

VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



50. årgang - Maj 2006 - VT nummer 359

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3 2850 Nærum

Klubsekretær: Kai Madsen
Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)
Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk
www.veteranbilklub.dk
Giro: 600-4253

Bestyrelsen

Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek og museer. Kontakt til medlemmer, Veteran Tidendes redaktion og pressen.)

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

Næstformand:

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben og Motorhistorisk Samråd.)

Bent Friis
Søbakken 29, 7000 Fredericia
Tlf. 75 94 09 97
bent.friis@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol)
Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge
Tlf. 39904240
kaj@4040.dk

Kasserer:

Søren Cortsen
Smedievej 273, 3400 Hillerød
Tlf. 48241318
soeren.cortsen@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, vest)

John Andersen
Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia
Tlf. 75 93 17 85
john.andersen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber, klub i klubben & vejlederkorps)

Torben Olesen
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
Tlf. 66174249
torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Løb og arrangementer)

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

(Mødesteder og udstillinger, øst)

Ole Poulsen
Tlf. 54 70 03 58
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.
Oplag: 6000
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
Fax 45 65 19 54
e-mail:
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Uplandsgade 70, 2300 København S
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 40539401 mellem 18 og 19.
kajc@post.cybercity.dk

København Nærum

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

Midtsjælland:

"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Preben Boisen, 57525040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

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

Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4170 Høng
Johnny B. Rasmussen
58186309

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Kontakt: Torben Olesen, tlf. 66174249
Fåborgvej 340, 5250 Odense SV
torben.olesen@veteranbilklub.dk

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003
Kaj Munkholm, 86221736
Strandvangsvej 100, 8250 Egå

Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321
Samme adresse

Vestjylland-Sjald

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

Sønderjylland:

Lunderup Markvej, 6230 Rødekro
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 74415420
Mommarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals
e-mail: migogalice@privat.dk

Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487
Tranevej 109, 8721 Daugård.
jakobsen@skjerna.dk

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

Annoncepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

I redaktionen desuden:

Morten Alstrup
Svend Carstensen
Erik Nielsen
E.W. Neesgaard
Leif Gr. Thomsen

Layout, sats:

Ole Callesen, tlf. 74561611
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
e-mail: oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

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

København og Nordsjælland
Claus E. Neble -22 53 55 50

Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 54 70 03 58

Fyn & Jylland
John Andersen - 65940704

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53
www.fordv8.dk
Hans Pedersen, 8779 2266
hans.pedersen@fordv8.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Claus Frausing, tlf. 4453 8700

Jensen-Klubben
Jesper Troels Jensen, tlf. 23672000

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs
Peter Lovstrøm Sørensen
Tlf. 75869510

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189

Ford V8 Flathead 1932-53
Hans Pedersen
87792266 - hans.pedersen@fordv8.dk

Mercedes-Benz
Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Toyota
Henning Holm
9865 8011

IT og medlemsregister

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

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

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

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Svend Aage Tholstrup,
tel./fax 8689 8777,
e-mail: svend@satholstrup.dk

Klubregistre

Mærkeregistre

FIAT - Forkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

Morris
Torben Valerius
39560710
www.morrisregister.dk

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)
Claus Neble
2253 5550

Renault
Kristen Korsgaard
8648 6968

Rover
Henning Helmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
3990 4240

Triangel
Uffe Mortensen
4920 2301

Volvo
Ole Callesen
7456 1611

Køreselskaber/Sektioner

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn
Ole Andreasen
6597 8595

Køreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

Peugeot
Claus Somme Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab
Svend Draaby
3871 3902

Bibliotek

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

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Tlf. 4556 5600

Åbningstid søndage kl. 14-17.

Entre for voksne kr. 40. Børn kun i følge med voksne.

Museet betjenes i åbningstiden af Motorhistoriske Formidlere.

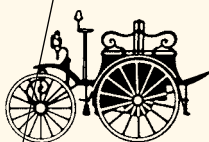
Grupper på mindst 20 hele ugen efter aftale på tlf. 4556 5600.

Indtil videre fortsætter montreudstillingen på museet om motorsportsmanden Andreas Geil. Bemærk også den motorhistoriske boghandel med mange gode sager.

Forsiden:
NSU
Foto: Ole Callesen

Indhold

Meddelelser.....	3
Aktivitetsskender	4
Smånyt	7
Klubaktiviteter	8
Referat fra generalforsamling	10
Tanker om DVK's bibliotek.....	12
Leif Gr. Thomsen 70 år.....	13
Ford A besøg	14
FIAT-Førkrigs årsrapport	15
Drømmen er en lille grå	16
Brandværnsmuseet i Gram.....	18
Bog anmeldelse	20
Blink i afviservinger	21
Også genfødt Bukh	21
Konkurrencen.....	22
Nye medlemmer.....	23
Månedens køretøj.....	24
Invitationer.....	36
Køb/salg	48



Fredericia messe
fotos + tekst

Emil digter du noget ?





Møder

Maj

Torsdag 11. Rødekro. Klubmøde kl. 19.30.

Lørdag 13. Spjald. Madpakketur. Mødested Struer lystbådehavn kl. 9. Begrænset deltagertal. Info. tlf. 97323274.

Tirsdag 16. Kværkeby. Dansk DKW Klub på besøg.

Tirsdag 23. Klippinge. Udemøde kl. 19 i lille specialværksted i Hårlev. Ekspert i renovering af topstykker, svejsning i aluminium, magnesium, jern og stål. Rep. af automatgearkasser og klima anlæg. Begrænset plads, tilmeldin

Tirsdag 23. Nærum. Biblioteksaften kl. 19.

Tirsdag 30. Egeskov. Kom og vis dit gamle køretøj eller færdige projekt. Medbring kød eller pølser til grill, mødestedet giver øl, vand eller vin. Bemærk kl. 18.

Onsdag 31. Amager. Klubmøde kl. 19 - foregår på synspladsen i Rødovre, Applusbilsyn, Korsdalsvej. Kom i gammel bil. Tilmelding nødvendig senest 20. maj, tlf. 40539401 - kajc@post.cybercity.dk

Juni

Torsdag 1. Nærum. Klubmøde.

Onsdag 7. Sæby. Klubmøde tilbage i mødestedet - og køretur omkring Tissø kl. 20.

Torsdag 8. Børkop. Klubmøde.

Tirsdag 20. Kværkeby. Den årlige aftenkøretur.

Tirsdag 27. Egeskov. Bagagerumsstumpemarked kl. 19.30.

Tirsdag 27. Klippinge. Traditionen tro tur til seværdigheder på Stevns.

Onsdag 28. Amager. Kom i gammel bil til Dragør Fort. Jazzorkester, gratis middag excl. drikkevarer. Begrænset antal, først til mølle. Tilmelding 40539401 eller kajc@post.cybercity.dk

Juli

Tirsdag 4. Ristrup. Årets grillaften kl. 18.30. Køretur i omegnen mens slagteren gør klar. Kuvertpris 135 kr., drikkevarer kan købes. Tilmelding senest 30. juni 86221736 - 86224003.

Torsdag 13. Børkop. Klubmøde.

Tirsdag 25. Egeskov. Ferie. Møde igen til august. God ferie.

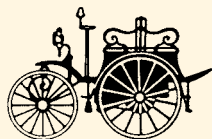
Lørdag 29. Spjald. Madpakketur. Begrænset deltagertal. Info. tlf. 97323274

August

Torsdag 10. Børkop. Klubmøde kl. 19.

November

Fredag 24. Nærum. Julemiddag kl. 18.30. Info Kim Polte, tlf. 39660329, Claus Neble, tlf. 22535550.



Løb og arrangementer

Maj

Tirsdag 16. Aftentur i det fynske. Vi mødes kl. 17.30-18 ved Brobygård, Karlsbjergvej 39, kører ca. 30 km og slutter ved Falsled. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 el. 22811954.

Torsdag 18. Havnemøde, Roskilde, parkeringspladsen ved Vikingskibsmuseet kl. 19-20. Info Claus Neble, tlf. 22535550.

Lørdag 20. Hornsherredløb. Start Ryegård Gods. Indbydelse i VT 358. Info. Ruth Koch, tlf. 46492976. www.hornsherredlobet.dk

Søndag 21. Autojumble på Galopbanen i Klampenborg kl. 10-16. Tema Ædle Biler og Motorcykler. Indbyd. i VT 358. Også Peugeot fællesarrangement. Se VT 359. Info. tlf. 26134229.

Søndag 21. Køng Museum, veteranbiltræf + stumpemarked. Indbyd. i VT 356. Info tlf. 55769455 - www.koeng.museer.dk

Søndag 21. Rold Skov Hilleclimb. www.hms.dk

Torsdag 25. Ikea aftenløb, start Tåstrup kl. 18-19. Info. Claus Neble, tlf. 22535550.

Fredag 26. - lørdag 27. Skagen/København-Gråsten og oldtimerløbet fredag den 26. og lørdag den 27. maj. Info Troels Bredahl, tlf. 74650756 www.oldtimerloebet.dk

Lørdag 27. Klosterløbet. Start Fakse Ladeplads. Indbydelse i VT 357. Info. Henrik Hansen, tlf. 29624712.

Søndag 28. Brønshøjløbet 2006 for køretøjer før 1935. Tilmelding lacram@kff.kk.dk Blanket i VT 356. Info 38282722 - 40823373.

Søndag 28. Herregårdsturen Fyn. Indbydelse i VT april. Info Anne Lise Gustafsson 62632051.

Søndag 28. Stumpe- og kræmmermarked hos Vestsjællands Bilmuseum, Sæbyvej 48, 4270 Høng, tlf. 28455017 eller www.vestsjællands-bilmuseum.dk

Juni

Lørdag 3. Nivåløb pinselørdag efter samme mønster som altid. Info Willibald Farbmacher tlf. 49145167.

Lørdag 3. Stumpemarked på Jysk Automobilmuseum i Gjern kl. 8-16. Tlf. 86875050.

Søndag 4. - mandag 5. Damptræf i Græsted og DVK's veteran karavane. I samarbejde med Morris Registret. Indbyd. i VT 359. Info Kim Polte, tlf. 39660329.

Søndag 4. Veterantræf Karoline Rasteplads ved Middelfart kl. 14. Palle giver kaffe til dem i gammelt køretøj. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Mandag 5. Ganløse Hill Climb. www.hms.dk

Mandag 5. Stumpemarked og veteranudstilling ved Bilbyen i Næstved kl. 9-16. Info. tlf. 55723738 - 20416925.

Onsdag 7. - lørdag 10. Rotary Convention Rally Denmark. Start Esbjerg, slut Malmö, ca. 300 km. To klasser: Retro og Open. Overskuddet går til forældreløse børn efter stormfloden i Indonesien.

Info. og tilmeld. www.achafr.or

Fredag 9. - lørdag 10. 5th Classic Car Challenge. Arr. Dansk Historisk Motor Club. 200 km pålidelighedsløb for biler før 1981. Info. Lars Palle, tlf. 75225552 lp@gte.dk www.dhmc.dk

Lørdag 10. Englændertræf i Løgumkloster. Indbydelse i VT 358. Tilmelding senest 4. juni til Bent Jessen, tlf. 74744483.

Lørdag 10. Herregårdsløbet 2006. Mødested Ristrup, info Robert Vestergård 86224003. Indbyd. i VT 359.

Søndag 11. Gavne Classic Autojumble & Concours de Charme. Kl. 10-17 i Gavne Slotspark. Opstilling og deltagelse i concours gratis, også for fører. Passagerer favoritpris ved billetkøb via www.gavnoe.dk Sidste tilm



Søndag 11. Klassisk Bil & MC på Gisselfeld Kloster, i samarbejde med Jaguar Club of Denmark. Kl. 10 til aften. Gratis adgang for alle med gammel bil eller mc og passage-rer. For tilskuere entré. Indbyd. i VT 358.

Søndag 11. Peugeot Classic Picnic kl. 12.30-16 hos Peter B. Nielsen, Retro Garage, Gl. Engvej 3-5, 3330 Gørlose. Tilmelding ikke krævet, men velset.

Onsdag 14. Aftentur til Lundeberg Havn med hyggeligt samvær kl. 19.30. Se VT 358. Info. Jan Klarskov, tlf. 62206621. 27286621.

Torsdag 15. Havnemøde Dragør kl. 19-20. Info. Claus Neble, tlf. 22535550.

Onsdag 21. Aftentur Fyn. Info Anne Lise Gustafsson 62632051.

Onsdag 21. Aftentur i det fynske. Vi mødes kl. 17.30-18 på p-pladsen ved rundkørslen Kværndrup Hovedvej 9, kører ca. 30 km og slutter i Lundeberg. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 el. 22811954.

Lørdag 24. - søndag 25. Classic Car Meeting på Ring Djursland. www.hms.dk

Lørdag 24. Sydhavsrally med start Oreby Mølle, Saks-købing. Indbyd. i VT 358. Info. Karen og Ole Poulsen, tlf. 22148814. Tilmeldingsfrist 15. juni.

Lørdag 24. Ålsbo Motor Stævne 2006. Kl. 9 til 24. For gamle knallerter, motorcykler og biler. Konkurrencer. Stumpesalg. Gebyr. Tilmelding nødvendig. Ålsbo Lystfiskersøer, Store Landevej 125, Fjelsted, 5560 Årup.

Onsdag 28. Kom i gamle biler til Dragør Fort. Jazzorkester, gratis middag excl. drikkevarer. Begrænset antal, først til mølle. Tilmelding 40539401 kl. 18-19 eller kajc@post.cybercity.dk

Torsdag 29. Ikea aftenløb, start Tåstrup kl. 18-19. Info Claus Neble, tlf. 22535550.

Fredag 30. - søndag 2. juli Skandinavisk Ford V8 Træf i Randers med tur til Jysk Automobilmuseum. Se VT 354. Info 87792266 og www.fordv8.dk og www.jyskautomobilmuseum.dk

Juli

Lørdag 1. - søndag 2. Bornholm Rundt 2006. Indbydelse i VT 354. Info 56493544.

Søndag 2. Slagelse Festuge Classic Car Show. Info. Jesper Johansen, tlf. 29454366 kl. 8-16, 58383134 kl. 16-08. jkj@vemmellev.net Tilmelding til samme inden 1. juni.

Søndag 2. Veterantræf Karoline Rasteplads ved Middelfart kl. 14. Palle giver kaffe til dem med gammelt køretøj. Info Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Lørdag 8. Vejle International Dampfestival. Mødested Ndr. Tværkaj 7-8.30. Afgang til Rådhuset 8.30 for 12-15 biler. Kl. 10 retur til havnen. Tilmelding Erik Hougaard, Køreselskab Vest, senest 25. juni på tlf. 7

Onsdag 12. Aftentur til Lundeberg Havn med hyggeligt samvær kl. 19.30. Se VT 358. Info. Jan Klarskov, tlf. 62206621 - 27286621.

Fredag 14. - søndag 16. Sommertur til Sveriges Vestkyst. Start Helsingør. Indbyd. VT 358 - alt besat, men venteliste for tilfældet af afbud. Kun e-mail, claus.neble@privat.dk

Onsdag 19. Aftentur i det fynske. Vi mødes på p-pladsen ved Karoline, Middelfart, kl. 17.30-18, kører ca. 30 km og slutter i Fredericia. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 el. 22811954.

Torsdag 20. Havnemøde på værftsgrunden, Helsingør kl. 19-20. Info Claus Neble, tlf. 22535550.

Torsdag 27. Ikea aftenløb. Start Tåstrup kl. 18-19. Info Claus Neble, tlf. 22535550.

Torsdag 27. - søndag 30. Ringkøbingløbet 2006: Motorhistoriske Dage 27.-30. juli. Tilmelding tlf. 97322342, info. www.ringkobinglobet.com

Lørdag 29. Madpakketur, arr. mødested Spjald. Begrænset deltagertal. Info. Poul Erik Johansen, tlf. 97323274.

Søndag 30. Køretur til historiske, nordsjællandske voldsteder, bl.a. Bastrup Ruin. Start Nærum kl. 9. Info Kim Polte, tlf. 39660329.

August

Lørdag 5. - søndag 6. Copenhagen Historic Grand Prix. www.chgp.dk

Lørdag 5. Munkebjergløbet. 10-års jubilæumsløb. Info Hans Geschwendtner tlf. 32538470, fax 32540922 Hans@geschwendtner.dk Indbyd. i VT 358.

Lørdag 5. Stevnsløbet. Indbydelse i VT 359. Info. Hans Peter Nielsen, tlf. 40148037 - 56578093 (aften).

Søndag 6. Munkebjerg Hill-Climb. Info Hans Geschwendtner, tlf. 32538470, fax 32540922 Hans@geschwendtner.dk www.hms.dk Indbyd. i VT 358.

Søndag 6. Veterantræf Karoline Rasteplads ved Middelfart kl. 14. Palle giver kaffe til dem med gammelt køretøj. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Onsdag 9. Aftentur til Lundeberg Havn med hyggeligt samvær kl. 19.30. Se VT 358. Info. Jan Klarskov, tlf. 62206621 - 27286621.

Fredag 11. - søndag 13. Styrkeprøven. Info Poul Suhr, tlf. 75657836.

Fredag 11. - søndag 13. Dansk Borgward Klubs 23. Int. træf på Kaløvig Camping. Info. og tilmeld. tlf. 87776000 joba@joba.dk www.borgward.dk

Onsdag 16. Aftentur i det fynske. Vi mødes kl. 17.30-18 på p-pladsen Åparken Kirkeby, kører ca. 30 km og slutter ??? Info. Anne Lise Gustafsson tlf. 62632051 el. 22811954.

Torsdag 17. Havnemøde. Hos Søren Shipmann Jensen, Ishøj Havn, kl. 19-20. Info Claus Neble, tlf. 22535550.

Lørdag 26. Silkeborg Hilleclimb. www.hms.dk

Søndag 27. Veterantræf på Rindsholm Kro kl. 11-16. Veteranmenu. Samtidig møde for Peugeot klassikere. Se VT 359. Info. www.rindsholm-kro.dk eller tlf. 86639044.

Torsdag 31. Ikea aftenløb. Start Vangede kl. 18-19. Info Claus Neble, tlf. 22535550.

September

Lørdag 2. Veteranlastbiltræf på Jysk Automobilmuseum i Gjærn kl. 10-16. Tlf. 86875050.

Søndag 3. Fyns Hilleclimb. www.hms.dk

Søndag 3. Veterantræf Karoline Rasteplads ved Middelfart kl. 14. Palle giver kaffe til dem med gammelt køretøj. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Onsdag 6. Aftentur i det fynske. Vi mødes på p-pladsen i Fjelstedskov, Ejby hovedvej 161 kl. 17-30-18, kører ca. 30 km og slutter ??? Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 el. 22811954.

Lørdag 9. Lundø Classic Motor Show kl. 11-16. Lundø Camping, Jelsevej 201, 7840 Lundø. www.krumtapperne.dk

Lørdag 9. Stumpe- og kræmmermarked hos Vestsjællands Bilmuseum, Sæbyvej 48, 4270 Høng, tlf. 28455017 eller www.vestsjællands-bilmuseum.dk

Søndag 10. Historisk dyrskue og veteranstævne, Mosbøl ved Grindsted. Info og tilmeld. Elna Sørensen, tlf. 75322345 eller www.karensmindes-venner.dk



Onsdag 13. Aftentur til Lundeberg Havn med hyggeligt samvær kl. 19.30. Se VT 358. Info. Jan Klarskov, tlf. 62206621 - 27286621.

Søndag 24. Løvfaldsløb. Start Nærum kl. 9. Info Kim Polte, tlf. 39660329.

Oktober

Søndag 1. Skærbæk Gokartbane, Astrupvej 40. Car Day. Gratis tilmelding, tilskuere 25 kr.

Søndag 1. Veterantræf Karoline Rasteplads ved Middelfart kl. 14. Palle giver kaffe til dem med gammelt køretøj. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.

Lørdag 21. - søndag 22. Fredericia Messe. Begge dage kl. 9 til 17. Info tlf. 86416464 og 97221380 og www.bilmesse-brugtmarked.dk

Lørdag 28. Sæsonafslutning - Nærum-Nordsjælland. Info. senere i VT.

November

Lørdag 11. Stumpemarked i Herning kl. 8-16. Indbydelse senere.

Udlandet

Maj

Søndag 21. Englændertræf og stumpemarked i Rendsborg. Kl. 10 på sportspladsen. Ingen tilmelding, men aftal følgeskab med Keld Holm Nielsen på tlf. 74485959.

Søndag 21. - lørdag 27. FIVA World Rally 2006. Start Madrid. Info www.rallyclassics.org

Søndag 21. Tjolöholm Classic Motor. Info og tilmelding Christer Olsson, tlf. 0705-17 18 17 eller via www.tjoloholm-classicmotor.com

Juni

Fredag 16. - søndag 18. International Peugeot Meeting i den spanske del af Pyrenæerne. Info. hos Peugeot Sektionen, se VT side 2.

Juli

Fredag 21. - søndag 23. Falsterbo Classic and Sportscar Show 2006. Info 040-475500 www.fcsc.nu

August

Lørdag 19. - søndag 20. Sturup Historic Meeting. www.hms.dk

OBS: FIVA-pas fås ved henvendelse til Svend Aage Tholstrup, tel./fax. 8689 8777, e-mail svend@satholstrup.dk
Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmesiden http://www.mhrf.se/id12_mhrfs_evenemangskalender.htm.

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa - eller hvad med Sydamerika eller Indien? - besøg da FIVA's hjemmeside på www.fiva.org og se under Events, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-begivenheder.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kunne have interesse for andre end dig selv - send venligst information til svend@satholstrup.dk.

Virksomhedsbesøget hos Helsing Bilpleje 16. marts



Første bil køres ind.



Den nye ejer forklarer hvordan ???????



Ebbe forklarer mekaniken.



Et par vingaver overrækkes.



En løbsleders glæde og sorg... FIONIA-løbet afløst

Vi har gennem årene gjort alt for at Fionia-løbene skulle være veltilrettelagt – ligeledes i år, hvor alt var ved at være på plads, sponsorer ok, kontrolsteder aftalt, ruter gennemkørt adskillige gange, tidsplan afprøvet, startsted, frokost og Hotel Færgedgården Lohals med samtlige 40 værelser, middag, musik aftalt den 4. februar – blot skulle det endelige deltagertal gives senest en måned før.

Indbydelse sættes i Veteran Tidende februar nr. 356 og som sædvanlig har vi den glæde, at der hurtigt er godt og vel fuldttegnet, så vi startede sidste mange gøremål, aftaler med 5 officials til posterne, bestille rallyskilte – og træffe de sidste aftaler – men så for første gang i FIONIA-løbenes 35 års levetid kikser den væsentligste aftale – Hotel Færgedgården har svigtet vor aftale og læjet sig ud til anden side, da vi meddeler antal personer den 27. marts – 1½ måned før løbet...

Ordrebekræftelse ville værten først sende når antallet lå fast – så uden andet end hotellets tilbud kan vi kun med sorg sige, at vi må aflyse Fionia-løbet 06 og returnere beløbet med en stor tak for jeres tilmelding.

På løbsledelsens vegne
Ole Andreassen

Klampenborg

Nu er der kun nogle dage til det årlige Autojumble på galopbanen i Klampenborg. Arrangørerne gør opmærksom på at temaet er ændret fra Berømte til Ædle Biler og Motorcykler.

Der bliver en særlig fremvisning og præmiering af ædle køretøjer.

I anledning af Lancias 100 års fødselsdag har Niels Jonassen lagt sig i selen for at fremvise et retrospektivt udvalg af det berømte bilmærke. Niels er for resten ved at lægge sidste hånd på en bog til et engelsk forlag om specielt Aurelia B 20.

Læg også mærke til at Peugeot Sektionen i år gør Autojumble i Klampenborg til sit fællesarrangement. Ingen tilmelding, men samlet parkering af Peugeot tilstræbes. Se i øvrigt indbydelsen i sidste nummer til Autojumble.

Lolland lukker

Trods en ihærdig indsats af Karen og Ole Poulsen har interessen for mødestedet på Lolland-Falster været for ringe. Det er derfor besluttet at lukke. Medlemmerne henvises til mødestederne i Kværkeby og Klippinge. Besøg også mødestedet i Sæby på Sjælland, hvor der plejer at komme rigtig mange.

Bestyrelsen

PS. Sydhavsrallyet gennemføres som planlagt. Med afslutning i Bursø – så kan man selv se hvad stedet kunne have været brugt til, som Karen og Ole skriver.

Mere om de sekscifrede

Som supplement til VT's lille historie i april om sekscifrede danske nummerplader kan oplyses, at vi nogenlunde præcist ved, hvor høje numre man nåede til i Københavns Amt/Frederiksberg med A-nummerserien, før den blev til AA i april 1958.

Min mor, Susanne Palsbo, havde nemlig et år forinden fået sin første bil efter krigen. En flot Ford Prefect 100 E, som blev importeret og indregistreret af Ford Motor Centralen i Jyderup med et C-nummer (Holbæk Amt). Et år senere skulle den omregistreres som hjemmehørende på Frederiksberg, og hun fik ved den lejlighed valget mellem et af de tidlige AA-numre eller et gammelt A-nummer, og hun valgte det sidste. A 121.290 må derfor have været et af de højeste A-numre, der kom på gaden dengang.

Jeg mener at kunne huske at have set billeder af K-biler med numre over 130.000, men hvor langt man nåede i København før skiftet til KA, ved jeg ikke.

Skulle vi lige tilføje, at der var stor forskel på, hvordan andre bilister opførte sig over for en bilist i København med C-nummerplader og med A-nummerplader. Det første var en bonderøv, der havde forvildet sig ind til storbyen, det andet var en stedkendt. Men det blev selvfølgelig heller ikke bedre af, at det var en dame, der sad bag rattet...

Søren Palsbo

(”Og det var Susanne på det 19. spørgsmål”, som Mogens Lind sagde i sin tid. Hende var det nemlig. I modsætning til nu udleveredes nummerpladerne dengang ikke nødvendigvis med fortløbende numre. Numrene blev genbrugt, og de forskellige motorkontorer landet over havde bestemte serier til rådighed og fik ny serier, hvis der var brug for det. Havde man et smart nummer man gerne ville lade gå videre til den ny bil kunne det lade sig gøre. Om nummerpladerne kan man blandt andet læse i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 74).



FYN EGESKOV



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

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

30. maj. Bemærk kl. 18. Kom og vis dit gamle køretøj eller ny, færdige projekt. Mødestedet vil starte grillen op og være vært med en øl, vand eller et glas vin. Medbring selv pølser og kød til grillen.

27. juni kl. 19.30 bagagerumsstumpemarked. Saml sammen hvad du har af gamle dele, der ikke skal bruges, det kunne jo være der er en anden der lige mangler det.

25. juli – ferie. Vi ses igen i august. God ferie til alle fra mødested Fyn. Torben Olesen, tlf. 66174249

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Vær opmærksom på at der er englændertræ + stumpemarked på sportspladsen i Rendsborg kl. 10 den 21. maj. Aftal evt. følgeskab med Keld Holm Nielsen på tlf. 74485959.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf 74415420.

ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Herregårdsløbet 2006 køres som meddelt tidligere lørdag den 10. juni kl. 9. Tilmeldingsblanket og nærmere om løbet findes omme i bladet.

Tirsdag den 4. juli kl. 18.30 – bemærk klokkeslæt – arrangeres på vanlig vis årets grillaften på plænen ved Ristrup. Mens slagteren gør klar i parken, kører vi en lille tur i omegnen med de gamle køretøjer. Kuvertprisen er kr. 135. Drikkevarer kan købes på stedet. Tilmelding nødvendig senest fredag den 30. juni til en af os to nedenfor.

Med venlig hilsen

Kai Munkholm, tlf. 86221736 (nyt nr.)

Robert Vestergård, tlf. 86224003

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00.

Til klubmødet 28. marts kom Lars Skotte og fortalte om Tetra Boost blyadditiv til benzin, hvor effektivt det er – desværre har myndighederne forbudt at sælge det her i landet. Men det kan købes frit i Sverige og England. Så var det godt han havde andre gode ting med, så det blev alligevel en god aften. Ang. evt. møde hos Dynamo-Poul i Køge må I kontakte ham selv hvis i har nogen elproblemer, på 56658214.

Vores majmøde tirsdag den 23. kl. 19 bliver et udemøde i et lille specialværksted i Hårlev, hvis speciale er lige noget for os. Han er ekspert i renovering af topstykker og specialvejsninger i aluminium, magnesium, jern og stål samt reparation af automatgearkasser og klimaanlæg. Intet er for småt og intet for stort er hans motto. Men for at vi kan få mest ud af besøget er der begrænset plads, så tilmelding til mig senest 20. maj på 56578205.

Vores junimøde tirsdag den 27. bliver traditionen tro en tur til seværdigheder her på Stevns.

Med venlig hilsen

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 16. maj. Vi får besøg af Dansk DKW Klub, der fortæller om medlemmernes forskellige biler og motorcykler.

Tirsdag den 20. juni. Den årlige aften-

køretur i vores gamle automobiler, med start og slut på Steffensgård.

Venlig hilsen

Preben Boisen 57525040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er fra maj igen kl. 19.

8. juni. Klubmøde.

13. juli. Klubmøde.

10. august. Klubmøde.

Håber vi kan få besøget hos Sindby & Co. til at falde på plads i august. Der er pt. ikke planlagt noget specielt til sommerens møder. Men som I ved når dette læses er der plads til improvisation. Kom til møderne, så snyder I ikke jer selv, og vi andre bliver ikke snydt for at se jer.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen

VESTJYLLAND - SPJALD

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

13. maj madpakketur. Mødested Struer lystbådehavn kl. 9.

Lørdag den 29. juli madpakketur. Nærmere oplysning hos Poul Erik Johansen på tlf. 97323274.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30. Kom i gammel bil.

Husk Havnemøder og Ikealøb – se steder og datoer i Løbs- og aktivitetskalenderen.

Leif Fortmeier skriver om virksomhedsbesøget hos Helsingør Bilpleje 16. marts:

Vi, ca. 10-12 medlemmer – det faldt sammen med Biler i Bella, hvor mange sikkert var, og man kan jo ikke være to



steder på én gang – fik en fin velkomst af firmaets nye ejer Anders Gram Kristiansen, der havde arrangeret en velforberedt aften med to ens FIAT Gran Punto på forskellige stadier af under-vognsbehandling.

Der var gjort rent og lagt pap ud i sprøjtehallen, så vi ikke fik grisets danseskoene, men der var nu en god duft af "vitaminer" (jo mere giftigt, jo bedre er det vel).

Foruden Anders er der to svende, fruén sidder på kontordelen, og denne aften var den tidligere ejer Ebbe Pedersen også til stede, så vi fik en god og givende dialog. Der var dejlig hjemmebag, øl, vand, frugt og tærte, som vi nød hen ad vejen.

Begge var meget præcise i deres forklaringer, bl.a. nævnte Ebbe Pedersen, at undervognsbehandling egentlig bedst udføres m vinteren, så den får god mulighed for at sætte sig; biler samt produkter bliver opvarmede i processen, så det skal nok komme ind alle vegne. Der blev også talt en del om priser og kvalitet, og som i andre forhold er der en sammenhæng, de billige udførelser på en enkelt dag er i alle fald ikke anbefalelsesværdige. Firmaets hjemmeside fortæller deltaljeret om Helsingør Bilplejes arbejdsmetoder, www.helsingorbilpleje.dk

Firmaets dokumentationsmateriale er meget udførligt og kan anbefales læst. Firmaet anbefaler, at ny biler absolut behandles FØR kørsel, denne første gang er den allervigtigste, og sammen med inderskærme for og bag, specielt tilpasset den enkelte bil, er der basis for meget lang levetid for karrosseriet. Den farligste rust starter indefra i punktsvejsede samlinger. Herudover har rustbeskyttelse også en lyddæmpende effekt på op mod 5 decibel.

Ifølge firmaet er fabrikkers rustbeskyttelse et absolut minimum, og bilens rustgaranti er svær at få effektueret, når der opstår rustskader.

Vi havde mulighed for at få egne biler set efter, hvilket undertegnede havde stor glæde af med dagligbilen, idet en andetsteds netop udført behandling var mangelfuld: Med endoskop sås at flere hulrum ikke var sprøjtet, og der var ikke rensset godt nok af i bunden, men blot sprøjtet oven på løs, gammel belægning. Bag inderskærme lå et par bunker visne blade!

Med hensyn til vores gamle biler er

firmaet indstillet på at håndstyre udførelsen, i mit tilfælde med den gamle vil man lave det som en dobbeltbehandling med 2 x tyndt og ikke slidlag, idet jeg jo alene kører med den om sommeren og i øvrigt kun i tørvejr (cabriolet!)

Firmaet giver 10% rabat til DVK-medlemmer.

Vi var der næsten tre timer og drog hjem en del klogere på arbejder som baserer sig på tillid, idet det jo vanskeligt lader sig kontrollere og evt. dårlig udførelse først viser resultat med tæring en del år senere.

Stor tak for aftenen til vore værter.

Menu i juni: ?

Venlig hilsen

Claus Neble

VESTSJÆLLAND - SÆBY

Der er åbent fra kl. 19 i mødestedet hver den 1. onsdag i måneden.

Selv i vores lille, hyggelige afkrog mærkede vi stilstanden til medlemsmødet i april, nuvel, det kan jo være lige godt hver gang, og f 15 fremmødte medlemmer er vel heller ikke noget at kimse ad. Men det bliver nu godt når vi snart kan komme ud og se på bilerne.

7. juni. En tur på små 15-20 km rundt om Tissø er hvad der står på programmet for denne aften. Vi mødes til sædvanlig tid, og efter en times sparken til dækkene vil vi klokken 20 drejer ud på landevejen med kurs rundt om søen. I adstadigt tempo vil vi indtage bøgetræerne i skoven vi passerer igennem og dyrelivet ved søens bred. Vi håber at mange vil møde op i gammel bil, og at de kunne have lyst til at gøre plads på bagsædet til dem som ikke har mulighed for at deltage i eget køretøj.

5. juli. En lille udsøgt samling af fine Fordvogne, som alle med en smule lokalkendskab nok har beset gennem de store butiksruder hos Ford i Slagelse, er målet for aftenens udflugt.

Virksomhedsbesøget hos Ford i Slagelse, hvor det er planen at vi vil blive vist rundt på virksomheden, er desværre ikke helt faldet på plads endnu pga. påsketravlheden, men vi satser på at brikkerne falder på plads i god tid til at vi kan enten bekræfte eller ændre planerne for julis aktivitet i næste blad.

Vi håber at mange vil møde op i gammel bil, og at de kunne have lyst til at

gøre plads på bagsædet til dem som ikke har mulighed for at deltage i eget køretøj.

Der er oprettet en hjemmeside hvor du kan gå ind og se det nyeste nyt om mødestedet, om ændringer af arrangementer og så videre, der vil også være nogle billeder og en lille historie fra de seneste møder: www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens

LOLLAND - BURSØ

Mødestedet er desværre nedlagt af mangel på fremmøde. Se notits andetsteds i bladet. Sydhavsrallyet gennemføres som planlagt.

Hilsen Karen og Ole Poulsen

AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19 hos Finn Jørgensen Automobiler, Uplandsgade 70, 2300 S, såfremt der ikke er meddelt anden aktivitet.

31. maj. Klubmøde. Kom i gammel bil til synspladsen i Rødovre. Korsdalsvej, Applusbilsyn. Tilmelding senest 20. maj på min tlf. eller e-mail.

Onsdag den 28. juni. Kom i gamle biler kl. 19 til Dragør Fort, nyd sommeren og oplev jazzorkester, gratis middag + hygge excl. drikkevarer. Begrænset antal. Tilmelding på min telefon eller e-mail. Arrangør Dragør Fortet, DVK og Finn Jørgensen Automobiler.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

Tlf. 40539401 mellem 18 og 19.

kajc@post.cybercity.dk fax 32539405



Fransk skønhed fundet efter mere end 40 års tornerosesøvn

Tekst og foto: Anders Andersen

Det kan stadig lade sig gøre at finde firehjulede skønheder i dvale i lader og garager. Men efterhånden er der blevet langt imellem de gemte veteraner, og man skal være mere end heldig, hvis den gamle bil ikke blot er en formløs bunke rust.

Så heldig var Lars Wichmann fra Åle ved Tørring, da han åbnede porten til sin fars garage på Uhrhøj i Vejle og fjernede presenningen fra garagens indhold. Frem dukkede en Citroën B 12 fra 1926, som hans far havde afmeldt i 1968, og siden ladet stå i en opvarmet garage.

Selvfølgelig var bilen præget af tidens tand. Men man kan da se, at den engang har været grøn.

Bilen er komplet bortset fra kalechen, som var så medtaget, at den måtte fjernes. Til gengæld er dæk og slanger så gode, at de kunne holde lufttrykket i

14 dage, da de blev pumpet op. Bilen er højrestyret, som mange af bilerne i Danmark var dengang, og som det også var tilfældet dengang, er speederen placeret i midten, bremsen til højre og koblingen til venstre, en placering, der kræver en del tilvænning.

Wichmann er så heldig, at hans far har passet godt på vognens papirer, så de gengiver ikke blot bilens historie, men afspejler de til tider turbulente forhold i samfundet.

Bilen indledte sin "karriere" på Fyn, hvor første ejer var direktør Fandt fra Korinth, som købte bilen 29. april 1926, men allerede solgte den videre til cykelhandler Marius Krogh den 23. september samme år. Bilen fik ved den lejlighed nyt indregistreringsnummer, fordi den flyttede politikreds fra Fåborg til Svendborg, hvor den fik nummeret O 7424.

Attesten fortæller, at bilen blev produceret på Citroëns Monteringsfabrik i

København. Den blev betegnet som en åben Touring. Den havde en egenvægt på 990 kg, ladningens maksimalvægt var 300 kg. Motoren firecylindret med en maksimaleffekt på 5,6 HK (det er danske skattehesterkræfter, antallet af bremseheste er 11.4. Red).

Krog må have været glad for bilen. Næste trin i bilens historie, stadig ifølge registreringsattesten – som i øvrigt var udvidet til to sider – er at benzinkort er udleveret for tiden fra 1/12 til 29/2 1940.





Men så var det også sket med at køre. Bilen blev afmeldt den 15/5 1940. Der var totalt forbud mod at køre i private biler, og nummerpladerne blev først udleveret til samme ejer 1/2 1946.

Benzinstrejken i 1956 fortæller registreringsattesten også om. Ejeren af bilen fik benzinkort 28/4 1956.

Vognen blev afmeldt i 1961, og i de følgende år blev den både købt, solgt og købt igen af Lars Wichmanns far.

- Han havde nok en drøm om, at jeg ville overtage den, siger Lars Wichmann. Wichmanns far købte i øvrigt to gamle biler samtidig. Men han solgte den ene. Det er den Durant, der har været autoforhandler i Vejle Erik Neergaards i mange år, og Neergaard restaurerede sin bil til det perfekte.

Alt har sin pris. Det har Wichmanns Citroën også. Den var under hammeren ved veteranbilmarkedet i Fredericia 1. og 2. april, hvor den blev solgt for 75.000 kr.





40 år med Jyllands-Ringen



Selv om der var stuvende fuldt, da Jyllands-Ringen slog portene op den 15. maj 1966, så var tilskuertallet ikke stort nok til at dække mange af de regninger fra anlæggelsen, som væltede ind. Wright, Thomsen & Kier fik således reklameplads som kompensation.

Af Morten Alstrup

Det er både et stykke dansk motorsports- og trafikikkerhedshistorie, der i år fylder 40 år. I den brede offentlighed er det, der den 15. maj 1966 blev indviet af Gladsaxes borgmester Erhard Jacobsen som bare Jyllands-Ringen, mest kendt som racerbane, men langt størstedelen af de kilometer, der er blevet kørt på anlægget øst for Silkeborg, er sket med højere færdselssikkerhed for øje.

Det var dog ikke det, der var grundlæggerens mål fra begyndelsen. Der var faktisk to helt andre årsager til, at der kom til at ligge et banesportsanlæg på lige netop det sted. Den ene var ønsket om at få adgang til en racerbane, der lå centralt i landet. Det ønske havde Ole Hansen. Han drev cafeteriaet Flamingo på Banegårdspladsen i Århus, og i sin fritid havde han kørt lidt rally og jordbaneløb, men han ville gerne have fast grund til sine sportslige udfoldelser.

Allerede i banens åbningsår begyndte FDM med sine køretekniske kurser, og allerede efter trekvart år blev Birte Rasmussen i januar 1967 kursist nummer 1.000.

Den anden årsag var ønsket om at få anvendt en afgravet grusgrav. Den lå i Skellerup mellem Resenbro og Linå, hvor entreprenør og cementvareproducenten Søren K. Jensen også havde et dambrug liggende.

Som det altid sker i den slags historier, så krydsedes de to personers veje. Ole Hansen og Søren K. Jensen fandt ud af, at de hver især kunne få opfyldt deres ønsker ved at indgå et samarbejde. I

efteråret 1965 stiftede parterne derfor Jyllands-Ringen I/S, og på bedste iværksættermanér kastede de sig over projektet, der dog krævede et større areal end Søren K. Jensens gamle grusgrav. Yderligere plads blev sikret ved at købe en nærliggende gård, hvor man i et par år efter banens opførelse stadig holdt heste og grise, inden bygningerne bl.a. blev brugt til den campingplads, som i 1968 blev anlagt som nærmeste nabo.





Bygherrer med krampetrækninger
Anlæggelsen forløb dog ikke helt uden problemer. Specielt omkostningerne gav de to bygherrer krampetrækninger, og da banen stod færdig, var anlægs-summen løbet op i halvanden million kroner (svarende til 12 millioner kroner i dag). Regningerne væltede ind – alene asfalten fra A/S Wright, Thomsen & Kjær løb op i 300.000 datidskroner – og selv om der var stuvende fuldt på tilskuerpladserne, så ville der gå lang tid, inden gælden var betalt. Enden på det hele blev, at Søren K. Jensen overtog Jyllands-Ringen I/S som enejer, og at der blev lavet en række ordninger med kreditorerne, hvor f.eks. A/S Wright, Thomsen & Kier fik reklameplads på banen.

Mens det sportslige med afviklingen af løbene blev lagt i hænderne på Ole Hansens gamle klub, Aarhus Automobil Sport, så blev den tidligere rejsende og sælger Erik Fagerdal ansat som banechef. Som årene gik kom han også mere og mere ind i det sportslige som bl.a. løbsleder og ansvarlig for at engagere udenlandske kørere, men hans vigtigste opgave var banens daglige drift.

Her arrangerede man på en række eftermiddage og aftener fri træning for medlemmer af Dansk Automobilsports Union. De skulle blot møde op, fremvise en licens, og så kunne de el-

lers køre løs, lige så meget de orkede. Uden hensyn til støj eller anden gene for omgivelserne. Bane- og racerkurser arrangerede Jyllands-Ringen I/S også selv med bl.a. Niels Peter Ellemann Jacobsen som instruktør, men den største bruger af anlægget var lige fra første færd FDM.

Snart begyndte bilistorganisationen at afvikle kurser på banen, der i det første år også fik de to glatførebaneer, som findes den dag i dag. Til at begynde med skulle FDM's medlemmer dog henvende sig på FDM's kontor i Skolegade i Århus, når de ville på kursus, men fra 1967 fik FDM også postadresse på Jyllands-Ringen, så Erik Fagerdal, der var en af underviserne, også fik selskab af en kontordame.

Standardvogne og topløb

Lige fra start var det løb med standardvogne, som udgjorde grundstammen i Jyllands-Ringens arrangementer, og det var noget, som passede det jyske publikum. Til gengæld faldt det oprindelige baneforløb ikke rigtigt i kørernes smag. Med blot en enkelt langside og i stribevis af forbundne, nærmest vinkelrette sving var hastighederne lave og overhalingerne svære.

Denne kritik blev taget til følge allerede i banens andet leveår. Da tilføjede man et nyt stykke asfalt, så man kunne undlade at køre på den første af de to



Fra start havde Jyllands-Ringen bare én langside. Nogle vil mene, at det har den stadig, men i sommeren 1967 byggede man et asfaltstykke, som bandt banens to hestesko og skabte publikumslangside.

hestesko, der var på inderkredsen. Publikumslangside med sit drilske knæk blev skabt, gennemsnitshastigheden steg næsten 10 km/t, og hvad der var mindst lige så vigtigt var, at der blev masser af udbremsningsdueller for enden af denne langside lige ud for de skrånede publikumspadser. Det oprindelige baneforløb blev dog fortsat anvendt til langt op i midten af halvfjerdserne for specielt klasserne med de motormæssigt svagere biler.

Men selv om standardvognene var fast ingrediens på programmet ved løbene på Jyllands-Ringen, så sørgede man hvert år også for, at der kom et internationalt pust af racerbiler og topnavne til banen ved det årlige Grand Prix. Den tradition indledtes i 1967, hvor svenskeren Sten Axelsson vandt det første af fire løb for prototyper og sportsvogne med sin Porsche 906 Carrera. I de to efterfølgende år var det briterne Barrie Smith, der vandt i sin billedskønne Chevron B8, mens eks-Formel 1-køreren Jo Bonnier tog den sidste sejr i 1970 i sin gule fabriks-Lola T210.

Siden fulgte topløb for Formel 3, hvor Tony Brise var blandt vinderne, men et af banens absolutte højdepunkter oplevede man i 1973, da det for alvor



Det var især den nordiske Formel 3-elite, som i de første år gav det internationale sus på banen. Her er det Reine Wisell (18), som fører en gruppe kørere an i 1967.



Det var ikke altid, at det gik lige godt, men selv om der i tidens løb har været mange uheld på Jyllands-Ringen, har det kun været få med alvorlige skader og ingen er endt fatalt.



Fra 1966 til 1973 var Erik Fagerdal chef for Jyllands-Ringen I/S, hvor han udover at engagere køreere til de internationale løb deltog som instruktør ved de køretekniske kurser på banen.



Mange af de initiativer, som FDM tog på Jyllands-Ringen, dannede senere skole og blev en lovpligtig del af undervisningen, når man skulle tage kørekort. Her er det banens senere chef, Axel Japp, der som passager i en BMW instruerer i dobbelt undvigemanøvre.

buldrede i det midtjyske højland. Tom Belsø var rykket op i Europaserien for de heftige Formel 5000-biler, og Erik Fagerdal så en oplagt mulighed for at skabe et løb, der ville gå over i historien. Det gjorde det også, for effektivt var bilerne med de store 5-liters V8-motorer tæt på at kunne matche datidens Formel 1, og lyden var mindst lige så god. Noget dansk topresultat blev det dog ikke til. Den lejede McLaren, som Jac Nellemann gæstekørte, var ikke af nyeste årgang, og Tom Belsøs chancer gik fløjten med en punktering i det ene af de to heats, løbet blev kørt over. Sejrherr blev Ian Ashley foran Teddy Pilette og Gijs van Lennep – alle køreere, der på det tidspunkt også flirtede med Formel 1 med større eller mindre succes.

Banen afklædt

Jyllands-Ringen blev i løbet af ganske kort tid toneangivende i dansk motorsport – og det endda på flere områder. Hvor man i banens to første leveår gang på gang genbrugte en stiliseret tegning til forsiderne af sine programmer, så begyndte man at vise letpåklædte damer, hvor de mere afslørende dele dog var svøbt i et ternet flag. Men da liberaliseringen af pornografien lidt efter lidt også nåede ud til de publikationer, som ikke bare skulle købes i specialbutikker, så var man også her med fremme og kunne i 1972 vise en næsten afklædt dame på sin programforside!

Men det var ikke det eneste, der i denne periode blev afklædt. Det blev det økonomiske grundlag for banen også. I 1972 var Søren K. Jensen omkommet ved en arbejdsulykke, og selv om hans enke i en række år forsøgte at drive forretningen videre med en forretningsfører i spidsen for virksomhedsgruppen, så faldt det ikke heldigt ud. Det var nødvendigt at realisere nogle af aktiverne for at redde helheden, og derfor blev Jyllands-Ringen i vinteren 1973/74 sat til salg.

To køberemner meldte sig på banen. Den ene var John Lundberg, der valgte at byde selv, da kørerforeningen ikke turde, mens den anden var FDM. Allerede halvandet år tidligere havde FDM gjort sig de første overvejelser om at



Indtil miljøkravene i løbet af halvfjerdserne satte en stopper for det, var der masser af motorsportsaktiviteter på Jyllands-Ringen. Der var ugentlige træningsaftner for medlemmer af Dansk Automobilsports Union, og adskillige gange dannede banen rammen om hastighedsprøver i forbindelse med rallyer som her Rallye Baltic.

købe banen, men inden det nåede så vidt, havde man kortlagt en række alternative placeringer af et eget køreteknisk anlæg. Nisseringen ved Næstved, arealer på Avedøre Holme og Amager Fælled var sammen med den planlagte afløser for Roskilde Ring under overvejelse, men ingen var nær så ideelle som Jyllands-Ringen.

Ny ejer og lejer

Det endte med, at FDM købte banen med virkning pr. 1. maj 1974, men tre dage forinden havde en ny lejer taget banen i brug. John Lundberg indgik nemlig samtidig en lejeaftale om at arrangere motorløbene på banen, og dermed indledtes et godt 25-årigt engagement, som satte sit præg på de motorsportsmæssige aktiviteter på Jyl-

lands-Ringen. Efter nogle stramme år i kølvandet på den første energikrise fik John Lundberg opbygget et koncept, hvor det årlige Grand Prix blev sæsonens omdrejningspunkt, og utallige er de indslag, som den tidligere skotøjshandler har præsenteret for det danske publikum.

Der var den karismatiske larger than life brite Gerry Marshall, der gav opvisning i sin vilde Special Saloon Baby Bertha, som kun havde Vauxhall-skiltet til fælles med den Magnum-model, der angiveligt skulle have dannet udgangspunkt for bilen. Der var fuldskalabilen fra den norske dukkefilm *Il Tempo Gi-*

Nogle af de første højdepunkter var de internationale felter for sportsprototyper og GT-vogne, hvor man i slutningen af treserne og først i halvfjerdserne bl.a. kunne opleve Porsche 906, Chevron B8, Nomad og Ford GT40.





gante, som kørte omkamp med Henrik Spellerbergs Formel 3-racer, og hele to gange hentede John Lundberg en samtidig Formel 1-racer til banen for at køre rekordforsøg.

Første gang gik det godt, da John Watson i 1982 satte hurtigste omgangstid nogensinde, da han opnåede en snit fart på 132 km/t i en McLaren MP4/1. Året efter skulle John Nielsen gøre ham kunsten efter i en Renault RE30B, men det drilske knæk på publikumslangsidens sendte bilen af banen i en gigantisk støvsky.

Men for John Lundberg var det ikke show alene. Han tog i 1982 initiativ til Akai Cuppen for de nye gadebaserede Gruppe N-biler, og den klasse lever den dag i dag som Advan Cup. Og han præsenterede fremtidens stjerner med internationale felter i Formel Super VW og Formel Ford 2000, hvor John Nielsen og Ayrton Senna var blandt hovedrolleindehaverne.

Med FDM i ejersædet skete der også mange andre ting på banen, som senere først skulle danne skole i hele landet og siden blive obligatorisk i forbindelse med køreundervisningen. Man havde allerede i 1971 på forsøgsbasis afviklet todelte praktiske køreprøver på banen i samarbejde med Silkeborg Politi, og i 1974 indrettede man i banens grusdepot en permanent manøvrebane. Tolv år senere blev netop kørsel i manøvregrård lovpligtig når man skulle tage kørekort,



I midten af halvferdserne kom mærkeklasserne til. Her er det Harry Jensen – senere blot kendt som Harry Motor – der i 503 halses efter en række konkurrenter i Volvo 142 Cuppen.

og i 1990 fulgte der også krav om kurser i køreteknik. Netop de obligatoriske kurser i køreteknik var også baggrunden for, at der samme år kom en bane 2 til, da det simpelthen var nødvendigt at øge kapaciteten.

Udviklingen fortsætter

Den nye bane var i første omgang udelukkende tiltænkt køreteknik, men da den tidligere DTM-kører Peter Elgaard gik i kompagniskab med John Lundberg og senere overtog rollen som løbsarrangør, så han en oplagt mulighed for at skabe en endnu længere racerbane. Planerne om en forlænget Jyllands-Ringen blev offentliggjort i 1996, men der skulle gå syv år, inden de nødvendige tilladelser til en sammenlægning kom i hus, og i sommeren 2003 kunne kulturminister Brian Mikkelsen så endelig klippe snoren og indvie den nu 2.300 meter lange bane.

I de 40 år, der er gået, siden en cafeteriaejer og en cementvareproducent mødtes, er der sket meget. FDM har henvend 4.000 elever igennem sine kurser hvert år på anlægget, der også har givet vitalitet til den gamle organisation. Det er således ikke uden grund, at man for nogle år siden valgte at kalde banen for FDM Jyllandsringen, og senest er organisationen også gået aktivt ind i sporten. I flere år har man afviklet egne motorsportskurser på banen, ligesom man i år har sit eget team i Danish Touringcar Championship.

Selv om baneforløbet for størstedelens vedkommende er det samme som ved indvielsen den 15. maj 1966, så er næsten alt forandret. Dommertårnet står stadig samme sted, men der er kommet flere bygninger til, og udenomsfaciliteterne er vokset. Hvor banens første depot med grusunderlag i det første tiår kunne rumme alle deltagerens racerbiler og privatbiler til et helt arrangement, så er depotkapaciteten blevet mangedoblet i specielt de senere år. Også pitten er forvandlet. Hvor der i åbningsåret hverken var autoværn eller andet, som holdt mekanikernes arbejdsområde adskilt fra den hurtigste del af racerbane, så er man nu oppe i at have fire lag autoværn langs pitten, der til denne sæson har oplevet sin første udvidelse siden banens grundlæggelse.

Da banen fejrede sit 25-års jubilæum i 1992, skete det med det første egentlige publikumsløb for en historisk klasse i nyere tid. Dermed blev kimen lagt til den udvikling, som den historiske motorsport har gennemlevet i de sidste 15 år.





KLUBMÆRKER IGEN-IGEN

Hvordan KDAK's og FDM's to klubmærker skal anbringes i forhold til hinanden udvikler sig til en føljeton i VT. Jeg har været lidt for hurtig på aftrækkeren til at skrive at de kongelige biler slet ikke havde mærkerne, fremfører nu Finn Olsen i Brabrand og tilføjer:

Det gjorde de i høj grad tidligere, både egne og lånte biler, se bl.a. mange billeder fra konge- og fyrstebesøg i Danmark i juni 1922, den britiske udstilling i september 1932 osv. Alle KDAK's kølerfigurer sidder på tværs med Dannebrog fremad.

KDAK-emblemerne, hvor løverne ser og bøjer sig ærbødigt i respekt for Dannebrog, det er jo ikke så ringe i disse tider. Denne hensigtsmontering har jeg altid ment var rigtig.

Den mest kendte og fotograferede kongelige bil er nok Christian X's åbne Cadillac med KDAK-emblemer i stenslagsgitteret. Generalmajor Dewing hentede feltmarskal Montgomery i lufthavnen i lædergrosserer Ragoczys åbne Humber Super Snipe 1939, denne med KDAK-emblemer monteret som på Christian X's Cadillac. Senere blev Humber'en solgt og så vendte emblemerne forkert.

Montgomery kørte 12. maj 1945 gennem København i Christian X's åbne Cadillac – masser af billeder med bilen forfra og mærkerne synlige.

For en del år siden undersøgte jeg i hundredevis af billeder og biler med emblemer, fordi jeg syntes det var en rodebutik med emblemer, flag og lignende. Det blev jeg ikke meget klogere af, det nærmeste jeg kom var et par gamle FDM-gaveesker med emblemer, jeg selv har, og hvor de ligger rigtigt.

For da jeg ser Hammelvognen med kontorchef Vagn Loft siddende på bukken af den og KDAK-emblemerne monteret forkert på forakslen konkluderer jeg at KDAK har ingen hensigtsmontering (Jeg ved godt du tidligere har skrevet at Vagn Loft nok ikke var troværdig, men sådan en montering kan ikke overses af en KDAK klubchef).

At de kongelige stalde monterer rigtigt kan skyldes at de har haft en slags forretningsorden eller måske mere sandsynligt en person har haft ansvaret.

Så når nogen spørger mig om placering svarer jeg som jeg altid har gjort – løverne ser på Dannebrog og kølerfiguren på tværs med Dannebrog fremad, og ikke som en kvindelig kører i Fanøløbene i en FIAT 501 med en fuldstændig tosset placering af kølerfiguren.

I øvrigt har jeg altid ment emblemer, figurer og flag skal placeres så diskret som muligt – eller slet ikke.

Med jysk hilsen
Finn Olsen

Frederik IX's første bil, Scripps-Booth ca. 1919, havde den lille version af KDAK's mærke med vinger i kølerproppen. Samtidig havde Christian X's åbne Mercedes det dobbelt-sidige mærke på lygtestangen med løverne fremad. Kong Frederik havde mange år senere mærket siddende tilsvarende på kofangeren på sine åbne Bentley'er.



På Christian X's paradebil, Cadillac 1933, sad KDAK-mærkerne på stenslagsgitteret med Dannebrog til venstre, set forfra..



Men da den kom hjem til Danmark efter de mange år i USA var det omvendt. Og selv i kongehuset var der ikke konsekvens. Da Prins Knud fik ny bil i 1939 havde den Dannebrog til højre.



Hammelbilen med KDAK's leder Vagn Loft ved styret under Brighton-løb.



NSU motorcykler i 50erne

Tekst: Leif Gr. Thomsen
Fotos: Ole Callesen





Det var i sin tid, vor daværende statsminister Jens Otto Krag udtrykte, at man har en mening indtil man får en ny.

Denne udtalelse kan man for så vidt godt tage til sig og erkende det rigtige i, for hvem har ikke oplevet, at man med tiden ændrer syn på mange ting? Her i forårstiden er det altid dejligt at tænke på motorcykler, og så mindes man alle de gode stunder ”dengang”, når man i en weekend eller på en lun aften kørte ud på landevejene, måske alene, måske med en sød en bagpå, måske i en flok.

På lang afstand kunne man kende de andre på lyden, og i det viltre ungdommelige gemyt boede et mærkevildskab, der gjorde, at der var motorcykler, der var acceptable, og så var der motorcykler, man slet ikke kunne anerkende som anvendelige eller attråværdige overhovedet. På det punkt var, i hvert tilfælde for undertegnede og vennerne, en NSU ikke særlig meget inde i varmen, den

var simpelthen for sofistikeret for os konservative, der kun anerkendte et stel af runde rør.

Et halvt sekel er gået, og opfattelsen er vendt 180 grader. Man må erkende, at NSU i 50'erne var noget af det mest moderne, visionære, innovative og teknisk interessante, der kunne køre på to hjul. Ideer med hensyn til stelopbygning hos NSU kan spores i vor tids tohjulere, og så bragte NSU også sit bidrag til opfattelsen af, hvorledes en motorcykel kunne være respektabel i sin optræden, i det hele taget direkte civiliseret.

Og der skulle en krig til

I 1945 lå Tyskland i ruiner, alt betydningsfuldt produktionspotentiale var bombet sønder og sammen, der skulle startes forfra. NSU-fabrikkerne i Neckarsulm var i slutningen af 30'erne blandt de største, når det gjaldt motorcykelproduktion, og den position var man fast besluttet på at holde, selv om man befandt

sig nær punkt zero. Der går historier om, hvorledes medarbejderne dukkede op og begyndte at finde drejebænke, fræsere osv. frem fra murbrokkerne for at sætte dem i stand igen. Langsomt og dog imponerende hurtigt kom der gang i tingene, først etablerede man reparationsværksteder for amerikanske militære køretøjer, som der var masser af hos den amerikanske besættelsesstyrke, siden kunne man sætte en produktion i gang af typer fra før krigen, hvortil nogle værktøjer stadig fandtes, og som man jo var kendt med. Beskedne køretøjer forstås, for sådan var tiden, ingen luksus her.

Der var ligegodt gået en del år, siden man kunne tænke nye tanker, og man kan forestille sig, hvorledes konstruktørerne under krigens trange år har tænkt tanker om, hvorledes fremtidens motorcykler skulle se ud, ligesom man kan forestille sig ledelsen stå der midt i håbløsheden og sige til teknikere og konstruktører ”Folkens, nu er chancen der, kom med alle gode ideer”.

NSU Pony 98 ccm 1936.

Denne lille mc har ikke været importeret til Danmark. Eksemplaret har stadig sine oprindelige tyske ejerforholdspapirer.



NSU Quick 98 ccm 1953.

En af førkrigstyperne, der kom i produktion igen sent 1945, og som blev kendt som en af de mange slags 98'ere, der kørte allerførst i 50'erne. Bemærk cykelpedaler og dekompressionsventil.





NSU Fox 4-takter 98 ccm 1953.

Og ideer var der, første produkt fra de vise hoveder var

NSU Fox 4-takter på 98 ccm

Bladets fotograf og Deres ærbødige foretog i anledning af denne forårsartikel en tur til Viborg for at komme helt tæt på emnerne for denne måneds køretøj, og hos vort medlem Jens Erik

Jensen blev vi præsenteret for en næsten komplet samling af en generation af NSU-motorcykler, typer, som prægede vort gadebillede engang, og som lokker minder frem hos mangan pensionist, når

han f.eks. ser en som Jens Erik Jensen føre sig frem på en Fox, en Lux, en Max...

Stamfaderen til disse NSU'er med de typiske tilnavne med 3 bogstaver, hvoraf det sidste er et x, bygger på et stel af 2 pressede stålhalvdele, svejst sammen i ryggen og forsynet med krone. Motoren er ophængt i stellet uden nogen stelled foran.

Baghjulet er hængslet i en bagudrettet svingarm, der er påvirket af en eneste fjeder, der er gemt i stallets rygrad. Forgafelen er også 2 faconpressede stålhalvdele, der nederst bærer 2 korte fremadrettede svingarme med fjedre skjult i gaffelbenene.

Denne Fox så man første gang ved Hannover-Messen foråret 1948, forståeligt nok en sensation, sådan noget havde man ikke set før. Motoren var en topventilet 4-takter med stødstangsmekanisme, gearkassen var 3-gearet. At der var tale





om en let motorcykel kunne bl.a. ses af, at krumtappen var halv. Elværket var en svinghjulsmagnet med lysspole, så der var kun langt/kort lys, når motoren kørte. Kompressionen var 7.8:1, og topfarten angives til 85 km/t, ganske imponerende for denne størrelse.

Denne tidlige Fox nåede ikke den store udbredelse her i landet, anderledes gik det med





NSU Fox 2-takter 125 ccm 1953. Bemærk hos Fox, at der er fingerskruer ved forreste svingarme til regulering af stramhed.

NSU Fox 2-takter på 125 ccm

Der var altså et publikum, der mente, at en lille motorcykelmotor skulle være en 2-takter, og det krav tilgodeså NSU i 1951, da Fox 2-takter kom på markedet. Og man kunne lave en lille 2-takter, som også kunne bestille noget, ved at

anvende Schnürle-princippet med vendskylning, så man kunne bruge fladt stempelhoved.

Krumtappen var nu igen hel, lysmaskinen var stadig en svinghjuls magnet, og

–hold fast - gearkassen havde 4 gear. Tophastigheden var 75 km/t, senere modeller op til 83 km/t.

Det er sjovt at se, at DKW f.eks. i 30'erne benyttede sig af pressede stålemner til stel og gaffel. Efter krigen lavede man kun stel af rør. NSU derimod lavede i 30'erne stel af rør, efter krigen gik man over til pressede emner til det meste (En 246 cc 1-cyl. firtakter fra 1947, med lukket kædekasse og hvor motorblokken indgik som stelement, afveg dog næsten ikke fra en 15 år ældre model, og Konsul 1 og 2, 1-cyl. på 350 og 500 cc, lignede også typer fra før krigen bortset fra teleskopaffjedring. Red.)

Og mens de andre kørte med stive stel, kunne NSU levere et køretøj med svinggaffler både for og bag, en omstændighed, der bidrog til behagelig kørsel på den tids ujævne veje, hvor brosten var det foretrukne vejmateriale, i hvert fald i Tyskland.

Det er i dag utroligt at høre, at 2 voksne mennesker med telt og sovepose og det hele kunne køre på sommertur til Italien på en Fox. Ikke sært, at det lille køretøj havde sine tilhængere.





Den danske importør, Fred.Rasmussen, Odense, reklamerede flittigt i tidens motorpublikationer.





NSU Lux 2-takter 200 ccm 1952.

NSU Lux 2-takter på 200 ccm

Sent på året 1951 var nok et familiemedlem klar, idet Lux'en blev præsenteret. Man kunne sige, at man tog en 2-taktet Fox og laver den lidt større, og vupti, har man noget, der minder om en rigtig motorcykel. I hvert fald er de grundlæggende ideer ikke til at tage fejl af, og

da Lux'en kom her til landet, faldt det nogenlunde sammen med, at danskeren kunne opnå indkøbstilladelse, og denne størrelse motorcykel hørte til i den meget populære gruppe, der prægede vore veje midt i 50'erne.

Hvis man nærlæser stellet til en Fox, så vil man opdage, at en eventuel bagsædepassager slet ikke har glæde af baghjulsaffjedringen. Dette forhold blev ændret på Lux'en, idet centralstellet blev forlænget bagud, så det dannede forparten på bagskærmen, hvorved bagsæderytteren blev "affjedret". Det var jo rart for hende, men den dristige fører kunne så opleve, at i og med stellet sank ned bagtil på grund af øget last, kom lyskeglen fra lygten til at stå for højt. Hella, som lavede lygten til Lux'en, klarede dette ved, at parabolen kunne stilles med en fingerskrue øverst på lygteranden.

Ellers øgedes komforten ved, at fjedrene både for og bag nu var hydraulisk dæmpede. Når man lytter til en Lux, vil man lægge mærke til en hul lyd fra





indsugningen, der på en 2-takter gerne brøler noget ved gasgivning. Der blev nemlig meget tidligt indført indsugning gennem centralstellet, der således kom til at danne indsugningslyddæmper.

En anden specialitet ved denne Lux er stikakslerne, der letter hjulaftagning betydeligt. Ydermere er for- og baghjul ens, så de kan byttes om, hvis der af en eller anden grund er brug for det.

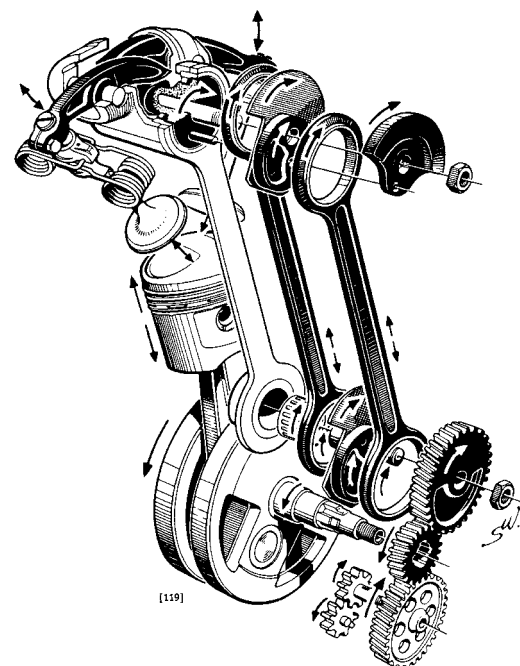




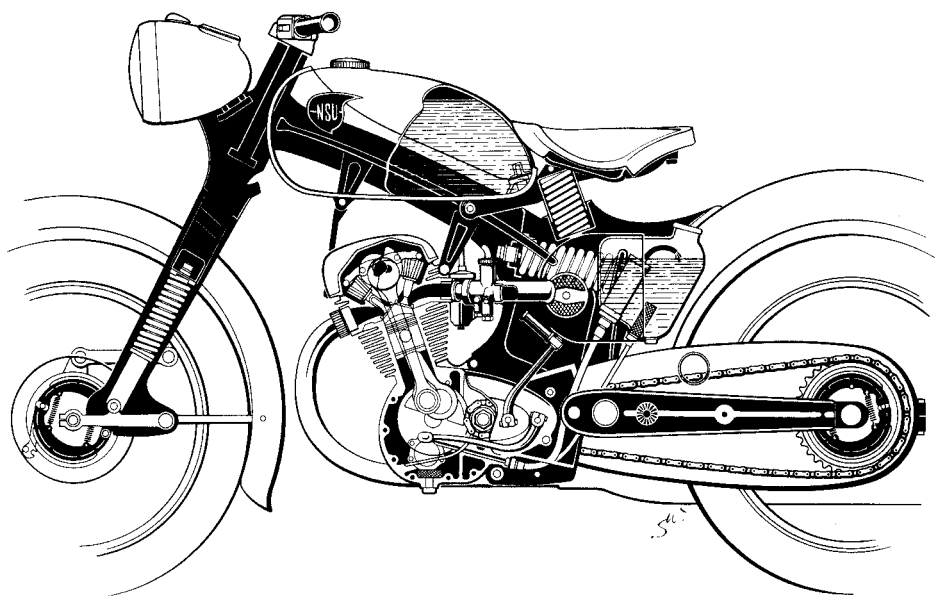
NSU SuperMax 4-takter 250 ccm 1961.

NSU Max 4-takter 250 ccm

Hos NSU, kan man forestille sig, gik man med tanker om, at Lux-basis måtte kunne bære noget mere, hvad med en 4-takter på 250 ccm, så man kunne dække det marked også? Men det skulle være noget med forslag i, så tankerne gik på en motor med overliggende knastaksel. Og da man således opererede med en højtydende motor, skulle problemet kraftoverføring til knastakslen løses, og de mest almindelige modeller, der kunne klare varmemproblemerne, som den lodretstående taktaksel, en række af tandhjul eller kædetræk, syntes man ikke om. Ligesom da stellet blev skabt af utraditionel tankegang, således fik Max-motoren et helt specielt design.



Det særprægede ventilarrangement med trækstænger som på et lokomotiv og for øvrigt som i en Bentleymotor. Bemærk ventilerne hårnålefedre. (Samme konstruktion blev benyttet i NSU's fantastiske småbiler. Red.)



Filosofien i centralstellet fremgår tydeligt i denne tegning.



Inspireret af plejlstængerne på damplokomotiver konstrueredes en kraftoverføring ved hjælp af 2 trækstænger, der opererede via excentriske skiver med 90 graders forskydning. På principtegningen ses en tredje ”stang”, den sikrer korrekt afstand under varmforskydning.

Her stod man i 1951 med en 250’er, der udviklede 15 hk, gennem årene øget til 18 hk, altså en alvorlig konkurrent til mange 250’ere af andre fabrikater, der fandtes. Den helt ultimative Max, som den vi ser på billederne, var den endelige model, Supermax, der produceredes indtil 1963, hvor hele festen med de mange motorcykler synes at være ovre, og bilernes populærere overtager. Baghjulsaffjedringen er overtaget af et par udvendige stilbare støddæmper-elementer, så konstruktørerne har her til sidst givet køb på det oprindelige design, resultatet blev et overordentlig velkørende køretøj, både økonomisk og med høj ydeevne, og smukkere lyd skal man lede længe efter.

Supermax’en er da også ejerens foretrukne køretøj, når der ringes fra De Antikke og Unikke i Viborg, som er en uofficiel sammenslutning af ejere af



Jens Erik Jensen fortæller om sine køretøjer. Hvoraf der også var 4-hjulede.

motorcykler af disse engang så populære årgange, og som nu er ved at være virkelig sjældne. Så kører man ud i det blå, og når de så standser, ja, hvad mon de så snakker om? Vel sagtens det samme, som man snakkede om for 50 år siden.





5. maj åbnede Danmarks Tekniske Museum i Helsingør udstillingen "Ellehammer – en dansk helt". Udstillingen handler om J.C.H. Ellehammer (1871-1946) og hans mange opfindelser. Udstillingen er åben året ud tirsdag til søndag kl. 10 til 17, i skoleferien dog også mandag. Før udstillingen åbnede besøgte Claus Frausing museet og talte med den der især har stået for udstillingen.



Museumsinspektør Louise Karlskov Skyggebjerg ved resterne af Ellehammers bil. Museet har heldigvis besluttet ikke at restaurere den, men samle så mange som muligt af de originale stumper, der lå på Ellehammers loft over værkstedet i Hellerup, og sætte dem sammen til så meget bil som muligt. Opgaven vanskeliggjordes ved at der har været bygget om på bilen siden fremstillingen.

Museumsinspektøren

Et arbejdsportræt

Af Claus Frausing

"J.C.H. Ellehammer er i Danmark kendt som den første, der fløj i Europa den 12. september 1906. Det er desværre bare ikke rigtigt". Sådan siger Louise Karlskov Skyggebjerg til mig, da jeg en dag besøger hende på Danmarks Tekniske Museum. "Om Ellehammer fløj den dag, afhænger af hvordan vi vælger at definere en flyvning, men der var andre europæere, der havde opnået noget lignende forinden. Men det gør ikke Ellehammer mindre spændende

at arbejde med. Hans historie giver os et indblik i, hvordan der blev arbejdet med at løse flyvningens problem, før det hele blev så selvfølgelig, som det er for os i dag". Sådan!

Louise Karlskov Skyggebjerg er uddannet historiker og blev ansat som museumsinspektør forrige år på Danmarks Tekniske Museum for at arbejde med industri- og teknologihistorie. Anledningen til mit besøg er et forskningsprojekt om den danske opfinder J.C.H. Ellehammer i forbindelse med,

at museet har arvet en stor samling genstande, arkivalier og fotografier. Hendes projekt munder ud i udstillingen "Ellehammer – en dansk helt".

Hvordan fik du interessen for historie?

Oprindeligt læste jeg fysik og kemi på universitetet og ville være atomfysiker, men efter et halvt år indså jeg, at det ikke var mig, men også at historie måske samlede det meste af det jeg interesserede mig for. Så, for at svare på dit spørgsmål, så sådan lidt tilfældigt.



8

Ellehammers bil som den så ud omkring 1910, med hydraulisk kobling og en stjernemotor. Hans plan var at fremstille en bil til omkring 2.000 kroner, hvad der ville svare til 100.000 i dag. Det skulle gøre det muligt for læger, dyrlæger, handelsrejsende og mindre næringsdrivende at købe den. Men produktionen kom aldrig i gang, modsat hans noget tidligere Elleham motorcykel, som der over en årrække blev lavet mange af.

Hvorfor er historien interessant?

Fordi den kan fortælle os, hvordan mennesker har levet og hvordan verden udvikler sig. Det lyder måske lidt højtravende, men man kan finde ud af noget om, hvordan verden hænger sammen, hvordan mennesker har tænkt og handlet under givne vilkår.

Du er ansat på et teknisk museum, men lyder som en humanist?

Jeg kan bedst lide at se mig selv som en person med et ben i hver lejr. Teknologihistorie handler ikke kun om teknik, men i høj grad også om mennesker.

Hvordan synes du historien indgår i vores samfund i dag?

Der er stor interesse for historien på den måde, at folk godt kan lide at se "Kroniken", læse historiske romaner og biografier. Men det kunne være

spændende, hvis vi brugte historien lidt mere aktivt. Vi snakker i disse dage meget om innovation, og historien kan jo være med til at fortælle os, hvordan og hvorfor nogle ideer udviklede sig til salgbare produkter, mens andre endte som fiaskoer. Et sådant indblik i historien kan måske gøre, at vi kan træffe nogle mere kvalificerede beslutninger i dag.

Her på Teknisk Museum er historien om Ellehammer f.eks. relevant i den sammenhæng. Han var jo netop en opfinder, som både oplevede store succeser og store fiaskoer. Nogle af hans ideer endte som salgbare produkter, mens andre endte i kommodeskuffen.

Meget af det, der hidtil har været skrevet om Ellehammer, bygger på hans selvbiografi fra 1931 (Ellehammer: Jeg fløj, nogle erindringer fra en uforglemmelig tid. For nylig genudgivet. Red.), hvor hele hans liv bygges op som en

fremadskridende historie, der fører til at han - fløj. Det er alt sammen set gennem Ellehammers egne briller, sådan som han så sig selv og sin rolle i historien.

Giver det dig problemer som formidler af historie?

Hans selvbiografi er ligesom andres selvbiografier. Forfatteren leverer et bestemt billede af sig selv. Det er lettere at se, når vi f.eks. læser nutidige politikeres historier om sig selv, end når det drejer sig om en selvbiografi fra en anden tid.

Det spændende netop nu er at vi kan supplere historien om Ellehammer med en masse nye oplysninger fra det arkiv, som Teknisk Museum har arvet. Og så læser jeg også gamle aviser og blade for at se, hvordan samtiden opfattede begivenhederne.



Piller du glorien af Ellehammer?

Det er der måske nogen, der mener at jeg gør, når jeg siger, at han ikke fløj som den første i Europa. Jeg er nok bare ikke så meget til helte i det hele taget og vil hellere levere et nuanceret billede af personen og se ham i sammenhæng med, hvad der i øvrigt skete på hans tid. Han lavede jo mange andre spændende ting end sine flyveforsøg. Og hele hans liv er jo en lang fortælling om, hvordan det er at komme fra en idé til et salgbart produkt og de utroligt mange sten på den vej.

Det er lidt ærgerligt, at vi stort set kun kender ham som flyvepioner, når hans pumpe, der kunne trækkes ved hjælp af en drivrem rundt om hjulet på en Ford T, var med til at revolutionere brandvæsenet på landet i 1920'erne, og når han også lavede en succesfuld ølautomat, motorcykel og flere andre ting.

Jeg er meget inspireret af de teknologihistoriske teoriretninger, der understreger, at fiaskoerne er mindst lige så interessante som succeserne. Teknologiuudvikling er for mig ikke en historie om en række af geniale opfindere, men om mennesker med bestemte ideer på bestemte tidspunkter og steder. Nogle gange lykkes det, andre gange ikke. Det er da en langt mere spændende historie end spørgsmålet om, hvem der nu kom først med hvad.

Hvad gør du for at sætte historien om Ellehammer ind i en sammenhæng?

Foruden min almene historiske viden om, hvordan tiden var, læser jeg så mange samtidige kilder, som jeg kan få adgang til. f.eks. aviser, breve, patentansøgninger osv. For mig var det f.eks. forbavsende at se, at de store aviser – bortset fra Politiken – stort set ikke skrev om Ellehammer og hans flyveforsøg i september 1906. Til gengæld bragte de fleste historier om Valdemar Poulsen og hans trådløse telegraf. Det var tilsyneladende mere den end Ellehammers flyveforsøg, der optog samtiden.

I mit billede af Ellehammer er det f.eks. vigtigt, at han kom til København stort set samtidig med elektriciteten og i en



Ellehammer virkede som selvstændig opfinder fra 1898 til sin død i 1946. Han havde en alsidig karriere, men arbejdede især med flyvning, motorer og redningsmateriel. Her er han på sit værksted foran den maskine, som han vandt 5.000 mark for ved Sportsfesten i

periode, hvor Danmarks industrialisering for alvor tog fart. Han oplevede at benzinmotoren slog igennem og hans Elleham kom frem i en tid, hvor biler og motorcykler endnu var noget helt nyt. Han levede i en spændende tid og var selvfølgelig inspireret af, hvad der skete omkring ham.

Du lyder selv meget inspireret. Hvad ender det med at blive for dig?

Det skulle gerne være en præsentation af et nuanceret billede af Ellehammer, og en præsentation af vores nye viden om en af Danmarks berømte opfindere.

For eksempel arbejder jeg lige nu på at finde ud af så meget som muligt om Ellehammers bil fra 1910-11, som vi har arvet resterne af. Bilen blev ombygget af hans søn, men museets mekaniker har så vidt det har kunnet lade sig gøre samlet resterne af den, som den oprindeligt så ud. Vi ved, at Ellehammer ønskede at skabe en bilindustri og at fabriktionsplanerne nåede langt, men vi ved ikke, hvorfor de ikke blev til noget i sidste ende.

Igen er det en historie, der kan fortælle os noget om den lange vej fra en opfindelse til et salgbart produkt.

Hvem er målgruppen for udstillingen?

Udstillingen skulle gerne både være for den, som kommer ind ad døren og måske aldrig har hørt om Ellehammer før, men får et indblik i en mand som havde en række spændende ideer og mange sjove projekter kørende. Den skulle også gerne være for dem, som ved noget om Ellehammer på forhånd, og som gerne vil vide mere.

Hvad skal du lave bagefter?

I 2007 er det industrikulturens år i Danmark, og der skal Teknisk Museum selvfølgelig være med med forskellige projekter. Og så har vi jo en stor, tom hal stående, hvor vi skal videre med planlægningen af en helt ny udstilling om det 19. århundredes industrielle og teknologiske udvikling. Det glæder jeg mig meget til.

- Det kan vi andre så passende også gøre.

Se mere om udstillingen på www.tekniskmuseum.dk



MhS nyhedsbrev 2/2006:

IKKE MERE SMÅ BØRN I DE FLESTE VETERANBILER!



MhS har udsendt sit nyhedsbrev nr. 2 i år. Vi omtaler kort indholdet her, og interesserede kan se hele nyhedsbrevet på www.motorhistorisk.dk.

Tilbagebetaling af vægtafgift

Når et køretøj er under istandsættelse, og ejeren af en eller anden grund ikke ønsker at afmelde køretøjet, opstår spørgsmålet, om der er mulighed for at få refunderet vægtafgiften.

Det er der – hvis køretøjet er registreret her i landet før den 1. april 1958, og nummerpladerne har været deponeret i et forsikringselskab i en samlet og ubrudt vægtafgiftsperiode.

Man skal indsende en erklæring fra forsikringselskabet om deponeringens varighed til Rigspolitiet sammen med den originale registreringsattest og en anmodning om tilbagebetaling.

Det er dog ikke alle forsikringselskaber, der vil opbevare nummerplader. MhS har spurgt en række selskaber, der forsikrer veterankøretøjer, og oversigten over svarene kan ses i Nyhedsbrevet.

Nye regler om sikkerhedsseler

Den 1. maj 2006 trådte der nye regler om seler i kraft, der er en følge af EU's "seledirektiv". Hovedreglen er, at der nu ikke må være flere personer i bilen end antallet af seler. Det gælder for biler, der har sele, uanset om de er påbudt, eller ejeren har monteret dem frivilligt. Der er dog en overgangsperiode til 1. maj. 2009 for denne regel.

For biler uden seler eller med seler kun på forsæderne gælder, at der må være så mange på bagsædet, som der er plads til (og naturligvis at de på forsædet skal bruge eventuelle seler).

En vigtig ting er dog, at børn under 3 år **ALTID SKAL** være fastspændt i en godkendt barnestol – de må altså slet ikke køre med i en bil uden seler!

Børn over 3 år og op til en højde på 135 cm **SKAL** sidde på bagsædet, med mindre der kun er seler foran – så skal de sidde dér.

(Der findes i øvrigt en ret overskuelig oversigt over reglerne på www.sikkertrafik.dk. VT red.).

Lempelser af visse tekniske krav

Fra 1. april i år er kravene til køretøjer over 35 år lempet på et par punkter.

Der tillades nu større skævbremssning (forskul i bremsevirkning mellem højre/venstre hjul på samme aksel) for biler med mekaniske bremses end før. Biler over 35 år, der er registreret til veterankørsel, må nu have hvide blinklys foran og røde blinklys bag, hvis det er originalt – det var hidtil kun tilladt for biler ældre end 1966. Samtlige tekniske krav og deres ikrafttrædelsestidspunkt kan i øvrigt ses på færdselsstyrelsens hjemmeside www.fstyr.dk - vælg punkterne "Krav til køretøjer" og "Vejledning om syn af køretøjer".

Nye regler om vurdering

Lov om registreringsafgift er ændret, således at den hidtidige ordning med vurderingsmænd afskaffes, og at der i stedet indføres et klagesystem med bl.a. etablering af motorankenævne. De nye regler, der trådte i kraft 1. april 2006, betyder, at den afgiftspligtige værdi af brugte køretøjer nu fastsættes af told- og skatteforvaltningen. Klager over afgørelser fra skatteforvaltningen kan indbringes for de nye motorankenævne. Det skal ske inden 3 måneder, og afgørelser fra et motorankenævne kan indbringes for Landsskatteretten.

Ændringerne indebærer ingen ændring i principperne for værdisættelsen. For køretøjer, der er mere end 35 år gamle, gælder således fortsat den såkaldte 40%-regel.

EU: ikke benzin til transport

EU's miljøkomité har tilsluttet sig en rapport, der siger at EU skal have det mål at ophøre med at bruge benzin til transport inden for en generation. Det fastslås i denne rapport, at EU's energistrategi indledningsvis bør koncentrere sig om en fuldstændig erstatning af brugen af fossilt brændstof i transportsektoren inden 2030.

Nordiske Møde 2005

Det nordiske møde 2005 blev holdt i Sverige i begyndelsen af 2006. Der var bred enighed om at fortsætte og udbygge det nordiske samarbejde, ikke mindst da alle de nordiske lande nu igen er samlet i FIVA. Man vil i fremtiden placere de nordiske møder, så de passer bedre med FIVAs generalforsamling.

Der var enighed om, at man skulle forsøge at lave en fællesnordisk web-baseret arrangementskalender i stedet for den trykte, som de andre lande har udgivet i en årrække, men som led af mangel på aktualitet.

Et forslag om et Veteran Forum som fælles klubblad i stedet for de enkelte klubbers nuværende blade blev forkastet – i overensstemmelse med MhS' indstilling.

EU-kørekort

EU's transportministre er enige om en række nye regler om EU-kørekort. De omfatter bl.a.:

- nye kørekort i kreditkortformat med bedre sikkerhed,
 - der foreslås en gyldighed på 10 år eller 15 år med valgfri lægekontrol,
 - mindre lempelser vedr. kørsel med tung påhængsvogn for indehavere af "B"-kørekort,
 - medlemstaterne har 26 år til at erstatte de nuværende kørekort.
- Hvis reglerne vedtages, kan et direktiv træde i kraft af slutningen af 2006 og være i kraft i fuldt omfang i 2012.

EU: Intelligente biler

Dette projekt formodes ikke at have nogen direkte betydning for brugen af de historiske køretøjer – men – det har betydning for os alle i og med, at vi alle anvender moderne køretøjer i vor dagligdag.

Den intelligente bil er en bil, der er sikrere, bedre og renere. Altså et køretøj, som bruger informations- og kommunikationsteknologi til at forbedre den offentlige service og den enkelte borgers livskvalitet.

Nyhedsbrevet indeholder en udførlig redegørelse for dette interessante emne.

FIVA-kalender 2006

FIVAs arrangementskalender for 2006 er ude. Den indeholder oversigt over alle A- og B-arrangementer i løbet af året samt oplysninger om tilmelding og køretøjernes alderskategorier i de enkelte løb. Se i øvrigt FIVAs hjemmeside på www.fiva.org for at få de seneste opdaterede informationer.

sc



NOGLE AF VERDENS DYRESTE BILER

Af Asbjørn Rønn-Simonsen

I januar havde jeg et forretningsmæssigt ærinde i Phoenix, Arizona. Jeg sørgede for, at dette ærinde blev lagt i tilknytning til RM Auctions store veterarbilauktion i Biltmore, Phoenix.

Der var næsten tusinde mennesker til stede i den store balsal, hvor auktionen fandt sted. Rammerne havde karakter af amerikansk show. Der var opsat stor-skærme, og stemningen blandt publikum var høj, hvad også var nødvendigt, da auktionen varede i 10 timer.

112 biler fra 1907 til 1970 var under hammeren sammen med diverse automobilia, f.eks gamle benzinstandere. Kun 3 af bilerne nåede ikke minimumsbudet og blev ikke solgt. Udvalget af amerikanske og europæiske biler i alle prisklasser var stort..

For amerikanerne er det vigtigt, at en eller anden kendt personlighed - skuespiller, entertainer, politiker el. lign.

- har ejet en bil, og det påvirker prisen meget. Gangsteren Al Capones skudsikre 1928 Cadillac V8 Town Sedan med to cm tykke ruder og i jævn god stand blev solgt for kr. 3.500.000. Den Aston Martin DB5 fra 1965 med maskinpistoler, dækfræser og røgslør, som James Bond kørte i filmene Goldfinger og Thunderball, og som var i direkte dårlig stand, gik for hele kr. 12.000.000. Og så var der en Pontiac Bonneville Convertible 1964 – kaldet Silver Dollar Pontiac - der har tilhørt en i USA kendt rodeorytter. Den er forsynet med bøffelhorn på grillen, en hest som kølerfigur, to revolvere over lygterne, håndtag i form af seksløbere, en sadel med dollarmønter på konsollen, geværer på bagsmækken m.v. Tro mig eller lad være: den blev solgt for kr. 1.200.000 og er noget af det mest usmageligt amerikanske, man kan forestille sig.

Topprisen opnåede en Packard Twelve Runabout Speedster fra 1934 med karrosseri fra LeBaron. Den gik for kr.

18.000.000, hvortil skal lægges 10% til auktionarius. Der er næppe tvivl om, at den høje pris skyldes LeBaron-karrosseriet. Den er sjældent smuk med strømlinede skærme, lang kølerhjelms og elegant "boattail". Det blev under auktionen oplyst, at der kun var bygget 3 Packarder med dette karrosseri.

I en mere overkommelig prisklasse befandt sig en MG TD fra 1952 til kr. 90.000, en MGA 1959 til kr. 155.000, en pæn, men urestaureret Austin Healey Mark III 1964 til kr. 200.000, en restaureret Corvette 1960 til kr. 340.000 og en meget fin Morgan 4/4 fra 1948 til kr. 205.000.

Selv bød jeg ydmyge kr. 300.000,00 for en totalrestaureret Chevrolet Impala SS Convertible 1963, men blev desværre overbudt.

Jaguar E-Typerne, både serie 1 og 2 i roadsterudgaver viste opadgående tendens. 3 af dem var på auktion og indbragte mellem kr. 450.000 og kr. 800.000.



Den anden er en Chrysler Thunderbolt fra 1941 med karrosseri fra LeBaron. Den var en prototype i sin tid, selv om dette ord ikke eksisterede dengang – en chokerende aerodynamisk fremtoning skabt i tæt samarbejde mellem Chryslers ingeniører og designerne hos LeBaron, væsentligt mere vidtgående end f. eks. de aerodynamiske Cord'er. Helt ny var den teknik, der elektrisk i tre trin fik hardtoppen til at køre ned bag sædet, åbne en klap foran bagagerummet og falde på plads. Teknikken blev demonstreret under auktionen, og det så lettere komisk ud sammenholdt med vore dages teknik. Processen tog sin tid, men teknikken virkede! Motoren er 8-cylindret og udvikler 143 hk ved 3.400 o/m. Kølergrillen er helt forskellig fra 30'ernes Chrysler-udseende, da luftindtaget ligger under kofangeren. Robert Chrysler trak sig i 1938 tilbage fra den virksomhed, han havde stiftet. Noget tyder på, at hans efterfølgere har ment, at tiden var inde til fornyelse af bilmærket fra de stærke og funktionelle biler, der hidtil var blevet bygget, til noget epokegørende nyt. Selv om Thunderbolten vakte enorm opsigt i USA og blev demonstreret hos Chryslers forhandlere for tusinder af kundefemner, blev den kun fremstillet i 5 eksemplarer. Årsagen hertil er formentlig USA's engagement i 2. verdenskrig. Bilen blev solgt for knap 7.000.000 kr.

Jeg bed mærke i, at de fleste 30'er biler fra de store amerikanske mærker Packard, Cadillac, Auburn, Cord og Pierce-Arrow til salg på auktionen var overrestaurerede i en sådan grad, at det virkede utiltalende og utroværdigt i modsætning til en Jaguar C Type racer fra 1953, der trods buler og skrammer fra hård behandling solgtes for kr. 8.400.000.

To af bilerne var meget sjældne:

Den ene er en American Underslung Type 34A Tourist Touring fra 1913. Betegnelsen "underslung" skyldes, at rammen er ført under akslerne, hvilket giver bilen en lav tyngde, hvilket igen betyder et smart design, god komfort og sikkerhed. Den fornødne højde for at kunne manøvrere bilen frit blev sik-

ret med store hjul (40 inch). Bilen blev produceret hos American Motor Car Co., som eksisterede fra 1906 til 1914, og stort set altid var i økonomiske problemer. Lukningen af firmaet skyldtes dels konkurrencen fra Cadillac, dels en forfejlet, snobbet markedsføring af mærket: bilen for "the discriminating few" og bilen for dem, der er misundelige. Bilen er 4-cylindret og har ca. 40 hk. Den havde lige så avanceret teknik som den tids Cadillac'er, men er et udstyrsstykke i forfinede detaljer af messing og indvendig udsmykning. Underslungen blev solgt for knap 500.000 kr. Det må være en forhandler, der købte den. Jeg kan se på nettet, at han nu har den til salg for godt 650.000 kr!





Lidt Triangelsnak

Af Leif Gr. Thomsen

Vort medlem Gunnar Allerellie i Canada har sendt et par fotos, som er meget interessante i en Triangel-sammenhæng.

Gunnar Allerellies forældre var gartnere med domicil i Dybbøl ved Sønderborg, og i Sønderborg havde de en enormt stor grønthandel, der hed Torvehallen. Eget gartneri kunne ikke nær forsyne den store butik med varer, derfor anskaffede man et transportkøretøj, der hver dag kørte til gartnerauktionerne i Odense for igen at være tilbage i forretningen ved åbningstid. Sidst i 30'erne-sidst i 40'erne havde man en Triangel årg. 1937 forsynet med et karrosseri, der mindede om den normale busopbygning, men uden vinduer. Altså en vældig stor lukket varevogn.



Gunnar Allerellie har fundet fotos frem fra familiealbummet, og dette viser Trianglen med mor, far og svigerinde. Den lille mand i midten er Gunnar, og fotoet er således fra 1942, bemærk de blændede forlygter.



Man ser Trianglen i 1944, klar til at køre til Odense en meget tidlig morgen. Man ser tydeligt karrosseriets linier. Den unge mand i førerhuset er storebror Holger Allerellie, nu også bosat i Canada. Gunnar Allerellie havde gerne medsendt et foto af Gartneriets næste Triangel, som blev anskaffet i 1948, men der findes ikke noget. Den blev leveret med en stor lukket påhængsvogn, så man rigtig kunne have et stort læs med hjem fra Odense. Denne Triangel med påhængsvogn og det hele blev solgt senere, da gartneriet lukkede. Midt i 50'erne så Gunnar Trianglen igen, det var på hovedvejen imod Odense, og han havde ikke lejlighed til at stoppe op.



Mens vi er ved Triangler, er der også et foto af en af DSB Sønderborgs 2 nye Triangler i 1937, den gik på Sønderborg-Flensborg ruten. Den stolte chauffør hedder Jens Madsen. Begge Triangler blev udskrevet til Røde Kors-kørsel i 1945, blev malet hvide og deltog i de mange transporter af frigivne KZ-fanger. Den ene blev udsat for flyverangreb og kom hjem til Sønderborg. Jeg husker den tydeligt, den stod hos autofirmaet Quitzau, hvor jeg holdt meget til som dreng. Bussen var gennemhullet, selv de svære hjulfelge havde huller så store, at man kunne stikke fingre igennem.

Endelig er der en Triangel mere, som jeg husker. Det var bybussen, som kørte i Sønderborg midt i 50'erne, velsagtens også en årg. 1937. Vognmanden hed Albert Jünke, firmaet hed SITOS. Desværre har det ikke været muligt at opdrive et foto af denne fine lille Triangel, men jeg har et foto af den indvendigt. Fotoet er taget i anledning af, at Deres ærbødige som ung tegner havde lavet et reklameskilt for forsikringselskabet Nye Danske af 1864, og man kan da også se, at Ørum Petersens firmamærke sidder på spejlet.



Vort medlem Gunnar Allerellie medsendte også et foto af den lastbil, som faderen brugte før Triangelen kom ind i billedet. Det er en GMC årg. 1928, og den ser nok så interessant ud, når man betragter både det lave lad og førerhuset. Den ligner nærmest en ombygget bus. Billedet må være fra efter 1939, se Opel Kapitän bagved. For øvrigt er fotoet fra Faaborg færgeshavn, og GMC'en venter på Mommarkfærgen. Der er læsset med gartnervarer fra Odense, og et hold roere fik lov til at lægge robåden oven på læsset, eftersom der ikke var plads til den på færgen.





Chevrolet Six fra 1932

Der er generalforsamling i Nyborg, øst og vest mødes og håndtryk og small talk udveksles, Egon Neesgaard viser mig et billede af en rutebil og fortæller en historie. Skriv den, siger jeg, den kan vi bruge i Veteran Tidende. Allerede den følgende tirsdag modtager jeg Neesgaards beretning, som kan læses efterfølgende:

Rutebilen kørte før krigen mellem Fjerritslev og Løgstør. Der var en Chevrolet Six fra 1932, chaufføren hed Gundersen. Billedet er fra 1938, optaget i Aggersund. Bemærk benzinen på Brugsens stander.

Det særlige for mig mht. billedet er, at når reservechaufføren kørte turen, var jeg ofte med, da det at køre bil også dengang var en dejlig fornøjelse: Jeg fik lov til at køre bussen, når der ikke var passagerer, og det var især spændende, når man ikke var fyldt 16 år.

En aften var det dog særligt spændende, da der i Aggersund kom en for os ukendt dame som skulle til Fjerritslev. Clausen gjorde tegn til mig om at køre og det gjorde jeg så. Det var mørkt, så man kunne ikke se hvem der sad ved rattet.

Næste dag skulle vi have en vikar på skolen, jeg gik i 4. mellem, og hvem træder ind! Det var damen fra aftenen før,

som bestemt mente hun havde set mig før, men det lykkedes mig at overbevise frk. Østergaard om, at det kunne umuligt passe. Om hun senere fandt ud af det ved jeg ikke, men i så fald har hun sikkert været overbevist om, at her nordenfjords var hun uden for lands lov og ret, hvis vi skoledrenge kørte rutebil.

Med venlig hilsen
Nees

Datidens rutebiler havde destinationerne skilteskrevet på vognsiden, på Chevrolet'en stod LØGSTØR-AGGERSUND-FJERRITSLEV. Rutebilen udgik således fra Vendsyssel til Himmerland, nord og syd for Limfjorden, dermed skulle bussen færges over Aggersund. Først i 1942 blev de to landsdele forbundet med en 210 m lang bro, derved kunne rejsetiden på den ca. 30 km lange rute forkortes.

P. E. Hansen



KONKURRENCEN



Det rigtige svar på konkurrencen sidste gang var C. Og det havde alle indsendere rigtigt. For resten deltog ikke slet så mange som forrige gang, med Wolseley'en.

500 C var tredje generation af FIAT 500, Topolino, lille mus kaldet (herhjemme Mariehøne, nedgroet negl, asfaltboble, navne som for fleres vedkommende gik i arv til VW Boblen).

FIAT 500 blev præsenteret i 1936, dengang med sideventilet motor og bagtøjet hængende i de kvartelliptiske bagfjedre (cantilever). Anden generation, serie 2, fik halvelliptiske bagfjedre og et mere konventionelt chassis. Den fortsatte ret uændret efter krigen, dog fra 1948 som 500 B med en topventilet motor. I 49 blev det til 500 C med en ansigtsløftning, sådan skulle det være på det tidspunkt, med indbyggede lygter og et bredt kølergrin. Bestemt ikke så kønt som modellens oprindelige udseende. Dog pæneste på de forskellige udgaver med stationcarkarosseri, Gardiniere ("gartnerpige" med træstel) eller senere Belvedere (stål), som desuden var regulært 4-personers.

Sideventilet eller topventilet, 500 svarede ikke til sit navn, begge motorer var på 570 cc. Det gjorde heller ikke afløseren FIAT 600 i 1955, som nærmede sig de 700 cc, med tendens til at vokse.

Navnet 500 dukkede op igen i 57 med Nuovo (ny), hvor de 500 faktisk passede til den 2-cylindrede motors størrelse. Men det er to helt andre historier, for både 600 og 500 Nuovo havde jo hækmotor.

I forbifarten skal det nævnes at FIAT i begyndelsen af tyverne havde mere eller mindre vilde planer om en meget



lille bil der skulle have heddet 500. Den blev der endnu mindre af end kæmpobilten Superfiat, der dog blev fremstillet i et par eksemplarer (og som mærkeligt nok havde nummerbetegnelsen 520 til fælles med en senere model). Den mest udbredte FIAT fra 1919 til 26 hed derimod 501. Det er også en helt anden historie.

Flere deltagere i konkurrencen har gjort sig overvejelser om hele scenariet på havnen. Peter Juel Jeppesen skriver: - Er den lille rutebil i forgrunden måske en Bedford og den bagved en Triangel med rund hæk og let fremadskånende snude? Og Carsten Schou Jørgensen skriver: - De to røde og gule busser tilhører vognmand Alex Jensen i Tranebjerg, den forreste er vist nok Chevrolet'en fra 1934, hvis historie jeg kender lidt til, og den er også omtalt i VT nr. 273. Den blev oprindelig registreret med nummeret C 4279, senere omregistreret til C 616 (design 1950), og i begyndelsen af året 1965 igen omregistreret til CR 8003, kort tid før Samsø 30. marts 1965 ophørte med egen registrering og blev lagt ind under Kalundborg (CM). I 1969 faldt den som offer for synet, og nummerpladerne CR 8003 gik formentlig tabt ved den lejlighed, men jeg har i min samling bussens emaljeskilt fra 1965 med registreringsnummeret, som disse erhvervskøretøjer dengang skulle have

siddende ved førerpladsen. Og bussen eksisterer endnu, den blev stillet ind bagest i garagen, og efter Alex Jensens død i 1982 hentet frem og restaureret, og i 1990 indregistreret med nummeret NZ 41 139. Færgen "Kalundborg" blev ifølge Clausen-håndbogen "Danske jernbanefærger" udrangeret ultimo 1965 og derefter solgt til Kuwait. Den anden færge, "Danmark" er den der nu ligger i Århus havn, og som blev bygget i 1952 under navnet "Broen".

Til det følger P.E. Hansen: - Den bagerste rutebil er formentlig en Opel Blitz 1938-40. Det indvendige bagagerum og den sprossede bagrude kunne tyde på at bussen oprindelig er bygget til turistikørsel. VW-busserne er taxaer, der venter på kunder.

Færgerne er omtalt i Politikens HHH om skibe fra 1954. "Kalundborg" og "Jylland" var søsterskibe med samme dimensioner og data. Hvordan 40 biler kom ombord gennem lugen i skibssiden er et godt spørgsmål.

Vinder er ved lodtrækning xxx. Konkurrencebilen denne gang kan enhver genkende. Spørgsmålet er: Hvilken årsmodel?

Send svar med post, e-mail eller fax direkte til redaktøren. Se side 2.

oer





Nyt fra Peugeot Sektionen - arrangementer i 2006

Copenhagen Autojumble i Klampenborg

Vi prøver i år arrangementet i Klampenborg som vores fællesarrangement. Det afholdes søndag den 21. maj kl. 10.00-16.00 på Klampenborg Galopbane. Der skal ikke foretages tilmelding. Vi tilstræber selvfølgelig fælles parkering.

Peugeot Classic Picnic

Finder sted søndag den 11. juni kl. 12.30-16.00 hos Peter B. Nielsen, Retro Garage, Gl. Engvej 3-5, 3330 Gørlose. Sæt datoen af til en hyggelig eftermiddag med ligesindede. Der er ikke krav om tilmelding, men hvis I ved at I vil deltage, er vi glade for en tilkendegivelse. Man finder nemmest til Peter B. Nielsen fra Hovedvejen 7 i Gørlose.

International Peugeot Meeting (IPM)

Afholdes i den spanske del af Pyrenæerne i perioden 16.-18. juni. Detaljeret program samt tilmeldingsmateriale kan rekvireres hos sektionen.

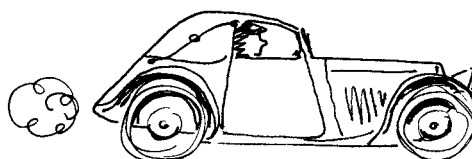
Veterantræf ved Rindsholm Kro

Sidste søndag i august - altså søndag den 27. august kl. 11.00-16.00 afholdes arrangementet på Rindsholm Kro. Der bydes hvert år på en veteranmenu og priser fra dengang farfar var ung. Yderligere information på www.rindsholm-kro.dk eller telefon 86639044. For alle jer i Vestdanmark er dette en god lejlighed til at mødes med andre Peugeot klassikere og deres ejere.

Oversigt over løb og arrangementer ajourføres på vores hjemmeside:

[//drive.to/pcdk](http://drive.to/pcdk).

Claus Sonne Linnedal



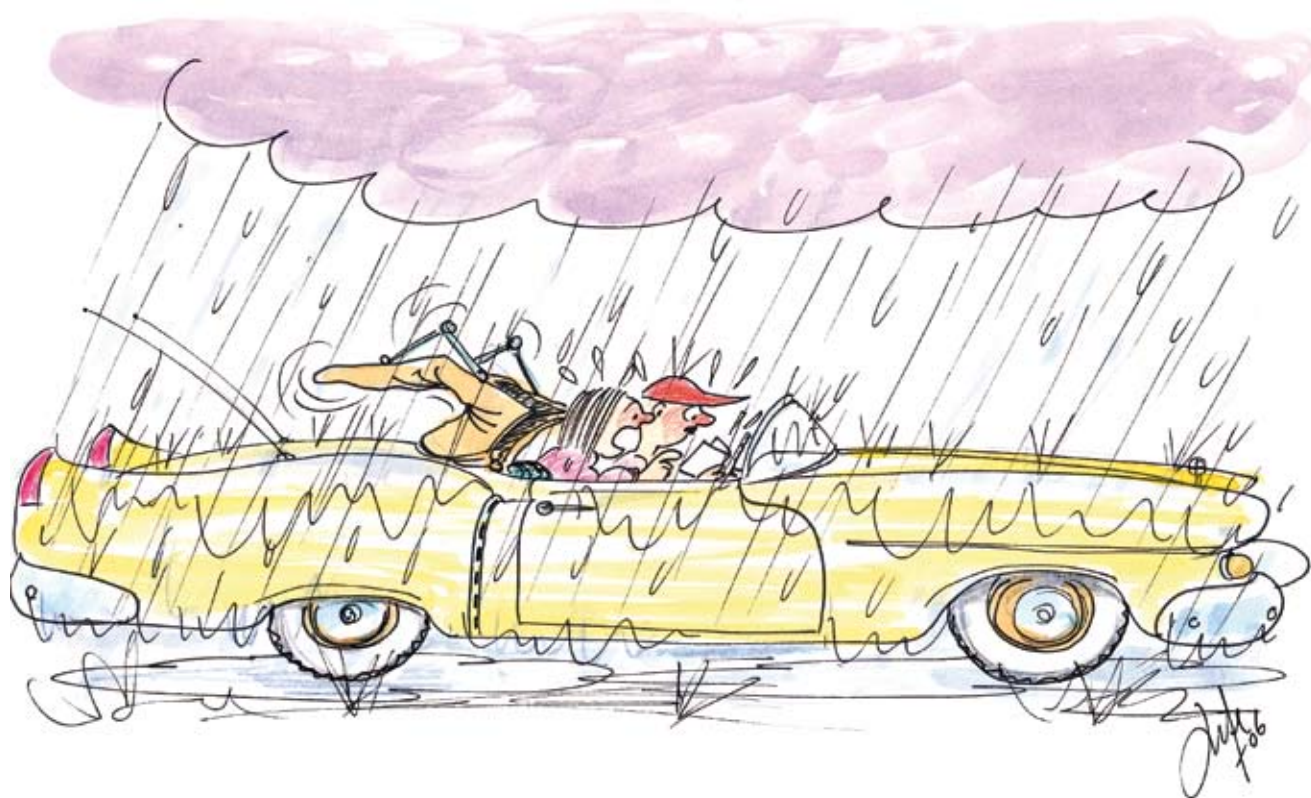


Velkommen til nye medlemmer

Dan Høj	Laursen	Kragkærvej 24, Fårup	8544 Mørke	86974222	LandRover	1974
Tommy	Pedersen	Kulagervej 13	4653 Karise	56289620	MB 110 Universal	1967
Henning	Sørensen	Rugagervej 10	5600 Faaborg	62611350	Ford Cosul Cortina	1964
Sven	Hansen	Aage Berntsens Alle 30	2750 Ballerup	44681045		
Oskar	Jensen	Vesterbrogade 80, 2	1620 ,København,V	40282137	Porsche 912	1967
Claus Fr.	Hansen	Lindevej 11	5250 Odense,SV	66124211		
Steen	Meyer	Kløvervej 1 B	6000 Kolding	20921503		
Dan	Nielsen	Ahornvej 38	5250 Odense,SV	40720305		
Ib Jakob	Jensen	Ulrik Birchs Alle 44	2300 København,S	32555958		
Poul Erik	Brøchner	Søndergade 18	6580 Vamdrup	75582535		
Preben	Jørgensen	Kragemosen 74	5250 Odense, SV	66173130		
Ib	Kallehave	Købingsmarkvej 3	6430 Nordborg	74453462		
Lars	Bendtsen	Lisas Alle 41	5250 Odense, SV	65926944		
Bjarne	Petersen	Kvongvej 281	6800 Varde	75254211		
Ian	Hunter	Dystrup Tværvæg 3	8586 Ørum Djurs	86381983		
Sarvo Breckling c/o Karen Bom		Amagerbrogade 259 B, 1 tv	2300 København, S	40130688	MB 280 SL	1969
Pedro	Rasmussen	Kløvervej 5	5792 Årslev	65994517	VW 231	1977
Christian	Frandsen	Søpassagen 6, 5 tv	2100, København,Ø	30799882		
Poul	Sønderskov	Havnevej 59,st	4500 Nykøbing ,Sj.	59914191	Nimbus	1948
Bent	Petersen	Sandbjerggårdsvej 51	2605 Brøndby	25216155		
Poul	Bjerregaard	Tranevej 15	8382 Hinnerup	86988531		
Michael V.	Dahl	Nordvejen 16	4050 Skibby	47520099	Ford Mustang 2	1975
Claus	Albrechtsen	Bjørnøvænget 36	8381 Tilst	86240150		
Tage Steen	Simonsen	Thorsvej 5	5700 Svendborg	26214671		
Kurt	Malini-Jensen	Nr.Ørslev Bygade 16 A	4800 Nykøbing F.	54851736		
Per	Mortensen	Saxovej 72	5210 Odense, NV		FIAT 1100 de Luxe	1963
Bent E. K.	Olsen	Hevringvej 19	8950 Ørsted	86489966	Nimbus	1938
Leif	Rasmussen	Rudmevej 7	5750 Ringe			
Edgar	Dahlin	Løvspringsvej 16	2920 Charlottenlund	39644524	MG B	1969
Egon	Hansen	Smedevej 5	6683 Føvling	75398251		
Lars	Hansen	Skovbakken 24 A,st tv	7000 Fredericia	26142516	Mercedes-Benz	1978
Jonas	Larsen	Harreshøjvej 85	3230 Græsted	40841414		
Kim	Saksager	Syrenvej 15	2970 Hørsholm	28261508		
Agner	Sørensen	Grabows Vej 3	9460 Brovst			
Finn	Thaisen	Wollesgyde 1,Ø	6230 Rødekro	74664104		
Henning	Friis	Lindvedparken 59	5260 Odense	61611948		
Tina	Sørensen	Nørbyvej 19,A	6200 Aabenraa	26258345		
Mogens	Friis	Fredensvej 22	3250 Gilleleje	48301411		
Christian	Pedersen	Diget 80, lej.104	2600 Glostrup	40841593	Seat 1430	1981
Kurt BisgaardKjeldsen		Amtsvejen 145	8900 Randers	86441862		
Thomas	Madsen	Nørrevænget 18, 3	5000 Odense,C	20152319		
Poul Rømerdal & Co v/Kim Rømerdal,		Vester Voldgade 110	1552, København,V	40304925		
Malene F.	Jepsen	Ørnevej 9	2600 Glostrup	60648701	VW 1302	1971
Gregers	Hovgaard	Østergade 13	5591 Gelsted	26876402		
Eva	Mortensen	Holsteinsgade 32, 2 th	2100 København, Ø	26857462		
Henry	Kuus	Slettenslandevej 28	5400 Bogense	64861796		
Per Bach	Larsen	Tved Bygade 24	8420 Knebel	86350530	Pontiac LeMans Sport	1970
Charlotte	Dinesen	Willemoesgade 32, 1 tv	2100, København,Ø	29443156		
Jesper Troels	Jensen	Fuglebakkevej 9	2000 Frederiksberg	23672000		
Ib	Andersen	Merløsevej 59	2700 Brønshøj			
Michael	Jacobsen	Højbjergvej 18	4470 Svebølle	29996455		



Jørgen	Thomsen	Bregentvedvej 6	4690 Haslev	56314644		
Dennis	Nielsen	Olesvej 30	4040 Jyllinge	20827006		
Ib Richard	Nielsen	Ugandavej 2	2770 Kastrup	32533016		
Henning	Kristensen	Multebærvej 10, Sejs	8600 Silkeborg	86846970		
Bruno Møller	Gregersen	Visbjerg Hegn 226	8320 Mårslet	20822258		
Claus	Thau	Barrit Langgade 61	7150 Barrit	75691444		
Søren N	Hansen	Nyelandsvej 41, 4 th	2000 Frederiksberg	26719169		
Rune	Myllerup	Studsgade 44, 5	8000 Århus, C	20219236		
Steen Heine	Jensen	Bohrsvej 4	9460 Brovst	40274411		
Ole Laigård	Skals	Johan Skjoldborgvej 7	9640 Farsø	98631590		
Ove	Sørensen	NedreThore Plassvej 35	3570 Ål, Norge			
Sofie	Holt	N.W.Gadesvej 10 B	3480 Fredensborg	26808002		
Kurt Steen	Eskildsen	Blegdamsvej 8, Lendemark	4780 Stege	55814594		
Niels	Valeur	Ryvej 8 A	8752 Østbirk	75781322		
Thomas K	Andersen	Nordtoften 6, Høve	4550 Asnæs	51514939		
Kurt	Noack	Bredagervej 84	4100 Ringsted	57525206		
Flemming	Hansen	Dalstrøget 85.st.th	2870 Dyssegård	2964 8015	Buick Skylark	1966
Gert	Bräutigam	Bakkehusene 27	2970 Hørsholm	45762580		
Bo	Larsen	Assensvej 15	5560 Aarup	40365645		
Erik	Bille	Hvidovre Alle 14	2650 Hvidovre	40684319		



Jamen Børge. Der står træk håndbremsen sæt gearvælger i neutral drej tændingsnøglen og træk i håndtaget L.....



BRØNSHØJLØBET 2006

Biler og motorcykler fra før 1935

Søndag den 28. maj 2006

kl. 9.00 -11.00 samles mange forskellige køretøjer fabrikeret før 1935 på Brønshøj Torv,

kl. 11.00 kører de i kortege til kai dige bach, Klausdalsbrovej 480 i Herlev.

Derfra videre ad småveje til Værløse Museum og videre til Ballerup Egnsmuseum i Pederstrup, hvor køretøjerne opstilles og kan beskues fra kl. 14.00 til 16.00



Brønshøj Museum
Tlf. 3828 2722
lacram@kff.kk.dk

BRØNSHØJLØBET 2006
FRA BRØNSHØJ TIL BALLERUP

28. maj
2006

Ballerup Egnsmuseum
Tlf. 4497 1113
mej@balk.dk



VETERANLØB
for biler og motorcykler fra før 1935





INVITATION TIL VETERANTUR

Åbent veteranløb i forbindelse med Odder Byfest 4. - 5. august 2005.

I forbindelse med byfesten i Odder i dagene 4 - 5. august vil der blive arrangeret et åbent løb/køretur for køretøjer over 30 år. Arrangementet løber af stabelen lørdag den 5. august.

Motorcykler og biler af alle mærker er meget velkomne til at deltage, blot skal det enkelte køretøj være fyldt 30 år og være indregistreret.

Turen starter fra Ålykkecentret i Odder kl. 10.00, hvor der samme sted er indskrivning og morgenkaffe fra kl. 9.00. Derefter køres der en tur rundt i Hads Herred, og vi kan godt love beboerne i Nølev, Assedrup, Rude, Saxild, Hou og Randlev, at køretøjerne kommer igennem disse byer. Turen er på ca. 50 km.

Efter køreturen i oplandet kommer køretøjerne tilbage til Odder, hvor der fra ca. kl. 13.15 vil være en parade på gågaden i en god halv times tid. I denne periode vil der for publikum være rig lejlighed til, at se nærmere på køretøjerne, og der vil være en afstemning blandt publikum om det flotteste køretøj.

Efter paraden på gågaden sluttet arrangementet af på Ålykkecentret, hvor der vil være eftermiddagskaffe til deltagerne.

Formålet med arrangementet er selvfølgelig at komme ud at køre en fællestur, men så sandelig også at præsentere køretøjerne i forbindelse med en festlig begivenhed i Odder by, og derved give et bidrag til dette store arrangement.

Tilmelding skal ske til Per T. Hansen tlf. 8654 4595, senest den 30. juli 2006.

Der er max. begrænsning på 30 køretøjer, efter først til mølle princippet.

Startgebyret er fastsat til kr. 75,00 pr person som deltager (børn under 12 år kr. 50,00), og dette indeholder morgenkaffe, forplejning undervejs samt eftermiddagskaffe ved tilbagekomst. Skulle det gå så godt, at arrangementet giver overskud, tilfalder det ubeskåret Ålykkecentret til dets arbejde for ældre og handicappede.



Arrangementet afholdes i samarbejde
med DVK, Dansk Veteranbil Klub



Invitation til DVK's »Veteran karavane« til Græsted Veterantræf 4.-5. juni. 1.-2. pinsedag.

DVK er inviteret til at deltage i Græsted Veterantræf 1.-2. pinsedag. Arrangementet er godt kendt af de fleste i DVK. Græsted ønsker flere veterankøretøjer og stiller græsplæne og telt til vores rådighed og ønsker, at vi deltager i deres showring med præsentation af vores køretøjer. Det synes vi er en rasende god ide, så derfor denne opfordring til at deltage.

Programmet for de to dage er som følger:

1. dag den 4/6 Kl. 9-10 Morgenkaffe-rundstykker i Nærum (DVK's hovedsæde).
 - Kl. 10 Førermøde – køretur ca. 50 km.
 - Kl. 12 Møde på opsamlingssted på pladsen.
 - Kl. 13 Smørrebrød i DVK-teltet.
 - Kl. 14 Præsentation i showring af vore køretøjer.
 - Kl. 16 Slut for denne dag.
2. dag den 5/6 Kl. 9-10 Morgenkaffe-rundstykker i Nærum (DVK's hovedsæde).
 - Kl. 10 Førermøde – køretur ca. 50 km.
 - Kl. 12 Møde på opsamlingssted.
 - Kl. 13 Smørrebrød i DVK-teltet
 - Kl. 14 Præsentation i showring.
 - Kl. 16 Slut for veteranweekend.

Tilmeldingen er bindende og kun på e-mail til: claus.neble@privat.dk

Tilmelding til begge dage og deltagelse giver gratis smørrebrød og deltagerplakette.

Deltagergebyr pr. person pr. dag Kr. 100,-. Dette beløb dækker morgenmad og smørrebrød. Hvis der deltages begge dage tilbagebetales Kr. 50,- inden hjemkørsel mandag den 5/6.

Da vi forstiller os stor deltagelse til denne veterankaravane er kun tilmelding på e-mail gældende. Oplysning om antal deltagere og køretøj er et "must". Betaling ved ankomst til Nærum.

Arrangementet er et samarbejde mellem DVK-Morrisregisteret og Græsted Veterantræf.

Med venlig hilsen

Torben Valerius, Claus Neble, Yngve Falck, Egon Andersen, Søren Lindekilde og Kim Polte.

Veteranlastbiltræf 2006

Lørdag den 2. september kl. 10.00-16.00
ved Jysk Automobilmuseum i Gjærn.

Som tidligere år afholdes veteranlastbiltræf ved Jysk Automobilmuseum i Gjærn. Der har været et stigende antal deltagere gennem årene og i år forventes rekorddeltagelse.

Træffet er åbent for lastbiler, busser, varevogne og lignende der er over 25 år gamle.

Der er ikke noget deltagergebyr og ingen tilmelding, dog ser arrangørerne gerne at man melder sin ankomst på forhånd, så man har et lille overblik over deltagerantallet.

Det er planlagt som en rigtig hyggedag uden løb og konkurrencer. En dag hvor man får en snak med ligesindede og de mange tilskuere der dukker op.

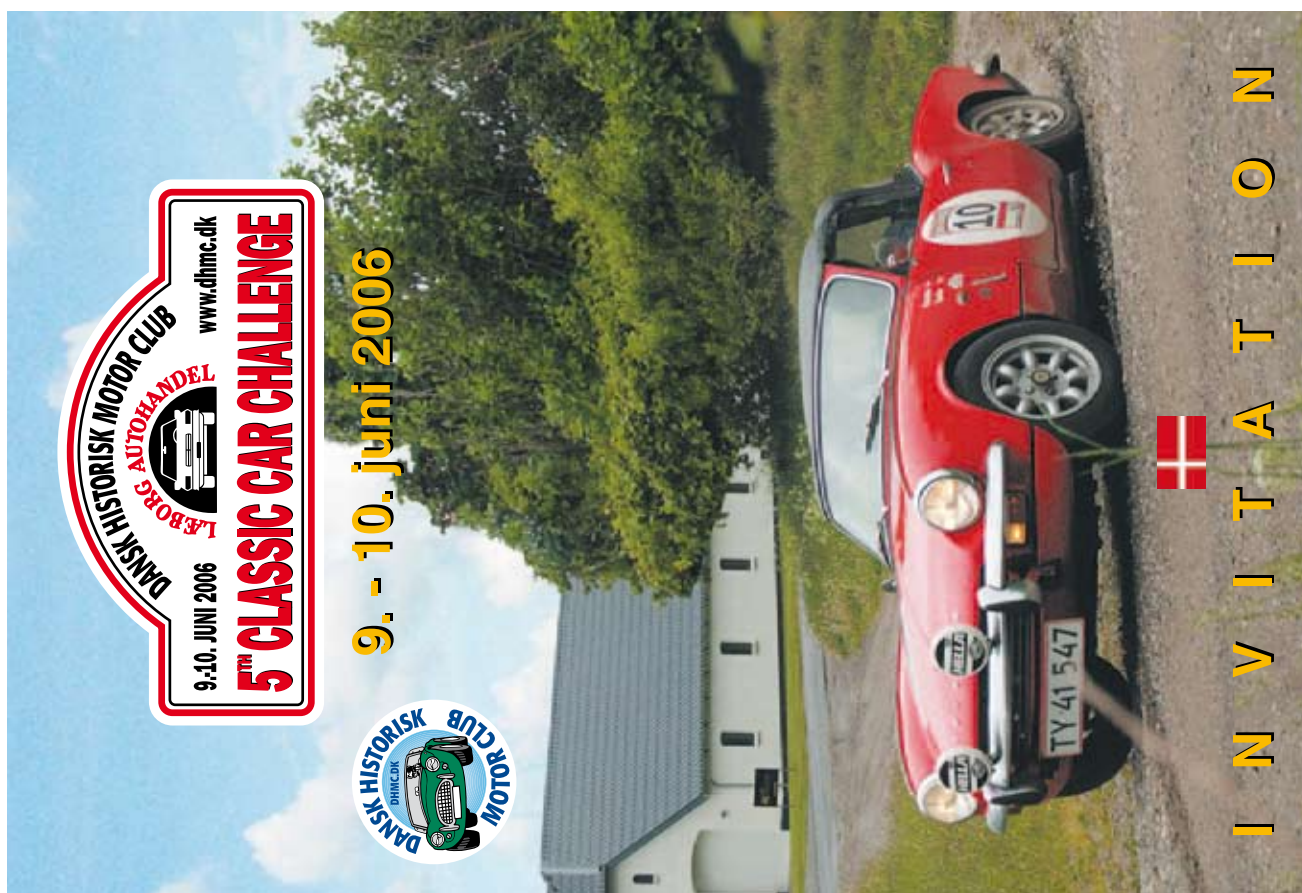
Nærmere oplysninger hos:

Jørgen Kjær, 86983177

Otto Lehm, 86431801

Åge Louring, 86875050





TILMELDINGSBLANKET



Starter i år fra herregården Ristrup – klublokalet – hvor vi mødes lørdag den 10. juni kl. 9.00 til morgenkaffe og rundstykker. Løbet starter herefter, og vi kører ad hyggelige veje til herregården Moesgård (Moesgård museum) syd for Århus. Her er der frokost og rundvisning under kyndig vejledning på museet. Efter frokosten kører vi videre og dagen ender med kaffe og afslutning på Norsminde kro. Under turen vil der være indlagt små opgaver, som skal løses efter bedste evne.

Pris pr. deltager kr. 250,-
Maks. 35 køretøjer fra før 1967



BIL/MC _____ ÅRG. _____
 NAVN _____
 ADR. _____
 POST NR. _____ BY _____
 TLF. _____ MOBIL _____
 ANTAL PERS. _____

Tilmelding kupon/check senest fredag den 2. juni til:

Kaj Munkholm
Strandvangsvej 100
8250 Egå

Tlf. 86221736



INTERNATIONAL DAMPFESTIVAL

Vejle

Velkommen til dampende nostalgi på
Vejle Havn i weekenden 7. – 9. juli 2006

Vi byder på bl.a. dampskibe,
maskiner, køretøjer,
modelskibe, udstilling,
underholdning for børn og voksne
og meget andet.

Se mere på www.dampfestival.dk



Medlemmer af Dansk Veteranklub inviteres til at deltage lørdag d. 8. juli - følg med i bladet
Kontakt Erik Hougaard på telefon: 75 83 00 49

FYNS KARDANLØB

Lørdag den 12. August Kl. 9.30

Fyns Kardan center er vært med morgenkaffe.

Vi kører derfra kl. 10.30 ud i den skønne fynske natur, hvor vi
finder et dejligt sted at spise vores medbragte madpakker.

Undervejs bliver der holdt pause hvor vi får en forfriskning.

Vi slutter i Nyborg, hvor der vil være rundvisning på kommunekemi.

Tilmelding: Poul-Henning Lauridsen på Tlf. 65 96 24 28

Senest den 1. august. Max. 30 køretøjer.

Nyt fra Kardan centret: de renoverer nu også veterankoblinger.



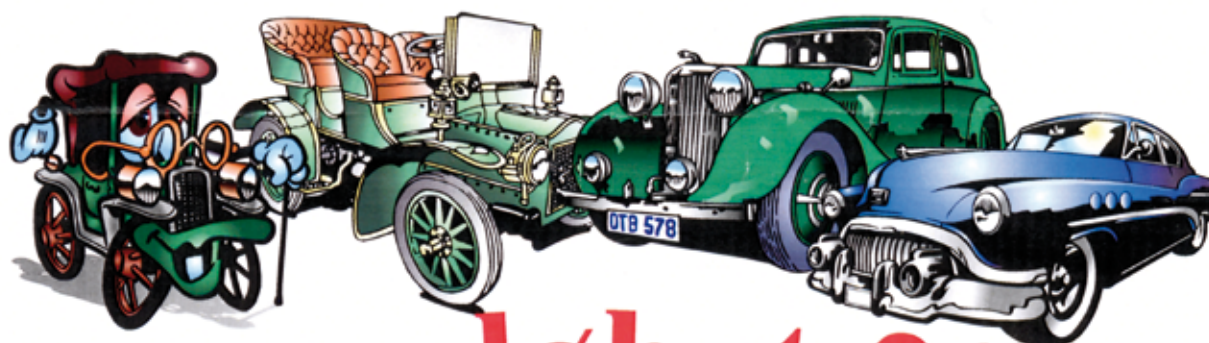
FYNS KARDAN & BREMSE

C E N T E R

sandvadvej 22, 5210 Odense NV

Tlf. 65 94 23 13 - hele døgnet - Fax. 65 94 21 13

E-mail: mail@kardancenter.dk - www.kardancenter.dk



Stevnsløbet 2006

Lørdag den 5. august 2006

PROGRAM

9.00-9.30 Ankomst til Nytorv i Store Heddinge. Der serveres morgenkaffe m.v.

10.00 Køretøjerne starter, kører gennem byen og en tur ud i den smukke stevnske natur, hvor der vil være indlagt nogle spændende opgaver og besøg.
Vi slutter på Traktørstedet »Højeruplund« ved den smukke Stevns Klint og Højerup Kirke, hvor der bydes på en let frokost (max. 2 personer pr. køretøj) samt præmieuddeling.

Løbet er åbent for max. 50 køretøjer, der skal være mindst 35 år gamle - men gerne ældre.

Tilmelding inden den 1. juli 2006, vedlagt kr. 100,00 pr. køretøj (2 personer). Evt. ekstra personer koster kr. 50,00 pr. deltager.

Tilmelding til Stevnsløbet lørdag den 5. august 2006:

Navn _____

Adresse _____ Postnr./by _____

Køretøj _____ Årgang _____

Deltagerantal _____ Betaling kr. _____

Sendes til: **Hans Peter Nielsen**
Stationsvej 5
4672 Klippinge
Tlf. 56 57 80 93 efter kl. 18.00
Mobil 40 14 80 37



BILERS SÆLGES

Porsche 912 1968. Mørkeblåmetal. Rigtig flot bil. Lakering er som ny, overhovedet ingen ridser. Kabinen er utroligt pæn. Motor, gear, bremses, fungerr ubeklagelig. Køreegenskaber 100 % i orden. Synet i Tyskland sidste år. Mange nye originale dele. 100 % uden rust. Motorrum flot. Bilen er uden afgift, afgiften er billig pga. det er en veteranbil. Pris kr. 97.000.

Nicolaj Ebbesen, tlf. 40312568
n_ebbese@macebb.dk

Lincoln Premiere 1959. Helt original og rustfri 4-dr. ht. Original lak, interiør, krom og motor. V8 430 cui. Pæn og velholdt. Skal ikke synes for 2012. Billeder kan mailes efter ønske. Pris kr. 135.000.

Tom Hansen, tlf. 40985153 tom.h@mail.dk

Lincoln Continental convertible 1965, 7,0 V8, 320 hk, automatgear, servo, elsæder, elruder, elkaleche, ny kaleche, synet 2005. Pris kr. 180.000.

Lasse Hundebøl, tlf. 23430290 lasse@marlerbutikken.dk

Porsche 924 Targa 1976 Rød (veteranstatus). Renoveret i 2004. Kørt 31.000 siden renovering. Synet januar 2006. Står m. plader. Enkelte småfejl: sædebetræk forsæde, skramme i forrude, ellers komplet lige til at køre ud i sommeren med. Pris kr. 56.800.

B. Due, tlf. 25791231 dadmail@get2net.dk

MG Midget Mrk 3 1969. Rød MG sælges. Utroligt flot stand. Kun kørt 20.000 km efter restaurering i 1998. Samme ejer i 20 år. Pris kr. 85.000.

Jens Vagn Nielsen, tlf. 48799702 anniejvn@get2net.dk

Austin Healey 100/6 1957. Meget flot, hvid med røde sider, skal ses. Flot motorrum. Flot rød kabine, Krom trådhjul. Beskrivelsen ville blive lang, ring eller få foto på mail. Endnu en **Austin Healey 100/6** 1959, 2-sæders og derfor sjældent, rød med sorte sider og rød kabine, flot motorrum og vognbund i bilens farve, kun kørt 50.000 miles fra ny. Ring eller mail for fotos. Pris kr. 285.000. Priserne som indregistreret, kan købes uden afgift. Pris kr. 245.000. **MGA MKII** 1961. Royal blue med tan kabine, foto kan mailes. Absolut velkørende pæn og nydelig, renoveret og malet i 1994, ikke en udstillingsbil, den har været brugt til at køre i. Minilite hjul, ny kaleche, nye sideruder. Ny motor 1622cc i 1998. Prisen er uden afgift. Pris kr. 164.500. Ebbe Nielsen, tlf. 54439834 retrocc@mail.dk

Mercedes-Benz 200 1967. Utroligt flot og velkørende, kongeblå med sorte nr. plader. Ingen rust overhovedet!! NYSYNET. Pris kr. 59.000.

Torben Toft, tlf. 40119515 toft.fotografi@get2net.dk

Morris Oxford pickup/halftøn van 1960. Meget original og sjældent Morris Oxford pickup sælges. Dansk bil. Bilen har kun kørt i 8 år, fra 1960 til 68, hvorefter den er blevet stillet væk på et tørt tømrerværksted. Der har den stået de sidste 37 år. Bilen er komplet. Har kun kørt 53.000 km. En del overfladerust i bunden. Rust i det originale metallad. Her er chancen for at eje en sjældent og uberørt bil. Til renovering. Billeder kan mailes. Pris kr. 13.500.

Palle Kragh Rühle, tlf. 27241837 palle@mgcc.dk

Peugeot 404 berline 1971. 131.129 km. Der skal laves noget rust/bremses. Motoren er særdeles velkørende. Sorte plader er deponeret hos forsikringselskab. Syn udsat til senest 1. august 2007. Kan besigtiges i Herfølge. Billeder kan sendes via mail. Pris kr. 12.500.

Henning Jensen, tlf. 43530731 capstan@comxnet.dk

Hanomag F 46 1972. Brandbil m. 4. cyl. MB benzinnmotor. Km. 18.500, synet januar 2006. 6-pers. førerhus Bilen kan ses i Tastrup. Pris kr. 24.000.

Jan J. Jensen 40253648, Finn Larsen 33249150. Jan Jeldtoft Jensen, tlf. 40253648 jeldtoft@mail.dk

Opel Olympia P1 1960. Komplet bil med dansk indreg. attest. Pris kr. 4.500.

Bo Brockdorff, tlf. 20900344 laila.dueholm@tdcadsl.dk

Ford A 1930. Originale papirer. Ejer fra ny direktør fra Magasin du Nord. Almindelig pæn velholdt stand, nysynet. Fabriksny køler. Pris kr. 65.000.

Andre Maurice Rey, tlf. 62272367 Dyrebjerg@tiscali.dk

Triumph TR-4 1962. Tidligere US bil. Restaureret i 2000. Dårlig kaleche og forskærme. Motor renoveret vinter 2004 med nye foringer og stempler. Patineret cognacfarvet læderindtræk og brune tæpper. Kører fint. Synet sommer 2005. Skal sælges nu så kom med et bud. Kan ses på Østerbro. Pris kr. 80.000.

Christian Høj, tlf. 61332016 kedde-total@image.dk

Triumph TR6 2,5 1972. Utroligt flot, nul rust, trådhjul, radio, cd, læderintræk. Bilen er importeret fra USA. Original Triumph tuned 190 hk, elektronisk tænding, startspærre, sportsudstødning med 2 adskilte afgangsrør. Nysynet oktober 2005 uden anmærkning. Bilen sælges på gr. af særlige omstændigheder. Pris kr. 175.000.

Hans-Jürgen Rieken, tlf. 55736636 hjrieken@stofanet.dk

Simca Aronde P60 Elyseé 1961. Ej synet. Evt. bytte med lille mc. Pris kr. 8.000.

Volvo 66 (DAF) 1976 sælges. Bilen er nysynet (27/2-06) og står på de oprindelige sorte emaljeplader. Den har kørt ca. 110.000 km, og sælges pga. ejers mangel på plads og tid. God begynderveteran og kultbil i Holland. 11.300 kr. Evt. bytte med lille mc. Pris kr. 11.300.

Jesper Andersen, tlf. 66136161, henvendelse 19-21.

Ford Fairlane Skyliner (retractable) 1957. Pæn og velkørende, reg. på sorte plader og holder syn til 2013. Pris kr. 260.000.

Ford F 5 1949, 29-prs. rutebil i flot og velkørende stand, synet og registreret på sorte plader, holder syn til 2013. Gode indtjeningsmuligheder. Pris kr. 250.000.

Svend Draaby, tlf. 38713902
svenddraaby@msn.com

Jaguar XJ6 4,2 serie 1 1969. 2 ejere på 37 år. 64.000 km. Dansk bil, helt original, pæn og velholdt. Leveres nysynet. Kører som en drøm. Pris kr. 85.000.

Thor Brohammer, tlf. 61127817 truels3@hotmail.com

Mercedes 280 3.5 coupé 1971. W111 - den smukke "pillarless" coupé tegnet af Paul Bracq. Sølvmetal med rødt læderinteriør. Fantastisk V8 motor. Bilen er velkørende og fejlfri. Elektrisk soltag og el. vinduer. Automatgear. Billeder kan sendes. Pris kr. 180.000. **Mercedes 300SEL 6,3 V8** 1969. "gentlemans hot rod", sølvmetal med rødt læderinteriør, motor og drivlinje (automatgear) i orden, interiør pænt. US model. Kører fantastisk. Ikke restaureret. Kan bruges som den er eller restaureres. Billeder kan sendes. Pris kr. 140.000.

Claus Juel, tlf. 28183940 cj@compudan.com

Ford Cortina GT Mk. 1 1966. I helt original stand, pæn og velholdt kabine og ingen rust. Behøver kun en hellakering, udstødning og en startnøgle. Sælges for højeste bud over kr. 30.000 + veteranafgift. **Renalt Dauphine Gordini** 1964 i original stand, køreklar og ingen rust. Pas på: 4 skivebremses. Pris kr. 27.800 - reg. afgift på kr. 3.800. Henvendelse kristen@automobil.dk eller tlf./fax 86486968.

Tre stk. **Mercedes 220S** 1956 til salg til renovering. De to skulle være nemme at lave i stand, den tredje kræver rustarbejde. Kan beses på gård i Midtjylland efter aftale. Sælges hver for sig eller samlet. Fotos fremsendes gerne. Ejeren er flyttet til udlandet. Frankenfeld, tlf. 0033-4 94 54 66 30 e-mail frankenfeld@wanadoo.fr

Chevrolet 4-dørs sedan på nr.plader. Pris 43.000. **Morris Isis II** 1957. 4-dørs sedan på nr.plader. Pris 37.000.

Erik Juhsen, Nansensvej 5, 8700 Horsens, tlf. 75644296



Porsche 924 2.0 1977. Nyrestaureret, kører perfekt. Nylakeret. Ombygget med 911 front og 944 sider og bagskorter. Læderkabine, el-ruder, virkelig flot, skal ses. 0 rust. 67.000. Bud modtages.

Silas F. Christensen, Timlundvej 16, 7270 Stakroge. Tlf. 20250885/75347285

MGC 1968 tartanrød, metalliseret, blyfrit topstykke, overdrive, trådhjul mm. Pris 175.000.

Tlf. 33223646

Mercedes-Benz 350 SL 1971. Signlrød. Renoveret. Aut. gear, pæn kaleche, hardtop mm. Pris 235.000 kr.

Tlf 40119948

Austin A 30 1955. Sort, flot i lak, ingen rust. Sælges pga.pladsmangel. 25.000 kr idepris.

Ole Hansen, Brande, tlf. 96420142 – 30270052

Chevrolet Master 1934. 6-cyl. på sorte plader. Totalrenoveret, nysynet 5/4 06. Pris 120.000 kr. **Chevrolet Master 1933.** 6-cyl. på sorte plader. Totalrenoveret, nysynet. Pris 120.000 kr.

Søren Hansen, Nørregade 5, 6240 Løgumkloster, tlf. 74743396/51903074

MGA 1957. Mørkerød. 66.000 km total, 7½ år til syn. Galvaniseret chassis, tank, udstødning rustfri. Motor, gearkasse renoveret. Trådhjul, ny dæk. 185.000 med plader.

Poul Henning Lauridsen, tlf. 65962428 – 26644238

Chevrolet Six XBAE 1931. 4-dørs sedan de luxe, 50 hk, topventilet. 6 stk. trådhjul, heraf to i forskærme. Originale papirer, instruktionsbog, GM's værkstedsbog, ekstra motor og gearkasse medfølger. Pæn og velholdt, alt fungerer. KDAK emblemer medfølger. Pris 78.000.

Jens Herforth, Plantagevej 58, 2820 Gentofte, tlf. 34651855

BILER KØBES

Opel Rekord "B" 1700/1900 sedan 1965/66 købes. Den med 4 runde baglygter, ovale forlygter, 12 volt og ohc. Skal være i god og original stand indvendig som udvendig, og det vil være et plus hvis det er en 1900 med aut. transmission. Dusør på 3.000 kroner for oplysninger der kan føre til køb i ind- eller udland.

Jens Møller, Norgesgade 60, st. th., 2300 København S, tlf. 32571847

DELE TIL BILER SÆLGES

Mercedes Benz 180 1958 og frem, Bærearmer til for- og baghjul, for- og bagfjedre, håndbremsekabel, bremsetromler for og bag, styretøj, vindspejl og bagrude, div.

bakelitlister, gearkasse, bagtøj, lygtedele, sidespejle, motordele, brændstoftventiler, koblingsdele, kølere, kølergitter, dørhåndtag, dynamo, startmotor, kardanakslar biligt til salg enkeltvis eller samlet. Bedst 17-20.

Lillienskjold, tlf. 98432738 lillienskjold@webspeed.dk

Renault R8/Floride S/Caravelle: ny køler med 2/3 ekstra kapacitet kr. 1.485.

Henvendelse kristen@automobil.dk eller tlf./fax 86486968

Til **Peugeot 404:** Startmotor, køler, 4 pæne hjulkapsler, pynteplader til c-stolper, nye Duc. paraboler, nips og kromstumper, olie-filtre til diesel (1109-05). Til **Peugeot 403:** Gearkasse, nye kofangerhorn, nye Duc. paraboler, nye blinklys til eftermontering, oliefiltre til diesel. Til **Mercedes /8 (W114, W115):** Holder til forkofanger og gummistøddliste til forkofanger, forlygteglas og forlygtekranse, kromlister til døre/skærme, venstre halvdel af forkofanger (pæn krom), 2 nye bremseskiver (W115). Andre dele: Lukkede forlygteparaboler (Sealed Beam), 2 stk. GE 6014 7 tommer. **Smith** instrumenter til Austin og Morris, termometer og olietryksmåler. Centrallås til eftermontering (Optilux), 4 døre. Henv. Tlf. 51586114

2 originale forskærme til **Chevrolet** årg. 39. Prisinde 2.000 kr.

Henvendelse tlf. 39651918 eller 20206407

Varmeapparat til **Jeep 151A M 38 A.** 1 sæt platiner, kondensator ny. 1 stk. reparations/vedligeholdelseshåndbog. Til **Volvo 140/240:** 3 stk. rustfri hjulpyntering. 1 stk. lydpotte, ny. 1 sæt platiner, kondensator ny. Find Christiansen tlf. 66140845

Mazda reservedele + pladedele + udstødninger + nye og brugte 1970-1990. Tlf. 86220622 – 86992536

Til **Ford 1500 GT:** Topstykke komplet 800 – bananudst. manifold 500 – dobbeltkarb. med indsugningsmanifold 800 – Kent 1200 2 stk. motorer 1 km garanti 40.000 – 1 til reservedele 20.000 – **Ford 1300** crossflow Kent ok 1500 – 2 stok. Ford automatgearkasser ok til Kent 11-1600 1000 kr. pr. stk. Niels Abild, Oldvejen 15, 4300 Holbæk, tlf. 59440075

Til **Renault 8:** 1 fin, brugt forklap kr. 500. Til **Renault 16:** Nye for- og bagstøddæmpere kr. 300 pr. par. Til **Citroën 2CV:** Nye dørpaneler kr. 150. Nyt mellemste udst.rør kr. 100. Papirluftfiltre kr. 40 pr. stk. Til **SIMCA 1000:** 1 ny højre forskærme kr. 400. 2 nye for- og bagstøddæmpere pr. par 300. Til **MGB:** 1 sæt bagfjedre kr. 1.000. Til **Vauxhall Viva HB & HC 1159 cc:** 1 ny vandpumpe kr. 400. Til **Viva HA:** 1 ny kofanger kr. 300. Thorleif Tofte Hansen, Mønvej 49, Ammendrup, 4720 Præstø, tlf. 55996119

Ford Taunus P6 2 stk. fejlfri døre 1300. Yderpaneler højre og venstre, nye 700. Masser af ny styretøjsdele til forskellige **Ford**biler. **SAAB 96 V4** motor med gearkasse, kører som en drøm, km-tal ukendt, sælges for 2.200. **Volvo B18** motor, kører rigtig godt, km-tal ukendt. **Volvo B20** ombytningsmotor, kører perfekt, km-tal ukendt, sælges for 2.000. Kæmpe lager af **kuglelejer, rullelejer, tryklejer** og **pakdåser** til person- og lastvogne, traktorer og mc. Ring og hør nærmere. Tlf. 57527377

Kølerkapper til **Ford A 125** kr. **Ford T** karrosseri (fint) incl. motor – for- og bagaksel – for- og bagsæde og dæk. Årg. 26/27. Kr. 30.000. Tre forskellige **bagagerumskufferter**. Fra kr. 500. **Hydraulisk presse** (40 ton) 3.000 kr. Diverse **hjul – dæk**, brugte – mange forsk. str. bl.a. 450-21, 475-21, 500-17, 550-18. Fra 400 kr. Benzintank til **Ford T** og **Chevrolet**. 175. kr. Chassisrammer til **Ford T** og **Ford A**, pr. stk. 800 kr. Helmuth Petersen, Glentevænget 10, 5550 Langeskov, tlf. 65381206 – 26921050

Tændingsdele, styretøjsdele, bremseskiver, bremseklodder plus meget mere fra oprydning hos autogrossist sælges samlet for 5.000 kr. Tlf. 74648156

MGC/B og Jaguar dele sælges: MGB styrebolt rival, brugt 1 gang kr. 800. GT bagrude uden el kr. 500. MG V8 nye bagfjedre med polybøsninger, grundet og malet ekstra gang kr. 700. MGC frontklap kr. 1.500. 4 x MGC manualer – dækker alt – kr. 400. MGC bremsetromler/bakker i ok stand, sæt kr. 500. Krombøjle til ekstralygter MGB/C kr. 300. Jaguar XJ 6 bagbremsekalisersæt, nyrenoverede el.galvaniserede med stempler og bremseklodder, også til håndbremser kr. 3.000. MGC standard keumtapaksel kr. 4.500. MGC motorblok kr. 2.500. MGC org. rat med læderovertræk, som nyt kr. 2.000. US/MGC sæt udstødningsmanifold i støbejern, ok stand, ikke svejset kr. 2.000. US/MGC alu indsugningsmanifold kr. 1.500. MGC sæt bremseskiver/bakker i ok stand, sæt kr. 650. MGB højre forsæde komplet samt komplet overtræk/skumpuder ve. Side: vinyl bisquitfarve incl. 2 nakkestøtter, fin stand kr. 1.800. 2 MGC torsionsfjedre kr. 1.000. MGC org. grøn motormaling, er udgået, kr. 250. MGC bagbremsecylinder, pr. stk. kr. 150.

Austin Healey dele sælges: Differentiale 3.9:1, 43/11 tænder i fin stand kr. 3.000. Org. AH rat, ikke justerbart, som nyt kr. 1.200. AH org. Lucas dynamo i flot og god stand kr. 1.000. Org. Smiths AH lys guldbund benzinnmåler og sender for benzintank kr. 500. Org. AH donkraft med stænger kr. 700. AH front Armstrong støddæmpersæt i fin stand kr. 1.800. AH bag Armstrong uprated med 2 x nye ings kr. 1.200. AH org. Girling bremseforstærker kr. 3.500. AH firkantet SU benzinpumpe renoveret og elektronisk kr. 800. AH org. kofangere for/bag kom-



plet med horn, monteringsbøjler for/bag samt plade over frontkofanger og plader til nr.plader, bøjle til fx. lygter, alt i perfekt stand kr. 4.500.2 stk. org. Lucas 24 Le Mans forlygter kr. 1.600. AH stål frontklap, rød i perfekt stand kr. 4.000. AH 3000 Mh II (triple carbs) bag udstødningsmanifold, er ok uden svejsninger kr. 1000. AH vandpumpe kr. 500. Org. bremsetromler bag m. bakker kr. 600. AH tonneaudækken i kraftigt stort mohairlærred incl. 2 støttestænger og tasker til begge dele kr. 1.800 kr. AH kalechedækken i kraftigt sort mohairlærred samt taske dertil kr. 1.400. AH kalechedækken i sort vinyl kr. 800. AH 3000 Mh III standard kruptapaksel kr. 5.000.
Verner Grebart, Forårsvej 20, 2920 Charlottelund, tlf. dag 35424344, aften 39631034 grebart@worldonline.dk

DELE TIL BILER KØBES

Ford Prefect 39-53. Køler til Prefect 39-53 passer også til Anglia. Kølerfigur/lukketøj til Prefect 39-53.
Hans Jensen, tlf. 20307029 systofte@mail.dk

Mercedes 116 280 SE 1978, døre købes.
Stefan, tlf. 20215086 stefanmoulvad@msn.com

Datsun 1000 1969: Reservedele søges, alt har interesse. **Rover V8** motor: Paknings-sæt søges.
Flemming Volkersen, Højvangsvej 14, 2600 Glostrup, tlf. 40767228

Adaptor til trådhjul til **Hofmann ERZ** hjul-afbalanceringsapp. søges.
Verner Grebart, tlf. 39631034 eller 35424344

MC SÆLGES

Ariel VB600 1954. Kun kørt 1 sæson efter totalrenovering. Superflot. Pris kr. 30.000.
Thomas H. Nielsen, tlf. 24406624 thomas@loegtenmurer.dk

Honda CX 500 1978. Nysynet, kun kørt 19.000. Flot og velholdt. Kr. 29.000.
Tlf. 40148037

2 knallerter, **Dixi** og **Mobylette**, pr. stk. 1.500 kr.
Helmuth Petersen, Glentevænget 10, 5550 Langeskov, tlf. 65381206 – 26921050

Byttes: **Velorex** sidevogn og Velorex sidevognsstel samt et gammelt sidevognsstel af ukendt mærke byttes med original sidevogn til BMW 250 motorcykel. Sælges: **Velorex** sidevogn, pris 6.000 kr. **Velorex** sidevognsstel, 3.000 kr. **BMW 250 cc 1953.** Velholdt og på sorte plader. Pris 28.000.
Søren Hansen, Nørregade 5, 6240 Løgumkloster, tlf. 74743396 – 51903074

Norton ES 2 500 cc 1957. Flot og velholdt, original med sort nummerplade. Kr. 34.000.
Ejner Nielsen, Tranevej 7, 2650 Hvidovre, tlf. 36495470

Diesella 316,næsten komplet og original. 2.000 kr.
Kaj Sørensen, Næstved, tlf. 55726198

Harley Davidson Pan Head Duo Glide 1960. Sort. Meget krom. Original stil/stand. Pris 110.000. Evt. bytte med andet spændende køretøj.
Palle Jørgensen, Vestergårdsvej 45, 6051 Almind, tlf. 75539200

DIVERSE

Campingvogn. Mostard Yvonne 304, bygget i Holland i 1967. 3 sovepladser samt en "bårekøje". Køleskab m. 220v/12v/gasdrift. Originalt støbejerns gaskomfur samt væghængt vandtank er blot to af mange spændende detaljer. Sælges i perfekt stand med eller uden syn. En perle jeg selv har hentet i Holland. Den perfekte partner til din klassiske bil. Ring og få resten af historien. Forhandlinggrundlag: Kr. 35.000. Billeder kan mailles.
Johs Aarup. 4020 9607 / 4541 3607 johs@aarup.net

Kære DVK, er der en person som kender til følgende: Blev der nogensinde solgt nogle Triumph Tr2'ere longdoor i Danmark i 1954? og hvad kostede sådan en bil dengang? og hvad blev de egentlig brugt til her i landet, jeg har fået at oplyst at der ikke har været solgt nogen i Danmark, men det er jeg ikke så sikker på.
Lasse kristensen, tlf. 23352766 lassepoq@get2net.dk

Garage/hal søges i Helsingør og omegn til en Chevrolet Standard Coach 1934. Også gerne for en kortere periode - hvis ikke andet er muligt.
Peter Kirkeby, tlf. 30250980 skibstrup@mail.dk

Pedalbiler købes. Gamle bevaringsværdige pedalbiler uanset stand. God pris gives – dog ingen fantasipriser.
J. Hein, Holevej 23, 5290 Marslev, tlf. 40451554

Garageplads. Aflåst p-kælderplads fremlejes 1-2 år, beliggende København Ø. 650 kr. pr. md.
Ring 20234116

AUTOMOBILIA

Købes: **Billeder** fra danske og svenske racerbaner fra slutningen af 1960'erne af **Opel Rekord B 1900**, den første af slagsen som introducerede Opel Rekord i motorsporten.

TIL SALG



MERCEDES 350 SE 1979

Hvid, sidst synet februar 2006. I særdeles sjælden og velholdt stand, ikke renoveret, står som ny over alt. Kørt 118.000 km. Original lak, aut. gear, servostyring, elruder/soltag. Letmetal- og stålfølge + et sæt stålfølge med vinterdæk. Webasto oliefyrt med fjernbetjening. En bil der bør ses, og man er solgt. Kontantpris kr. 120.000
Henvendelse tlf. 20978210

TIL SALG



CHEVROLET 1927

2-dørs. Sælges fordi jeg desværre ikke får tid til renoveringen. Komplet undervogn har været gennemgået og renoveret for ca. 20 år siden. På samme tid fik den udskiftet alt træ i taget. Motor er defekt. Kopi af driftsmanual medfølger samt diverse stumper. Er pt. opbevaret i Vestjylland. Højeste bud over kr. 15.000.

Mads Kofoed
Willemoesvej 11, 4200 Slagelse
Tlf 58532246
mads.kofoed@stofanet.dk

Jeg er særligt interesseret i makkerparret Dory Petersson/Klaus Wunderlich fra Hylinge MS, som ofte deltog i løb på Roskilde Ring og Ring Djursland i deres bulede, gule Opel Rekord. Endvidere i billeder af samme bilmodel som vandt det svenske rally i 1966 eller 67 med Lillebror Nassenius.
Jens Møller, Norgesgade 60 stk. th., 2300 København S, tlf. 32571847



Kørejakker til sportsvognen

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

Vi fører også kørehjelme, handsker, briller og halskraver

B. Overgaard Skind & Tøj

Storegade 36, Assens, 9550 Mariager

Tlf. 98 58 30 75

TIL SALG



BUICK SKYLARK 1965

V8 automatgear. Pæn stand. Ny bremses for og bag. Undervognsbehandlet 2006. Hvid med rødt indtræk. Synet 14/4 2005. Pris 45.000 kr.

Jørgen Jørgensen, 32945513 – 26155513



1937 MG VA Tickford 3-Position Drophead

Denne MG VA er nu sat til salg, bilen har været i sit nuværende ejerskab i ca. 10 år. Bilen har altid været passet, og stået i garage når den ikke har været i brug. Som det kan ses på billedet er det en meget fin bil, med et flot læderinteriør og en utrolig veltilpasset kalesche i fineste materiale. Lakken er også fin med god dybde. Motoren har kun kørt ca. 2000 km. Siden renovering. Bilen er meget velkørende og er derfor en fornøjelse at tage på ture i. Pris Dkk. 250.000.

For yderligere information kontakt.
Jakob Vigelsø
Tlf. +45-62218999
Mobile +45-40457010

GRATIS ANNONCER for klassikere og veteraner



Bringer købere og sælgere sammen
- i alt til klassikere og veteraner -

Biler - motorcykler - knallerter - scootere - lastbiler
traktorer - redskaber - stationære motorer
reservedele - automobilia - værktøj - litteratur

www.veteranposten.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen.

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Navn:

Tlf.

Adresse:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Håndlevestift i årlid	Aarsvet og lønke	Søtilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	608 kr.	599 kr.	519 kr.
100.000 kr.	860 kr.	458 kr.	745 kr.
150.000 kr.	1.022 kr.	628 kr.	867 kr.
200.000 kr.	1.191 kr.	759 kr.	949 kr.
250.000 kr.	1.362 kr.	926 kr.	1.190 kr.
300.000 kr.	1.519 kr.	1.071 kr.	1.351 kr.

Vintage biler årgang 1951 - 1970

Håndlevestift i årlid	Aarsvet og lønke	Søtilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	676 kr.	977 kr.	581 kr.
100.000 kr.	956 kr.	509 kr.	828 kr.
150.000 kr.	1.195 kr.	689 kr.	969 kr.
200.000 kr.	1.257 kr.	857 kr.	1.048 kr.
250.000 kr.	1.519 kr.	1.029 kr.	1.256 kr.
300.000 kr.	1.688 kr.	1.198 kr.	1.390 kr.

Klassiske biler årgang 1971 - 1981

Håndlevestift i årlid	Aarsvet og lønke	Søtilstand	Vinterstilstand *
25.000 kr.	1.766 kr.	897 kr.	1.542 kr.
50.000 kr.	2.295 kr.	1.077 kr.	1.965 kr.
100.000 kr.	2.595 kr.	1.496 kr.	2.231 kr.
150.000 kr.	3.088 kr.	1.855 kr.	2.616 kr.
200.000 kr.	3.571 kr.	2.111 kr.	3.016 kr.
250.000 kr.	4.172 kr.	2.609 kr.	3.471 kr.
300.000 kr.	4.696 kr.	2.991 kr.	3.949 kr.

Helårige præmier
for 2006



Veteran
Forsikringsklubben

Kontakt

Dansk Veteranbil Klub
Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum
Tlf. 4556 5610 (10 - 13) - Fax 4556 5611
E-mail: kvntm@veteranbilklub.dk

Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1970

Håndlevestift i årlid	Aarsvet og lønke	Aarsvet	Søtilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	595 kr.	286 kr.	419 kr.	498 kr.
100.000 kr.	895 kr.	286 kr.	419 kr.	678 kr.
150.000 kr.	1.199 kr.	286 kr.	419 kr.	946 kr.

Klassiske motorcykler årgang 1971 - 1981

Håndlevestift i årlid	Aarsvet og lønke	Aarsvet	Søtilstand	Vinterstilstand *
25.000 kr.	1.981 kr.	669 kr.	999 kr.	1.282 kr.
50.000 kr.	1.748 kr.	669 kr.	897 kr.	1.471 kr.
75.000 kr.	2.458 kr.	669 kr.	1.077 kr.	2.089 kr.

Vinterstilstand

* Vinterstilstand betyder at alle dele som følger af hoved, tryk og lønvetikler skal i perioden 16. november til 14. april.

Der kan derudover tages forbehold for klassiske campingvogns samt feltkøkkenkoncept. Kunsten ved at forsikre kan der også tages forbehold for i RUNA til forskellige priser. Ring til Dansk Veteranbil Klub og har nemmere om betingelserne for veteranforsikringen.

Danses økonomi eksisterer ikke forsikringsvilkårene. Der tages forbehold for trykfej og præmieoplysninger. Alle præmier er baseret på helårig udbetaling.

Maskinel Magasinpost
ID nr. 42123

Afsender:
Postboks 7777
7000 Fredericia

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst 4556 5610



PP

DANMARK