

# VETERAN TIDENDE

Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



51. årgang - Juni 2007 - VT nummer 372

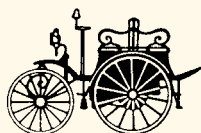




Forsiden:  
FN 350 cc 1928  
på vej over Storebælt.  
Foto: Ole Callesen

## Indhold

Brennabor.....	3
Ny blade .....	3
Aktivitetskalender .....	4
Klubaktiviteter .....	6
Audi 100 type C1 .....	8
Madpakketur Kragevig .....	12
Esbjerg Veteranløb .....	15
Køng.....	16
Den gule postbil bliver 100 år.....	18
Ristrups Løvspringstur.....	19
Jensen.....	20
Inga Jerichau .....	21
Kastellet .....	22
Odsherredløbet.....	24
Tradition og tragedie .....	26
Hvordan man bruger Landsarkivet .....	34
Konkurrencen.....	36
Swap Meet.....	37
Skagenløbet 2007.....	38
Læserbrev.....	42
Traction Avant på skovtur.....	43
Ferrari 60 år.....	44
Invitationer .....	46
Køb/salg .....	48



## BRENNABOR?

Som medlem af den engelske Veteran Car Clubs dateringsudvalg spørger Anders Clausager om nogen kan give oplysninger om en Brennabor, hvis tyske ejer har bedt VCC datere den.

Det vides at Ib Jacobsen i Nykøbing F købte undervognen i 1972 af Børge Kaa. Jacobsen arbejdede på den en del år og fremstillede et topersoners karrosseri, han fik den tilsyneladende også indregistreret.

Både Grethe og Ib Jacobsen er døde, og bilen skal have stået på museum, men er åbenbart nu i tysk eje.

Der kan ses et stelnummer, 87. Umiddelbart virker undervognen som hidrørende fra en type B 6/12 PS af årgang cirka 1908, men motoren er større og stammer tilsyneladende fra en anden bil af model 8/22 PS.

Brennabor var et af de mest udbredte bilmærker herhjemme på det tidspunkt, men så vidt vides har ingen andre overlevet.



## NY BLADE

I forårets løb er der lanceret flere ny blade inden for vores interesseområde. Nyest er MotorClassic, som vil blive udgivet af Forenede Danske Motorejere fire gange om året.

Det første nummer er allerede udkommet, og må siges at være et imponerende blad til en pris af kun knap en halvtredser – kan også fås i abonnement, og der er særlige introduktionstilbud, foruden rabatter for medlemmer af FDM.

Det er det erklærede program at bladet især vil beskæftige sig med motorkøretøjer fra mellem 1945 og 1985, med hovedvægt på dansk ejede. Dog vil MotorClassic også bringe reportager fra ind- og udland og baggrundsartikler om personer og begivenheder i motorkøretøjernes historie i det hele taget. Plus råd og vejledning for ejere og købere af køretøjerne.







## Møder

### Juni

**Tirsdag 19. Kværkeby.** Den årlige aftenkøretur fra Steffensgård.

**Mandag 25. Vesterhede.** Klubmøde.

**Tirsdag 26. Klippinge.** Rundtur på Stevns

### Juli

**Tirsdag 3. Ristrup.** Grillaften kl. 18.30. Tilmelding nødvendig.

**Onsdag 4. Sæby.** Amerikansk tema.

**Lørdag 7. Egeskov.** Intet klubmøde. Ferie. På gensyn 28. aug.

**Torsdag 12. Børkop.** Klubmøde kl. 19.

**Tirsdag 17. Kværkeby.** Claus Frausing om Copenhagen Historic Grand Prix.

**Onsdag 25. Amager.** Ikke noget møde i juli.

**Lørdag 28. Spjald.** Vi mødes kl. 9 Nørbyvej 12, Højmark, 6950 Ringkøbing. Tilmelding nødvendig.

**Mandag 30. Vesterhede.** Klubmøde.

### August

**Tirsdag 7. Egeskov.** Klubmøde.

**Torsdag 9. Børkop.** Klubmøde kl. 19. Besøg hos Frede Hansen, Børkopvej 23, Pjedsted.

**Lørdag 18. Spjald.** Deltagelse i arrangement i Lemvig kl. 9.30 - 13.30. Se VT 372.

**Tirsdag 21. Kværkeby.** Besøg af Jensen-Klubben Danmark.

**Mandag 27. Vesterhede.** Klubmøde.

**Torsdag 30. Amager.** Klubmødet på Amager er ikke noget møde, men et Harald Nyborg-løb, og det er ikke onsdag, men torsdag.

### September

**Lørdag 1. Spjald.** Vi mødes kl. 9 hos Ketty og Anton Sørensen i Videbæk.

**Tirsdag 18. Kværkeby.** Besøg af Mads Bendson, der har kørt dampkøretøj i England.

### Oktober

**Tirsdag 16. Kværkeby.** Dir. Nic Christiansen fortæller om sin karriere i bilbranchen.

### November

**Tirsdag 20. Kværkeby.** Restaureringen af Rover V8 genoptages.

### December

**Tirsdag 18. Kværkeby.** Julefrokost kl. 18. Tilmelding i god tid.

## Løb og arrangementer

### Juni

**Fredag 15. Italiensk tema for Gentofte Kommunes kultur- og festaften på Jægersborg Alle.** Ejere af ældre italienske biler og scootere opfordres til at deltage. Tilmelding til Michael Reinhardt på [mr@michaelreinhardt.dk](mailto:mr@michaelreinhardt.dk)

Køretojerne samles på Jægersborg Kaserne og kører samlet derfra kl. 18.30. Alle får en øl og en sandwich.

**Lørdag 16. Gavne Hillclimb.** Info [www.gavnoe.dk](http://www.gavnoe.dk) og [www.hms.dk](http://www.hms.dk)

**Søndag 17. Gavne Classic Autojumble & Concours de Charme.** Info [www.gavnoe.dk](http://www.gavnoe.dk)

**Onsdag 20. Aftentur i det fynske. Indbydelse i VT 370. Info Mette & Alfred Svendsen, tlf. 62202785/51726370.**

**Torsdag 21. Aftenture omkring Storstrømmen.** Fra Gåsetårnet i Vordingborg 50 km ad smukke veje. Info Senere Gallagher og Steffen Jørgensen, tlf. 54446872 [SandS@mail.dk](mailto:SandS@mail.dk) Indbyd. VT 370.

**Torsdag 28. Harald Nyborg løb. Start kl. 18-19 hos HN i Køge.**

**Lørdag 30. Sydhavsrally 2007** Start i Saksøbing. Indbydelse i VT 370. Tilmelding på tlf. 22148814.

**Lørdag 30. Ålsbo Motorstævne 2007.** Indbydelse i VT 370.

### Juli

**Søndag 1. Karolinetræf, Middelfart.**

**Søndag 1. Padborg Park - kørsel for blinde og svagtseende.** Indbyd. i VT 371.

**Mandag 2. Aftentur fra Jellinge Sø.** Kl. 18. Køreselskabet 1940. Info John Andersen, tlf. 75931785 - 29782909.

**Lørdag 7. -søndag 8. Bornholm Rundt.** Indbydelse i Veteran Tidende 366. Frist for tilmelding 1. juni.

**Torsdag 12. Passionistkøretur fra Høsterkøb.** Kl. 9.30. Afslappet hverdagskøretur med picnic for køretøjer før 1967 - uden startgebyr. Arr. Arendse og Leif Fortmeier. Tilmelding [arendsefort@sol.dk](mailto:arendsefort@sol.dk) eller kontoret.

**Onsdag 18. Aftentur i det fynske. Indbydelse i VT 370. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954.**

**Torsdag 19. Aftenture omkring Storstrømmen.** Fra Gåsetårnet i Vordingborg 50 km ad smukke veje. Info Serena Gallagher og Steffen Jørgensen, tlf. 54446872 [SandS@mail.dk](mailto:SandS@mail.dk) Indbyd. VT 370.

**Fredag 20. -søndag 22. Daydreamers Meet 2007 - tre dages amerikanerbiltræf på sportspladsen i Tølløse.** Info [www.daydreamers.dk](http://www.daydreamers.dk)

**Torsdag 26. Harald Nyborg løb. Start kl. 18-19 hos HN i Hillerød.**

**Torsdag 26. -lørdag 28. Ringkøbingløbet 2007 Motorhistoriske dage.** 26. juli kl. 16.30 Classic Car Cruise fra Hotel Fjordgården. Parade på torvet i Ringkøbing kl. 19. 27. juli kl. 14.30-17.30 skønhedskonkurrence på plænen foran hotellet. 28. juli kl. 9-10.30 præsentation og enkeltstart fra Ringkøbing rådhus. Kl. 15.30 charme konkurrence på plænen foran hotellet. Tilmelding tlf. 97322342. Info [www.ringkobinglobet.com](http://www.ringkobinglobet.com)

**Fredag 27. -søndag 29. VW familietræf i Lyngø, Krogenlundvej 2-4.** For alle i VW. Indbydelse i VT 372, info [www.copenhagenwings.dk/bugsfunny](http://www.copenhagenwings.dk/bugsfunny)

**Lørdag 28. Nordvestjyske Veterankørere - træf. Vi mødes kl. 9 Nørbyvej 12, Højmark, 6950 Ringkøbing. Tilmelding nødvendig. Begrænset deltagertal.**



**Lørdag 28. Sommertur på Sydlyn for køretøjer før 1940. Indbydelse i VT april. Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954 eller Mette & Alfred Svendsen, tlf. 62202758/51726370.**

#### August

**Lørdag 4. -søndag 5. Copenhagen Historic Grand Prix, formel, 65, 71, 76. Arr. HMS. [www.hms.dk](http://www.hms.dk)**

**Lørdag 4. Ferritslev-Løbet. Indbydelse i VT marts.**

**Lørdag 4. Odderløb i forbindelse med byfesten. Max 30 køretøjer, frist 27. juli. Indbydelse i VT 370.**

**Søndag 5. Karolinetraf, Middelfart.**

**Fredag 10. -søndag 12. Dansk Borgward Klubs 25-års jubilæum. Indbydelse i VT 370. Info [www.borgward.dk](http://www.borgward.dk)**

**Lørdag 11. Munkebjergløbet. Indbydelse VT april.**

**Lørdag 11. Stevnsløbet 2007. Indbyd. i VT 371. Info. Hans Peter Nielsen, tlf. 40148037/56578093**

**Søndag 12. Munkebjerg Hill-Climb. Indbydelse VT april.**

**Onsdag 15. Aftentur i det fynske. Indbydelse i VT 370.**

**Info. Mette & Alfred Svendsen, tlf. 62202758/51726370.**

**Torsdag 16. Aftenture omkring Storstrømmen. Fra Gåsetårnet i Vordingborg 50 km ad smukke veje. Info Serena Gallagher og Steffen Jørgensen, tlf. 54446872 [SandS@mail.dk](mailto:SandS@mail.dk) Indbud. VT 370.**

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

**Lørdag 18. Føtexløb Fyn. Info Robert Lindvig, tlf. 65934293. Indbydelse i VT 373.**

**Lørdag 18. Lidenlund - Lemvig, hvor der er tradition for at nogle veteranbilfolk mødes på Torvet i Lemvig for at festligholde et arrangement for det meste af byens befolkning. Kl. 9.30 til 13.30. Inf. og tilmelding Einer Kragelund, tlf. 97822693.**

**Lørdag 25. Silkeborg Hillclimb. Info [www.hms.dk](http://www.hms.dk)**

**Søndag 26. Veterantraf ved Rindsholm Kro. Se VT 370 under Peugeot Sektionen. Info også [www.rindsholm-kro.dk](http://www.rindsholm-kro.dk)**

**Onsdag 29. -søndag 2. september. Skibsregatta i Sønderborg - med veteranbiler. Der bliver brug for ca. biler. Indbydelse senere.**

**Torsdag 30. Harald Nyborg løb. Start kl. 18-19 hos HN i ?**

#### September

**Lørdag 1. Veteranlastbiltraf i Gjern. Ved Jysk Automobilmuseum kl. 10 til 16. Tlf. 86875050 [www.jyskautomobilmuseum.dk](http://www.jyskautomobilmuseum.dk)**

**Søndag 2. Fjordløbet 2007. Arr. Ølstykke Veteranbil og Mc Klub. Indbydelse i VT 372.**

**Søndag 2. Karolinetraf, Middelfart.**

**Lørdag 8. -søndag 9. Jyllandsringen, klasserne 65, 71. Arr. AAS. [www.hms.dk](http://www.hms.dk)**

**Lørdag 15. Føtexløbet Sønderjylland. Mere senere.**

**Onsdag 19. Aftentur i det fynske. Indbydelse i VT 370.**

**Info. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954.**

**Torsdag 20. Aftenture omkring Storstrømmen. Fra Gåsetårnet i Vordingborg 50 km ad smukke veje, med afslutning hos Serena Gallagher og Steffen Jørgensen. Info tlf. 54446872 [SandS@mail.dk](mailto:SandS@mail.dk) Indbyd. VT 370.**

#### Oktober

**Lørdag 6. Fåborg Hillclimb. Info [www.hms.dk](http://www.hms.dk)**

**Søndag 7. Karolinetraf, Middelfart.**

**Lørdag 13. -søndag 14. Jyllandsringen, opvisningsløb, 65, 71 76. Arr. AAS. [www.hms.dk](http://www.hms.dk)**

**Lørdag 20. -søndag 21. Bilmesse og brugtmarked i Dronning Margrethe Hallen i Fredericia. Kl. 9 - 17. Info tlf. 86416464 eller 97221380 og [www.bilmesse-brugtmarked.dk](http://www.bilmesse-brugtmarked.dk)**

## Udlandet

#### Juni

**Fredag 22. -søndag 1. juli. The Balkan Classic 2007.**

Arrangør Thessalonikis Klassisk Bil Klub. For klassiske biler fra hele Europa. Start og slut Thessaloniki. Ruten går gennem Grækenland-Albanien-Makedonien-Bulgarien-Tyrkiet-Grækenland. Står i FIVA-kalenderen, se [www.fiva.org](http://www.fiva.org) Info desuden [www.lekam.gr](http://www.lekam.gr)

**Fredag 29. -søndag 1. juli. Scandinavian Ford V8 Meet 2007. I Norge. Stallheim Hotel. Info. [www.fordv8.dk](http://www.fordv8.dk) Ola Hegseth [olasfordv8@c2i.net](mailto:olasfordv8@c2i.net) tlf. +47 2230 7919**

#### August

**Torsdag 2. -søndag 5. Styrkeprøven 2007. I Norge omkring Tøndsberg. Indbydelse VT 369.**

**Lørdag 18. -søndag 19. Sturup Raceway, clubrace, formel, 65, 71, 76 + historiske motorcykler. [www.hms.dk](http://www.hms.dk)**

#### September

**Lørdag 8. -fredag 14. Moravia Rallye. Se Veteran Tidende 363 og [www.veteran-ova.cz/index.jsp](http://www.veteran-ova.cz/index.jsp)**

**Lørdag 29. -søndag 30. Sturup Raceway, klasserne clubrace, formel, 65, 71 76 + historiske motorcykler. Arr. HMS. [www.hms.dk](http://www.hms.dk)**

## Gratis parkering til CHGP

Sidste år var det en stor succes med den gratis parkering for gamle køretøjer i Nørre Alle under det historiske grandprix i Fælledparken i København. Det trak næsten som en selvstændig begivenhed mange tilskuere, som beundrede ikke mindst køretøjer tilhørende medlemmer af DVK.

Derfor gentages succesen i år under Copenhagen Historic Grand Prix 4. og 5. august. Dog flyttes parkeringen ind i selve Fælledparken, men stadig uden for løbsarrangementets indhegning. Ikke alene er det gratis at holde der, hvis køretøjet er gammelt nok – bil eller motorcykel – men det er også gratis for publikum at kigge på.

Tilbuddet gælder køretøjer fra før 31. december 1969. Men reglerne fortolkes sådan, at for eksempel kommer en Volvo P1800 fra 1973 med, fordi modellen blev lanceret i 58.

Da der kan være risiko for at der ligefrem kommer flere køretøjer end der reelt er plads til, kræves det at man på forhånd skaffer sig parkeringstilladelse på [www.chgp.dk](http://www.chgp.dk), hvor man også kan få yderligere oplysninger.

Parkeringsområdet bliver ved "Stauings Talerstol", hjørnet af Frederik V's Vej og Henrik Harpestrengsvej. Selve løbene foregår i år på en bane, der er blevet fordoblet i længde, og i anledning af Ferraris 60-års jubilæum kommer der næsten 200 biler af mærket, ny som gamle.



## FYN EGESKOV



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

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

Tirsdag den 26. juni almindelig klubaften.

Tirsdag den 31. juli lukket - ferie.

Tirsdag den 28. august klubaften.

Torben Olesen, tlf. 66174249

## SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Fra 29. august til 2. september er der en mægtig skibsregatta i Sønderborg med navnet "For Sejl i 1000 År". Til det arrangement skal man bruge ca. 40 veteranbiler. Der kommer en mere fast invitation.

Og husk Føtexløbet Sønderjylland fredag den 15. september, også mere om det senere.

Så er vi fremme ved den 14. juni. Vi mødes i klubhuset, det der skal ske denne aften er jo egentlig sagt at Alice og Lars-Hugo Kristiansen takker af, vi skal ikke mere stå for klubhus og møder. Herefter bliver det Erik From og Kjeld Holm-Nielsen der overtager butikken, så den aften bliver noget med at aflevere nøgler, div. papirer mm.

Vi, Alice og jeg, vil gerne takke for den tid vi fik lov at passe huset og holde lidt sammen på det hele, og vi vil ønske alt muligt held for Erik og Kjeld. Men nye kræfter kan jo godt gøre en forskel.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf. 74415420

## ØSTJYLLAND - RISTRUP



Mødested hvis ikke andet er nævnt: Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro.

Mødetidspunkt hvis ikke andet er nævnt: Den første tirsdag i måneden kl. 19.30.

Tirsdag den 1. maj kørte vi Løv-springstur med start fra Ristrup, en flot tur gennem det østjyske landskab ned til Hørning Kro, hvor der var dækket op til os med et godt kaffebord. Tak for turen, Niels! (se omtale og billeder andetsteds i bladet).

Tirsdag den 3. juli grillaften kl. 18.30 på Ristrup, som vanligt på plænen, hvis vejret tillader det. Der arrangeres en lille køretur, mens slagteren bliver helt klar med den gode mad. Pris kr. 135 per person, drikkevarer kan købes på stedet. Tilmelding senest lørdag den 30. juni til Lars eller Jørn, se telefonnumre nedenfor, eller e-mail [susan.neogioern@email.dk](mailto:susan.neogioern@email.dk)

Med venlig hilsen

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

## ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

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

Vores april møde faldt i år på samme dag som DVK's tur til Egeskov på Fyn, så mødet i Klippinge blev aflyst, da det gav de trofaste medlemmer mulighed for at deltage i den store oplevelse, som Egeskov er, specielt når DVK-medlemmer fra Sjælland, Fyn og Jylland mødes til fællesspisning på Kværndrup Kro. I år blev vi 80 til hjemmelavet biksemad m. spejlæg. Krofatter oplyste at der blev fortæret 50 kg biksemad og 200 spejlæg, så ingen var sultne, da vi kort efter nåede turens højdepunkt, Egeskov Slot og mødested.

Vores junimøde tirsdag den 26. kl. 19 bliver en rundtur til nogle af Stevns' seværdigheder, som afsluttes med kaffe i haven, så vel mødt i "Veteranen".

Hilsen

Kai Wredstrøm

## MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

19. juni kl. 19: Den årlige aftenkøretur fra Steffensgård.

Tirsdag den 17. juli kl. 19. I anledning af Copenhagen Historic Grand Prix 4.-5. august får vi en forhåndsorientering om det spændende arrangement af Claus Frausing, tidligere formand for DVK.

Tirsdag den 21. august kl. 19. Jensen er et godt dansk navn, men inden for automobiler et af de sjældne mærker, derfor stifter vi bekendtskab med disse pragtfulde køretøjer, som præsenteres af Jensen-Klubben Danmark. Det firma brødrene Alan og Richard Jensen grundlagde i tredverne, byggede også biler for andre, bl.a. Volvo P1800, Austin-Healey 100/100-6 og 3000 og Sunbeam Alpine og Tiger Mk. I og II.

Tirsdag den 18. september kl. 19. Det bliver med damp. Ingeniør Mads Bendson har været i England til et stort damptræf, hvor han fik lov til at køre et dampkøretøj på en speciel rute i U.K. Han fortæller og viser film om de prægtige køretøjer.

Tirsdag den 16. oktober kl. 19. Tidligere direktør hos Bohnstedt-Petersen Nic Christiansen fra Kolding fortæller om sin karriere i bilbranchen. Han har drevet importvirksomhed med mange bilmærker, BMW, Honda, Hyundai, Rover og andre. Endvidere er han involveret i en stor hotelkæde.

Tirsdag den 20. november kl. 19. Denne aften vil vi finde stumper frem til Rover V8 motoren, som nogle sikkert husker vi skilte ad sidste år. Den bliver nok ikke færdig denne gang, men så prøver vi igen i januar 2008.

Tirsdag den 18. december, bemærk kl. 18. Julefrokost som tidligere år. Vi håber på en hyggelig aften. Pris 125





kr. Husk tilmelding i god tid på tlf. 40351585, 57525040, eller i klublokalet.

Venlig hilsen

Preben Boisen 57525040 – 40351585

## BØRKOP VANDMØLLE

Husk nu sommer-mødetid kl. 19.

14. juni klubmøde.

12. juli klubmøde – også selv om det er ferietid..

9. august klubmøde. Vi besøger Frede Hansen, Børkopvej 12, Pjedsted. Du kan køre direkte ud til Frede eller møde på Vandmøllen på den store P-plads, hvorfra vi vil køre til Pjedsted meget kort efter kl. 19. Så kom præcist. Du skal medbringe kaffe og brød til dig selv. Anden forplejning og borde og stole sørger Frede for.

I august skal vi også markere vores 10-års jubilæum som velfungerende mødested. Det bliver nok et lørdagsarrangement, hvor klubben er vært, og stedet bliver sikkert hos John Andersen i Fredericia. Hold øje med info i juli-nummeret af VT.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

## VESTJYLLAND - SPJALD

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

Aprilmødet blev holdt hos Lars Nørregaard og hans lillebror i Guldager nord for Esbjerg.

De havde opbygget en tankstation i et stort rum med mange gamle ting, emaljeskilte og brochurer. I et hjørne var lavet en bar med gamle flasker.

Vi var 15 gamle biler og ca. 30 mennesker samlet hos dem og fik en god aften ud af det.

25. juni, 30. juli og 27. august klubmøde.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen, tlf. 23950721

## MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

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

Som noget nyt er der om tirsdagen i ulige uger træf kl. 18 til 21 ved Skovpavillonen, Tranemosevej 12, Egeris pr. Videbæk.

Øvrige aktivitetsprogram for Vestjylland – Spjald – Nordvestjyske Veterankørere:

Lørdag den 28. juli. Vi mødes kl. 9 på adressen Nørbyvej 12, Højmark, 6950 Ringkøbing. Tilmelding nødvendig, begrænset deltagertal.

18. august kl. 9.30 til 13.30. Lidenlund – Lemvig. I Lemvig er der efterhånden tradition for at nogle veteranbilfolk mødes på Torvet for at festligholde et arrangement, der omfatter det meste af Lemvigs befolkning.

Info og tilmelding: Einer Kragelund, tlf. 97822693.

1. september. Videbæk. Vi mødes kl. 9 hos Ketty og Anton Sørensen, Ørnevej 8, 6920, hvor de pr. tradition serverer morgenkaffe og eftermiddagskaffe.

Info og tilmelding Anton Sørensen, tlf. 97171902.

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

## KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NÆRUM

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

De månedlige Ikealøb er afløst af Harald Nyborgløb. Mødetid kl. 18.-19. Der udleveres en ruteplan og køres 30-50 km, alt efter hvornår det bliver mørkt. Derefter mulighed for at købe øl og vand, og nogle steder kaffe og kage. 28. juni start Køge, 26. juli start Hillerød, 30. august Kastrup, se nærmere under mødested Amager.

Se særskilt indbydelse i VT 370 til Passionisttur 12. juli.

I juni og juli holder kokken ferie. I stedet pølsevogn.

Venlig hilsen

Claus Neble

## VESTSJÆLLAND - SÆBY

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

4. juli. Da mødedatoen falder sammen med den amerikanske uafhængighedsdag faldt det Søren Carstens og mig naturligt at lægge os fast på et amerikansk tema. Vi satser på at arrangere aftenen som amerikanerne gør, med rigtig barbecue i families og venners lag. Det bliver nødvendigt med et mindre gebyr og med tilmelding til [johnny-bgoode@mail.dk](mailto:johnny-bgoode@mail.dk) eller tlf. 20745709. Mere senere.

8. august. Mødet er flyttet til den anden onsdag, der er altså ikke noget 1/8. Som sidste år vil vi køre en tur sammen med Sjællands Motorveteraner. Der er samling på p-pladsen bag stop 39 i Slagelse kl. 17.30, hvorefter vi ad små veje bliver ført gennem den vestsjællandske natur.

9. september almindelig hyggeaften, tag din gamle bil med, så vi kan beskue den i al sin herlighed.

Følg med på mødestedets hjemmeside: [www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm](http://www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm)

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

## AMAGER

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

Onsdag den 27. juni kl. 19 Dragør Fort. Stor luksusbuffet og musik. Max. 50 biler. Pris pr. person kr. 95.

Tilmelding senest 24. juni.

Intet møde i juli.

I august møde torsdag den 30., bemærk torsdag i stedet for onsdag, og det bliver som et Harald Nyborg løb efter rute. Det kan købes kaffe og brød mm., og der bliver præmiekonkurrence. Mødetid kl. 18 til 19 ved Harald Nyborg, Kirstinehøj 60, 2770 Kastrup.

Med venlig hilsen

Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør

Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405, [kajc@post.cybercity.dk](mailto:kajc@post.cybercity.dk)



# Audi 100 Type C1 1968-76

Tekst og foto:Tomas Fjalldal

**Den første Audi 100 var fra starten et tvivlsomt projekt. Den var en ny model i Audis program og udfordrede selveste Mercedes. Ledelsen i VW, som ejede Audi, kendte ikke noget til udviklingen af denne bil og havde givet ordre til at Auto-Union-fabrikken, som fremstillede Audi, fremover skulle bygge VW Bobler! Bilen i sig selv var et unikum: Den havde Mercedes-dimensioner, udtrykte kedelig fornuft og havde en pris, ingen i den klasse kunne konkurrere med. Målgruppen og køberne af disse biler var dem, der ikke havde råd til Mercedes.**

Dens skabelseshistorie har en spændende karakter. Den begynder allerede i 1958, hvor Daimler-Benz overtager aktiemajoriteten i Auto-Union og dermed kontrollen over dens på det tids-

punkt sidste bilmærke i produktion, DKW. Men de gamle totaktsmotorer i DKW'erne stank og larmede og blev ikke erstattet i den nye F102-model fra 1963. Enden blev, at Volkswagen to år senere overtog de udfordrede 4 ringe. Derefter bliver der igen produceret mindre bilmodeller med Audi-navnetrækket, herunder Audi 60, 80 og Super 90, men baseret på DKW-teknik, og uden den helt store succes.

Det bliver besluttet, at der kun skal bygges VW Bobler på Auto-Union-fabrikken i Ingolstadt. I hvert fald ifølge VW' leder, Heinrich Nordhoff, der jo reddede VW efter krigen og med hård hånd og stædighed havde skabt en automobilmæssig sensation. Alligevel får F102-modellen ny firetaktsmotor, selv om dens dage øjensynligt var talte. Heinrich Nordhoff forbød Auto-Unionchefen Rudolf Leiding at udvikle nye modeller. Men den tekniske leder hos Auto-Union, Dr. Ludwig Kraus, arbej-

dede alligevel sammen med betroede medarbejdere, videre i det skjulte på fremtidens biler. Ludwig Kraus var da heller ikke hvem som helst: Han var kendt for sit arbejde med konstruktionen af de legendariske Mercedes Sølvpile og var desuden pioner i vægtbesparende konstruktioner. På kort tid var den nye, store Audi færdig på tegnebrættet. Da man ikke havde penge til egentlige designere, lavede Kraus og hans team da bare det hele selv.... Da Leiding så modellen i størrelsen 1:1, var han bestyrtet. Men alligevel begejstret.

Men hvad ville Nordhoff sige? Ledelsen fra Wolfsburg med Nordhoff i spidsen opdagede snart misæren, og bekendtgjorde sin inspektion af projektet. På den dag, deres ankomst var planlagt, sagde Ludwig Kraus om morgenen til sin kone: "Altså, hvis jeg kommer hjem og spiser frokost hos dig i dag, er jeg blevet smidt ud. Hvis jeg ikke kommer,





kan du regne med at jeg stadig er chef hos Auto-Union". I et rum i udviklingsafdelingen blev den nye bil præsenteret. (Ludwig Kraus beholdt sin hat og jakke på). Audi 100 stod bag et forhæng og var dækket af et klæde, sammenflikket af flere gamle stykker stof. Man fulgte devisen: Fattig, men ren. Kraus trak forhænget til side, fjernede dækkenet, og drejeskiven, som bilen var placeret på, satte sig i bevægelse. Nordhoff gik flere gange rundt om vognen, og var først rød i nakken! Det betød, for dem som kendte ham, ophidselse og vrede. Men pludseligt ændrede det sig og hans ansigt blev venligere, og i det øjeblik lagde Kraus jakke og hat. Han vidste, at de havde vundet. Nordhoff sagde bare: "Grønt lys til denne vogn!". Seriefremsstillingen var dermed besluttet.

På få måneder er produktionsmodellen færdig. Kraus vægtreducerer hver eneste del af bilen i sin computer, hvilket

angiveligt var første gang det skete i den tyske bilindustri. Resultatet betød en egenvægt på nøjagtig 1.040 kg. Mercedes-rivalen var klar til kamp.

I slutningen af 60'erne blev Audi, som en rest efter DKW-tiden, i øvrigt stadig solgt af mange Mercedes-forhandlere.....Deres argument overfor Mercedes-modellerne var: Korte leveringstider og lave priser. 11.600,- DM kostede 200-serien i Mercedes-programmet i 1968 (i Tyskland), hvor den 100 hk's Audi 100 havde en prisseddel på kun 9.600,-. Og ikke bare prismæssigt havde den nye konkurrent et forspring: 0-100 km/t klarede den på 12 sekunder. Mercedesen havde brug for 16. Det varede ikke længe, før ventetiderne på de to modeller var udlignet. Audi 100 Limousine (red.: på dansk sedan) blev på kort tid en succeshistorie. Fra produktionsstarten i 1968 til 1976 blev der bygget mange varianter, fra 80

til 115 hk, flere udstyrstrin fra standard til S, LS, GL og GLS og desuden 2- og 4-dørs versioner. Derudover præsenteredes i 1969 en coupé-udgave.

Bilerne blev i produktionstiden naturligvis udviklet løbende: I 1973 fik Audi 100 en ansigtsløftning, som bl. a. indebar et mere kantet forparti med plasticgrill, og bremseskiverne foran var fra august 1974 placeret ved hjulene, og ikke som hidtil indvendigt ved gearkassen. Fra september 1973 blev der nye sikkerhedskrav for personbiler på det amerikanske marked, og det betød bl. a. forstærkede vanger og kraftigere kofangere. Resultatet var, at Audi 100 kunne klare et sammenstød på op til 8 km/t for eller bag uden karrosseriskader.

100-serien blev en ny start for Audi, og var begyndelsen på en ny æra og forløber for de nye modelserier 50 og 80. Alt i alt kan man sige, at Ludwig Kraus, med tilnavnet Dr. Audi, reddede de fire





ringe fra at blive erstattet med VW-produktion. Til sin død for få år siden kørte Kraus da også i coupé-modellen af Audi 100, kaldet Coupé S. Det var i alle henseender "hans bil".

Om den viste bil på disse sider kan følgende berettes: Den er produceret i Ingolstadt og sendt til Danmark til importøren Audi NSU i Odense. Den blev dog ikke indregistreret til brug i Danmark. Vognen begyndte sit liv på grænseplader (reg.nr. DK 4544/72) i Grønland den 8. juni 1972, da køberen angiveligt ved erhvervelsen var bosat der. Han havde den dog kun i godt 3 måneder, hvorefter den overgik til hans far. Audi'en kom retur til Københavns frihavn, hvor den blev fortoldet og vurderet torsdag den 14. september 1972 kl.15.00. Den danske registreringsafgift blev betalt (kr. 24.910,-), bilen blev registreret på almindelige sorte plader (reg.nr. CP 54 548) og den har den stadig. Audi'en blev passet i alle ender og kanter, det var hans bil og ingen andre måtte køre den. Alle dokumenter inklusive servicehistorie, toldpapirer og garantibevis (6 måneders varighed) er alt sammen stadig med bilen. Ejerens kone var i øvrigt ikke så høj, så der blev syet en skråpude til passagersædet foran, der, naturligvis, matcher bilens indtræk. Audi'en er ikke restaureret, forskærmene er dog omlakeret på et tidspunkt. Vognen er holdt originalt og er aldrig blevet svejset eller kørt om vinteren, endst i dårligt vejr. Den har på et tidspunkt fået undervognsbehandling, og det har nok også været med til at redde bilen fra at gå til. Sidst i 2005 gik ejeren bort som 92-årig og bilen endte i dødsboet, hvor den skulle realiseres. Da købte nuværende ejer den. Jeg måtte i øvrigt kun erhverve bilen, hvis jeg lovede at passe rigtig godt på den, ellers ville den blive skrottet! Den aftale valgte jeg at indgå med dødsboet og den vil naturligvis også blive overholdt. Bilen blev i øvrigt synet 31. marts 2007 uden anmærkninger. "Den kan vist ikke være meget bedre", som synsmanden bemærkede.





**Mærke:** Audi

**Model:** 100 LS

**Type:** C1

**Motor:** 1,8L 100 hk

**Karosseri:** 4-dørs sedan

**Farve:** Rauchblau (originallak)

**Kmstand:** 175.000

**Standardudstyr:** Nakkestøtter på forstole, elbagrude, trændlæg på instrumentbord, kromlister på vognens sider inkl. skærmkanter, gummilister på kofangere, velour/vinylindtræk, 3-punktsseler foran m.m.

**Ekstraudstyr:** Omdrejningstæller, radio Blaupunkt Ingolstadt (hvad ellers...?), skråpude til kortbenede passagerer.







# Madpakketur i Kragevig

Tekst: Karsten Wikkelsø

Foto: Peter Bering, Karsten Wikkelsø  
og Peter Juel Jeppesen

Annette og Peter Bering havde, som det nu er tradition, budt til madpakketur i haven ved deres smukke gamle gård i Kragevig syd for Præstø. Tilmeldingen var rekordstor med mange spændende gamle biler, som arrangørerne jo udtrykkeligt havde ønsket. Desværre var frafaldet også stort da regnen piskede ned fra morgenstunden. Vi der nåede frem, fik dog en rigtig dejlig dag efter at vi var tøet op i de varme stuer. Under

de indledende traditionelle dækspark kunne vi beundre flere nyheder. Esben Bigaard havde været i Tyskland og hentet en Mercedes til, så der nu er en hver af døtrene kan arve. Denne gang en 1952 220 cabrioletmodel. Keld Nielsen havde fået sin Standard 1935 færdig - en rigtig flot restaurering, hvor næsten alt er lavet egenhændigt. Værten kunne fremvise sin seneste nyhvervelse - en

Alvis 12/50 fra 1925 med 2-personers "Ducksback" (anderumpe) karrosseri. Der var også et glædeligt gensyn med Mogens Bessermans Amilcar CGSs fra 1928. Nu er der kommet styr på motoren, som gik rigtig godt på hele turen - lige til stoppet ved isbøden på havnen i Præstø, hvor der var lidt startproblemer. End ikke ekspertise fra vores bibliotekarere Hanne og Niels Jonas-







*Efter megen puslen med bilen viste Mogens Bessermann sig atter med sin Amilcar.*

*Mogens kørte hele turen i maa-sko, de eneste han havde som var smalle nok. Observatør Jens Koster Kristensen. Bilens første ejer var lørdagspigen Nete Schreiners far Max.*



*... og værten, Peter Bering, kunne præsentere den Alvis 12/50 "Ducksback" 1925, han har hentet i England.*







*Esben Bigaards Mercedes-Benz 220 1952 cabriolet og Peter Juel Jeppesens Citroën 11B Normale 1938 cabriolet.*



*Arne Jensens 1966 Renault 16 - en dejlig bil, banebrydende for de mellemstore 5-dørs.  
Til højre: Ib Rasmussens Jowett Jupiter og Niels Jonnassens Lancia Aurelia B20 1953.  
Nederst: John Erichsens Jaguar Mk II og i forgrunden Wikkelsøs M.G. TC. Lise og Karsten kørte hele vejen i åben vogn i regnvejr.*

sen og andre kunne få den i gang. Turen rundt i omegnen gav desuden lejlighed til at bese traktor- og raritetsmuseet i Udby, hvor entusiastiske mennesker udover en masse traktorer har samlet redskaber og indbo fra tidligere tider på landet. Heldigvis var vejrguderne blevet formildet til hjemturen, så den kunne foregå nogenlunde tørskoet - for åben bil kører man da på denne årstid.







# Esbjerg Veteranløb

Kl. 06.30 28. april begyndte arbejdet ved startområdet med de udendørs forberedelser til årets veteranløb, det niende. Kort tid efter var vores flittige piger i gang med at smøre rundstykkerne til deltagernes morgenmad. Ved 08.30-tiden begyndte de første deltagere at dukke op ved registreringsbordet, og det er altid en dejlig oplevelse at gense de mange veteranvenner, der år efter år møder op. Efter en

hyggestund ved morgenmaden var det tid til at gøre køretøjerne klar til løbet (forsyne dem med rallyskilt og give dem et sidste eftersyn). Kl. 10.00 blev løbet startet med formandens velkomst og orientering til deltagere såvel som publikum, og så overtog løbets starter mikrofon og talerstol for enkeltvis at præsentere deltager og køretøj, som derefter deltog i en "veteran-catwalk" gennem gågaden under politieskorte.

Ude af byen gik ruten mod øst gennem Jerne, Andrup og frem til Esbjerg Lufthavn, hvor den første post var placeret. Her blev deltagernes evne til at vurdere indholdet i en flaske afprøvet, inden det gik videre mod øst/nordøst gennem bl.a. Grimstrup til Hjortkær Maskinfabrik, hvor man ved post 2 spillede "minimigolf". Kursen blev igen lagt nordøst gennem Fåborg, Nordenskov, og frem til "pit stop" på Hodde Kro.

Efter optankning og hvil fortsatte ruten gennem Krarup, Skovlund og til post 3 ved Urup Forsamlingshus. Her havde deltagerne lejlighed til at lære at lave kartoffelmos på en ny måde, og så var man i gang med den sidste del af ruten, der gik mod Grindsted, gennem Grindsted by, for så at ende ved målet Hotel Lyngheden.

De mange flotte veterankøretøjer, der i det flotte sommervejr var opstillet foran hotellet, tiltrak mange interesserede tilskuere.

Inden døre nød deltagerne kaffen og kagerne, før man gik over til præmieuddelingen og den officielle afslutning af Esbjerg Veteranløb 2007. Løbets sejrherre blev en veteran fra de tidligere så berømte Korskro motorcykelrace: Arnfred Nielsen, Ø. Vedsted, Ribe. En skøn sommerdag sammen med mange veteranfolk var dermed forbi, men løbsledelsen kunne glæde sig over deltagernes bedømmelse af løbet, der i gennemsnit var 9,3 - på en skala fra 0 - 10.

Harry Ørsted



Billederne fra oven: Det store publikum og de mange veterankøretøjer fyldte godt i gågaden. T.h.: Løbets ældste motorcykel – en BMW R71, 750 ccm fra 1939, med Peder Hejn, Ålbæk – starter. Bent og Solveig Esbensen, Aabenraa, starter for niende gang i et Esbjerg Veteranløb – denne gang i deres Wolseley Hornet roadster fra 1934.

Køretøjerne opstillet ved målet – t.h. ses løbets ældste deltagende bil, en Buick D47 fra 1917, ejet af Martin Andersen, Ådum, Tarm.





# KØNG



*I forgrunden Kaj Sørensens Citroën 2CV.*

Lige så dårligt vejret var til madpakketuren Kristi Himmelfartsdag, lige så godt var det i Køng den påfølgende søndag, med både sol og varme. Adskillige af deltagerne var de samme, plus dem der udeblev i Kragevig.  
Foto: Peter Bering



*Fint med en Ford A uden DeLuxe torpedolygter.*



*Panther - hvis? Ikke en af de typiske, hvor cylinderen står på skrå og udgør forreste stelrør.*





Niels Andersen i Ballot skulle videre til Valdemarernes grave i Ringsted på hjemvejen. Pumpen i vacuumtanken blev skiftet i Køng, så der ikke skulle fyldes på for hver 20 km hele vejen hjem til Hillerød.



1962 Amazon 122S - Erik Madsens - er hvid. Den med gabet åbent er vist Hans Jørgen Kolds 1960-model.





# Den gule postbil bliver 100 år

I 1907 fik Postvæsenet sit første motorkøretøj til kørsel på landevej. En Ellehammer motorcykel prøvedes uden det store held i København. Året efter lejede man en bil af mærket Berliet, som etaten var meget tilfreds med. Det resulterede i køb af yderligere to vogne i 1909, snart kom der elektriske biler til i det københavnske bybillede. Indførelsen af bildrift i postens tjeneste var så småt kommet i gang.



Begrebet postkontrahent fandtes også under Anden Verdenskrig.

Mange forskellige vogntyper blev indkøbt i små partier i de næste årtier op til efterkrigstiden i 1940'erne, hvor Chevrolet varevogne og lastbiler blev indkøbt til P&T i stort tal. Motoriseringen af landpostene fra 1962 gav os Morris 1000, Renault 4, Ford Anglia og mange andre rundt i hele landet de næste årtier. Nimbus motorcyklerne ikke at forglemme. Sideløbende med Postvæsenets egne biler kørte de private postkontrahenter rundt i egne køretøjer. Samtidig forsvandt postogene gradvist

og blev afløst af lastbilkørsel mellem byerne, postcentrene og landsdelene - til nu helt at bestride al postkørsel med mere end 5.000 biler i Post Danmark. Jeg søger at skrive historien om disse biler og folkene der førte dem, krydret med anekdoter og mange billeder. Skulle der blandt læserne være nogle, som har billeder af postbiler, historier herom eller for eksempel brochuremateriale om diverse biltyper, vil jeg være meget taknemmelig for hjælp hermed. Særligt er de cirka 50 år med Telegraf-

væsenets køretøjer endnu underrepræsenteret i mit værk, ligesom jeg savner fotografier af "Folkevognsrugbrødet" i P&T's tjeneste. Men al slags hjælp til værket (som ventes at udkomme sidst på året) er velkommen. Kontakt venligst Nils Bloch, Stentoftens 31, 9550 Mariager - telefon 98 54 24 96 (bedst i weekender) eller: [editora@mail.dk](mailto:editora@mail.dk)

3 stk. Renault 4 varevogne, leveret til Klippinge postkontor i januar 1971.





# Ristrups Løvspringsløb

Tekst og foto: Erik Nielsen

Når foråret kommer til landet er vi en lille flok af medlemmerne omkring klubbens mødested på Ristrup Hovedgård der synes det er en god ide at få startet bilerne op og køre en tur i fællesskab. Derfor har vi efterhånden gjort det til en tradition hvert forår at køre en løvspringstur.

Så i stedet for vores normale maj møde havde vores husvært Niels Erik Kjær tilrettelagt en køretur fra Ristrup ud gennem nogle af egnens smukkere landskaber med afslutning ved en af egnens kroer i Hørning, hvor turen afsluttedes med aftenkaffe, lagkage og bilsnak, før alle brød op og drog hver til sit. Arrangementet af turen har i de senere år været klaret af vores vært Niels Erik



*Ole Vestergaards VW Karmann Ghia 1963.*

Kjær. Det foregår uden nogen form for tilmelding, så man kan aldrig være helt sikker på hvor mange der dukker op, i år mødte der en lille snes biler, med små fyrretyve deltagere i.

Størstedelen af deltagerne var folk som ofte kommer til klubmøderne, de fleste af bilerne var da også gamle kendinge.

Og for et par enkelte af vore allerældste deltagere var stedet Hørning Kro også en gammel bekendt, idet det var her, at klubbens østjyske møder rent faktisk blev holdt tilbage først i halvfjerdsene, men jeg tror ikke de genkendte meget indvendigt, da rigtigt meget er lavet om siden dengang.

*Ved Hørning Kro, H.K. Kristensens Volvo P 1800 ES 1972 og Niels Erik Kjærs Ford Mustang 1965.*







# JENSEN

**Det går godt for Jensen – og Jensen m.fl. Henholdsvis Jensen-Klubben Danmark og Jensen og Jensen og Jensen. Det ser ud til at de fleste i styrelsen – plus webmasteren på den hjemmeside, der er under opbygning – også hedder Jensen.**

Det var så en lille pudsighed, men faktum er at klubben nu, godt et år efter at den blev stiftet, har 30 medlemmer. Og den har netop udsendt en fin, illustreret brochure på 12 sider om bilmærket og om klubben, der som det ses på side 2 også er en klub-i-klubben inden for DVK's rammer.

Brochuren gennemgår mærkets historie og de personbilmodeller, Jensen har frembragt under eget navn. Fabrikken lavede nemlig i en årrække fortrinsvis biler for andre mærker.

I Norden som helhed er der cirka 200 Jensen biler, og den danske klub har taget initiativ til et samarbejde. Et første resultat af samarbejdet er fælles deltagelse i et internationalt Jensen træf i England 15.-17. juni.

Det er i øvrigt Jensen-Klubben Danmarks erklærede mål at fremme interessen for og udbrede kendskabet til mærket. Hvordan kan man læse i brochuren, men lad os kort citere hvad der står til slut i den:

”Bilerne er håndbyggede. De er i samme kvalitet som Aston Martin, men de er langt billigere. Du får meget mere bil for pengene. Selv om fabrikken er lukket, er der stadig gode muligheder for at få reservedele til en rimelig pris.

Før du køber en Jensen bør du kontakte klubben. Medlemmerne har ekspertise i køb, vedligeholdelse og drift af bilerne.

Næsten alle Jensen-modeller er gamle nok til lav forsikringspræmie og vægtafgift.”

Og JA – de oprindelige Jensen brødre Alan og Richard blev født i England i begyndelsen af 1900-tallet af udvandrede danske forældre.

Herhjemme har personbilerne ikke i den forstand været forhandlet som ny, det har derimod nogle særprægede lastbiler, som Jensen lavede sidst i 1940'erne. Dem og meget andet kommer vi tilbage til i Veteran Tidende.

De meget vellykkede elektriske Jensen varebiler, der blev fremstillet herhjemme under besættelsen, var en helt anden historie, og det var ligeledes designeren Jacob Jensens forsøg for 15 år siden med en ombygget Citroën.







# Inga Jerichau

Inga Jerichau vakte opsigt, da hun i oktober 1931, som 20-årig, nedsatte sig som kørelærer med en splinterny Chevrolet roadster, årgang 1932. I maj i år døde hun, en uge efter at hun var fyldt 96.



Inden hun blev kørelærer havde hun allerede uddannet sig som svømme-, danse- og gymnastiklærerinde i frøknerne Poul Petersens institut, og hun drev, sideløbende med køreskolen, danseskole på Amagerbrogade i København og svømmeskole i Kastrup.

Senere i tredverne blev den smarte Chevrolet udskiftet med en mindre iøjnefaldende Adler sedan, men en del år efter krigen vakte hun igen opsigt ved, som måske den første kørelærer, at få en Alfasud som skolevogn. Sikkert under stærk indflydelse af sin meget bilorienterede søn Frank (ingeniør og medredaktør af Bil-Nyt). Det var dengang Alfa Romeo endnu var noget me-

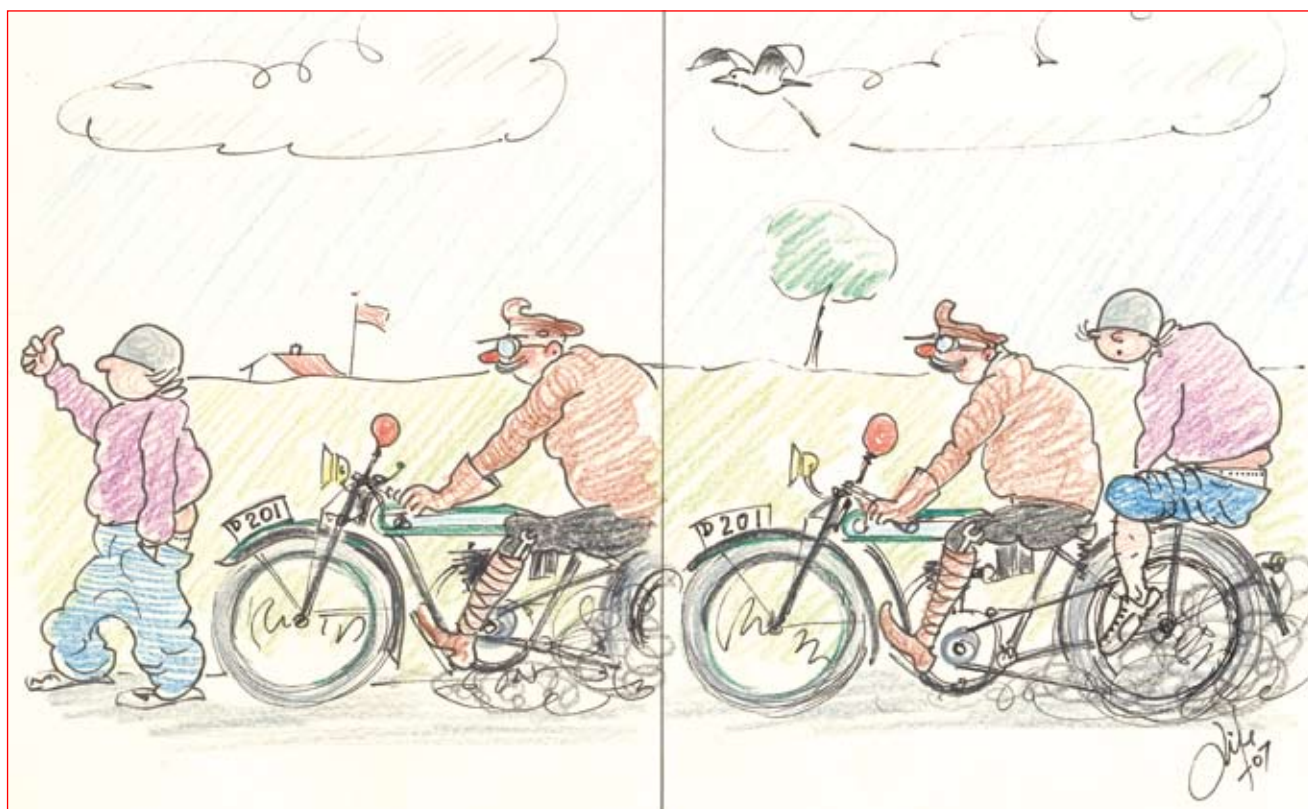
get eksotisk, og Alfasud var en meget avanceret nykonstruktion.

Nu holdt en Alfasud som mange vil vide ikke så længe, så den blev i de sidste år af Inga Jerichaus erhvervsaktive år erstattet af en mere robust japaner.

I mange år opererede Inga Jerichau som selvstændig fra sin privatadresse i den nordlige udkant af Holte uden for København, efterhånden nok som

Danmarks ældste kørelærer. Hun var ikke just velvoksen fra begyndelsen, og med årene blev hun endnu mindre, så når man så en bil med skoleskilte og tilsyneladende ingen kørelærer, var det altså Inga Jerichau. Hun kunne efterhånden knap se op over dørkarmen.

På billedet er det en elev ved rattet og Inga Jerichau som nybagt kørelærer. oer







# Forrygende sæsonstart



Igen i år lagde Kastellet plads og plæner til en forrygende sjællandsk start på årets mange arrangementer.

Højt klar solskinsvejr lokkede ikke kun mange køretøjer hjemmefra, men også en masse glade mennesker lagde vejen forbi og fik hermed lov til at opleve mangfoldigheden blandt veteran-køretøjerne; desværre lægger ikke så mange motocykler vejen forbi, det er en skam, for de er som alle andre med gamle køretøjer meget velkomne – så I i veteran mc-klubberne, kom ud af busken.

Samme opfordring kunne måske også lyde til jer med bilerne før 1950, lad være med at gemme jer og kom frem i større tal – og nå ja, når nu vi er ved opfordringerne: Lad nu jeres køretøjer der endnu ikke er nået 25 år blive hjemme, de hører til i et andet forum.

Jeg vil tro at der var rekorddeltagelse i år, da jeg ikke husker at det har været nødvendigt at tage plænerne op mod Langelinie i brug som det var denne gang. Det endelige deltagerantal kender jeg ikke, der var også flere bud, men jeg holder nu mest til oplysningerne fra Søren Wæhrens,

som stod for parkeringsmandskabet, og sidst på eftermiddagen sagde lige under 300.

Dagen afsluttedes med præmier uddelt efter et snedigt system hos dommerne, hvor det at man fik præmie sidste år må tælle ekstra med, men det hele er jo bare for sjov.

Tak til Kastellet for husly, jeg håber at vi opførte os ordentligt, så vi også til næste år får lejlighed til at nyde de dejlige omgivelser.

Tekst: Henrik Thostrup. Foto af Peter Juel Jeppesen og Henrik Thostrup.





*Bugatti er en mangelvare i Danmark. Peter Nielsen kunne vise en ret nyimporteret Type 40.*



*Hvad er mere naturligt end at den gamle Jaguar politibil fra Sommers Automobil Museum blev kørt af politimanden Erik Kristoffersen.*





# Odsherredløbet

Tekst: Henrik Thostrup  
Foto: Henrik Thostrup

**Odsherredløbet den 5. maj var det 12., men det første som familien og jeg deltog i, og hvorfor ikke før, tja måske er det fordi vi er for sent ude og tilmelder os når løbet er fuldttegnet – måske fordi ”der er jo langt at køre”.**

Tidlig ude, ja det skal man være og det var vi i år, vi nåede da i det mindste at få et af de sene startnumre, og langt at køre er relativt, det går jo nemt i en bil fra 60’erne som, om man vil, kan holde farten på motorvejen. Flere var ikke så heldige som vi og kom på venteliste og de færreste fik pladser; jeg noterede mig dog at nogle manglede fra startlisten og var erstattet af andre.

Efter behørig indtagelse af morgenkaffen på Nykøbing Sj. rådhus blev køretøjerne startet af borgmester Finn

Madsen, og alle fik et ord med på vejen i starten, der trods spredt parkering af de 85 biler og 15 mc næsten kom til at foregå i nummerorden.

Ruten var på 71.075 meter hvis man lægger alle afstandene på kørevejledningen sammen, men jeg tror nu de fleste fik kørt nogle km mere, da der undervejs var et par skilte som var blevet væk i bevoksning, et enkelt fandt vi aldrig og et var der stavefejl på i forhold til kørevejledningen, men hvad gør det, alle kom frem, landskabet var smukt og vejret viste sig fra den bedste side.

Ruten fulgte Nykøbing – Klint – Lumsås – Stenstrup – Højby, hvor Brugsen var vært med forfriskninger – Annebjerg – Vig – Asnæs, hvor der var endnu en pause hos SVS værktøj, der også bød på forfriskninger, her skulle også gættes på et antal bolte og skruer i et glas samt vægten på en mindre sjækel, mindre fordi enkelte kunne løfte

den fra gulvet – så forbi radiosenderen i Skamlebæk på Strandlyst lidt efter Høve Strand.

Stor buffet og nok til alle, selv om køen ind i mellem var lidt lang og personalet kæmpede med at slæbe forsyninger til, om end der var prøvet på at sikre en dråbevis ankomst kom de fleste vist inden for et ret lille tidsrum.

Ved 15-tiden kunne vi begive os hjemad, og der er ingen tvivl om at datoen for næste års løb, som er tidlig, men det må den nødvendigvis være da traditionen byder at løbet holdes lørdagen efter St. Bededag, nemlig den 19. april 2008 er skrevet ind i kalenderen.

Startnr 71 – Brdr. Thostrup & Far





*Den grønne Peerless Six 61A 1930 blev kørt af Ellis og René Petersen.*



*Der var mange Nimbusser med. Denne er vist Vivi og Leif Petersens årgang 1951 med sidevogn. Tidligere skolecykel på Bornholm.*

*Svend Aage Jensens Hillman Super Minx 1963 indført 2002.*







# Tradition og tragedie

Årets udgave af 24-timers løbet på Le Mans var den 75., og dermed markerede løbet i provinsbyen i det vestlige Frankrig, at det er mere sejlivet og mere traditionsrigt end mange af de andre løb og begivenheder, man i det sidste århundrede har kunnet opleve i motorsportens historie.

Tekst: Morten Alstrup

Foto: Foto: Planet News, DaimlerChrysler Heritage, Renault, ACO Nikon, Ford, forfatterens arkiv.



*Starten er netop gået til 1971-udgaven af Le Mans. Yderst til højre er den senere vindende Porsche 917 med Gijs van Lennep og Dr. Helmut Marko på vej ud af billedet, mens man længere tilbage kan se den Gulf-Porsche 917 (19), som Richard Attwood og Herbert Müller tog andenpladsen med, og Sam Poseys og Tony Adamowicz' Ferrari 512M (12), som besatte tredjepladsen. Den røde Ferrari 512 F udgik med ødelagt hjulophæng, mens den lyserøde Porsche 917/20 (23) heller ikke gennemførte, men fik kælenavnet "Sau" på grund af sin lyserøde bundfarve og stiplede linier, som man i gamle dag så på skiltene i slagterforretningerne.*





*En søsterbil til Robert Nellemanns C'est si bon besatte i 1950 tredjepladsen med Tom Cole Jr. og konstruktøren Sidney Allard bag rattet. Bag den Cadillac-motoriserede bil ses den eneste Skoda, som deltog i løbet det år.*

Fra en nordjysk krøltop for ti år siden entrede scenen og bogstaveligt talt kom, så og sejrede, har Le Mans udviklet sig til at være den største danske motorsportsbegivenhed målt på tilskuertal. Men det franske 24-timers løb i midten af juni er faktisk meget mere end en dansk disciplin med Tom Kristensen som hovedrolleindehaver og kørere som Jan Magnussen, John Nielsen og Casper Elgaard i de senere års vigtigste biroller. Det er en af motorsportens få overlevende klassikere, hvor de vigtigste elementer er blevet bevaret siden den oprindelige start. Årets udgave er da faktisk også den 75. i rækken.

Det hele begyndte i 1923, da Automobile Club de l'Ouest tog endnu et initiativ til et motorsportsløb, der skulle være en prøvelse for mand og maskine. I 1906 havde klubben i det vestlige Frankrig stået bag verdens første egentlige Grand Prix-løb, men i takt med at denne disciplin var blevet mere og

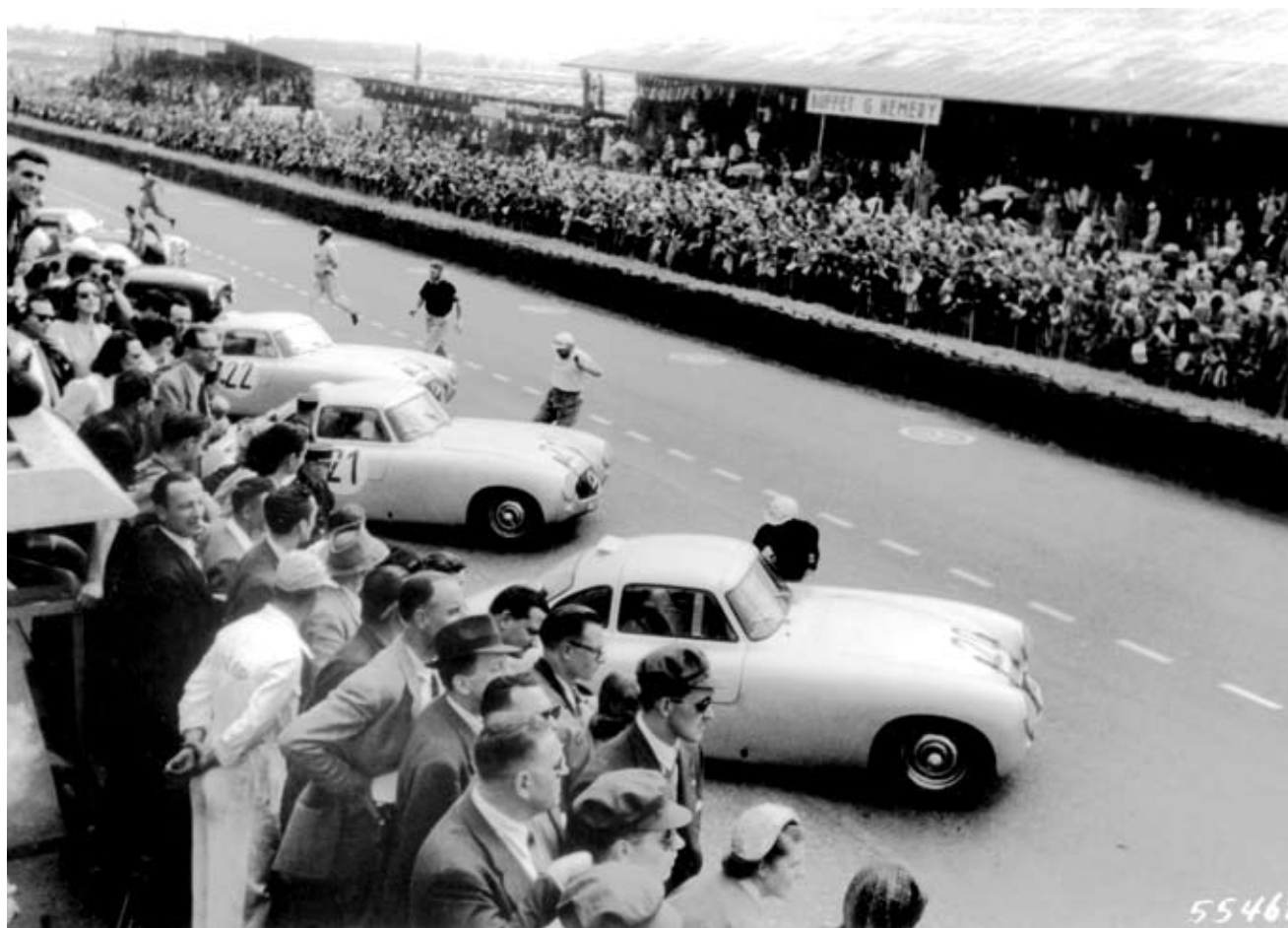
mere sprintagtig - selv om man endnu var langt fra nutidens halvanden times forestilling foran tv-skærmen søndag eftermiddag - så var det atter blevet tid til en ny prøvelse. Et langdistanceløb over et helt døgn.

Før og siden har der været adskillige langdistanceløb, men intet løb har som Le Mans kunnet opbygge og vedholde den karisma og mystik, som hersker omkring lige præcis dette løb. Det er et løb, hvor myterne og tragedierne har stået i kø og skabt en legende, der er helt unik i motorsportens historie.

Grundridset af den bane, man anvender i årets 75. udgave, stammer langt hen ad vejen fra den bane, man brugte i premiereudgaven. Den væsentligste forskel ligger i, at den oprindelige bane kort før det sted, hvor Dunlop-broen ligger i dag, fortsatte ligeud og nåede tæt ind på Le Mans' centrum, hvor et decideret hårnålesving sendte de deltagende biler tilbage og ud mod den krævende Mulsanne-langside.

Nu var hastighederne ikke så høje i 1923. Den vindende bil tilbagelagde 128 omgange på den dengang 17,2 km lange bane svarende til en gennemsnitshastighed på 92 km/t, og siden er hastighederne gået op, mens bestræbelserne for at begrænse dem har givet sig udslag i forskellige restriktioner og baneombygninger. Men der gik ikke mange år, inden de første legender blev skabt. Det var i slutningen af tyverne og først i trediverne, hvor Bentley vandt fem sejre med en række af sine forskellige modeller. Det gav image, det gav stil og det gav en sportslig arv, der var så langtidsholdbar, at ingen i det nye årtusinde satte spørgsmålstegn ved, hvad et britisk prestigemærke egentlig skulle på Circuit de la Sarthe. Og kun en enkelt sejr i 2003 med Tom Kristensen i hovedrollen var medvirkende til, at imaget var blevet så meget vedligeholdt, at man atter kunne trække sig tilbage!





*Le Mans har næsten altid været forbundet med den såkaldte Le Mans-start, men den kom faktisk først til i den tredje udgave i 1925. Her er vi fremme i 1952, hvor tre fabriks-Mercedes 300 SL har sikret sig nogle af de bedste startplaceringer.*



*Dunlop-broen har altid været synonym med Le Mans, selv om den gennem årene har skiftet både placering og udformning. Derimod er de små personbiler, som i de første mange årtier var med, helt forsvundet i dag. På billedet ses en Renault 4CV, som Jean Redélés og Guy Lapchin kørte til en 17. og sidsteplads i 1952, 101 omgange efter den vindende Mercedes 300 SL.*



*Le Mans var i 1955 skueplads for motorsportshistoriens værste ulykke. Mere end 80 mennesker blev dræbt i den ildkugle, som Pierre Leveghs Mercedes SLR blev forvandlet til, da den røg ind i tilskuermængden foran pitten.*



Hvor Grand Prix-sporten allerede fra sin start var forbeholdt specialbiler, så var det de mest sportslige modeller fra producenternes standardprogram, der kunne anvendes på Le Mans. Denne tradition har mere eller mindre holdt ved lige siden, selv om der i tresserne begyndte at ske forandringer, da der blev åbnet for deciderede prototyper, som siden stort set har domineret i kampen om den generelle sejr.

Men det er ikke kun sportsvogne, som Automobile Club de l'Ouest gennem årene har tiltrukket til løbet. Allerede i 1926 indstiftede man et såkaldt Index de Performance, som kort og godt var en konkurrence i konkurrencen, hvor det gjaldt om at nå længst muligt under hensyntagen til bilens motormæssige størrelse. Det blev incitamentet til, at

adskillige hold stillede op med bilmotordeller, der reelt set ikke burde have været med i et løb, hvor hastigheder på under 150 km/t snart var at betragte som livsfarlige på den fem kilometer lange langside. I de første årtier efter anden verdenskrig kunne man således opleve bilmotordeller som Renault 4CV og Saab 93 forsøge sig på Le Mans, selv om det typisk var de lyseblå franske biler som DB og Panhard, der klarede sig bedst.

Hastighedsforskellen mellem de hurtigste og langsomste biler har alle dage været et risikomoment af rang på Le Mans, og det var også en af de faktorer, som i 1955 udløste den største ulykke, ikke bare i 24 timers løbet, men i motorsporten i det hele taget. En misforståelse mellem Pierre Levegh i den

lynhurtige Mercedes SLR og Lance Macklin i den langsommere Austin Healey sendte den franske pseudonymkørers sølvpil ind i tilskuerhavet. Konsekvenserne var voldsomme. Ikke bare blev der dræbt mere end 80 tilskuere på banen, men det førte også til vidtrækkende restriktioner og forbud mod motorsporten i mange lande. I de fleste nationer blev restriktionerne hævet, men den dag i dag er baneløb forbudt i Schweiz.

Samme Pierre Levegh var forinden blevet en legende på Le Mans, da han i 1952 forsøgte at gennemføre løbet alene, men i 24. time måtte han opgive sit forehavende, da motoren i hans bil blev overdrejet. Siden blev det først obligatorisk, at der skulle være to kørere på hver bil, hvorefter der skete





Le Mans er det eneste løb, hvor den tekniske kontrol har publikums og mediernes bevågenhed. Blandt andet fordi der ofte er opstået kontroversielle episoder, hvor franske biler er sluppet gnidningsfrit igennem, mens udenlandske biler har skullet granskes mere. Her er det Phil Hills og Bruce McLaren's Ford GT40, som undersøges.



Formationskørsel over målstregen har man oplevet mange gange, når de to eller tre første biler alle har været fra samme fabrik eller team. Men i 1969 oplevede man historiens tætteste Le Mans-afslutning, da Jacky Ickx i Ford GT 40 og Hans Hermann i Porsche 908 kæmpede til den bitre ende, kun adskilt af 120 meter.



den stramning, at en kører maksimalt måtte sidde bag rattet i 14 timer – noget jernmanden John Nielsen udnyttede til fulde, da han blot var fem minutter fra at overskride sin kvota, da han sikrede sig sejren i 1990. Siden er der kommet krav om tre køreere pr. bil, hvilket er en naturlig konsekvens af introduktionen af de to chikaner på langsiden, så langsiden ikke længere udgjorde et minuts pause for kørerne, hvor de – om end ved hastigheder tæt på 400 km/t – kunne puste ud inden de øvrige strabadser på banen.

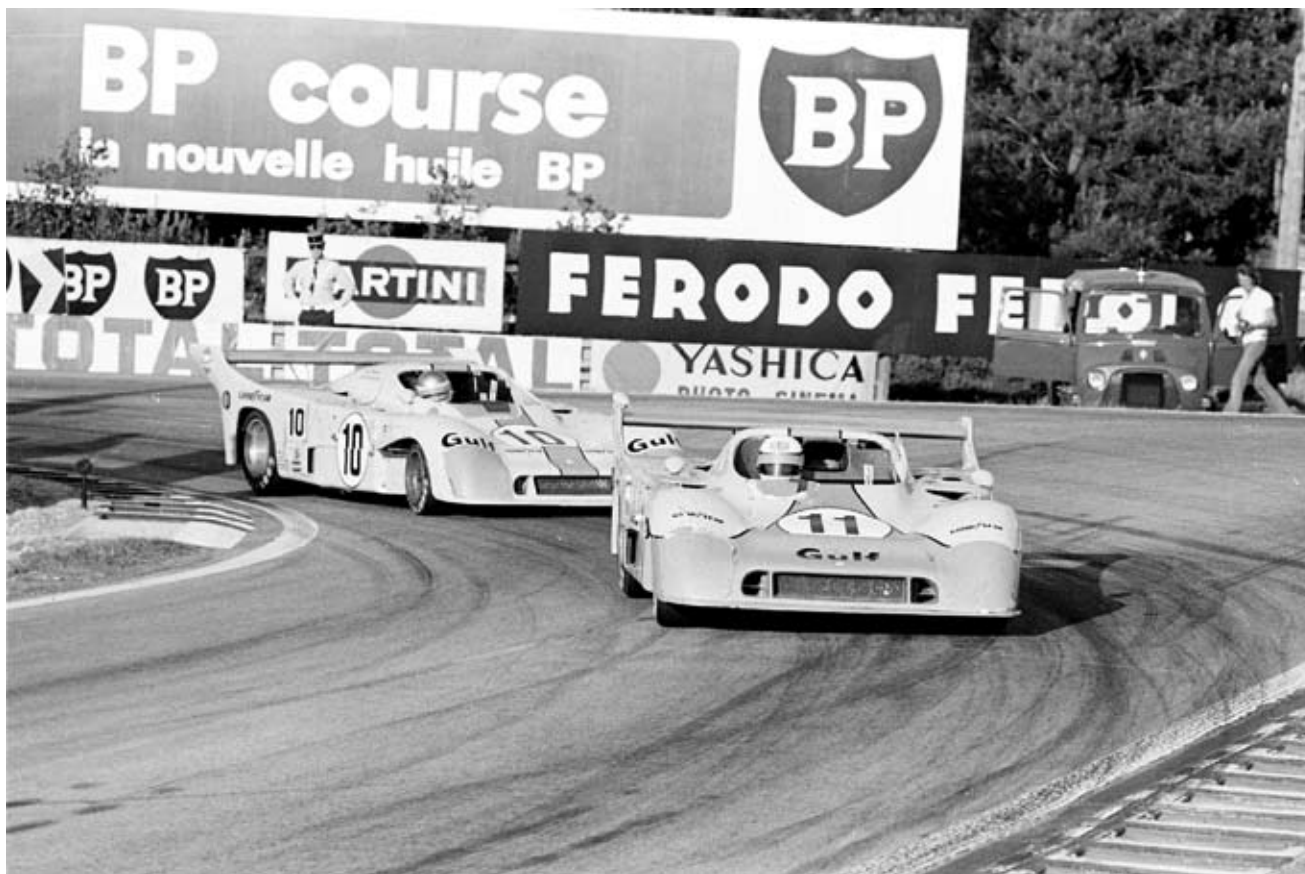
Langsiders høje hastigheder var også med til at bane vejen for flere teknologiske fremskridt og forsøg. Mercedes introducerede i halvtresserne luftbremser på sine SLR-modeller, mens Jaguar

havde mere succes og større driftssikkerhed i skivebremserne på sine D-Type-modeller, der i slutningen af denne periode også blev udfordret og besejret af et andet britisk mærke, Aston Martin.

I dag er Ferrari nærmest kun statist i de lavere GT-klasser på Le Mans, men halvtresserne og tresserne var mærkets storhedstid. Det førte til flere sejre og var indirekte medvirkende til, at Ford ytrede interesse for at overtage den italienske specialproducent. Der blev sagt nej til ægteskabstilbuddet, og efter den Ellemannske devise *If you cannot join them, you must beat them* gik Ford i stedet i gang med et storstilet projekt, som førte mærket til tops på Le Mans. Man overtog et GT-projekt, som Lolas Eric Broadly havde udviklet, og for-

vandlede det til den legendariske Ford GT40, som tog adskillige sejre, bl.a. overværet af Henry Ford II.

Men Ford fik i sine sidste år på Le Mans også konkurrence af et mærke, som siden er blevet synonym med Le Mans: Porsche. Tyskerne havde faktisk været med i løbet allerede i 1951, hvor man stillede op med en enlig 356-model, der var forsøgt optimeret rent aerodynamisk ved, at hjulåbningerne var blevet dækket til, men det var først fra 1966, hvor man indsatte sine første prototyper i form af 906-modellerne, at man for alvor nærmede sig toppen af feltet generelt. En andenplads kom i 1968, og året efter fulgte det mest tætte opgør nogensinde mellem to biler, der ikke var fra samme team og derfor krydsede målstregen i paradekørsel.



*Lige siden løbets start er Le Mans foregået på afspærrede offentlige veje, og gør det for stor dels vedkommende den dag i dag. Dog er der gennem årene blev ændret kraftigt på de offentlige veje for at tilgodese de voksende sikkerhedskrav, som de høje hastigheder kræver. Højresvinget efter den lange langside er stadig meget skarpt, selv om det ligger et noget andet sted end her i 1975, hvor to Mirage-Ford-racere kører igennem det.*

I løbets sidste time skiftedes Hans Hermann i sin Porsche 908 til at føre sammen med Jacky Ickx' Ford GT40, og da løbet sluttede, var det belgieren, som kunne vinde med blot 120 meters forspring!

Året efter fulgte så Porsches første generalsejr, da selv samme Hans Hermann sammen med Richard Attwood vandt i en Porsche 917, der siden har fået følgeskab af modellerne 936, 935, 956, 962, TWR WSC og 911 GT1 øverst på podiet. I alt 16 generalsejre i foreløbigt 74 udgaver af løbet er det blevet til, og dermed er Porsche det mest vindende af alle mærker efterfulgt af Ferrari (ni sejre hvoraf den sidste i 1965), Jaguar (syv sejre hvoraf den sidste i 1990 med John Nielsen), Bentley (seks sejre hvoraf den sidste i 2003 med Tom Kristensen) og Audi (seks sejre hvoraf den sidste i 2006).

Le Mans har gennem årene været udsat for mange udsving i deltagerfeltet og mærkernes interesse for at deltage,

hvilket i høj grad hænger sammen med, at Formel 1-sporten under Bernie Ecclestones dygtige ledelse er blevet til et fast show, hvor bilerne toner frem på skærmen hver fjortende dag mindst 16 gange om året. Her har det været meget anderledes med Le Mans, som i høj grad har været underlagt konjunkturers udsving, for sportsvogns- og prototypereacing er i større udstrækning præget af enkeltpersoners engagement frem for bilfabrikkernes vedholdende deltagelse. Derfor har man gennem årene - og vil også i fremtiden - se mærker, der dukker op, kommer til tops, høster frugterne og plejer imaget, for derefter at drosle engagementet ned igen til fordel for andre motorsportsaktiviteter. Bentley, Jaguar og Peugeot er blot nogle af eksemplerne i de seneste årtier.

Men Automobile Club de l'Ouest har heller ikke kunnet erklære sig totalt uskyldig for tingenes tilstand. Gang på gang har klubben bag løbet sat sig op mod det internationale bilsportsfor-

bund med egne regler og nyfortolkninger. Nogle har været med til at bringe sporten videre, mens andre desværre har gjort det stik modsatte.

Det har i perioder ført til deciderede magre år, men alligevel aldrig til situationer, hvor de vindende køre har fået noget forærende. For Le Mans er stadig en prøvelse for mand og maskine, og selv om den Corvette C6.R, som Jan Magnussen på det seneste har kørt til klassesejre i GT1-klassen, er forsynet med aircondition, så er prøvelserne faktisk blevet større med tiden.

Banen er gennem årene blevet kortet ned fra 17,2 km i åbningsudgaven til 13,6 km i sin nuværende form, og de mange lige stræk, hvor man bare kunne presse speederen i bund, er blevet færre og færre.

Den første afkortning skete i 1932, da man udelod turen ind til Le Mans by, og i 1968 blev hele opløbet op mod start/mål-stykket forandret. Hvor der





*Gang på gang er bilfabrikkerne kommet og gået i Le Mans, hvor de med en sejr på mærkets CV atter har kunnet bryste sig af et sportsligt image. Her er det Renault, som vinder i 1978.*

stort set havde været frit tilløb til det ternede flag, kom der gradvist flere og flere kurver ind i den sektion, som kaldes Maison Blanche, med det resultat, at da Dr. Helmut Marko og Gijs van Lennep vandt med en gennemsnitsfart på 222,2 km/t, satte de en rekord, som ikke siden er blevet slået, og som næppe heller vil blive det. I 1990 blev der nemlig opsat to chikaner, og selv om de hører til blandt de hurtige, forhindrer de effektivt de tophastigheder på hen ved 400 km/t, som indtil da var opnået.

Med nu 75 udgaver af løbet er Le Mans rigt på traditioner, men mange af traditionerne holder ikke længere ved. Le Mans-starten er en af dem. For det første kan den ikke føres helt tilbage til starten, idet det først var ved den tredje udgave af løbet i 1925, at kørerne skulle løbe tværs over banen til deres bil for derefter at starte den og køre. Men det stoppede i 1970, hvor sikkerhedsfokus gjorde, at man spændte kørerne fast i

deres biler, hvorefter de startede løbet fra deres skråparkering. Det blev dog aldrig nogen tradition, for siden 1971 er det døgnlange løb blev skudt i gang med en rullestart.

En anden tradition, som det har knebet med, er afviklingstidspunktet. Midten af juni, start lørdag 16.00 og mål søndag 16.00, er kendt som god latin, men har faktisk ikke altid været sådan. Fire gange har andre måneder lagt kalender til 24-timers løbet.

Første gang var faktisk premieren, som fandt sted den 26.-27. maj 1923. Anden gang var i 1956, hvor omfattende ombygninger efter tragedien året forinden førte til en dato i juli, mens ungdomsoprøret og de politiske uroligheder i Frankrig i maj 1968 skubbede løbet helt frem til den sidste weekend i september. Og så var der lige 1986-sæsonen, hvor man kom i karambolage med en række Formel 1-løb og andre begivenheder på den internationale motorsportskalender.

Men heller ikke start- og sluttidspunktet har ligget fast. Klokkeren 16.00 holdt dog indtil 1968, hvor den sene dato i september gjorde, at man valgte at starte og slutte klokken 15.00, og siden har franske valg og sportslige ligegyldigheder som VM- og EM-kampe i fodbold samt tennis på et stadion i Paris ført til starttidspunkter mellem 14.00 og 17.00. Og faktisk er klokken 16.00 ved at være en saga blott. Årets udgave havde start og mål klokken 15.00 simpelthen for at bringe billøbet på linie med motorcykelvarianten, som i år blot blev kørt for 30. gang!



## Lidt om en lille Hamlet og lidt om en lille Ariel eller måske rettere: Meget om hvordan man kan bruge Landsarkivet i København til noget fornuftigt

Af Knud Degnbøl

For 4 år siden købte jeg på Stumpemarkedet i Herning ca. 3/4 af en 98 cm<sup>3</sup> Hamlet motorcykel uden papirer. Jeg samlede lidt efter lidt de manglende dele, og begyndte at interessere mig for, hvordan jeg skulle få indregistreret den. Jeg overvejede at betale afgiften og få nye papirer, men det syntes jeg alligevel var lidt tamt.

Anonyme motorcykler er der nok af. Samtidig er der også hos myndighederne i de senere år tilsyneladende opstået en modvilje mod køretøjer uden papirer, hvilket givet vanskeligheder for nogle medlemmer.

Derfor vil jeg fortælle hvordan problemet kan løses, hvis det drejer sig om et køretøj, der tidligere har været dansk registreret.

Løsningen er at finde i toldvæsenets arkiv, der nu ligger på Landsarkivet, Jagtvejen 10 i København.

Arkivet er opstået ved, at der i 1924 blev indført omsætningsafgift på motorkøretøjer. Derfor blev der indtil engang i 1970'erne ved hvert enkelt toldsted i landet ført regnskab over de [afgiftsberigtigede køretøjer](#).<sup>[1]</sup>

Samtidig blev der ved hver eneste omregistrering ført et andet regnskab over [afgiftsfritagne køretøjer](#), der var fritaget for afgift, enten fordi den allerede var betalt, eller fordi der ikke skulle betales afgift. Det sidste gjaldt for last-

biler, sidevogne, påhængsvogne og enkelte specialkøretøjer.

Hvert kvartal blev disse regnskaber sendt ind til toldvæsenet, samtidig med, at der blev afregnet med statskassen.

Der var rundt om i landet ca. 80 toldsteder. I Storkøbenhavn blev det samme arbejde udført af Inspektoratet for Tobaksbeskatning.

Det betyder, at for hvert toldsted findes der nu 2 regnskabshæfter for hvert kvartal. De ligger i dag i arkivkasser på Landsarkivet. Hos Inspektoratet for Tobaksbeskatning kunne man ikke nøjes med et hæfte. Her er regnskaberne bundet ind i et bogbind for hvert kvartal. Afgiftsberigtigede og afgiftsfritagne hver for sig.

I disse regnskaber er der en linie til hvert køretøj. I rækkefølge kan man her læse et løbenummer, dato, ejerens stilling, navn og bopæl, køretøjets betegnelse, mærke, model, årgang, antal cylindre, boring, slaglængde, slagvolumen, motornummer, stelnummer, karrosseritype, afgiftspligtig værdi og afgiftens størrelse.

Til slut rubrikken ”anmærkninger”. For brugte køretøjers vedkommende står der her altid en henvisning til den seneste foregående omregistrering. Det betyder, at hvis man finder en sen registrering, kan man let finde alle de tidligere og derved trævle historien op, indtil man træffer den første ejer. Man kan ikke gå den anden vej og finde de

senere ejere, når man har fundet den første.

For at vende tilbage til den Hamlet, der gav anledning til alt dette: Jeg satte mig for at finde den. Jeg havde fået en mundtlig oplysning om, at den var indregistreret første gang i januar 1940, så jeg startede dér. Det lød rimeligt, da nogle af delene i Sachs motoren var mærket 1939. Men den var der ikke. Jeg gik lidt tilbage i tiden, og så, at stelnumrene på de få Hamlet'er, jeg mødte, var lavere end på min. Derfor valgte jeg at gå frem i tiden.

Og endelig, efter to dages arbejde, var der gevinst! Det er vanskeligt at lade være med at bryde ud i jubelråb, selv i en tyst læsesal, når det sker.

Min Hamlet optrådte i Hobro Toldkammeres regnskab over afgiftsberigtigede køretøjer for april kvartal 1941, hvor der d. 10. maj for en dyrlæge Bondesen i Gjerløv var betalt kr. 116,90 i afgift for den. Under anmærkninger står der, at sagen er modtaget fra Randers, hvilket måske betyder, at han har købt den hos en forhandler i Randers, som så har betalt på sit lokale toldsted, der har sendt pengene videre til Hobro.

Der var ellers ikke megen omsætning i motorbranchen på den tid. Vi er nu et år inde i krigen, og i det pågældende kvartal blev der ved Hobro Toldkammer kun registreret 14 nye køretøjer. Heraf kun to biler: en Opel Kapitän til en (taxa?)vognmand og en Opel Olympia til en gårdejer.

Resten var letvægtsmotorcykler: 10 Hamlet og 2 Hunter, der blev lavet i Randers. De var alle købt af læger og dyrlæger.

Hvordan skal man så bære sig ad, hvis man vil have indblik i arkivet?

Man skal begynde med hjemmefra at finde alle tilgængelige oplysninger om køretøjet. Stel- og motornummer først og fremmest. Også boring og slaglængde, så man kan kontrollere.

Det vil være godt, hvis man ved hvor i landet køretøjet har kørt. Det vil også være dejligt, hvis man ved nogenlunde hvornår den sidste registrerede ejer har fået det. Så har man en chance for at trævle historien op bagfra. Ellers må man gå den anden vej og søge omkring den tid, køretøjet var nyt. Så får man ikke hele historien med, men må nøjes







med at få fastslået, at det tidligere har været dansk indregistreret.

På arkivet opbevares regnskaberne fra alle toldstederne kvartalsvis i nogle arkivkasser. Det er derfor ikke praktisk at bestille mindre end et kvartal ad gangen. Indenfor kvartalet ligger toldstederne i bogstavorden.

I nogle år fylder et kvartal kun én kasse. I 1939 går der 4 kasser på et kvartal. Regnskaber fra Storkøbenhavn ligger for sig selv, og skal bestilles særskilt. Hvis man er lidt hurtig, varer det en dag at gennemgå 4 kasser, afhængigt af hvor mange notater man tager.

Arkivet har åbent tirsdag til fredag fra 9.00 til 16.00. I vinterperioden er der også åbent om lørdagen. Man udfylder ved indgangen en bestillingsseddel over den del af arkivet, man ønsker at se, og afleverer den ved disken. Man skal også skrive nummeret på den plads i læsesalen, hvor man vil have arkivalierne leveret.

Når man finder sit køretøj, kan man købe en fotokopi af siden.

Man har lov til at spørge personalet om hjælp, og ligesom alle andre steder er der også her forskel på, hvor hjælpsomme de er. Men ingen af dem spiser da folk ;-)

Og man må kun medbringe gennemsigtige mapper på læsesalen.

Jeg har senere igen besøgt Landsarkivet. Jeg rev en uge ud af kalenderen, og gennemgik et års tid af regnskaberne. Jeg noterede nu alle de Hamlet'er og Ariel'er, som jeg mødte.

Derfor har jeg nu en liste med stelnumre og datoer, der indeholder foreløbig næsten 150 Hamlet'er og næsten 500 Ariel'er. Så hvis der et sted står en papirløs motorcykel af disse mærker fra før 1941, er der en chance for jeg kan hjælpe ejeren med en dato og et toldsted. Så kan I selv gå ind på arkivet og slå køretøjet op.

Og nu får I endelig forklaringen på, hvorfor der også er et billede af en 350cm<sup>3</sup> Ariel MF'er fra 1931 sammen med disse linier. Det er en anden papirløs cykel, jeg har under restaurering. På min vej gennem optegnelserne faldt jeg også over den. Den blev omregistreret i Esbjerg i juli 1939. Så nu kan jeg også få papirer på den, uden at nogen kan forhindre mig i det. Det er kun et spørgsmål om at trævle historien op.







# KONKURRENCEN



Et sted i landet findes en mand som samler på brugte biler og kasserede fjernsynsapparater. Thomas Spilcker har fået lov at fotografere hos ham og tog blandt andet disse fire billeder. Der er bilvrag ude og inde; de er bestemt ude over stadiet restaureringsobjekter. Trods alt er det forholdsvis nemt at se hvad det her er – eller har været – for en bil. Så vi vil ikke kun bede om mærke og type, men også om årgangen. Husk at konkurrencesvar skal sendes direkte til redaktionen, med post eller e-mail. Fax har vi afskaffet. Den indeklemte bil sidste gang var en Neckar Jagst 770. Det kunne mange se. En af de mange versioner, FIAT fik lavet i andre lande. Stort set identisk med FIAT 600D, dvs. med en motor på 767 cc, og fremstillet, ikke i Neckarsulm, som flere skriver, men i Heilbronn, og med Bosch elektrisk anlæg. Hvordan relationerne mellem FIAT og NSU har været og ikke været er en længere historie, men det var i hvert fald ikke NSU, som på det tidspunkt byggede FIAT-versionerne, for NSU lavede sin egen, fremragende serie biler og motorcykler i Neckarsulm. Neckar Jagst blev altså fremstillet på det fabriksanlæg i Heilbronn, som FIAT købte af NSU i 1929. I Heilbronn blev der fremstillet FIAT-modeller indtil 1941 under navnet NSU-FIAT, fra 1952 til 1969 som Neckar, og endelig til 1973 simpelthen som FIAT. Det var oprindeligt den tyske version af 1100, som hed Neckar, senere Neckar Europa. At det er den tyske 600 afsløres af ornamenterne på front og side, og lyn-Z'et og den baghængslede dør fortæller at bilen er fra begyndelsen af perioden 1960 til 1964, da modellen blev fremstillet sideløbende med Neckar Europa og flere varianter af 500, som så helt anderledes ud end de italienske. Plus andre modeller. Herhjemme blev Neckar importeret, ikke af Nordisk FIAT, men

indtil 1968 af Erla, og det var lidt af en smags-sag om man valgte det ene eller det andet. Prisen afveg kun et par kroner. For øvrigt kunne vist også den jugoslaviske Zastava og den spanske SEAT fås her, måske efter at FIAT i Torino var holdt op med at lave 600. Også hos Steyr-Puch i Østrig blev der bygget afarter af FIAT, den mindste med firmaets egen boxermotor.

Anders Clausager minder om at FIAT 600 var konstrueret af Dante Giacosa og blev præsenteret på biludstillingen i Genève i 1955, hvor man især lagde mærke til pladsudnyttelsen, og man regnede med at den var så let, at den ikke led af samme hækmotorskavanker som VW. Den satte Italien på hjul med over 2 millioner eksemplarer, medregnet Marcipanbrødet, den sekspersoners Multipla med frembygget førersæde, der endog kunne fungere som minitaxi. I 1957 kom så den to-cylindrede 500 Nuova.

Som nævnt havde vi også billedet fra Holmbladsgade på Amager fra Torben Liebsts arkiv/Sporvejshistorisk Selskab via sporvejshistorikeren Søren Palsbo, som oplyser at linje 19 foran og på siden af bilen blev omstillet til busdrift i 1964, og linje 9 bag bilen i 1972. Billedet må derfor være fra begyndelsen af tresserne, da bilen var næsten ny.

Vinder er ved lodtrækning Tommy Overballe. oer







# Swap Meet

I virkeligheden er det en tilsnigelse at den sjællandske sæson starter på Kastellet, for egentlig har det altid været SWAP MEET der med en enkelt undtagelse (min søster skulle konfirmeres og jeg var lidt grøn ud i traditioner da jeg havde til opgave at lave indbydelsen, jeg hørte for det i mange år – men ikke så meget længere, det er også over 25 år siden) altid er på den sidste søndag i april.

Swap Meet er formentlig det ældste stumpemarked, med start i Ford A klubbens regi på Christiania først i 70'erne, men nu under Dampromleklubbens vinger i andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk.

Det var nu 3. sæson at markedet fandt sted i Andelslandsbyen, og det ser ud til at stedet har vundet indpas de fleste steder, det syntes som om at både deltagerantal og studepladser nærmer sig gennemsnittet i City 2, som jo ikke længere ville huse os da lukkeloven blev lavet om og de kunne holde butikkerne åbent netop på Swap Meet-søndagene.

Om der var noget at få? Tja det er jo et spørgsmål hvad man søger og lige står og mangler, jeg så og talte med flere som havde fundet ting de manglede, eller måske ikke kunne være foruden., andre klagede over for mange knallertstumper og så videre – men ingen klagede over vejret.

Nogle sælgere klagede over at handlen gik trægt, det er jo altid et spørgsmål om temperament, men måske var det en ide at overveje om ikke nogle af de stumper som slæbes med



enten er for dyre, tilfældige eller for dårlige, man kunne få den tanke indimellem.

Vi håber på godt vejr den første søndag i oktober (7/10), hvor arrangementet gentages.

Henrik Thostrup







# SKAGENLØBET 2007



Foto: Hans Krøyer, Ole Callesen, Sten Petersen, Palle Høst Andersen.

**Der er mindst to gode grunde til at vi omtaler årets Skagenløb. Den ene er at vi havde en udsendt medarbejder, eller rettere deltager, nemlig Ole Callesen på FN 1928.**

**Den anden er at for første gang deltog en Dania motorcykel, fremstillet af Ib Krøyer Christensen, og ham har vi et særligt forhold til.**

Ib Krøyer var en af Danmarks kendteste og mest populære motorsportsmænd i 1920'erne og begyndelsen af tredverne. Han deltog i alle slags mc-løb, fra dirt-track til tt og langdistanceløb. Blandt

andet blev han i 1929 nr. 3 i seksdagesløbet fra München til Genève, og i tre år var han med i 250 cc klassen i det svenske mc-grandprix på Saxtorp. I 1932 vandt han sin klasse.

I 1933 overtog Ib Krøyer Motor

Carlsens værksted i barakkvarteret ved Lyngbyvej i København. Adresse Omøgade 24. Han fik agenturet for M.G. biler, solgte også enkelte Riley og Morgan, men det var kriseår, så det gik ikke alt for godt.



*Palle Høst Andersen viser fabrikantens glade søn, Henrik Krøyer, sin Dania 750 cc med sideventilet J.A.P. motor og bakgear.*









Mellem agenturerne var også et for Brough Superior, der blev kaldt motorcyklernes Rolls-Royce. Dem udstillede han i 1934-35 et par stykker af, store maskiner med V2 motorer på over 1.100 cc. De kostede 3.500 kroner, dobbelt så meget som Nimbus og de største BSA og Triumph, og da man ikke siden har set noget til de to Brough Superior på dansk jord kunne det tyde på at de gik retur til fabrikken.

Imidlertid syntes Ib Krøyer, at han lige så godt kunne fremstille noget lignende selv af engelske dele. J.A.P. motorer, Albion gearkasser, Webb forgafter og Lucas elektrisk udstyr.

Der blev bygget en enkelt Dania motorcykel med topventilet 1.100 cc V2 motor, specielt bestilt af "Skomageren", David Axelsson, der kørte sidevognsløb med den så sent som i begyndelsen af 1950'erne.

Endvidere et par 750 cc med sideventilede V2 motorer, ca. 15 Dania med 680

cc V2 J.A.P. motorer og enkelte encylindrede, også med J.A.P.

Men også for de dansk samlede maskiner blev prisen for høj. For eksempel 2.400 kroner for den på 680 cc, hvor en Nimbus kostede 1.850.

Men til motorcyklerne var der brug for sidevogne, og Ib Krøyer entreerede med en anden kendt motorsportsmand, Hans Skov, og de lavede sammen cirka 200 Dania sidevogne. Den dag i dag kan man møde deres karrosserier.

I 1937 var det slut, konkurrencen var for hård, Ib Krøyer solgte til ACAP og gik over i en anden branche.

Oplysningerne har vi til dels lånt fra en stor artikel i februarnummeret af Nimbus Nyt, skrevet af Poul Jørss – som til gengæld havde lånt en del af billedmateriale i DVK's arkiv.

Familien har nemlig været så venlig at overlade os det, og i vores mødelokale i Nærum kan man bese en læderrem med Ib Krøyers løbsplaketter. Sønnen

Hans bor for øvrigt lige om hjørnet i Nærum.

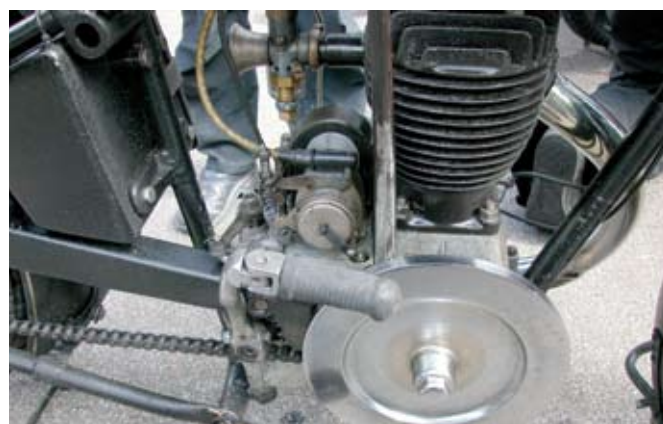
Af kroværtens to døtre i Søllerød var den ene, Grethe, gift med Ib Krøyer, og den anden med endnu en kendt motorsportsmand, Helge Jensen. Hans plaketter, monteret på et tobaksskrin, har vi også fået.

Hans Krøyer havde fået et præj om at en af hans fars motorcykler deltog i Skagenløbet og mødte op ved målet i Herlev – og han har æren af en del af de billeder, vi kan bringe. Dania motorcyklen, den store model med sidevogn og bakgear, blev kørt i løbet af Palle Høst Andersen, gammel motorsportsmand, og den fuldførte selvfølgelig.

Det gjorde Ole Callesen også, temmelig mørbanket og efter besvær med at tøjle den gamle FN. Den ville nemlig helst køre for hurtigt.

oer





En lang mand årg. 1953 på en lille FN årg. 1928. Træt og mørbanket efter 780 km på 3 dage og godt og vel 25 timer i sadlen. Noget anderledes end kontorstolen foran computeren derhjemme. Det oprindelige Skagenløb var et pålidelig- og udholdenhedsløb. Det er det stadig, vil jeg vove at påstå.

FN'en klarede turen uden at kny - den gik som en klokke og eneste problem var faktisk at køre langsomt nok. Jeg rørte ikke andet end benzindækslet og kickstarteren på hele turen. Motoren brugte ca. 1/4 liter olie hvoraf en del er spild da FN-motoren aldrig har haft ry for at være tæt.

Efter hjemkomsten fik hele cyklen en gang sprayolie og en spuling med haveslangen. Så er den klar til Skagenløb 2008. Min krop rekreerer endnu.

oc





## Læserbrev:

### Til grin for egne penge

Hvor er det dejligt nu er foråret kommet og det er igen tid at køre veteranen frem fra vinterhiet og tid at komme ud at møde ligesindede til løb, klubaftener og træf.

Udbuddene er mange og forskelligartede, noget for enhver og for enhver pengepung.

Ved mange arrangementer er der en eller anden form for brugerbetaling, det er der egentlig ikke noget galt i, for arrangørerne lægger et stort arbejde i at vi andre kan komme til et "vældækket bord", ikke kun i ordets egentlige forstand, men det koster jo ud over blod sved og tårer på privatøkonomien at lægge ruter, sende breve, trykke kørevejledninger og den slags. Heldigvis har de fleste klubber, herunder også DVK, en god politik og støtter arrangørerne, så brugerbetalingen ofte er symbolsk og er ellers betaling for fortæring og hvem ved måske entre på en kulturel perle.

Gennem en årrække er der også kommet en række arrangementer til – i flæng nævnes Gavnø Classic Autojumble, Copenhagen Classic Autojumble i Klampenborg og Græsted Veterantræf – hvor man mødes med de gamle køretøjer, og hvor arrangørerne tager entre hos et betalende publikum der kommer efter den oplevelse det er at se vore gamle køretøjer.

Arrangementerne er blevet store succeser og vokser støt år for år, ikke mindst antallet af betalende besøgende vokser og der bliver mere og mere at leve op til.

Det er jo glædeligt at det er muligt at afholde disse arrangementer, der giver en oplagt mulighed for at vi kan vise vores hobby frem og skabe forståelse for den i en bredere del af samfundet, så vi ikke bare bliver opfattet som miljøsyndere og den slags grimme ting.

Ideen med at afholde disse arrangementer med publikumsbetaling er vel egentlig også OK, du vælger at deltage med dit køretøj (på godt og ondt) og bytteforholdet består i at du kommer ind uden at betale entre og arrangøren opkræver entre hos publikum.

Sådan er det bare ikke mere, og det er blevet værre de sidste år. Senest har Veterantræffet i Græsted (lidt skjult på sin hjemmeside og i tilmeldingsblanketten) meddelt at kommer du uanmeldt forbi i dit gamle køretøj, så opkræves du en entre på 30 kr. og fuld entre for passagerer ud over 1.

Hvor er vi henne? Kan det virkelig passe at arrangørerne kræver brugerbetaling hos os der jo leverer den vare som de "sælger", nemlig de køretøjer som publikum kan beskue.

Ja, det passer, endda i høj grad, for vi fortsætter jo med at komme trods det at vi skal betale, og trækker på skulderen og siger "nå ja, det er jo hyggeligt og de har jo også udgifter ved at holde træffet".

Men er det rimeligt? Jeg synes det ikke, nuvel det er selvfølgelig ikke de store penge og vi overlever det sikkert også, efter at have brugt dagen før træffet til at pudse i og så fyldt tanken op til en "beskeden" benzinpris på over 10 kr. literen.

Det er vel helt naturligt at man ved sådanne arrangementer tager familie og venner med i køretøjet, det synes jeg som så mange andre, flere arrangører mener at der skal være en grænse, og derfor er der en grænse for hvor mange man må have med til den "tillokkende" udstillerentre – for selvfølgelig har du familie og venner med, så de kan slippe for entre.

Jeg har talt med en del klub- og interesserfæller, nogle trækker lidt på skulderen og siger, måske er der noget om det du siger, men det er jo hyggeligt, og hvis du ikke betaler så er det jo mest dig selv du snyder for en oplevelse, naturligvis oplever man også at blive

beskyldt for at være nærig, de fleste gange heldigvis ment venligt.

Jeg har forsøgt at få nogle af arrangørerne til at begrunde deres entreopkrævning blandt de udstillende, og et af svarene er at det jo koster penge – mange penge – at planlægge og afholde arrangementerne, som jo ikke laves af filantropiske formål, men skal hænge sammen økonomisk og i det mindste løbe rundt uden underskud.

Er det rimeligt? Nej vel er det ej, for har vi overhovedet belæg for at vores brugerbetaling er nødvendig for at få regnskaberne til at balancere, eller indgår vores betaling bare som en del af et eventuelt overskud hos arrangørerne?

Det er helt legitimt at tjene penge, men er vi ikke nået dertil at vi, ejerne af de udstillede køretøjer, er til grin for vores egne penge?

Mon jeg er den eneste der mener sådan? Det tror jeg ikke – men kommer vi videre hvis vi bare betaler eller straffer os selv ved at blive hjemme? Nej det tror jeg heller ikke. Så en opfordring til at sige fra, og bede arrangørerne med saglige argumenter at retfærdiggøre hvorfor vi skal til lommerne for at deltage og også overbevise os om at vi får noget for pengene, der overstiger den værdi vores besøg med vore gamle køretøjer har for deres arrangementer, der jo netop har til formål at vise dem frem.

Dette er ikke tænkt som et oplæg til en lang debat her i VT, men er en opfordring til at overveje om ikke det kan gøres på en anden måde, skrevet efter en dejlig tur sammen med familien igennem 3 generationer, hvor der var både omkostninger til forplejning, brændstof og startgebyr – bestemt den lille "tusse" det kostede værd.

Henrik Thostrup  
Medlem nr. 62.





## Traction Avant Danmark på skovtur



13. maj var Traction Avant Danmark på skovtur i Nordsjælland. Med start i Tikøb kørte man med særlig tilladelse gennem nyudsprungne bøgeskove, med afslutning på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.

Peter Juel Jeppesen fotograferede.







# Omkring en markering af Ferraris 60-års jubilæum



Tekst og foto: Poul-Erik Jakobsen

**Næsten enhver, der kan stave til bil, og i hvert fald enhver, der kan stave til sportsvogn, ved at Ferrari i år fejrer 60-års fødselsdag. De fleste har også bemærket at 60-året fejres hist og her (red.: der har allerede været Ferrari-optog gennem Danmark, og der sker mere i forbindelse med årets historiske grandprix i København til august.).**

I ugerne op til Australiens Grand Prix i Melbourne midt i marts, blev det også markeret i Crown komplekset på kanten af Yarra River i Melbournes centrum. Det rummer et kæmpe luksushotel, eksklusive indendørs shopping faciliteter (hvor de fleste af os faktisk slet ikke behøver at gå ind, fordi det vil vi lige godt ikke betale for et par sko eller bukser eller...).

Dertil et kasino der godt kan måle sig med Las Vegas, men da der kun er dette ene i miles omkreds ligner området i øvrigt noget, der er 'Langt fra Las Vegas.'

Selvfølgelig var jeg inde i kasinoet og kigge. Jeg stod fx og så en fyr tabe svarende til ca. 900 danske kroner på ca. 9 minutter. Hvis det er sjovt, har jeg bare en helt anden form for humor. Manden så nu ikke synderlig berørt ud. Jeg brugte nogle få dollars på de en-armede, det kom der heller ikke noget ud af, men jeg blev da ikke for-armet.

Imidlertid, det vigtigste var ude i foyeren. Den er stor - og der var fin plads til de seks udvalgte røde hingste. De seks var 212 Inter (1951), 250 GT cabriolet, 288 GTO, Dino, F40 og 599 (2006). Flot stillet op på skrånende podier, så dyrene kunne beskues.





Og det var der mange, der ville. Det var let at stå i vejen for hinanden, når der skulle tages billeder. Dog det lykkedes, i hvert fald for mig. Jeg vil lade billederne fortælle deres egen historie - kun konstatere at imponerende, attråværdige og uopnåelige (for os der lige godt ikke osv...). Men hævet over enhver tvivl så fantastisk smukke, at jeg gerne sidder i sporgvognen en time frem og en time tilbage (og føler det som meget langt fra en Ferrari), for at se netop dem.

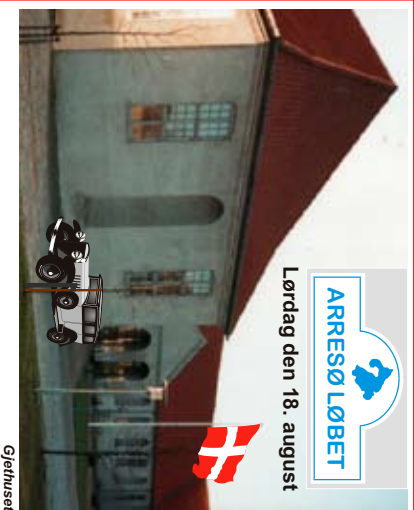
I den enorme overdækkede arkade udenfor hotellet holdt der selvfølgelig et par levende hingste (altså med plader på) parkeret af nogle af gæsterne.

Kontrasten sidder på pladsen lidt længere fra hotellet, 100 meter fra al den polerede overflade. En gut sidder og spiller

på sit lille trommesæt så kompakt, at det kan bæres til og fra uden de store anstrengelser. Alligevel med en dyb karakteristisk "stortromme" lyd, så jeg må hen og se hvordan? Og konstaterer at hans "stortromme" er en hvid plasticspand til 15 kr. henne fra det lokale supermarked. Stillet med bunden i vejret - sådan. Fed lyd i sommeraftenen.

Et eller andet sted ligeså fantastisk fed som den fra Ferrariens afgangsrør, når der lægges fra land.





## ARRESØ LØBET

Lørdag den 18. august

Arresø Løbet køres i landskabet omkring Arresøen og på Halsnæs. Løbet er for biler og motorcykler der er mere end 25 år gamle.

Gældende prøvepladeordning respekteres.

Start og mål er ved Gjethuset i Frederiksværk, ruten der køres er ca. 65 km med enkelte lette poster undervejs.

Arrangør: Arne E. Pedersen

47 72 41 87

ajeep@mail.dk

Gjethuset

Program:	09.30 - 10.30	Ankomst/morgenkaffe/brød
	10.30 - 11.00	Klargøring til start
	11.00 - 11.25	Køretøjerne sendes afsted
	13.00 - 14.00	Frokost (incl. 1 øl/vand)
	14.00 - 15.30	Løbet fortsætter
	15.30 - 16.30	Eftermiddagskaffe/kage, præmieuddeling

Er du til "net" så kig ind på <http://home19.inet.tele.dk/arne-e-p>



## Tilmelding til ARRESØ LØBET 2007

Lørdag den 18. august

Pris pr. køretøj incl. 2 personer: 270 kr.

Ekstra personer: 2 - 8 år, 70 kr. og 8 - 108 år, 170 kr.

Navn: \_\_\_\_\_  
 Adresse: \_\_\_\_\_  
 Postnr.: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_  
 Mærke/model: \_\_\_\_\_  
 Type: \_\_\_\_\_ Årgang: \_\_\_\_\_

1 (bygs antal)  2 = 270,-

(antal personer)	=	
à 70,-	=	
à 170,-	=	
<b>Total =</b>		

Vedlagt i check,  
(kan indbetales på konto  
efter afbetaling)

Tilmelding senest den 10. juli 2007 til:  
 Arne E. Pedersen, Nørrevangen 14, 3300 Frederiksværk

Bekræftelse, og nærmere detaljer fremsendes snarest efter tilmeldingen



www.vbmc.dk



Ølstykke Veteran Bil & MC

## Fjordløbet 2007

køres fra Græstedgård

Søndag den 2. september.

Alle køretøjer fra før 1971 kan deltage i Fjordløbet.

Max 80 køretøjer.

Løbet er på ca. 80 km. og er et let orienteringsløb ved Roskilde Fjord.

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

På én af posterne er der gratis sandwich og drikkevarer.

Deltagergebyret er kr. 75,00 pr. person over 15 år og kr. 20,00 for børn under 15 år..

Mødested: Græstedgård, Udlejervej 13B, 3650 Ølstykke - der er skiltet ved indfaldsvejene.

Tilmelding og betaling senest 1. august på:

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

eller send nedenstående kupon til klubbens kasserer:

Egon Nielsen, Møllevvej 15, 3650 Ølstykke – Fax: 47 17 10 87 – E-mail: [kasserer@vbmc.dk](mailto:kasserer@vbmc.dk)

✂ \_\_\_\_\_

Navn: \_\_\_\_\_ Tlf.: \_\_\_\_\_  
 Adresse: \_\_\_\_\_ E-mail: \_\_\_\_\_  
 Postnr.: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_  
 Personer over 15 år: \_\_\_\_\_ Børn (under 15 år): \_\_\_\_\_ Beløb i alt: \_\_\_\_\_  
 Køretøj: MC/Scooter  Bil  Mærke \_\_\_\_\_ Model \_\_\_\_\_  
 Årgang \_\_\_\_\_ Regr. nr. \_\_\_\_\_  
 Beløbet er, indsat på konto 5043-1132559 mtk. Fjordløbet og dit navn  vedlagt i check



Bugs Funny  
**VW TRÆF**  
For hele familien

27. til 29. juli i Lyngø,  
Krogenlundvej 2-4.  
Alle VW'er er velkomne.

Info på [www.copenhagenwings.dk/bugsfunny/](http://www.copenhagenwings.dk/bugsfunny/)

Copenhagenwings



## FYNS KARDANLØB

LØRDAG DEN 25. AUGUST 2007 KL. 9.30

Rundvisning i virksomheden Kardancentret, som derefter vil være vært med morgenkaffe.

Kl. 10.30 kører vi videre ud i det skønne landskab, hvor vi besøger Køreteknisk anlæg. Der spiser vi vores medbragte madpakker og der vil være rig mulighed for at køre på banen med personalets hjælp.

Derefter fortsætter turen til Gyldenstens golfklub, som er vært med kaffe.

Tilmelding senest den 15. august 2007 til Poul-Henning Lauridsen på ☎ 65 96 24 28

Pris 25,- kr.



**FYNS KARDAN & BREMSE**

**C E N T E R**

Sandvædvej 22, 5210 Odense NV  
Tlf. 65 94 23 13 - hele døgnet  
Fax. 65 94 21 13  
E-mail: [mail@kardancenter.dk](mailto:mail@kardancenter.dk)  
[www.kardancenter.dk](http://www.kardancenter.dk)



## Biler sælges

**Rover 2000 TC** 1969/70. Amerikarnermodel. British racinggreen med hvidt buckskin indtræk og soltag. Lavt km.tal. Synet 2006. Fremstår i meget god mekanisk og karrosserimæssig stand. Prisinde 40.000 kr. Nærmere oplysninger hos mekaniker Sv. Mortensen, tlf. 49702163 – 21234992

**Morgan 4/4 Series I** 1949. Pris 200.000 kr. Forhør nærmere. Tlf. 20258302

**Jaguar E** + andre. Samling af Jaguar biler udbydes til salg. Alle er toprestaurerede. Ernest Kristensen, Langagervej 1B, 7120 Vejle Ø, tlf. 76410051 – 40182003

**MGB GT** 1968. Flame red med originalt soltag og i fin stand. Kr. 108.000. Bent Nordahl, Dalvejen 80, 3600 Silkeborg, tlf. 40584650 – 86813666 [bnc@tdcadsl.dk](mailto:bnc@tdcadsl.dk)

**Opel Rekord B** 2.6 l 1966 coupe. Nymalet for over 30.000 kr. Komplet bil. Skal monteres. Ekstra motor, mange nye dele, nyt loft er monteret. 65.000 kr. **Opel Rekord B** 1.7 1965 2-dørs. Nymalet. Komplet bil. Skal monteres. Mange nye dele, nyt loft. Kr. 28.000. Ring og hør, begge biler står i Midtjylland. Tlf. 22179540

**Ford Granada** 2.3 l 1984. Pris 5.500 kr. Synes næste gang maj 2008. Knud Pedersen, Nymarks 28, 5300 Kerteminde, tlf. 65391215

**Austin Joker** ladvogn til restaurering, 5.000 kr. **FIAT 126**, god stand, har ikke kørt i flere år, kr. 6.000. Finn Vangsgaard, Odensevej 81, 5800 Nyborg, tlf. 65361383

**VW Type 1** 1956. Trinbrætter m/bred liste, værktøjssæt, 30 hk motor, hjulkapsler med sort VW, blomstervase, hornkontakt, bambushylde, 6 v. radio, våbenmærke. Jan Martinsen, Thoresvej 15, Thurø, 5700 Svendborg, tlf. 62205266 – 24443592

**Mazda 626** 1.6 1979 coupe. Kun 114.000 km. Nysynet, meget velholdt. 28.000.

Kaj Hansen, Tinghøjvej 92, 8541 Skødstrup, tlf. 86002536 – 86220622

**Ford A** 1931, 4-dørs, virkelig flot bil. 120.000 kr.

Kurt Jørgensen, Kløvermarken 13, 5580 Nr. Åby, tlf. 64421465

**FIAT 1100D** 1963. Synet 21/8 2006. 8 års syn. 35.000 kr. **Ford Y** 1934. Totalt renoveret, med plader, 70.000 kr.

**Vauxhall 12/4** 1947. Nem at lave klar til syn. Uden plader. Fin krom/lak, ny himmel. 40.000 kr. **Standard Vanguard** 1950. Skal renoveres. 30.000 kr.

Per Mortensen, Saxovej 72, 5210 Odense NV, tlf. 22179665

**Morris 10/4** 1935 m. soltag. Flot gennemrestaureret og i original stand. Pris 135.000 kr.

Søren Ahrensberg, tlf 32963740

**M.G. TC** 1947. Indregistreret på vanteplader. Driftsikker og meget nydelig. Der er også noget at rette, men det kan vente til det sner. Kr. 128.000.

Tlf. 5129 5611

[peter@flamandlykkeberg.dk](mailto:peter@flamandlykkeberg.dk)

**Mercedes-Benz streng 8** 1975. Denne kongebå 230.4/8 holdt syn til april i år. Interiør i ekstremt fin stand (kørt med sædeovertræk). Særlig god motor uden olieforbrug. Velfungerende automatgear. Er grundigt rustbehandlet, men skal alligevel gås efter. Absolut en overkommelig opgave – bør elt være klar til syn på 2 mekaniker dage. En god gør-del-selv-bil. Sælges for kr. 15.000. **Mercedes-Benz 280 SL** 1969. 122.000 miles (dokumentation). En attraktiv USA Pagode på vej hjem til salg i juni. Fin mørkeblå lak. Rødt læder uden ridser eller huller. Børnebagsæde. Aut. Nysynet i USA i juni. Problemfri og sund på alle måder. Let at klargøre. Hardtop medfølger. Bør have ny kaleche (fås indkøbt og monteret for kr. 10.000 plus moms). Bilen kan købes som den står for kr. 205.000. Afgift ca. kr. 35.000. **Mercedes-Benz 350/450 SL** 1972. 2 hvide (fra Californien, begge med 450 motor) og en mørkeblå (fra

Sydtyskland, 350 motor) på vej hjem, parat til salg i juni. De hvide kan købes som de står for kr. 86.000/98.000. De er rustfrie og generelt i særdeles fin stand. Den ene skal lakeres. Afgift ca. 65.000. Den mørkeblå (original Mercedesfarve 904) er gennemrenoveret med ny kaleche og nylakeret – kan købes med alle afgifter betalt for kr. 225.000. Knud Krake, tlf. 40372030

Restaureret **MGB** 1966 sælges. Bilen er gennemgået fra a-å. Bl.a. nymalet, ny bund, nye skærme. Motor har kørt cirka 5.000 km. Alt virker og kører godt. 7 år til syn. Altid været dansk ejet.. Pris kr. 130.000.

Johnny Tångberg, tlf. 51922366 [tt@autonorden.dk](mailto:tt@autonorden.dk)

**Rover** 1938 firedørs til restaurering. 100% komplet på nær forsæderne. Pris kr. 30.000.

Daniel Jeppe, tlf. 28740233 [daniel\\_jeppe@hotmail.com](mailto:daniel_jeppe@hotmail.com)

**MGB** 1966 roadster, årg. Sort, nyrenoveret mekanisk og kosmetisk, nylakeret, nyt krom over det meste, nye sæder, tæpper, dørsider m.m., ny kaleche, nye bremses, udstødning, støddæmpere, ingen rust, trådhjul m. nye dæk, kører/ starter perfekt, hardtop medfølger, en utrolig flot og gennemført bil, leveres nysynet u. afgift (veteranavgift ca. kr 8.000). Pris kr. 135.000.

Martin Stjernholm, tlf. 26164564 [stjernholm.martin@gmail.com](mailto:stjernholm.martin@gmail.com)

**Vauxhall Viva** 1971, 1/4 vægtafgift og forsikring. Næste syn 2012, synet 3 gange uden anmærkninger. Er på nummerplader. 1 ejer - 65.000 km - aldrig lavet rust - nymalet i original lak - flot nyt indtræk og himmel - klar til træf mm. Pris kr. 20.000.

p-h jørgensen, tlf. 21216868 [paj@experian.dk](mailto:paj@experian.dk)

**Rover Family Ten** 1932, Dansk bil fra ny, fuld historie. Fremstår i meget fin og original stand med samme nummerplade som i 1932. Soltag i hele taget. Imponerende og korrekt renoveret i alle detaljer. Sælges da pladsen skal bruges til anden veteran.. Pris kr. 130.000.

Michael Koch, tlf. 40103210 [koch@nyhedsbureau.dk](mailto:koch@nyhedsbureau.dk)





**Austin-Healey Sprite Mk III** 1965. Påbegyndt projektbil. Delvist adskilt. Der skal laves en del rustarbejde. Uoriginal 1100 cc motor fra en Austin A40 (men det var samme type, den blev født med). Har været startet inden adskillelse, koblingen har sat sig. Har desværre ikke længere tid til projektet. Pris. kr. 20.000.  
Torben Bo Pedersen, tlf. 40546229

#### **Ford Popular 1954**

Med original reg. attest - sorte plader. Totalrenoveret og synet 2003. Malet i original blå farve. God stand, fremtræder meget flot. Billeder kan mailles. Pris kr. 40.000.  
Tlf. 40365858  
[hh-hansen@mail.tele.dk](mailto:hh-hansen@mail.tele.dk)

**MGB** 1968 roadster USA bil, Californien. Meget flot bil. Nye lædersæder. Nyere interiør og kaleche. Lidt pladearbejde i bunden og ny gummilister ved dørruderne og bilen er klar. Fortoldet og moms betalt, uden afgift. Pris kr. 78.000. Kan også leveres synet og med afgift betalt. Andre USA biler til salg, bl.a. Triumph TR6 1971, MGB 1969 og 1970 roadster, Karmann Ghia 1970 coupe, Porsche 911 Targa 1971.  
Poul Arberg, Minervavej 40, 2610 Rødovre, tlf. 36702666/40151456  
[poul.arberg@webspeed.dk](mailto:poul.arberg@webspeed.dk)

#### **Dele til biler sælges**

**Renault 16TS** til reservedele, 1.000 kr.  
Finn Vangsgaard, Odensevej 81, 5800 Nyborg, tlf. 65361383

#### **Brugte dele til Mascot.**

Per Mortensen, Saxovej 72, 5210 Odense NV, tlf. 22179665

2 nye stålbagskærme til **Ford A**. Pris 4.500.  
Jack Skov, tlf. 66107474

Til **Chevrolet** 1915-1950: Toppakning mv. Til 1929-32 motorpakningsæt. Baglygter 1926-32. Horn 1926-33. Diverse motorhorn til bl.a. **Ford A**, **Packard**, **Buick** og mange andre. Kølerfigurer til **Chevrolet** 1930-31-32-34-

35. Samt andre bilmærker, blandt andre **Plymouth** 31-32, **Cadillac** og **LaSalle** 19 28-33, **Buick** 1931-32-33.  
H. P. Nielsen. Tlf. 40148037

6 volt **batteri** sælges. Billigt til bilen der kun kører en gang imellem. Skal lades op.  
Aage Thomsen, Skovkrogen 1, 8762 Flemming

**Mathis**, ældgammel veteranbilmotor med gearkasse. **Citroën 5CV** "Kløverblad". Diverse dele sælges eller byttes. Magnet **Marelli**, ældgammel 4-cyl. tændingsmagnet, ser pæn og komplet ud. Må passe til gammel italiensk bil, FIAT eller?  
Carl, tlf. 98373897

**Renault 16**, ny forskærme, højre og venstre. Pris 500. **Opel P1 og P2**. Indbygningsrudesæt til varekassen, uden ruder i stationsvogn. Helt nye. Pris 500.  
Lars, tlf. 66126434

**MG TC** 1946-, Forskellige brugte dele til MG TC sælges Motorblok, topstykke, vandpumper, forrude. Nye dele D-lampe som baglygte.  
Peter Lillelund, tlf. 28996821  
[plillelund@mail.dk](mailto:plillelund@mail.dk)

Mercedes 180-190-220 1955-64, **Michelin** dæk. 2 stk. 6.40SR X 13ZX (7.00SR 13ZX) radial. 1 stk. 175SR X 13ZX radial, alle har ca. 5-6mm mønstre.

Leif Pedersen, tlf. 55345260  
[ltpedersen@mail.dk](mailto:ltpedersen@mail.dk)

**BMW 528i, E12** 1980, mange dele, bl.a. baglygter kr. 100 stk., 4 stk. alufølge org. BMW i kr. 125 stk., endv. komplet frontgitter, viskermotor og meget, meget mere - også mange dele fra E28, bl.a. køler fra 525i, computer fra 520i og omdr.tæller.  
Christian Laisen, tlf. 56140003  
[christian@laisen.dk](mailto:christian@laisen.dk)

Gl. **Halda** taxameter, **Hudson** navkapsel, **Chevrolet** 28 gearkasse, 2 stk ny **dæk** 600 x 20.  
Ejgild Hansen, tlf. 86486802  
[i.e.r.hansen@privat.dk](mailto:i.e.r.hansen@privat.dk)

#### **Dele til biler søges**

Motor 100E til **Ford Anglia** 1954-59. Skal være i absolut god stand.  
Otto Evers, Kastrupvej 216, 2770 Kastrup, tlf. 32514187

**Opel Rekord A** 1965 sedan hængertræk i god stand købes.  
Lars, tlf. 66126434

**Snapsehaner** til gl. bil købes.  
45891148  
[ole.emil.riisager@tdcadsl.dk](mailto:ole.emil.riisager@tdcadsl.dk)

**Mercedes Benz** 1955, Restaureringsobjekter købes 190SL/Pagode/Ponton samt reservedele til overnævnte, gerne større parti. Marek Lappok tlf. 20924434  
[info@auto-stodola.com](mailto:info@auto-stodola.com).

#### **Motorcykler sælges**

**Nimbus** 1952 m/**Acap** sidevogn m/ bremser. Samme ejer i 41 år. Trænger til restaurering. Pris 45.000. **Lambretta 150** 1954. Er adskilt. Pris 4.500. **BMW R26** 1956. Pris 17.500. **Victoria** 1954. Pris 7.000 kr. **NSU Max** 1955. Pris 7.000. **NSU Lux** 1953. Pris 7.000. **Nimbus** 1950. Samme ejer de sidste 22 år. Pris 45.000. **Vespa Sprint** 1962. Lidt rust i bund. Pris 3.000. **Jawa 250** 1967. Skal restaureres. Er kørende. Pris 3.500.  
Tlf. 40187819

**Harley Davidson WLD** 1945. Velkørende og løbende restaureret. 67.000 kr.  
Tlf. 40371554

**DKW** 1938 350 cc. Fornuftig, urestaureret stand. 9.500. **Nimbus** 1952. Cykel færdigrestaureret, ej malet. Motor ej renoveret. 36.500. **Nimbus** 1948, militærmotorcykel. Komplet og med al militær udrustning. Har været gemt i 36 år. Kr. 31.000.  
Tlf. 60927532



**Matchless G9** 1955. Totalrenoveret.  
Pris kr. 40.000.  
peter barfod, tlf. 20289011 peterbarfod@vip.cybercity.dk

#### Dele til motorcykler sælges

**Nimbus** stel med for- og baghjul, tank, bagskærm, styr og lygte. Pris 10.000.  
Tlf. 40187819

**Harley Davidson** gearkasser, nye bagkædeskærme mm. ca. 1917-1929. **Indian** ca. midt i 20'erne, forreste topstykke (600 cc).  
Carl, tlf. 98373897

#### Diverse

MKP Midi campingvogn årgang 1966. Fin original stand m/fortelt 6 og 12 volt installation, med køleskab og bordkomfur kr. 14.000.  
Jørgen Knoblauch, tlf. 44945033 knoblauch1@mail.tele.dk

#### Automobilia

**Bilhistorisk Tidsskrift**.nr.1-73 119-120-124. **Mercedes-Benz Type190SL** reservedelsliste udgave B C ell. D på dansk, tysk ell. Engelsk købes..  
Leif Pedersen, tlf. 55345260  
ltpedersen@mail.dk

#### TIL SALG



**BMW 2500 1975**  
sedan. 6-cyl, 150 hk. Bilen har haft 2 ejere, er pedantisk holdt og nysynet. Fremtræder som en ny bil ude og inde. Motorrum og bagagerum som på en ny bil. Her er muligheden for at få en unik bil, hvor der ikke skal laves noget. 85.000 kr.  
Tlf. 45871410 [fffdk@yahoo.dk](mailto:fffdk@yahoo.dk)

#### TIL SALG



**M.G. Y 1950**  
I tiptop stand. Igennem mange år ejet af M.G.-mekaniker. Yderligere forbedringer i 2005-06 for 55.000 kr., udført af ekspert. En af de sjældne venstrestyrede. Rødt læderindtræk. Garagevogn. Kr. 129.000, evt. bytte.  
Tlf. 20619904/47939572

#### TIL SALG



**Rød MG B Roadster 1966**  
Synet 22.06.2006 – synes igen 7 år senere. Original dåbsattest. Sorte nummerplader. Kører perfekt. Velholdt og i original stand. Samme ejer siden 1986, pudset og plejet, aldrig været skadet, aldrig kørt vinter, boet i opvarmet garage. Regninger medfølger for løbende vedligeholdelse, de sidste 20 år.  
Pris kr. 119.900  
Kontakt 20 46 46 03 – eller dag 35262849 eller aften 40 83 28 49

#### TIL SALG



**ADLER JUNIOR 1939**  
Helt i original, men ej renoveret.  
Kristian Höjld,  
Fritzhemsgatan 61A,  
S-83246 Frösön  
Sverige  
Tlf. +46703949102  
[kristian@hjarngymmet.se](mailto:kristian@hjarngymmet.se)  
[www.hjarngymmet.se](http://www.hjarngymmet.se)





## Kørejakker til sportsvognen

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

Vi fører også kørehjelme, handsker, briller og halskraver

## B. Overgaard Skind & Tøj

Storegade 36, Assens, 9550 Mariager

Tlf. 98 58 30 75

## Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen

*Reparation og salg af  
gl. autoradioer og tilbehør*

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk

Tlf. og fax 45 89 16 47

jf@vedbaekautoradio.dk

*dansk*  
**Nyt klassisk magasin**

- ✓ Redaktionelle artikler om klassikere og veteraner samt personerne bag
- ✓ Danmarks ubetinget største annoncemarked (over 1000 annoncer)
- ✓ Udkommer 12 gange årligt med min. 52 sider
- ✓ Arrangementskalender
- ✓ Tips & Tricks
- ✓ Sæl & Skat

Prøveabonnement 3. mdr. kr. 95,-  
Arsabonnement kr. 450,-

**Veteran Posten**  
- For alle forende klubber  
- eller tegn et abonnement  
VeteranPosten  
Søvejen 1 - 6500 Vejens  
Telefon 76 40 04 14

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

# MB MOTOR

TRIMNING OG JUSTERINGER  
PÅ RULLEFELT UDFØRES

YDELSESTEST, ØKONOMITEST,  
FEJLSØGNING, DATALOGNING.

RESERVEDELE LEVERES

SPECIALE  
AMERIKANSKE OG ENGELSKE  
KØRETØJER

RING FOR YDERLIGERE INFO

## MB MOTOR

Larsensvej 10B, 3230 Græsted  
Tlf. 48 39 16 93 - Fax 48 39 16 96  
www.mbmotor.dk

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

## Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

**DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.**

Salg  Køb. Tekst: .....

Biler .....

Dele til biler .....

Mc .....

Dele til mc .....

Automobilia mv. ....

Diverse .....

Medl. nr. og navn .....

Adresse .....

Tlf. og e-mail: .....

**DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum**

**Husk! Sidste frist den 20. i måneden!**

# Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårige præmier  
for 2007

## Klassiske biler årgang 1973 - 1982

Hæderbeløbet/1 km	Arsværet og Købs- udløst videresælning*
25.000 kr.	1.585 kr.
50.000 kr.	2.021 kr.
100.000 kr.	2.284 kr.
150.000 kr.	2.700 kr.
200.000 kr.	3.102 kr.
250.000 kr.	3.570 kr.
300.000 kr.	4.061 kr.

## Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Hæderbeløbet/1 km	Arsværet og Købs- udløst videresælning*
50.000 kr.	538 kr.
100.000 kr.	767 kr.
150.000 kr.	892 kr.
200.000 kr.	970 kr.
250.000 kr.	1.164 kr.
300.000 kr.	1.287 kr.

## Vintage biler årgang 1951 - 1972

Hæderbeløbet/1 km	Arsværet og Købs- udløst videresælning*
50.000 kr.	598 kr.
100.000 kr.	852 kr.
150.000 kr.	991 kr.
200.000 kr.	1.078 kr.
250.000 kr.	1.285 kr.
300.000 kr.	1.430 kr.



**Veteran  
Forsikringsklubben**

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub  
Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum  
Tlf. 4556 5610 (10 - 19) - Fax 4556 5611  
E-mail: [kontakt@veteranbilklub.dk](mailto:kontakt@veteranbilklub.dk)

## Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1972

Hæderbeløbet/1 km	Arsværet og Købs- udløst videresælning*
50.000 kr.	512 kr.
100.000 kr.	697 kr.
150.000 kr.	975 kr.

## Klassiske motorcykler årgang 1973 - 1982

Hæderbeløbet/1 km	Arsværet og Købs- udløst videresælning*
25.000 kr.	1.236 kr.
50.000 kr.	1.513 kr.
75.000 kr.	2.066 kr.

## Vinterkørsel

\* I perioden 15. januar til 15. november er der normalt dekning for norm- og kørselskørsel. I perioden 16. november til 14. januar er dekningen begrænset til skader som følge af brand, tyveri, brand og uheldsrelaterede garantier. Hvis du ønsker at køre om vinteren, bliver det lidt dyrt.

Se mere på [www.veteranbilklub.dk](http://www.veteranbilklub.dk) eller telefoner en broche.

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt juledekorationer. På den videresælning kan der også tegnes pålægsforsikringer i RUNA til fordel for 2007. Ring til Dansk Veteranbil Klub og for nærmere om betingelserne for videresælning.

Dette nummer omfatter ikke forsikringsvilkårene. Der tages forbehold for trykfejl og ændringer i betingelserne. Alle præmier er baseret på helårig forsikring.

Maskinel Magasinpost  
ID nr. 42123

Afsender:  
Postboks 7777  
7000 Fredericia

Ændringer vedr. abonnement  
ring venligst 4556 5610



POST

DANMARK

PP