

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



55. årgang - november 2011 - VT nummer 425



A.E. Thomsen på Indian 1920.
Indsendt af Leif Gr. Thomsen.

Indhold

Fejl på de historiske nummerplader.....	3
Aktivitets- og mødekalendar.....	4
Klubaktiviteter	6
Oktober måneds arkivbillede	8
November måneds arkivbillede	9
Vendssyselløbet 1923.....	10
Opgaver på Zonen-redningsstationen i 40erne...	12
Bog anmeldelse.....	19
Årsberetning fra Køreselskab Fyn 2011	20
BeringBilbilleder.....	21
Bornholmsk overraskelse.....	22
Citroën DS - en meget elegant klassiker.....	24
Sæsonafslutning på Egeristræf 2011	30
Med DVK-Kværkeby på virksomhedsbesøg	31
Fjordløbet 2011	32
Krudtværksfestival i Frederiksværk.....	35
Munkebjergløbet 2011	36
Ejer søges til Mercedes fra 1937.....	40
Mødested Fyn besøger Svendborg Synshal	41
30.000 km ved Storstrømmen	42
En solstrålehistorie.....	44
2 messer netop overstået	49
Oldtimer Grand Prix	50
Pause gennem Tyskland ?	54
Køb salg	56
Velkommen til nye medlemmer	57

Fejl på de Historiske Nummerplader med to bogstaver

Der har desværre forekommet fejl på nogle af de Historiske nummerplader med to bogstaver, og når man finder dem bør man reagere, så fejlene kan blive rettet

Nogle af de fejl jeg har set har været at pladerne med to bogstaver har et forkert "D". D'et skal se ud som på den viste nummerplade, altså med de to "vinger"

Der har også været tilfælde, hvor plader med 5 cifre havde afstandspunktummet placeret mellem 3. og 4. tal, og enkelte tilfælde hvor den kvadratiske bagnummerplade til både biler og motorcykler var fremstillet på plader der målte 200x200mm, og ikke den korrekte, der er med højde 230mm bredde 200mm.

Der kan muligvis forekomme andre fejl, og MhS er interesseret i at få dokumenterede fejl tilsendt på billeder, med angivelse af hvor i fejlen består.

Observerer man fejl på pladerne, har jeg aftalt med SKAT, at ejeren skal henvende sig på det motorkontor, hvor pladerne er bestilt, og anmode dem om at få fejlene rettet. Det vil selvfølgelig være uden beregning.



Erik Mieth



Erik Mieth med sin første bil - en Morris 8

Sommers Automobil Museum

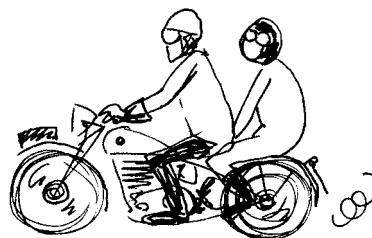
Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600.

Åbningstid: Søndage 14.00-17.00.

Ved særudstillinger tillige onsdage 18.00-21.00. Entré for voksne: Kr. 50.

Børn kun i følge med voksne.

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





Møder

November

Torsdag 10. Lillebælt. Foredrag på mødestedet.

Nærmere info følger

Torsdag 10. Åbenrå. Året der gik i lyd og billeder.

Mandag 14. Rørup-Vestfyn. Klubaften kl. 19.00

Tirsdag 15. Kværkeby. Besøg af Hårlev

Sandblæsning kl. 19.00

Onsdag 16. Engelholm. Træbiler. Samling hos

Karlshøj på Erhvervsvej i Bårse kl. 19

Torsdag 17. Nærum. Cafeaften kl. 19.30

Torsdag 17. Nærum. Cafeaften, kaffen er klar

kl. 19.30

Torsdag 17. Nærum. Cafeaften. Kaffen er klar kl

19.30

Tirsdag 22. Klippinge. Jeepens historie, der både er

lang og spændende kl. 19.

Torsdag 24. Morris-møde. Morrismøde/ julefrokost

hos Lene og Stig Hansen

Lørdag 26. Nærum. Julebal, 3 retters menu, musik og

dans i Restaurant Skovhus.

Mandag 28. Vesterhede. Julefrokost kl. 19.00

Tilmelding til Ove 2395 0721

Tirsdag 29. Egeskov. Julefrokost på Cafe Rigborg kl

18.30

Onsdag 30. Amager. Julebuffet og Bankospil kl. 19

Dragør Golfklub, Kalvebodvej 100, 2791 Dragør

December

Torsdag 1. Nærum. Juleklubmøde - Foredrag og film

om Hersey swap-meet af Michael Andersen

Lørdag 3. Løve. Vi kører til Strøjer-samlingen i

Assens. Kl. 9

Tirsdag 6. Løve. Julehyggeaften med gløgg og

æbleskiver

Tirsdag 6. Ristrup. Julefrokost i klublokalerne på

Ristrup Hovedgård kl. 18.30, tilmelding nødvendig.

Torsdag 8. Lillebælt. Julefrokost i Skærup

Forsamlingshus. Tilmelding senest 5.dec.

Torsdag 8. Åbenrå. Årets Julefrokost med pakke leg.

Mandag 12. Rørup-Vestfyn. Julefrokost kl. 19.

Tilmelding senest 30.11.2011

Tirsdag 13. Egeskov. Cafe og biblioteksaften samt

lidt julehygge kl. 19

Tirsdag 13. Kværkeby. Julefrokost kl 18.

Tirsdag 13. Uldum. Julekalas på Uldum Kro kl. 18.30

Torsdag 15. Løve. Julefrokost i Løve-hulen.

Tilmelding og info: kurt@plith.dk / 20296605

Torsdag 15. Nærum. Cafe julemøde med gløg og

æbleskiver

Torsdag 15. Nærum. Cafeaften kl. 19.30

Onsdag 21. Engelholm. Intet møde

Mandag 26. Vesterhede. Intet møde.

2012

Januar

Tirsdag 3. Løve. Planlægningsmøde

Tirsdag 10. Egeskov. Cafe og biblioteksaften kl.19

Tirsdag 10. Uldum. Klubmøde på møllen kl 19.00

Torsdag 12. Lillebælt. Nytårskur på mødestedet kl.

18.00

Tirsdag 17. Kværkeby. Film og billedeaften kl. 19.

Onsdag 18. Nærum. Cafeaften kl. 19.30

Tirsdag 24. Klippinge. ”BagHjule-komsammen”.

Mandag 30. Vesterhede. Filmaften kl. 19

Tirsdag 31. Egeskov. Nytårskur

Februar

Tirsdag 14. Egeskov. Cafe og biblioteksaften.

Tirsdag 14. Uldum. Klubmøde kl. 19.00

Mandag 27. Vesterhede. Vi er ved at forberede en

hyggelig overraskelse.

Tirsdag 28. Egeskov. Foredrag ved kørelærer Elmo

Toft.

Marts

Tirsdag 13. Egeskov. Cafe og biblioteksaften

Tirsdag 27. Egeskov. Foredrag info følger.

Løb og arrangementer

November

Lørdag 12. Stumpemarked i Herning.

Torsdag 24. Foredrag i Nærum kl 18.00 om Morian

Hansen, en legende i levende live. Henrik Andersen,

der er ved at færdiggøre sin bog om Morian Hansen,

kommer til DVK i Nærum torsdag d. 24. november

og fortæller legendens historie. Vi laver en Morian

aften, med spisning og kaffe, Pris Kr. 100,- Tilmelding

til kontoret. VT 422. Se eventuelt mere på Henrik

Andersens hjemmeside. Internet link

Lørdag 26. Julebal i restaurant Skovhus

2012

April

Lørdag 28. Esbjerg Veteranløb, også for DVK

medlemmer Indbydelse kommer i VT marts 2012

Info: Jørgen Lind tlf. 75164114 - loesleder@vmklub.

dk

Maj

Tirsdag 15. -søndag 20. Danmarksløb, fra øst



til vest I uge 20, medio maj, vil der blive afholdt Danmarks Løb. Startende i Svanneke og afsluttes ved Ringkøbing. Info. Lars-Hugo Kristiansen telf 7441 5420 eller mobil 2045 2937 Indbydelsen kommer i januar nummeret.

Juni

Lørdag 2. Nivåløb. Tilmelding fra 1.1.2012 klokken 00.00. Meddelelse til Kører og Samfund! UPS / OBS Nivåløb 2012 afholdes IKKE pinselørdag men Lørdag den 2. Juni 2012 Tilmelding til Willibald@mail.dk efter 1.1.2012 klokken 00.00. De heldige deltagere får svar.

2012 - Udlandet

Juni

Lørdag 9. -søndag 17. Austria Historic, 40 års jubilæums løb. Yderligere info kan fåes hos Dorte Stadil

August

Torsdag 9. -søndag 12. Styrkeprøven. Afholdes i Danmark omkring Billund, Midt Jylland. Arrangør for DVK er Bent Fasterholdt. bf@fasterholdt.com

Mødet startede med velkomst og frokost og derefter tog vi hul på den i forvejen fremsendte dagsorden.

Præsentation af hinanden og hvilke mødesteder vi kom fra, det var spændende at møde de øvrige fra alle dele af landet. Vi talte om hjemmeside og mail på de enkelte steder, hvilket der nok kommer mere af, som info og talerør ud til medlemmerne i fremtiden. Selv om vi er mange veteraner er denne form for kommunikation den hurtigste og absolut nærmeste i dag. Dorte Stadil havde forberedt og udviklet en måde hvorpå mødesteds lederne kan komme på klubbens hjemmeside og skrive arrangementer på.

Erfarings udveksling mellem mødestederne var en rigtig godt indslag, idet der var mange der gerne ville til orde, vi havde meget at sige hinanden.

Mødedage i forhold til hinanden var der ikke rigtig noget at sige til idet man nok skæver til kalenderen før der bliver planlagt arrangementer.

Klubregalier blev vi enige om skal sælges fra kontoret, samt ved de forskellige udstillinger, hvor D.V.K. er repræsenteret. Økonomi på mødestederne er der fastsat et beløb, hvor hver mødested er indregnet i klubbens samlede buget, mødesteds lederne har således et rådigheds beløb efter aftale med bestyrelsen.

Da vi skal se fremad i vor klub, kom Dorte Stadil med et fremragende forslag.

Ved klubbens 60-års jubilæum, det er allerede i 2014, laves der et stjerneløb, hvor man starter fra landets 15 mødesteder, for til sidst at samles og fejre klubben 60-års dag.

Mødesteds lederne syntes det var en fin ide og ville se på mulighederne. Der er fastsat en dato der hedder 16. & 17. august 2014, sæt derfor allerede X i kalenderen nu.

Afslutning og kaffe. Alle syntes godt om dagen og det at møde hinanden var i særdeleshed godt. Der er jo mange nye folk på mødestederne.

Vi ser frem til næste gang der kommer et mødestedsleder seminar.

Mødesteds leder seminar

Tekst Ole Poulsen

Lørdag d. 1/10 – 2011 havde klubbens to mødesteds ansvarlige kaldt til mødesteds leder seminar.

Det foregik i vore flotte lokaler i Åbenrå, med deltagelse af i alt 25 mødestedsledere og deres hjælpere. Endvidere deltog formanden og næst formanden.





AMAGER

Sidste ONSDAG i måneden kl. 19.00, Mødestedet er hos Fa. Walbom, Amager Landevej 246, 2770 Kastrup.

November d. 30 - Julebuffet og bankospil med damer kl. 19. Dragør Golfklub, Kalvebodvej 100, 2791 Dragør. Pris kr. 170.00 – betaling ved tilmelding eller ved møderne. Nordea reg. 0123 konto 8235 603 226. HUSK navne og tlf.nr. – sidste tilmelding tirsdag d. 22. november.

Claus Sommer, tlf. 61703801
cb.sommer@vip.cybercity.dk
Kaj Christensen, tlf. 40 53 94 01
kajc@cc.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

4. TIRSDAG i måneden kl. 19.00

Nygade 3. 4672 Klippinge

22. November - Jeepens historie, der både er lang og spændende, så der er noget at glæde sig til.

Vor mødedag i december falder i den travle juletid så – INTET MØDE.

24. Januar 2012 – afholdes ”Baghjule-kom-sammen” i et stort lokale, hvor der er god plads. Kai Wredstrøm, tlf. 56 57 82 05

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00

Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby.

Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

November d.15. Henrik Hansen og sønnen Lars fra Hårlev Sandblæsning kommer og fortæller om - ikke kun den traditionelle måde at sandblæse på. De har også taget de nyeste metoder og materialer i brug – glas og bagepulver! Der vil være mulighed for at se emner før og efter behandling.

Som ekstranummer vil Henrik vise og demonstrere en medbragt ATV med dozerblad.

December d.13. kl. 18.00 - Julefrokost. Tilmelding til Preben inden den 5. december eller til novembermødet. Kuvertprisen oplyses ved tilmeldingen Januar d.17. Der er dømt film og billede aften.

Erik Madsen, Roskilde
tlf. 4632 3825 eller 4063 3125
http://emfoto43.mono.net
Preben Boisen tlf. 40 35 15 85
gcb@webspeed.dk

VESTSJÆLLAND - LØVE



1. TIRSDAG i måneden kl. 19 klubmøde. Alle TIRSDAGE. Åbent hus med kaffe på kanden. Mødested Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.

December d. 3. Tur til Strøjer-samlingen i Assens. December d. 6. Julehyggeaften i Løvehulen. December d.15. er en torsdag hvor vi holder julefrokost.

Følg med på hjemmesiden www.dvk-loeve.dk, det er her du finder de sidste nyheder fra Løve. Du kan få meget mere information via vores enorme mailliste, er du ikke med på den så send en mail til undertegnede. Vi ses.

Dirch Glad, tlf. 20 84 89 40
dirchglad@hotmail.com
www.dvk-loeve.dk

KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM

1. TORSDAG i måneden kl. 19.00

3. TORSDAG cafeaften kl. 19.30.

Nærum Hovedgade 3. 2850 Nærum

Til de ordinære møder bestilles mad hos h.froberg@live.dk, hvis der er tilmelding nok, så husk at tilmelde jer.

Cafeaften d.17. november – 15. december 2011 og 18. januar 2012

November d.26. Julebal i Restaurant Skovhus, tilmelding til kontoret.

December d.1. Klubmøde. Foredrag og film om Hersey swap-meet af Michael Andersens.

Er du ikke tilmeldt det elektroniske nyhedsbrev NÆRUM NYT, så ring eller skriv til kontoret og angiv din e-post adresse. Nærum Nyt, udsendes efter behov med meddelelser bl.a. om spontane køreture og andet som ikke kan nå at komme i Veteran Tidende.

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

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

3. ONSDAG i måneden kl. 19.

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje Engelholm ligger 2½ kilometer syd for Tappernøje. Fra hovedvejen nr. 151 kører man dertil ad Broskovvej eller Søndre Hovstræde. Man kan også komme op fra Strandvejen langs Præstø Fjord (vej nr. 209)

ad Broskovvej. Indtil videre parkerer vi på pladsen helt oppe ved hovedbygningen. Gamle køretøjer holder foran hovedbygningen, mens nye holder nord for, på pladsen hen imod herskabsstalden.

November d.16. Vi mødes hos Karlshøj, Erhvervsvej i Bårse kl. 19. Vi ser på de projekter han har gang i. Bagefter kører vi til Engelholm og drikker kaffe eller andet.

Fuld gas og hjulspin
Peter Bering
pb@arkitektbering.dk

FYN EGESKOV



Sidste TIRSDAG i måneden, klubmøde kl. 19.00.

2. TIRSDAG i vinterhalvåret, Cafe & biblioteksaften kl. 19.00

Mødestedet lokale er ved siden af Egeskovs Godskontor, følg vejen bag om Egeskov af Holmegyden og drej ned af alléen til godskontoret.

I vinterhalvåret, Cafe og Biblioteksaften den 2. tirsdag i måneden kl. 19.

November d. 29. Julefrokost og kaffe på Cafe Rigborg kl. 18.30. Pris for medlemmer og en ledsager pr. pers. 150 kr. Traditionen tro slutter vi med lotteri med fine præmier.

Tilmelding og betaling på møderne til Anne Lise eller e-mail anneliserg@dlgmail.dk.

Husk navn ved indbetaling til konto nr. 0828 – 000 2830 884.

Sidste frist 22. november.

December d.13. Cafe og biblioteksaften samt lidt julehygge kl. 19.

Januar d.10. Cafe og biblioteksaften.

Januar d.31. ”Nytårskur”. Kom og hils det nye år velkommen, med champagne og kransekage.

Februar d.14. Cafe og biblioteksaften.

Februar d.28. Foredrag og lysbilleder ved Kørelærer Elmo Toft fra Nr. Åby, hvor emnet bl.a. er teori.

Marts d.13. Cafe og biblioteksaften.

Marts d.27. Foredrag. Nærmere info følger.

April d.24. Klubmødet afholdes med Museumsbesøg på Egeskov, inden den officielle sæsonåbning. Der er åbnet på Museet fra kl.18. Igen i år vil der kunne bestilles spisning på Cafe Rigborg til kl. 18.30.

Maj d.29. Klubmøde og bagagerumsmarked.



Juni d. 26. kl.18. Vi tænder op i grillen, der kan købes pølser og brød eller medtag selv det kød og tilbehør i vil nyde.

Juli d.31. klubmøde for jer der ikke er på sommerferie. Måske en lille køretur ud i det blå. Venlig hilsen

Anne Lise Gustafsson.tlf. 62632051 / 22811954

annelise.gustafsson@veteranbilkub.dk
www.dvk-egeskov.klubsider.dk

VESTFYN - RØRUP

2. MANDAG i måneden kl. 19.00

Rørup Borgerhus i Grønnemose, Gelstedvej 10, 5560 Årup.

Man finder det ved fra Gelstedvej at dreje ind ved Lærkeskolen, følg vejer forbi Regnbuen.

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

December d.12. Julefrokost kl. 19. Pris kr. 100,00 pr. person. Tilmelding og betaling på møderne eller pr. mail til Bent Konradsen. HUSK navn ved indbetaling til konto 6880 2175627 senest 30.11.2011.

Med venlig hilsen mødestedgruppen

Bent Konradsen, tlf. 64 42 12 27

bent.konradsen@mail.dk

Mogens Andersen, tlf. 64 43 16 53

orsbjergvej33@hotmail.com

www.dvk-vestfyn.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT

2. TORSDAG i måneden kl. 19 Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

På hjemmesiden www.dvk-lillebaelt.dk opdateres vore aktiviteter løbende.

December d.8. - Julefrokost i Skærup Forsamlingshus. Den hyggelige vi plejer at have, med mandelgave og hel mølevittent. Pris ca. Kr. 148.- Tilmelding til John Andersen senest 5. december. Januar d. 12. kl. 18.00 Nytårskur på mødestedet. Vi spiser nytårs menuen sammen, og tilrettelægger aktiviteterne for 2012. Nærmere om menuen følger. Har du nogle ønsker til aktiviteterne i 2012 så mød op til Nytårskuren

John Andersen, tlf. 29 78 29 09

ja-ryesgaard@c.dk

Ole Troen, tlf. 20 71 66 94

troline@yahoo.dk

www.dvk-lillebaelt.dk

ØSTJYLLAND - RISTRUP

Første TIRSDAG i måneden kl. 19.30

Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro.



December d. 6. Årets julefrokost afholdes kl. 18.30 i klubbens lokaler. Alle medlemmer er velkommen med eventuel ledsager. Prisen forventes at ligge på samme niveau som sidste år, plus denne hersens nye fedtafgift. Tilmelding senest fredag den 2/12 til Erik Nielsen tlf. 8692 3943 eller til Arne Jespersen mobil 2965 4504 Hilsen

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161 / 40335431

NORDJYLLAND - STENUM



3. TIRSDAG i måneden

Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev.

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter, er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet. Kræn Hjortlund, tlf. 3033 7370 kraenh@hotmail.com
www.dvknord.dk

VESTJYLLAND - SPJALD

3. TORSDAG i måneden kl. 19.30. Højgård, Holstebrovej 17.

Du kan tilmelde dig vores elektroniske nyhedsbrev ved at sende en mail til Kristian Nørgård.

Henning Knudsen, tlf. 97 38 12 64

hkknudsen@events.dk

Kristian Nørgård, tlf. 97 16 62 52

nsunuser@gmail.com

ØSTJYLLAND - ULDUM

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

December d.13. - Julekalas. Se tid og sted i november nummer af VT. Ved alle møder på møllen serveres der kaffe/te og boller bagt af mel malet på Møllen.

Der kan selvfølgelig også købes øl og vand. Endelig kan der købes mel og meget mere med hjem fra butikken på Møllen.

December d. 13. kl. 18.30. Julekalas på kroen i Uldum. God traditionel julefrokost menu. Pris pr. kuvert vil være kr. 140-150 excl. drikkevarer. Klubben giver hertil et tilskud på kr. 50 pr. person. Tilmelding senest den 8. december til en af undertegnede.

Januar d.10. 2012 Klubmøde på Møllen.

Februar d.14. Klubmøde

Marts d.13. Klubmøde

April d.10. Klubmøde

Maj d.8. Klubmøde

Juni d. 12. Klubmøde

Med venlig hilsen

Erik Hougaard, tlf. 40340049

k.e.hougaard@mail.dk.

Poul-Erik Jakobsen, tlf. 27 23 14 33

jakobsen@skjerna.dk

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00 Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

November d.28. - Traditionen tro holder vi julefrokost. Vi slutter med gavespil, tag en eller to gaver med til i alt ca. kr. 25.00. Tilmelding ved Ove på tlf. 2395 0721 senest den 20. november.

December d.26. - INTET MØDE! Vi håber I vil nyde juledagene.

Januar 30. Vi holder film aften.

Februar d. 27. Det er mørkt og vinter. Vi er ved at forberede en hyggelig overraskelse. Nærmere information følger.

Jørgen Jacobsen, tlf. 20 22 27 29

yak@esenet.dk

Ove H. Iversen, tlf. 23 95 07 21

ove@iversen.mail.dk

www.dvk-sydvest.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ

2. TORSDAG i måneden kl. 19.30 Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.

December d. 8. Mødes vi kl. 18.30 til "Årets julefrokost" med pakke leg. Medbring venligst en pakke til en værdi af 20 - 25 kr. per person. Forventet kuvertpris kr. 125,00. Max. deltager antal vil være 50 personer. Så "først til mølle" tilmelding til enten Erik From eller Kjeld. Tilmelding senest den 30. november kl. 20.00 Men husk "først til mølle". Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20234491

holm-nielsen@bbsyd.dk

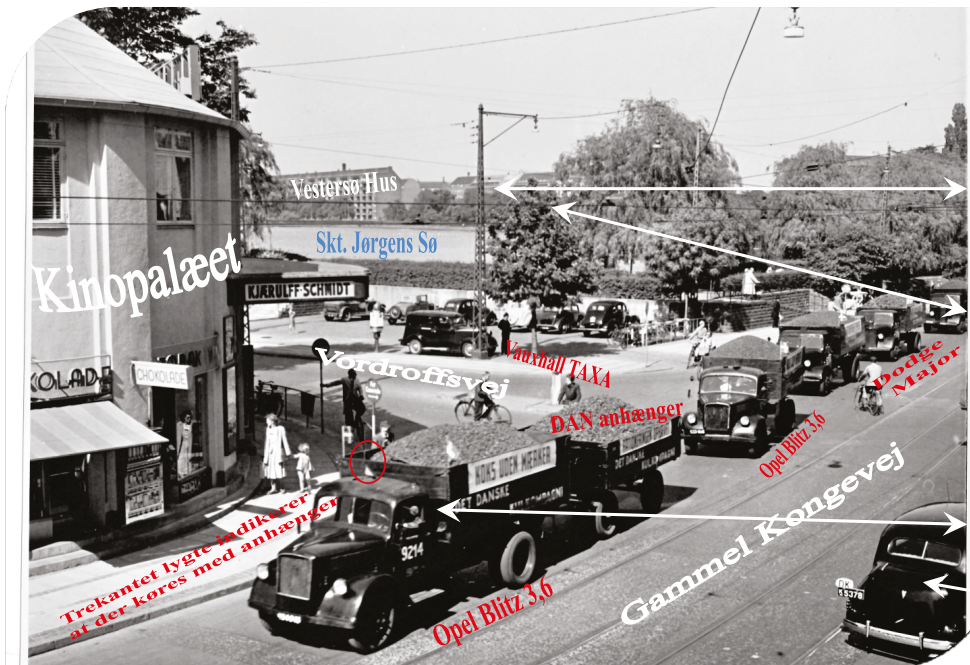
Erik From, tlf. 29669847

erik.kef@webspeed.dk



Oktober måneds billede fra DVKs arkiv

Billedet er taget på Gammel Kongevej, hvor Vodroffsvej udmunder, og med Sct. Jørgens Sø i baggrunden



- I dag er lysmasten i brug som bærende bjælkelag hos Gunnar Falk i Hillerød
- Vandværksgrundene i baggrunden
- Dansk karetmager førerhus
- Her gættes på en Hudson Touring 1938

Der er kommet rigtig mange svar og bemærkninger vedrørende billedet i sidste nummer. Vi har prøvet at sammenfatte nogle af de mange kommentarer.

Der var stor enighed om buddene på de 4 lastbiler på billedet. Forrest ses en Opel Blitz 3,6 - 36S. Den korte model (1936 - 1944) ét bud lød på en Morris. De har begge to kørt med gasgeneratorer under krigen. Lamellerne i kølegitteret er fjernet for at gøre plads til en ekstra køler. Nr. 2 er endnu en Opel Blitz, og derefter følger så tre Dodge Major lastbiler, højre styrede.

Den trekantede lygte der kan skimtes på taget, indikere at der køres med anhænger. Dette var lovbeftet i Danmark, fra 1943 indtil 31. marts 1958

Vognene som kører for Det Danske Kulkompani a/s (stiftet 1. august 1896) er på vej ud med kul fra Frihavnen, hvor DDK havde lager. Der køres parade kørsel med flag på, i

anledning af, kul og koks rationeringen ophørte, derfor må billedet været taget 1. april 1953

Kinopalæet som ses til venstre i billedet, blev Schalburgteret under krigen og lå i ruiner i ca. 5 år. Senere blev Codan hus opført på grunden. A. Jespersen & Søn, gav en overslagspris til Codan på byggeriet. I stedet for at udbyde byggeriet i licitation, så bad Codan entreprenørfirmaet A. Jespersen & Søn om at bygge Codanhus i regning, det vil sige, Codan betalte efterhånden som entreprenørfirmaet havde udgifter. Det må man da sige var en stor grad af tillid, frem for at få en fast pris ved licitation.

Sporvognsskinnerne var trafikeret af linjerne 1 og 14. Indtil december 1933 var der i øvrigt også sporvognsskinner på Vodroffsvej, idet den navnkundige linje 8 indtil dette tidspunkt kørte ad Vodroffsvej, Niels Ebbesens Vej, H.C. Ørstedesvej og Griffenfeldtsgade



Således ser det ud i dag. Billedet til venstre har Birger Blakø venligst fået lov at tage fra Bo-concepts vindue på Gl. Kongevej 29B, det andet har Michael Deichmann googlet sig frem til på nettet.



Billeder fra DVKs arkiv



Så længe der har været biler, har der også været "sjusket" parkering.

Her er et godt eksempel, når man har en stor bil, så går det vel?

Vi er i Århus, og sidst i 1950'erne, med to bogstaver på nummerpladen, det kan så ikke være første ejer, da bilen ca. er 5 år gammel.....

Har du kommentarer til billedet, så send det til: vt@veteranbilklub.dk



Vendsysselløbet 1923

Tekst: Leif Gr.Thomsen

I august 1916 kom en ung mand i lære som elektriker hos firmaet Krag i Hjørring. Den unge mand var 16 år gammel og havde en realeksamen i bagagen. Han kom til at beskæftige sig en del med motorkøretøjer, som blev hans store interesse. Sådant noget som automobiler kunne et elektrikerfirma roligt tage sig af, for der fandtes ikke noget fag endnu som hed automekaniker. Man klarede sig, som man bedst kunne.

På et bånd fra 1978 talte han i en times tid om gamle dage, specielt om læretiden og tiden omkring 1920 i Hjørring. Hans fulde navn var Aksel Elvinus Thomsen, senere i daglig tale kaldt AE, Deres Ærbødiges Far.

Det med motorkøretøjer blev hans liv, og lige fra han var 18 år og til han i en alder af ca. 75 år af helbredsmæssige grunde holdt op, havde han ført motorkøretøj hver eneste dag. Selv under krigen, og med kun 1 bøde for hurtig kørsel i Graasten Politikreds en gang i 30erne.

Det med førerbevis tog man åbenbart ikke så højtideligt dengang i 1916, for da fik AE sin første erfaring med motorcykel, idet der var indleveret en Velo-? til reparation. Transmissionen i sådan én skete med direkte rem til baghjulet. Denne knallertagtige indretning fik han op på bukken, så han kunne få motoren startet, hvorefter han kunne køre ud af Hjørring by. Lidt ude ad landevejen krydsede Sæbybanen, og bommen var nede. Bremse kunne motorcyklen ikke, så der var ikke andet for end at køre i grøften, hvilket gik godt, motorcyklen fik ingen skader.

En god indgang til mekanikerfaget fik han gennem bekendtskab med smeden Niels Jensen, der var en genial og meget dygtig mand. AE har selv i et ældre Bilhistorisk Tidsskrift fortalt historien om, hvorledes Niels Jensen selv byggede en motorcykel med 2-cylindret V-motor og med affjedring på begge hjul. Den hed Dansk Condor.

En vinterdag stod der på værkstedet en 2-cylindret 7-9 Indian, og den var så stor, at lærlingen ikke kunne nå jor-



AE på Indian ca. 1920.

den, når han sad på den. Men køres en tur skulle der. Benzinhanen var en nål, der blev skruet ned i benzinnøret, og en fjeder forhindrede nålen i at ændre stilling under kørsel. Imidlertid manglede denne fjeder, og på vej over et torv inde i byen gik motoren i stå som følge af benzinnangel. Så væltede motorcyklen, og en stor politibetjent hjalp med at få køretøjet rejst igen. Betjenten spurgte selvfølgelig, om den unge mand havde førerbevis. Nej, det havde han ikke, han var ikke gammel nok. "Så må du passe rigtig godt på" var betjentens kommentar.

Endelig oprandt den store dag, hvor AE blev 18 år og dermed kunne erhverve sig et førerbevis. Først til motorcykel. Den køreprøvesagkyndige var en ingeniør, som ikke engang selv havde førerbevis, og han bad den unge mand om at køre en tur hen ad gaden og vende for at komme tilbage. "Og husk så at vise, at du rigtig kan række hånden ud!". Da den unge mand kom tilbage, sad ingeniøren inde på sit kontor, og førerbeviset var hjemme.

Så en dag skulle AE op til køreprøve i automobil, og til den ende havde han lånt en Piccolo, en lille vogn med 2-cylindret, luftkølet motor i V-form. Ingeniøren var mest interesseret i, om den lille vogn egentlig kunne gennemføre køreturen, hvilket den jo kunne. Derefter sluttede det hele med et foredrag for hele 3 aspiranter om færdselsregler, afsluttende med en bemærkning om, at nu havde de i hvert fald hørt det, og så fik de deres førerbevis.



AE på Harley 1930.



AE på Excelsior 1930.

Som jo alle ved, dyrkedes motorsporten i stor stil. Også i Vendsyssel kørte man løb, og i 1923 meldte AE sig til "Vendsysselløbet", og han havde lånt sig en 7-9 Indian, et køretøj han åbenbart var en stor beundrer af.

Løbet gik fra Hjørring til Thisted og tilbage igen, det var et såkaldt præcisionsløb med faste kontrolsteder, hvor man skulle være inde på sekundet, ellers gav det strafpoints, 1 pr. sekund for tidligt eller for sent.

På løbsdagen var det et forfærdeligt regnvejr, og det forårsagede vrøvl med tændingen. Pludselig gik motoren kun på 1 cylinder, fordi der manglede en gummipakning, hvor tændingskablet til en cylinder gik ned i magneten. AE havde en god og broget lommeklud, og med den tørrede han delene godt af, hvorefter det gik godt igen. Men så var den gal igen, hvorefter han pakkede hele magneten og kablerne ind i lommekluden, og så gik det bare. Fuld fart på imod Thisted, hvor der var nogle grimme hjulspor i den opblødte vej, og så en tur i grøften. Det tog nogen tid at få det tunge apparat af en Indian op igen, men endelig nåede man frem til målet i Thisted.



Her var der middagsmad, hvorefter løbet blev genoptaget. Nu, hvor de fleste problemer var overstået, blev der bare kørt, og ved ankomsten til endemålet i Hjørring var der kun 55 sekunders afvigelse, hvilket berettigede til en 5. plads. Præmien var en vægtig sølvske af stor størrelse, og denne sølvske blev så i familien brugt som rødgrødske i over 60 år, hvorefter den nærmest var slidt op.



AEs sidste motorcykeltur blev for øvrigt kørt i 1955, og det var på en DKW RT250. Derefter holdt han sig til 4 hjul.



"Dette er fra en Zone-parade i Århus med det materiel, som stationen rådede over i begyndelsen af besættelsen," fortæller Børge Jürgensen. "Det første køretøj til venstre var en Chevrolet-branbil fra omkring 1932, og derefter fulgte så en Packard katastrofevogn. Det var en meget fin bil. Den sidste var en todørs Ford V8 fra 1934, som blev anvendt til siddende persontransport."

Opgaver på Zonen-redningsstationen i 40erne

Tekst: Morten Alstrup

For et års tid siden havde jeg en time eller to i overskud og fik langt om længe taget mig sammen til at gøre det, som jeg mange gange havde tænkt over, men aldrig havde fået gjort noget ved. At lægge vejen forbi min gamle skipper fra min korte sejlsportskarriere i starten af firserne.

Der var vel gået ti år siden vort sidste møde, så Børge Jürgensen – som han hedder – havde i starten lidt svært ved at genkende mig, da døren blev åbnet. Men ind kom jeg da og snakken gik hurtigt om, hvad der var sket i mellemtiden. Om hans ældste barnebarn, der er to dage ældre end min datter.

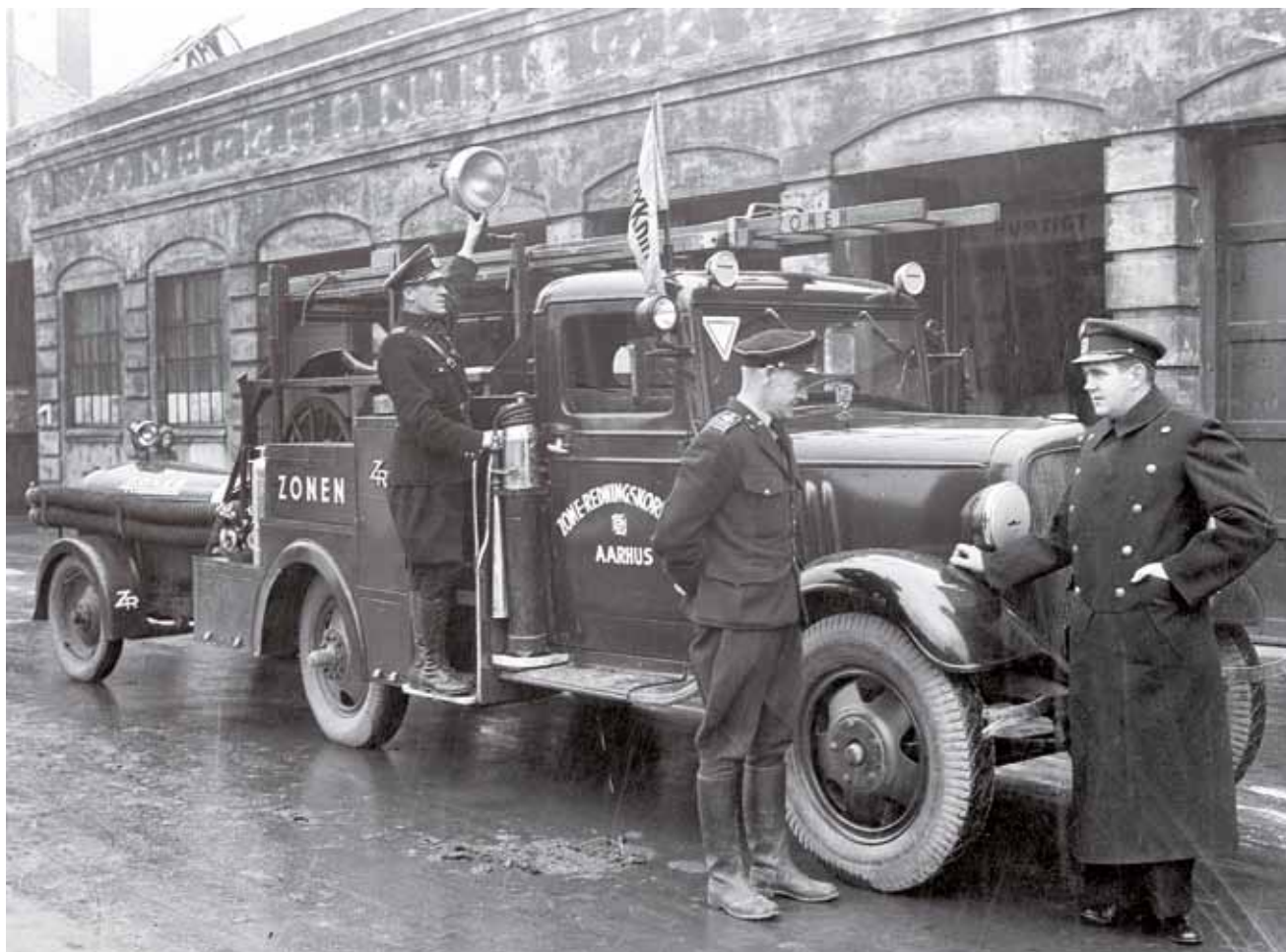
Vi kom naturligvis også til at tale om hans søn, der er min gamle skolekammerat, og som faktisk er årsagen til, at jeg fik den korte sejlsportskarriere og også lærte Børge at kende. Faktisk har vi i dag ikke rigtigt nogle fælles fritidsinteresserer, og det vidste Børge godt, så pludselig hev han en stak gamle sort/hvide fotos frem. "Måske synes du, at de

er interessante, for Jan (hans søn, red.) synes bare, at det er noget gammelt bras?"

Jeg syntes bestemt, at billederne var interessante – så interessante, at jeg senere lånte dem til scanning, så også Veteran Tidendes læsere kunne få glæde af dem.

Børges far – Jes Jürgensen – var nemlig i sin tid redder hos Zonen Redningskorpset i Århus, og han blev senere leder af stationen i Horsens. Børge selv endte efter en mureruddannelse også selv i samme korps, hvor han efter fusionen med Falck blev frem til sin pension. Så de gamle fotos sagde i høj grad også ham noget, og han fortalte beredvilligt, nu da der var et yngre menneske, som var mere lydhør end hans søn.

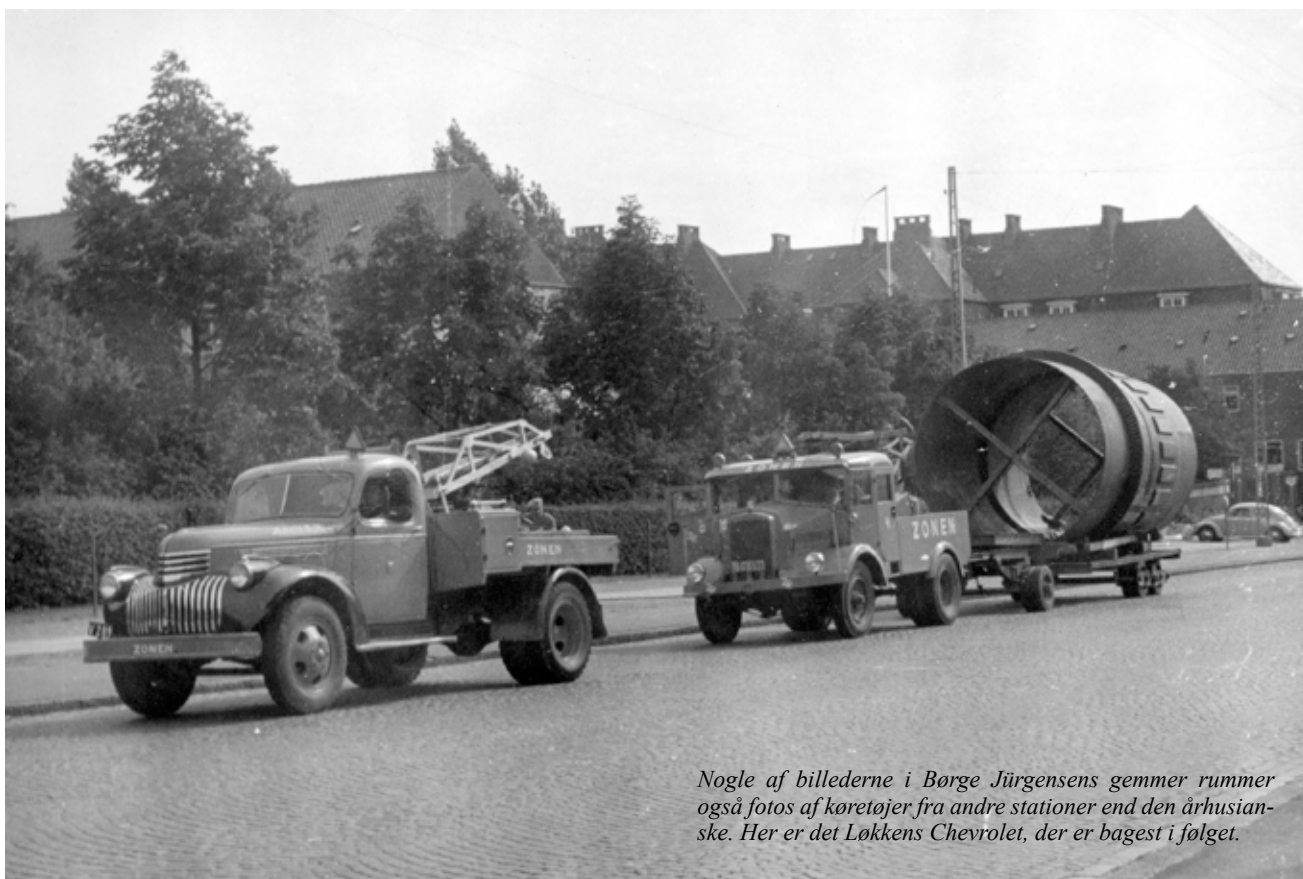
Som dreng havde han under aftensmaden hørt sin far fortælle om dagens udfordringer og opgaver, mens han naturligvis også selv ofte var forbi stationen. Nogle af episoderne på billederne havde han hørt om, andre oplevet. Men det er hans indtryk, som ligger til grund for billedteksterne i denne artikel, hvor der er suppleret med lidt fakta.



"Under besættelsen fik stationen i Århus en ny brandbil, som blev præsenteret for den lokale presse," beretter Børge Jürgensen. "Som man kunne se af baghjulene, var den bygget til at have dobbelte baghjul, men manglen på gummi gjorde, at der kun var monteret enkelte baghjul. Det er stationsleder K.W. Kristensen til højre sammen med min far, der var overassistent, mens manden på trinbrættet blev kaldt for Julle."



"Dette billede er taget efter krigen fra en brandøvelse, hvor man bagest kan se den nye brandbil sammen med Packard-katastrofevognen og Ford V8'eren," fortæller Børge Jürgensen. Optagelsen er efter alt at dømme fra Skovagervej i Risskov, hvor man ser det nuværende psykiatriske hospital i baggrunden.



Nogle af billederne i Børge Jürgensens gemmer rummer også fotos af køretøjer fra andre stationer end den århusianske. Her er det Løkkens Chevrolet, der er bagest i følget.



"Med et års mellemrum skulle der efter besættelsen transporteres to turbåde fra Århus til Silkeborgsøerne, og den opgave fik Zonen i Århus, hvor min far deltog," fortæller Børge Jürgensen om transporterne af henholdsvis Tranen i 1947 og Rylen i 1948. "Først blev bådene med en 25 tons stor lastkran læsset på blokvognen ved Århus Stålskibsværft, og så satte kortegen ellers i gang med to kranvogne foran. Den forreste var vogn 97, og den bageste var vogn 240, som var en af tyskernes efterladenskaber. Den var firhjulstrukket og blev kaldt for Hawk eller noget lignende." Efter alt at dømme var der nok tale om en Horch, hvis navn lydmæssigt godt kunne minde om den amerikanske ørn. "Den ene transport tog næsten en uge. Det havde sat ind med tøvejr, vejene var kørt op, så redderne måtte bruge dørklader."







Flere af besættelsesvintrene var hårde, og Jes Jürgensen måtte sammen med en kollega ud til en de mindre landsbyer omkring Århus, hvor en taxa var kørt i grøften. "Jeg ved ikke, hvor det var henne, men et eller andet siger mig, at det var omkring Hinne-rup," fortæller hans søn, Børge Jürgensen.







Boganmeldelse

Af Niels Jonassen.

Charles Armstrong-Wilson: Den store bilbog. 380 sider, mange illustrationer. 299,95 kr.

Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck

Med mellemrum dukker der store og flot illustrerede bilbøger op. Denne er endnu en af slagsen. Det er en vældig pænt produceret bog i en god og solid indbinding. Trykket og papiret er godt og der er ofret en del på fotografierne, som står klart i gode farver.

Teksten består af nogle korte oversigter over udvalgte mærkers historie samt nogle ganske kortfattede billedtekster til de utallige små billeder af rigtig mange biler. Forfatteren forsøger på to-tre linier at sige noget om den bil der vises, men det bliver mest noget overfladisk snak. Folk der ved noget af bilhistorien forstår i en del tilfælde hvor forfatteren vil hen med sine bemærkninger, men den forudsætningsløse forbliver lige uvidende. Man aner at forfatteren ved mere om bilhistorien, men teksten er alt for kortfattet til at læseren kan få glæde af det. Af og til udelades også væsentlige oplysninger. Eksempelvis er det urimeligt at fortælle Chevroletlets historie uden at omtale "the cast iron wonder", Chevroletlets motorkonstruktion gennem over tyve år.

Et kapitel for sig er oversættelsen fra engelsk til dansk. Man kan være venlig og kalde den fantasifuld, men nøgternt set må den betegnes som meget ringe. Oversætteren har tydeligvis ikke begreb om hvad de forskellige dele af en bil hedder på dansk. Det er en ærlig sag, men så skal man bruge en engelsk-dansk teknisk ordbog. Men det er naturligvis meget underholdende når en bil har *søjleløse døre* eller *hængende affjedring*. Der tales også om *borede og trykdrevne krumtapaksler*. Bogen myldrer med den slags besynderligheder, og det er ubegribeligt at et velrenommeret forlag ikke er i stand til at finde en kompetent oversætter. Det er ikke lige gyldigt når vi har at gøre med en bog der henvender sig til



den forudsætningsløse og gerne vil forklare hvad ting hedder. Bagest i bogen er der en ordliste. For den kyndige er den morsom læsning, men det er synd for den uvidende.

Nedenfor følger nogle eksempler på hjemmelavede betegnelser.

Lad det være nok med disse eksempler. Det kan være ganske underholdende, men for den der søger viden er det synd.

Hvad kan bogen bruges til? Der er et stort antal billeder, så man får set hvordan et stort antal biler har set ud gennem tiden. Udvalget kan altid diskuteres, men mange er der.

Engelsk betegnelse	Bogens betegnelse	Normal danske betegnelse
Supercharged	Superladet	Kompressorladet
Wheelbase	Hjulafstand	Akselafstand
Handling	Håndtering	Køreegenskaber
Live axle	Levende aksel	Drivende aksel
Italiensk: Testa fissa	Fast motorblok	Motorblok med fast topstykke
Cylinder head	Cylinderhoved	Topstykke
Wetliner engine	Wetliner motor	Motor med våde cylinderforinger
Backbone chassis	Backbone chassis	Centralrørschassis
Trailing suspension	Hængende affjedring	Bagudrettede bærearne
Panels	Paneler	Karrosseriplader
Ladder frame	Stigeramme	Gitterchassis
Cylinder liner	Cylinderbeklædning	Cylinderforing
Conrod	Forbindelsesstang	Plejlstang
Semi trailing arm	Semi trailing arm	Skråt bagudrettet bæream
Epicyclic gear	Epicyklisk transmission	Planetgear
Two speed gearbox	Gearkasse med to hastigheder	To-trins gearkasse
Worksdriver	Arbejdsfører	Fabriksfører



Årsberetning fra Køreselskab Fyn 2011



Køreselskab Fyn kan igen i år se tilbage på en god og aktiv sæson, hvor vi traditionen tro startede med Løvspringstur i slutningen af april og sluttede med løvfaldstur og årsmøde den 1. søndag i oktober.

Der har i alt været 9 arrangementer i år, hvor af de 3 var på Langeland. Vi har haft besøg af de Ærøske Veteraner, besøgt Livsstilmessen på Valdemars Slot, haft grillarrangement og været inviteret til Ærø, hvor vi deltog med 22 køretøjer.

Efter som der er faldet så meget vand i køresæsonen i år, har vi været utrolig heldig med vejret til de mange arrangementer - kun et druknede i regn.

Aldrig har der deltaget så mange, som der gjorde til Løvfaldsturen i år, der ankom 47 køretøjer, i alt 95 personer, Men det var nu også en flot efterårsdag. Børnebørnene og jeg havde lavet en fin tur i det sydvestfynske, langs vandet, med en forfriskningspause ved Faldsled Havn.

Til årsmødet er Køreselskabet vært med kringler, og man har selv kaffe med. Efter kaffen fremlagde formanden beretning og regnskab, som blev godkendt. I løbet af året er vi nået op på 86 medlemmer.

Håber på en god og aktiv sæson for Køreselskabet i 2012.

Tak for i år.

*Med venlig hilsen
Køreselskab Fyn
Anne Lise Gustafsson*





Fra Fotoalbummet – eller BeringsBilBilleder 15



Denne gang er billedet lidt udenfor rammen; det er nemlig ikke fra første halvdel af klubbens tid - men ikke desto mindre er det godt 25 år gammelt.

De fleste kan se, at det er Morganer – af den trehjulede aftapning.

Billedet er fra et DVK-arrangement d.7. september 1986. Bilen til venstre (hvis det da er en bil?) – trehjuleren til venstre er årgang 1935 med luftkølet Matchless-motor. Det er den daværende ejer Mogens Christensen, der gemmer sig bag motorbrillerne.

Morganen er siden blevet solgt og tilhører nu Teknisk Museums direktør Jens Breinegaard, som kører med den.

I trehjuleren til højre sidder Poul Jensen; hans Morgan er fra 1934, og den har en vandkølet JAP-motor. Poul har stadig Morganen og her ses den bagfra på farvebilledet – fotograferet i år med motorcykel-nummerplade. Og derfor kan man jo med rette sige, at det ikke er en bil, men en trehjuler.

Peter Bering



Bornholmsk overraskelse

Tekst og billeder: Michael Deichmann

Når man kører rundt i Fædrelandet sker det, at et diskret skilt i vejkanten viser en i retning af noget skilteejeren betegner som "Museum". Når man så når frem og har erlagt et eller andet beløb i entré, konstaterer man, at dette museum er en lidt forkølet samling af finurligheder, som da sikkert har været sjove at samle på for den, der har skabt samlingen, men som helt ærligt nok ikke fortjener betegnelsen "Museum".

Jeg ved, at jeg muligvis træder nogen af medlemmerne over tærne, for jeg kan ikke udelukke, at der er folk imellem DVK's medlemmer, som netop har sådan et "Museum", men så må I meget undskylde – og måske I så skulle læse videre og blive inspireret af jeres fæller på Klippeøen.

På vejen fra Hasle til Allinge møder man nemlig sådan et skilt "Museum 200m". Ved indkørslen ser man så, at det er "Bornholms Tekniske Samling" og tænker - Åh ja. Et par Ford A'er og måske en Opel Rekord fra 1960'erne, en gramfon til 78'ere, en gammel vaskemaskine og en rørradio. Men næh nej - meget mere end det - og faktisk ikke ret mange biler.

Det er 90 samlere, der har dannet en forening og sammenlagt deres samlinger - så istedet for et antal forkølede "Museer" spredt ud over øen, har man på en stor gård skabt et rigtigt museum, som bestemt er et besøg værd.

Udmiddelbart efter indgangen, hvor man betaler en meget beskedent entré, finder man en imponerende samling af værktøj fra forskellige håndværk, og den er MEGET omfattende. Jeg tror, jeg så 20 - 25 listehøvle - altså høvle til

at lave forskellige listeprofiler med. I loftet ved indgangen hænger iøvrigt en del af den imponerende samling af kopper – over 6000 forskellige, tror jeg det var, og den samling ER i Guinness book of records.

I andre haller er der en række forskellige landbrugsmaskiner – selvfølgelig traktorer bl.a. en danskbygget Danhorse, der er baseret på en Ford Prefect motor på blot 1172 ccm og 34 HK.

I elektronikladen er der en imponerende samling af radioer, gramfoner, fotografiapparater og smalfilmsapparater, mobiltelefoner etc etc.

Helt ekseptionelt har man magtet at få fat i et af de Draken 35 kampfly, som det danske luftvåben benyttede indtil for en snes år siden, og så har man genskabt Pederskers gamle elværk, som startes op 2 gange om ugen og er baseret på en 2 cylindret B&W dieselmotor og en jævnstrømsdynamo fra Thrige i Odense. Og nu vi er ved B&W, så har man også en Bur-Wain lastvognsdiesel med gearkasse. Det er godt, at den side af B&W's virke også er bevaret for eftertiden. Og fra Rønne Tekniske Skole har man fået et komplet GIER EDB-anlæg – Danmarks første kommercielle computer bygget af det nu hedengangne Regnecentralen.

Så er man på ferie på Bornholm, og svigter solen en dag, kan man sagtens slå et par gode timer ihjel på "Bornholms Tekniske Samling".





Citroën DS

- en meget elegant klassiker



Den afprøvede bil på havnen i Køge.

Tekst og billeder: Erik Mieth

Da de første Citroën DS19 kom til Danmark i 1956, var de en sensation. Det banebrydende design var så anderledes og nyskabende, at man enten var for eller imod, men langt de fleste var meget imponerede.

Flaminio Bertonis konstruktionen var meget opsigtsvækkende og med megen nytænkning. Den lette kabine er monteret på en platform med sidekassevanger og traverser og taget, der er boltet på, er af glasfiberarmeret plastik. Dørene er uden ruderammer, og den ekstremt tynde A-stolpe giver et udsyn fremefter, der er enestående og ikke er overgået af andre.

Hele den elegante og noget spinke konstruktion betyder dog, at bilen nemt bliver splittet i mange dele, hvis den kommer ud for et færdselsuheld



Der var også mange nyskabelser i teknikken, især er det hydrauliske (hydropneumatiske) affjedringssystem, der gav bilen en limousine-kørefornemmelse, var helt banebrydende.

DS og ID har med tiden næsten fået status som kult-biler, og er meget populære veteraner, der vækker opsigt, hvor de kommer frem. Da de rundede 50 års-fødselsdagen i 2005 blev de fejret med et kæmpemæssigt opbud i Paris, hvor DS og ID modeller fra nær og fjern fyldte Champs Elysee og cirklede om Triumfbuen. Det var en demonstration af, hvor

meget disse biler har betydet, og hvor populære de stadig er.

De afløste den klassiske Berline 11, der også var epokegørende, da den kom i 1934. Med disse modeller viste Citroën, at fabrikken var utroligt nyskabende, og også modeller som 2CV og HY var ikke ligesom andre.

Berline 11 var i 1934 noget helt nyt - med selv bærende karosseri der bar lavt og bredt, samt forhjulstræk m.m. Den var så nyskabende, at den selv i 1955 stadig var moderne. Men så kom kvantespringet til DS 19, og Citroën var igen et



Instrumentbordet i den prøvekørte 1970 model.



Der er god plads på bagsædet.



Motorrummet med køleren bag reservhjulet.

hestehoved foran. Den samlede motorpresse var da også ved at koge over af begejstring. Berline produceredes i 21 år, og det synes at være normen for Citroëns banebrydende modeller, for DS opnåede hele 20 år i produktion.

Gennem den lange periode DS blev produceret, gennemgik den selvfølgelig en del ændringer, men grunddesignet blev fastholdt gennem hele perioden. Der kom modelvarianter, og af ændringer kan nævnes, at DS modellerne blev suppleret med ID-modellen med et lidt mere sparsomt udstyr, den bedre udstyrede DS21 Pallas og stationcarmodellen Break.

Prøveturen var en oplevelse

Den afprøvede bil er en DS 19 Special fra 1970, med samme motor som DS 21. På denne model er de runde forlygter ændret til indbyggede lygter, der drejer med i kørselsretningen, men i store træk ligner bilen den oprindelige DS.

Når man prøver en så anderledes bil, forventer man noget særligt, og det blev fuldt ud indfriet. Dette køretøj har 40 år på bagen, men den følger stadig trafikken uden vanskeligheder.

Når bilen er stoppet, går trykket selv af det hydrauliske affjedringssystem, og bilen sænker sig til parkeringsniveauet, så bilen bliver meget lav. Når motoren igen startes, hæver bilen sig til køreniveauet, og systemet holder bilen vandret uanset, hvordan man lægger den – en klar fordel.

Den prøvekørte bil er en lidt speciel fransk version, der er importeret brugt fra Frankrig. Denne specielle model menes ikke at have været importeret som ny til Danmark.

Den prøvekørte bil tilhører Mogens Amskov, Solrød Strand. Det er en DS19, 1972. Den kom til Danmark i år 2000. Mogens overtog den i 2005 og har på de seks år kørt ca. 20 000 km. I alt har bilen kørt 182.000. Prøveturen foregik derfor i omegnen omkring Køge, dels ad småveje og dels på motorvej.

Køreegenskaberne

Køreegenskaberne er ganske enkelt i top. Det hydrauliske affjedringssystem ”sluger” ujævnheder fra huller



og vejbump på en måde, som selv helt moderne biler har svært ved at overgå. Man føler nærmest, at bilen svæver.

En af de første ting, man bemærker, er som tidligere nævnt, det utroligt gode udsyn man har fremefter. A-stolpen er den smalleste, jeg har set, og da der heller ikke er ruderammer, der hindrer udsynet, så er dette helt perfekt.

Noget man dog skal vænne sig til er styretøjs-assistancen, der kræver næsten konstant styrekorrektion, men det vænner man sig hurtigt til.

Bremsepedalen kræver også lidt tilvænning. Den trædes ikke ned som en "normal" bremsepedal, men den føles konstant hård: Man skal blot glemme, at pedalen føles anderledes og så docere trykket, uden at pedalen ændrer højde. Bilen bremses helt fint både blødt og retningsstabilt.

En af de mange nyskabelser var også rattet med kun én eger. Det blev både rost og kritiseret, da det var nyt, men det giver et meget frit syn på instrumenterne, der er anbragt lige ud for føreren.

Læs også om disse biler i Morten Alstrups udmærkede artikel i VT nummer 352.



Ejeren Mogens Amskov, der passer bilen omhyggeligt.



Reservehjulet er placeret under fronthjelm, så luftindtag til køleren sker under bilen.



Bemærk de "manglende ruderammer".

Tekniske data for den prøvekørte DS 19, 1972 special model med samme motor som DS 21

Motor 4 cylindre benzin på 2175cc 109 HK/5500 o/min.

Bremser med forstærker, skiver foran og tromler bag.

Håndbremse virker med særlige bakker på forhjulene.

Egenvægt 1345 kg.

Længde 4,84 m

Bredde 1,70 m



De viste billeder er scannet fra brochurer fundet i klubbens bibliotek.





Sæsonafslutning på Egeristræf 2011



Tekst og foto: Carsten Thorgaard

Gennem hele køresæsonen 2011 har ejere af veterankøretøjer kunnet mødes i Egeris tirsdage i de ulige uger. Sædvanen tro skulle denne sæson afsluttes med en køretur med efterfølgende kaffe og fællesspisning i Fjelsstervang. Vi havde meldt os til denne afslutningstur for første gang, idet jeg først i 2010 blev klar over, hvad disse Egeristræf egentlig var. Sidste år blev det kun til ganske få besøg, hvorimod jeg i år har deltaget, når tid og lejlighed bød sig.

Nå, men tilbage til afslutningsturen. Vi ankom, syntes vi selv, i meget god tid inden afgang, mange af de deltagende 35 køretøjer var da allerede mødt op på Tranemosevej i Egeris, som også er mødestedet for tirsdagstræffene. Ca. kl. 13.00 kaldte turlæder Kristian Nørgaard til samling og orienterede om dagens forløb, hvorefter deltagerne gjorde klar til afgang. I samlet flok gik det ud af de små og lidt befærdede veje mod Skarrild, hvor der blev holdt pause ved Skarrild Købmandsgård, der er indrettet som arbejdende museum, der egentlig kun er åbent om søndagen, men i dagens anledning var ekstraordinært åbent. Her tilbragte vi en times tid med at kigge på de mange effekter, som indehaverne har samlet. Nogle fik også handlet lidt af de specialiteter, som forretningen sælger, inden turen gik videre. Næste mål var FDF huset i Fjelsstervang, hvor alle parkerede

deres køretøjer på pladsen, så evt. tilskuere kunne besigtige dem, mens deltagerne indtog kaffen. Efter kaffen var der tid til lidt sparken dæk, inden det var tid til at spise. Menuen i år stod på wienerschnitzel lidt utraditionelt serveret med hvide kartofler og salat, men alligevel velsmagende. Efter hovedretten var der kaffe og en cup cake til dessert. Under spisningen fortalte Kristian Nørgaard lidt om Biler for Alle i Messecenter Herning, hvor DVK møder op, ligeså blev der også berettet om næste års tirsdagstræf, der starter den 14. april og derefter fortsætter tirsdage i de ulige uger.

Under spisningen overrakte Anton Sørensen en erkendtlighed til Kristian Nørgaard på vegne af alle deltagere som tak for året 2011. Sluttelig vil jeg også gerne sige tak for den modtagelse, jeg har fået i Egeris, det er dejligt at vi kan mødes på tværs af bilmærker. På gensyn i Egeris i 2012.

Med venlig hilsen
Carsten Thorgaard





Med DVK-Kværkeby på virksomhedsbesøg

Tekst og foto: Erik Madsen

Den 18. oktober kørte vi 24 medlemmer på virksomhedsbesøg hos "Kølersmeden" i Ringsted. Indehaveren Per Strømsholt havde virkelig forberedt en interessant aften for os og oveni købet også sat både drikkevarer og snacks frem. Diverse reklameartikler manglede heller ikke.

Per Strømsholt har over 30 års erfaring inden for sit felt, heraf 25 år som selvstændig. At han har erfaring mærkedes tydeligt under selve foredraget og ikke mindst ved besvarelserne af de mange spørgsmål, vore medlemmer stillede. Per gennemgik de forskellige kølertyper og fortalte, at der jo også her er forskel på pris og kvalitet. Firmaets største omsætning ligger på kølere til busser, lastvogne og entreprenørmaskiner. Et andet område, der sættes på, er specialopgaver af en hver art og her kan vi, med vore veteranbiler og de specielle krav vi somme tider stiller, virkelig blive hjulpet.

Jeg fornemmede, at der var mange af Pers råd og svar, der gik rent ind hos flere af vore medlemmer, og at der blev knyttet et par kontakter i aftenens løb. Inden vi takkede af, fik vi alle sammen udleveret en lille minikøler, som med lidt snilde kan skilles ad og samles igen (jeg har ikke prøvet med min endnu).

"Kølersmeden" beskæftiger sig med andet end autokølere, men her må jeg



DVK-medlemmer i lytteposition



Per Strømsholt

henvise til firmaets hjemmeside: www.kolersmeden.dk Vi siger mange tak til Per for en interessant aften. Vi kørte derefter retur til DVK-Kværkeby, hvor vi under aftenkaffen drøftede de mange indtryk fra besøget.

Erik Madsen, Roskilde



Det udleverede legetøj



Per Strømsholt fortæller



En lille del af varesortimentet



Fjordløbet 2011

Tekst: Anne og Ola Chantelou

Allerede først i juni måned tilmeldte vi os Fjordløbet. Desværre fik vi at vide, at løbet allerede var overtegnet. Vi blev dog sat på en venteliste, og stor var vores glæde, da vi ca. 14 dage før løbsdatoen, blev ringet op med besked om, at vi kunne komme med på et afbud.



Søndag den 4. sept. vågnede vi til et dejligt solskinsvejr, gjorde bilen klar og kørte mod Ølstykke. Vi var fremme kl. 8.30, hvor en stor del af de tilmeldte 102 køretøjer allerede var på plads. Vi fik udleveret vores rallyskilte og gik ind og drak morgenkaffe, spiste friske rundstykker og gik bagefter rundt og beundrede de mange fine køretøjer. En Jaguar MK II havde store problemer med at starte. Straks var der hjælpende hænder, og det viser jo sammenholdet hos veteranfolket.

Præcis kl. 10. begyndte deltagerne efter en kort præsentation at blive sendt af sted. Vi havde et højt nummer, så det varede noget, inden vi rullede ud på landevejen. Vores udleverede kørevejledning var nem at følge, så kortholder kunne også nyde naturen uden at sidde med "snuden" i papirerne hele tiden for at finde vej.

Vi kørte et stykke langs fjorden og endte ved Vejlegård, hvor første post var. Her skulle vi løfte en kurv med indhold og gætte, hvor meget den vejede. I dagens anledning havde ejerne af gården tilladt kørsel rundt om deres marker i kuperet terræn helt ned til fjorden. En smuk oplevelse.

Videre til Roskilde forbi vikingeskibsmuseet. Frem til post nr. 2, hvor vi skulle bedømme afstanden til et nødstop. Efter post nr. 3 som gik ud på at kaste poser med forskellig vægt i en spand, gik turen ad små veje til Lindenberg Kro, hvor vi spiste hjemmebagt landgangsbrød med pålæg og fik vædet ganen lidt med en sodavand.

Fra Lindenberg gennem Lundby og Sæby, hvor vi p.g.a. et stort loppemarked måtte køre forhindringsløb igennem byen. Det viser, hvor svært det er

at arrangere sådan et løb, idet loppemarkedet de tidligere år har været afholdt ugen før. På Krabbesholm Gods var post nr. 4, hvor vi skulle stikke hænderne ind i en sort kasse og bestemme, hvad den indeholdt.

Så gik turen gennem Skibby videre mod Jægerspris til post nr. 5, hvor frihøjden til taget på en OK benzinstander skulle gættes. Da vi skulle køre derfra, fulgte vi godt nok først ruten, men da bilerne foran os kørte en anden vej, blev vi usikre og kørte efter dem. Det var bare forkert, og hvad kan man så lære af det? Ikke bare følge trop, men stole på køreplanen.

Vi kørte derefter over kronprins Frederiks Bro igennem Skenkelsø, Snostrup, Store Rørbæk til målet på Græstedgård. Vi afleverede vores seddel med svarene på de udleverede spørgsmål samt de indsamlede point. I den forbindelse vil vi foreslå, at man ved fremtidige løb udelukkende benytter sig af manuelle prøver og evt. paratsvar, idet vi ved flere løb har observeret, at nogle af deltagerne har benyttet sig af deres "Smartphone" til besvarelse af spørgsmålene. Ros skal arrangørerne i øvrigt have for den korte ventetid ved posterne. Det gjorde, at prøverne hurtigt blev afviklet, så man kunne køre videre.

Efter at have nydt kaffe med hjemmelavet lagkage blev vinderne udråbt. Vi fik ingen præmie, men vi havde vundet en dejlig dag, og vi siger tak til Ølstykke Veteranbil & Mc Klub for et fint arrangement. Vi glæder os allerede til Fjordløbet 2012.

På vejen hjem begyndte det at regne, så arrangørerne må have haft en aftale med "vejguderne".







Bilerne ankommer



Fra det største til det mindste



Smuk Bentley



Fin Ford

Mere Fjordløb

Fotos indsendt af Hans Holtman



Ja, pas på! (Rolls Royce)



En pige og hendes bil



MC-folket



Den udsendte medarbejders 9. præmie hænger til afdrykning



Krudtværksfestival i Frederiksværk



2 fine biler fra Michael Remarks garage



En fin Ford

Tekst og foto: Hans Holtman.

Lørdag den 10. september startede løbet, som var arrangeret af Gert Nielsen, fra Nærum. Dansk Veteranbil Klub var inviteret til at deltage med et antal biler, som blev til 36. Vi startede i Nærum og kørte en smuk tur til byfesten i Frederiksværk. Vejret var varmt og skønt. Og efter en tur gennem byens gågade blev vi parkeret i en lang række til stor opmærksomhed fra alle de mennesker, der var til byfest denne dejlige sensommerdag.

Borgmester Helge Friis havde lovet at vælge den bil han bedst kunne lide, så han gik omhyggeligt op og ned langs rækken af biler, for til sidst at udvælge Kjeld Sørensens Opel Super Six. Og som en pudsigt tilfældighed, så er Kjeld Sørensen også fra Frederiksværk.

Vi var alle inviteret til en god frokost af Henrik Olsen fra firmaet "Din Bilpartner" i Frederiksværk. Hen på eftermiddagen skiltes vi alle efter en dejlig dag i Frederiksværk. Tak til Gert Nielsen for en fin planlagt dag, og til Henrik Olsen for fin forplejning.

Kjeld Sørensen får overrakt førstepræmien af borgmester Helge Friis, Frederiksværk



Dagens gavmilde sponsor Henrik Olsen fik overrakt køreplade nr. 1

Munkebjergløbet 2011

Skønne køretøjer i et smukt landskab i smukt vejr: Bagest Wikkelsøs MGTC og foran den de to Type 40 Bugattier tilhørende Studstrups og Peter Zink.



Fotos Jakob Bonfils, Jørgen Lind og Peter Bering

Der ikke blot bakk løb ved Munkebjerg, som vi skrev om i sidste VT. Om lørdagen er der træning for bakk løbsdeltagerne på en lukket bane i Vejle eller det hyggelige Munkebjergløb, hvor man kører i hold og konkurrerer både individuelt og som et team. Løbet har to store fordele for de deltagere, der gerne vil se de andre også: Dels er der to lange pauser undervejs, hvor man indhenter eller indhentes af andre hold og dels kører halvdelen af holdene den modsatte vej rundt, så dem møder man. Det bliver til meget vinkeri.

Jørgen Lind er fast deltager i sin Lotus Elite



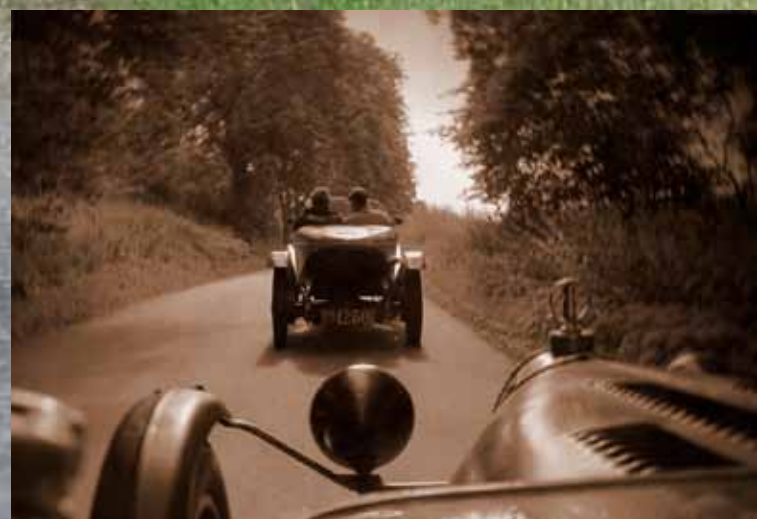
Roy Palms 1934 MG N er en off-set singleseater bygget i 1930'erne hos det i MG-kredse berømte Evans-dynasti. Den har tidligere tilhørt den engelske motormand Rivers Fletcher.



En af de meget praktiske opgaver var at angive forskellen på broens højde i henholdsvis nord- og sydsiden. Karsten Wikkelsø måtte op på hovedvejen med sit træktov. Mens kunne resten af holdet holde øje med at der blev målt nede ved vejen.



Jakob Bonfils kørte med hos Peter Koux. Man mærker tydeligt, at Jakob er professionel, når man ser hvor megen førkrigsstemning han kan få ud af sit fotografi.





Helt fra Belgien kom Kjeld Jessen med sin 1925 Bugatti Brescia. Der er ingen præmie for at gætte hvilken Type den er. Jessen kører godt og hurtigt. Hhan fik hurtigere tid på bakken end en 50år yngre SAAB.





Flere fotos fra Munkebjerg indsendt af Hans Holtman



Alle mulige kontakter og knapper i Jessen's type 13.



Jessen fra Belgien med sin Bugatti type 13. Sød lille bil.



Lidt instruktioner før start. Peter Bering i sin Alvis.



Flot syn foran hotellet. Ville have glædet Ettore.



Ejer søges til Mercedes fra 1937

Jeg er i besiddelse af et "Begleitheft", der blev fundet på et stumpemarked i Jylland – det indeholder alle oplysninger om en bestemt vogn, som er blevet kørt af den tyske besættelsesmagt i Danmark. Mange tyske vogne, der blev beslaglagt i 1945, eksisterer stadig. Hvis denne vogn er her endnu, er dette "Begleitheft" et fund for den nuværende ejer af bilen.

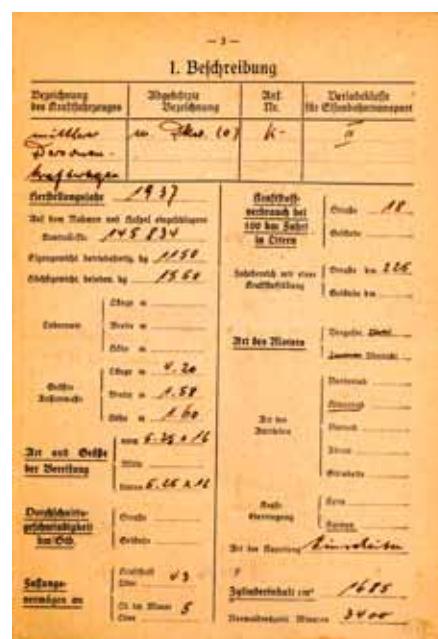
Det drejer sig om en Mercedes, sikkert en model 170, fra 1937 med chassissnummer 145834. CM3 1685. Egenvægt 1150 Kg.

I hæftet er en fortegnelse over reservedele, værktøj liggende i vognen, samt kilometertal og olieskift m.v.

Vognen blev synet og godkendt af en "Oberschirrmestern 12.10.1944. Sidste olieskift ved kilometerstand 57.821 foregik den 19.3.1945. Det var lige før krigens slutning. Er du ejer af bilen, så kontakt undertegnede, så du kan overtage dette Begleitheft.



Peter Høigaard Rasmussen, tlf. 4913 4016 - hoigaard@stofanet.dk



På stumpemarked i Fredericia.

- Næ - goddag goddag!
- Goddaw do!
- Har du fundet noget?
- Nej, har do?
- Nej.



Mødested Fyn Egeskov Slot på besøg hos Svendborg Synshal

Tekst og foto: Erik Lindhardtzen

Tirsdag den 27. september på en lun efterårsaften havde Mødested Fyn Egeskov forlagt aftenens møde til Svendborg Synshal på Kuopiovej i Svendborg.

42 deltagere mødte op, og en del havde syntes, at veteranbilen skulle luftes. Vi fik en god historisk gennemgang af, hvordan det hele opstod helt tilbage i 1903, hvor det var politiet, der skulle godkende et køretøj. Derefter blev behandling og syn af en veteranbil gennemgået - aftenens emne var en Cadillac årgang 1969, der lige havde opnået veteranstatus. Der var gennemgang af lygteføring og bremses. Derefter blev bilen løftet op, og vi fik undervognen at se og fik fortalt, hvad vi skulle være opmærksom på i forbindelse med det lovpligtige 8 års syn.

Der blev stillet mange relevante spørgsmål, der fik en god besvarelse af Mads Steffensen fra synshallen. Han sagde, vi altid er velkomne til at kontakte synshallen, hvis der er spørgsmål i forbindelse med et syn.

Svendborg Synshal havde til aftenen tændt grillen, så der var lækre grillpølser samt øl og vand til alle, som Rene Larsen og Søren Rasmussen fra synshallen var mester for. Til aftenkaffen havde Vivi Hansen og Anne Lise Gustafsson bagt en lækker kage. Som tak for at synshallen havde stillet sig til rådighed fik alle tre overrakt en flaske vin. Da klokken var ca. 20.30 var der oprud, og alle syntes, det havde været en rigtig god aften.



Route 66 USA Oktober 2012



Vi er en lille gruppe på Fyn som vil arrangere en tur på Route 66. "The Old Mother Road".

Route 66 er ca. 4000 km og løber fra Chicago til Los Angeles.

Turens varighed: ca. 4 uger.

Pris ca. 22.000 kr. – 25.000 kr. for leje bil/autocamper inkl. Forsikringer, vejpenge, fly tur/retur, og ophold. Hertil skal lægges eget forbrug.

Hvis du er interesseret, så tilmeld dig: (Tilmelding nødvendig)

Orientering om Turen & Route 66 den 27. januar 2012 kl. 19.00

på Egeskov mødested, Fyn.

Ring for yderligere oplysninger, gerne inden den 15. dec. 2011:

- Anne Lise Gustafsson tlf. 62 63 20 51 – 22 811 954, e-mail: anneliserg@dlgmail.dk
- Inge Holm tlf. 56 57 01 27 - 20 95 76 13, e-mail: inge@akuinge.dk



30.000 km ved Storstrømmen



Tekst: Steffen Jørgensen

Foto: Joseph Gallacher.

Sæsonen 2011 for aftenture ved Storstrømmen er nu overstået. Det er dermed 6. år vi har kørt turene, og det lykkes stadig at finde veje, hvor vi aldrig tidligere har kørt.

30.000 km, hvordan kommer de ind i billedet? Jo, hvis vi siger vi har kørt ca. 50 km pr. tur og kører 5 gange pr. år i 6 år, så bliver det til ca. 1500 km i alt. Har der så været 20 deltagere i gennemsnit pr. tur – ja, så har vi tilsammen kørt 30.000 km på de små veje omkring Storstrømmen. Hvor meget benzin vi så har brugt – ja, det lader vi ligge...

Som arrangør er det en stor fornøjelse at deltagerne virkelig slutter op om arrangementet. Efter to år kom jeg til at

indstifte en "flidspræmie" til dem, der deltog i alle turene på en sæson! Første gang var der 1 og andet år 2, og det var flot syntes jeg. I år var der 9! Det er næsten 20% af alle de forskellige deltagere, der har været i år. Det er helt utroligt og lægger pres på, at vi selvfølgelig må fortsætte næste år. Det er lige før at deltagerne undskylder, hvis de desværre ikke kan komme til næste tur, fordi de har noget, de ikke kan sige nej til. Der er også eksempel på, at man planlægger sin 3 ugers campingferie, så man ikke går glip af en aftentur. Det kan kun betyde, at deltagerne virkelig nyder turene og hinandens selskab og det er vel i grunden det, det handler om. At det så endnu aldrig på de 30 ture har regnet, når vi har kørt, det tæller jo også med på den positive side.

Som et lille kuriosum i år, hvor vi jo har fået en hel del vand hernede, var vi ude for et gadekær, der var gået over sine breder, så der stod ca. 20 cm vand på vejen! Der var ingen skiltning til advarsel og så lige pludselig vand! Den første tog mod til sig og listede igennem efterfulgt af de øvrige. Et par kabinescootere kom også igennem uden problemer, dog med lidt vand i bunden. Men som de sagde: "kan det komme ind, så kan det også komme ud igen." Ingen sure miner, og en oplevelse rigere. Andre steder stod skilte, men så var der til gengæld ikke noget vand. Og sådan har vi noget at snakke om hver gang den 3. tirsdag i måneden fra maj til september. Vi kører igen tirsdag den 15. maj 2012 fra Nordhavnen i Vordingborg. Vi ses!







En solstrålehistorie

Tekst: Jørgen Lind

SUNBEAM oversættes fra engelsk til SOLSTRÅLE.

Men for de lidt ældre leder navnet nok mere tanken hen på engelske bil- og motorcykelmærke end på solen.

Denne annonce for den nye Hillman Sunbird kunne ses i ældre motorblade, her helt præcist FDM's Motor fra den 4. marts 1961.

Reklamebureauets teksforfatter har i annoncen indbygget masser af de erfaringer fra den motorsport, som "Sunbeam har høstet gennem sejrige deltagelser i internationale landevejssløb" i en temmelig almindelig familiebil, en Hillman, der havde båret modelnavnet Minx siden først i 1930'erne, men som nu var lanceret på det danske marked med det mere velklingende Sunbird. Øverst i annoncen ses også en tegning af gammel racerbil med teksten "Allerede 1922 kørte K. Lee Guinness sin Sunbeam til sejr..."

Men hvilken en Sunbeam kørte K. Lee Guinness til sejr i hvilken anledning? Og hvad har Sunbeam og Hillman overhovedet med hinanden at gøre?

Der er ingen tvivl om, at en Hillman Sunbird var en ganske udmærket familiebil. I forskellige tunede udgaver gjorde den sig også bemærket i motorsporten, her i Danmark på Roskilde Ring, Jydsk Væddeløbsbane i Aarhus, Korskrobanen m.v., og især med Jørgen Nielsen, Sorø bag rattet blev det til flere Danmarksmesterskaber. Og der er heller ingen tvivl om, at det tillagte sportslige image sammen med de opnåede resultater på banerne har styrket salget.

Først om Hillmann:

Det oprindelige firma Hillman-Coatalen i Ryton-on-Dunsmore nær Co-

ventry blev grundlagt i 1906 af William Hillman (1848-1921) sammen med bretoneren Louis Hervé Coatalen (1879-1962) som designer og chefingeniør. Coatalen havde tidligere arbejdet for De Dion-Boutton, Clément-Bayard og Panhard-Levassor, inden han i 1900 forlod Frankrig for at arbejde i England. Efter en kort tid hos Crowden Motor Car Company blev han i 1901 chefingeniør hos Humber Car Company.

I 1909 flyttede Louis Coatalen fra Hillman til Sunbeam, hvorefter firmaet i 1910 skiftede navn til Hillman Motor Car Company. I 1928 blev Hillman overtaget af Humber, og begge mærker blev i 1931 overtaget af Rootes. Hillman forblev det dominerende mærke



inden for Rootes-gruppen, der foruden Humber også kom til at omfatte Sunbeam og Singer indtil 1967, da amerikanske Chrysler overtog Rootes. Hillman-mærket anvendtes fortsat under Chrysler frem til 1976. Hunter- og Avenger-modellerne fik derefter "klistret" Chrysler-mærket på indtil 1979, da den europæiske division blev solgt til PSA Citroën Peugeot. På det tidspunkt udgik Hunter-modellen helt, mens Avenger fik navneforandring til Talbot, som fik endnu 2 års levetid. Ryton-fabrikken samlede derefter forskellige Peugeot-modeller til det europæiske marked, indtil den blev lukket ned i 2007. Rettighederne til Hillman-navnet ligger stadig hos Peugeot.

Dernæst om Sunbeam:

Sunbeam-mærket blev registreret i 1888 af John Marston Co. Ltd i Wolverhampton, England. Virksomheden fremstillede først cykler, men helt fra slutningen af det 19. århundrede også motorcykler og biler. I 1905 blev Sunbeam Auto Company Ltd dannet og udskilt fra resten af John Marstons forretning, som beholdt Sunbeam cykler og motorcykler.

Louis Coatalen havde som nævnt sluttet sig til selskabet i 1909, også her blev han chefdesigner. Han reorganiserede produktionen sådan, at næsten alle dele blev fremstillet af selskabet selv, for ikke at være afhængig af eksterne leverandører. Hurtigt introduceredes

Jørgen Nielsen præsenterer Hillman Sunbird'er på Roskilde Ring (Fart & Form).



hans første design, en Sunbeam 14/20, der i 1911 fulgtes af en opgradering med en lidt større motor, model 16/20. Efter designet af 14/20 fortsatte han med avancerede topventilede, højtydende motorer med trykreguleret smøresystem. Coatalen var særlig glad for racing som et middel til at opnå erfaring og ekspertise - "Racing forbedrer racen". I 1910 byggede han sin første land-speed-record bil, Sunbeam Nautilus, drevet af en 4,2-liters version af denne motortype. Med Nautilus indførtes en række tidlige strømlinefunktioner, men motoren led af forskellige problemer og modellen blev opgivet.



Louis Coatalens i sin første LandSpeedRecord - LSR-bil - Sunbeam Nautilus, der dog ikke satte nogen verdensrekord.

Det følgende år introduceredes Sunbeam Toodles II med et forbedret ventilsystem. Med denne bil vandt Coatalen 22 præmier på Brooklands i 1911, og satte rekord over en flyvende kilometer med 86,16 mph (138.66 km/t). Sunbeam-biler med mere konventionelle (for den tid) side-ventilede motorer vandt fremtrædende pladser i 1911 Coupe de l'Auto Race, og forbedrede versioner blev første, anden og tredje det følgende år.



Sunbeam 3 liter 1913 (Myreton Motor Museum, Scotland).

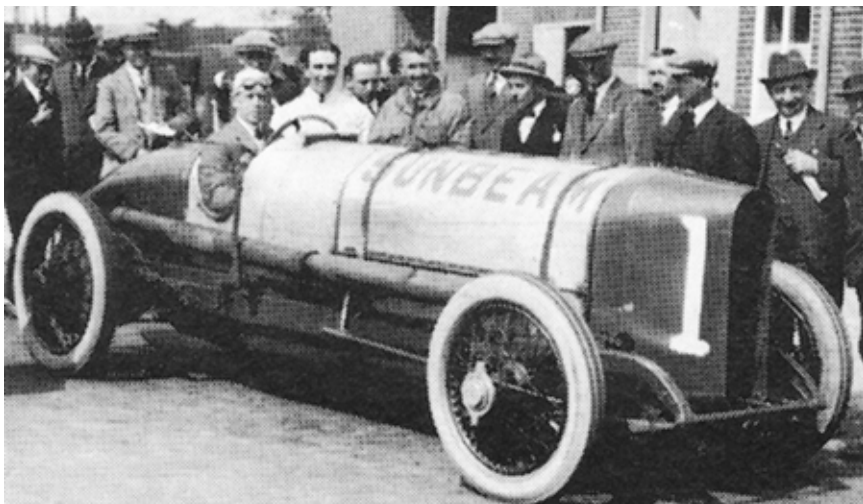
Under Første Verdenskrig designede Sunbeam store, avancerede flymotorer. I 1919 købte den franske bilfabrik Darracq det London-baserede firma Clément-Talbot og blev dermed til Talbot-Darracq med det formål at importere Talbot-biler fra Frankrig til England. Med indlemmelsen af Sunbeam i 1920 dannedes Sunbeam-Talbot-Darracq - også kaldet STD Motors. Sunbeams limousiner, saloons og touringbiler fra den tid var af meget høj kvalitet og blev anset for at være bilen for dem, der fandt en Rolls-Royce måske lidt pralende.

Men Coatelens hovedinteresse i det nye firma blev at bygge racerbiler, f.eks. til racerføreren Henry Segrave (1896-1930) som vandt det franske Grand Prix i 1923 og det spanske Grand Prix i 1924.

Coatalen blev stærkt involveret i LSR -Land-Speed-Records - først med den Sunbeam 350 HP racer til Kenelm Lee Guinness, som er vist her i vores Sunbird-annonce, og som vi efterfølgende skal se nærmere på.



Sunbeam 14/40 Tourer fra 1926, her under Elfsteden Oldtimer Rally, NL, 2010.



Kenelm Lee Guinness i Sunbeam 350 HP på Brooklandsbanen. Guinness er ud af den kendte øl-familie. Ud over at sætte hastigheds-verdensrekord, blev han kendt for at opfinde et pålideligt tændrør KLG.



Sunbeam Alpine Tiger i racetrim med en stor, hårdt pumpet V8-motor - efter sejren i et klassisk race på Silverstone, England. Denne Sunbeam kan formentlig præstere det samme eller måske endnu mere end den gamle 350 HP.

I 1926 var racing-aktiviteterne imidlertid blevet udskilt af STD-virksomheden og flyttet til Suresnes i Frankrig, og selv om Coatalen fortsatte med at arbejde på deltid i Wolverhampton, England, tilbragte han det meste af sin tid i Paris.

STD-firmaet lukkede ned i 1931, men dets anliggender var så komplicerede, at det varede helt frem til 1934 før Suresnes-værket endelig kunne overtages af Lago. Af provenuet fra salget af hans STD-aktier, købte Coatalen kontrol i den franske gren af Lockheed Hydraulics, og vha. indtægter fra denne købte han en yacht og en villa på øen Capri.

Hillman og Sunbeam mødes:

Da Sunbeam-virksomheden gik i be-

talingsstandsning i 1935, blev den opkøbt af Rootes-gruppen, der fortsatte med at bruge Sunbeam-mærket, og her kom det så til at følges ad med Humber og Hillman indtil deres fælles endeligt under Chrysler.

I perioden 1955-67 fremstillede Rootes nogle sportslige Rapier-modeller med Sunbeam-navnet. De blev meget anvendt på bane og i rallies, og opnåede mange fine resultater. Denne Rapier-serie var i princippet en 2-dørs Hillman Minx, og derfor kunne Sunbird'en med rette påstås at være udviklet af erfaringerne med denne Sunbeam-model.

De fikse Ford Thunderbird-inspirerede Alpine roadster series I-V 1959-68 og den tilsvarende Tiger-model med en stor Ford V8 motor, der byggedes på

den kortere platform fra Hillman Husky varevognen, udgik af produktionen i begyndelsen af Chrysler-perioden, men dukker nu og da stadig op på racerbanerne.

De seneste Rapier-modeller fra 1969-75 solgtes stadig som sports-modeller, men anvendtes ikke nævneværdigt i motorsporten.

Jo, en vis forbindelse mellem Sunbird'en og den gamle racerbil i annoncen kan spores, men slægtsskabet er dog ikke påfaldende.

Og især om den gamle racer:

Louis Coatalen byggede i 1920 denne bil på fabrikken i Wolverhampton til brug på Brooklandsbanen med en ret modificeret V12 Sunbeam Manitou flymotor.

Motoren var (er) på hele 18.322 cc med en boring på 120 mm, slaglængde 135/142 mm, 1 udstødnings- og 2 ind-sugningsventiler pr. cylinder og 1 overliggende knastaksel pr. blok, 2 Claudel-Hobson HC7 karburatorer og yder 355 b.h.p. v/2.300 o/min. Motoren er monteret i en underramme. Transmissionen sker via en flerpladetekobling gennem en 4-trins pre-selector gearkasse og en kardanaksel til et differentialeløst bagtøj med Hotchkiss-drev og udveksling 1,5:1.

Chassiset er en kanalsektions ramme, affjedringen er med halv-elliptiske fjedre, og hydrauliske- og mekaniske Hartford-støddæmpere. Håndbremsen virker på baghjulenes 18" tromler, fodbremsen på transmissionen, og fælgene er Rudge-Whitworth trådhjul, 880mm x 120mm.

Bilen har en akselafstand på 10 ft 7in. (3,23 m), sporvidde for og bag 4 ft 6in. (1,37 m), en længde på 16 ft (4,88 m) og en vægt på 1.550 kg.

Sunbeam 350HP blev først kørt af den australskfødte pilot og flykonstruktør Harry Hawker (1889-1921) på Brooklands i 1920. Bilens første optræden tidligt på året havde været mindre lovende. Under træningen i pinsen på Brooklands med Hawker bag rattet sprang det ene forhjul af, bilen styrede af banen og fik beskadiget køleren og styretøjet. Ved et race i august gik bilen i stå på startlinjen og måtte skubbes til side.



Et tidligt KLG-tændrør, her adskilt.

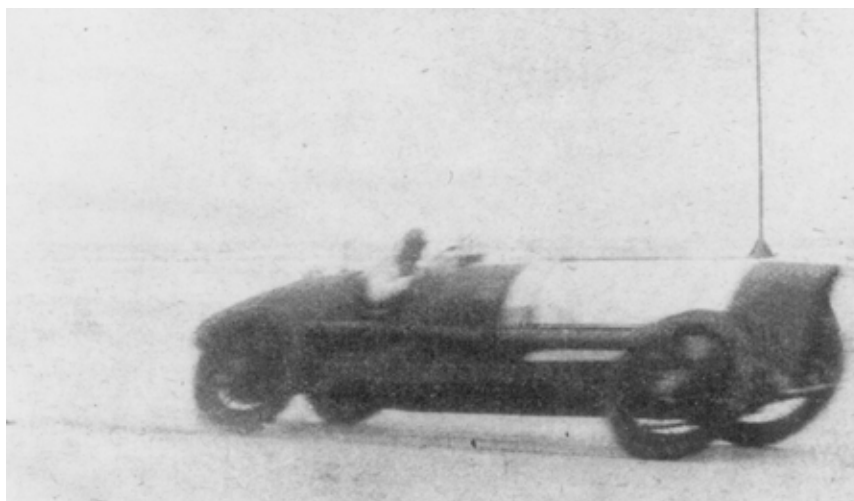
I oktober samme år satte den franske racerkører (Indianapolis, LSR) og pilot Rene Thomas (1886-1975) en ny rekord med bilen på Gaillon Hill Climb i Normandiet.

Efter yderligere problemer med den store sorte og hvide bil fik tændrørmagnaten (KLG) og racerkøreren Kenelm Lee Guinness (1887-1933) i påsken 1921 omsider "trukket den op" og satte en omgang med 120,01 mph - og vandt dermed det eftertragtede Brooklands 120 mph-embblem. I efteråret 1921 målttes Guinness på "Railway-straight" til 135 mph, og på opløbsstrækningen til 140 mph.

Under træningen den 16. maj 1922 målte KLG's venner hans hastighed på "Railway-straight" til 144 mph, og den følgende dag i blæsevejr målttes han officielt til 140,51 mph én vej og han satte en ny Brooklands banerekord på 123,39 mph sammen med flere andre hastighedsmålinger over forskellige afstande. Hans officielle 137,15 mph på flyvende kilometer rekord stod ubesejret i syv år.

Dagen efter - den 17. maj 1922 - satte Kenelm Lee Guinness tre rekorder: Brooklands omgangsrekord på 123,30 mph (198,43 km/t), så hastighedsrekorden over 1 mile på 129,171 mph (207,880 km/t) og over 1 kilometer på 133,708 mph (215,182 km/t) - dette var de sidste hastighedsrekorder, som blev sat på Brooklandsbanen.

"Allerede 1922 kørte K. Lee Guinness sin Sunbeam til sejr..." stod der ved tegningen af den gamle racerbil i an-



Malcolm Campbell i det øjeblik han bryder sytråden og øger verdensrekorden til 219,4 km/t i gennemsnit over 1 kilometer frem og tilbage med flyvende start på Fanø Strand lørdag den 23. juni 1923. En rekord, der ikke blev officiel, da det benyttede tidtagningsudstyr ikke kunne godkendes af «Association International des Automobile Clubs Reconnus». Kameraets spaltelukker kan ikke følge med til den hastighed, men det øger kun dramatikken og farten i fotoet.



Lørdag den 23. August 1924 på Fanø Strand: Blue Bird'en har mistet sine vulst-dæk på begge baghjul. Intet dæk havde nogensinde før kørt så hurtigt.

noncen. Reklamefolkene kunne have skrevet meget mere, de kunne have nævnt den berømte Campbell og striber af verdensrekorder - endda uden at overdrive.

Captain Malcolm Campbell (1885-1948) lånte Sunbeam 350 HP af Coatalen og kørte den i Speed Trials på Saltburn Beach i det nordlige Yorkshire den 17. juni 1922, hvor den øgede sin første hastighedsrekord fra Brooklands til 138,08 mph (222,22 km/t). Men det manuelle tidtagning med stopuret var ikke godkendt, så rekorden forblev uofficiel.

Efter adskillige måneders pres lykkedes det endelig Campbell at overtale

Coatalen til at sælge Sunbeam 350 HP til ham. Bilen blev malet blå og omdøbt til 'Blue Bird' - faktisk hans 4. racerbil med det navn.

Den 23. juni 1923 satte Campbell på Fanø Strand en ny hastighedsrekord på 137,72 mph (221,64 km/t) over den flyvende kilometer. Denne gang rekord blev heller ikke officiel, da varmemester Møllers tidtagningsudstyr med de udspændte sytråde heller ikke var godkendt - omend det var overordentligt præcist.

I løbet af vinteren 1923-1924 blev bilen sendt til vindtunnelforsøg på flyfabrikken Boulton Paul i Norwich. Resultatet blev, at hos Jarvis Coachbuil-



Campbell i sin Blue Bird på Pendine Sands 1925. Bilen køres op på plader, så den ikke synker ned i sandet.



Chefingeniør Dough Hill og jeg besøger Sunbeam 350 HP Blue Bird på National Motor Museum, Beaulieu.



Selv om den gamle racerbil var på slæb, var det en fantastisk oplevelse at køre Malcolm Campbell's Blue Bird på Fanø Strand. Det har kun Campbell og jeg gjort.

ders i Wimbledon blev bilen gjort mere strømlinet med en lang tilspidset hale og indkapslede bagfjedre. Trådhjulene blev også forsynet med tallerken-dæksler for at forbedre aerodynamikken. Motorens kompression blev øget med nye stempler, og et nyt indsugningsmanifold med indtag lige bag køleren blev fremstillet.

I sommeren 1924 vendte Campbell tilbage til Fanø med henblik på et nyt rekordforsøg, men stranden var i dårlig stand - og afspærringen af tilskuerne var stadig lige utilstrækkelig. I det første rekordforsøg blev begge bagdæk flået af Blue Bird'en. Nye kantrådsdæk blev monteret på baghjulene, og rekordforsøget blev genoptaget. Dækproblemet gav de førende dækfirmaer noget at tænke over, og det satte gang i udviklingen.

Desværre, mens bilen kørte omkring 240-250 km/t, løb højre fordæk af fælgen, fortsatte i retning af dommertribunen og tilskuerpladserne, hvor det ramte en dreng, der døde af sine kvæstelser samme aften.

I september 1924 kørte Campbell Blue Bird'en på Pendine Sands i South Wales med et mere vellykket resultat. Den 25. september 1924 satte han ny verdensrekord med en hastighed på 146,157 mph (235.217 km/t). Herefter satte han bilen til salg for £ 1.500, men besluttede alligevel at beholde den for et yderligere forsøg, da han hørte, at konkurrenten J.G. Parry Thomas også planlagde et rekordforsøg på Pendine Sands med sin "Babs".

Malcolm Campbell vendte derfor tilbage til Pendine med Blue Bird'en i 1925, og den 21. juli øgede han rekorden til 150,869 mph (242.800 km/t) - første gang nogen bil havde oversteget 150 mph (240 km/t). Det blev samtidig også den sidste verdensrekord, som blev sat af den nu lidt bedagede Sunbeam 350 HP.

Men langt op i 1930'erne klarede den stadig sine 130 mph i race på Brooklandsbanen, blandt andet med den berømte kapelmester Billy Cotton både som fører og ejer.

Bilen blev derefter stillet hen og gik i glemmebogen, men ved et tilfælde blev den reddet fra ophug og omsmeltning til krigsmateriel, og nu står den flot restaureret på National Motor Museum i Beaulieu nær Southampton sammen med 3 andre Land-Speed-Record vogne.

Ved en markering af de historiske Fanø Motorløb i 1999 lykkedes det at få den gamle Sunbeam 350 HP Blue Bird tilbage til Fanø igen. Motoren er defekt, og bilen kan ikke længere køre ved egen kraft, men trods dette fik jeg den enestående oplevelse og følelse af historiens vingesus ved at køre bilen i en lille tv-optagelse - på slæb efter en Landrover.



Fredericia Messen



To messer er netop overstået

Fredericia Bilmesse & brugtmarked, samt Biler for Alle i Herning der løb over to weekender, begge messesteder var godt besøgt og derved også travlhed på DVK standene. En stor tak til Ole Troen, og hans trofaste stab af hjælpere, for deres arrangement med Fredericiamessen. Der kommer nye små forandringer hver gang, denne gang kunne der tankes benzin på hjørnet og vort logo blev mere synliggjort.

Også en stor tak til Kristians Nørgård, DVK og Gorm Albrectsen DVK og Autogalleriet med det store arbejde de har lagt for dagen i Herning med at skaffe biler fra de sidste 125 år, således at vi fik en flot og meget alsidig præsentation af bilen gennem tiden, og dejligt med et godt samarbejde på tværs af klubberne. Sidst men ikke mindst tusind tak til alle de frivillige der tager vagter og servicerer medlemmerne med kaffe og hjemmebag, samt svarer på spørgsmål fra interesserede besøgende.

Dorte Stadil



Foto: Bent Pedersen.



Veteranbiludstilling i Herning





Oldtimer Grand Prix



Sportsvognsklassen, op til 1961, på vej gennem den smukke gamle bane

En lille historie om tysk effektivitet, typisk sommer vejr og troen på teknikken og på sig selv

Tekst og foto: Johnny B. Rasmussen

To af kammeraterne, Søren Carstens og Rene Larsen, havde været der før og var derfor dem, der lokkede Heine Hansen og undertegnede på en drengetur til Oldtimer Grand Prix på Nur-

burgring. Med tanke på at det er et af Europas største arrangementer af sin art, var vi ikke så svære at lokke.

Da de to kammerater var taget af sted et par dage i forvejen, måtte Heine og jeg se om vi kunne klare os selv. Armeret med en god GPS, og jeg med en fast overbevisning om en weekend med supergodt vejr og masser af oplevelser til både øjne, ører og lugtesansen, satte vi kursen sydpå.

Heine Hansen var godt nok en anelse skeptisk ved afgang, da jeg fortalte, at DMI vejrudsigten for lokalområdet lovede knastør asfalt og temperaturer, der kun lejlighedsvis ville snige sig under 25 grader. Jeg kan være meget insisterende og den eneste protest (sikkert bare for ikke at ødelægge stemningen) fra førersædet var da også, "Er du sikker på det?"

Underligt nok var det samme protest, jeg mødte fra min kone, hun kan dog også være ret insisterende, og det var mest for hendes skyld, at jeg pakkede en trøje sammen med t-shirtsene og de korte bukser. Drengetur, forklarede jeg hende, mens jeg tegnede billeder af fire mænd med røde arme og dåsebajere, der sang med på tonerne fra en vreden V12'er.

Jeg behøver næppe at fortælle, at jeg tog så grueligt fejl, og jeg kan lige så godt krybe til korset og erkende, at jeg nu ved der er forskel på den lille by Nurburg ved den berømte racerbane, og den af DMI så solbestrålede by Nurnberg, der ligger 400 kilometer længere sydpå!

Der var et naturligt fokus på Jaguars E-Type i anledningen af 50 året





Ferrari Testa Rossa ligger fra land, man kunne godt unde læseren at der var lyd på dette billede

Heldigvis kendte GPS'en den rigtige vej, selv om teknikken i vores og den i Søren og Renes, ikke var helt enige om koordinatsystemets opbygning. For at finde hinanden havde vi udvekslet de præcise kortkoordinater. Det var mørk nat, da vores GPS sagde, at vi var fem meter fra stedet, men på det sted var skoven så mørk og hjulsporene så dybe, at vi måtte køre på kanterne for ikke at hænge fast. Da vi derfor indtastede campingpladsens adresse i stedet for koordinaterne, var vi 40 kilometer på afveje!

Nå, men det kort af det lange - eller længden af bredden om man vil - var, at vi fandt hinanden og weekendens første dåsebajer lige inden sengetid for rigtige mænd.

Med campingpladsens placering få meter fra banen, var det lyden af racermotorer, der var vores vækkeur, og inden længe indtog de fire raske prinser højt fra nord slaraffenlandet Nurburgring. At beskrive alle de indtryk, der fulgte med der, vil ganske enkelt føre for vidt. Alene højdepunkterne var så forskel-

ligartede og vidtrækkende, at jeg håber, nogle af de udvalgte billeder her vil kunne gengive lidt om stemningen. Hvad, der måske ikke fremgår, er, at samtidig med vores indtog i pitområdet, kom regnen også. Den piskede ubønhørligt ned og truede med at bruge hvert en ikke overdækket webertragt i området som målebæger. Regnvåde racerbiler blev mere weekendens regel

end undtagelse, selv om lørdagen bød på nogle få timer, hvor slicksene var helt glatte, så var det oftere vinduesviskerne, der måtte på overarbejde ude på banen.

Også med hensyn til den trods alt heftige action på banen vil jeg henvise til billedmaterialet, det trodser beskrivelsesmulighederne, og var uanset



Martin Borch-Christensens imponerende og unikke Wolverine



Der gives de sidste instrukser, før der åbnes op for den lokkende bane (Lola T70 MK III)



Trods de moderne omgivelser er pitstemningen helt i top, der er mængder af atmosfære i de gamle biler (Jaguar E-Type og Chevron)



Lige så imponerende det overordnede spektakel er, lige så fantastisk er de små detaljer (NSU TT).



Fuld fart er det der gælder på Nurnburgring (Chevron B8)

vejrliget hele turen værd. Jeg vil dog gerne her indskyde en bemærkning om min favorit blandt deltagerne, det var den danske ejede Wolverine, der med ejerne Mogens Christensen og Martin Borch Christensen gav maverumlen og hjertekuleklapren, når den kom buldrende ned af langsiden.

Ud over alt, hvad der foregik på banen, kan der tillægges det enorme udstillingsområde med ALT i populære tyske modeller, publikumsparkeringerne fordelt ud over hele byen og klubområderne, hvor en lang række entusiastiske mærkeklubber mødtes i forbindelse med arrangementet. Bare at iagttage

livet på det gennemgående hovedstrøg var nok til, at man kunne sætte sig ned på en klapstol på fortovet og lade sig underholde i timevis.

Da søndagen oprandt, kunne vi konstatere, at vi ikke havde fået set bunden af køletasken med indholdet fra græn-



Der synes ingen grænse for hvilke sjældenheder man kan opleve helt tæt på (Maserati 250F)



Der er fuld adgang i pitområdet, og man kan komme helt tæt på de gamle racere (Maserati Tipo 63)



Mercedes W107 er ubestridt en af de mest populære klassikere

sehandlen, så da der samtidig ikke var nogen tegn på en ændring i vejrliget, var vi snart på vej nordover igen. Om hjemturen kan siges, at den forløb nogenlunde begivenhedsløs, altså bortset fra to

Jo da, Søren og Rene som kørte en time efter os havde våde veje, men fint

tørvejr hele vejen hjem! For det andet så kan man kun blive imponeret over den tyske effektivitet - ud af de totalt 600 kilometer tysk autobahn var de i gang med at renovere de 300, PÅ EN GANG!

Med denne erfaring i rygsækken og en del bedre research er vi trods alt klar til at tage af sted en anden god gang.

Johnny B. "Goode" Rasmussen



Pause gennem Tyskland?

Tekst og foto: Svend Carstensen

Hvis du synes, at rejsen sydpå gennem Tyskland kan være lidt lang og kedelig, kommer her et par forslag til noget at se på i en pause, hvad enten du kører ad en vestlig eller østlig rute. Det er måske mest for mænd og drenge, men den østlige er bestemt velegnet for hele familien.

Når man i Veteran Tidende vil anbefale sine klubfæller noget at se på undervejs, har det jo som regel noget med historiske køretøjer at gøre. Disse an-

befalinger er ingen undtagelse. Fordelelen ved dem er, at begge seværdigheder befinder sig tæt på de nord-sydgående motorveje.

Tatra på licens i Frankfurt

En meget velhavende herre har overtaget et tidligere Opel-bilhus i Frankfurt-forstaden Bad Homburg lidt nord for byen og indrettet det til bilmuseum under navnet Central Garage. Men det er ikke et traditionelt museum med en fast samling. Der vises kun skiftende udstillinger med forskellige emner.

Emnet indtil udgangen af november 2011 er licensproducerede Tatra-biler.

De fleste er klar over, at Tatra er et østeuropæiske bilmærke, men få kender det nærmere, så derfor kommer lige et par linjer til introduktion: Tatra er tjek-kisk (tjekkoslavisk) og frembragte især i 1920'erne og 1930'erne mange avancerede biler. Derfor er det heller ikke mærkeligt, at der i flere andre lande var virksomheder, der ønskede - og fik - licens til at producere Tattras konstruktioner. Det drejede sig om fabrikker i Tyskland (Delta/Detra, Stöwer, Röhr), Østrig (Austro-Tatra), Ungarn (Unitas) og Frankrig (Lorraine).

Den tidligere præsident for den tyske Tatra-klub, Klaus Buschbaum, har med





stor entusiasme via sine gode kontakter samlet et pænt antal af disse licensproducerede biler - langt hovedparten fra 1930'erne. Naturligvis er udstillingen specielt spændende for Tatra-fans, men alment bilhistorisk interesserede kan også få stort udbytte af et besøg.

Selv om udstillingen ikke er voldsomt stor - den omfatter ca. 30 enheder - er det hele særdeles professionelt sat op. Plancher og tekster er kun på tysk, men selv om man ikke behersker sproget, kan man sagtens få godt udbytte af at tage en pause på turen her.

Der er åbent onsdag - søndag kl. 12 - 16.30, andre tidspunkter kan dog aftales på forhånd. Og der er gratis adgang!

Central Garage, Niederstedter Weg 5, 61348 Bad-Homburg. www.central-garage.de



Som det var i DDR

Mange vælger vejen gennem det tidligere Østtyskland over Berlin, når de skal sydpå til Østrig/Italien. Ca. 70 km syd for Berlin ligger byen Calau en lille halv snes kilometer øst for motorvejen. Her findes et lille, men meget interessant museum: Mobile Welt des Ostens (= "Østens mobile verden"), hvor man ved "østen" her skal forstå Østeuropa og især DDR.

Museet er organiseret som en forening og omfatter medlemmernes køretøjer. Den egentlige bagmand er Steffen Lange, der driver en pæn forretning med køb og salg af brugte motorkøretøjer af østeuropæiske fabrikater. Museet indeholder en samling af et stort antal fint bevarede og/eller restaurerede biler og motorcykler fra DDR, Sovjet, Polen og Tjekkoslovakiet samt et kæmpe udvalg af genstande fra dagligdagen i DDR, f.eks. radioer, uniformer, plakater og endog et komplet østtysk køkken inklusiv "eine Hausfrau".

Tingene står ret tæt pakket i 4-5 haller i udkanten af byen som nabo til en Kia-bilforhandler og et Lidl-supermarked, og det er fascinerende at se, hvor mange forskellige mærker og modeller af køretøjer der blev produceret i de tidligere socialistiske samfund. Det hele er krydret med DDR-plakater og bannere med de kendte slagord om fred, enhed, socialisme og venskab med Sovjet. Alt i alt er der nok at se på for den, der er blot det mindste interesseret i, hvordan livet - herunder den motoriserede del af det - formede sig bag jerntæppet.

Åbningstider: dagligt undtagen onsdag kl. 10-17 (okt.-apr. lukkes dog kl. 16). Entre: 4 €

Mobile Welt des Ostens, Strasse der Feundschaft 28, 03205 Calau, www.mobileweltdesostens.de





BILER SÆLGES

FIAT 600 Cabrio-coach 1957. Pladearbejdet udført, klar til maler.

Svend Ove Larsen, tlf. 98268806 – 40194404

Wolseley 15/50 1957. Klassisk engelsk veteranbil. Mørkegrøn. Nyt beige læderinteriør og nye tæpper i 2009. Velholdt og velkørende og på historiske nummerplader. Pris kr. 70.000. Børge Borre, tlf. 21772021
e-mail: b.borre@mail.dk

Frøje 1961, AUSTIN Healey Sprite Mk.1. Messingskiltet i motorrummet fortæller, at bilen er importeret af De Forenede Automobil Fabriker i Odense. 1275 c.c. motor, men 948 c.c. medfølger (kræver hovedreparation)kører blændende godt. Lysegrøn med gule fælge, ny el benzinpumpe og nyt Varta batteri. Gamle emalje nummerplader. Pris kr. 112.000. Enevold Vestergaard, tlf. 75221888
e-mail: ve-bo@post.tele.dk

Mercedes-Benz 350 SL 1972, Flot, velkørende og 100% fungerende cruiser, med ny sort kaleche. Bilen er 99% original, og har ingen rust, mislyde eller defekter. Sølvmetal med sort læderinteriør, medfølgende hardtop (uden interiør), samt diverse servicebøger, manualer mm. Synet i 2007, og netop service-ret. Undervognsbehandlet i 2007/2008. Kun kørt sommer og holdt i garage siden køb i 2006. Pris kr. 159.900. Eva Bruun, tlf. 27517377
e-mail: jabses@live.dk

MG TC 1945, Født oktober 1945 med produktionsnummer 293. (første nummer var 251) 1. registrering i DK i 1946. RHD, rød i meget god stand. Kører rigtigt godt. Ring eller mail for yderligere oplysninger. Pris kr. 235.000. Claus B. nielsen, tlf. 40211239
e-mail: cbn@dsr-as.dk

Mercedes-Benz 170 SB 1952, Ældre restaurering. Ingen rust. God mekanisk stand. 7 1/2 år til næste syn. Kan beses efter aftale i Gentofte. Pris kr. 75.000. Bjarne Steenstrup, tlf. 40734058
e-mail: bjarne.steenstrup@gmail.com

VW 1302 LS Cabriolet 1972, Denne fine bobbel er total-restaureret i 2007-2008, alt er lavet 100% i orden. Bilen fremstår helt original og kører rigtig godt. Den er sort med hvide sæder og hvid kaleche. Under renoveringen var den adskilt til den rå karosse og al maling har været slebet af inden lakering. Den er Hellakeret af proff. maler i inderskærme, bagagerum, motorrum osv. Hjulophæng m.m. lakeret. Kalechestativ sandblæst og lakeret, ny inderhimmel, kaleche og isolering. Alt gummi er skiftet (den er helt vandtæt), nye tæpper, nye kofangere m.m.m. Bilen er monteret med de eftertragtede Kronprinz **fælge. Billeder kan mailes.** Bilen har kørt max. 5.000 km siden renoveringen. Det bliver meget svært at finde en der er flottere! Bilen kører fantastisk og tiltaler alle man møder på sin vej - det er en super god farvekombination til bilen. Sælges kun i ren handel. Pris kr. 145.000. Karsten Poulsen, tlf. 29906113
e-mail: ankar@mail.dk

MOTORCYKLER SÆLGES

BMW motorcykel R80/7 1983 motor ccm 800. Hvid, pæn stand, og kører rigtig godt i motor. NU nedsat kun kr. 30.000.

Peter Hein-Sørensen, tlf. 44650583
hanne.hein@hotmail.com

DELE TIL BILER SÆLGES

Ford A 1930-31, Kofangere i poleret rustfrit stål. Helt nye. Clamps som vist på billedet medfølger ikke. Komplet sæt, for og bag. Heine Hansen, tlf. 21835588
e-mail: spameater@carnut.dk

FIAT 600. Alt i reservedele. Ring og giv et bud!
Svend Ove Larsen, tlf. 98268806 – 40194404

Plymouth. Nye reservedele sælges. Børge Jensen, tlf. 86252 9768

Midget/Sprite/MGA 1959-1970, 2 rudetræk kr. 400. Weber-manifold (Svanehals) kr. 250. Alu. ventildæksel - NYT kr. 250. 4 6"x13" MiniLite-fælge m. trådhjulsnæv (en skadet)

kr. 3.000. 2 K&N luftfiltre til SU H4 kr. 600. 2 flowede SU H4 spjældhuse kr. 1500. **Ford Mustang Fastback 1966,** Sorte sæder i fin original stand: Forsæder kr. 4.000 og bagsæde med ryglæn kr. 2000. Lem til bagagerum kr. 600. Solskygger kr. 800. Grønne sideruder kr. 1000. Rudehejs kr. 200. Handskerumslåge kr. 400. Orig. udst. manifold kr. 200. Benzintank kr. 700. Tankstuds kr. 200. Tankdæksel kr. 400. Tromlebremser foran kr. 500. Endvidere div. indvendige paneler. Johan Fløe Svenningsen, tlf. 30354071
e-mail: johan.floe@mail.tele.dk

FORD T 1910? Petroleumsbaglygte til **Ford T** årgang? Messing "hatten" er mærket: **Edmunds & Jones MFG model B Detroit Mich.** Monteret med lys og beslag til montering på væg, men som på et øjeblik kan afmonteres. Meget fin stand pris 650,00. Enevold Vestergaard, tlf. 75221888
e-mail: ve-bo@post.tele.dk

Benzintank til **Mercedes-Benz 280 SL (Pagode).** 82 l, brugt, original tank, tæt, ingen rust. En benzintank er en sikkerhedsdel, som bør købes original aht. forsikringsdækning. Sælges for kr. 3.000 (spar ca. kr. 5.000). Fotos mailes. Knud Krake, tlf. 40372030
email: kk@ipm.dk.

Stumper til følgende biler til salg: **Golf 1** årgang ca. 1975. **Lada 1600. Opel Captain årgang 1954** (denne model blev lavet - mig bekendt - fra 1954 til 1959 Bilen har jeg bl.a. org instruktionsbog fra). **Ford Escort** årgang 1969 (model mk1). **Pegeout 404** årgang ca. 1970.

Lasse Blæsbjerg Skottenborg
tlf. 76580555 / 26840555

Til **Austin + Morris Mini:** 1 ny køler kr. 700. **BMW 2002:** 2 nye bremse-skiver á kr. 200. **BMW 3'er 1982-91:** 1 ny højre forskærm kr. 400. **Jaguar Mk. 10/420 G:** 1 forkofanger, nistret 1 krom ellers OK kr. 300. 1 forrude kr. 500. 1 bagrude kr. 300. 4 døre - dårlige kan reddes – bud ønskes. **Rover 75:** 1 ny bagkofanger kr. 500. 1 bagklap, klar til maler kr. 700.

Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119



Et styk hjulkapsel til **Ford V8** som jeg regner med skal koste kr. 400 kr.

Lasse Blæsbjerg, tlf. 76580555 / 26840555

DELE TIL MC KØBES

SHL M 11 1964. Alle informationer om **SHL** motorcykel model **M11** søges, helst på engelsk, tysk eller et skandinavisk sprog. Jesper Andersen, tlf. 66136161 e-mail: morian@mail.dk

DIVERSE

Jeg har oprettet en **Blog** med salg af tegninger af klassiske biler. DVK medlemmer opnår 10 % Rabat mod at nævne klubben og klubnummer i forespørgsler. Blogadresse: <http://benjamin-waedeled-classic-car-art.blogspot.com/>. Benjamin Christian Wædeled, tlf. 25526005 e-mail: sudenwaedeled@hotmail.com



FIAT 1500 Spider 1964. Bilen er uden rust, pæn lak og perfekt i crom. Motor er renoveret for få hundrede km. siden. Ny oliepumpe vandpumpe og kobling. Der er ny kaleche og nye måtter. Komplet ny udstødning. Pris kr. 99.000. Kjeld Nielsen, tlf. 47771382 (Frederiksværk)



Lucas - Nye originale forlygter og lygterande fra gammelt lager til de fleste engelske biler fra ca. 1950 - 1970 sælges. Alt er stadig i de originale Lucas æsker. Lygterne, som er komplette, består af lygtehus med justeringsskruer, lygteindsats (glas og parabol), monteringsplade, forkromet hjælperand, adaptor, pære og ledningsnet. Lygterne kan leveres for enten asymmetrisk lys til biler fra 1960'erne eller for symmetrisk lys med nedblændning til højre til biler fra 1950'erne.

Preben Sandström, tlf. 39675557 e-mail: preben.sandstroem@mail.dk

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

Velkommen til nye medlemmer

Michael	Willemoes	Sankelmarksgade 6. 03	1676 København V	Lancia Fulvia	1972
Martin Milad	Akhlaghpour	Morbærhaven 20, 0078	2620 Albertslund	VW Golf 1	1980
Peter	Therkildsen	Sønder Alle 26	8500 Grenaa	8632 7502 Honda GL 1100	1983
Lauritz Andreas	Hviid	Grenåvej 715	8541 Skødstrup	8699 0048 Ferrari Mondial246 GT Dino	1983
Michael	Ekstrøm	Langøgade 21, 04. tv	2100 København Ø	3530 3789 VW T2	1964
Thomas Kristoffer Høj	Andersen	Dalgas Boulevard 89, 02. th	2000 Frederiksberg	Porsche 911	1986
Preben	Simony	Eskemosegårds Alle 26	3460 Birkerød	4015 2449	
Bent	Pedersen	Gl. Århusvej 23	8670 Låsby	VW Buggy	1967
Mogens	Hansen	Lersey Alle 10	5871 Frørup	6537 2324	
Jørgen	Boisen	Bygaden 44	4040 Jyllinge	4717 1040 MG B	1965
Finn	Skonberg	Assensvej 11	5683 Hårby	6473 3668	
Tommy Roland	Hansen	Jydeholmen 21, 03. tv	2720 Vanløse	3879 9609 Chevrolet Bel Air	1964
Erik Juhl	Christensen	Brunemarksvej 4	3490 Kvistgård	Lotus Elan S2 Type 26	1966
Leif Jan	Nowicki	Smedestræde 16	4793 Bogø By	5589 4124 Locomobile	1899
Claus Hjorth	Jensen	Søvej 9A	2880 Bagsværd	4498 5236 Jaguar E-Type Serie I	1966
Johnny	Meyer	Elbagade 61, 03. tv	2300 København S	3137 1146 Honda CD	1973
Søren Allan	Frederiksen	Pilesvinget 5	2700 Brønshøj	3828 6030 Mercedes-Benz 350 SL	1971
Svend Aage	Hansen	Drosselvej 3	4653 Karise	5678 8300 Mercedes-Benz 450 SL W 116	1977
Karsten	Bruun	Sindingsgade 2, 01. th	8620 Kjellerup	Jaguar XJ6 Serie 3	1985
Borislav	Grantcharov	Kirkebroen 29	2650 Hvidovre	Ford Mustang 269	1968
Kåre	Viemose	Bysmedevej 65	8381 Mundelstrup	Mercedes-Benz 230 C	1978
John Enevold	Sørensen	Brandgaden 9	5871 Frørup	6537 2866 Ford Galaxie 500	1966
Thorkild Forup	Petersen	Tjæreborgvej 23	2760 Måløv	4465 3383 SAAB 99	1975
Harry	Steen	Engvej 1	8700 Horsens	7565 4389	
Evald Phromsuri	Larsen	Kongelundsvej 90Q	2300 Sundby	Chang Jiang 750 ccm	1958
Niels	Poulsen	Poppelvej 84A	2791 Dragør	3253 6490 Jaguar E-Type	1969
Lone Guldmann	Petersen	Bytorvet 215	4340 Tølløse	8161 8824 Mercury Monterey	1961
Kjeld	Kjær	Tomgårdsvej 87, 01. th	2400 København NV	2383 4387 Chevrolet Impala	1966

I alt 6.173 medlemmer pr. d.d.



Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST



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

PLAKAT



Kr. 75,00

NØGLERING



RØD/SORT
Kr. 25,00

VOGNMÆRKE




Bredde 6 cm
Kr. 125,00

KEYHANGER



Kr. 20,-

STOFMÆRKE



Bredde 7 cm
Kr. 25,-

KASKET



Kr. 50,-

Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Dansk Veteranbil Klub
Sekretariatet

Telefon: 0045 4556 5610

Mail:
kontor@veteranbilklub.dk



Tilmelding til Betalingservice 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

**Vinteropbevaring
Veteranbiler**



Vinteropbevaring af din veteranbil i Odsherred
Vi har lavet vinterplads til 25 biler under sikre og gode forhold.
Pris for oktober - april kr. 2.500,-

Kontakt:
Hans Møller Olsen Telf. 59305932
Almegårdsalle 3 Veteranbiler@almegaard.dk
4573 Højby Sj. www.almegaard.dk



Sorptionsaffugtning af garager



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

Munters
- specialister i affugtning

Tlf.: 4495 3355 • www.munters.dk



UDVALGET ER STØRST OG PRISEN ER MINDST

Diagonaldæk og Radialdæk i stort udvalg på lager.

BFGoodrich Firestone MICHELIN

Universal DUNLOP LESTER

Firestone Commander Tires

US ROYAL



Se dækmønstre på: www.ctv-trading.dk

CTV - TRADING

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

Man behøver ikke være veteran...

...for at læse Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

v/ Bo Kjer
40 45 88 82
bo@kjer.net

Ballerupvej 91, 3500 Værløse

www.veteransmeden.dk

Opbevaring

af biler i aflåst lade med betongulv.
Pris fra 2000,- pr. år
Ring og hør nærmere: Ebbe Nordborg Olsen
Skovvejen 7, Sønderby, 4050 Skibby
Telefon 4759-9414 – 6170-9414
email: ebbenordborg@gmail.com

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

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

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

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

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2011):

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

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



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

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