

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



50. årgang - November 2006 - VT nummer 365

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.dyring.larsen@veteranbilklub.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
ole.emil.riisager@veteranbilklub.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.

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Uplandsgade 70, 2300 København S
Kaj Christensen, Hollændervej 17,
2791 Dragør 4053 9401 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, 5752 5040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

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

Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4170 Høng
Johnny B. Rasmussen
5818 6309

Fyn:

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

Østjylland:

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

Midtjylland-Vesterhede

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

Vestjylland-Spjald

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

Sønderjylland:

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

Sydøstjylland

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

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,-

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

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.



*Bentley S Hooper
Empress 1957*

Foto: E. Wang Neesgaard

Indhold

Aktivitetskalender 4

Corvair var det 5

Registreringsafgifter 5

Fejl, fakta - Falck..... 5

Forlagsnyt..... 5

Klubaktiviteter 6

Dieseldunk 7

Tandhjulsbesøg..... 7

Arrangementer i det vestjyske 8

Grand Prix racere i 100 år..... 10

Bentley S Hooper Empress 1957 18

Sæsonslut 22

Fynsk Herregårdstur 24

Særudstillingen 26

Nogle gamle færdselstavler..... 28

Hudson igen-igen..... 30

Løvfaldsløbet 31

Køreselskab Fyn årsberetning..... 32

Konkurrencen..... 33

MhS nyhedsbrev..... 34

Årets Emil 36

Swapmeet 37

Nye medlemmer 40

Køb/salg 42

Familiemedlemskab

På generalforsamlingen i marts blev det godkendt at man fra 2007 kan tegne familiemedlemskab i Dansk Veteranbil Klub.

Familiemedlemskab koster et normalt kontingent, kr. 495,- plus kr. 250,- (2007) for efterfølgende medlemmer. Husstanden modtager kun ét Veteran Tidende til deling, til gengæld får hver enkelt stemmeret på generalforsamlingen og er således fuldgældigt medlem af klubben, det er dog en forudsætning at man har samme folkeregisteradresse.

De der vil benytte sig af tilbuddet, bedes snarest kontakte sekretariatet.

Dorte Stadil

Dødsfald

DVK-medlem Jesper Trust, Haslev, er død i en alder af kun 49 år. Jesper var nok mest kendt for sin interesse for knallerter, men havde også en Ford Zephyr, som han og fru Birthe og drengene Jacob og Anders deltog med i mange arrangementer. Desuden havde han en ældre Bedford bus under restaurering.

Af profession var Jesper Trust vognmand, med bus- og taxi-forretning i Haslev. Han har blandt andet leveret bus til kørsel til DVK's generalforsamling.

Karen og Ole Poulsen repræsenterede DVK's bestyrelse ved bisættelsen.

HJÆLP!

Jeg har gennem nogle år skrevet om nogle af de store drenge tilbage fra Roskilde Rings guldaldertid, som til næste år gerne skulle munde ud i en udgivelse.

De køreere jeg især har brug for assistance til er: Jens Christian Legarth, Hartvig ”Cognac” Conradsen og Jørgen Ellekær.

Da alle tre køreere som bekendt ikke lever mere, har jeg brug for hjælp som: Oplysninger om familie og venner. Oplysninger om mekanikere og hjælpere. Start og resultatlister (især udlandet 1964-67 - F3). Fotografier (professionelle som amatør). Scrapbøger eller artikler. Historier og anekdoter.

Sidstnævnte behøver absolut ikke at have noget med racing at gøre, men kan være om barndommen, arbejde eller anden fritid – oplysninger som kan gøre personen mere komplet.

Skriv, mail eller ring gerne til mig. Alt har interesse - intet er for småt. På forhånd tak.

Carsten Frimodt
Grønnemose Alle 112
2860 Søborg
Tlf. 3969 1490
carstenfrimodt@yahoo.dk

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600
Åbningstid søndage kl. 14-17. Onsdage kl. 17-20 under særstillingen.
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.





Møder

November

Tirsdag 7. Egeskov. Biblioteksmøde kl. 19.30.
Tirsdag 7. Ristrup. Underholdning ved tidl. motorkører Ole Møller fra Hinnerup.
Torsdag 9. Børkop. Børkopklubben indbyder til spændende aften hos Iversens Cylinderservice.
Torsdag 9. Børkop. Klubmøde på Vandmøllen kl. 19.30.
Torsdag 9. Rødekro. Undervisning i tændingssystem ved faglærer Erik From.
Tirsdag 21. Kværkeby. Vi adskiller en motor osv.
Fredag 24. Nærum. Julefrokost kl. 18.30.
Fredag 24. Nærum. Julemiddag kl. 18.30. Info Kim Polte, tlf. 39660329, Claus Nebel, tlf. 22535550.
Mandag 27. Vesterhede. Julefrokost.
Tirsdag 28. Egeskov. Julefrokost.
Tirsdag 28. Klippinge. Medlemsmøde med besøg af »De to eventyrere«, som kørte til Nordkap i en 30 år gammel 2CV.
Onsdag 29. Amager. Julemiddag kl. 19 for medlemmer med damer.
Torsdag 30. Morris-møde kl. 19 i Sørup. Hos Lennart Poggenborg, Granvej 5, Sørup. Tilmelding senest 27. nov. på 48484101 eller jonordlund@mail.dk

December

Tirsdag 5. Egeskov. Biblioteksmøde kl. 19.30.
Tirsdag 5. Ristrup. Julefrokost - mødetid 18.30.
Onsdag 6. Sæby. Gløgg muss man haben!
Torsdag 7. Rødekro. Kl. 19 julefrokost, bemærk datoen og husk tilmelding.
Torsdag 14. Børkop. Julefrokost på Vandmøllen kl. 18.30.
Tirsdag 19. Kværkeby. Julefrokost kl. 18 på Steffensgård.
Tirsdag 26. Egeskov. Juleferie.
Onsdag 27. Amager. Intet møde på Amager i december.

2007

Januar

Tirsdag 2. Egeskov. Biblioteksaften.
Onsdag 3. Sæby. Nytårsmøde.
Torsdag 11. Børkop. Klubmøde.
Torsdag 25. Morrismøde kl. 19.00 hos Leif Hilding Hansen, Svejlbæk Alle 6, Kastrup
 Tilmelding senest 22. jan. på 32525154.
Tirsdag 30. Egeskov. Kubmøde.

Februar

Tirsdag 6. Egeskov. Biblioteksaften.
Torsdag 8. Børkop. Klubmøde.
Torsdag 22. Morrismøde kl. 19.00 hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, Roskilde
 Tilmelding senest 19. feb. på 46359520 eller mail.
Tirsdag 27. Egeskov. Klubmøde.

Marts

Tirsdag 6. Egeskov. Biblioteksaften.
Torsdag 29. Morrismøde kl.19.00 hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, Hillerød. Tilmelding senest 26. marts på 48240123 eller mail.

Tirsdag 27. Egeskov. Klubmøde.

April

Tirsdag 3. Egeskov. Biblioteksaften.
Tirsdag 24. Egeskov. Klubmøde.
Torsdag 26. Morrismøde hos Mads Bengtsson, Kattrupvej 12, Buerup, 4450 Jyderup. Tilmelding senest 23.april på 76251429 eller mail.

Løb og arrangementer

Oktober

Søndag 1. -søndag 10. december. Særudstilling om Jørgen Skafte Rasmussen og hans DKW-imperium åbner kl. 14 i Sommers Automobil Museum. Der udstilles et stort antal DKW biler og motorcykler. Med udstillingen hylder Foreningen Motorhistoriske Formidlere en af Danmarks store sønner, som er næsten ukendt af offentligheden. Der udkommer en stor, rigt illustreret bog, skrevet af supereksperter Arne A. Jørgensen. Udstillingen vil være åben på søndage kl. 14 til 17 og ekstraordinært onsdag aftener kl. 17 til 20.

November

Lørdag 11. Stumpemarked i Herning kl. 8-16.
 Indbydelse senere.2007

2007

August

Lørdag 18. Arresø Løbet. Info tlf. 47724187 <http://home19.inet.tele.dk/arne-e-p>

Udlandet 2007

September

Lørdag 8. -fredag 14. Moravia Rallye. Se Veteran Tidende 363 og www.veteran-ova.cz/index.jsp

Corvair var det

Flere har skrevet til VT om hvad det er for en deltager i Fjordløbet nederst til højre på side 37 i sidste nummer. Deriblandt bilens ejer, Martin Borch.

Det er en Chevrolet Corvair convertible 1965.

Martin Bech skriver at i mange år var hans det eneste eksemplar af denne model på danske nummerplader, men at nu har en familie i København hjemtaget en magen til, om end årgangen efter.

Corvair var Chevrolet's forsøg på at tage konkurrencen op med de små europæiske biler, der vandt indpas på det amerikanske marked. Netop i 1965 skiftede den udseende, men i hele modellens levetid var motoren skiftende, og stadig mere kraftige, udgaver af en luftkølet, 6-cylindret boxermotor i aluminium. Anbragt i hækken; derfor blev bilen af nogle anset for livsfarlig og aktivisten Ralph Nader førte ligefrem en kampagne mod den.

Skulle der trods alt være flere af dem herhjemme hører Martin Bech gerne om det på martinb@dk.ibm.com eller tlf. 28807859

På billedet ses bilen i en anden vinkel.



Registreringsafgifter

I artiklen om afgifter i oktobernummeret af Veteran Tidende er der nævnt nogle beløbsgrænser, der benyttes ved beregningen af registreringsafgiften. Da jeg kom i tvivl om rigtigheden af de anførte beløb, bad jeg skattemyndighederne om en afklaring og har ved brev af 31. oktober fra SKAT's hovedcenter fået bekræftet, at de angivne beløb er forkerte, og at beløbsgrænserne for køretøjer, der er over 35 år gamle, er de samme som for andre køretøjer over 6 år, hvilket i henhold til SKAT's nyhedsbrev af 26. september 2005 for år 2006 er:

For motorcykler over 6 år: 105 pct. af 900 - 1.600 kr. og 180 pct. af resten.

For personbiler m.v. over 6 år. 105 pct. af 6.500 kr. og 180 pct. af resten.

I henhold til SKAT's nyhedsbrev af 20. september 2006 bliver de tilsvarende beløbsgrænser i 2007 for motorcykler 1.000 - 1.700 kr. og for personbiler m.v. 6.700 kr.

Atli Thostrup.

Fejl, fakta - Falck

Redaktionen havde forlagt sit forstørrelsesglas da vi skrev billedtekster til artiklen om Falck i sidste nummer.

Ved nærmere granskning synes cyklen længst til højre på billedet øverst på side 8 snarere at være en let motorcykel af det schweiziske mærke Motosacôche – herhjemme solgt af den vidtløftige grosserer Janssen under hans specielle mærke ELG – ligesom blandt mange andre motorkøretøjer den Orient Buckboard, han også havde leveret til Falck. Et eksemplar findes på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

Den tidlige bil, vi benævnte Humber, er nok snarere en amerikansk REO af den tidligste to-cylindrede version.

(PS: Luppen er fundet).

Forlagsnyt

Mange kender de talrige motorbøger, Villy Poulsen har udgivet på sit forlag Classic og for størsteparten selv skrevet. Både om biler, men mest om motorcykler og knallerter.

Nu sker der et generationsskifte. Forlaget overtages af Alex Schou Jensen, Jyllinge, der vil drive det i snævert samarbejde med sin virksomhed Veteran.

Forlaget skifter navn fra Classic til Veterania. Villy Poulsen vil stadig løse visse opgaver for forlaget, og det er ikke udelukket at han også skriver en bog i ny og næ. Man vil desuden stadig kunne bestille hans bøger.



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.
 28. november. Julefrokost kl. 18 i Jomfru Rigborg. Parkering ved klublokalerne. Sidste chance for tilmelding 17. november på tlf. 40174249 – 60840537. Vi ses med godt julehumør.
 5. december. Biblioteksaften.
 26. december – juleferie. Alle ønskes god jul og godt nytår. Så kan vi tage hul på et nyt veteranår.
 2. januar. Biblioteksaften.
 30. januar. Klubmøde.
 6. februar. Biblioteksaften.
 27. februar. Klubmøde.
 6. marts. Biblioteksaften.
 27. marts. Klubmøde.
 3. april. Biblioteksaften.
 24. april. Klubmøde.
 Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.
 Torben Olesen, tlf. 66174249

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.
 Torsdag den 9. november er der undervisning i tændingssystem og alt hvad der foregår omkring det, det fortæller Erik From om, godt vi har ham. Hvis du vil vide lidt mere end du måske gør nu, så mød frem, der er altid noget at lære på sådan en temaaften.
 Så kom vi frem til december, og læg nu lige mærke til datoen. Der vil i år blive holdt julefrokost torsdag den 7. december kl.19, så husk tilmelding.
 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.
 Kaj Munkholm har valgt at holde en pause fra hvervet som mødestedsleder, så mødeledere er nu de tre nedenstående, som takker alle for en god og energisk indsats.
 Decembermødet bliver med den årlige julefrokost – mødetid denne aften kl. 18.30.
 Med venlig hilsen
 Robert Vestergård, tlf. 86224003
 Lars Hoffbeck, tlf. 86999161
 Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00.
 Vores klubmøde 26. september blev et rigtigt hyggemøde med Asbjørn Rønn Simonsen, fordi der ikke kom flere end lokalet kan rumme. Asbjørn havde kataloget med på 600 sider, hvor hver bil er beskrevet på mindst en side. Pris 600 kr. Spørgelysten var stor, og Citroën-Peter, som også havde været til auktionen, kunne supplere.
 Til vores møde 28. november kommer to pensionisteventyrere og fortæller om deres 1.200 km lange tur til Nordkap i en 30 år gammel Citroën 2CV.
 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 21. november og på mødedagene i januar og februar fortsætter dette program.
 Tirsdag den 19. december julefrokost kl. 18. Pris 100 kr. Husk tilmelding i god tid.
 Venlig hilsen
 Preben Boisen 57525040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er fra maj igen kl. 19.
 Husk nu vinter-mødetid kl. 19.30.
 14. december kl. 18.30. Traditionen tro julefrokost på Vandmøllen. Koner, kærestere, mænd, gode venner, codrivere m.fl. er velkomne. Husk vi starter en time tidligere end på sædvanlig mødeaften. Tilmelding senest 11. december på tlf. 75890487 eller 27231433 eller jakobsen@skjernaa.dk
 11. januar. Klubmøde. Vi tager hul på et nyt år og er friske til nye oplevelser.
 8. februar. Klubmøde.
 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.
 27. november julefrokost, husk lille pakke.
 Venlig hilsen
 Ove H. Iversen, tlf. 23950721

VESTJYLLAND - SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.
 Læs andetsteds i bladet om efterårets arrangementer.
 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.
 Fra december er der igen kok i køkkenet. Medlem Alex Fl. Nielsen har påtaget sig opgaven. Han er kok af profession.
 I december juleskinke med grønlangkål og sukkerbrunede kartofler. Evt. bestilling på kok@veteranbilkub.dk, tlf. tlf. 49214079
 Fredag den 24. november kl. 18.30 julefrokost. Se indbydelse i dette nummer. Tilmelding senest 20. november.
 Der er kun ét tilskud pr. medlem, så til-



Dieseldunk

Vi var en flok små og store drenge og et par enkelte piger fra mødested Vestsjælland, der var draget af huse for at besigtige en imponerende samling lastbiler i et ladekompleks mellem Slagelse og Fuglebjerg.



Vores vært, Allan Petersen, har samlet op imod 40 lastbiler og en enkelt kampvogn. Lastbilerne er for størstedelen Bedford, men et par enkelt sidespring er det sandelig også blevet til. Den frygtindgydende kampvogn er en 4,5 ton basse af en tjekkisk T-72, som vi fik lov at høre blive slået i gang af sin ejer.
 Vi var naturligvis vært ved kaffe og kage, som dog takket være det flotte fremmøde hurtigt fik ben at gå på.
 Jeg må indrømme at jeg har lidt svært ved at fatte mig i korthed når jeg sætter mig bag tastaturet, derfor er jeg nået til enighed med redaktionen om at vi her i bladet "nøjes" med et mindre sammendrag for ikke at lægge beslag på alle bladets spaltmillimeter. Den fulde historie og nogle billeder fra aftenen kan du så finde på vores hjemmeside.

Tandhjulsbesøg

Torsdag den 26. oktober var Dansk Veteranbil Klub, mødested Nærum, inviteret til at besøge tandhjulsfabrikken CTF i Søsrum. Der havde tilmeldt sig 35 medlemmer til dette besøg, som blev til en spændende aften.



Vi blev budt velkommen af direktøren Bent Hervard, som fortalte om firmaets fortid, nutid og fremtid. Vi blev delt op i 3 grupper anført af Bent Hervard, Marianne Thorsøe og Brian Andersen. Flere maskiner var i gang og vi blev grundigt sat ind hvorledes arbejdsgangen er på fabrikken.
 Der var mulighed for at stille spørgsmål, som alle omhyggeligt blev besvaret.



Og så det bedste af det hele. Det er muligt at få fremstillet ét enkelt tandhjul. Skønt at vide hvis der en dag skulle ske noget med ens bil eller motorcykel.
 Aftenen sluttede med en sandwich samt vin, øl eller vand.
 Claus Neble rundede af med at sige tak for at vi måtte komme og havde en lille gave med til de tre der viste os rundt. Derpå ud i den sorte, våde nat - ude i ødemarken i Søsrum.



PS: Vor kontaktperson hos CTF er Brian Andersen, telefon 47170260. Se også www.ctf.dk

Tekst & foto: Hans Holtman

melder du dig flere julefrokoster eller -middage så husk at gøre opmærksom på det.
 Venlig hilsen
 Claus Neble

VESTSJÆLLAND - SÆBY

Der er åbent fra kl. 19 i mødestedet hver den 1. onsdag i måneden. I sommersænen i Vestsjællands Bilmuseum, i vinterhalvåret i forsamlingshuset.
 Om besøget i Allan Petersens samling af lastbiler – og kampvogne! – se til højre.

6. december. Gløgg muss man haben! Har man allerede en tradition når man har holdt noget én gang? Det må vi snakke om medens vi som sidste år hygger os med gløgg og brunkager. Det er planen at jeg og mindst én anden tager børn og kone med, så skulle det vist ikke komme som en overraskelse for nogen.

3. januar. Hva' så? Har du et godt forslag til nytårstaler, så lad os det endelig vide, og vi vil fare over opgaven med en hidtil uset ildhu.
 Følg med på mødestedets hjemmeside: www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm
 Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

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.

Onsdag den 29. november kl. 19 julemiddag for medlemmer med damer på Restaurant Kastrup Strandpark Nr. 1, 2770 Kastrup. Panoramaudsigt over Øresund og broen.

Pris pr. person kr. 100 ekskl. drikkevarer. Tilskud fra DVK. Medbring en lille julepakke, værdi 25 kr. pr næse. Tilmelding bindende senest 24. november.

Ikke noget møde i december.
 Med venlig hilsen
 Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør
 Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405, kajc@post.cybercity.dk



September bød på flere arrangementer i det vestjyske



Det første løb af stabelen den 1. september, hvor vi var inviteret til Videbæk af den lokale handelsstandsforening, da forretningerne holdt længe åbent. Vi mødtes i Videbæk og 23 køretøjer deltog i arrangementet. Westergaards Hotel i Videbæk serverede aftensmaden.

Den 2. september var vi på ny i gang. Vi mødtes igen i Videbæk.

Vi skulle have været 28 køretøjer, men flere måtte i sidste øjeblik melde forfald, hvilket medførte at deltagerantallet kom ned på 25 biler og motorcykler. Denne gang til morgenkaffe hos Ketty og Anton Sørensen, der havde planlagt en tur i lokalområdet. Efter morgenkaffen gik turen ad naturskønne eje til Vildbjerg, hvor man i dagens anledning havde startet en museumssmedje op.

Vi overværede bl.a. hvorledes man smedede hestesko, og fik fortalt smedjens og egnens historie. Fra smedjen fortsatte vi mod Abildå, hvor vi skul-

le se de gamle brunkulslejer, og hvor madpakken skulle indtages. Panikken bredte sig, idet der pludselig begyndte at regne, meget kraftigt, så motorcyklistene og de, der kørte åbent, fik meget travlt eller blev meget våde. Men pludselig klarede det op, og det blev opholdsvejr.

Vel ankommet til brunkulslejet og efter indtagelse af frokosten, besigtigede vi det lille museum, der er oprettet på stedet, og som på en utrolig måde beskriver arbejdsforholdene på stedet, dengang lejet var i brug.

Gutte Anneberg, 81 år, manden bag en af Danmarks største transportvirksomheder, Anneberg Transport, forklarede løbsdeltagerne om forholdene, da han som ung kørte brunkul fra lejet til jernbanestationen i Grønbjerg. I krigens sidste dage blev han ved Grønbjerg station standset af 3 bevæbnede tyske soldater, der krævede hans lastbil udleveret. Efter aflæsning af kullene fratog tyskerne ham bilen - dog mod behørig

kvittering. Lastbilen skulle bruges til transport af stjålne effekter, så tyskerne havde noget at handle med, når de kom hjem.

Samme skæbne overgik et lokalt bus-selskab, Møllers Busser i Ringkøbing, der måtte aflevere 2 busser til tyskerne.

Efter nogen tid fik Gutte underretning om, at nogen havde set lastbilen i Kruså. Sammen med Møllers Busser drog man af sted til grænsen, og efter lidt søgen fandt Gutte ud af, at hans lastbil kørte i Tønder. Ved ankomsten til Tønder fandt han også bilen og fik den udleveret. Bilen var blevet malet lidt, så navnet på døren ikke umiddelbart kunne aflæses, men som Gutte sagde: "Det var slet ikke så galt, fordi der var kommet nye dæk på hele vejen rundt, og på det tidspunkt kunne der faktisk ikke skaffes dæk."

Han fik bilen med hjem, og Gutte kører stadig lastbil den dag i dag, idet han lige har anskaffet sig en ny sættevogns-

trækker og starter hver dag kl. 6.30. Sådan.

Møllers 2 busser blev aldrig fundet.

Fra brunkulslejet gik turen videre mod et pensioneret landmandspar, Esther og Peter Moskjær, der beskæftiger sig med have, stenhugning, træskærerarbejde og malerier. Bare for lige at nævne nogle ting. Deres ejendom er beliggende på en ca. 5 ha. stor grund, hvor der er skov og en utrolig flot udsigt over det vestjyske.

Efter at have beset haven og huset - og de ca. 200 stenfigurer, dammene og bækkene, de hjemmelavede flot dekorerede møbler, steg forundringen hos de fleste, og enkelte mente, at der måtte være mere end 24 timer i et døgn her på stedet. En anden var så forundret og benøvet, at han spontant udbød: "Jeg forbedrer mig - fra i morgen - jeg lover det."

Efter denne oplevelse gik turen nu retur til Videbæk, hvor Ketty og Anton på ny havde dækket op i stuerne. Ketty havde bagt og lavet marcipankage - dekoreret med en veteranbil. Efter at Ketty havde fået ødelagt appetitten til aftensmaden afsluttedes dagen.

Stor tak til Ketty og Anton for en rigtig god dag, som gentages til næste år.

I forbindelse med indvielse af et nyt museum i Holstebro blev vi af Foreningen til Bevarelse af Gammelt Brandmateriel i Holstebro inviteret til at deltage i indvielsen den 23. september. Vi mønstrede 23 køretøjer og blev på bedste vis beværtet.

Indvielsen foretoges af Holstebros borgmester, Arne Lægaard, der efter en kort tale skulle klippe en brandslange over med en saks. Dette lod sig ikke gøre, men da han fik overdraget en brandøkse huggede han slangen over i et hug. Borgmesteren må være vant til at kløve brænde.

Ud over gammelt materiel råder museet over flere køretøjer. Bl.a. en Opel Blitz årgang 39, og ældre Commer. Derudover er der udstillet 2 Bedford fra midt tresserne - henholdsvis en K model og en J model, samt en Mercedes 1113 - også fra tresserne. Alle køretøjerne er stadig aktive, og fremtræder meget velholdte.



Mon ikke disse 3 køretøjer på et tidspunkt overtages af museet?

Ønsker du at besøge museet så kontakt Holstebros Kommunale Brandvæsen. Med besøget på det nye museum markeredes afslutning for denne sæson, men planlægning for den kommende sæson er så småt gået i gang.

Husk møderne i Spjald og julefrokosten den 1. dec.

Med venlig hilsen
Solveig og Poul Erik Johansen



I Grand Prix-bilens første tiår sad kørerne og deres mekanikere ikke i bilen, men på den. (Renault)

Grand Prix-raceren i 100 år

Tekst: Morten Alstrup

2006 har markeret 100-året for Grand Prix-racerens fødsel, og når man kigger på de køretøjer, der den 26.-27. juni 1906 deltog i Automobile Club de Frances Grand Prix på en landevejsbane vest for Le Mans, og de Ferrarier og Renault, som Michael Schumacher og Fernando Alonso brugte tidligere på året ved det fransk Grand Prix på Magny Cours, så er der ikke mange lighedspunkter. Skal man sætte tingene på spidsen, så er faktisk de fire hjul den eneste fællesnævner mellem de to generationer af racerbiler.

Godt nok har Grand Prix-klassen været motorsportens absolutte eliteklasse, men derfor går der ikke en rød tråd mellem de første Grand Prix-racere og nutidens Formel 1-projektiler. Med ganske få undtagelser har sportens ansvarlige i næsten alle årene justeret på reglementet for at bremse de evigt

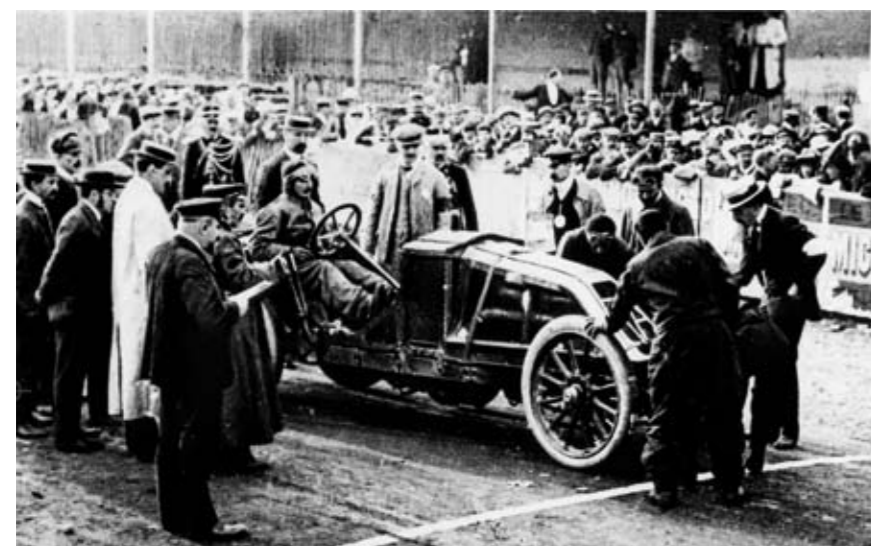
eskalerende hastigheder og modvirke den udvikling, som en række af motorhistoriens største genier og ingeniører har udtænkt i deres bestræbelser for at få racerbilerne til at køre hurtigere og bedre. Vægten har været en af de faste parametre, som år ud og år ind har væ-

ret anvendt, og det udgjorde da også grundstammen i det første reglement, som Automobile Club de France opsatte i samråd med bilfabrikanterne til det første Grand Prix i 1906. Da måtte de deltagende biler højst veje en ton, mens der ikke var de samme restriktioner på motorerne. Feltets mindste bil var således en Grégoire med 7 liter slagvolumen, hvorimod bilerne fra Panhard og Lorraine-Dietrich havde 18 liters motorer, hvilket gav en kapacitet på hele 4,5 liter for hver af de 4 cylindre!

Det var dog ingen af disse mærker, som vandt. Efter tolv timer og 1.238 km kørte Ferenc Szisz i mål på (og dengang var på virkelig en passende betegnelse) sin Renault AK foran Felice Nazzaros Fiat 130 hk.

Den Grand Prix-formel, de første biler var bygget op efter, fik en meget kort levetid. Allerede året efter ændrede man reglementet til en forbrugsformel, hvor der maksimalt måtte bruges 30 liter brændstof pr. 100 km, og 1908 blev det så ændret igen til nu et krav om en minimumsvægt på bilen på 1.150 kg og et maksimalt stempelareal på 755 cm².

Vinderen af det første Grand Prix – Ferenc Szisz – er ved at gøre klar til start i det franske Grand Prix 1906, overvåget af Louis Renault yderst til højre. (ACO Nikon)



Og sådan fortsatte det med skiftende reglementer frem mod første verdenskrig, hvor der dog i årene 1909-1911 ikke rigtigt blev kørt nogen Grand Prix-løb, da fabrikkerne kortvarigt havde mistet interessen for dem.

Motorsporten og Grand Prix-sporten var efter krigen stadig i deres vorden, så man skulle helt frem til 1921, før der atter blev kørt Grand Prix-løb. Men året efter begyndte der at komme mere system i tingene. Da stod det internationale forbund Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus for første gang bag et reglement, som kom til at løbe i fire år. Motorerne måtte højst være på 2.000 cm³, mens bilerne mindst skulle vej 650 kg, og nu begyndte Grand Prix-sporten for alvor at udvikle sig. I 1922 fik det franske Grand Prix følgeskab af det italienske, og året efter begyndte de første biler at have kompressorer, hvorefter denne rekvisit bredte sig gennem feltet.

Allerede i 1926 blev bilerne stranguleret ved en reduktion til 1.500 cm³, men trods det begyndte nogle af de første klassikere at dukke op. Maserati 26 så dagens lys i felter, hvor de franske konstruktioner fra Talbot, Delage og Bugatti var i overtal, og Bugatti Type 35, 37 og 39 blev blandt de mest fremtrædende Grand Prix-vogne, da det var muligt for velbeslæede privatpersoner at anskaffe dem og køre race med dem.



Mercedes har været med i Grand Prix-sporten i flere omgange, og hver eneste gang har det været med succes. Her hyldes (f.v.) Christian Lautenschlager, Otto Salzer og Louis Wagner i Untertürkheim efter triumfen i det franske Grand Prix i 1914. (DaimlerChrysler Heritage)

Halvanden liters formlen fik kun en levetid på to år, men den fik heller ikke nogen afløser, så frem til først i trediverne blev Grand Prix-løbene kørt uden nogen defineret formel. Men stadig kunne Bugatti 37-modellen være med og dominere. Nu begyndte Alfa Romeo også at melde sig på banen med en klassiker som 8C-2300, men i 1932 skrev man historie, da man indsatte sin

nye Tipo B. Det var den første enkelt-sædede Grand Prix-racer, og det fortæller lidt om den langsomme udvikling, sporten havde i sidste halvdel af tyverne, idet der allerede fra 1925-sæsonen kun måtte være køreren i bilen. Men i trediverne gik det pludselig hurtigt. Rigtig hurtigt endda. Til starten af 1934-sæsonen introducerede man en ny Grand Prix-formel, hvor man med



Bugatti masseproducerede i trediverne sine 35, 37 og 39, så velbeslæede privatpersoner også kunne være med i Grand Prix-sporten. (ACO Nikon)



Auto Union havde i trediverne et vist held med sin hækmotoriserede Grand Prix-racer, men det var først 20 år senere, at denne opbygning revolutionerede Grand Prix-sporten. Her er det Tom Kristensen, som giver opvisning i Düsseldorf under årets DTM-præsentation. (Audi)

et krav om en maksimumvægt på 750 kg mente, at man kunne dæmme op for udviklingen. Men det gik i stedet den stik modsatte vej. Kampen mellem landsmændene Mercedes-Benz og Auto Union førte til et næsten ukontrolleret kapløb på hestekræfter, som man siden kun har set med turbomotorerne i firserne. De to tyske mærker dominerede sporten i en sådan grad, at det kun var når en topkører som Tazio Nuvolari havde en af sine rigtigt gode dage, at f.eks. Alfa Romeo kunne vinde.

Men selv om de italienske hold og mærker mange gange var reduceret til fyld var kampen mellem Mercedes-Benz og Auto Union interessant. En væsentlig årsag var de grundlæggende forskellige principper, de to mærker anvendte i opbygningen af deres biler. Hvor Mercedes-Benz var en traditionel frontmotorvogn, havde Ferdinand

Porsche designet en hækmotorvogn til Auto Union, og med sine mere end 600 hestekræfter var den svær at håndtere, med mindre det var mærkets topkører Bernd Rosemeyer, som sad bag rattet. Godt nok vandt Auto Union mange sejre, og selv om motorsport alle dage har bestået af lige dele viden, religion og magi, så bredte hækmotorprincip-

pet sig aldrig rigtigt før to-tre årtier senere. Kapløbet mellem Mercedes-Benz og Auto Union blev dog bremsset inden anden verdenskrigs udbrud. I 1938 blev maksimumvægten ændret til en minimumsvægt på 850 kg, mens der for første gang blev indført en differentieret slagvolumengrænse på 3.000 og 4.500



I de første efterkrigsår kunne man stadig opleve førkrigsmodeller som denne ERA B-type i Grand Prix-løbene. (Dansk Veteranbil Klub)



Mercedes kom, så og sejrede med W196-modellen, der dominerede Grand Prix-sporten i årene 1954 og 1955. (DaimlerChrysler Heritage)

cm³ henholdsvis med og uden kompressor. Alligevel fortsatte kampen i Grand Prix-klassen mellem de to mærker, og så sent som to dage efter, at tyskerne invaderede Polen, deltog de begge hver med to biler i Jugoslaviens Grand Prix i Beograds gader. I modsætning til den forrige verdenskrig kom motorsporten hurtigt i gang

efter anden verdenskrig, og allerede i løbet af 1946-sæsonen havde Fédération International d'Automobile udformet den nye Grand Prix-formel, som året efter skulle igangsættes under navnet Formel A (men der gik ikke lang tid, inden den blev kaldt Formel 1). Der var fortsat en differentieret slagvolumengrænse, men nu på 1.500 og 4.500

cm³ for motorer henholdsvis med og uden kompressor, men til at starte med var det fortsat overlevende Maserati- og ERA-racervogne, som blev anvendt. Så kom først Alfa Romeo 158 og i efteråret 1948 Ferrari 125, men stadig var de opbygget med motoren foran køreren, der sad overskrævs over kardanakslens foran baghjulene.

Efter at der i trediverne var blevet kørt om et Europamesterskab blev det første verdensmesterskab udskrevet i 1950. Men allerede efter to sæsoner var interessen for Grand Prix-bilerne aftagende. Alfa Romeo trak sig ud af sporten, og da Ferraris 375 herefter ville være enerådende, valgte løbsarrangørerne i stedet at udskrive løbene for den min-



I 1952 og 1953 blev de store Grand Prix'er udskrevet for Formel 2, da Ferrari var for dominerende med sine 375-modeller. Skiftet fra Formel 2- til Formel 1-racere betød, at de store løb i stedet blev domineret af... en Ferrari 500. (Alstrup PR & Marketing)



Connaught blev i 1955 det første britiske mærke siden tyverne, som vandt et Grand Prix, da Tony Brooks sejrede i Syracuse i Italien. (Alstrup PR & Marketing)

dre Formel 2-klasse. Det ændrede dog intet ved, at Ferrari kom til at dominere, nu blot med 500-modellen!

1954 blev et skelsættende år. Ikke bare blev en ny Grand Prix-formel med 750 og 2.500 cm³ slagvolumen for motorer henholdsvis med og uden kompressorer introduceret. Mercedes-Benz valgte atter at gå ind i klassen. Med topkørere som Juan Manuel Fangio og Stirling Moss og den suveræne W196-model dominerede mærket klassen i to år, inden man trak sig tilbage og atter overlod banerne til kampen mellem Ferrari og Maserati, der med sin legendariske 250F-model nærmest masseproducerede Formel 1-racere, og så de mange britiske mærker, som var opstået i halvtredserne.

BRM – British Racing Motors – havde i en årrække forsøgt at få fodfæste i Grand Prix-klassen, men de mange problemer havde forvandelt projektet til et let offer for latteren i England. En af dem, der blev træt af projektet, var

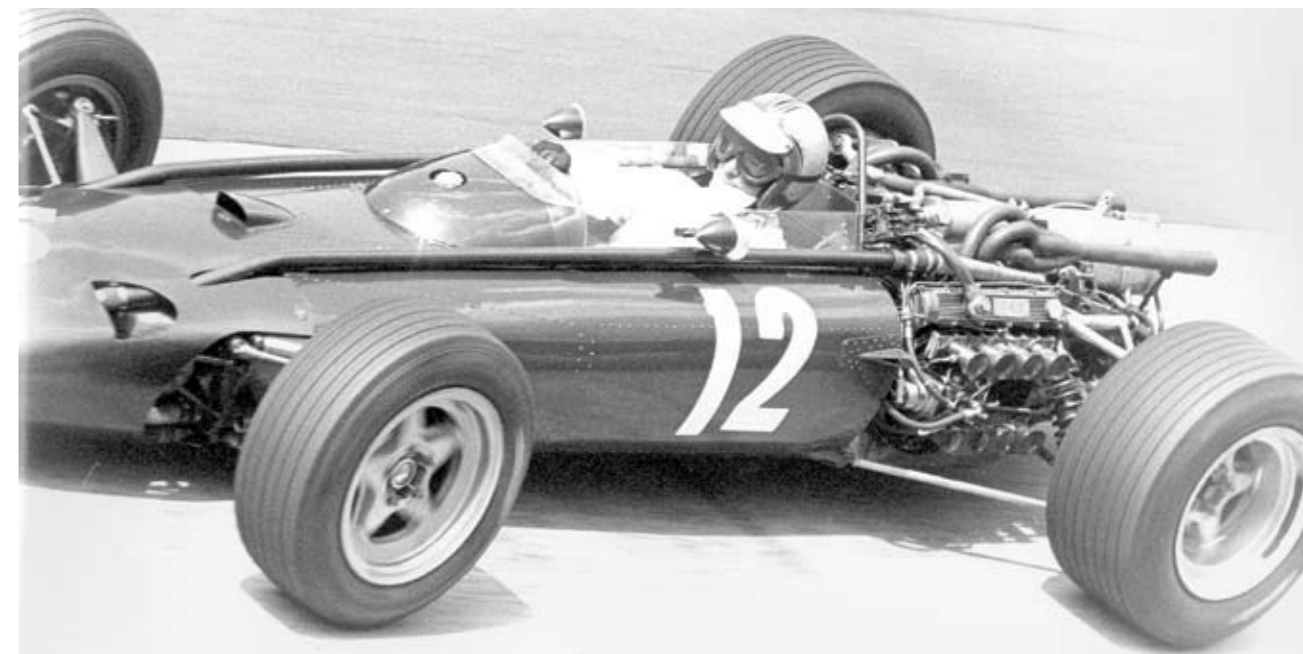
lejefabrikanten Guy Vandervell, der efter at have indsat en modificeret Ferrari som en Thinwall Special selv igangsatte produktionen af Vanwall-racerne, som i 1956-1958 tog kampen op mod italienerne. Æren af at blive det første britiske mærke, der vandt et Grand Prix siden tyverne, gik dog til et tredje mærke. Det var det lille Connaught, som med Tony Brooks bag rattet vandt Syracuse Grand Prixet.

Det blev dog to helt andre britiske fabrikanter, der på radikal vis ændrede

Grand Prix-sporten for bestandig. Cooper havde forsøgt sig med en Formel 2 med frontmotor i Grand Prix-klassen, men da man i 1958 satte motoren bag køreren i sin Cooper T45, havde man ikke bare lavet en vinder, men også startet en revolution. Med en reduktion i frontarealet på godt 25 % og bedre køreegenskaber var dette princip nu pludselig de gamle frontmotorvogne overlegent, og hvis man i 1960 sad bag rattet af en af de nu traditionelle biler, så var man dømt på forhånd til at tabe.



Cooper og Lotus revolutionerede i slutningen af halvtredserne og starten af tresserne sporten. Cooper med hækmotorvognen og Lotus med monocoquekonstruktionen. Her er det Stirling Moss (7) i Lotus og Jack Brabham (1) ved det danske Grand Prix på Roskilde Ring i 1961. (Dansk Veteranbil Klub)



Introduktionen af trelitersformlen i 1966 resulterede i en lang stribe forskellige motorkonfigurationer, lige fra V8 over 12-cylindrede V- og boxermotorer til ... den 16-cylindrede H-motor, som BRM forsøgte sig med. (Alstrup PR & Marketing)

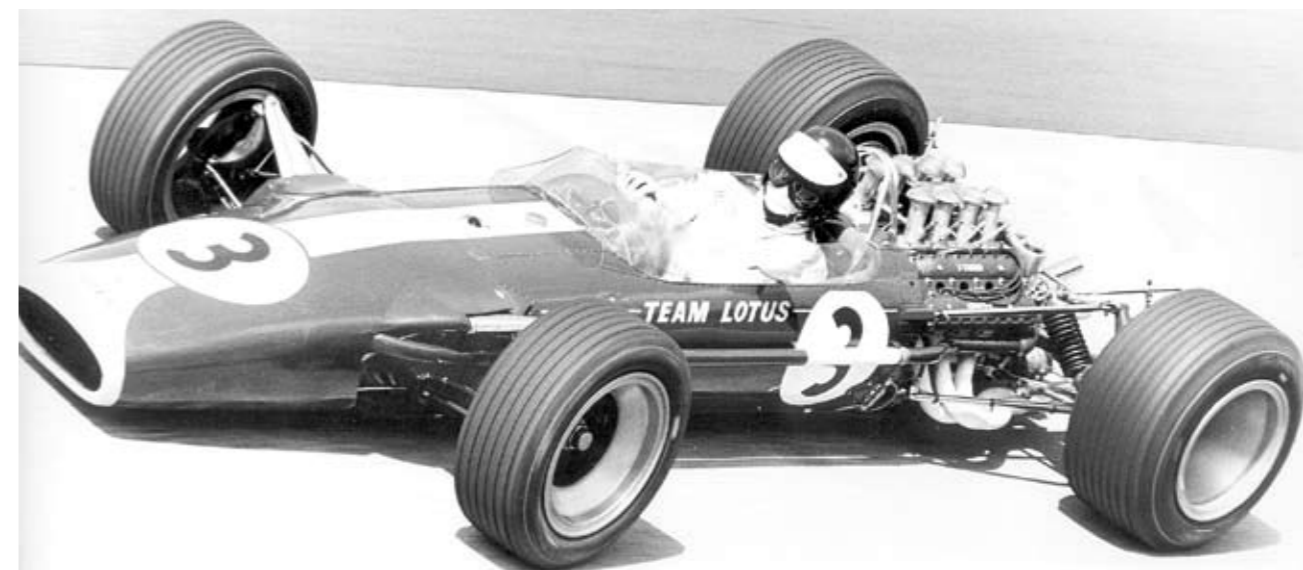
I 1961 blev kortene atter blandet med introduktionen af en ny Formel 1, hvor trykladede motorer blev forbudt, og slagvolumengrænsen for de øvrige motorer reduceret fra 2.500 til 1.500 cm³. Lige så effektive de britiske konstruktører havde været til at få motoren placeret bag køreren, ligeså langsomme var de med at tilpasse sig den nye formel, så Ferrari kunne løbe med sejre og titlen med sin lille hajnæsemodel 156, der ikke var større end en nutidig Formel Ford-racer.

Men briterne kom atter ind i kampen. BRM begyndte at vinde, men det var nu Lotus, der sørgede for den næste revolution. Den geniale Colin Chapman valgte simpelthen at erstatte den rumgitterørramme, som bilerne dengang blev bygget op omkring, med det, der kom til at hedde en monocoque – en konstruktion, hvor en række tynde aluminiumsplader blev nittet sammen til et chassis med form som et lavsidede badekar. Let og samtidig stift gav det pludselig mulighed for at arbejde mere

effektivt med hjulophængene og køreegenskaberne.

Halvanden liters formlen blev aldrig populær, fordi motorerne kort og godt var for brystsvage. Til 1966 lancerede man derfor et reglement, hvor de grundlæggende principper forblev uændret i tyve år. Slagvolumengrænsen blev hævet til 3.000 cm³, og for at gøre det let for dem, der ikke kunne finde en egnet motor, indførte man en omregningsfaktor på 2, så man bare kunne tryklade sin gamle 1.500 cm³ motor.

Alle tiders største Grand Prix-motor er den Cosworth DFV V8-motor, som Ford i første omgang udviklede for Lotus op til 1967, og som små to årtier senere havde vundet 155 VM-løb. (Alstrup PR & Marketing)





Siden 1966 havde reglementet givet mulighed for at stille op med en 1,5 liters motor med turbo, men ingen havde gjort det. Indtil Renault i 1977 atter dukkede op i sporten og satte gang i en hestekraftsspiral, som først stoppede ved 1.300 hestekræfter. (Renault)

Det var der dog ingen, som gjorde, men der var heller ikke ret mange som fra den nye formels start havde nye motorer klar, der kunne udnytte den nye øvre grænse. Via Ford lykkedes det Lotus' Colin Chapman at få udviklet den legendariske Cosworth V8-motor, der ikke bare vandt sit debutløb på Zandvoort i 1967, men i halvandet årti også skulle blive en værdifuld kraftkilde for alle de britiske konstruktører, som Enzo Ferrari nedsættende betegnede som garagister.

Fordoblingen i slagvolumen gav kon-

struktørerne nye udfordringer. De 400-450 hestekræfter skulle også overføres til asfalten, men da slicksdæk endnu ikke havde set dagens lys, forsøgte man andre metoder. Firhjulstræk var en af dem, men vægten og kompleksiteten i en sport, der endelig var blevet af med kardanakslen, gjorde ikke det til en farbar vej.

Kunne man ikke øge Grand Prix-bilernes mekaniske grip, så kunne man prøve at forøge det aerodynamiske grip. De første forsøg blev gjort med simple vinger, anbragt højt oppe over bilerne



og monteret direkte på hjulophængene, men da der indtraf en række alvorlige ulykker, hvor bilerne pludseligt mistede vejgreb når vingerne kollapsede, blev de øjeblikkelig forbudt.

I stedet blev forskellige spoilere og finner tilladt, og selv om de ved indgangen til halvfjerdserne var monteret på alle bilerne, så førte det ikke til en ensretning af designet. Vindtunneler var endnu ikke taget i brug, og da de forskellige konstruktører havde forskellige teorier og motortyper, bød dette årti på nogle af de mest varierede, men samtidigt også flotteste design. Tænk på de mange Ferrarier, de rene og enkle Brabham-racere eller de seks-hjulede Tyrrell. Men atter revolutionerede Colin Chapman sporten.

Da han introducerede sin Lotus 78 i 1977, var hele bilens underside udformet som en vinge, der sugede den fast til asfalten. Og det gjorde den, men kun generel skrøbelighed gjorde, at mærket måtte vente til året efter med at sikre sig VM-titlen med den forfinede 79-model. Så greb ensretningen også om sig, og alle de konkurrerende modeller lignede den mere eller mindre.

Halvfjerdserne bragte også en uventet revolution, som havde ulmet i over ti år. Ingen havde udnyttet den mulighed for at bruge en trykladet motor, som den nye formel havde givet i 1966. Indtil Renault gjorde comeback i Grand Prix-sporten med en 1,5 liters motor med turbolader. I de første par sæsoner gik bilen oftere i stykker, end den kørte, men så lykkedes det Jean Pierre Jabouille at vinde det franske Grand Prix i 1979, og så var en ny revolution startet. Turboladningen viste sig nemlig at være skruen uden ende, præcist ligesom de drejehåndtag i cockpittet, hvor køreren kunne forøge trykket og dermed hestekræfterne. Da Keke Rosberg i 1982 vandt verdensmesterskabet, blev han den sidste kører i en årrække, som tog titlen uden at sidde i en turbobil, for selv om bilerne fra 1983 nu skulle have helt flad bund, så løb hestekræfterne løbsk. Specielle motorer drevet

Med Lotus 78-modellen revolutionerede Colin Chapman atter Grand Prix-sporten. Med en underside udformet som en vinge havde bilen langt mere downforce end nogen anden Grand Prix-racer indtil da. (Henrik Kirkegaard)



Lotus' succes med sideponton udformet som omvendte flyvinger, fik alle konkurrenterne til enten at kopiere konceptet eller forsøge at forbedre det. Det lykkedes ikke for McLaren med M28-modellen. Først med kulfiberbilen MP4/1 i 1981 skabte man grundlaget for sin dominans i firserne. (Alstrup PR & Marketing)

frem af et konstrueret brændstof, der ikke havde meget andet med benzin at gøre end oktantal, gjorde det muligt at køre en kvalifikationsomgang med 1.300 hestekræfter i 1,5 liters motor og nå tilbage til pitten igen – hvis man altså var heldig!

Atter kom brændstofbegrænsning ind som en regulering af motoreffekten og hastighederne, men det var først, da turbomotorerne endegyldigt blev forbudt i 1989, at denne raketagtige farteskala-tion blev stoppet. Men udviklingen er fortsat siden, bare på andre punkter.

Motorerne er gået fra 3.500 cm³ over 3.000 cm³ til nu 2.400 cm³, og stadig er der langt flere hestekræfter til rådighed, end da Cosworth-motoren var på sit højeste. Elektronikken har styret stort set alt, lige fra aktive hjulophæng over motorer til sekventielle gearkasser. Aerodynamikken har udviklet sig til at være et af de største og mest tidskrævende indsatsområder, hvor nye reglementsbestemte begrænsninger er resulteret i køretøjer, som måske ikke er så skønne at skue med mindre man har et stopur i hånden samtidigt.

I starten af halvfemserne gjorde elektronikken for alvor sit indtog i Grand Prix-sporten, hvor Williams' biler – her Nigel Mansell foran Christian Fittipaldi's Minardi – havde aktivt hjulophæng. (Renault)



Nelson Piquet blev i 1983 den første verdensmester i en bil med turboladet motor, da han på Kyalami krydsede målstregen i sin Brabham BT52-BMW. (BMW)



BENTLEY S 1 HOOPER EMPRESS 1957

Tekst og foto E. Wang Neesgaard



I sommerens løb har vi bemærket - det har man ikke kunnet undgå - denne meget store og smukke Bentley Hooper Empress 1957. Selv ikke-veteranbilentusiaster lægger mærke til en bil med så smukke linier.



Ejerne er Bodil Amorsen og Preben Pedersen fra Skovlunde ved København. Preben er kendt i veterankredse for sit mangeårige medlemskab af DVK. Han har nr. 1531. Også Ford A klubben kender ham, idet han har været kasserer der i 10 år.

Det vakte naturligvis opsigt at se dem køre i en så fornem Bentley. Uden at forklejne den driftssikre Ford A, er der altså en vis forskel på de to fabrikater. Nu skal det lige tilføjes, at i deres garage står der også en Dodge D 5 4-dørs sedan fra 1937, en Mercedes 300 1961 og en Rolls-Royce 4-dørs åben 1936. Alle i flot stand og med tidstypiske nummerplader.

Preben er uddannet i et pressebureau. Efter endt soldatertid startede han som selvstændig med et job som distributør af øl og vand fra Harboe. Landevejene lokede, og det førte til en koncession som fragtmand – i begyndelsen med en enkelt lastbil, men efterhånden vokse-

de virksomheden til 17 lastbiler. Inden han solgte firmaet nåede han da også at være i bestyrelsen i Danske Fragtmænd i godt 10 år. Interessen for veteranbiler har han altid haft. Købte sin første Ford A pickup i

1981. Senere kom andre biler og mærker til, bl. a. en Renault touring 1927, der tog første præmie på et FIVA løb i Frankrig i 1998. En annonce i Rolls-Royce Advertiser bragte ham på sporet af den Bentley, der nu står i hans garage





4.887 cc, 153 hk. Som bekendt nægter Rolls Royce/Bentley at opgive hvor hurtigt deres biler kan køre. Der er to SU karburatorer og normalt 4-gears automatgear, idet dog manuelt gear kunne fås på bestilling. Hele herligheden er næsten 5½ meter lang og vejer 1.953 kg.

ge. De havde tidligere været i England for at se på en tilsvarende Bentley, men betingelserne kunne man ikke blive helt enige om, så det blev ikke til noget udover en dejlig ferie i Wales. I øvrigt ynder både Bodil og Preben at rejse udenlands i deres veteranbiler mindst en gang årligt. Fjerne mål som Lissabon, Rom, Barcelona og Prag etc. har de besøgt på forskellige rallyer, og de går da heller ikke af vejen for selv at arrangere ture for ligesindede.

Men tilbage til Bentleyen. Dens generalieblad ser sådan ud: Bentley S 1 Hooper Empress Saloon 1957. Netop denne bil var ifølge Preben Pedersen Hooper Coachbuilders Ltd.s udstil-

lingsbil på London Motor Show i Earls Court i 1957. Håndbygget i aluminium, og Hoopers karakteristiske Empress serie er i alt kun fremstillet i 131 eksemplarer. Deraf 6 som denne, de fleste andre på Daimler og Rolls-Royce chassis. Det unikke træinteriør er fremstillet af eucalyptus, og er de sidste år blevet totalt renoveret på Rolls-Royce fabrikkerne i Crewe. Den udvendige lakering er udført i cellulose. Chassiset er som sagt Bentleys model S 1, der i årene 1955 til 1959 blev fremstillet i 3.538 eksemplarer, hvoraf de 35 med den længere akselafstand, som kunne fås fra 1957, og de 431 som Continental. I alt 157 fik specialkarrosserier. Maskineriet er en 6-cylindret motor på

Den første ejer var den højt estimerede Sir Andrew Pastouna, der var fagjournalist og det engelske kongehus' rådgiver i bilsager. Han har bl.a. skrevet bogen "Royal Rolls-Royce Motorcars". Hans nære bekendtskab til kongehuset bevirkede, at bilen havde garage på Windsor Castle. Den er omtalt og vist i Martin Bennetts bog om "The Crewe Years" på side 171.

Efter Pastounas død i 1994 blev den overtaget af Bernhard Schur, der er formand for den tyske RREC Section, og Preben og fru Bodil er nu de tredje ejere af denne dejlige vogn.





Sæsonslut

Peter Bering fotograferede til mødested Nærums traditionelle arrangement ved sæsonens afslutning. Om mulig større tilslutning end tidligere: 157 personer fordelt i 78 biler og fin stemning. Deltagerne mødtes ved Frilandsmuseet i Sorgenfri og det endte med frokost på restaurant i Frederiks-sund. Undervejs blev der gjort ophold i en hal, hvor man besøgte en del af Flemming Larsens samling af Rolls-Royce, Bentley og meget andet. Da der ikke findes nogen deltagerliste med køretøjer nævnt har vi igen et problem, men på fotografierne ses i hvert fald at Packard Klubben under anførsel af Michael Bohnsen kom med et imponerende opbud af Packard, nemlig to førkrigs og en efterkrigs.





Fynsk Herregårdstur

Af Ruth og Hans Koch

For 4. gang kørte vi med på Herregårdsturen på Fyn, som i år gik gennem det meget smukke landskab på Nordøstfyn. Vi begyndte dagen med morgenkaffe, som Anne Lise havde fået hele familien Gustafsson samt nogle venner til at hjælpe med at brygge og medbringe på termokander.

Hertil var der i milevis af rundstykker og ost, pålæg og marmelade, så vi fik en god bund lagt til dagens strabadser. Omgivelserne var ret så smukke, idet morgenkaffen blev serveret hos en gartner i Langeskov, hvor vi gennem vinduerne ud til drivhusene omkring os kunne nyde synet af tusinder af gerberablomster i fuldt flor.

Efter at have fået udleveret rallypladerne kørte vi en tur gennem små hyggelige fynske landsbyer, forbi Ørnfeldt og Ulriksholm godser og til Kerteminde, hvor vi gjorde stop ved havnen. Derefter gik turen videre forbi Hverringes Gods, gennem flere små hyggelige landsbyer ad småveje og grusveje indtil vi kom til gården Brockdorff, hvor vi skulle nyde den medbragte mad. Da det trak op til regn, valgte nogle at sidde inde i laden, medens andre lige fik nydt maden i det fri, før regnen brød løs.

De gæve fynboer gav dog ikke op, selv om det stod ned i tove resten af dagen valgte stort set alle at køre videre med på turen efter frokosten, bl.a. gik turen ud til Fyns Hoved, hvor vi nød udsigten gennem forruden.

Derefter gik turen tilbage ad små veje og til Egns museet i Hindsholm, hvor vi afsluttede med eftermiddagskaffe og bjerge af 3-4 forskellige slags hjemmebagt kage.

Tusind tak for endnu en god Herregårdstur til hele Familien Gustafsson og alle medhjælperne, som gør alt for at det hele skal klappe - og det gør det.





Særudstillingen

Åbningen af særudstillingen om Jørgen Skaft Rasmussen og hans DKW-imperium blev foretaget af hans sønnesøn Jørgen, fra hvis private samling også en del af de udstillede køretøjer stammer.

I samarbejde med Foreningen Motorhistoriske Formidlere havde et hold DKW-entusiaster opstillet en udstilling, der i omfang og variation vakte forbløffelse og beundring hos hele det store antal gæster ved åbningen, og har gjort det på åbningsdagene siden. Vores billeder fortæller meget, men man skal se i virkeligheden den utrolige samling motorcykler, biler og stationære motorer, og det kan nås endnu, for udstillingen varer til 10. december, og der er i den periode udover museets sædvanlige åbningstid søndage kl. 14 til 17 åbent onsdag aften fra 17 til 20. Hver gang er der kyndig rundvisning med skiftende temaer. Sommers sædvanlige samling er der også, om end for tiden trængt noget sammen. På vores billeder ser man Jørgen Skaft



Rasmussen erklære udstillingen for åben og Arne A. Jørgensen, der takker Skaft Rasmussen, Ole Sommer og hele holdet af entusiaster for samarbejdet.

Skaft Rasmussen senior var foregangsmand hvad angår totaktsmotorer og for bilernes vedkommende forhjulstræk. Men den lille, tyndbenede bil med styrestang har ingen af delene – den er nemlig elektrisk og har kædetræk. For øvrigt udlånt af Johanna Museet i Skurup i Skåne, stiftet af vort mangeårige, nu afdøde medlem Manfred Almquist – ham med Messing-Forden Johanna, som vores ældste medlemmer sikkert kan huske.

Der er motorcykler i de særeste former, fra den tidligste DKW, som nærmest er en knallert, og der er fuldt repræsentativt udvalg af bilmodellerne, fra de første til de sidste. Hvis man hører til dem der med DKW biler forbinder krydsfiner og voksdug og en småpruttende motor, bliver man grundigt belært om at bilerne var af fremragende kvalitet. Det gør man også i Arne A. Jørgensens bog om emnet, der ved redaktionens slutning var tæt på sin udgivelse. oer



Nogle gamle færdselstavler til undervisningsbrug

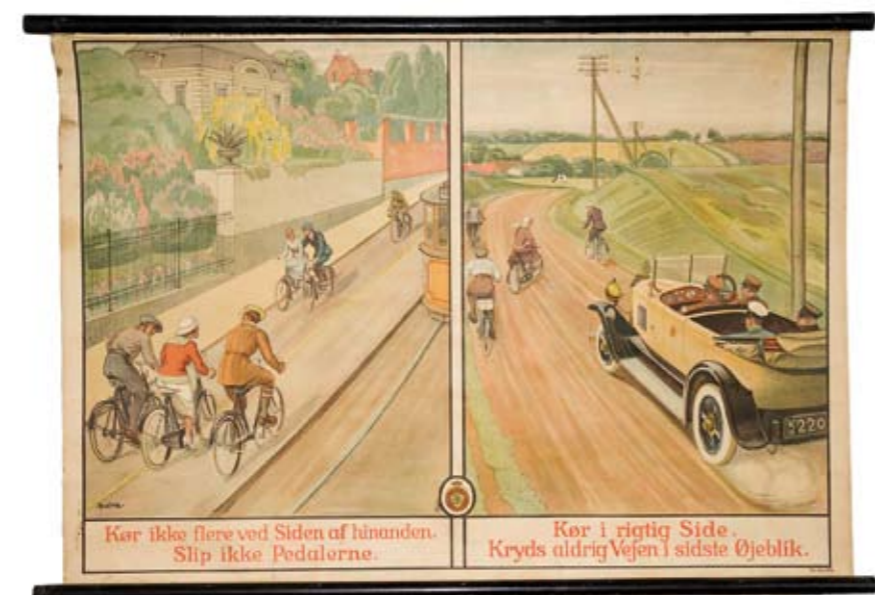
For mange år siden fik Deres ærbødige foræret to færdselstavler, som var blevet tilovers da en landsbyskole på Als blev nedlagt. Heldigt, for herved blev de reddet fra destruktions.

Det drejer sig om to af en serie på fire færdselstavler, der i tyverne blev udgivet af KDAK i samarbejde med N.C.Roms Forlagsforretning, og de skulle især anvendes i landets skoler, altså et tidligt initiativ i en bestemt retning, længe før der var noget, der hed Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Det var dengang, der var noget, der hed anskuelsesundervisning, i hvilke timer børnene sammen med deres lærer kiggede på en planche med et eller andet indhold fra livet på landet eller i byerne, og det samtalede man om. Ak ja, det var før film, tv og video var realiteter, og mange børn fik deres første viden om tingene på denne for tiden udmærkede måde.

Mesteren for de opbyggelige billeder er maleren og illustratoren Rasmus Christiansen, og han kendte sin metier. Mennesker, heste og hestevogne er perfekte, men automobilet er så ny en ting, at han ikke rigtig har lært dets anatomi endnu. Se selv.

På den ene planche ser man et åbent automobilet på vej ud ad landevejen. Det er højrestyret, som nogle finere mærker var dengang. Maleren har studeret netop dette køretøj, for instrumentbrættet viser tidens Bosch elkontakt med sikringsholdere, for der er elektriske lygter på vognen. Og så er der ganske tydeligt en spidskøler, køretøjet er KDAK's egen direktionstil, en Steyr. På forsædet er der hele to uniformerede chauffører, ham til venstre har KDAK's armbind på, ligesom bilens kølerfigur er KDAK vognmærket fra tiden, et virkelig kongeligt køretøj. I bagsædet sidder to passagerer. De bærer kasketter og støvbriller, og man kan ligesom forestille sig den ene af dem sige: "Se nu de forbistrede cyklister, min kære konsul..." For selvfølgelig skulle der



være noget for børnene at snakke om, særligt om cyklister, der kører i den gale side af vejen, eller som pludselig krydser vejen uden at se sig for. Og se på den bageste cyklist, hans bondskhed lyser ud af den brede bagdel.

Man ser også nogle friske og pæne unge mennesker, der breder sig på kørebanen, men den bedste er ham, der kører ned ad bakke med fødderne nærmest oppe på styret. Han må køre på en

cykel uden friløb, altså med fast forbindelse mellem hjul og pedaler, og på den måde kan han få rigtig megen fart på ned ad bakken.

På den anden planche ser man miljøer fra tidens bybillede. Læg mærke til de flotte heste og hestevognen, og taxavognene er nemmest at male set fra siden. Den ene, hvor det vanskelige forparti er skjult, befinder sig mere i et perspektiv. Bemærk, at taxaerne er højrestyrede,

og de har åbent førersæde, ikke noget med, at køreren skal være med på en lytter, når herskabet samtaler. Og se lastvognen, der er kædetræk til baghjulene med de massive gummiringe. Billederne er ellers et godt studium i tidens mode, både hvad dame- og herrebeklædning angår.

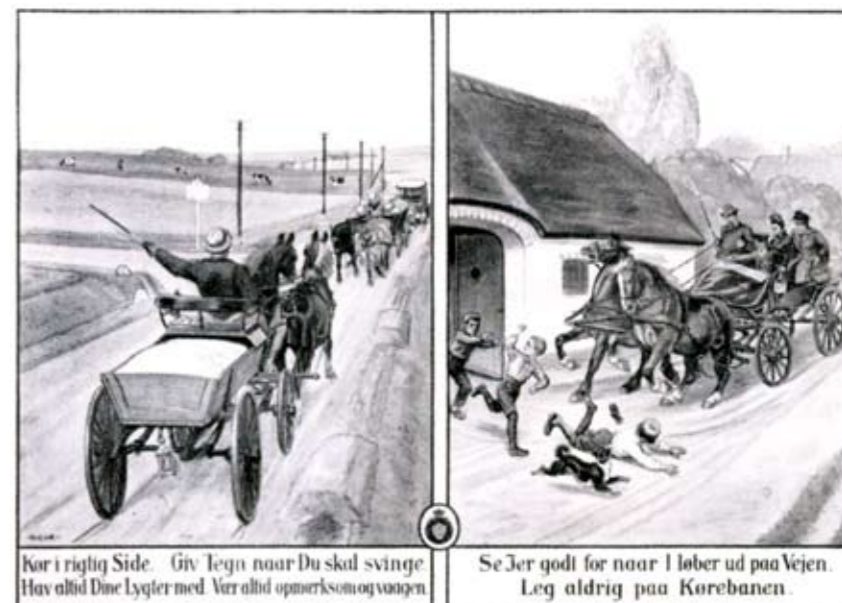
Plancherne er et bevis på KDAK's forudseenhed med hensyn til færdselsundervisning, længe før det blev et skolefag. Og KDAK var også på forkant med udviklingen, da landets første skolepatruljer opstod.

Leif Gr.Thomsen,
selv gl.skolemester

Og den ældgamle redaktør har et par tilføjelser:

Jeg begyndte i første klasse i 1939, og da havde vi i skolestuen fast ophængt de hyggelige tavler til anskuelsesundervisning. Ikke lige KDAK's færdselspædagogiske, men motiver fra bondegårde og med husdyr – og lignende. Der var dog også allerede dengang undervisningsfilm, 16 mm, som skolerne fik til låns fra Statens Filmcentral. Det var måske mest i de lidt højere klasser, og det var en svir når en skoletime forløb med at se film, så slap man for at blive hørt i den lektie man med garanti ikke havde læst på.

KDAK's i virkeligheden otte færdselstavler, nemlig to gange to på højkant og to gange to i tværformat, er gengivet i den fine 25-års jubilæumsbog fra 1926. Men som det nu skikker sig fandt jeg, sammenrullet oppe under loftet i mit beskedne kontor, en stok med de samme to som Leif havde, og nu har skænket til et skolemuseum. I bogen er også fotografier af Steyr tjenestebilen, ført af KDAK's daværende generalsekretær, kaptajn Ipsen. Han er utvivlsomt også en af de to på bagsædet på Rasmus Christiansens tegning. Tavlerne er for øvrigt trykt i Chr. Catos litografiske etablissement. Mange år senere gjorde KDAK i Vagn Loft's tid som generalsekretær et stort nummer ud af sit samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed, særlig hvad angår skolepatruljerne. Samme Loft var blandt stifterne af DVK, men både han og KDAK er længst hedengangne.





Thom Bang Pedersen fotografere 1940 cabrioleten på auktionen i det gamle Bella Center.

Og Hans Bo tog et billede inden den videre til Louring.



Hudson 8 1935 sedan på auktionen



Thom fotografere også en Hudson Italia på Hershey i USA i 2000.



Hudson – tilføjelse

Den RR-lignende Hudson på side 17 i sidste blad viser sig med nummerpladen K 7885 at have været indregistreret til Skandinavisk Motor Co., men vi har også et billede hvor Albert Andersen, kørelæreren på side 20, står sammen med netop denne bil. Han var nær ven med den ene af stifterne af Dansk Karosseri-Fabrik, karetmager Nielsen. Nielsen forlod i øvrigt firmaet efter ret få år på grund af uoverensstemmelser med den forretningsmæssige partner, Hornemann – og blev derefter møbelhandler.

Hudson - igen-igen

Emnet Hudson vil ikke slippe os. Først skal jeg slå en gevaldig kolbøtte, og dermed vende tilbage til den oprindelige identifikation af konkurrencebilen i Veteran Tidende 363. Det er en Hudson 1925-26, ikke Essex, som jeg senere troede. Den er også en del større. Desuden ses det af de to riller i bagskærmen, selv om de fire brødre Bærentzen gør hvad de kan for at skjule bilen.

Forklaringen på at den ikke har trekantede i navkapslerne kan Peter Hass: Den type trådhjul var ekstraudstyr til begge mærker. Og lignende desuden til blandt andet Buick, Oakland, Nash og Hupmobile. Ofte stod fabrikatet på hjulene. Det kunne være Hayes Wheel Co. Der er i øvrigt heller ikke gevind til at skrue navkapslerne på. Kapslerne havde derimod tappe, som man bukkede inde i navet, når hjulet var monteret. Hjulene er boltet på og har ikke centermøtrik som de engelske Rudge-Whitworth hjul.

Peter Hass fik i 1963 et tip af Pierre Lefèvre om at der stod en udrangeret Essex 1929 coupe med 20" trådhjul af den amerikanske type i nærheden af Roskilde Fjord. Hos de kun nogle hundrede medlemmer af DVK var der dengang ikke nok interesse for sådan en bil, de var også forsynede, men bilen overlevede – i Sverige. Peter formidlede den til Kent Olsson, dengang Göteborg, som han havde kontakt med i Oakland-sammenhæng. Kent var nygift og havde bedt Peter finde en bil med svigermorsæde! Han beholdt dog ikke den Essex længe. Om det var svigermoderens skyld melder historien ikke noget. Senere har den bl.a. tilhørt redaktøren af Signalthornet og været i svensk tv.

Indtil videre holder vi fast ved at bilen på forsiden og side 14 i sidste blad også er en Hudson. Helt sikre er vi ikke. Karosseristilen er ikke amerikansk. Men den er venstrestyret og trådhjulene er boltet på. Havde bilen været europæisk ville den sikkert have haft Rudge-Whitworth hjul.

Så er der 1940 Bix Six cabrioleten på side 29. Flere har ment at det ikke var samme eksemplar på det øverste billede og de nederste. Men Aage Louring selv mener det, og at den med sikkerhed har fabrikskarrosseri.

Imidlertid har ligeledes flere gjort opmærksom på et mellemstadium, idet bilen i 1975 var med på en auktion i det daværende Bella Center, udbudt af Peder Fuglsbjerg. Den blev købt af Hans Bo Jacobsen, der solgte den videre til Louring. Da var den tofarvet, med nougatbrune skærme, men Louring fandt den oprindelige flødefarve under en gang "salgslake-ring". Der blev også solgt en 1935 Hudson 8 sedan på auktionen.



Løvfaldsløbet

Tekst og foto Kai Wredstrøm

Løvfaldsløbet 24. september faldt på en dejlig sensommerdag.

Vi begyndte med morgenkaffe med div. tilbehør i klubbens mødelokale i Nærum, hvor en veloplagt Claus Neble fortalte om ideen med turen - en afslapningstur uden opgaver, kun skulle vi overholde ankomsttiderne til Chri-

stiansborg Ridebane, Refshaleøen og Dragør Fort.

På turen ville vi passere mange af de forter, som i sin tid blev bygget i omegnen af København. Turen gik over Råd- vad, gennem Dyrehaven, ad Strand- vejen ind til Frihavnen og Langelinje - Amalienborg og Ridebanen, hvor der var ophold med forplejning inden vi skulle ned og se ruinerne af Absalons

gamle borg med Blåtårn. Så videre til Refshaleøen, hvor vi skulle se en enmandsubåd, som ejeren, Peter Mad- sen, demonstrerede. Videre ad Amager Strandvej, forbi den flotte, nyanlagte strandpark, langs kystvejen forbi luft- havnen i Kastrup og ud til Dragør Fort. Ja, det var en flot afslutning på en lang sæson, så en stor tak til de to arrangører Kim Polte og Claus Neble.





Årsberetning fra Køreselskab Fyn 2006

Så var vi igen den første søndag i oktober til årsmøde i køreselskabet og så tilbage. Der har været fire arrangementer, den 12. august grillaften på Langeland ved Poul og Larysa i Tullebølle. Der var mødt 18 køretøjer og 36 personer op. Den 10. september motorvejsarrangement, hvor Lions Club gerne ville have 15 biler til humanitære forhold for kræftramte børn. Det var svært at få samlet, der kom 8 biler fra køreselskabet og jeg fik 5 biler ude fra, 13 i alt, men der kom stor ros fra Lions Club for det beløb, der blev kørt ind (se sidste blad).

Den 16. september officiel motorvejsåbning (se også sidste blad), hvor Vejdirektoratet gerne ville have 12-15 biler. 14 kom.

Den sidste køretur inden de gamle biler skulle i stald var Løvfaldsturen 1. oktober. Ole Andreassen og Fritz Knudsen havde lavet en tur fra Brobygård til Vissenberg til Leif og Mariannes værksted. Der aflagde formanden beretning og regnskab, begge dele blev godkendt. Vi har fået 4 nye medlemmer, så vi i dag er 58 aktive på medlemmer af Køreselskab Fyn. Der var valg af lederteam. Ole og Fritz havde ved forrige årsmøde sagt at de gerne ville afløses, så der blev valgt to nye. Anne Lise Gustafsson afløser Ole på formandsposten og Poul Arne Christensen afløser Fritz som kasserer. I øvrigt blev der vedtaget en kontingentforhøjelse på 25 kr.

Med venlig hilsen

Ole Andreassen

Allesø den 12. oktober 2006

...

På vegne af Køreselskab Fyn takker vi Ole Andreassen og Fritz Knudsen (formand og kasserer) for deres ihærdighed og loyalitet igennem de 16 år, Køreselskabet har eksisteret.

Poul Arne Christensen og Anne Lise Gustafsson

Fra oven:

Ole Andreassens Ford T 1921 til motorvejsåbning Odense-Ringe.

Egon Sørensen roder lidt med tændingen på Løvfaldsturen. Ford T 1926.

Arne Rasmussen. Opel cabriocoach 1954.

Fritz og Ole overrækker papirer til Køreselskabet til den nye formand, Anne Lise Gustafsson.



KONKURRENCEN



Konkurrencens opgave sidste gang var: Hvordan knytter billederne an til vores emne – som var Hudson.

Det har alle indsendere fundet ud af, nemlig at der er en Hudson på begge billeder.

Jeg vil ikke sige at dermed hører enigheden op. Enkelte har afvigende meninger. En tror at billedet til venstre er taget ved Falck-huset i København, en anden at det til højre er ved Langebro i København, en enkelt har byttet om på de to Hudson bilers årgange, og en har gjort den ældste et år ældre, hvad jeg tror er en tanketorsk, for vedkommende er ellers godt orienteret i emnet.

Da alle har øjnet pointen i opgaven deltager de også i lodtrækningen.

Men altså: Billedet til venstre er taget foran Shell-huset i København. Og det er en Hudson 1946 der ses længst til venstre bag en Chrysler. En fabriksbygget pickup med oversejlf af årgang 1946. Modellen hed vistnok Carrier, og Jens Petersen, Ulkær, husker at der for mange år siden dukkede sådan en op på en veteranbilauktion i Vejle – hvor er den? Til højre kører ved Limfjordsbroen i Ålborg i forgrunden tre lyse biler. Den øverste er en Hudson 1940 sedan. Af de andre biler ses at billedet er taget flere år efter krigen. Det gælder selvfølgelig også det andet billede, selv om de to andre biler i anden række er en Oakland 1929 og en Chevrolet Master 1934. De årgange var ganske almindelige i trafikbilledet i hele landet en hel del år efter Anden Verdenskrig.

De to andre lyse biler på billedet fra Limfjordsbroen er en Opel Kapitän 1958, genkendelig på baglygternes form som et nøglehul, og en Opel Olympia 1956. Længere tilbage i bille-

det ses en Morris Oxford, Ford Taunus og SAAB 92.

Ved lodtrækning er vinderen Peter Hass.

I denne måneds konkurrence spørger vi: DKW lavede en model ved navn Monza. Den ligner ikke det de fleste af os forstår ved en DKW. Hvornår blev Monza lavet?

Så kan vi næste gang komme nærmere ind på dens specifikationer.

Husk at besvarelser skal sendes direkte til Veteran Tidendes redaktion. Præmien for rigtig besvarelse er en bog eller en dvd. Der er flere at vælge imellem, men det taler vi med vinderen om hver gang.

oer



MhS nyhedsbrev 4/2006

MhS har udsendt sit nyhedsbrev nr. 4 i år. Vi omtaler kort indholdet her, og interesserede kan se hele nyhedsbrevet på www.motorhistorisk.dk.

Nye bestyrelsesmedlemmer

To af MhS' bestyrelsesmedlemmer ønsker at udtræde, nemlig Morten Qvistgaard og formanden Svend Aage Tholstrup. Foreløbig er der anmeldt to kandidater til de ledige poster:

1. Jørgen Maibom, som opstilles af Nordjysk Vintage Motor Klub. Jørgen er tidligere formand for den opstillende klub og han har tidligere haft kontakt til MhS.

2. Henning Karstensen, som opstilles af Danmarks Veteran Motorcykleklub. MhS gør opmærksom på, at kandidater fortsat kan opstilles, samt at det også – uden forudgående meddelelse herom – er muligt at opstille sig selv eller en anden på selve årsmødet den 18. november.

Sorte nummerplader med 2 bogstaver

MhS har længe presset på for at få indført historisk korrekte sorte 2-bogstavsnnummerplader. Skatteministeriet har tidligere oplyst, at overvejelser herom skulle være afsluttet i sommeren 2006. MhS har nu fået oplyst, at overvejelserne først forventes afsluttet i løbet af foråret 2007 i forbindelse med udstedelse af en ny registreringsbekendtgørelse med virkning for 2008. Ministeriet forventer, at et udkast til bekendtgørelsen bliver sendt i høring sidst i december 2006. MhS vil om nødvendigt indsende et høringssvar.

(VT's red.: Flere medlemmer mener at have set biler med plader med to bogstaver. Der er en svag mulighed for at det er disse bilers originale nummerplader, som har overlevet. Ellers er det strafbare forfalskninger. Erfaringen er at politiet ikke skrider ind af egen drift, men kun ved anmeldelse. Bogstavkombinationer efter EH er den ny type hvide, reflekterende og kan altså ikke forekomme som emaljeplader. Når ZZ-serien er opbrugt vender man bøtten, derfor er det svært at forestille sig at to bogstavs emaljeplader kan puttes ind i systemet, siger den nummerpladeansvarlige, Svend Draaby.)

Afviservinger som sideblinklys

I "Vejledning om syn af køretøjer" er der indført ændringer, og nogle har særlig betydning for veterankøretøjer, som i den forbindelse er defineret som køretøjer over 35 år.

Således er reglerne for afviservinger som sideblink nu lempet, så de nu lyder:

Før 01.01.66: Oprindeligt monterede retningsviservinger kan indrettes som sideblinklygter således, at de blinker i udslået stilling.

Veteranbil: Retningsviservinger kan indrettes som sideblinklygter således, at de blinker i udslået stilling. Det er en betingelse, at bilmodellen originalt kunne fås med retningsviservinger.

Dette indebærer, at biler op til årgang 1971 nu også kan godkendes med sideblink i afviservingerne. Det vil sikkert glæde mange ejere af VW-bobler.

(VT's red.: Da afviservinger som hovedregel ikke fandtes før ca. 1931 er det egentlig historisk ukorrekt at forsyne fx vintagebiler fra tyverne med vinger. Med eller uden blink. Det vil også oftest være kønnesset med diskrete sideblink af anden art. Hvis man har vinger med blink bør der normalt også være blink for og agter).

Dokumentation for udenlandsk registrering

Hovedreglen ved registrering af biler, der importeres fra udlandet, er at den udenlandske registreringsattest skal forelægges. Nu er der flere muligheder, idet det nu hedder:

"Dokumentation for tidligere registrering kan også være et brev fra den udenlandske registreringsmyndighed, der bekræfter køretøjets tidligere registrering i det pågældende land."

Snyd med kilometertællere

TV2 viste for nylig i udsendelsen Operation X – fup på 4 hjul, at flere firmaer i Danmark har specialiseret sig i at manipulere med brugte bilers kilometertællere.

Som lovgivningen er nu, er det ikke ulovligt at ændre kilometertallet. Det er først når det fejlagtige tal bruges i for-

bindelse med afgiftsberigtigelse, salg eller lignende, at det bliver kriminelt.

På den baggrund har Færdselsstyrelsen i en høringsrunde bedt om MhS' vurdering af, om det skønnes at have nogen virkning for forbrugerne i praksis, hvis man indførte et forbud mod at manipulere med kilometertælleren.

MhS har svaret Færdselsstyrelsen som følger:

Vedr. Høring om forbud mod snyd med kilometertællere.

Vi tror det er tvivlsomt om et direkte forbud mod at manipulere med kilometertællere vil have nogen væsentlig betydning, idet der næppe er tvivl om, at de der gør det med henblik på at få det til at se ud som om et køretøj har kørt færre kilometer end det i virkeligheden har, udmærket er klar over at det er ulovligt jf. markedsføringsloven.

Såfremt der skal indføres lovgivning som direkte forbyder at manipulere med det tal som en kilometertæller viser, anmoder vi om at historiske køretøjer – dvs. køretøjer, som er 35 år eller ældre undtages fra denne bestemmelse. Begrundelsen herfor er at kilometertællere ligesom alt andet mekanisk udstyr slides og går i stykker på et tidspunkt. Det må da ikke gøres ulovligt at udskifte/reparere/justere en kilometertæller i et sådant køretøj.

Vi skal ligeledes anmode om følgende undtagelser for de historiske køretøjer.

1. Det må ikke gøres til et krav at historiske køretøjer SKAL have en kilometertæller, såfremt køretøjet ikke var udstyret med en sådan fra producentens side.

2. Det må ikke gøres ulovligt at køre med et historisk køretøj, hvori kilometertælleren ikke virker eller ikke tæller korrekt.

3. Og endelig må det ikke gøres ulovligt at udskifte en fejlbehæftet kilometertæller med en der fungerer.

(VT's red.: Siden nyhedsbrevet blev udsendt, har Færdselsstyrelsen meddelt, at km-tællerens visning vil blive noteret i forbindelse med de periodiske syn, således at km-tallet for et givet køretøj kan følges fra syn til syn, og at disse oplysninger vil blive anført på synsrapporten. Men der bliver ikke

indført nogen særlig straf for ændring af km-tallet, ud over det der allerede følger af eksisterende lovgivning. Det er således op til potentielle købere selv at tjekke evt. snyd).

Nordisk Møde i Norge 30.9 – 1.10.2006

Nyhedsbrevet indeholder et udførligt referat fra det årlige møde mellem de nordiske organisationer for historiske køretøjer.

Fra mødet nævnes her nogle hovedpunkter:

I Finland og Sverige arbejder man ihærdigt for at få afskaffet div. restriktioner på veterankøretøjer mht. forsikring og brug.

Danmark, Sverige og Finland er berørt af de nye EU-regler om transport af børn i biler. De kan være umulige at overholde i historiske køretøjer, og emnet skal tages op på EU-plan.

I FIVA er de nordiske lande godt repræsenteret. Men der er stadig ikke tilfredshed med informationsniveauet fra FIVA. Det er væsentligt, at man fremover i FIVA sikrer de enkelte grupper en mulighed for direkte kommunikation til medlemslandene frem for hele tiden at ville styre/kontrollere hvad der måtte komme ud fra fælles front. Vi må til stadighed i Norden vise, at vi er i stand til (og villige til) at arbejde i disse grupper og at vi fra Norden ønsker at fremme arbejdsindsatsen i FIVA. Man enedes om at støtte valget af fælles kandidater til de to ledige poster, hvortil der i år er kampvalg. Alle fire nordiske lande vil herved stemme ens.

FIVA, World Motorcycle Rally 2009 i Norge

Arrangementet vil strække sig over 3 dage, det vil blive afviklet i området omkring Stavanger, og nordmændene regner med omkring 250 deltagere. I 2007 afholdes det i Grækenland, og i 2008 i Slovakiet.

FIVA-generalforsamling i Danmark 2007

Svend Aage har som bekendt sendt et forslag til afholdelse af generalforsamling i Danmark i 2007 – dette er blevet meget vel forhåndsmodtaget. Danmark forelagde forslag til eventuelle steder,

hvor den kan afvikles. Københavnsområdet er sikkert det mest attraktive for de udenlandske deltagere, og der skal bruges ca. 100 enkelt/dobbeltværelser fra onsdag aften til søndag morgen.

Fællesnordisk arrangementskalender

Svenskerne har fremlagt et enkelt, overskueligt og dog detaljeret oplæg til en internetbaseret kalender, der vil kunne holdes aktuelt af alle de tilsluttede klubber direkte og på tværs af de nordiske lande. Hele systemet vil kunne være klart i år. Den endelige pris efter de sidste rettelser/ønsker påregnes at blive en grundpris på 5-6.000 samt en landspris på 2-3.000 kroner for udvikling af kort, områder og klubbadgang. Der vil ikke blive tale om en egentlig årlig afgift, men der skal påregnes udgifter til rettelser og generelle opdateringer. Der vil eventuelt også skulle påregnes en pris for et serverhotel, hvor det hele kan ligge samlet.

FIVA's socioøkonomiske undersøgelse

Rapporten er nu færdig, og nyhedsbrevet indeholder et sammendrag. Hele rapporten vil snart kunne downloades fra MhS' hjemmeside. Her nogle enkelte hovedpunkter:

Resultatet viser at vor bevægelse årligt omsætter for ca. 16.000.000.000 euro inden for EU og at der eksporteres for mere end 3.000.000.000 euro.

Mere end 55.000 ansatte, de fleste på fuld tid, er ansat i virksomheder der servicerer bevægelsen. Disse medarbejdere arbejder i stabile virksomheder, som for størstedelens vedkommende har været etableret i mere end 10 år.

Myten om at de historiske køretøjer er den rige mands legetøj viser sig at være temmelig forkert. Undersøgelsen viser, at næsten en tredjedel af ejerne har en husstandsindkomst på under 30.000 euro om året og at deres køretøjer er mindre end 15.000 Euro værd for størstedelens vedkommende.

Om der er anledning til bekymring for miljøet er også undersøgt i undersøgelsen. De historiske køretøjer udgør mindre end 1 % af det totale antal køretøjer. Langt de fleste kører mindre end 1500 km om året – og sammenlignet med den moderne bilparks kørsel udgør de historiske køretøjers kørte kilo-

meter mindre end 0,1 % af det totale antal kørte kilometer.

EU-anliggender

Luftforurening

FIVA orienterede i maj om at EU's miljøkomité var ved at forberede sin rapport om EU-kommissionens foreslåede temastrategi om luftforurening. Blandt mange andre anbefalinger om nye standarder for nye køretøjer, opfordrede rapporten til at:

Medlemsstaterne skal tage de nødvendige skridt til at udfase ældre, forurenende køretøjer – eller hvor det er passende – opstille belønninger for skrotning af sådanne køretøjer.

FIVA påpegede straks sin bekymring over denne formulering. I kraft af et effektivt lobbyarbejde blev ovenstående sætning ændret til:

Medlemsstaterne skal tage de nødvendige skridt til at udfase ældre, forurenende køretøjer – undtaget herfra er historiske, klassiske køretøjer - eller hvor det er passende – opstille belønninger for skrotning af sådanne køretøjer.

Denne tilføjelse blev støttet af en majoritet i parlamentet og er derfor en del af den vedtagne tekst. Der er her endnu et eksempel på den voksende erkendelse af betydningen af de historiske, klassiske køretøjer og dermed af behovet for at sikre at disse ikke påvirkes unødvendigt eller utilsigtet af lovgivning – i EU og nationalt.

Beskatning af personbiler

I juli 2005 og i februar 2006 orienterede FIVA om EU-kommissionens forslag om personvognsbeskatning (baseret på antal kørte kilometer) og om FIVA's lobbyarbejde. Det medførte, at følgende formulering:

Med henblik på at bevare klassiske og historiske køretøjer må intet i dette direktiv hæmme eller hindre medlemsstaternes ret til at undtage køretøjer, som er mindst 20 år gamle fra disse kilometerafhængige miljøafgifter. blev vedtaget af Europa-parlamentet som endnu et positivt eksempel på, at EU-parlamentet erkender behovet for at støtte op om de historiske køretøjer.



Årets Emil

4. november blev DVK's 52-års fødselsdag markeret med en sammenkomst i lokalerne i Nærum, hvor også Årets Emil blev overrakt.

Dette skrives faktisk efter redaktionens slutning, men inden begivenheden. Vi kan da afsløre at den tredje modtager af påskønnelsen for betydelig indsats for forskning i og/eller formidling af dansk motorhistorie blev bushistorikeren Jens Birch.

De to tidligere modtagere af diplommet var Aage Lourcing for hans Jysk Automobil Museum, og P.E. Hansen for mangeårigt virke ved DVK's blade med især artikler om erhvervskøretøjer.

Jens Birch har ydet en meget stor bogproduktion, ganske vist i nogle tilfælde i samarbejde med andre bushistorikere, men må vel siges at være den fremmeste blandt ligemænd – og vi har besluttet at diplommet kun gives til en-



kelpersoner. Han er desuden aktiv i det forlag, som udgiver de fleste bøger om rutebiler og busser, og i enkelte tilfælde lastbiler.



Fra Vestenbælts kom en fuldbesat bus, og jyder og fynboer besøgte særligt interesseret særudstillingen i Sommers Automobilmuseum.



SWAPMEET



Michael Deichmann fotograferede til Damptrømlubbens swapmeet ved Holbæk 1. oktober.





Velkommen til nye medlemmer

Gabriella Strandager	Kaysø	Kertemindegade 1, 2 tv	2100, København, Ø	27211378	Mercedes-Benz 230	1980
Flemming	Jensen	Classensgade 14,3	2100 København,Ø	23466230	Triumph Herald 13/60	1968
Lasse	Petersen	H.C. Andersensvej 9	4200 Slagelse	25142829		
Christian	Pejstrup	Sivsangervej 17	3080 Tikøb	49758739	Citroën B11	1949
Mick Dencker	Mortensen	Febækvej 13	8762 Flemming	23826025		
Kaj Balle	Madsen	Jernbanegade 38	5750 Ringe	62623196	Opel Olympia	1953
Brian Kirkegaard	Jensen	Kappendrup 36	5450 Otterup	26303808		
Janne	Staal	Borgergade 26,5,53	1300 København K	2010 4400		
Ole	Jensen	Muninslund 9	6500 Vojens		Triumph Spitfire 79	1979
Henry	Golff	Danneskiold-Samsøes Alle 36, st th	1434 København, K	26154050		
Daniel	Grubbe	Søndergade 14, 180	4690 Haslev	29726033	VW 1303	1973
Grethe	Seemholt	Bagergade 17	3700 Rønne	45831700	Mercedes-Benz	1973
Birger Trier	Hansen	Lyngen 27	2800 Lyngby	26914212		
Thorstein	Jensen	Ishøj Bygade 108	2635 Ishøj Landsby	43717152		
Per	Rasmussen	Andekæret 137	5300 Kerteminde	65938210	Ford A	1929
Michael	Jørgensen	Torsøjvej 55	8362 Hørning	61704825	Chevrolet 3100	1956
Henrik	Øhlenschläger	Vingaards Alle 43	2900 Hellerup	39629403		
Ulla	Bak	Lundtofteparken 80, st tv	2800 Lyngby	45886704		
Vagn	Grønberg	Hundstrupvej 29, A	5771 Stenstrup	74834048		
Team Online A/S	v/Michael Sandal	Middelfartsvej 9-11	5000 Odense, C	23245011	MG Y	1949
Karen	Kreutzkamp	Keidamsvej 3	4760 Vordingborg	2096 6304	Citroën B11 Familiale	1955
Chris	Moldrup	Tokkerupvej 3	2730 Herlev	24263818	Ford Lincoln Continental	1961
Torben Høgh	Johansen	Granvej 24	4760 Vordingborg	26202244	VW 1302	1970
Holger S.	Jørgensen	Vinkelvej 2,2	5800 Nyborg	28494871	Opel Kadett B	1972
Michael	Nordentoft	Kriegersvej 19,1, lejl 6	8000 Århus C	2521 1889	Morris Minor 1000	1964
Jørn	Vilstrup	Nørrebrogade 23	8700 Horsens	75627113		
Bjarne	Nielsen	Havnevej 38	4895 Errindlev	26963904		
Hans Erik	Hansen	Ådalen 34	5620 Glamsbjerg	64721904		
Jimmy	Andersen	Rosmarinvej 4	5270 Odense N	51909640		
Søren	Langgård	Egebakken 4	3520 Farum	20280604	Austin Healey Sprite	1959
Stig	Hempel-Poulsen	Solsiden 9	2820 Gentofte	39404370	Lotus Elan	1964
Diana	Dalgaard	Haugevej 3	7400 Herning	96278975	Mercedes Benz 220	1955
Richard	Christiansen	Kirsebærvej 9	4200 Slagelse	60110618	FIAT 124 Sport Spider	1969
Henrik	Jacobsen	Store Kongensgade 63 A, 3-3	1264 København, K	35317080		
Henrik	Lorentzen	Fakse Tværgade 2,2	2100, København, Ø	27281359	Mercedes Benz	1970
Conny	Munk	Ejbyvej 141	2610 Rødovre	40170488	Mercedes Benz 408	1974
Ole	Riis	Tesch Alle 12	2840 Holte	45423332		
Anders	Kildsgaard	Hammerensgade 8, 2 th	1267, København, K	33321030		
Martin	Dueholm	Landevejen 1	4684 Holmegaard	22844642	Porsche 911 SC	1980
Kasper	Bang	Bakkekammen 185	3600 Frederikssund	20322336		
Finn	Meisler	Engbakkevej 4	6800 Varde	75254909		
Jan	Olsen	Elmekrogen 14	3500 Værløse	44988414		
Frederik Bastholm	Olesen	Ulriksholmvej 16, 1	5230 Odense, M	23207768	BSA B25 Starfire	1969
Lars	Hansen	Præstemarksvej 2	4241 Vemmelv	20731042		
Morten	Hansen	Ågårdsvej 9B	4281 Gørlev	31157913		
John	Nørremark	Anemonevej 122	8700 Horsens	75643155	Volvo PV544	1965
Pia Lykke	Schöneberg	Oehlenschlägersgade 10, 3 tv	1663, København, V	29664177		
Frederik	Jørgensen	Borupvej 7	7330 Brande	25141682		
Kim	Widell	Dalføret 1,4, tv	2300 København S	22114504		
Peter Scheel	Thomassen c/o Kullegaard	Hamletsgade 20,4 th	2200 København, N	22167220		
Gilbert	Andersen	Mølleengen 97	3550 Slangerup	4733 5406		
Erik	Jessen	Amaliegade 30 E	7080 Børkop	30661773		
Karsten	Persson	Bredkæret 27	4000 Roskilde	46787806		
Claus Krogh	Nielsen	Bådegårdsvej 29	7730 Hanstholm		Opel Kadett	1970
John Leo	Becker	Toften 8	6510 Gram		Alfa Romeo Duetto 1600 Spider	1966
Mogens Randrup	Sørensen	Pilevej 16	5200 Odense, V		VW Polo	1976
Ole O.	Andersen	Tiufkærvej 106	7000 Fredericia			
Kurt	Nielsen	Lyngemosevænget 4	5000, Odense, C		Austin 7	1933
Ole	Horsman	Barlosevej 31	5610 Assens		Chevrolet	1932
Poul M.R.	Hinnichs	Hoptruphovedgade 40	6100 Haderslev		Ariel 600	1953
Michael	Joensen	Bremensgade 58, 2 th	2300, København, S		FIAT 127 Sport	1979
Jørgen Bonde	Christensen	Sviegade 3 A	6740 Bramminge	75179436	Volvo 544	1959
Th.	Busk	Kærgade 171	8900 Randers		Bentley	1960
Hans	Baksted	Ribe Landevej 29	7100 Vejle	75726618	Willys CJ5	1956



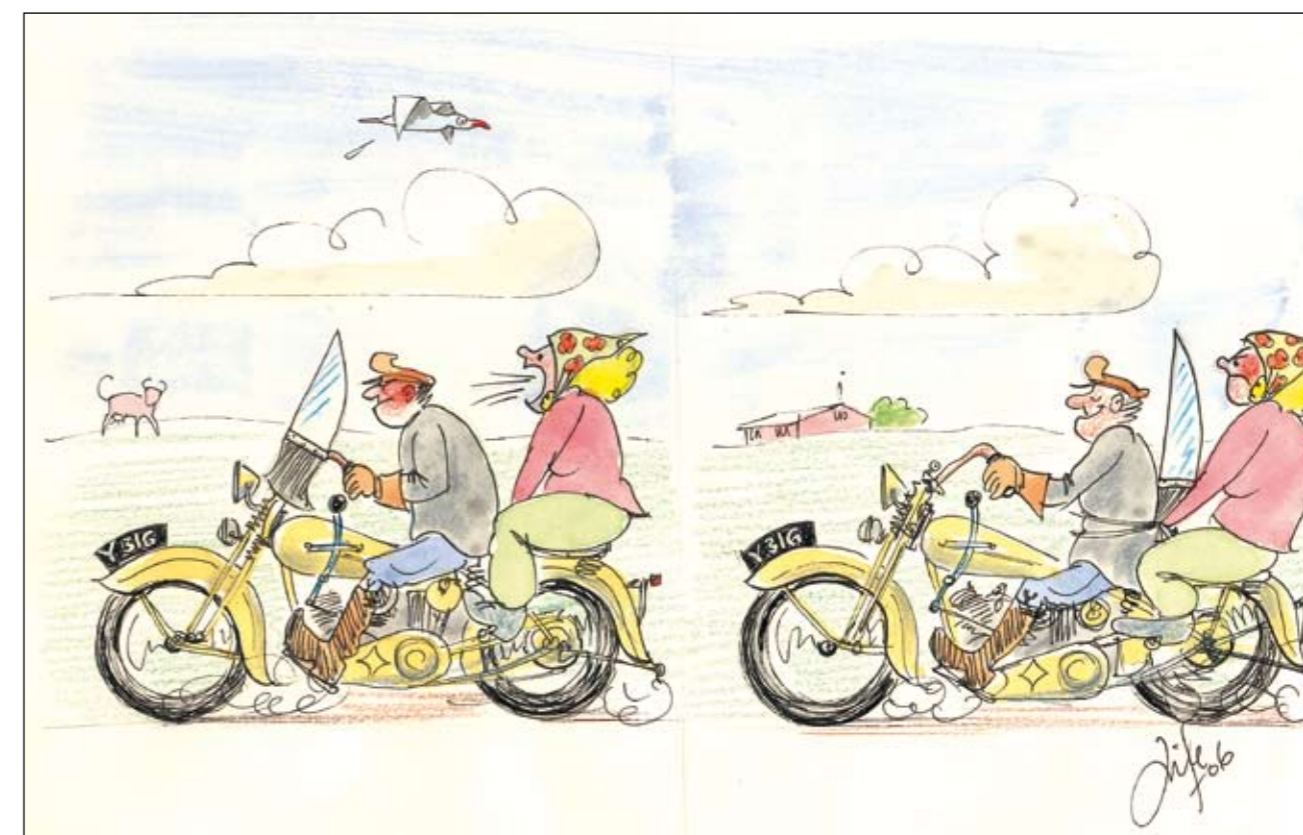
**SÅ ER DER JULEFROKOST I
DVK's KLUBLOKALER I NÆRUM
fredag 24. november 2006 Kl. 18.30**

Igen i år vil der være god mad, lotteri, mange medlemmer og højt humør.



Menuen:
Forret: Gravad laks
Hovedret: Flæskesteg med sprød svær, rødkål, brunede kartofler og flæskestegssovs samt
Svensk landskinke m/flødestuvet spinat og brunede kartofler
Dessert: Risalamande m/kirsebærsovs (hele mandler)
Pris: kr. 160 pr. person (det er inkl. klubbens tilskud)

Tilmelding på e-mail til Claus Neble, claus.neble@privat.dk,
Indbetaling på kt. nr. 4460 4460020069
Venlig for(h)julehilsen
Tina Morgan, Kim Polte og Claus Neble





BILER SÆLGES

Fiat 1100 D 1965. Original stand. Flot og velholdt, Nem at overtage. (Har været med i De grønne slagtere). Pris kr. 40.000.

Jesper Jensen, tlf. 29454107 jesperjensen777@hotmail.com

Austin Healey Sprite MK 2 1963. Pæn og velholdt Austin Healey Sprite sælges. Nyt læderindtræk, nye trådhjul (ekstra sæt følger med), nye gummilister, al indiv. beklædning nyt, tonneau ny ligesom kalechen og nye sideruder. Bilen er lyseblå og utroligt velkørende. Gearkasse nyrenoveret samt bøsninger i fortøj. Der er 6 år til syn. Billeder kan mailles ved seriøse henvendelser. Sælges grundet overgang til nyt projekt og dermed manglende plads. Pris kr. 74.900. Claus Sommer, tlf. 32523801 cb.sommer@vip.cybercity.dk

Porsche 912 1966. Mørkegrå. Rustfri USA bil u. afgift. Motor, gear og bremses fungerer ubeklageligt, køreegenskaber 100% i orden, motorrum flot. Afgift billig pga. veteranstatus. Fast pris kr. 76.000. Morten Simonsen, tlf. 25217217 ms@ProTelevision.com

Nash Std. Six. 423 1929. Projekt. Alle dele findes. Motor og undervogn er renoveret - nyt træ i karrosseri. Sælges pga. sygdom. Ring og hør nærmere. Pris kr. 25.000. Vagn Nielsen, tlf. 97468898 vagn_helge@dlgnet.dk

Triumph Spitfire, rød, sort læder, ny motor og gearkasse med overdrive, meget flot og velholdt, prisen er ex. afgift kr. 98.000. ronald dijkstra, tlf. 50717900 ronald@belli.dk

Golf I 1982 . med automatgear. Synsfri til 09/2007, guldmetallic. Kun 2 ejere. Kørt ca. 200.000 km. Hjemtaget fra Tyskland aug. 1996. Sandsynligvis eneste i Danmark, iflg. udtalelse da vi fik den registreret i 1996. Kr. 6.000. Kjeld Villadsen, Bedervej 22, 8320 Mårslet, tlf. 86294068.

De Lorean. Juni 1981. 5.000 miles. I rustfri stål. Pris uden afgift kr. 165.000. Knud Thybo, Snekkeled 20, 5330 Munkebo, tlf. 51314100 knud@thybo.com

NSU Sportprinz, skal renoveres. **NSU Prinz 4** 1967i. Forholdsvis god stand, køreklar, men skal synes. Pris 25.000. **NSU RO 80** 1971, klar til lakering, monteret med 2 nye skærme + 2 nye døre. 2 stk. **NSU RO 80** til renovering. Står tørt. Jørgen Olsen, Nørregade 154, 4100 Ringsted, tlf. 20333775

Morris 1000 Traveller 1969, bindingsværk, grøn, sidst synet 2005. Tlf. 39291288

Opel Manta B 1.9 S 1976. Syn. 4.05 uden bem. Bilen er i org. grøn lak. Alt originalt, aldrig svejset. Passet med Pava. Kører som en drøm. Pris 38.000. Frode Grønborg, Elmealle 17, 4760 Vordingborg, tlf. 20416663

Volvo 121 Amazon 1965. B 18 motor. Org. sorte plader. Nysynet, velholdt, kun kørt 198.000 km. Pris 70.000 kr. eller bud. Else og Peder Rasmussen, Svensborgvej 55, 5853 Ørbæk, tlf. 65331440

MGC 1969 roadster. Flamerød, Minilite fælge. El-overgear, blyfrit topstykke. Yderst velholdt. Pris kr. 218.000. Bent N. Kristensen, tlf. 40584650 bnc@tdcadsl.dk

Mazda 626 1979 coupe. 112.000 km. Nysynet. Meget god stand. 28.000 kr. **Mazda 929** 1977 coupe. 86.000 km. Nysynet. Meget god stand. 28.000 kr. Kaj Hansen, tlf. 86220622 – 86992536

Mercedes Benz 350 SL 1971 i flot stand. Rød med sort kaleche. 4-trins aut. gear. Sort læderindtræk. Vindspoiler, hardtop, vinterdækken medfølger. Pris kr. 235.000. Møller, tlf. 40119948

Chrysler Plymouth 1930 4-dørs sedan. Teknisk god stand, men skal restaureres. Pris 45.000 kr. Tlf. 65317253

Morris Minor 1953 cabriolet. Dansk bil. Old English White. Sjælden klassiker i god stand. Skal først synes i 2009. Ingen rust, heloplakeret, bremses renoveret mm. Mangler sadelmagerarbejde. En del reservedele medfølger. Pris 75.000 kr. Tlf. 36702810 eller 40310794

3 stk. **Mercedes** til salg: **350 SL** 1972 cabrio med hardtop. Fin kaleche, rustfri fra Schweiz, teknisk perfekt, flot interiør,

velkørende, klar til indreg. Kr. 110.000 uden afgift (ca. kr. 55.000). **450 SL** 1972 cabrio, en af de allerførste, med hardtop, ny kaleche, rustfri fra USA, teknisk perfekt, flot læderinteriør, velkørende, klar til brug. Kr. 125.000 uden afgift (kr. 64.000). **18** 1975, fin kabine, meget velfungerende mekanik, bruger ikke olie. Aut. gear, holder syn til april 2007. Skal laves pladearb. (meget overkommeligt.) Sælges for kun kr. 15.000. Ring Knud Krake, tlf. 40372030

Morris Minor 1953 4-dørs og **Austin A30** 1955 under restaurering. Austinen har fået ny paneler. Peter Hass, tlf. 56578576 & 25854176

Ford Cortina 1500 GT 1966 4-dørs, endnu den originale cremehvide lak. Bortset fra et par små detaljer er den komplet, original og nærmest rustfri. Da den kommer fra Sydfrankrig er der selvfølgelig et par småbuler. Behøver hellakering, og mekanikken skal kigges efter. Den er ikke flot og velholdt, men heller ikke et vrag. Sælges til højstbydende over 30.000 kr. Kr. Korsgaard, tlf./fax 86486968 kristen@automobil.dk

Mercedes 107 1972. Se forløbet af følgende: Har været løbende under istandsættelse, nogle er synet, andre er klar til syn, og motor/gearkasse fungerer på alle, uden problemer. <http://www.tsv.dk/bil/3/> <http://www.tsv.dk/bil/5> <http://www.tsv.dk/bil/6> <http://www.tsv.dk/bil/7> eventuel bytte med Mercedes 220SE conv / 220A conv. Pris kr. fra 122. Michael Schierning Nielsen, tlf. 40143757 msn@tsv.dk

BILDELE SÆLGES

Til **Ford A**: Torpedolygter med arme. Til **Chevrolet**: Baglygter 1926-33. Kølerfigur 1933-35. Toppakninger + manifold 4-cyl. og 6-cyl. til 1933. Tlf. 40148037

Mercedes 230/250/280 SL. Hardtop til Pagoden sælges: Et stk. restaureret, dunkelblau (farvekode 604) og et stk. bordeaux urestaureret. Pris 15.000/7.500 kr. Billeder fremsendes på anmodning. Kim, tlf. 40206968 ktjelum@hotmail.com

Trådhjul 19" og 20" som dem på Hudson'en i VT 363. Peter Hass, tlf. 56578576 & 25854176

FIAT, et sæt meget fine forlygter til FIAT fra ca. 1920-29. Der står FIAT i det ene lytglas. Komplette med alt, også det sjove stål kabel bagpå med stik osv. 2.500 eller hb. Ny bærekugle til **Renault 16** samt 2 nye hjulcylindre **FIAT 126**. Tlf. 60927532

Bortgives: **FIAT 600** fælge m. dæk, 2 stk. Tlf 36778140 eller m-thygesen@privat.dk

Lucas 5" lygter (brugte) med løs pære. **Mini Clubman** blink-positionslygter forglas eller hele lygter. Kun nyt har interesse. Jens Chr. Lillelund, tlf. 51304698

BILDELE KØBES

Til **Hillman Minx** 1960 købes 4 stk. hjulkapsler. Salgsbrochure. Tlf. 40148037

Bagtøj samt kardanaksel til **Citroën Kløverblad** 1925 købes. Erling Astrup, Bellisvej 3, 8464 Galten, tlf. 86945441 eller 40820808

MOTORCYKLER SÆLGES

Nimbus 1947, delvis adskilt, men i god, komplet stand. Motorbund er i fin stand, ej rusten. Tlf. 60927532

Sidevogn **ACAP** med låg og varekasse i god, urestaureret, kørende stand. Alt er på den. Tlf. 60927532

DISA V100, 4 stk. til priser fra kr. 4.500 til 9.500 pr. stk. Tlf. 36778140 eller m-thygesen@privat.dk

Sunbeam S7 1954. Synet 23/3 06 på sorte plader. 35.000 eller bud. Tlf. 56714360

Excelsior 1949 198 cc + stel 52 + Ex motor + mange dele. Pris samlet 10.000 kr. Jørgen O. Jensen, Brinken 226, 4671 Strøby, tlf. 56573487

NSU Quick 1953 98 cc. Skal renoveres. Jørgen Olsen, Nørregade 154, 4100 Ringsted, tlf. 20333775

AJS 350 cc 1953 med twinsaddel, bagstøddæmpere og Smith speedometer. Komplet, urestaureret og henstået tørt og godt i 30 år. Dansk reg. attest. Kr. 29.000. Tlf. 45814466

DELE TIL MOTORCYKLER KØBES

Corbin speedometer, gerne med kabel. H.P. Nielsen, tlf. 56578093 eft. 18.

AUTOMOBILIA

Bilbrochurer sælges. Kontakt mig, måske har jeg lige den brochure du mangler. bentlarsen@c.dk tlf. 20304401

Bilbrochurer, ca. 1000 forskellige fra perioden 1915 til 1999 – mange meget sjældne – bl.a. Volkswagen 1938, Austin 10, Rolls Royce, Jaguar, Buick, Chevrolet, Ford, BMW, Humber, m.m.m. Sælges samlet eller enkeltvis – ring og spørg om vi har det, du søger. Tlf. 45814466

Tidsskrifter købes. Practical Classic April 1996, Spring 1977, Spring 1998, December 1998, April 1999, January 2000. Automobil Chronik 1973 nr. 3-4-6-7-8. Automobil und Motorrad 7 – 1984. I.B. Hansen, tlf. 65361023 (aften)

Veteran Tidende nr. 247. jan. 1997 til nr. 342, dec. 2004. Enkelte nr. (7 stk.) mangler. Kan afhentes i Esbjerg for kr. 2/stk. J. Lind, tlf. 75164114 jlind@esenet.dk

Forende Danske Motorejere køleremblem samt **Kongelig Dansk Automobil Klub** mærker. 2 stk. Tlf. 60927532

Håndbog til **Ford Anglia/Prefect** 1958, **Taurus 12M** 1954, **Zephyr Six** 1951, **Consul** 1951, kr. 200 pr. stk. Håndbog til **Opel Rekord** 1970, **Simca 1100** 1970, **Hanomag F66/F76** 1968, kr. 100 pr. stk. Håndbog til **Morris** lastvogn type **3k/5k** 1955, **Ford Thames** 1953 GB, **Hillman Mark 8** 1956 GB, kr. 200 pr. stk. Bilens opbygning, funktion og vedligeholdelse. 155 sider, N.E. Demant Hansen, 1955, kr. 200. The Observer's Book of Automobiles, 1963, 190 sider, GB, kr. 200. Teknikken kan ikke standses, 1959, 350 sider, kr. 100. Motorsport i Verdensfor-

mat, 1946, 370 sider, kr. 200. Tlf 36778140 eller m-thygesen@privat.dk

DIVERSE

Transpolette /blokvogn til biler. Ikke køn men brugbar. Fremviser til mikrofilm samt div. MB. film. Sælges eller byttes med BSA. reservedele. Asger Rasmussen, tlf. 30606182 Asger@nypost.dk

Iveco 1983. Gammel flot autocamper der har det hele, såsom køkken med to gasblus, køleskab og varmt og koldt vand med el-pumpe. Toilet med el-vandskyl og bruser med varmt vand. Der er gasvarme og alarm for både gas og narkosegas. Dobbelt seng i bag der klappes delvis op om dagen. Sæder med sikkerhedsseler til tre, sædernes ryglæn lægges ned så kan bruges som sofa og soveplads til en voksen. To nye fordæk og gode bagdæk på tvillinghjul med baghjulstræk, så man kører ikke fast i sandet. Kasse bag på bilen til to gasflasker og havestole. Løst bord i kabinen til at tage med ud. Radio med cd og tv. Sengen er lidt snæver når man er lidt gammel og stiv, derfor er den til salg. Bilen er i orden og synes til prisen, eller der gives afslag. Billeder kan mailles. . Pris kr. 45.000. Jørn Elbæk Jensen, tlf. 75398008 j.e@jensen.tdcadsl.dk



TIL SALG



FIAT 1100D 1963

8 års syn, synet 21/8 2006. Skal ses. Mange dele medf. 50.000 kr.

Per Mortensen, tlf. xxxxxxxx
Saxovej 72
5210 Odense NV

TIL SALG



CITROËN BERLINE 11 "SPORT" 1952

Grå med rødt indtræk. Meget velholdt, har ikke kørt meget de sidste 7 år. Skal ses, vil gerne sende billeder til evt. køber pr mail.

Flemming Schmidt, tlf. 27277464

TIL SALG



TRIUMPH TR 6 1973

Roadster. Importeret fra USA. 6-cyl. med karburatorer. 4 gear m. overgear. Ingen rust, aldrig svejset. Nye lædersæder, ny kaleche, ny dæk. Alt virker. Som ny over alt. Nysynet, indregistreret. Pris kr. 175.000.

Jørgen Bennike
Vadebrovej 19, 4800 Nykøbing F
Tlf. 54856035
jbennike@jubii.dk

TIL SALG



JAGUAR XJ6-L SERIE II 1974

Sølvmetal. Rustfri udstødning. Org. blåt læderindtræk. Soltag, nyt loft, kører perfekt, synet okt. 06. Serie II motor/gear ilagt. Pris 68.000 kr.

Jens Andersen,
Sydkajen 89, 3600 Frederikssund
Tlf. 43411160



Tilmelding til Betalingsservice

Dansk Veteranbil Klub

Navn

Adresse

Postnr. By

Land

CPR-nr.

Reg.nr.

Konto nr.

DVK medlemsnr.

PBS-nr.

Deb.grp.nr.

Sendes til egen bank, eller til
Dansk Veteranbil Klub, Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum



Kørejakker til sportsvognen

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

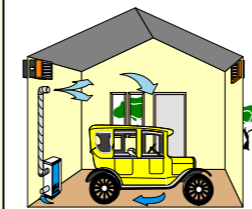
Vi fører også kørehjelme, handsker, briller og halskraver

B. Overgaard Skind & Tøj

Storegade 36, Assens, 9550 Mariager

Tlf. 98 58 30 75

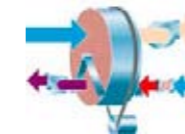
Sorptionsaffugtning af garager



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



Tlf.: 4495 3355 • www.munters.dk



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
reserve dele - automobilia - værktøj - litteratur

www.veteranposten.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	608 kr.	339 kr.	523 kr.
100.000 kr.	860 kr.	458 kr.	745 kr.
150.000 kr.	1.022 kr.	620 kr.	867 kr.
200.000 kr.	1.131 kr.	753 kr.	943 kr.
250.000 kr.	1.362 kr.	926 kr.	1.130 kr.
300.000 kr.	1.519 kr.	1.071 kr.	1.251 kr.

Vintage biler årgang 1951 - 1970

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	676 kr.	377 kr.	581 kr.
100.000 kr.	956 kr.	509 kr.	828 kr.
150.000 kr.	1.135 kr.	689 kr.	963 kr.
200.000 kr.	1.257 kr.	837 kr.	1.048 kr.
250.000 kr.	1.513 kr.	1.029 kr.	1.256 kr.
300.000 kr.	1.688 kr.	1.190 kr.	1.390 kr.

Klassiske biler årgang 1971 - 1981

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Stilstand	Vinterstilstand *
25.000 kr.	1.766 kr.	897 kr.	1.542 kr.
50.000 kr.	2.235 kr.	1.077 kr.	1.965 kr.
100.000 kr.	2.595 kr.	1.496 kr.	2.221 kr.
150.000 kr.	3.088 kr.	1.855 kr.	2.624 kr.
200.000 kr.	3.571 kr.	2.212 kr.	3.016 kr.
250.000 kr.	4.122 kr.	2.603 kr.	3.471 kr.
300.000 kr.	4.696 kr.	2.992 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: kontor@veteranbilklub.dk

Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1970

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Ansvar	Stilstand	Vinterstilstand *
50.000 kr.	595 kr.	206 kr.	419 kr.	498 kr.
100.000 kr.	835 kr.	206 kr.	419 kr.	678 kr.
150.000 kr.	1.193 kr.	206 kr.	419 kr.	946 kr.

Klassiske motorcykler årgang 1971 - 1981

Handelsværdi indtil	Ansvar og kasko	Ansvar	Stilstand	Vinterstilstand *
25.000 kr.	1.382 kr.	663 kr.	599 kr.	1.202 kr.
50.000 kr.	1.740 kr.	663 kr.	837 kr.	1.471 kr.
75.000 kr.	2.458 kr.	663 kr.	1.077 kr.	2.009 kr.

Vinterstilstand

* Vinterstilstand dækker alene skader som følge af brand, tyveri og hærværk sket i perioden 16. november til 14. marts.

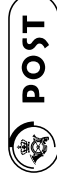
Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes privatforsikringer i RUNA til fornuftige priser. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsvilkårene. Der tages forbehold for trykfejl og præmierreguleringer. Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

Maskinel Magasinpost
ID nr. 42123

Afsender:
Postboks 7777
7000 Fredericia

Ændringer vedr. abonnement
ring venligst 4556 5610



DANMARK

PP