkitekt, kendt for et eksklusivt og særegent møbel-design. Det blev dog teknik og den nye bilindustri, der tiltrak den unge Ettore Bugatti. Uden formel ingeniøruddannelse, men med en udpræget sans for

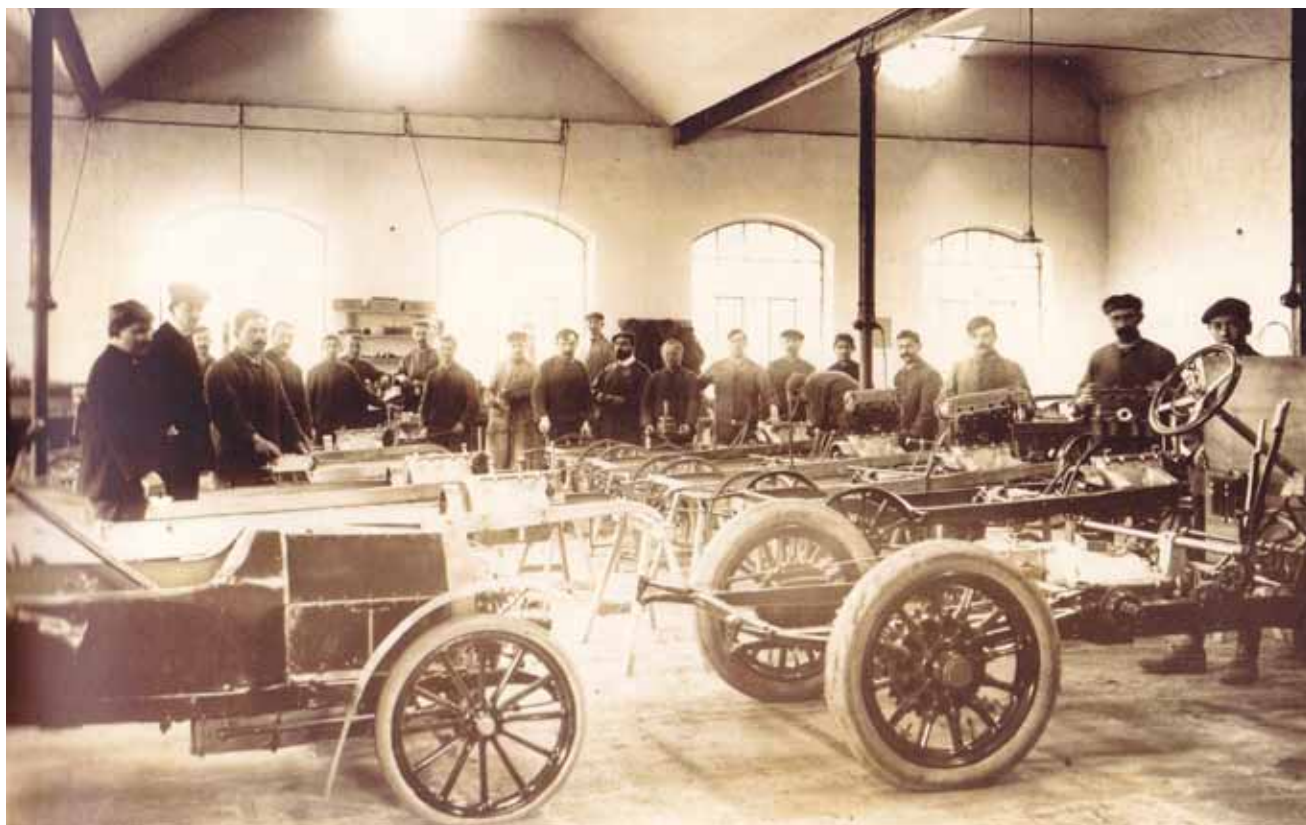


Ettore Bugatti var født i Milano i 1881 og døde i Paris i 1947. Her sidder han i 1925 i en af sine berømte Grand Prix racere sammen med ældste søn Jean (1909-1939).

funktion, form og materialer, begyndte han allerede fra 19 års alderen med udviklingen af en række nye motor- og bilkonstruktioner for mærkerne Prionetti & Stucchi, de Dietrich, Mathis og Deutz.

Bugatti havde det imidlertid bedst med at være sin egen herre, så i sit værksted i hjemmet i Køløn - mens han endnu havde aftale med Deutz - byggede han i 1908-09 en lille perle af en bil. Under betegnelsen type 10 blev den prototypen for de lette bilmodeller, som han fra 1909-10 begyndte at fremstille under sit eget navn og logo i byen Molsheim, i det dengang tyske Alsace.

Bugattis bilkonstruktioner var kendetegnet ved lav vægt, små og effektive motorer og gode køreegenskaber. Dette koncept gav hurtigt resultater i dati-



De første Bugatti biler blev fremstillet på fabrikken i Molsheim i 1910. Den gamle bygning står stadig på virksomhedens område og er i de senere år blevet sat smukt i stand.



Type	Fremstillingsår	Produceret antal (ca.)	Antal i DK 1912-2011 (ca.)	Cyl.	Ventiler pr. cyl.	Boring x slag-længde	Vol. (ccm)	Type
13 /15 /17	1910-14	2.430	12	4	2	65 x 100	1.327	Sport / touring
22 /23	1919-26		6	4	4	68 x 100	1.453	Sport / touring
30	1922-26	600	5	8	3	60 x 88	1.991	Touring
35 /35C	1924-30	100	0	8	3	60 x 88	1.991	Grand Prix racer
37 /37A /39	1926-30	290	8	4	3	69 x 100	1.496	Sport
38 /38A	1926-27	385	2	8	3	60 x 88	1.991	Touring
40	1926-30	830	10	4	3	69 x 100	1.496	Touring
44	1927-30	1.095	1	8	3	69 x 100	2.991	Touring
46	1931-36	380	2	8	3	81 x 130	5.359	Touring
49	1930-34	470	1	8	3	72 x 100	3.257	Touring
50	1930-34	65	1	8	2	86 x 107	4.972	Sport
57 /57C	1937-40	630	4	8	2	72 x 100	3.257	Touring

dens bilvæddeløb. Helt fra begyndelsen var motorerne med overliggende knastaksel og med 3 eller 4 ventiler pr. cylinder. I stort og småt viste Bugatti en stadig mere raffineret evne til at forene teknisk avancerede løsninger med en fuldendt tilgang til formgivningen.

Denne sammensmeltning af teknik og æstetik nåede et første højdepunkt med Type 35 Grand Prix raceren fra 1924, en af smukkeste og mest succesfulde racerbiler nogensinde. Som bilkonstruktør havde Ettore Bugatti sin egen tilgang til løsningerne, selv om han også lod sig inspirere af andre konstruktører.

I 1930'erne blev designet af Bugatti fabrikkens egne karosserier stærkt præget af sønnen Jean, der havde et stort talent for karosseri-design. Stilen i disse år viste også hos Bugatti en stigende amerikansk indflydelse i retning af strømlinje, men i elegant fransk afslapning.

De økonomiske vanskeligheder efter depressionen overlevede Bugatti fabrikkens formentlig kun takket være en vundet kontrakt med de franske statsbaner om udvikling og produktion af et større antal motortog. Ligesom bilerne blev der her tale om konstruktioner langt forud for deres tid og datidens hurtigste. Fra 1936 havde Jean haft den daglige ledelse af fabrikken, idet Ettore Bugatti var blevet så personlig berørt af en strejke på fabrikken, at han flyttede til Paris.

Bugattis storhedstid sluttede tragisk i

august 1939, umiddelbart før udbruddet af 2. verdenskrig, da Jean omkom under testkørsel af en Type 57 'Tank', - netop bilen, der kort forinden havde vundet Le Mans løbet.

Under 2. verdenskrig blev fabrikken overtaget af besættelsesmagten, og efter befrielsen måtte Ettore Bugatti på grund af sit italienske statsborgerskab gennem en opslidende retssag mod den franske stat for at genvinde fabrikken. Han vandt retssagen og fik fabrikken tilbage. Men helbredet var ødelagt, og efter kort tids sygdom døde Ettore Bugatti i Paris i 1947.

Herefter blev fabrikken søgt videreført under ledelse af den yngste søn Roland. Han havde dog ikke arvet samme talent som Ettore og Jean, og med dyre modeller baseret på førkrigsteknik var det håbløst at fortsætte en bilproduktion. Et sidste forsøg i 1950'erne med en Colombo designet racerbil endte i fiasko.

I 1963 solgte Bugatti-familien fabrikken i Molsheim til Hispano-Suiza, og under det nye ejerskab blev produktionen omlagt til komponenter til flyindustrien, bl.a. understel til Concorde. Virksomheden hedder i dag Messier-Bugatti og lever i bedste velgående i Molsheim. Produktionen sker i værkstedshaller, hvoraf 80 % er fra Bugattis tid, og hvor de ældste bygninger i de senere år er blevet smukt renoveret i respekt for historien.

Bugatti-bilfabrikken byggede gennem sine ca. 30 aktive år omkring 7.800 bi-

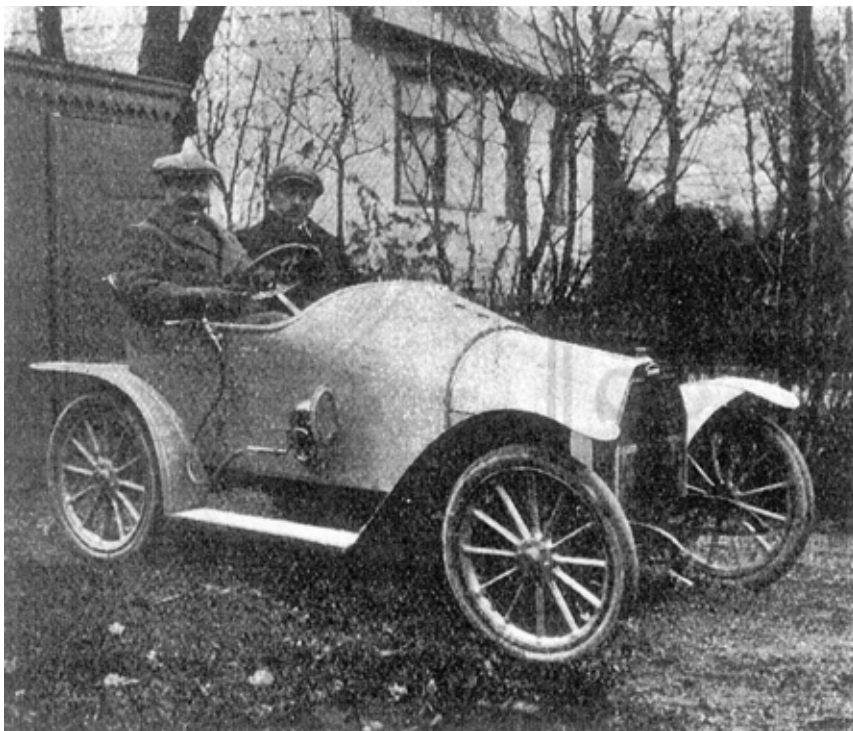
ler - alle næsten uden undtagelse avancerede sportsvogne, grand prix racere og luksus touring vogne. Senere har rettighederne til bilmærket Bugatti en kort årrække i 1990'erne været italienskejet med fabrik i Campogalliano. Et ganske overbevisende resultat heraf var EB110 sportsvognen, der blev præsenteret i 1991 og bygget i et begrænset antal, ind til økonomien brast.

I dag bygges der igen Bugatti sportsvogne i Molsheim, nu under et solidt VW-Audi ejerskab. Den nyeste 'Veyron' supersportsvogn har mere end 1.000 hk og bygges i mindre serier i et moderne 'atelier' tæt på Ettore Bugattis gamle fabriksanlæg.

Det vurderes, at omkring 2.500 af de oprindelige Bugatti biler har overlevet til i dag. En del er endt på museum, men heldigvis deltager mange af dem stadig i klassiske løb og rallies, f.eks. den type 37, der i 2009 vandt Mille Miglia, hvor også nr. 2 var en Bugatti.

Bugatti typer

En stor del af de forskellige Bugatti typer har været - eller er i dag - repræsenteret i Danmark. Tabellen viser nogle data for de enkelte typer og i runde tal, hvor mange af dem, der gennem årene har kørt herhjemme. Replikaer er ikke medregnet. Bugatti byggede også andre typer og varianter, nogle kun i ganske få eksemplarer som f.eks. de seks eksemplarer af den enorme luksusbil, type 41 'Royale'.



Ved rattet af en af de første Bugatti (ch. 449) i Danmark, ses her Hersleb Christiansen, der i årene 1913 - 1922 importerede seks nye Bugatti biler fra Molsheim. Billedet blev bragt i Motor Tidende den 3. marts 1914. Bilen er en type 13 på det korte chassis med 2,0 m akselafstand og kantet køler. Karosseriet kan være dansk.



Hersleb Christiansen forstod reklameværdien i væddeløb, da han på den tilfrosne Bagsværd Sø tidligt i 1914 satte den første hastighedsrekord i dansk motorsport.

Kilder til den danske Bugatti historie

Gennem flere årtier har først og fremmest Ole Emil Riisager, foruden en række øvrige klubmedlemmer inkl. forfatteren, mere eller mindre uafhængigt af hinanden samlet fotos og oplysninger om Bugatti biler i Danmark.

Bugatti-ejeren og -eksperten gennem et par menneskealdre, Erik Koux, har i årenes løb også bidraget med en mængde oplysninger, og senest har vore klubkolleger Eugenio Lai, Claude Teisen-Simony og Peter Bering føjet større og mindre brikker til det store puslespil. Særlig betydning har ikke mindst Eugenios enestående gennemgang af et stort antal toldprotokoller på Landsarkivet, hvorved er afdækket ejerhistorien for mange af de danske Bugatti.

I de senere år er der af Bugatti klubber i en række lande blevet udgivet nationale registerbøger over Bugatti bilerne. På initiativ af Bugatti-sektionen under den svenske Automobilhistoriska Klubben - og i samarbejde med den internationale 'Bugatti identifikations gruppe' - arbejdes der i nordisk regi systematisk på at dokumentere de Bugatti, der har været i de nordiske lande.

Denne artikels forfatter er dansk repræsentant i dette registerarbejde, hvor målet er at udgive en bog med en sides systematisk beskrivelse af hver enkelt nuværende eller tidligere Bugatti bil i de nordiske lande. Oplysninger - bl.a. fra Bugatti fabriksarkivet - indhentet gennem dette internationale samarbejde er også en del af grundlaget for denne artikel.

Endelig en opfordring: Som det vil fremgå af artiklerne, mangler vi stadig viden om mange af de Bugatti biler, der tidligere var i Danmark. Forfatteren modtager derfor gerne suppleringer eller rettelser, og måske endda oplysninger om biler, der ikke er kendt eller omtalt.

Bugatti importør Hersleb Christiansen

Danmarks første og eneste officielle importør af Bugatti biler fra Molsheim var grosserer Hersleb Christiansen,



Rekordbilen, som Hersleb Christiansen kørte i Bagsværd, var importeret uden karosseri og var af typen med pæreformet køler, formentlig type 15 på 2,4 m chassis. Som i mange andre tilfælde leverede Bugatti sine biler som kørende chassis, så det var op til kunden at vælge en karosserifabrikant.

København. Han markerede sig tidligt i motorbranchen bl.a. ved forhandling af Wanderer motorcykler og biler. Ifølge Bugattis protokoller modtog han i alt seks Bugatti biler til danske kunder, den første (ch. 449) så tidligt som i 1912 og den sidste (ch. 1338) i 1922.

Takket være fabriksprotokollerne er alle seks vogne identificeret, men for nogle af dem (ch. 449, 568 og 578) kendes ud over chassisnummer og leveringsdato stort set kun enkelte ejernavne. Nogle af bilerne kendes dog også fra samtidige fotografier, men en éntydig kobling mellem alle chassisnumre og billeder har vi endnu til gode.

Om den første dansk-importerede Bugatti - ch. 449 - ved vi fra fabrikkens optegnelser, at fabrikken afsendte den til Hersleb Christiansen den 22. juni 1912. Den eller de tidligste ejere kendes ikke, men toldprotokollen oplyser under datoen 14. september 1921, at bilen nu er købt af en hr. G. Licht, Lavendelstræde 16 i København, og en senere optegnelse viser at en Ernst Sørensen i Vanløse ejede den fra juni 1926.

En anden af bilerne (ch. 630) blev hastigt sendt fra fabrikken til Hersleb Christiansen for at den kunne nå at være med på automobiludstillingen i Tivoli i København i 1914. Et samtidigt foto viser, at det lykkedes.

I februar samme år havde Hersleb Christiansen deltaget med en Bugatti i hastighedsløb på den tilfrosne Bagsværd sø - formentlig var det en 1913 model (ch. 568 eller 578). Med flyvende start kørte han kilometeren på 38 sekunder, eller i gennemsnit 94,7 km/t. Præstationen blev noteret som den første Danmarksrekord i dansk motorsportshistorie. Bilen var uden karosseri, givetvis fordi den, som det ofte var tilfældet, var leveret fra fabrikken som kørende chassis og først senere fik et - formentlig danskbygget - karosseri.

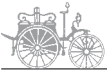
En interessant model blandt de Bugatti, som Hersleb Christiansen tog hjem, var én med et smukt 'Yankee' karosseri fra karosserimageren Dürr i den dengang tyske by Colmar. Bilen (ch. 653), der blev leveret fra Molsheim den 28. maj 1914, var lakeret grå i en nuance efter ønske fra kunden, som var rentier P.

Christensen i Skovshoved. Åbenbart fortrød rentieren købet, for efter ganske kort tid blev 'Yankee' solgt til biografdirektør Edouard Schnedler-Sørensen, der også virkede som instruktør ved Nordisk Films Kompagni.

Schnedler-Sørensen deltog allerede den 24. - 26. juli 1914 med vognen i Skagensløbet, også kaldet Det danske Motor "Grand Prix", hvor han blev nr.1 i klassen for bivejstvogne over 1100 ccm.

Bilen var indregistreret K40, da Schnedler-Sørensen i 1917 stillede den til rådighed for optagelserne til flere stumfilm, bl.a. August Bloms "Kærligheds-Væddemaalet" med filmhelten Valdemar Psilander i en hovedrolle. Bugattien var dog åbenbart ikke blevet den store kærlighed for Schnedler-Sørensen, for han havde allerede i 1916 annonceret den til salg i 'Auto': "Bugatti 2 Personers Bivejsauto (brugt), Pris 5000 Kr., har kostet 7400Kr."

Ifølge Schnedler-Sørensens søn (f. 1911) kunne bilen ikke sælges, og den blev derfor stående i garagen i hen ved



På "Udstillingen af Motorcykler og Biveis-Automobiler" i Tivoli København i marts 1913 præsenterede Hersleb Christiansen & Co. på stand nr. 29 bl.a. denne Bugatti, formentlig chassis nr. 630, en type 22. Denne bil kørte hos skiftende ejere i Danmark frem til midten af 1930'erne.



en halv snes år. Som stor dreng og uden kørekort fik han derfor lov til at køre rundt med den på villavejen i Hellerup. Det er givetvis samme vogn, der midt i 1920'erne tilhørte mekaniker Lars Valensved Jensen - 'Hjul-Jensen' - påowitzvej, Frederiksberg. I hans ejerskab havde vognen fået skorter på skærmen og var lakeret i en mørk farve.

Løse ender

Måske er det igen samme bil, der i årene 1929-31 var ejet af Jørgen Schübel, nu med moderniseret karosseri og indregistreret K 5057. Schübelers vogn kan dog også have været en anden ældre Bugatti.

Blandt andre løse ender omkring de tidlige Bugatti biler i Danmark er den åbne 2-personers vogn med trådfølge og pæreformet føler, der var indregistreret K5675. Bilen kendes fra et filmklip fra Københavns Motor Klubs langdistanceløb 12. - 13. april 1919, hvor bilen var ført af kreaturkommissionær Robert Zøllner. Denne bil er med en vis sandsynlighed en af de tidligere omtalte, men hvilken ved vi ikke endnu.

Her til sidst vil mange kendere nok spørge, om vi har glemt den ældste danske Bugatti (ch. 446) - den som Dennis Hebsgaard restaurerede i 1960erne, og som lykkeligvis stadig er i Danmark. Formentlig er den først kommet til landet lidt senere end de her beskrevne tidligste af Hersleb Christiansens import. Ch. 446 optræder derfor først i næste del af historien, hvor vi ser på Bugatti biler i Danmark i de tidlige mellemkrigsår.

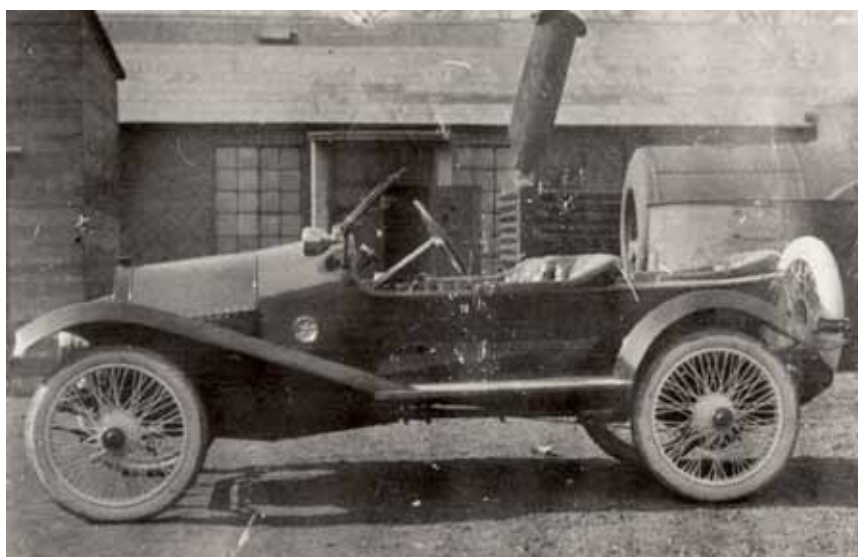
Filmdirektør Eduard Schnedler-Sørensen udlånte i 1917 sin smarte Bugatti type 25 (ch. 653) til optagelserne af filmen "Kærligheds-Væddemålet". I filmen var bilen ejet af Maurice Marshall spillet af filmcharmøren Valdemar Psilander, her på trinbrættet.



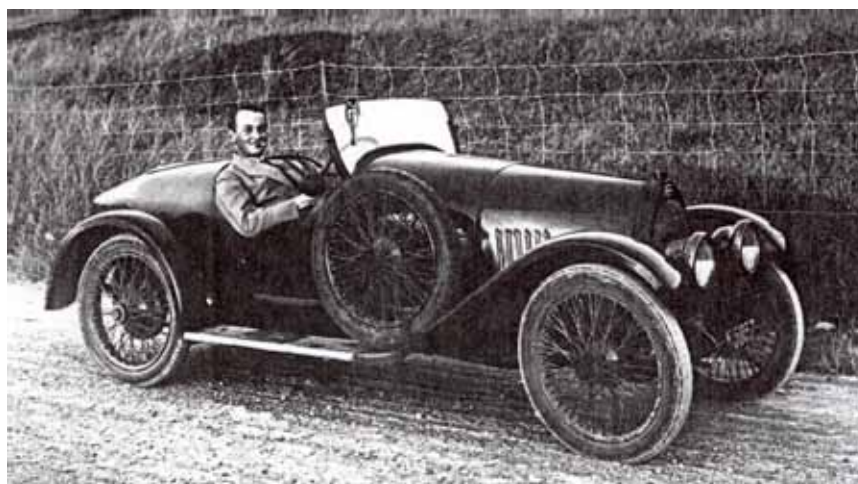
Kreaturkommissionær Robert Zöllner styrer energisk den ældre Bugatti ved Københavns Motor Klubs langdistanceløb i april 1919.



Schnedler-Sørensen solgte i 1920'erne Bugatti'en til Lars Jensen, far til Lorry Valdensved Jensen - 'Hjul-Jensen'. Bilen er på dette tidspunkt blevet omlakeret i en mørkere farve.



Ofte blev en Bugatti allerede efter få år omkarosseret for at følge tidens mode som eksemplet her. Ved rattet J. Schübeler fotografert i Rågeleje 1929 af fotograf Hansen fra Helsingø. Nummeret K5057 ses, men ellers mangler vi nærmere oplysninger.





Trabant

- kunne have været bilen, der kørte AUDI - navnet videre!

Af Jørgen Lind

Historien om Trabant er lidt indviklet. Den begynder faktisk indirekte i Danmark - og ender i Sachsen.

I sommeren 2010 deltog jeg tilfældigvis i et "Oldtimertreffen" og lige så tilfældigt besøgte jeg "Eisenbahn- und Technik Museum" på den tyske ø Rügen. Her genså jeg de IFA'er, Trabi'er, Wartburg'er m.m., som jeg huskede fra Danmark, herfra stammer min nysgerrighed for at "bore" lidt mere i deres historie og her tog jeg de fleste af omstående fotos. Med Peter Böhlkes bog "DDR Automobile von A-Z" i hånden har jeg efterfølgende kunnet studere Trabant'en lidt nærmere og skrive dette lille stykke om den.

Det var danskeren Jørgen Skaft Rasmussen, som på sin DKW-fabrik (Dampf-Kraft-Wagen) i Zschopau, Sachsen, startede med at bygge lette motorcykler i 1916 med små 2-taktsmotorer under navnet DKW, men populært kaldet "Des Knabens Wunsch" og "Das Kleine Wunder". I 1920'erne var DKW vokset til at være verdens største motorcykelfabrik, og sidst i samme årti udvidede man aktiviteterne med produktionen af biler.

I oktober 1930 bad Skaft Rasmussen Audi-fabrikken i Zwickau om at konstruere en lille, let bil. Den skulle have DKWs 2-cylindrede 2-taktsmotor, tværliggende, med forhjulstræk, og uafhængigt hjulophæng - og så skulle den være både folkelig og billig. Resultatet blev DKW model F1, verdens første serieproducerede bil med forhjulstræk.



Det gamle AUTO UNION logo.



I 1932 sluttede 4 sachsiske bilmærker sig sammen og dannede Auto Union med hjemsted i Chemnitz, nemlig DKW i Zschopau, Audi i Zwickau (grundlagt af August Horch den 25. april 1910), der i forvejen også producerede DKWs model F1, og Horch ligeledes i Zwickau (og ligeledes grundlagt af August Horch den 10. maj 1904) samt Wanderer i Chemnitz.

Auto Union havde fire sammenhængende ringe - en ring for hvert bilmærke - som logo. Det kendes nu som logo for vore dages Audi, som i virkeligheden intet har med det oprindelige Auto Union at gøre.

Auto Unions berømte og berygtede racerbiler type A til D blev udviklet og bygget mellem 1933 og 1939 af en særlig *Rennabteilung* på HORCH-fabrikken, de første typer på basis af Ferdinand Porsches konstruktioner.

DKW model F8, som var introduceret i

1939, blev bygget i omkring 50.000 eksemplarer på Audi-fabrikken i Zwickau, indtil personvognsproduktionen blev indstillet i 1942.

Det var amerikanerne, der med US Army besatte Zwickau i april 1945, men allerede i juni samme år blev Sachsen lagt ind under den sovjetiske besættelseszone. Resterne af produktionsmaskineriet i de stærkt beskadigede fabrikker blev demonteret og transporteret til Sovjetunionen som krigsskadeerstatning og Zwickau-fabrikken blev genopbygget under sovjetisk kontrol. Samtidig opløstes firmaet Auto Union AG, og de 4 tilhørende mærker blev sløjfede.

Al bil-, motorcykel- og traktorfabrikation i østzonen blev samlet i IFA (*Industrieverband Fahrzeugbau*), der omfattede mere end 40 virksomheder indenfor biler, motorer, karosserier og reservedele. De tidligere Auto



IFA F8



IFA F9



Union-mærker blev i DDR-tiden stats-ejede under "Volkseigenen Betrieben" (VEB): Horch blev således til VEB Kraftfahrzeugwerke Horch og ændrede fra 1952 navn til VEB Sachsenring Kraftfahrzeug- und Motorenwerk Zwickau/Sa.

Audi blev til VEB Kraftfahrzeugwerke Audi og ændrede fra 1952 navn til VEB Automobilwerk Zwickau (AWZ). Disse selskaber blev som grundlag for Trabant-produktionen igen sammenlagt i 1957 til VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau.

Wandererwerke blev komplet demonteret og genopstod som to firmaer: VEB Büromaschinenwerk Chemnitz - senere ændret til VEB Büromaschinenwerk Karl-Marx-Stadt - og til VEB Werkzeugmaschinenbau Chemnitz - senere ændret til VEB Werkzeugmaschinenbau Karl-Marx-Stadt, begge uden bilproduktion.

Også DKW motorcykelfabrikken i Zschopau blev integreret i IFA, og i 1952 blev fabrikkens navn ændret til Motorradwerke Zschopau - MZ.

IFA-forbundet i første omgang koncentrerede sig om produktionen af lastbiler og traktorer, men i 1949 rullede den 10 år gamle DKW model F8 så igen ud fra Zwickau-fabrikken, nu under navnet IFA F8. Den forblev i produktion indtil 1955 - stort set uden ændringer eller forbedringer - og da var der bygget mere end 26.000 stk.

Auto Union DKW havde allerede før 1940 udviklet og annonceret en ny model F9 med den nye 3=6 motor, men modellen kom ikke kom i produktion,

da tyskerne som bekendt havde travlt med at fabrikere andre typer køretøjer. I 1951 var man i DDR nået så langt, at man kunne præsentere en ny IFA F9 - i virkeligheden den 12 år gamle DKW-konstruktion i næsten uændret skikkelse. Stålkarosserierne blev fremstillet på den tidligere Horch-fabrik i Zwickau, den nye 3-cyl. 2-takts 3=6 motor på den tidligere Wanderer-fabrik i Chemnitz, mens færdigmontagen fandt sted på den tidligere Audi-fabrik i Zwickau - så det var en ægte Auto Union.

I det nye Vesttyskland lå fire tidligere Auto Union-afdelinger i München, Nürnberg, Hannover og Freiburg (Breisgau). De var hver for sig for små til at producere køretøjer, men havde en indirekte fordel frem for andre tyske bilfabrikker: DKW bilerne fra Audi-fabrikken i Zwickau blev på grund af deres to-takts motorer kun anvendt i et begrænset omfang af de tyske styrker, og da krigen sluttede, stod der derfor mere end 65.000 nye og gamle køreklare DKW'er alene i Vesttyskland. Disse blev det første skridt til at opbygge et nyt vesttysk Auto Union. Med lån fra delstaten Bayern og amerikansk Marshall-hjælp blev "Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile GmbH", der skulle sikre reservedele til disse resterende DKW køretøjer, oprettet i Ingolstadt den 3. september 1949.

Som følge af, at de fire besættelsesmagter beslaglagde al tysk statslig ejendom, kunne det gamle Auto Union AG ikke føres videre i vest, da det var blevet slettet i det sovjetiske øst. Et nyt Auto Union GmbH dannedes helt fra bunden i 1949/50. Mange medarbejde-

re fra de tidligere fabrikker i Zschopau, Zwickau og Chemnitz flyttede over til den nye fabrik i Ingolstadt, hvor der i 1950 startede en produktion af den tidligere planlagte, men ikke producerede F9 under betegnelsen DKW F89.

Daimler-Benz overtog det nye Auto Union GmbH i 1958, men produktionen af DKW personvogne fortsatte og videreudvikledes i det oprindelige spor, stadig med de velkendte 3-cylindrede 3=6 2-takts motorer. Ved årsskiftet 1964/65 overtog VW nu virksomheden og samtidigt udskiftede man 2-taktsmotoren med en af Daimler-Benz nyudviklet 4-taktsmotor. DKW-navnet udgik, og model F 102 forvandlede til Audi 60. Således endte den vesttyske DKW's knapt 15-årige historie, hvor den nye vesttyske Audi's historie startede.

Tilbage i Østtyskland flyttede produktionen af DKW F89's østtyske søstermodel IFA F9 i 1953 nordpå til den gamle BMW-fabrik i Eisenach, Thüringen, nu benævnt AWE Automobilwerk Eisenach, hvor bilen med tiden ændrede skikkelse og navn (men dårligt nok teknik) til Wartburg. Men også det er en anden historie.

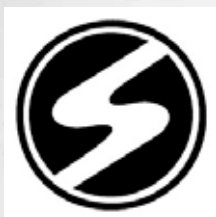
IFA F8, der som mange andre efterkrigsmodeller var en førkrigsmodel næsten uden ændringer, var faktisk allerede temmelig forældet, da den kom på markedet i 1949. VEB Automobilwerk Zwickau præsenterede så i 1955 en ny model i Leipzig under navnet AWZ P70, hvor P stod for plastik - karosseriet var en trækonstruktion beklædt med Duroplast - og 70 indikerede



AWZ P70 - Automobilwerk Zwickau - før den hed Trabant.



Trabant model P50 og efterfølgeren model P60, som her er vist i Kombi model, kan næppe skelnes fra hinanden i det ydre (fra "DDR Automobile von A-Z")



Trabant-logoet. "S" står for "Sachsenring". VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau var fra 1957 navnet på fabrikken, der producerede Trabant, og som naturligvis var opkaldt efter den traditionsrige racerbane, der ligger tæt ved Chemnitz: "Sachsenring".



Den første Trabant 0-serie forlader Zwickau-fabrikken. (Bundesarchiv, Bild 183-52061-0023. Foto: Schmidt Januar 1958.

motorstørrelsen på 700 ccm. Under det "moderne" udseende ponton-karosseri var der dog ikke meget nyt - bilen var stadig baseret på IFA F8, både teknisk og konstruktivt. Modellen kunne fås som Limousine, Kombi og Coupé - alle med nøjagtig den samme teknik.

Model P70 blev i 1957 afløst af den nye P50, som var den første, der bar navnet Trabant, inspireret af den russiske Sputnik. P50 havde en mindre 500

ccm/20 PS motor end forgængeren, men det var stadig den samme teknik, der lå bag - en 2-cylindret 2-takts, tværliggende frontmotor med forhjulstræk. I virkeligheden samme princip, som DKW anvendte til den første model F1 i 1930/31, og som i dag er særdeles udbredt i alverdens biler. Ganske som forgængeren havde bilen plastkarosseri, men denne nye model var måske lidt mere tidssvarende i formen. I en luksusudgave blev den endda leveret med flerfarvet karosseri.

En kortere periode fra 1962 til 1964 var en næsten identisk model P60 på markedet. Største og næsten eneste forskel var motoren, der var øget til 600 ccm/23 PS.

I 1964 præsenteredes så model P601, hvor P'et stadig indikerede, at bilens karosseri var af plast. Taget, som på hidtidige modeller havde været af stål, var nu også af Duroplast, da man om sider havde fået en presse, der kunne klare så store emner. 601 stod for motorstørrelsen på 600 ccm, men motoren havde fået nye cylindre, topstykke og udstødningssystem, hvilket øgede ydelsen fra 23 PS til hele 26 PS.

Bilen kunne leveres som "Limousine" og som Kombi "Universal" og tilmed i Standard "S" eller De Luxe "L" udgave. Til brug for militær, politi o. lign. byggedes også en "Armeekübel" med et Jeep-lignende karosseri. I dag munter folk sig til stadighed med at bygge personlige udgaver af Trabi'en.

Lige efter færdiggørelsen af P601 begyndte fabrikken at udvikle type P602. Ud over at forbedre affjedringen skulle bilen udstyres med en ny 28 hk to-takts motor, som dog mislykkedes. På samme tid var Sachsenring-fabrikken pålagt også at producere dele for AWE til den nye Wartburg. Sachsenrings eget potentiale var for svagt til at klare begge dele, og så blev den videre udvikling af type P602 indstillet.

I december 1966 forsøgte man sig med en ny type - model P603. Bilen var en hatchback, der svarer til den første VW Golf. Der blev bygget ni proto-



Trabant 601 - indsatslederens bil. Er de flade dæk ikke symboliske?



Engang smilede man bestemt ikke af en Trabant "Armeekübel" med uniformeret indhold - men her er det såmænd bare fra starten af Ringkøbingløbet 2009.

typer, som blev testet med forskellige motorer: Den velprøvede 3-cylindrede 2-takts motor fra Wartburg, en fire-takts motor fra Skoda og en nyudviklet Wankel-motor. Til trods for lovende resultater blev projektet igen opgivet i november 1968 og en del af prototyperne blev ødelagte, mens andre kørte op til slutningen af firserne.

I januar 1970 påbegyndte man så udviklingen af P760. Da udviklingen af en helt ny bilmodel oversteg DDR's økonomiske formåen, blev P760 gjort til et fælles projekt for Sachsenring, AWE og Skoda, men DDR måtte trække sig ud af projektet i efteråret 1973, og fabrikkerne skulle hver især fortsætte udviklingen.

I Tjekkoslaviet kom projekt P760 til at danne grundlag for de baghjulstrukne hækmotorbiler Škoda i 105/120/130-serien og til dels også for den senere forhjulstrukne model Favorit.

I DDR blev projektet videreført som P610. Planen var en større udgave af Wartburg og en mindre af Trabant, men også denne udvikling blev afbrudt.

Derfor forblev model 601 næsten uændret i produktion indtil 1991. Kun få tekniske forbedringer blev indført. Fra 1980 fik den 2-kreds bremses, fra 1983 12 Volt el-anlæg, el-bagrude og H4-halogenlygter og fra 1986 skruefjedre bagi i stedet for bladfjedre.

I 1984 var der dog et tegn på fremskridt: IFA havde købt licens af Volkswagen til at bygge VW Polo motorer, der så



Trabant Special Truck



Trabant 601 S - som østtyskernes MG Midget?



VEB Saggsnringwerke ZWIGGAU



Modor	Luftgekølede Zweezejinder-Zweeackder mit DrehschiebereilaBsteierung und Golbenzrickhoffeder
Hubraum	595 Gubickzentimeto
Vodichtunk	7,6/1
Leisdunk	Brutole 26 PS bei 4.200/Min.
Max-Drøhmoment	54 NM bei 3.000/Min.
Zindunk	Mølotov-Abreibzindunk mit vogromten Zindfunken
Vendile	Keene
Noggenwelle	Keene
Zahnriem	Hatta a keen
Zindkerzen	Crustschow 175 HL (UDSSR)
Vergasa	Hatta
Benzølbumbe	Hatta nich, Benzin fãllt iieber aSteigrohr innen Vergasa
Anlasser	VEB Anlassergombinat Winterschreck
Graffiebertrogunk	Fronddrieb, vollsynchronisiertes, supermodernes Viergonkgetriebe mit Freilauf im 4. Gonk
Fahrtweg	Ånzeldrodaufhøngunk vorn, hinne und for's Ansatrod, & Gelenkhinnerachs in Gummifedern, Seitzuglønunk mit autodmadischer Spurverbreiderung nach 10.000 KM. Hidraulische Drommelbrems vorn und gelegentlisch a hind'n
Garosserie	Viersitziische Limusine mit zwee Tiern, Stahlblechgarosserie mit Plaste-Beplankunk, Bodengrubbe 2mm Blech, Liesesitze nach Løsen von vier Schraum SW 22 schnell bedriebsbered. Der Dacho ward durch e' Windrod am Bug a'gedriem, daher bei Jegenwind leichte Fehmessung møglich. Scheiberwischer-Handbedrieb durch gleichmãBisches ziehn an dr roten Schnur. Sonnerausstaddunk Scheimwascharlische in Form von Wasserpistol (liecht im Handschuhfach). Falls eine Behetzkunk des Wogens notwensch wird, isses zweckmãtsch en'n Spiridusgocher zu ka'n (VEB Spiridusgochergombinat), dr Gocher paßd genau in de Middelgonsole, ACHDUNG! beim schaldn Asbesdhandschuh dragn sonst Brandblosen an'ne Pfod'n
Dankinhald	24 Lidder
Beschleinigunk	0-100 KM/h in hervorragenden 43 Sek.
Fahrtleisdunk	Die Geschwindiglkh is enne ungeheire, se kønnt in de DDR noch nich Rich'sch erforscht wern, do hier enne hehere Geschwindigketh als 100 KM/h nich erlaubt isch
Fahrtgerøische	Hald'n sich in Grenzen: Inne 125 DB; Außn: 138 DB.

Trabant datablad - skrevet på saksisk! - som jeg fik af min "nabo" på Rügen.



To "plastikbiler" mødtes på Rügen: Lotus Elite 501 og Trabant 601.



Trabi Safari i Berlin - nu en turistattraktion!

blev fremstillet fra 1988 på Barkas-fabrikken. Samtidig fremmedes udviklingen af en ny Trabant, som skulle bygges på en ny Sachsenring fabrik i Zwickau-Mosel, men af hele projektet blev der af økonomiske årsager kun en smule tilbage: Fire-takts Polo-motoren blev installeret i den karosse, som hovedsagelig - bortset fra motorhjulm, kølergrill, kofangere og baglygter - gik igen uændret fra 1960'erne, og med undervognen fra IFA F8, der altså kom fra DKW F8 fra slutningen af 1930'erne. VW Polos McPherson-fjederben forhjulsofhæng blev brugt foran, mens bagakslen kørte videre fra de seneste Trabant 601'er med spiralfjederben. Kun baghjulenes bremsecylindre og -tromler blev tilpasset de nye forhold. Et nyt Sachsenring Automobilwerke GmbH blev dannet i juli 1990, og forsøgte i et år at sælge denne nye Trabant 1.1, men uden held. Genforeningen af øst og vest standsede produktionen. Øst-marken blev ved valuta-reformen opskrevet med flere hundrede procent, så pludselig kostede en Trabant ikke længere bare 10.000 øst-mark, men 10.000 D-mark. Projektet var dødfødt.

Dermed kunne *VEB Automobilwerke Zwickau (AWZ)* ikke længere konkurrere, man måtte lukke, og den 30. april 1991 forlod den sidste Trabant samlebåndet i Zwickau.

I alt blev der produceret omkring 3 mio. Trabanter.

Trabi'en blev et symbol på bilismen i Østtyskland. Bortset fra Wartburg var det stort set den personbil, som almindelige DDR-borgerne kunne købe, endda efter års ventetid. Den store efterspørgsel skyldtes i højeste grad mangel på alternativer. Konstruktionen var forældet. Kvaliteten var kun midelmådig. Man talte om, at bilen var samlet med en skovl og justeret med en hammer plus et spark hist og her. Men den var billig, nem at vedligeholde og reparere - og så opfyldte den et behov.

Den blå udstødningsrøg har lagt sig, og de store mængder Trabant er hurtigt forsvundet fra gadebilledet - nu er Trabant'en en kult-bil!



Mødested DVK-Egeskov's tur til TV2/FYN



Onsdag den 4. maj havde vi sat hinanden stævne hos Torben Olesen, Automester i Dyrup, hvor vi havde mulighed for at se lidt på Torben Olesens veteranbiler.

Vi var 30 forventningsfulde Veteraner, hvoraf de fleste kom i Veteranbilen, nogle stykker havde ladet den blive hjemme, fordi der var en enkelt regnbyge på himlen.

Men det tog ikke glæden og forventningen fra os, vi kørte i et roligt og stille tempo mod TV2/FYN på Olfert Fischersvej, hvor vi blev modtaget af en TV-fotograf; det var meningen, at TV2/FYN ville bruge optagelserne til afslutning på aftenens TV2/FYN nyheder klokken 19.30, men desværre blev optagelserne ikke brugt.

Nå, men det tog ikke modet fra os, vi begav os ind til TV2/FYN, hvor vi blev vel modtaget af Marianne Saxtoft, der skulle stå for orientering og rundvisning.

Vi blev "bænket" i mødelokalet og Marianne gav os en særdeles oplysende orientering; efter ca. en halv time var det tid til at se aftenens nyheder fra TV2/FYN. Efter nyhederne var der mulighed for at se studiet, hvorfra nyhederne blev sendt, samt stille spørgsmål til aftenens studie vært Malene Hammershøj Kjerstad. Derpå blev vi vist ind i kontrolrummet, hvorfra nyhederne styres, og der var også mulighed for at stille spørgsmål til lederen efter en kort gennemgang af kontrolrummet. Vi skulle jo selvfølgelig også se garagen, hvor alle vognene var opstillet, vi fik en orientering om vognene, deres betegnelse og hvordan de bruges, selvfølgelig har TV2/FYN også en neutral vogn, der bl.a. bruges når eventuelle emner skal kontaktes.

Efter gennemgangen var der serveret te/kaffe og kage i kantinen, hvor alle udtrykte tilfredshed med aftenens arrangement.

Vi takkede Marianne Saxtoft for en hyggelig aften og sluttede kl. ca. 21.15, hvor vi hver især satte kursen mod hjemmet.

Med venlig hilsen
Erik Lindhardtzen
webmasters





Fartkongens gamle racer havnede i vestjysk have

Jysk bilpioners hjemmebyggede Grand Prix racer sejrede på Fanø Strand i 1924
- men havnede til slut bagest i en have i Nordvestjylland



(Dynesen Fanø 1924). Den hjemmebyggede racer med 10 liters flymotor vakte opsigt. "Landevejens Aeroplan" kaldte man den, men hjemme i Herning hed den ikke andet end "Overdynen". - Bilen er stor og tung som de dyner, hvori vore bedsteforældre slumrede, skrev Politikens medarbejder. Det er Hans Dynesen bag rattet.

Af Gorm Albrechtsen

Et nyt kapitel skrives til historien om en fantastisk dansk racerbil, der var en jysk bilpioners hjemmebyg for 90 år siden. Flere brikker er nemlig føjet til et puslespil, der måske engang vil afsløre den skæbne, der overgik en af danmarkshistoriens mest spektakulære biler.

Den røde superbil fra Herning med det særprægede øgenavn Overdynen var ikke blot et dristigt forsøg på at bygge den hurtigste bil i Danmark, køretøjet blev også blandt datidens hurtigste biler i verden.



- Jeg erindrer ikke "Overdynen" som rød, men som kedelig gul, udstyret med røde dæk med hvide dæksider, siger Niels Peter Rokkjær.

Men hvad blev der af den gigantiske hjemmebyggede Fiat-Mercedes racerbil med motor fra et havareret tysk krigsfly? Det kan tidligere herreekvi-peringshandler Niels Peter Rokkjær, Lemvig, fortælle. Han legede som barn i haven på en landbrugsejendom hos familie i Nordvestjylland, og der stod Overdynen i mange år i frugttræernes skygge.

Fra slot til skrot

Dermed er racerbilen Overdynens skæbne nu kendt frem til 1950. Men hvad er der siden hændt med dette klenodie? Det har Niels Peter Rokkjær sin egen mening om.

-Jeg tror, at den engang så berømte bil har endt sine dage som skrot i lighed med så mange gamle maskiner og redskaber rundt om på gårdene. En handelsmand er sikkert kommet forbi, og har opkøbt gammelt jern - og dermed også bilen. Eller også er den blevet parteret, og Fiat-undervognen har endt sine dage som landbrugsvogn. Der var

gode priser på gammelt jern dengang og folk nok, som var ivrige efter at opkøbe kasserede maskiner og tjene en skilling på det.

Så vidt Niels Peter Rokkjær, der tydeligt erindrer dengang, det gigantiske racerbil stod nede i haven på en lille landbrugsejendom ved Dover. Det var i 1949, men i 1950 vidste ingen, hvor den var blevet af, fortæller han.

-Folk var næppe bevidst om, at den havde en ganske særlig historie, eller at bilen var lidt af et klenodie set med nutidens øjne. Dengang har det nok bare været et mærkeligt køretøj, mener Niels Peter Rokkjær. Han er nu 79 år, men husker tydeligt at bilen til sidst blev opbevaret hos familiemedlemmer på ejendommen ved Dover.

Fars racerbil

-Min far var født i 1892, og var altså otte år yngre end Hans Dynesen, der byggede racerbilen og vandt berømmelse med den på Fanø Strand. Far var mekaniker med værksted i Bredgade i



Det kan nok være at vognmanden fra Herning vakte opsigt på hjemmebane, når han i stille aftener prøvekørte Overdynen, den tids Il Tempo Gigante, på landevejen mod Holstebro. Den blev rigget til med aerodynamisk bagende – fronten var der ingen der rigtig tænkte på - og med et vældigt udstødningsrør fra den 10 liters Mercedes-motor. Hans Dynesen har udstyret sig med blød hat, pibe og sin elskede hund, når han alligevel skulle til fotografen. Foto: Lokalhitorisk Arkiv, Herning.

Hurup, og han købte bilen. Far havde en hel del biler stående, og hvad han egentlig ville med racerbilen, husker jeg ikke. Men jeg erindrer den larm, motoren lavede, når bilen blev startet.

Der var så højt op til cockpittet, at vi drenge måtte benytte en trappestige for at komme derop, og min ældre bror, der nu er død, brændte sig så det kunne føles, på det vældige udstødningsrør. Jeg husker også at køretøjet var af imponerende størrelse med kolossalt store hjul med center-navmøtrik, og røde dæk med hvide dæksider.

Niels Peter Rokkjær anslår, at Overdynen stod ude i haven udsat for vind og vejr i hvert fald i årene 1947-1950. Oprindeligt havde bilen sin plads inde i laden, men da den tog megen plads op, og der var behov for at gårdens afgrøder først og fremmest kom under tag, blev bilen placeret ude i haven.

Tysk byttehandel

-Det var en herlig legeplads, erindrer han. Og for raske drenge har Overdynen sikkert været lige så imponerende som filmens Batmobil er for drenge på vores tid. Et sted hvor der kunne drømmes, leges og larmes. Man var vant til lidt af hvert dengang. For eksempel tjente en gammel rutebil som hønsehus. Hver morgen blev der billetteret på den måde, at høsten af friske æg blev indsamlet fra rutebilsæderne. Spørgsmålet om, hvor Hans Dynesens



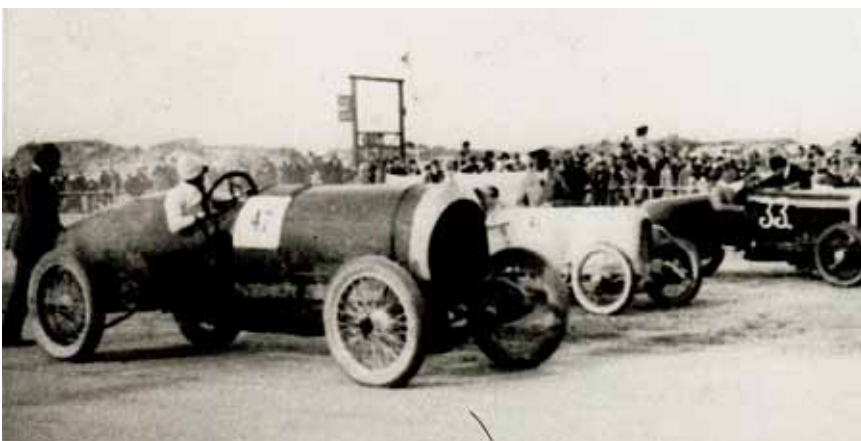
Til byfest-optog blev Overdynen udsmykket med blomster og grønt. Foto: Lokalhitorisk Arkiv, Herning.

vinderbil fra Nationernes Match på Fanø Strand i 1924 har endt sine dage, står stadig ubesvaret. Måske findes dele fra den gamle bil stadig som genbrug i en landbrugsvogn. Måske står den store flyvemaskinemotor og sover tornerosesøvn i en krog i en garage eller på en ophuggerplads. Nyt lys er nu i det mindste kastet over bilens historie frem til 1950, og det vil glæde danske motorentusiaster, hvis flere kapitler af den gamle danske racerbils historie efterhånden kan føjes til.

Niels Peter Rokkjær erindrer et rygte om, at tyske ingeniører fra Mercedes-Benz fabrikkerne var i Nordvestjylland på jagt efter Overdynen og især efter dens kæmpestore Mercedes-flymotor. Ifølge samme rygte var den tyske bilkoncern parat til at tilbyde en ny luksusbil i bytte for Mercedes-motoren fra den jyske vognmand Hans Dynesens prægtige vinderbil.



Der ventes for starten på Fanø-motorløbet i 1923, øjensynlig i dårligt vejr. Bagest til venstre skimtes Hans Dynesens racer "Overdynen" i sin første skikkelse. Den 23. august 1924 fik "Nationernes kamp" på Fanø strand en dansk vinder, Hans Dynesen fra Herning, som vandt løbet i sin hjemmebyggede bil "Overdynen" og satte dansk hastighedsrekord med en fart af 203 km i timen.



Fanø-motorløbet er klar til at starte, og de gamle racerbiler holder på række. Forrest ses Hans Dynesen i sin Fiat/Mercedes racer der på dette tidspunkt endnu ikke var ombygget til en mere strømlinjet cigarform.

Om fartkongen fra Fanø

Den dansk bilpionér, vognmand Hans Dynesen fra Herning, satte fartrekord på Fanø i 1924 med sin hjemmebyggede racer med motor fra et tysk fly. Vognmanden fra Herning blev i overværelse af 15.000 tilskuere noteret for den svimlende gennemsnitsfart på 203 km. i timen på sandstranden. Dermed var han den hurtigste dansker nogensinde - og for en stund blandt verdens hurtigste på fire hjul. Efter en dødsulykke stillede myndighederne så strenge sikkerhedskrav, at løbene ikke

lod sig gennemføre - men Hans Dynesens fartrekord bestod i mange år.

Om Overdynen

I de stille aftener havde man i Herning ofte hørt det dybe brøl af en maskine på vej ad de glatte brosten på landevejen mod Holstebro. Hans Dynesen prøvekørte sin Il Tempo Gigante-racer med 140 km. i timen, og det gik ikke stille af med fri udblæsning fra de seks cylindre. Udgangspunktet var en gammel Fiat-racer, der siden fik tilnavnet "Landevejens Aeroplan", fordi den

ofte svævede en alen gennem luften, når den passerede ujævnheder. Dagbladet Politiken døbte bilen "Overdynen" fordi den som den tids dyner var stor, tung og rød. Motoren på 10.061 cc. og 180 heste stammede fra et tysk Albatros fly, som Hans Dynesen havde købt af flyets pilot.

Om mekanikken

At Dynesen var initiativrig, er uden for enhver diskussion. Vant som han var til at handle, købte han i 1919 et tysk Albatros fly, hvis pilot var søgt til det fredelige Danmark. Den 6-cyl. flymotor på 10.061 ltr. og 180 heste blev indbygget i chassiset fra en gammel Fiat-racer med propelakslen bagud og to koblinger. Fly-fuselagen blev bilens nye karrosseri, og der blev lavet transmission ud til kæde-trækket ved baghjulene. Efter ulykken på Fanø i 1924 vendte racerbilen tilbage til Herning, hvor den var så populær, at folk flokkedes om den, når Dynesen startede monstret op på gaden uden for sin forretning. "Overdynen" blev siden solgt til en privatmand i København, hvorefter sporene siden fortabte sig i Nordvestjylland. Men nu er der knyttet en ny tråd til 1950.



Swap Meet i Holbæk

Foto: Uffe Mortensen



Odsherredsløbet 2011

Tekst og foto: Peter Bering

Herredet med odden rummer - foruden en stor bestand af sommerhuse - nogle rigtig fine småveje, der er som skabt til gamle biler.

Arrangørerne har næse for at finde nogle af de bedste. Dette års aftapning af løbet var begunstiget med et flot solskinsvejr, så alle gav sig god tid, med en ret sen frokost som resultat. Til gengæld var der flere 'bedesteder' med traktementer undervejs, så ingen tørstede. Deltagerantallet er stort; det er flot, at det løber så smertefrit, for der er over 100 køretøjer. Det er dejligt, at der er så mange hverdagsbiler fra 50-, 60- og 70erne blandt deltagerne: SAAB, Opel, Mazda, Volvo, Lloyd, Morris 1000 og Marina, Austin A40 Somerset, Taunus, Hillman, Audi 60, FIAT 127, Commer og EMW 340. Mange af disse er store sjældenheder i dag. I modsætning til sportsvognene fra samme årtier, som er bevaret i store antal. Motorcykler, scooters og knallerter savner man heller ikke.



Hverdagsbiler fra efterkrigsårene er ret sjældne; men lastbiler er store sjældenheder: her er det Lars Jørgensens 1960 Mercedes Benz L4500.





Keld Rasmussens meget originale Mazda 1300.



Erik Børgesen kører Kreidler Florett 1971 – indregistreret som motorcykel.



Kurt Vang Larsen på Vespa 1962.



Louise og Ludo Duys i Lancia Aprilia Farina cabriolet fra 1938.



Søren Larsen 1952 Morris Six er indregistreret i Viborg – sort som mange af sin tids vogne.



1975 FIAT 127 med originale sorte plader kørt af Helge Jensen.



Fotografen er afsløret, når han røber, at hans kørelærer havde en tregears Opel Rekord mage til Dorthe og Peter Becks 1969-model.



En fransk gudinde: Peter Schneidermanns Citroën ID19 fra 1969.



Hvem siger man behøver en bil fordi man er fire, der skal ud at køre. Hanne og Preben Nielsen og to unger kører 1956 Nimbus.



Der kommer også tilskuere i gamle biler: Her Henning Helmer i højrestyret Rover 2000.



EMW 340 fra 1952. Vivi og Bjarne Hansen.



Austin Healey Sprite og MG TC, to engelske Midgets fra henholdsvis 1965 og 1946. Lennart Poggenborgs er importeret fra USA for 11 år siden. Hans Holtmanns har en fortid som politibil i England. Begge er trofaste deltagere i Odsherredslobet.

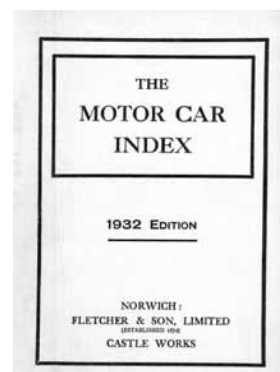


Ole Emil Riisager donerer sin samling til biblioteket

Nu er klubben ved at indrette sig på de nye tider efter at Veteran Tidendes mangeårige redaktør, Ole Emil Riisager, er trådt tilbage. En meget væsentlig del af det nye består i at Ole Emil har ønsket at donere sin meget store samling af bøger til klubbens bibliotek. Folk fra biblioteket er nu begyndt at hente bøger, men det vil vare en rum tid før alt er hentet, og endnu længere før alt er registreret og sat på plads. Klubben har grund til at være meget taknemmelig for dette store tilskud til biblioteksbestanden. Ole Emil har gennem mange år samlet billitteratur og har opbygget en meget fin samling. Vi viser her nogle tilfældigt valgte eksempler på hvad samlingen indeholder.



OER som barn



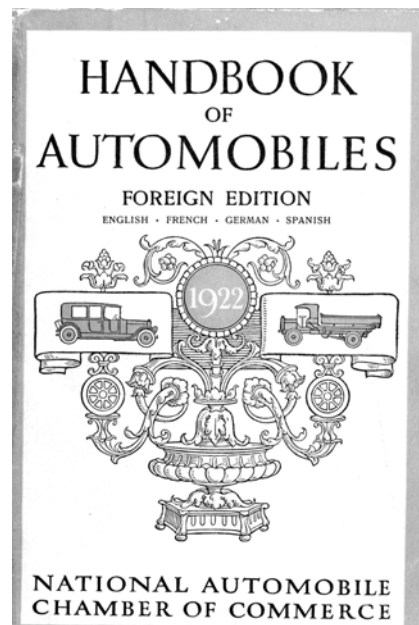
The Motor Car Index fra 1932 med detaljerede specifikationer på alle biler på det britiske marked

N.Larsens Vognfabrikker. Et genoptryk af et katalog fra slutningen af 1800-tallet



Cast Iron Wonder. Om Chevrolets berømte motor

Handbook of Automobiles 1922. En komplet og detaljeret oversigt med billeder og specifikationer over samtlige biler produceret af fabrikker som var medlemmer af National Chamber of Commerce i USA





Genbrugstanken

Tekst og foto: Ole Poulsen

Efter et besøg i påsken i det sydfranske (Ales) i et såkaldt mobilhome, opstillet på en stor campingplads blandt ca. 100 fuldstændigt ens andre små paphuse kaldet mobilhomes, kom overskriften til at "slå" mig.

Vi blev modtaget af en meget veltalende (engelsk) dame, der bl.a. gjorde et meget stor nummer ud af at fortælle at man "recyklede" / genbrugte her på pladsen. OK, der stod et antal små grønne containere på hjul og en flaskecontainer det var alt!

På nogle af vore udflugter slog overskriften mig igen, og jeg gik lidt på jagt med kameraet. Her er hvad jeg fandt og jeg mener at her er tale om ægte genbrug.

En bedaget Citroen HY plantet ved kanten af en vinmark ved udkørslen af en stor rundkørsel. Reklamen har intet med bilen at gøre, men er for en ejendomsmægler der tilbyder div. Huse, lejligheder, etc.

Genbrug / blikfang det virker, flere var ved at køre ind i hinanden for at se den ældre "HY" Men nu kører man jo bil i Frankrig for at komme fremad!

Her en nedlagt tankstation, antagelig fra halvtredserne. Cementkanten hvor tankstanderne stod, er der stadig. Men i dag er stedet genbrugt som en fin landevejs restaurant, hvor man spiser godt. Tja hvorfor ikke?

Handler det om at holde hønsene inde er genbrugs tanken jo lige for hånden. Jeg kan da genkende en køler hjelm fra årets halvtreds års jubilar en Renault 4. Tja der er jo flere hjelme, jeg vil lade være op til læseren, at finde resten af bilmærkerne. Man må da sige, her er franskmænden gået ind for genbrug.

Genbrug! Ja men, nej de gæve franskmænd, kan ikke lande en jetjager baglæns i midten af en rundkørsel, men pille motoren ud af en udtjent Mirage jager og sætte den op i en af byen Oranges største rundkørsler, det er da genbrug / blikfang. Byen Orange huser en af Frankrigs største militære lufthavne.

Efter at have filosoferet lidt over artiklens overskrift, kom jeg til at tænke på om vi der leger med gamle biler også er en slags genbrugs "nørd" ?

Hvis det er tilfældet har vi det vel sjovt med det.





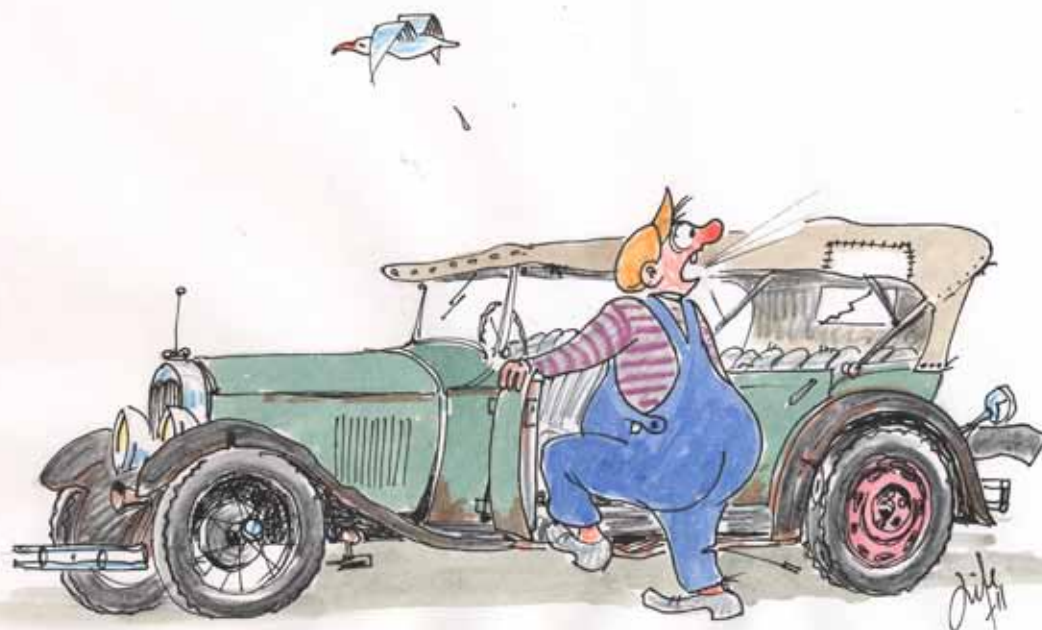
Velkommen til nye medlemmer

Carsten J.	Boserup	Køgevej 30A	4653 Karise	4033 8396	Honda Bol D'or	1985
Michael Coty	Johnson	Tokkerupvej 12	4640 Fakse	2726 0126	Edsel Ranger	1959
Solvejg Lillian	Sørensen	Fasanhøjen 15	6731 Tjæreborg	4038 6290	FIAT X 1/9	1982
Jens Stamp	Pedersen	Kirketoft 84	7600 Struer	9748 7024	Ford A	1930
Ejvind Rødtnes	Jørgensen	Silkeborg Plads 2, 02. tv	2100 København Ø	2624 3067	VW T2	1973
Søren	Terp	Pibergården 3	4040 Jyllinge	4678 9854	VW Golf 1,8	1984
Jacob Saltoft	Kristiansen	Kronprinsesse Sofies Vej 34, 05. mf	2000 Frederiksberg	2072 3644		
Johnny Langkilde	Møller	Toften 13	5220 Odense SØ	2787 6430	Nissan 300 ZX	1986
Lars	Bengtson	Tølløsevej 14	2700 Brønshøj	2876 1687	Ford Escort XR3i	1984
Michael	Jensen	Ingemanns Alle 129	6700 Esbjerg	2125 9881	Morris Minor 1000 Super	1964
Lone og Michael	Abel	Gærumvej 33	9900 Frederikshavn	2046 7033		
Rasmus	Damsgaard	Benediktesvej 34	7400 Herning	6128 8677		
Ole Nørgaard	Jensen	Koldingvej 144A, 01. tv	7100 Vejle	2512 3877		
Per Bruun	Petersen	Hegnet 4	4300 Holbæk	2926 1490	Nimbus	1938
Stig Pepke	Andersen	Fuglesangs Alle 66	8210 Århus V	2723 5138	VW LT 31	1975
Bente Grandjean	Billenstein	Havnevej 28	3250 Gilleleje	4836 1320	Cadillac De Ville	1970
Jan	Mølgaard	Engdalsvej 80A	8220 Brabrand	8611 3579	Porsche 911 T	1972
Daniel Holm	Dühning	Danmarksgade 34B, st	9900 Frederikshavn	2860 1308	Ford Escort	1968
Christian Gylling	Haahr	Hostrupvej 7	6800 Varde	7529 8339	Ford A	1929
Petur	Hansen	Kongedybet 28, 02. th	2300 København S	2855 6799	VW 1200	1965
Peter	Belling	Kongevejen 268	3070 Snekkersten	2210 3030	Triumph Spitfire MR 3	1969
Kurt	Munthe	Vejby Strandvej 34	3210 Vejby	2181 7648	Morris Cooper S	1965
Niels	Møller	Nørhaven 1	3630 Jægerspris			
Jørgen	Bruun	Humlemosevej 1	3329 Skævinge	3041 1862	Mercedes-Benz 250S W108	1966
Christian	Lygum	Kellerisvej 58	3490 Kvistgård	4917 5357	Mercedes-Benz 190 SL	1961
Erik	Quist	Ndr. Jernbanevej 34A	3400 Hillerød	4826 7238	MGB	1966
John	Olsen	Landerslevvej 129	3630 Jægerspris	4750 3561	Ford A	1928
Torben Rick	Jensen	Langs Skolen 6	3300 Frederiksværk	2979 3865		
Lene	Trommer	Bøsemagergade 58C	3150 Hellebæk	4970 9984	Chevrolet Stepside	1949
Kurt	Jensen	Flagsøvej 3	3520 Farum	2680 5951	Ford Thunderbird	1960
Kim Birkdahl	Kisling	Møllevangen 9	3320 Skævinge	4828 8486	Ford T	1920
Nils	Hansen	Gammelvej 9	3400 Hillerød	4826 9192	MG TD	1953
Bruno Ingemann	Nielsen	Tjørnhøjsvej 27	4281 Gørlev	6178 6428	Porsche 911	1974
Dennis Bagi	Vester	Rødningevej 24, 01	8830 Tjele	2333 2130	Ford Granada	1984
Claus Bo	Larsen	Emdrup Kærvej 3	2400 København NV	2714 9660	Biuck Wildcat	1965
Torben	Larsen	Holtevej 12	9381 Sulsted	2184 3668	FIAT 850	1966
Anders	Bang	Mercialle 3	8700 Horsens	2253 0099	Citroën 2 CV 6	1986
Steen	Christensen	Ramundsvej 4	2300 København S	5178 7900		
Jesper Holm	Kristensen	A. N. Hansens Alle 23	2900 Hellerup	3962 2411	Chevrolet Impala Sport	1968
Thomas	Bjørnlund	Borgergade 36	4672 Klippinge	5650 4626		
Carsten	Nielsen	Peter Nielsensvej 22	8600 Silkeborg	2043 5132	Volvo Amazon	1967
Paul Gehring	Hansen	Stjoulvej 13	5700 Svendborg	6254 1400	Ford T	1920
Dennis Friis	Pedersen	Ejby Strandvej 8	4070 Kirke Hyllinge	2943 1017		
Gunnar	Egsgaard	Sorgenfrivej 5	6623 Vorbasse	4028 5300		
Jens	Hansen	Kongelundsvej 601	2791 Dragør	2149 8306	Ford Mercury Cougar	1964
Claus Bjørn	Kusk	Holtvej 10	7400 Herning	9714 9094	Toyota Landcruiser	1978
Henrik	Rasmussen	Sognevej 1A	3250 Gilleleje	2374 4444	Buick Special 46 R	1954
Hasse	Kristensen	Vedbæk 8	9210 Aalborg SØ	4115 0387	Plymouth Barracuda	1970
Frederik	Haahr	Terpvej 55	6630 Rødding	2963 3769	Opel GT	1968
Flemming	Hede	Årøvej 8	4600 Køge	2892 4911	FIAT 124	1977
Jan	Steinbüchel	Tårnvej 69, 002.tv	2610 Rødovre	4030 9697	VW 113	1970
Tonny	Alberts	Langelandsvej 12, 04. th	2000 Frederiksberg	4121 7813		
Poul Erik	Pedersen	Blåkjærsvvej 20	7000 Fredericia	7594 3807	MGA	1959
Kim John	Karlsen	Østermarksvej 6	9320 Hjøllerup	3137 1261	VW 1303	1973
Denis	Lewinsky	Prs. Alexandrines Alle 22	2920 Charlottenlund	2148 4145	Alfa Romeo Spider 2000	1974



Allan	Callesen	Heimdalsvænget 13	4060 Kirke Såby	7240 0400	Triumph Spitfire	1969
Brian	Holm	Grenen 9	7100 Vejle	2256 1777	Opel Kadett B	1970
Villy	Poulsen	Oluf Baggers Gade 8	5000 Odense C	2175 6650	Norton International	1954
Flemming	Saaby	Hvilshøjvej 222	9700 Brønderslev	2678 6014	Oldsmobile Cutlass Supreme	1971
Jonas Sig	Overgaard	Haakonsgade 15	7400 Herning	6146 4872	Opel Manta A	1973
Johan Gustav	Kristensen	Klokkertoften 23	2765 Smørum	4062 4216		
Einar Green	Pedersen	Standbyvej 75	5683 Haarby	4088 4660	FIAT 500	1971
Hans Hørning	Hunderup	Sophus Thomsensgade 7	9800 Hjørring	9892 5939	MGB	1966
Andreas	Hedemann	Vesterbrogade 148	1620 København V	3556 5655	Mercedes-Benz 250	1976
Preben Thybo	Bahr	Åkjærvej 4	6000 Kolding	2185 8200	VW 1302	1971
DVK klubmøde - Engelholm, Tappernøje, Peter Bering, Engelholmvej 3			4733 Tappernøje			
Morrice	Sleiman	Høje Gladsaxe 39, 13. th	2860 Søborg	2997 8020	La Salle V8	1939
Jens	Rudolf	Erik Bøghs Alle 15	2860 Søborg	2026 0069		0
Lau Leth	Laursen	Hyldebakken 7	8370 Hadsten	2330 8241		
Martin Kaas	Sørensen	Skovsbo 55	5350 Rynkeby	2154 3254	Chevrolet El Camino	1965
Susanne Ventzel	Nielsen	Rugtvedvej 27	4490 Jerslev	5241 0121	Triumph Spitfire	1977
Arne	Busk	Rønnedevej 30	4640 Faxe	5671 4224		
Michael	Mylle Sørensen	Gammel Klausdalsbrovej 479D	2730 Herlev	2678 9518	Ford Mustang	1969
Ulla	Kloottrup	6. Julivej 3	7000 Fredericia	2747 5852		
Knud	Sørensen	Hyvildvej 36A	7330 Brande	9718 3105	Mercedes-Benz 450 SL	1975
Vicente David	Moya	Classensgade 27,001. tv	2100 København Ø	2989 1229	Chevrolet El Camino	1976
Knud Erik Engberg	Nielsen	Vildtgårdsvej 3	4874 Gedser	5417 8175		
Lone	Reippurt	Postboks Lone Reippurt	1501 København V	3312 4008		
Henrik	Ram-Pedersen	Skyttehaven 2, 1D	2950 Vedbæk	2087 8999		
Dion Licht	Jensen	Irlandsvej 136, 3A	2770 Kastrup	2172 9577		

I alt 5.996 medlemmer pr. 25-05-2011.



- Jeg er kørt hen på Bodegaen. Jeg trænger til lidt motion!



Majmøde i Kværkeby



Vi havde inviteret BMW Club Danmark til at komme og vise os deres biler.

Erling Nielsen startede med at fortælle lidt om klubben, der tæller omkring

700 medlemmer og er for alle BMWer - uanset alder. Erling oplyste, at den model, der findes flest af i klubben er en BMW 5er serie E39 model fra 1997-98.

Denne aften så vi så vidt forskellige modeller som en 123D fra 2007, en Z3 3,0 Roadster fra 2002, en 325i fra 1993 og en rigtig M Roadster fra 1997. De modeller, der dog løb med den største opmærksomhed var de 2 grønne - en 1802 og en 2002 Tii begge fra 1973 og så formandens E3er 3,3 ltr. fra 1976.

Det var en god måde vi fik præsenteret bilerne på - de kørte ind i gården en af gangen og Erling fortalte lidt om hver enkelt model. Bagefter kunne vi så gå rundt og besigtige de enkelte biler og tale med ejerne. Det er en fremgangsmåde, der bør følges fremover - synes jeg.

En stor tak til de 11 bilejere og de øvrige BMW-medlemmer for en god aften.

Erik Madsen
Roskilde



Ungdomsminder i Kværkeby



Ja der var nok mange der fik ungdommens eller måske snare drengeminderne frem denne aften i Kværkeby. Vi fik besøg af Erik Nurup, der i over

20 år har samlet på alt, hvad der har med knallerter at gøre. Hele samlingen fylder 14 hyldemeter og den vokser stadig.

Erik fik sin interesse for de tohjulede allerede som 5 årig, men det var først efter at han fik foræret en Velo Vap at interessen for alvor tog fart. I 1989 melder Erik sig ind i Sjællands Veteranknallert Klub for at få nogle flere oplysninger om sin Velo Vap. Han bliver valgt som revisor - en post som han stadig bestrider - og han er i dag også redaktør af klubbladet.

Erik holdt et interessant foredrag om knallertens indtog i Danmark i begyndelsen af 50'erne. Lige fra r.skubberne

og op til Puch VZ50. Hele foredraget blev ledsaget af en meget omfattende Power Point præsentation. Lysbillederne var fotografier af en del af den enorme samling af alt muligt - lige fra brochurer, reservedelskataloger, instruktionsbøger, tidsskrifter, reparationsvejledninger, avis- og ugebladsartikler og bøger. Vi fik en masse informationer - om den første danske cykelmotor (GEM fra 1904) om motorbetegnelserne, baghjulsmotorer, forhjulsmotorer og krankmotorer. Om SCOen, der blev solgt under 28! forskellige mærker, om typegodkendelser af motorer. Loven der gav ret til at køre 2 personer på en knallert, men som blev ændret allerede efter kun 9 måneder. Erik fortalte også om de mange forskellige danske knallertmærker fra Diesella, BFC, SCO, Wooler og Derby.

Det var virkelig en nørd (i ordets bedste betydning) vi havde besøg af denne aften. Jeg ser Eriks samling på linje med en frimærkesamling, hvor selv de mindste forskelligheder i tryk og indhold var interessante for ham.



Vi siger tak til Erik for et godt foredrag.

Erik Madsen
Roskilde



Kære Veteranbil venner.

Vi ønsker jer velkommen til en ny omgang KØBENHAVNERIER søndag d. 3.juli. Vi mødes i NYHAVN på restaurant NYHAVN 37, kl. 09.00 til morgenmad og kaffe. SPECIAL PARKERING LANGS NYHAVNS KAJ.

Første køretøj sendes afsted kl. 10.00 ud på en kulturrejse i det københavnske, med besøg i middelalderbyen samt gejstlige stæder og ikke mindst Copenhagen Harbor, vi forventer at afslutte ved 16 tiden.

Deltagerpris kr. 225,00 pr. hoved som dækker forplejningen på dagen (morgenmad, let frokost, kaffe/kage samt div. drikkevarer undervejs)

Vi ser frem til jeres tilmelding:

e-mail til kimpolte@hotmail.com.

Senest d.. 27. JUNI

MAX. 35 KØRETØJER,



VEL MØDT!

NEBLE, MORGAN OG POLTE

TOUR de Have - Søndag d. 21. AUGUST

"Havefestival 2011" med Haveselskabet og DVK

Fra Nærum til Virum, hvor vi gør pitstop i 9 meget forskellige private haver - en hurtig måde at komme fra England til Japan via Allerød, Måløv, Vanløse, Farum og Værløse på.

Vi kører fra klubhuset i Nærum kl. 11 og slutter af på Ryvej i Virum, hvor der tændes op i grillen og medbragt mad og drikke kan nydes.

Dorte & Bent

Tilmelding på dorte@stadil.net eller 4015 8008.





En fantastisk tur rundt om Øresund

Oresund Tourist Rally vil til september være et ud af tre nye motorløb for fortidens, nutidens og fremtidens biler under Øresundsregionens fælles paraply.

Oresund rally består af følgende tre løb: Oresund Energy Rally, som er for el-, hybrid og brændstof-optimerede biler, Oresund Classic Rally, som er for klassiske biler over 25 år, og endelig det måske mest interessante rally for læserne af denne artikel: Oresund Tourist Rally.

Det er et turistløb, der køres lørdag den 10. september i Nordsjælland og søndag den 11. september i det vestlige Skåne. Hvor de to første løb er egentlige pålidelighedsrallyer af regularity-typen, er turistløbet meget friere i rammen:

"Det bliver et rally for livsnydere med biler fra før 1986, mennesker, der ikke vil køre hårde sekund-etaper, men vil passere alle de smukkeste highlights rundt om Øresund med et passende og underholdende konkurrencemoment, der hverken stresser bil eller besætning," fortæller kommunikationsrådgiver og tidligere rallykører Michael Eisenberg fra Intercom, der er primus motor i nyskabelsen.

Oresund Tourist Rally skal være med til at skabe fokus på Øresundsregionen som turistattraktion og erhvervscenter. Rallyet arrangeres i samarbejde med blandt andet Wonderful Copenhagen, Bella Center og Dansk Automobil Sports Union. Der er start, overnatningspause og mål i Bella Centers nye Bella Sky Hotel.

"Om dagen vil man passere en række af de største turistattraktioner på begge sider af sundet, og om aftenen vil der være rig lejlighed til at hygge sig sammen med andre bilentusiaster i det helt nye og meget flotte hotel," siger Michael Eisenberg.

Startgebyret er DKK 2.200, som inkluderer fro-

kost og aftensmåltid i to dage. Dobbeltværelse med morgenmad og internet på Bella Sky Hotel forventes at komme under DKK 1.000 for to personer. I forhold til andre løb af denne type er det således ganske attraktive priser.

Besøg www.oresundrally.org og se mere om de tre løb. Man kan tilmelde sig et nyhedsbrev og blive opdateret om udviklingen af løbet.

Oresund Rally er optaget på Wonderful Copenhagen's begivenhedsstrategi for de kommende år.



Der er start, overnatning og mål i det nyåbnede Bella Sky Hotel ved Bella Center.

Madpakketur i Nordsjælland

Da vi regner med at mange holder ferie hjemme i år holder vi madpakke tur midt i sommerferien. **Lørdag den 23 juli**

kl. 10 Mødes på P pladsen ved DVK Nærum, til indskrivning

Kl.10.30 Start på køretur af små listige veje i den smukke natur, der bliver igen stop på vejen ved Castrolshop i Gunderød, som byder på kaffe og kage

Kl. ca. 13 ankomst til en lufthavn i Nordsjælland hvor der er mulighed for at åbne den medbragte madkurv, slå sine havemøbler op eller brede tæppet ud og bare nyde en eftermiddag uden stres og jag, enten uden eller inde.



Der vil være grill tændt til fri afbenyttelse. Pris kr. 0

Tilmelding på telefon før den 1.juli Ib 20263220 eller Cira 21250133 eller mail: ib@vantage.dk

Mvh Cira Aalund og Ib Rasmussen



Ølstykke Veteranbil & Mc Klub

Inviterer til:

Fjordløbet 2011

der køres fra Græstedgård i Ølstykke

Søndag den 4. september

første start kl. 10.00

Løbet er på 90 km. og køres fortrinsvis på de små hyggelige veje omkring Roskilde Fjord og er åbent for alle køretøjer fra før 1976. - Køretøjet deltager gratis.



Undervejs er der indlagt poster med simple opgaver der skal løses.



På én af posterne vil der blive serveret en let frokost.



Deltagergebyret er kr. 100,00 pr. person over 15 år og Kr. 20,00 for personer under 15 år.



Tilmeld dig på: www.vbmc.dk fra 1. maj

Yderligere oplysninger på 4678 9146 / 4717 8826

Max. 80 køretøjer





Lungholm

CAR WALK '11



VELKOMMEN TIL ÅRETS STORE BILEVENT 13. OG 14 AUGUST 2011

Her kan du i parken omkring Lungholm Slot ved Rødby opleve alt lige fra den sidste nye familiebil til supersportsvogne som den danskbyggede Zenvo og italienske Ferrari. Her til kommer en helt unik udstilling af veteranbiler, som på standområdet vil supplere alle de nyeste bilmærker i et event, som sjældent er set. Der vil være andre spændende udstillinger fra alt i bilbranchen, legeplads for børnene, salg af mad og drikke, særlig rundvisning på slottet, modeshow med catwalk og naturligvis bilernes store "catwalk". Se mere på www.lungholm-carwalk.dk

LUNGHOLM SLOT · RØDBYVEJ 24 · 4970 RØDBY

BILER I GÅGADEN - SØNDAG D. 2. OKT. 2011.

INDBYDELSE TIL EN SØNDAG I HØRSHOLM.

Kom og vær med til en hyggelig søndag i Hørsholm. Butikkerne har søndagsåbent og jeg har reserveret en parkeringsplads til din bil i Hovedgaden evt. i Hørsholm Midtpunkt. Meget bedre kan det vist ikke blive, vell!

Gågaden i Hørsholm vil gerne have en særlig attraktion til at lokke kunder ned i byen til denne oktober søndagsåbent, og derfor har de spurgt om ikke vi i DVK kunne stille med rigtig mange veteranbiler på denne dag. Det gør vi jo hellere end gerne, ikke?

Vi udstiller vores biler fra kl. 10 til kl. 14, og der bydes på frokost til 2 personer pr. bil, så der bliver samtidig sørget godt for os.

Nærmere besked til deltagere senere om mødested med henblik på at køre samlet ind i gågaden.

Tilmelding inden 10. september, venligst med navn(e) og bilmærke/årgang på e-mail:
per.lumholtz@mail.dk

Yderligere information Per Lumholtz – 4087 0818.



Dansk Veteranbil Klub Sønderjylland Aabenraa

Aabenraa Ringridnings forening indbyder igen, til kørsel foran ringridnings optåget med vores veteranbiler og veteranmotorcykler søndag den 3. juli 2011.

Vi mødes ved Vejerboden på havnen i Aabenraa kl. 11.00 til en hyggelig snak og en gang dækspark, hvorefter vi køre kl. 12.00 gennem byen og til festpladsen hvor vi holder samlet og får os en ringridningspøle en øl eller vand.

Tilmelding til:

Erik From

Tlf. 29 66 98 47

Mail. Erik.kef@webspeed.dk

Kjeld Holm-Nielsen

Tlf. 20 23 44 91

Mail. holm-nielsen@bbsyd.dk



7. CLASSIC CAR TRÆF

+ PICNIC OG HERREGÅRDSKONCERT SØNDAG DEN 28. AUGUST 2011

Vi gentager succesen fra de foregående år og indbyder igen til stort komsammen ved

Hærhjemmeværnsdistrikt Sønderjylland

Sted	SØGÅRDLEJREN 12 km syd for Aabenraa ved den gamle hovedvej A10 mellem Aabenraa og Kruså (der flages ude ved hovedvejen)
Deltagere	Alle som har lyst til en hyggelig dag i skønne omgivelser med gamle biler, motorcykler og god musik.
Tid	1000 - Vi mødes sidst på formiddagen og parkere "klenodierne" på de anviste 1100 P-Pladser foran bygningerne, hvorefter vi "sparker dæk", "fagsnakker" eller bare "hyggesnakker" med de andre "fans". 1200 Fælles picnic og hyggeligt samvær på plænen ved køretøjerne. Husk stole, borde, mad, drikkevarer, paraply m.m. 1400- Underholdning på plænen foran hovedbygningen ned mod søen, med 1630 stort orkester og danske solister, som fører os gennem musikens verden med klassisk, rock, pop, jazz, fællessang m.m. 1630 Afslutning og hjemkørsel.

INGEN TILMELDING, bare mød op, det er helt GRATIS

Yderligere information hvis behov ved Siegfried Riege tlf. 73 62 06 19

Midsommer – tur rundt om Ringkøbing Fjord Vi gentager den gode tur fra tidligere år

Den 18. juni 2011.

For alle med biler og motorcykler der er mindst 25 år gamle.

Deltagergebyr: 0,00 kroner.

Ingen tilmelding – ingen præmier – ingen konkurrencer – bare mød op til en hyggelig tur.

I skal som deltager selv sørge for forplejning, lav en madpakke, eller spis på et af de hyggelige steder i Hvide Sande. Arrangørerne tager lidt øl og vand med som kan købes til rimelige priser. Kl. 9.30 start fra p – pladsen ved Sædding Centeret ud mod Tarpbagevej, 6710 Esbjerg V.

Kl. 11.00 kan man også koble sig på turen ved p – pladsen på "højen" i Blåbjerg Klitplantage, Blåbjergvej mellem Henne Kirkeby og Nørre Nebel, evt. også i Hvide Sande ca. kl. 12.00, hvor vi holder frokostpause og samles ved Fiskeriauktionen.

Vi slutter i Lem hvor vi ser de gamle motorcykler fra "Smedeløbet". Cirka kl. 15.00.

Man kan tilmelde sig til en gang aftensmad, grillede pølser og kartoffelsalat samt drikkevarer ved Finn Stepping i Outrup. Prisen var sidste år 25,00 kroner pr. person. Det er ca. kl. 18.00.

Vi glæder os til at se Jer, arrangørerne:

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

Lars Nørgaard – chevy57@vip.cybercity.dk – tlf.: 23 30 11 24

Finn Stepping

DVK Sønderjylland Aabenraa

Kære medlemmer, lørdag den 18. juni 2011 kl.10.00 vil vi igen for andet år, give beboerne på Ældrecenter Lergården en oplevelse for at komme ud at køre i vores gamle biler.

Mødetid kl. 10.00 hvor ældrecenter er vært med kaffe og rundstykker.

Efterfølgende vil vi køre en rute rundt om Aabenraa med beboerne.

Adresse:

Ældrecenter Lergård 88-98
Høje Kolstrup
6200 Aabenraa

Tilmelding til:

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



INVITATION TIL Old Timer -turen 2011, Veteranlauget i Odder

I forbindelse med byfesten i Odder i dagene 5. - 6. august, vil der i lighed med tidligere år blive arrangeret et åbent løb / køretur for køretøjer over 30 år. **Arrangementet afholdes lørdag, den 6. august 2011.**

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

Turen starter fra Ålykkecentret, Ålykkecentret 5, 8300 Odder. Der er indskrivning og morgenkaffe fra kl. 8.30, og alle skal være mødt kl. 9.15 så der kan være afgang kl. 9.30. Turen er på ca. 60 km.

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



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

Startgebyret er fastsat til kr. 130,00 pr. person og børn under 12 år kr. 80,00 som dækker morgenkaffe, forplejning under vejs (excl. drikkevarer) samt eftermiddagskaffe ved tilbagekomst.

Tilmelding skal ske til Per T Hansen fra 1. juni og senest den 20. juli 2010, gerne på mail: pt@balshave.dk - tlf. 8654 4595. Beløbet bedes tilsendt i check eller indbetalt på Veteranlaugets bankkonto hos: **SPAREKASSEN ØSTJYLLAND**, reg nr 6116 kontonr 0001899267 med angivelse: "Vedr. Old Timer-turen 2011" samt oplysning om dit navn og adresse.

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

være yderligere info samt rutebeskrivelse.

Så snart vi har modtaget din tilmelding, registrerer vi dig som deltager, og endelig bekræftelse og startnummer fremsender vi når vi har modtaget betaling for deltagelse senest den 20. juli 2011.



Musik og Veteraner i Uldum – 1. og 2. juli 2011

Gademusikfestival i hele byen.

1. juli 2011 kl. 18-23 (sådan cirka), Musik og Veteraner på Karensdal, Fasanvej 15, Uldum. Kom i/på dit veterankøretøj og hør levende musik. Der kan købes øl, vin, vand, grillpølser, slik, frugt og lidt til og endda til næsten gammeldags priser. Du kan besøge 'Karensdals Kolonial,' som er udstillings købmandsbutik med bla. emaljeskilte på alder med vore veteraner. Og der kan sparkes dæk.

Medbring gerne campingbord og stole.

Mulighed for primitiv overnatning, hvis du vil blive til næste dags **gademusikfestival**.

Tilmeld overnatning til aftenens vært Søren Krogsgaard på 2812 0591.

2. juli 2011 10-16, Gademusikfestival i hovedgaden og tilstødende gader og pladser i Uldum. Kommer du i/på dit veterankøretøj, er der 2 gange fri indgang til festivalen og frokost. Køretøjerne 'udstilles' under opsyn ved plejehjemmet. Rundt i byen er der 16 scener, hvor op mod 1000 musikanter og sangere optræder i dagens løb. Masser af boder med mad og drikke og kræmmersager med meget mere.

Kommer du i dit køretøj tilmeld da til Flemming Sønderup 28156785

(flemming@tuknet.dk) eller Nicolai Larsen 40605204 (nicolai_plib@yahoo.dk). Hvis du bruger email oplys mærke, model og årgang på køretøj.

Kig evt. på www.gademusik.dk.



BILER SÆLGES

Berliet eller **Hotchkiss** lastbil sælges Urestaureret veteranlastbil årgang ca. 1934-38 ca. 3 tons monteret med tank i stedet for lad, mekaniske wiretrukne bremses og en Bur-Wain type 6A-6, 6 cyl. dieselmotor. Bilen henstår under kummerlige forhold under åben himmel. Rusten og noget ukomplet - trænger til en meget kærlig hånd, der er visse mangler ved førerhuset, men lastbilen bør gives en chance for den erfarne veteranbil ejer.

Edmond Olsen, Vejrnø eller Henning Mouritzen, tlf. 3011 3274

Fiat 124 Spider 1975. Cremefarvet. Kaleche er i orden. Pæn stand. Kr. 70.000. Foto kan sendes.

Per Rønnow, tlf. 4029 6679
ronnow@8270.dk

Fiat 1500C 1965, Super flot og velholdt. Velkørende med 5 gear. Interiør, kaleche, krom og lak i perfekt stand. Ingen rust, kun kørt om sommeren. Vinteropbevaret i opvarmet garage. Pris kr. 139.000. Hans Peder Jensen, tlf. 8665 9468
e-mail: mail@hpjensen.dk

NSU Prinz 4 årgang 1964 sælges, har kørt 53.000 km er veteranregistreret, skal synes år 2013, står med original lak og originalt indtræk. Bremseser er i oktober renoveret 100 % med cylinder og belægning. Pris kr. 37.500. Kaj Hansen, tlf. 2147 6168
e-mail: lerche-hansen@hotmail.com

Morris 12 serie 3 1938, bilen har kørt i dk fra ny, originale papirer haves og historie kendes. restaurering så småt påbegyndt, delvis adskildt men komplet. Pris kr. 19.500,-. Henrik Rasmussen, tlf. 2078 6893
e-mail: chras@pc.dk

Vanguard Junior 1959, Original og meget velholdt Vanguard Junior. Bilen har kun haft en ejer - en ældre dame - og bilen er efterladt til familien. Bilen har ikke været ude at køre de sidste mange år, men har været startet fra tid til anden. Bilen står med den originale lak mm., og der har ikke været udført reparationer på den. Km. 48.000. Pris kr. 50.000. Peter Sikker Rasmussen, tlf. 2027 7368
e-mail: petersikker@gmail.com

Cadillac Victoria Coupé 1922, Victoria coupé. Sjælden veteranbil fra 1922. 5,0L V8 m. 60 hk. 2 døre. Bordeaux/sort. Nyrenoveret motor, interiør lavet for 20 år siden, bilen er i generelt meget god stand. Pris kr. 240.000. Steen Christensen, tlf. 2066 3201
e-mail: karensteen@mail.dk

DELE TIL BILER SÆLGES

Austin 12. Renoveret 4 cyl. SV shortmotor til Austin 12, 1933-47 bestående af boret/planslebet blok, slebet krumtap og monteret med nye stempler, lejepander, ventiler mm. af Buchardt & Nielsen Horsens (certifikat haves). Motoren er klar til endelig montage. Henvendelse, tlf. 3011 3274

Forbro til **Opel Kadet** 1968-73 tværfjeder type, komplet med bremses og støddæmpere, helt uden rust - renoveret. Pris 1.800,00 kr.

Bent A. Thomsen, tlf. 7448 6216

5 stk. **Morgan** fælge med nye Fulda dæk 205/70 R 14. 2.100 kr.
Leif Petersen, telefon 4032 4726
lpe@servodan.dk

MOTORCYKLER SÆLGES

Triumph 650-750 ccm årg. 1969. Afmeldt 3. mdr. 2011. Fin stand. Kr. 45.000. Dele medfølger. Kig forbi. Bjarne Jørgensen, tlf. 2341 7816
Kamp1@live.dk

Douglas T-6 1930, Suplerende oplysninger: 600 ccm, 4 gear, ikke kørt 100 km siden toprestauration af Douglas ekspert. Pris kr. 68.000. Hans Peder Jensen, tlf. 8665 8866,
e-mail: mail@hpjensen.dk

DIVERSE

Motorkran 1 m fodsaks - stoksaks - industri støvsuger - udsug med rør - 10 tons trykker - rudebænk, sælges. Erik Juhlens, tlf. 7564 4296

AUTOMOBILIA

Operation Manuel For **MORRIS EIGHT** (series "E") 1946 Edition (Export). Kan afhentes gratis. Erik Bo Sørensen, tlf. 4042 0461
e-mail: roges@turbopost.dk
FDM jubilæumsemblemer. et sæt med 3 forskellige. 2 Krom/emalje + 1 "guld"/emalje. MEGET fine - krom og emalje 100% fejlfri. Fremstår som nye. Har aldrig været monteret. Originale montagebeslag medfølger. Sælges kun samlet. Pris kr. 1.200. Billeder kan e-mailles. Sven-Erik Holm Nielsen, tlf. 2021 8655
e-mail: holmnielsen@mail.dk



Opel Olympia Rekord P1 - 1700

Årg. 1960. Flymekanikerens kæledægge - OH31765. Enestående velholdt/velkørende veteranbil. Alt originalt og altid garage. Div. fotos kan mailles. Kun seriøse henvendelser. Fast pris: 140.000,- kr. kontant. Preben Jensen, Tlf. 6222 7000
phj@sydfynsmail.dk



Chevrolet Cabriolet 1938

Nysynet i 2010. På sorte plader. Nyt indtræk, ny kaleche. Renoveret overalt. 2-farvet rød med sort kaleche. Pris kr. 325.000.

Einar Solvang, tlf. 5950 4201
einersolvang@mail.dk



Chevrolet Phaeton 1934

Nysynet 2011, sorte plader. Renoveret overalt for 8 år siden. Nyt indtræk og ny kaleche. 2-farvet grøn med sorte skærme. Pris kr. 325.000

Einar Solvang, tlf. 5950 4201
einersolvang@mail.dk



VW 1200 1965

For dødsbo sælges **VW 1200** 1965, type 113 de Luxe. Bilen er en enejeers garagebil i original lak og indregistreret med de gamle sorte nummerplader. Næste syn maj 2012. Pris kr. 55.000.-
Yderligere oplysninger på tlf. 7565 7836 eller mail:
poulsuhr@stofanet.dk



VW 1302 Cabriolet 1,6 / 1970

Synet feb. 2007, særdeles god stand, opvarmet parkering året rundt. Nyere kaleche, gennemgående restaureret og løbende vedligeholdt af nuværende ejer siden 1988, sælges grundet pladsmangel. Pris kr. 95.000.
Henvendelse Karsten Reich,
tlf. 4010 5330



BUICK 8 model 57, 1934

4 dørs sedan, farve maroon. km 88.000, altid kørt i Danmark. I meget fin original stand indvendig og udvendig og med den rette patina. Indtil 1967 altid kørt af privatchauffør. Nuværende ejer har haft vognen i 31 år. Pris kr. 230.000.

J. Krause
tlf. 4913 1283 / 4260 8640



Volvo Amazon 1967.

Med automat är ju mycket ovanligt. Helt orörd men omläckad för att färgen hade blivit matt då bilen har stått många år i ett dödsbo. Bilen har endast gått 7.400 mil, färg mörkblå, allt krom är som nytt! Den startar och spinner som en katt. Kontakt undertecknade för flere bilder. Priset 110.000:- sek, om köparen vill kan jag leverera bilen till Malmö med min trailer.
Roland Begtsson, tlf.
0046 707890891
email mail@barbros.eu.



Triumph TR6 cabriolet 1970

2-dørs m. overdrive meget velkørende, alt er originalt og rustfri skal først synes igen om 7 år. Sælges. Pris 120.000,00.

Henvendelse: Jens Svendsen
Havnsøgårdsvej 6, 4591 Føllenslev

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



Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST



RØD/SORT med logo
kr. 350,00
og med navn **kr. 400,00**

PLAKAT



Kr. 75,00

NØGLERING



RØD/SORT
Kr. 25,00

VOGNMÆRKE




Bredde 6 cm
Kr. 125,00

KEYHANGER



Kr. 20,-

STOFMÆRKE



Bredde 7 cm
Kr. 25,-

KASKET



Kr. 50,-

Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Dansk Veteranbil Klub
Sekretariatet

Telefon: 0045 4556 5610

Mail:
kontor@veteranbilklub.dk



www.veterandele.dk

**Esbjerg
MaskinEmalje**

købes bedst og billigst hos
www.veterandele.dk



Se også vores

store udvalg af gummilister på
www.veterandele.dk



Husk med en foreningsaftale får du og din klub rabat hos www.veterandele.dk

Kørejacker til sportsvognen



NYHED: Flyvermodel skindjacker m/varmt pelsfoer og krave m/spænder og pels før kr. 2.000 nu kr. **800,- 1200,-**

Den engelske bombermodel i ægte rulam Normalpris kr. 3.000 - vores pris kr. **2000,-**

Skindkasketter m/pelsfoer og øreklapper **kun kr. 250**

Kørehjelm, ny sending. Hos os kun **350,-**

Birger Overgaard

Skovvej 18 • 9560 Hadsund
Tlf. 98 58 30 75 • Åben efter aftale

**UDVALGET ER STØRST
OG PRISEN ER MINDST**

Diagonaldæk og Radialdæk i stort udvalg på lager.



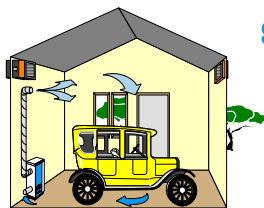
Se dækmonstre på: www.ctv-trading.dk

CTV - TRADING

Industrivænget 7, 3320 Skævinge.
Telefon 44440091 Telefax 44440391
E-mail: info@ctv-trading.dk



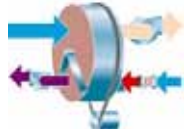
Sorptionsaffugtning af garager



- ♦ Forhindrer rustdannelse
- ♦ Forhindrer fugtskader på interiør og elektronik
- ♦ Opvarmning unødvendig
- ♦ Besparelse på 75% i forhold til opvarmning

Munters
- specialister i affugtning

Tlf.: 4495 3355 + www.munters.dk



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

**Man behøver ikke
være veteran...**

**...for at læse
Veteran
Posten**

www.VeteranPosten.dk



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

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

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

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Rubrikannoncer uden billeder vedrørende veterankøretøjer og tilbehør optages gratis. Enspaltede rubrikannoncer med billede koster 200 kr. Købs- og søgesannoncer optages kun fra medlemmer. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

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

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

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

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2011):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 777 kr. inkl. vejhjælp
Veteranbil årgang 1973	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 970 kr. inkl. vejhjælp
Veteranbil årgang 1984	Værdi 185.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 2.915 kr. inkl. vejhjælp

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



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

Udgiveradresseret
maskinel magasinpost
ID nr. 42123

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