

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



59. årgang - marts 2015 - VT nummer 465

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (mandag - torsdag 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

www.dvk-database.dk

Giro/DDB reg. nr. 9570 konto 600 4253

Arb. Landsbank reg. nr. 5326 konto 0359 651

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub.

Eftertryk i begrænset omfang tilladt med
omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 6200
ISSN 1600-8278

Redaktionen:

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

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse.

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

Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Announcepriser:

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

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

I redaktionen:

Morten Alstrup
Svend Carstensen
Peter F. Lykkeberg
Erik Nielsen
Leif Gr. Thomsen
Thom Bang Pedersen

Layout, sats:

Ole Callesen, tlf. 6178 1611
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
oc.aller@c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding

Bestyrelsen

Formand:

Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer og veteranforsikringsklubben og VT

Dorte Stadil
Ryvej 31, 2830 Virum
Tlf. 4583 8008

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

Modesteder og udstillinger Midt- & Nordjylland

Kristian Nørgård Gravesen
Bjerrgårdsalle 10, 6933 Kibæk
tlf. 2781 0131

nsunuser@gmail.com

Kasserer:

Per Henrik Nielsen
Munkebjergvej 1.st.th, 5000 Odense C
tlf. 2969 2423
phn@vandcenter.dk

Registre, sektioner, køreselskaber & klub i klubben

Erik Lindholm
Stokbrovej 140, 8520 Lystrup
Tlf. 8623 0295
erik@lindholmst.com

Sekretær:

Protokol

Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23, 4040 Jyllinge
Tlf. 4678 8687
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Løb og arrangementstilskud

Ib Rasmussen
Tisvilde Lundevej 1, 3220 Tisvilde
Tlf. 2026 3220 (efter kl. 16)
rasmussen@sport.dk

Modesteder og udstillinger Fyn & Sydjylland & MhS

Henning Thomsen
Bogyden 14, 5610 Assens
Tlf. 4051 4799
rosenparken@hotmail.com

Modesteder og udstillinger Øst

Ole Poulsen
Bursøvej 33, 4930 Maribo
Tlf. 4044 4666
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Suppleanter:

Erik Mieth, Øst. Tlf. 2234 6195
Kay Riber, Vest. Tlf. 4055 3322

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Hørby Allé 11, 2770 Kastrup
Claus Sommer, 6170 3801
csommer1960@gmail.com

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum
Ernst Elholm, 2421 3631
ernst@elholm.se

Midtsjælland - Kværkeby:

"Steffensgård"
Kværkebyvej 79, Kværkeby,
4100 Ringsted
Kontakt: Jan Lemming, tlf. 2288 3829
jan.lemming@gmail.com
Erik Madsen, tlf. 4063 3125
madsen.roskilde@city.dk

Østsjælland - Klippinge:

Nygade 3, 4672 Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Samme adresse
angliakai@dukamail.dk

Vestsjælland - Løve

Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng
Dirch Glad
Tlf. 2084 8940
dirchglad@gmail.com

Nordsjælland - Mårum

Tinghusevej 23, Mårum, 3230 Græsted
Ib Rasmussen, 2026 3220
rasmussen@sport.dk
www.dvk-maarum.dk

Sydsjælland - Engelholm

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernoje
Peter Bering, 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Fyn:

Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby
Anne Lise Gustafsson
Tlf. 6263 2051
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Sydvestjylland - Skjoldbjerg

Skjoldbjergvej 52, 6623 Vorbasse
Ib Rønne, 2280 8112
roenne@digpost.dk
Bruno Kold, 2099 0026
kold@profibermail.dk

Nordjylland - Stenum:

Vanggård, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev
Kræn Hjortlund, 3033 7370
kraenh@hotmail.com

Midtjylland - Herning

Autogalleriet, Industrivej 1a, 7400 Herning
Peer Bak, tlf. 9712 2914
peba@kabelmail.dk

Østjylland - Ristrup:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Erik Nielsen, 8692 3943
Jens Rasmussen, 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Østjylland - Uldum

Uldum Mølle, Skolegade 25, 1711 Uldum
Poul-Erik Jakobsen, 2723 1433
jakobsen@skjerna.dk
Erik Hougaard, 4034 0049
k.e.hougaard@mail.dk

Vestjylland - Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald
Henning Knudsen, 9738 1264
Samme adresse

Sydvestjylland - Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig
Lene og Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721
Jørgen Jacobsen, 2022 2729 yak@essenet.dk
www.dvk-sydvest.dk

Sydøstjylland - DVK - Lillebælt:

Ryegård, Ndr. Kobbelvej 27, Fredericia
John Andersen, 2978 2909
ja-ryesgaard@c.dk
Ole Troen, 2071 6694
trolley@yahoo.dk

Sønderjylland - Åbenrå:

Skolevænget 12, 6200 Åbenrå
Erik From, 2966 9847
erik.kef@webspeed.dk

Historiske nummerplader MhS

Michael Deichmann, By-Lyngen 4
3230 Græsted
tlf. 7170 3525 - Kontortid: 18-19 i hverdage
md@motorhistorisk.dk

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub
Bogeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolffbrandt, 8659 3300
www.danskaustinklub.dk

Ford T Klubben Danmark

Claus Olesen, 5950 7155
claus@clo.dk

Ford V8

Kim Høier
shoobox@hotmail.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere

Svend Carstensen, 3969 8115
svca@post3.tele.dk

Jensen-Klubben

Poul G. Jensen, 4050 4364
takko@takko.dk

Vejledere

Amerikanske biler

Johnny B. Rasmussen, tlf. 2074 5709
johnnybgoode@mail.dk

Austin Seven

Ole Troen
Tlf. 7594 3494
trolley@yahoo.dk

Chevrolet 1911 til 1941

Jens Rasmussen
Tlf. 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

FIAT - Efterkrigs

Kurt Krogh
9868 1189 - kurtigonna@mail.dk

Ford V8 Flathead 1932-53

Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Ford T

Claus Olesen
5950 7155 - claus@clo.dk

Mercedes-Benz

Folmer Larsen
6538 2497/4034 1189

Pontiac

Poul Arne Christensen
tlf. 4027 2930 poularne@email.dk

Porsche

Thomas Teisen, tlf. 4094 2520
tweisen@yahoo.com

Rover

Henning Helmer, 4919 2700
henning.helmer2@gmail.com

Singer

Bent Friis, tlf. 6135 2211
bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB

Jan Bechmann, tlf. 49194286
Bechmann.eng@mail.dk

Tatra

Svend Carstensen
3969 8115

Toyota

Henning Holm
4056 8011

Volvo

Ole Callesen
6178 1611

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:
Niels Jonassen
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk
Tlf. 4919 1129
aurelia@webspeed.dk

Klubregistre

Mærkeregistre

Austin Seven
Jørgen Frode Bakka, 4576 1224
www.austinseven.dk

Chevrolet 1911-41

Jens Rasmussen, 2484 0013
chevrolet@rasmussen.mail.dk

Ford Junior

Michael Deichmann, 2227 8651 aften
michael@deichmann.org
www.fordyandcmodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund, 4656 0229
jonordlund@mail.dk
www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche

Paul Wilson, 2728 5725
paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard, 8648 6968

Singer

Kaj Dyring Larsen, 4678 8687
kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Studebaker

Gorm Albrechtsen,
9722 3630/4044 7505
post@gorma.dk

Triangel

Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com

VW - luftkølede

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

Køreselskaber/Sektioner

Alvis

Peter Bering, 5599 6089
pb@arkitektbering.dk

Jydsk Køreselskab

Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn

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

Køreselskab DVK Lillebælt

Bob Rudy Hansen, 2323 6706
bobrhansen@gmail.dk

Køreselskab Vest

Erik Hougaard, 7583 0049

Peugeot

Claus Some Linnedal, 3252 7777
linnedal@hotmail.com

Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle tirsdage kl. 10-14 eller efter aftale.
bibliotek@veteranbilklub.dk
Telefon 4556 5610 kl. 10-13.
Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Niels Jonassen (fmd.)
Foto: Uffe Mortensen, 4920 2301
autotriangel@gmail.com



VPP 1300 aut.
Foto: Keld Holm-Nielsen

Fredericia Messen d. 21. og 22. marts

DVK er på plads, der er varm kaffe på kanderne og de to faste team, opbyggerne og kaffebryggerne har alle meldt sig klar, til at tage endnu en tørn. Tak for det.

På DVK standen kan man besigtige en Singer Le Mans 1934 og en Morgan -4 fra 1936.

Messecentrets 28.000 m² store område er også fyldt til randen med stumper, reservedele, litteratur, modelbiler, retro-beklædning, emaljeskilte og biler, motorcykler, knallerter m.v. der er til salg.

Messen udstiller en meget, meget sjælden amerikansk bil af mærket EMPIRE årgang 1910 i urestaureret stand. Bilen har ikke kørt de sidste ca. 85 år. Bilen er så sjælden, at de næsten tør hævde, at den er den eneste i Europa. I USA skulle der iflg. deres informationer kun være en enkelt på et museum.

På gensyn på DVK standen.
Dorte Stadil



Denne skønne EMPIRE vil blive parkeret på Veteran Postens stand i hal A, hvor gæsterne kan studere den nærmere.

Indhold

Nyt fra biblioteket	3
Aktivitets- og mødekalender	4
Efterlysning	5
Klubaktiviteter	6
Citroën 7-11-15	9
DVK i Normandiet	10
Fra medlemmerne	16
Billedgalleriet	17
Alfasud - en milepæl i bilhistorien	18
British Classic Car Meeting 2014	20
Besøg i Kværkeby	28
Nytårskur DVK Lillebælt	29
DKW F5	30
MG 1100 1962	32
Ud i Iden kolde sne	36
Mødested Mårum	39
Gandrup i top 10 i Monte	40
Retromobile 2015	42
Vanden Plas	48
Fra dansk Studebaker Register	53
Invitationer	54
Nye medlemmer	62
Køb / Salg	63

Sommers Automobile Museum

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

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

**Har du husket indbetaling
af kontingent for 2015 ?**



Møder

MARTS

- Torsdag 12. Aabenraa.** Veteranbilsforsikring.
Torsdag 12. Lillebælt. På fabriks trawler i Mauritanien
Torsdag 12. Mårum. Goodwood stemning by Milland 19,30
Søndag 15. Vesterhede. Søndag Forårsklargøring og værkstedsdag.
Tirsdag 17. Kværkeby. H.H. Havsted - 2. halvleg kl. 19.
Onsdag 18. Engelholm. klubmøde med billeder og film
Torsdag 19. Spjald. Besøg hos Jens Erik i Tjele.
Tirsdag 24. Klippinge. Klubmøde Poula Backs Stevns Lokalarliv
Onsdag 25. Amager. Lincoln highway foredrag
Torsdag 26. Morris-møde. Morrismøde hos Gunner Sørensen
Torsdag 26. Skjoldbjerg. Klubmøde
Mandag 30. Mårum. Værkstedaften Kvinde kend din bil. Kl.19
Mandag 30. Vesterhede. Mandag. Besøg på Skamstrup Maskinstation
Tirsdag 31. Fyn. Bilen på billedet fra Bellahøj

APRIL

- Torsdag 9. Aabenraa.** Almindelig klubaften
Torsdag 9. Lillebælt. Foredrag -se på:www.dvk-lillebælt.dk
Torsdag 9. Nærum. Foredrag om Formel 3 Migets mv
Lørdag 11. Vesterhede. Lørdag. Stumpemarked
Tirsdag 14. Uldum. Klubmøde. Knud Kærslund fortæller.
Tirsdag 21. Fyn. Museums besøg på Egeskov
Tirsdag 21. Kværkeby. Klubmøde kl. 19.
Torsdag 23. Morris-møde. Morrismøde hos Kim Clasen
Mandag 27. Vesterhede. Mandag. Besøg på Vesti Auto
Onsdag 29. Amager. Fra Nørrebroknægt til Motormand

MAJ

- Tirsdag 5. Ristrup.** Løvspringstur fra Ristrup kl. 19.00
Torsdag 7. Aabenraa. Aabenraa Veteranbane den 7.maj
Torsdag 7. Nærum. Udemøde v/Jens Kjærulff
Torsdag 14. Fyn. Forårstræf i Nr. Broby. Fra 11-15.00
Tirsdag 19. Kværkeby. Besøg af en mærkeklub kl. 19.
Mandag 25. Vesterhede. Grill på Henne Strand
Tirsdag 26. Fyn. Klubmøde

JUNI

- Torsdag 4. Nærum.** Grillaften
Fredag 5. Kværkeby. Klassisk Køredag
Tirsdag 16. Kværkeby. Aftentur kl. 19.
Tirsdag 30. Fyn. Vi tænder op i grillen.Kl. 18.00

JULI

- Torsdag 2. Nærum.** Sommerpause
Tirsdag 21. Kværkeby. Sommerferie
Tirsdag 28. Fyn. Køretur ud i det blå.

AUGUST

- Tirsdag 18. Kværkeby.** Klubmøde kl. 19.
Tirsdag 25. Fyn. Klubmøde og bagagerumsmarked. kl. 18.30

SEPTEMBER

- Tirsdag 15. Kværkeby.** Foredrag kl. 19.

OKTOBER

- Tirsdag 20. Kværkeby.** Klubmøde kl. 19.

NOVEMBER

- Tirsdag 17. Kværkeby.** Klubmøde kl. 19.

DECEMBER

- Tirsdag 15. Kværkeby.** Julefrokost kl. 18!

Løb og arrangementer

MARTS

- Søndag 15. Danmarks største Samlertræf** for gammelt legetøj. kl. 11- 15.00 - Gratis adgang.
Lørdag 21. -søndag 22. Fredericia Bilmesse Info VT 465 Internet Link
Lørdag 21. Fælles bustur til Bilmesse i Fredericia Tilmelding Frederik Ravn Larsen, tlf. 20 72 54 37 - e-mail: natteravn66@hotmail.com
Lørdag 28. Herning Stumpemarked.

APRIL

- Torsdag 2. Påskeløbet 2015 DVK-Lillebælt.** John Andersen, tlf. 29782909 Tilmelding ja-ryesgaard@c.dk - Info VT 465
Tirsdag 21. Åbning af sæson 2015 på Egeskov Slot. Info VT 464 Tilmelding
Søndag 26. Forårsløb i København Info Kim Polte. Invitation følger.
Søndag 26. Swapmeet, Holbæk Internet Link
Torsdag 30. Åbning af Korsbæk på Bakken. Lukket for tilmelding

MAJ

- Lørdag 2. 17. Esbjerg Veteranløb.** Igen i år har VMK VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB sammensat mange små veje til en ny, spændende rute i det sydvestjysk. Jørgen Lind, tlf. 75164114/20166614. Indbydelse i VT 465.
Lørdag 2. Aars Stumpemarked Internet Link
Lørdag 2. Bakken. Paradekørsel til Bakken. Info VT 464. Tilmelding
Lørdag 2. Odsherredsløbet køres St. Bededags lørdag. Info Conny Larsen, tlf. 59 30 25 71
Lørdag 2. Stumpemarked Fyn. Lykkevang 18, Korinth, 5600 Faaborg. Info Poul Arne, tlf. 40 27 29 30 e-mail pou-lare@email.dk
Søndag 3. Forårsparade, Aabenraa
Søndag 3. Kastelet Forårsparade.
Lørdag 9. -søndag 10. Brønderslev Veteran dage
Torsdag 14. Forårstræf i Nr. Broby. Info VT 464
Lørdag 16. Sorø Veterantræf 2015. Kl. 09-17. Internetlink
Søndag 17. Kong Museum. Veteranbilstævne med stumpemarked.
Onsdag 20. Aftentur i det fynske. Mødes mellem 17.30 og 18.00 ved Carl Niensens barndomshjem. Odensevej 2a, Nr. Søby 5792 Årslev. Info Annelise og Benny Koc,k tlf. 65901542 / 40405885.
Søndag 31. Jens Høstrup's Forårsløb
Søndag 31. Travbanen. Info senere

JUNI

- Fredag 5. Klassisk køredag i Sorø.** Med mor bag rattet.
Fredag 5. Wedelslund Gods. Træf og køretøjsdag
Lørdag 6. Nivåløb. Lukket for tilmelding. Alle som har tilmeldt sig på mail (før den 5. februar 2015, kl. 21.00) glæder jeg mig til at se den 6. juni 2015, kl. 9.00 i Nivå center. Vi starter med morgenmad kl. 9.30. Frokost serveres undervejs inden vi vender tilbage til Nivå Center for at modtage præmierne. Slut ca. 15. Mvh Willibald
Lørdag 6. Stumpemarked. Jysk Automobilmuseum, Gjern Telf. 8687 5050 Internet link
Søndag 7. Gavnø Classic Autojumble Internet link



Søndag 7. Veteranbilauktion i Billund Internet link
Lørdag 13. -søndag 14. Englændertræf
Lørdag 13. Vitus Bering Løbet. Info VT 465
Lørdag 13. Østerskovgaard-løbet. Info Jens Udsen, tlf. 86957010 eller ju@post.tele.dk e-mail
Onsdag 17. Aftentur i det fynske. Mødes mellem kl. 7.30 – 18.00. Skovs Auto, Rødamsvej 5, 5856 Ryslinge. Slutter hos DM Classic Cars. Bytoften 10, 5550 Langeskov. Info Flemming Larsen tlf.20215611 eller Jørgen Christensen, tlf. 21702899
Lørdag 20. -søndag 21. US-Biler i Texas Town. Hotel Pejsegården i samarbejde med Oldsmobile Forum.
Lørdag 20. Ø-tur, Fredericia
Lørdag 27. Køretur på øen ALS. Info Kjeld Hlm-Nielsen 2023 4491. holm-nielsen@bbsyd.dk Tilmelding
Lørdag 27. Sydhavsrally.

JULI

Torsdag 2. ClassicMotorShow, København
Torsdag 2. -søndag 5. Countryside Break. Nordsjælland Invitation i Jan. VT 463
Lørdag 11. Kulsvierne. invitation følger.
Onsdag 15. Aftentur i det fynske. Mødes mellem kl. 17.30 og 18.00 hos Mette og Alfred Svendsen, Svendborgvej 18, Ollerup. Info Mette og Alfred, tlf. 62202758 / 21390685
Torsdag 23. -lørdag 25. Ringkøblingløbet info 97322342. www.ringkobinglobet.com
Torsdag 23. -søndag 26. Styrkeprøven på Midtsjælland. Info VT 464
Lørdag 25. Classic Motor Show i Lokomotivværkstedet. Internet Link
Lørdag 25. Sporvejsmuseet.
Fredag 31. -søndag 2. august. Nordsjællandsløb, for køretøjer fra før 1940. Indbydelse følger senere.

AUGUST

Lørdag 1. Stevnsløbet. info Hans Peter Nielsen 40148037
Lørdag 8. Munkebjergløbet. Info Hans Geschwendtner, tlf. 40411921 - VT 465
Søndag 9. Munkebjerg HillClimb
Onsdag 19. Aftentur i det fynske. Mødes mellem kl. 17.30 og 18.00. Info om mødested senere.
Søndag 23. Classic Car Træf. Med Picnic, foredrag om Søgård's historie og Herregårdskoncert.
Lørdag 29. Hestekræfter i Horsens

SEPTEMBER

Tirsdag 1. Børnenes Køredag.
Lørdag 5. Veteranlastbiltræf. kl. 10-16. Jysk Automobilmuseum, Gjern telf. 86875050 Internet link
Onsdag 9. Aftentur i det fynske. Vi mødes kl. 17.30 og 18.00. Info om mødested senere.
Lørdag 26. Aars Stumpemarked. Internet Link

OKTOBER

Søndag 4. Swapmeet, Holbæk. Internet Link
Lørdag 17. -søndag 18. Bilmesse og Brugtmarked ,Fredericia. Internet Link

Udlandet

JUNI

Mandag 15. Sofiero Classic Underholdning for hele familien kl. 10 - 16. Internet link
Lørdag 27. -lørdag 4. juli. Fiva World Rally afholdes i Schweiz Fiva World Rally, Schweiz

SEPTEMBER

Torsdag 10. -mandag 14. Goodwood rejse, info Dorte Stadi, tlf. 40158008

Efterlysningen De første danske Ferrarier

Til brug for en kommende artikel i DVK-bladet om de to første danske Ferrarier (en 250GTE og en 330GT) søges billeder, anekdoter og lignede fra perioden før 1980, og særligt fra 1960'erne.
 På vegne af de nuværende ejere, kontaktes enten: antikhandleren@hotmail.dk eller xkit@accura.dk / tlf.: 30 78 66 02

Mvh
 Kim Toftgaard





AMAGER

Sidste **ONSDAG** i måneden kl. 19.00. **Hørby Allé 11, 2770 Kastrup. Indkørsel fra Engelsvej.**

Marts d. 25. Morten Petersen viser billeder og fortæller om sin tur på Lincoln Highway fra New York til San Francisco (USA's ældste hovedvej) i egen bil sammen med 76 andre biler fra Skandinavien. Amagergruppens mail er stadig åben for tilmelding, send mail til: amagerdvk.jbl@gmail.com. For modtagelse af info og nyhedsbrev.

Med venlig hilsen

Amagergruppen

Claus Sommer, tlf. 61703801

csommer1960@gmail.com

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

4. **TIRSDAG** i måneden kl. 19.00

Nygade 3, 4672 Klippinge

Marts d. 24. kl. 19.00. Poula Backs fra Stevns lokalarkiv kommer for at fortælle og vise billeder fra Stevns før og nu! (Det er ret så fornøjeligt, selv om man ikke bor her på Stevns.)

Med venlig hilsen

Kai Wredstrøm.

angliakai@dukamail.dk

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

3. **TIRSDAG** i måneden kl. 19.00

Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby. Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

Marts d. 17. H.H. Havsted fortsætter sin fortælling om familiens biler - denne gang om sine egne. kl. 19.

April d. 21. Overskriften på denne aften er "Egne effekter eller historier". Medbring jeres brochurer, bøger, modelbiler, anden automobilia eller fortæl en historie om en eller anden hændelse der har med vor fælles hobby at gøre.

Maj d. 19. Besøg af en mærkeklub kl. 19.

Juni d. 5. Klassisk Køredag. Ingen tilmelding. Der køres fællestur med NSU-klubben og vennerne fra Klippinge med afgang kl. 9.30 fra Kaj, Nygade 3, 4672 Klippinge.

Opsamlingssted på den store parkeringsplads (Lunden) på Kystvejen, Strøby Egede - afgang herfra kl. 10.15. Næste

samlingssted hos Gunnar sørensen, Skovhusvænge 33, 4632 Bjæverskov - afgang herfra kl. 11.30. Videre til Steffensgaard, Kværkebyvej 79, Kværkeby, 4100 Ringsted, hvor vi spiser den medbragte mad. Øl og vand kan købes.

Der kan selvfølgelig også køres direkte til Kværkeby. Kl. 13.15 kører vi i samlet flok mod Sorø, hvor vi vil tilbringe eftermiddagen i selskab med glade veteranvenner.

Juni d. 16. Den årlige Aftentur kl. 19.

Juli d. 21. Sommerferie - intet møde.

September d. 15. "NSU-Thomas" kommer med et spændende foredrag kl. 19.

Der arbejdes med programmer for de øvrige møder. Følg med på DVKs hjemmeside. Det skal stadig understreges, at den hurtigste og nemmeste måde, at holde sig a jour med eventuelle programoplysninger og ændringer på, er ved at tjekke hjemmesiden eller at ringe til mig.

sekretær Erik Madsen, tlf. 4063 3125

madsen.roskilde@city.dk

www.veteranbil.dk

Mødestedsleder Jan Lemming, tlf. 2288 3829

jan.lemming@email.dk

VESTSJÆLLAND - LØVE



Alle **TIRSDAGE** holder vi klubmøde fra kl. 19.00 og vi har som regel et særligt arrangement den første tirsdag i måneden. **Knudstrupvej 6, Løve, 4270 Høng.**

Vi er tit hurtige til at arrangere en køretur, garagebesøg el. lignende, så kig i kalenderen på dvk-loeve.dk eller på veteranbil.dk. Her vil du altid kunne finde lidt om hvad der sker næste gang i Løve.

Vi har også en mail-liste, så hvis du vil have Løve-nyt på mail, så kontakt undertegnede.

Vi er som regel 5-15 veteranfolk i Løve hver tirsdag, hvor vi hygger os med kaffe og en masse bilsnak om alt fra Ford-T til Lotus.

ALLE ER VELKOMNE TIL AT KIGGE IND og hvis du ikke er medlem, kan du jo blive det senere!

Dirch Glad, tlf. 20848940

dirchglad@gmail.com

www.dvk-loeve.dk

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND - NÆRUM

1. **TORS DAG** i måneden, kl. 18.30 spisning og mødestart kl. 19.30

3. **TORS DAG** cafeaften kl. 19.30.

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

April d. 9. Bemærk ændret dag pga. påsken.

Carsten Frimodt holder foredrag: FORMELBILER 1947 - 1969, og om ROSKILDE RING 50 års jubilæum. Desuden kommer ALEX SCHOU fra Forlaget Veterania med nogle af Carsten Frimodts bøger.

Menu: Stegte kyllinger, kartofler, Sogs og grønt, frugtsalat. Husk tilmelding til mad hos Froberg. h.froberg@live.dk.

Maj d. 7. Udemøde. Værkstedstræf og spisning. Vi kører samlet fra Nærum til Erhvervsvej 30 i Rødovre. Det er Bernt Hansens efterfølgers nye flotte værksted, hvor Jens Kjørulff viser rundt. Menu: Let anretning.

Juni d. 4. Grillaften og snak om fredag d. 5. juni - Grundlovsdag og "Store Køredag" mange steder.

Juli: Sommerpause.

ALLE er velkomne til at kigge ind til klub-aftenen, også ikke medlemmer, har du en ven, med interesse for gamle biler, så tag ham med.

Ideer og forslag til klubmøderne til:

Ernst Elholm, tlf. 24213631

ernst@elholm.se

NORDSJÆLLAND MÅRUM

2. **TORS DAG** i måneden kl. 19.30 **Værkstedsaftener: Starter kl. 19.00. Se kalenderen hvornår.**

Tinghusevej 23 - Mårum, 3230 Græsted.
Marts d. 12. Klubmøde. Goodwood stemning by Milland. John Milland kommer og fortæller om sine mange ture til Goodwood som ægte motorsports entusiast og selv "historisk racerfører".

Marts d. 30. kl. 19.00. Værkstedsaften "kvinde kend din bil". Hvor sidder strømfordeleren, krumtappen og vandpumpen og hvordan virker de. Vi starter med en gennemgang af bilen og lidt praktik på



værkstedet. Der vises film for herrerne i slyngelstuen.

Ib Rasmussen, tlf. 20263220
rasmussen@sport.dk
www.dvk-maarum.dk

SYDSJÆLLAND - ENGELHOLM

3. ONSDAG i måneden fra kl. 19.10

Engelholmvej 7A, 4733 Tappernøje

På Engelholm er parkeringen delt: De gamle holder foran hovedbygningen; nye biler henvises til pladsen nede mod syd. Marts d. 18. Nu kan vi køre igen. Kom med dit gamle køretøj. I klublokalet ser vi billeder fra Roskilde Ring og ser et par gamle film til kaffen.

Peter Bering, tlf. 55996089
pb@arkitektbering.dk

FYN



Sidste TIRSDAG i måneden klubbemøde kl. 19.00.

Vesterågade 16, Nr. Broby, 5672 Broby.

Marts d. 31. Præsten fra Nr. Broby kommer og fortæller om "Bilen på billedet fra Bellahøj" - om da familien Danmark pakkede campingbordet, fyldte termoflasken, foldede Esso-vejkortet ud, startede bilen og tog på tur. Snyd ikke jer selv for denne oplevelse.

April d. 21. Bemærk datoen. Egeskov museum slår atter dørene op for Dansk Veteranbil Klub's medlemmer, så klubbemødet afholdes for DVKs medlemmer med Museumsbesøg på Egeskov, inden den officielle sæsonåbning. Benyt chancen til at se det flotte museum og mød medlemmerne fra øst og vest. Museet er åbent fra kl. 18.30.

Igen i år kan der bestilles Biksemad på Kværndrup Kro til 140,- kr. inkl. en øl/vand eller et glas vin, men da der er begrænset plads, vil tilmelding være efter først til mølle princippet.

Kør selv tilmelding og betaling senest d. 15. april, til Anne Lise 62632051/22811954 /anneliserg@dlgmail.dk. eller til mødeaftenerne. Ved overførsel til konto 0828

0002830884 (husk navn).

Maj d. 26. Klubmøde

Juni d. 23. kl. 18.00. Vi tænder op i grillen. Der kan købes pølser, kartoffelsalat, brød, øl/vand, vin og kaffe. I er også velkomne til at medbringe det i ønsker at grille eller spise.

Juli d. 28. For jer der ikke er på sommerferie, arrangeres der en køretur ud i det blå. August d. 25. kl. 18.30. Klubmøde og bagagerumsmarked. Fyld bagagerummet op med stumper og ting

du ikke selv har brug for mere, det kan jo være, at en anden lige står og mangler den dims eller ting du har.

Venlig hilsen

Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051/22811954
annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk
www.dvk-fyn-broby.dk

SYDJYLLAND DVK - LILLEBÆLT



2. TORSDAG i hver måned kl. 19.00

Ryesgaard, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia.

Mødestedet DVK-Lillebælt, Ndr. Kobbelvej 27, 7000 Fredericia

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

Havnetræffet hver tirsdag aften kl. 19.00 er flyttet til klublokalet, frem til d. 5. maj 2015.

John Andersen, tlf. 29782909
ja-ryesgaard@c.dk
www.dvk-lillebaelt.dk

ØSTJYLLAND - ÅRHUS



1. TIRSDAG i måneden kl. 19.30

Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro.

Marts d. 3. Filmaften

Erik Nielsen, tlf. 86923943

Jens Rasmussen, tlf. 24840013

chevrolet@rasmussen.mail.dk

www.dvk-ristrup.dk

NORDJYLLAND - STENUM



3. TIRSDAG i måneden kl. 19.00

Vanggård i Stenum, Vanggårdsvej 25, 9700 Brønderslev.

Tjek hjemmesiden www.dvknord.dk for nærmere detaljer angående møder. Der udsendes løbende mail til medlemmerne om diverse aktiviteter. Er du ikke allerede på listen, så send en mail til nedenstående og bliv tilføjet.

Kræn Hjortlund, tlf. 30337370
kraenh@hotmail.com
www.dvknord.dk

VESTJYLLAND - SPJALD

3. TORSDAG i måneden kl. 19.30

Højgård, Holstebrovej 17.

Marts d. 19. 18.30. Mødeaften. Her tager vi på besøg hos Jens Erik, Nørremarksvej 31, 8830 Tjele – også kendt om "bageren fra Viborg". Vi skal se hans samling af biler, motorcykler, knallerter, og mange andre spændende ting. Vi mødes på opsamlingspladsen ved den store rundkørsel på vejen fra Herning mod Sunds kl. 18.30 og kører senest kl. 18.40 – så er vi hos bageren ca. kl. 19.30. Der vil blive serveret kaffe. Det er nødvendigt med tilmelding også for dem som kører direkte. Til Kristian på tlf. 27810131 – senest d. 17. marts.

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

Henning Knudsen, tlf. 97381264
hkknudsen@events.dk
Kristian Nørgård, tlf. 97166252
nsunuser@gmail.com
www.veteranvest.dk



ØSTJYLLAND - ULDUM

2. TIRSDAG i måneden kl. 19.00

Skolegade 25, 7171 Uldum.

Til alle møder på Møllen kan købes kaffe, boller, øl og vand.

Marts d. 10. Klubmøde.

April d. 14. Klubmøde. Knud Kærslund viser billeder, video og fortæller om tur til Schweiz. Knud og Birgit kørte i deres Austin Healey 3000 Mk II.

Maj d. 12. Klubmøde.

Juni d. 9. Klubmøde.

August d. 1. - 2. Dansk Austin Klub holder Sommertræf på Samsø.

August d. 3. Eurovisit 2015, Austin 30/35 Owners Club mødes på Samsø.

Aktiviteter for kommende møder er ved at blive planlagt.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen, tel. 27231433, jakobsen@skjerna.dk

Erik Hougaard, 40340049, k.e.hougaard@mail.dk.

Jens Heldgaard, 30562299, heldgaard8700@gmail.com.

SYDVESTJYLLAND - VESTERHEDE

Sidste MANDAG i måneden kl. 19.00

Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

Ved tilmeldinger opgiv navn på hver eneste deltager.

Marts d. 15. Søndag kl. 10.00. Forårsklærgøring og værkstedsdag. Det er første dag for mange veterankøretøjer hvor de må komme ud at køre igen. Tidligere annonceret dato er ændret pga. det praktiske med at have lov til at køre for forsikringsselskaberne. Der kan købes frokost og kaffe til rimelige priser.

Marts d. 30. kl. 19.00. Vi besøger Skamstrup Maskinstation – Højvangsvej 8, Nordenskov, 6800 Varde. Her ser vi på nogle køretøjer og redskaber som er større end det vi arbejder med selv.

Tilmelding til Ove. evt. samkørsel kl. 18.30 aftales med Ove.

April d. 11. kl. 10.00. Stumpemarked på mødestedet i Vesterhede. Det du kan have med i din bil eller motorcykel kan du sælge på pladsen. Større studepladser aftales med Ove.

Kommer du i veteranbil eller på veteranmotorcykel, så får du frokosten gratis.

April d. 27. kl. 19.00. Vi besøger Vesti

Auto – Industrivangen 1, Filskov - 7200 Grindsted.

Vi ser på indehaverens gamle biler, og hører lidt historie om dem.

Tilmelding til Ove - evt. samkørsel kl. 18.30 aftales med Ove.

Maj d. 25. kl. 11.30. Det er anden pinse-dag - vi mødes ude på Oves grund i skoven på vej mod Henne Strand. Ove sætter et skilt op ude ved indkørslen der ligger på Strandvejen mellem nr. 182 og nr. 190. Det er lige efter man kører over en bro med et lille vandløb nedenunder. Der bliver grillet noget kød og serveret andet godt til. Til sædvanlige fornuftige priser. Tilmelding til Ove.

Følg med på: www.dvk-sydvest.dk - der kan ske ændringer samt komme arrangementer med kort varsel.

Jørgen Jacobsen tlf. 20222729, joergen@dvk-sydvest.dk

Ove H. Iversen tlf. 23950721, ove.iversen@bbsyd.dk

SYDVESTJYLLAND - SKJOLDBJERG

Sidste TORSDAG i måneden kl. 19.00

Skjoldbjergvej 52, Skjoldbjerg

Marts d. 26. Klubmøde.

Kontakt ved spørgsmål til:

Ib Rønne tlf. 22808112 skjoldbjerg52@gmail.com eller

Bruno Kold tlf. 20990026 kold@profiber-mail.dk

SØNDERJYLLAND - ÅBENRÅ



2. TORSDAG i måneden kl. 19.30

Skolevænget 12, 6200 Aabenraa.

Mødestedet Aabenraa planlægger ekstra mødeaktiviteter, startende med 1. torsdag i måneden.

Februar d. 5. første gang. Hvor der i tidsrummet 10.00 - 13.00 vil være bibliotekslæsning, arkivering med mere. Ligger medlemmerne inde med gamle brochurer, som de vil donere til klubhuset, vil vi lave et arkiv for disse. Dette er tænkt som en

vinteraktivitet. Om sommeren kan der arrangeres køreture. Dette er tænkt som et tilbud til de af jer, som ikke er på arbejdsmarkedet mere.

Marts d. 12. Vi får besøg af en forsikringsmand fra e-forsikring, vores samarbejdspartner, Frank Heitmann Madsen, der vil orientere om forsikring af veteranbiler, og der kan stilles spørgsmål.

April d. 9. Almindelig klubaften.

Maj d. 7. Vi har flyttet mødedato i maj til den 7. maj, på grund af helligdag den 14. maj.

Vi er inviteret til at se Aabenraa Veteranbanes arbejdslokaler på adressen Østergade 58, 6230 Rødekro. HVOR VI MØDES KL. 19.30. Aabenraa. Veteranbane er vært ved kaffe og kage. Af hensyn til kaffe og kage, bedes man tilmelde sig senest 3 dage før til Kjeld, på mobil 20234491 eller Erik, på mobil 29669847

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 20234491

holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 29669847

erik.kef@webspeed.dk

MIDTJYLLAND - HERNING

1. MANDAG 1 måneden kl. 19.00

AUTO GALLERIET, Industrivej 1a, 7400 Herning

Marts d. 2. Afgang fra Auto Galleriet.

Virkomhedsbesøg hos Dong Energy, max 25 deltagere, så tilmelding til nedenstående nødvendig.

April d. 13. Bemærk ændret mødedag. Venstres trafikpolitiske ordfører Kristian Pihl Lorentzen, kommer og fortæller om "Mine tanker om trafikudvikling i det midtjyske område".

Maj d. 4. Afgang fra Auto Galleriet til besøg hos det spændende Museum på Flyve Station Karup ved Gedhusvagten. Rundvisning.

Juni d. 1. Vinsmagning ved EXCELLENT Wine. Program følger.

Juli d. 4. Sommerferie.

Peer Bak, tlf. 97122914

peba@kabelmail.dk



CITROËN 7.11.15

Bogen om Verdens mest moderne Vogn
og dens historie i Danmark

Tak til de mange, som har reageret på mit lille skriv i sidste blad. Det har resulteret i nogle gode billeder til bogen – og jeg tror det er tid at ”lukke redaktionen”, hvis jeg skal kunne holde sidetallet nede på noget fornuftigt!

Det er selvfølgelig ikke ensbetydende med at jeg ikke (som altid) søger Citroën-materiale. Jeg er altid interesseret i gamle billeder og andet, også fordi jeg er bladredaktør for Traction Avant Danmark.

Et særligt hedt ønske: Fotos af Citroën forhandlerforretninger, især fra før 1960. Trods søgen i diverse lokalhistoriske arkiver, er det noget jeg mangler!

Jens Møller Nicolaisen, tlf: 20 46 27 98 – mail: jmn@traction.dk

Et sjældent fint farvefoto, taget i 1958 på Lyngby Hovedgade. Bilen er en typisk (énsfarvet) dansk førkrigsmodel, en 11BL eller snarere 7C fra 1937. Billedet har jeg fået sendt fra Henrik Stenholdt.



- Lille skat ! Prøv lige at tænke på noget andet end om du nu også fik spændt de svinghjulsbolte til 75 lbs.



Da DVK i 1994 var repræsenteret ved 50-året for invasionen i Normandiet



En GMC DUKW viser hvad den kan. 50 år tidligere blev de anvendt til landing af gods samt f.eks. ved overgang af Rhinen.



Af Leif Gr. Thomsen

Foranlediget af artiklen i VT nr.463 om en VW Schwimmwagen, hvor der refereres til oplevelser ved Telegrafan i Aarhus med den Canadiske Chevrolet C60X, som jo er en 3 akslet udgave med træk på alle hjul, når det kræves, dukker der i erindringen oplevelser op med en anden Canadier, nemlig Chevrolet C60L 3 ton Lorry, som Deres ærbødige har 35 års erfaring med.

Denne Chev blev i sin tid anskaffet, fordi den vakte gode minder om de glade majdage i 1945. Den havde nemlig et ansigt, som man aldrig glemmer, og en dag i 1979 stod den hos autoophugger Olsen i Middelfart og så lidt trist ud, netop udfaset fra Civilforsvaret i Skælskør og til salg for 1 kr. kiloet. En opringning til de flinke folk i Skælskør gav som oplysning, at lorryen fejlede ingenting, der var bare det, at de unge moderne chauffører kunne ikke lide den, fordi a. der var højrestyring, b. speederen var placeret mellem kob-

Ras Overgaard i fuld gang med at male sommergrøn oven på mudderfarven.

Vor plads i Norskelejren, lige op og ned af den mudrede vej.



Det samlede selskab. Petter, yderst til højre, har lige serveret skildpadde og rødvin i glas med stilk.



lings- og bremsepedal og c. gearkassen med 4 fremadgående gear var usynkroniseret.

Det varede ikke længe, inden lorryen stod hjemme i laden. Med et benzinförbrug på 3,5 km/literen blev det ikke til de mange køreture, men når det skete, fik man valuta for pengene. Lorryen var særdeles nem at køre, for højrestyringen voldte ingen problemer, tværtimod, for der var virkelig check på cyklisterne, som jo er alle lastvognes skræk. Og gearkassen skulle jo bare køres som man kører enhver gammeldags gearkasse. Så var der speederen, som sad mellem pedalerne, ja den skulle man bare vænne sig til, og det viste sig, at det var ganske praktisk på længere ture, for da kunne man skifte speederfod. Speederen var forøvrigt således placeret, fordi der ikke var plads ude til højre, når der både skulle være plads til en støvle og de enorme hjulkasser, der rummede hjul i størrelsen 10.50X20.

Ellers sad man rigtig godt i førerhuset med det fremadskrånende vindspejl, udviklet i ørkenen, og med hvilket man kunne køre mod nedgående sol uden at

blive blændet. Det store trærat gjorde styringen let, bremserne, der var vacuum assisteret, var formidable.

En ting, der gjorde køretøjet meget interessant, var hele mekanikken, og sådan er det med 2.verdenskrigs køretøjer. De Canadiske Chevroletter havde foraksler af type Marmon-Herrington, allerede dengang med Rzeppa eller Bendix-Weiss Constant Velocity-led.

At Chevroletten var et historisk og teknisk interessant køretøj, var hævet over enhver tvivl. Men det militære islæt

gjorde, at man førte en lav profil, man ville ikke beskyldes for at være krigsliderlig.

Men i 1993 førte samtaler med gode venner i og uden for DVK til, at en tanke fødtes om deltagelse i 50-året for invasionen i Normandiet. Det er nemlig sådan, at ejere af køretøjer, som teoretisk kunne have deltaget i invasionen, mødes på stranden hvert år den 6. juni om morgenen, og det er ikke få køretøjer, det drejer sig om. Så 50-året måtte være året, hvor der ville komme rigtig mange.



Første rendez vous på udturen lige før grænsen til Holland.



Arrangementet køres af det engelske MVT (Military Vehicle Trust), på det tidspunkt fandtes ingen dansk interesseforening, så hvis vi kom af sted, så blev det som medlemmer af DVK.

Som deltagere på turen manglede der ikke "ansøgere", foretrukket blev DVK-medlemmerne Ras Overgaard, Nordborg (enorm historisk viden), Ejner Boisen, Anholt (humørspreder), Erik Knud Pedersen, Kolding (Petter, kok), Peter Beck, Sønderborg (chefmekaniker) og Leif Gr.Thomsen (arrangør mv). Outsidere var Ove Garne, Fredericia (velfærd) og Aksel Thomsen, Haderslev (altnuligmand).

Da chefmekanikeren havde erklæret Lorryen "OK", blev det besluttet, at turen ned skulle tage 3 dage, 1500 km. Derpå 3 dage i Normandiet og så 3 dage til hjemturen, 3000 km ialt. Som ledsagekøretøj medbragtes en VW-bus, forhenværende tandlægeklinik fra Aarhus. Det skulle vise sig, at der blev repareret mere på VW'en end på Cheven, der på turen kun tabte en møtrik til manifold.

Vi var kun 2, der havde stort førerbevis, så planen blev, at lorryen skulle køre

hele tiden, og så skulle VW være foran og bagved og i det hele taget være klar til at modtage en træet lorrychauffør og bespise ham. Selve ruten til Normandiet holdt sig meget tæt på en lige linie fra Hamburg til Caen, og der kørtes så vidt muligt på motorvej, der var vi ikke så meget i vejen.

Det skulle vise sig, at det var svært at holde kontakt mellem de to køretøjer. Tænk, i 1994 kunne vi slet ikke tænke på mobiltelefon. Derimod havde vi en aftale med Petters arbejdsplads, Flyvestation Skrydstrup, at vi kunne ringe til telefondamen der, hvis vi kom fra hinanden, hvilket også skete ved grænsen ind til Belgien. Den ene part ringede til Skrydstrupdamen, som sagde "Lige et øjeblik, den anden telefon ringer". Det var så det andet køretøj, og den flinke dame kunne lægge de to hørerør sammen, så vi kunne snakke sammen. Vi var 11 km fra hinanden.

Første overnatningsstop var Nordhorn flyveplads tæt på grænsen til Holland, der beværtede os med dejlig aftensmad. Der var Peter Beck vant til at komme, idet han også har styrebrev til luftfartøj. Næste dags stop var en racerbane ved St.Pol i Frankrig, og der ser-

verede Petter forloren skildpadde med rødvin i glas med stilk, et af kriterierne for, at han overhovedet kom med.

3. dags aften nåede selskabet Normandiets strande, og vi fandt frem til den plads ved Arromanches, hvor vi skulle være i 3 dage. Peter Beck var chauffør, og han fik problemer p.g.a. mudder og fedtet føre. De rigtige terrændæk var nemlig udskiftet med landevejsdæk for bedre benzinøkonomi. Da dukker et kendt ansigt op i form af Tom Bewick fra Aberdeen med hans Canada Ford kanontraktor, en af Verdens mest berøjste Canadavogne: "Hello Thomsen, I have a rope." Så blev Cheven hevet op til det hjørne i marken, hvor vi skulle bo, det var i Norskeleiren til Ejner Boisens store glæde. På den mark alene var der 600 køretøjer med deres telte og hvad ved jeg.

Selve den 6. juni blev en meget speciel dag. Tidlig morgen var vi på stranden, uden Chev, for al trafik var bandlyst 30 km ind i landet langs hele kysten af sikkerheds hensyn. Men vi så et par landgangsbåde, der skulle landsætte nogle veteraner og deres koner. De løb helt tæt på stranden, frontklappen gik ned og i land løb disse ældre mennesker i



blazer og grå flannels, damerne i klassisk dress, gennem vand og sand.

Der blev klappet og entusiasmen var stor, hvorfor de vendte om og løb tilbage til landgangsfartøjerne, der løb ud og gjorde en vending, hvorefter hele forestillingen gentog sig.

Ellers var dagen en festdag af de store med deltagelse af bl.a. mange andre Clinton og Queen Elizabeth II, overflyvning med Lancaster, B17, Spitfires og Mustangs. Gamle Ove Garne havde en dejlig dag, mange troede, at han var en af veteranerne, han og Ras Overgaard var begge over 70.

Om aftenen var der fest på pladsen med Glenn Miller musik ved et orkester fra Philips i Holland. Petter havde fri den aften, idet vi spiste grillete kyllinger. Ejner havde været henne ved Nordmændene for at tilrane sig noget skærpekjøtt, det er vistnok noget med tørret rensdyr.

Der var nok at se til den følgende dag, for pladsen var tilsyneladende en lejet og tilsået kornmark, hvor man boede på en slags øer, og vejene var det rene smadder. En hel del køretøjer tog på sightseeing i mudderet og pladrede forbi. Det kunne vi også gøre, for vi havde jo to sæt hjul til lorryen, et med landevejshjul og et med de originale terrængående stempet 1943. Dem var der mange gæster, der fotograferede. I selve Arromanches var der til at komme til igen, og vi kiggede ind på det særlige museum, der beskriver hele opbygningen af den kunstige havn med kodenavnet Mullberry. I strømpe-søkker, for de ville ikke have vores muddrede fodtøj indenfor.

Den tredje dag fik vi besøg af Tom Bewick, der meddelte, at der skulle være en parade gennem Bayeaux næste formiddag, og at vi var udtaget til at deltage, meget ærefuldt. Men da ville vi jo være på hjemvejen, og det kunne ikke ændres. Det var rigtig ærgerligt og ikke mindst synd for den gode Tom.

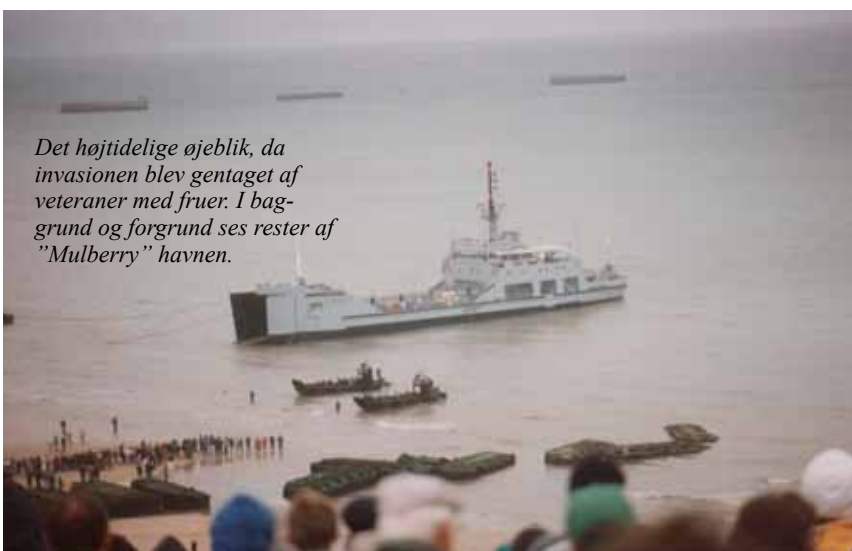
Tidlig næste morgen var telt og udstyr pakket, og vi var klar til hjemrejsen. Lorryen startede uden problemer, men motoren gik kun i kort tid og ville ikke



.Pegasusbroen 50 år tidligere. Bemærk svæveflyene i baggrunden. Den 3-akslede truck er af samme type som den, "Citronen" sprængte 24.7.1943 i Sydhavnen.



Endeligt fremme på Pegasusbroen, et afturens mål. Peter Beck og Ras Overgaard kører. De havde lige modtaget hver en medalje fra politiet til venstre som tak for, at de holdt stille et par minutter, så turister kunne fotografere.



Det højtidelige øjeblik, da invasionen blev gentaget af veteraner med fruer. I baggrund og forgrund ses rester af "Mulberry" havnen.



Tom Bewicks Canada-Ford på kort chassis. Bemærk, den har blødt tag på førerhuset. Et meget berejst køretøj.



At Canada-køretøjerne er historisk interessante ses på dette 50 år gamle foto, hvor et eksemplar kører i land fra et landgangsfartøj.

genstarte. Så måtte ansigtet lægges i de rette folder, og heldigvis kendte vi vores lorry godt. Et vittigt menneske havde vredet benzinhanen på tværs. Denne er placeret i gulvet bagerst og har 2 stillinger: højre eller venstre tank. I midten er der lukket. Nå, af sted kom vi, og ude på asfaltvejen fik vi skiftet terrænhjulene ud med landevejshjule-

ne, en god foranstaltning, idet benzinøkonomien hævedes til 4,5 km/l.

Så gik det ellers nordpå med kun ganske få stop for chaufførskift, og vor flid blev belønnet, idet vi ind under aften befandt os i nærheden af Antwerpen. Sulten havde meldt sig, og vi forlod motorvejen for at finde overnatning og

en god kro, Petter skulle nemlig have fri. Der står vi så ved et vejkryds og spejder, da en knaldrød Seat Ibiza med en nydelig dame standser og spørger, om hun kunne hjælpe med noget. Hun forstår, hvad det drejer sig om og siger "Follow me". Efter en 3 km standser det lille optog, damen peger på et vandrerhjem og lige overfor en kro. Det var dagens gode oplevelse, desværre fik vi ikke sagt behørigt tak for hjælpen, for pludselig var den røde Ibiza kun en prik i horisonten.

Den lille by hed Waasmunster, og på kroen fik vi en kæmpesteak hver og siden overnatning for en billig penge på vandrerhjemmet.

Aftensmaden og en god nattesøvn gjorde, at vi var klar til afgang tidligt næste morgen, altså dag 2. Afstandene i Holland Belgien er ikke store, så unto-tre befandt vi os ved grænsen ind til Tyskland. Nu skulle vi se, om vi kunne nå til Hamburg samme aften, og ved aftensklemmerne på en rasteplads lidt nord for Hamburg blev det besluttet, at nu skulle vi altså hjem.



Der er ikke stor erindring om resten af køreturen, kun, at vi over midnat var i Danmark, og de fleste turdeltagere blev afhentet af længselsfulde koner, efterhånden som vi kom nordpå.

Denne tur var en oplevelse, som man kun får een af, og glæden overstiger langt de strabadser, som turen gav, husk, der var 2 deltagere af alder over 70, i dag er vi kun 3 tilbage. Og turens pris må siges at have været rimelig: kr. 2394,07 pr. deltager. Motoren åd foruden benzinen 3 liter motorolie, 2 liter 2-taktolie og 1/2 liter kølervæske. Transferkassen brugte 1/2 liter gearolie.

Dette var så en historie om den Canadiske Chevrolet Lorry C60L, som også er beskrevet i en anden sammenhæng i VT nr.371 maj 2007, om dengang Civilforsvaret kørte til Ungarn i 1956 med et hospital pakket på 34 vogne.



Ved 50 års festlighederne ville man ikke se tyske køretøjer. Men hvis de, som her en Schwimmwagen, var bemalet som erobret, var det i orden.



Den dag, solen skinnede, var mange på sightseeing på den mudrede vej, her en Stuart i Britisk bemaling, bemanded af New Zealændere.

Stranden ved Arromanches.





Bilen på billedet er en EMW type 340 med danskbygget karosseri, som kan være en rustvogn eller en varevogn. Bohnstedt Petersen importerede en hel del chassiser med førerhus for færdiggørelse efter opgave i DK.

Egentlig skulle dette uheld slet ikke kunne finde sted, da disse biler har fremragende køreegenskaber. Samtidig er føret tilsyneladende fint, så det er nok lærlingen, der har været for smart. Bilen er i særdeles fin stand.

Venlig hilsen
Ib Jensen

Bilen er indreg. i Århus.

Bilen er en EMW varevogn med forhøjet tag i varerummet.

Varerummet er bygget i smalle træspanter på højkant, den har 2 l motor med 2 karburatorer, 4 trins gearkasse med friløb.

Bilen er fra 1952. Plus- minus 1 år og blev solgt for 14.990 kr. som ny hos forhandler Knud Jansen, H. C. Ørstedvej, Kbh.

Veteranhilsen
Tommy Overballe
medlem. nr. 10729

Læserbrev fra Ib Jensen

Formanden beklager i sin beretning, at vi må notere os at 522 medlemmer i årets løb har forladt DVK. Samme tendens ser man i andre klubber.

Tiden er måske inde til at se ud over Danmarks grænser for ny inspiration til bevægelsen, særlig mod syd til vor store nabo Tyskland.

Den tyske paraplyorganisation DEUVET, der stod for FIVA medlemskabet var for nogle år siden udsat for kritik blandt andet på grund af manglende resultater i FIVA for de tilsluttede klubber.

Enden på denne kritik blev, at den tyske store nationale bilklub ADAC overtog FIVA medlemskabet.

ADAC på arenaen har siden da, betydet en explosiv udvikling indenfor gammelbilbevægelsen. På den netop afholdt messe "Bremen Classic Motorshow" præsenterede ADAC en fortegnelse over de mange løb for klassiske biler og "Youngtimers" (1986-1995) og det var et hæfte på 35 sider med over 300 arrangementer i hele Tyskland som ADAC bringer til udførelse i 2015.

FIVA medlemskabet er i særdeles gode hænder i en klub med tæt kontakt til politikerne i EU og Tyskland. Klubben har et know how, hvad løbsplanlægning og udførelse angår, som rækker mange år tilbage, samt den nødvendige økonomi.

Løbslisten viser yderst forskellige løb og rallies (retro rally!). Løbspapirer er professionelt udført og særdeles indbydende. At deltage i disse løb er økonomisk overkommeligt for de fleste. Ikke store prestigeprojekter som "Mille Miglia" der koster kassen. Man har også fået fat i de unge mennesker så det hele kan fortsætte i tiden fremover med en masse dynamik.

Interesserede kan gå ind på hjemmesiden: www.adac.de/klassik og gratis tilmelde sig "Oldtimer Newsletter".

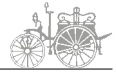
Med venlig hilsen
IB JENSEN medlem nr. 560

På næste side:

Billedgalleriet

Vi har nu indsat den første serie billeder fra de Københavnske gader fra før i tiden, under "Billedgalleriet" på DVK's hjemmeside. Mange af billederne er digitaliseret af Stadsdirektoratet og lagt ud på nettet.

Hvis man genkender, eller har en historie der indgår i et af billederne må man gerne sende teksten til Veteran Tidende, således at vi kan få tilføjet det under billederne. Husk venligst at opgive billednummer. vt@veteranbilklub.dk





Alfasud

En milepæl i bilhistorien

Tekst og foto: Peter Dyrelund

Alfa Romeo Alfasud er en milepæl i bilhistorien på højde med Citroën DS og Mini. Den har godt nok ikke enkelte meget revolutionerende detaljer, men summen af specielle detaljer gør den alligevel til noget specielt. Desværre rustede Alfasud alt for hurtigt, hvilket dog også var et problem for mange andre biler i 70'erne.

Herunder er nævnt de mange detaljer, hvor Alfasud var forud for sin tid. Hver især fandtes detaljerne måske også på andre (dyrere) biler, men det var den unike samling af moderne detaljer, der gjorde, at Alfasud'en var langt foran for sin tid.

Det er også kendt, at enhver fabrik, der byggede biler i Alfasud'ens størrelse, havde en Alfasud i testparken til sammenligning. F.eks. er set billeder, hvor VW kører testkørsler med den dengang (1975) nye VW Polo, hvor Alfasud'en var med i kortegen.

Alfasud blev præsenteret på Torino-biludstillingen i november 1971, og den gik i produktion i juni 1972 på en helt ny fabrik i Pomigliano d'Arco (tæt ved Napoli). Der var tale om en slags beskæftigelsesprojekt for det fattige syditalien. Chef for både fabriksbygning og konstruktion af bilen var østrigere Rudolf Hruska, der tidligere havde været ansat hos Porsche, VW og Fiat.

Detaljerne:

- Forhjulstræk. Først lige for alvor begyndt til de mindre biler på det tidspunkt med Fiat 127/128 og Simca 1100. Mini og Marina havde selvfølgelig eksisteret i nogen tid.
- Stærkt overkvadratisk (boring x slag: 80 x 59 mm) og dermed omdrejningsvillig, 1.2-liters boxermotor, lavt tyngdepunkt.
- Motorblok i ét stykke med særlige lejeoverfald (meget stiv konstruktion i sammenligning med andre boxermotorer, der er delt på langs).
- Tandremstrukne, overliggende knastaksler med direkte ventilaktivering.
- Genial let ventiljustering trods overliggende knastaksler (patenteret). Spillerum justeres direkte via en unbrakonøgle, der stikkes ned gennem hullet i knastakslen ud for hver ventil.
- Elektrisk kølevandsventilator, sparer brændstof og tager ikke motoreffekt.
- Dobbelt kølevandstermostat, forhindrer koldtvandschok.
- Skivebremser ved differentiale foran, plads til store skiver, lav uaffjedret vægt.
- Skivebremser bagtil, fandtes ellers kun på meget dyre biler.
- Håndbremse på forhjul, bedre nødbremse end når den er på baghjul.
- 2-kreds bremsesystem med begge kredse til forhjul (ellers kun Volvo og R-R).
- Lastafhængig ventil til baghjulsbremserne for bedre bremsning tom og fuldt læsset.
- Mekanikervenligt motorrum, f.eks. starter og generator placeret let tilgængeligt ovenpå motor.
- Justérbart rat.
- Højde- og vinkeljusterbare forsæder (med fiberskiver).
- Exceptionel god pladsudnyttelse, bilen er kun 3,89 m lang og har plads til fire 190 cm personer. Dertil et stort, reelt forment bagagerum.
- Varmesystem med blanding af varm og kold luft i stedet for varmtvandshane. Friskluftdyser i instrumentbrædt og luftudtag ved bagruden.
- Alle funktioner (lys, visker, vasker, blæser) samlet i to ratstilke (ikke panelkontakter).
- Lav luftmodstandskoefficient for den tid, Cw 0,40 for 4-dørs og 0,39 for ti-udgave.
- Isoleret dobbeltvæg mellem motor og kabine, lydsvag som langt dyrere bil.
- En af de første (måske den første) bil med benzintank under bagsæde: Sikker, pladsbesparende placering.
- Baghjulsophæng: Let, stiv bagaksel med Watt-parallelogram i hver side og indbygget krængningsstabilisatorvirkning, genial konstruktion.
- Forhjulsoophæng: McPherson med meget kraftig langsgående reaktionsarme (hvor andre blot bruger krængningsstabilisator til fastholdelse af hjulets stilling). Sammen med 1,5-2 grader negativ camber på forhjulene giver det hidtil ukendt præcis styring.
- En af de første biler med "lavprofildæk" som standard (165/70-13).
- Suveræne køreegenskaber, baseret på bl.a. præcis hjulføring, lavt tyngdepunkt og optimal geometri (negativ camber fortil).

Alfasud blev valgt til Årtiets Bil i '70'erne af bilmagasinet CAR.

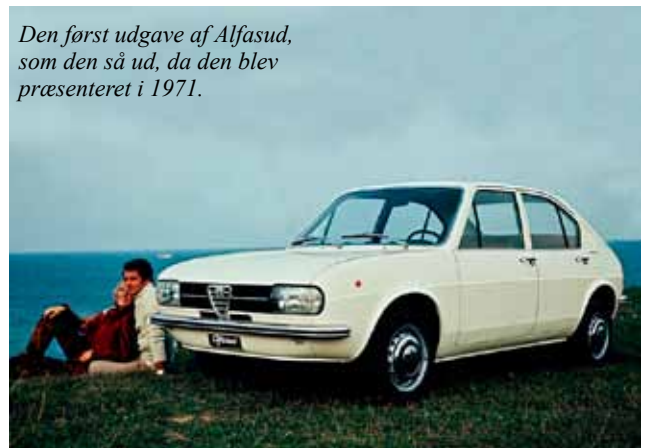
Hvis man f.eks. sammenligner med en Ford Escort, som en typisk repræsentant for biler af årgang 1971, hvor Alfasud'en blev præsenteret, vil man kunne konstatere, at Escort'en ikke har en eneste af de ovennævnte detaljer.



Farverne fra det italienske flag. Forrest den røde Serie 1 Alfasud ti, i helt original stand. Bagved to modificerede Serie 3 Alfasud ti.



Alfasud 1.2 ti af første serie. Bilen står nu på Ole Sommers museum. Som det ses, har den ikke altid kun været ude i tørvejr. Alfasud blev produceret fra 1972 til 1984.



Den først udgave af Alfasud, som den så ud, da den blev præsenteret i 1971.

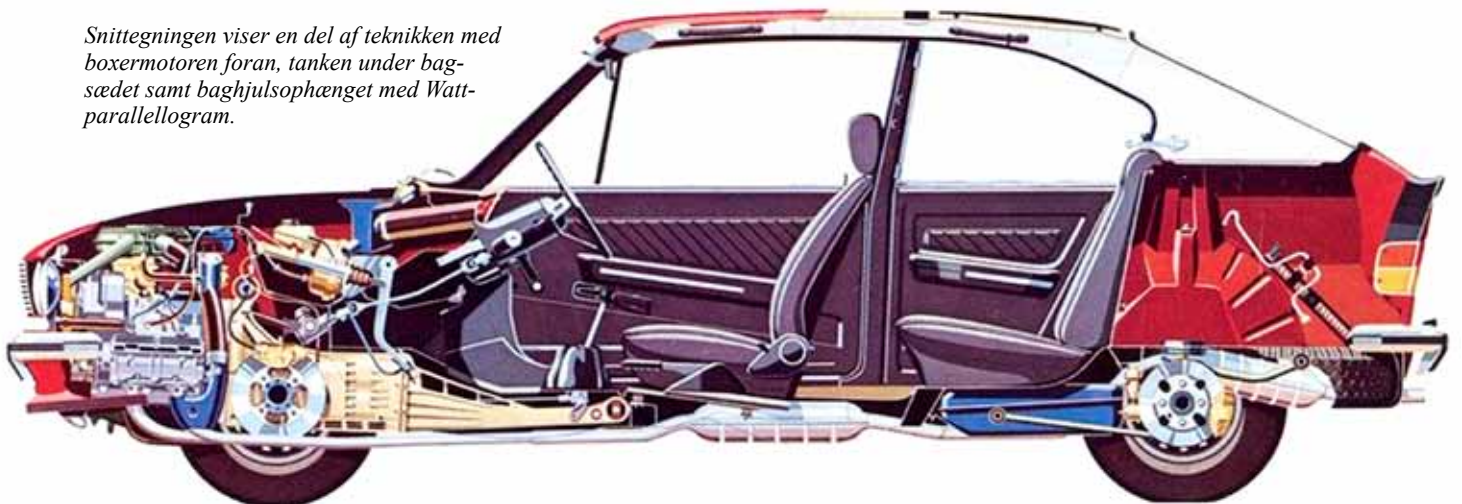


Forfatterens Alfasud 1.5 4-dørs 1979, fotograferet i 1987 kort før salget af bilen. Bilen havde kørt næsten 1/4 mio. km.



Den nye ejer kørte i bilen i nogle år, og så blev den skilt ad for renovering. Men den blev aldrig renoveret, men stod i en lade i 20 år og er netop genfundet i forbavsende rustfri stand

Snittegningen viser en del af teknikken med boxer motoren foran, tanken under bagsædet samt baghjulsophænget med Watt-parallelogram.





British Classic Car Meeting 2014 St. Moritz, Schweiz

Tekst og foto:
Birgit og Knud Kærslund

Vores deltagerbillede fra løbet.

Her vil vi fortælle lidt om vores sommerferietur til Schweiz og vores deltagelse i ovenstående arrangement for britiske klassiske biler.

Vi har igennem mange år brugt vore klassiske køretøjer, Austin Healey 3000 og Jaguar XK 150 FHC, til ferieture og deltagelse i klassiske arrangementer i udlandet. Turen er foretaget i vores Austin Healey 3000 fra 1961. Vores Healey blev valgt til denne tur da den er åben og dermed bedre egnet til en sommertur til alperne og Norditalien.

Forhistorien er egentligt at vi sidste år deltog i 4. European Healey Meeting i Skotland. En af dagene var der af den schweiziske Healey klub arrangeret et rally i det skotske, i området vest for Stirling og omkring Loch Lomond. Vi var så heldige at vinde 1. Præmie i dette rally. Præmien bestod i et 2. Dages ophold på det fantastiske Suvretta House i St. Moritz i Schweiz. Et af Schweiz' og verdens allerbedste hoteller. Vi besluttede derfor at udvide dette ophold med yderligere 2 dage hvor vi deltog i BCCM 2014.

Først lidt om forberedelserne og turen derned. Vores Healey har efterhånden været en del rundt i Europa og har kørt ca. 65 – 70.000 km siden restaureringen i 1997. Den har altid været trofast og har aldrig svigtet os. Forud for turen checkede jeg selv bilen og stillede ventilerne. Endvidere havde jeg karburatorerne og indsningsma-

nifolden afmonteret for at få den gjort godt rent i motorrummet, samt for at få manifolden frisket op med ny maling. Endvidere besluttede jeg at montere en elektrisk kølblæser samt en ny ventilatorvinge med 6 blade i stedet for den originale. Fik endvidere monteret en køletermostat på 75 grader i stedet for den jeg havde i bilen på 88 grader. Jeg har dog aldrig haft større problemer med at motoren blev for varm ved normal kørsel. Kun ved langsom bykørsel og kø er den af og til blevet meget varm men aldrig så meget at bilen har kogt. Køleren i bilen er stadig den originale køler. Efter prøvekørsel var Healeyn nu klar til turen.

Vi havde besluttet at gøre turen uden brug af biltog, samt hovedsageligt uden at bruge motorvej. Planen var at turen til Schweiz og tilbage også skulle være en positiv del af ferieoplevelsen og med tid til at se noget undervejs. Mandag den 7. Juli kl. 10.00 går starten fra Horsens med kurs mod Magdeburg, hvor vi havde booket den første overnatning. Vi starter med kalechen på, da det har regnet en hel del om natten og morgenen. Vejret bedres dog meget da vi når et stykke ned i Tyskland og ved middagspausen pakker vi kalechen ned. Vi tog motorvejen fra Horsens og til vi kom ned nord for Hamburg. Her drejede vi fra mod Bad Segeberg og tog herefter de normale landeveje resten af vejen til vi ankom til Magdeburg. Vejret var blevet rigtigt fint med solskin og 27 – 28 graders varme. Ankomst til Magdeburg efter ca. 575 km.

Tirsdag den 8. Juli var afsat til at se nærmere på byen. Magdeburg er en typisk by fra det tidligere østtyskland og bærer stadig meget præg af dette i bygninger og gader. Vi fik set markedspladsen og et par kirker. Var endvidere på rundvisning i "Grüne Citadelle" Et helt specielt bygningsværk af Friedensreich Hundertwasser. Se www.gruene-zitadelle.de for yderligere info. Kan anbefales ved besøg i Magdeburg. Vejret var gråt og på vejen hjem til hotellet begyndte det at regne og tordne og da vi nåede hotellet blev det voldsomt regnvejr der varede det meste af aftenen og natten.

Onsdag formiddag starter vi fra Magdeburg med kurs mod Regensburg lidt nordvest for München. Der er fortsat gråvejr og regnvejr og det varer det meste af dagen. Turen går fortsat af landevejene. Vi får set en masse smuk natur, vejene er rigtigt gode og der er ikke meget trafik her i den østlige del af Tyskland. Ankomst til Regensburg til aften til et hotel vi har booket i forvejen.

Torsdag er det meningen at vi kører til Kufstein på grænsen mellem Tyskland og Østrig. Der er ikke så langt så vi har tid til at se lidt på Regensburg inden vi fortsætter turen. Kører ind til bycentrum og finder en parkeringsplads og begiver os derefter ud på en spadseretur i centrum af byen. Det er en smuk gammel middelalderby med masser af snævre gader og gamle restaurerede huse. Donau løber lige igennem byen.



Vi fik set domkirken og var på en rundtur med sightseeing bus inden vi begav os tilbage til parkeringspladsen, fandt Healeyen og fortsatte turen mod Kufstein. Her fandt vi vores bookede hotel Gisela, fik os indlogeret og derefter ud at se lidt af byen inden vi fandt et sted at spise.

Fredag morgen styrter regnen ned. Vi har ikke været forudseende at sætte kalechen på aftenen før. Vi må i gang, selvom vi ved at bilen når at blive våd inden projektet er tilendebragt. Det var en af de dage hvor man ønskede sig rulle op vinduer og en kaleche man blot trækker hen over hovedet. Det har vi ikke og skidt med det – vi ved at både bilen og vi bliver tørre igen. Uanset regnvejr er der stadig tale om en flot tur gennem Østrig og efter at vi har krydset grænsen til Schweiz bliver vejret også bedre og det ender med en fin dag i solskin da vi ankommer til St. Moritz fredag eftermiddag.

På en af byens pladser er der indcheckning til British Classic Car Meeting. Vi bliver checket ind og får udleveret en lækker pose med materialer, gaver, program og rutebog vedr. Løbet om lørdagen. Vi bliver også budt velkommen af Vic Jacobs som er præsident for løbet. Vic Jacobs kører Healey 100S og vil være kendt af de fleste af deltagerne i European Healey Meetings. Han var endvidere netop stoppet som direktør for Suvretta House efter mange år som direktør for hotellet.

Lidt information om British Classic Car Meeting. Arrangementet blev afholdt for 21. gang her i 2014. Der er, som navnet antyder, tale om et løb for biler af britisk oprindelse. Fortrinsvis er der deltagelse af Rolls Royce, Bentley, Aston Martin, Lagonda, Jaguar, Daimler, Austin Healey og Healey. Endvidere en klasse for andre engelske biler. Her deltog MG, Alvis, Allard og en British Salmson. Der deltog en del helt gamle RR og Bentley. De ældste fra 1925 og flere fra sidst i tyverne og fra trediverne. Rigtigt mange og spændende biler som kun sjældent vil ses i DK. Der kan også deltage nyere biler, blot de er engelske. Der deltog således RR og Bentley fra både 2006 og 2012. Deltagerne er hovedsageligt fra



Tidligt lørdag morgen opstilles bilerne i nummerorden før starten.



Fra starten på hovedgaden i St. Moritz.

Schweiz. Endvidere deltagere fra Tyskland, England, Lichtenstein, Italien. Vi deltog som de eneste fra Danmark og fik oplyst at der ikke tidligere havde været dansk deltagelse. Til løbet i år var tilmeldt 165 biler og ca. 350 mennesker.

Jaguar var bilmærket med flest deltagere. I alt deltog 65 biler fordelt på 3 – SS100, 11 – XK120, 8-XK140, 5 – XK150, 1 – C-type, 18 – E-typer, 2 – S-type, 1 – Mk. II og 16 stk. øvrige Jaguar/Daimler fra 1975 – 2004. Øvrige mærker var repræsenteret med 28 – Rols Royce, 26 – Bentley, 24 – Austin Healey, 15 – Aston Martin og 7 øvrige britiske mærker.

Arrangementet er lagt på et eksklusivt plan og deltagerne bor på de bedste hoteller i St. Moritz. Suvretta House, Badrutt's Palace og Hotel Schweizerhof. Endvidere er lagt stor vægt på aperitif og åbningsdinner fredag aften, aperitif og galadinner lørdag aften samt udsøgt lunch i telt ved Concours d'Élegance om søndagen. Løbet er således ikke billigt at deltage i men en oplevelse som man må unde sig selv en gang i mellem. Se evt. www.bccm-stmoritz.ch for yderligere oplysninger.

Efter indcheckningen ved ankomsten fredag kørte vi til Suvretta House, som ligger lidt uden for St. Moritz i flot schweizisk natur og med udsigt ned





til byen, søen og til bjergene omkring. Byen ligger i ca. 1800 meters højde. Efter indcheckning på værelset var der tid til lidt afslapning inden vi skulle være klar til velkomst og åbningsdinner. Dette foregik på Badrutt's Palace nede i centrum af byen. Hotellet er et gammelt luksushotel i typisk mondæn schweizerstil, bygget i 1896 og beliggende midt på hovedgaden i St. Moritz. Afhentning i busser og transport til hotellet. Herefter aperitif, velkomst af præsidenten for arrangementet Vic Jacobs og en udsøgt velkomstbuffet med mange lækre specialiteter og tilhørende vine. Middagen blev afsluttet med en dessertbuffet der siger spar 2 til hvad vi nogensinde har oplevet. Dessertbuffeten foregik i hotellets enorme køkkenfaciliteter. Vi fik således lejlighed til at begive os rundt i disse og samtidigt nyde alle mulige og tænkelige små dessertlækkerier. Det kan næsten ikke beskrives. Samtidigt var hotellets personale hele tiden klar med dejlig kaffe og supplementer til dessertbuffeten.

Herefter var det tid til at tage bussen tilbage til vores hotel igen. Vi skulle lige studere road book'en for løbet lørdag inden vi gik til sengs i vore kæmpesenge på hotellet.

Tidligt op lørdag morgen, morgenmad fra kl. 06,30. Vi skulle møde på en parkeringsplads nede i byen kl. 07,30 for at blive indplaceret i den rigtige startrækkefølge. Vejret viste sig fra sin bedste side, solskin og klart vejr men stadig lidt køligt da vi jo er i 1800 meters højde. Vi afmonterede dog kalechen og det viste sig at være en rigtig beslutning. Vejret blev lunere og vi havde flot solskin til efter frokost. Herefter kørte vi i kortege til hovedgaden hvor vi startede fra en startportal og derefter kørte ud på ruten. Løbet var i alt på ca. 220 km. Deltagerne blev sendt ud på 2 ruter i hver sin retning. Undervejs på ruten ville man således møde deltagerne der kørte den modsatte rute. Rutebogen beskrev ruten med tulipaner og var ikke vanskeligt at følge blot man hele tiden var med. En triptæller var en god hjælp. Godt vi havde monteret vores gamle Hemo før turen.

Undervejs på ruten var der nogle poster med opgaver der skulle løses, som vi



kender det hjemmefra. Endvidere var der nogle pålidelighedsetaper der skulle køres med en bestemt gennemsnitshastighed. Her blev vi startet ud på etape og skulle derefter f. eks. Køre 32,5 km/h indtil et skilt viste at etape var slut. Løbet gik hovedsageligt ad mindre veje i området nordøst for St. Moritz i området Nationalpark Schweiz. Vi passerede Ofenpasset (2149 m. højde) 2 gange og spiste frokost i restauranten deroppe. Her delte vi bord med et par damer der deltog i løbet. Deres ægtefæller kørte i den gamle British Salmon. De kørte i en nyere Bentley eller var det RR?

Vejret var rigtig fint til efter frokosten. Da vi startede efter frokosten var det småt begyndt at regne og efter kort tid regnede det kraftigt og vi måtte have kalechen op. Igen en flot tur tilbage til St. Moritz hvor vi var i mål ved 16-tiden. Herefter tilbage til hotellet til lidt afslapning og eftermiddagskaffe.

Lørdag aften var der aperitif og galadinner og dette foregik meget belejligt på Suvretta House, hvor vi boede. Dresscode var smoking eller habit og slips. Der var virkeligt stil over tingene og man kunne godt se at det var det bedre borgerskab der var til stede. Vi kom til at sidde til bords med en eng-



Herlige hårnåle på Tremolavejen.



lænder der var bosiddende i Schweiz med sin canadiske kone. Han havde netop købt sig en Healey 3000 i rally trim med 3. dobb. weber m.v. Han og konen deltog i løbet i Healey'en og konen kørte så med til St. Moritz i en nyere Aston Martin Vantage til at slæbe bagagen. Middagen om aftenen var også med det bedste Suvretta House kunne præstere og med tilhørende vine. Deserten kunne dog ikke måle sig med

aftenen før hvor den var fuldstændig overgået. I løbet af aftenen var der præmieuddeling til vinderne af de forskellige klasser i dagens rally. Der var præmier til vinderne af klasserne inden for de enkelte bilmærker, samt til den samlede vinder af løbet. Den samlede vinder af løbet blev en schweizisk E-type. Vi fik samlet 334 strafpoints, heraf 180 points på en pålidelighedsetape hvor vejen var spærret i en periode da

vi skulle forbi, fordi vores løb faldt sammen med et motionsløb på samme tidspunkt. Det blev samlet til en plads som nr. 53 af 157 startende biler. Festeren sluttede med underholdning og dans til et 6-mandsorkester.

Tidligt op søndag morgen for at få Healeyen gjort klar til concours. Efter en del regn på turen til St. Moritz og også regn på den sidste del af lørdagen var



På vej mod St. Gotthardt passet ad den gamle Tremolavej.

der behov for en grundig gang vask og puds inden søndagens concurs. Her blev bilerne opstillet på hovedgaden i St. Moritz. Vi kom ret sent og fik ikke nogen fornemmelse af hvordan man bedømte bilerne. Ved frokosten blev så uddelt præmier til alle vinderne i de forskellige klasser.

Her søndag formiddag var der god tid til at studere de mange spændende biler

og detaljerne på disse biler. Endvidere mødte vi også et par fra den norske Healey klub som var på ferie i Schweiz, dog ikke i deres Healey. Var fløjet dertil og havde lejet bil.

Efter en rigtig dejlig frokost i teltet på concourpladsen var BCCM 2014 ved at være slut og vi kørte tilbage til hotellet for at slappe lidt af resten af dagen. De næste par dage skulle vi nyde vores

luxusophold på hotellet. Præmien fra rallyet sidste år i Skotland.

Søndag aften var vi inviteret til welcome-cocktail af hotellets nye direktør og frue, Esther og Peter Egli. Efterfølgende til gourmet dinner i hotellets Grand Restaurant. Endnu en dejlig aften på dette smukke gamle hotel. Suvretta House er bygget i 1912, også i solid og pompøs schweizisk stil.



Ved frokostpausen på toppen af Ofenpasset.

Mandagen blev brugt til endelig at have god tid til at nyde hotellets store morgenbuffet. Herefter begav vi os på tur med bus og svævebane op til bjergene nord for St. Moritz. Til piz Nair i 3057 m. Højde med udsigt ned over St. Moritz og Silvaplana søen. Vejret var igen med os og vi havde en dejlig tur i bjergene og med en dejlig gåtur den sidste del af vejen fra svævebanen og tilbage til hotellet.

Mandag aften skulle vi nyde den sidste middag på hotellet. Det blev fondue i hotellets Stube i nederste etage. Det var lidt en skuffelse – eller var vi blot blevet forvante i de foregående dage? Endvidere pakning af tasker m.v. Tirsdag skulle vi forlade hotellet og kursen skulle gå lidt syd på til området ved Lago Maggiore og Locarno.

Tirsdag morgen var vejret perfekt, fuldstændig klar solskin og morgenbordet blev nydt på hotellets terrasse. Herefter pakning af bil og klar til afgang. Her var dog opstået et problem. Healeyen lugtede kraftigt af benzin og det viste sig at forreste karburator lækede benzin fra røret fra svømmerhus til dysen. Prøvede at efterspænde røret uden at dette hjalp. Der var altså ikke andet at gøre end afmontere karburatoren og finde ud af hvad problemet var. Som sagt så gjort og det viser sig at en o-ring der skal holde tæt om røret er beskadiget. Nu har man jo ikke lige så-

dan en gummi o-ring med sig. Jeg vender o-ringen om samler stumperne igen og monterer karburatoren. Heldigvis er den tæt for benzin nu og der var ikke problemer resten af turen. Starten syd på blev altså forsinket med en times tid. Nu er vi imidlertid klar og kører syd på langs Silvaplana og Silser søen mod Majolapasset. En helt utrolig flot tur i det smukke og solrige vejr. Her føler man virkelig det skønne ved en åben bil med frit panoramaudsyn til bjergene og omgivelserne. Også en fantastisk tur nedad gennem Majolapasset mange hårnålesving. Vi krydser grænsen til Italien og når ned til Comosøen. Herfra ned langs Comosøen og over til Lugano og herfra til Locarno. Hotellerne er dyre i dette område men vi har fundet et hotel i Cannero på vestsiden af Lago Maggiore hvor vi har booket et par dages ophold. Vi når hertil sidst på eftermiddagen, finder hotellet og bliver indlogeret med udsigt over søen. Vejret har været rigtig flot hele dagen og temperaturerne er vel 27 – 29 grader. Perfekt til Healey kørsel uden kaleche.

Dagen efter er der flere muligheder. Sejlur på søen, sightseeing i Ascona eller en køretur i bjergene. Vi beslutter at køre til Ascona. En smuk og afslappet lille by lidt syd for Locarno. Efter en rundtur i byen og en frokost med udsigt over søen beslutter vi at køre en tur op i bjergene på vejen tilbage til vort hotel. Det bliver en smuk tur ad

schweiziske og italienske bjergveje tilbage til vort hotel.

Torsdag morgen er det planen at starte turen hjemad. Vi skal gerne være hjemme søndag og ønsker ikke at benytte motorvej. Forud for turen har jeg på nettet læst om de forskellige pas i Schweiz der kunne være aktuelle at benytte. Fra vores udgangspunkt ved Lago Maggiore vil St. Gothardt passet være meget aktuelt at benytte nordpå. På nettet fandt jeg ud af at den helt gamle vej over passet, der er brostensbelagt, stadig kan benyttes. På hotellet talte jeg endvidere med et par tyskere i en MGB der stærkt anbefalede at benytte denne vej. Vejret var stadig perfekt, som i de foregående dage. Solskin, klart vejr og 25 – 29 grader. Det blev således en smuk tur op mod Airolo hvor du skal dreje fra for at finde den gamle vej der kaldes Tremolavejen. Selvom der er tale om en brostensbelagt vej det meste af vejen er vejen meget jævn og god at køre på. Der er ikke meget trafik selv i juli måned. Du kan derfor køre turen afslappet og i det tempo du ønsker. Også gode muligheder for pauser undervejs til fotos eller blot for at nyde udsigten. På toppen af passet holdt vi en pause og nød et par grillpølser inden nedstigningen på nordsiden af passet. Her forsætter vejen nordpå forbi Andermatt og Vierwaldstatter søen. Her kan anbefales at gøre et stop ved Telskapelle og nyde en fantastisk udsigt højt over søen sammen med en kop kaffe eller lidt god mad. Herfra videre op igennem Schweiz, et hjørne af Tyskland og til Colmar hvor vi havde besluttet at finde et hotel. Det blev lige i centrum af byen. Herefter godt med et bad og et måltid på en af byens mange restauranter.

Efter en god nats søvn var der tid til at kigge lidt nærmere på centrum af Colmar fredag formiddag, inden turen skulle gå videre nord på. Overalt i centrum var der denne dag et stort marked med alt muligt mellem himmel og jord. Endvidere naturligvis en masse turister her hen i juli måned. På domkirkens tårn var der sågar en storkerede beboet af en rigtig levende stork. Storke så vi i øvrigt flere gange på vejen sydpå gennem den østlige del af Tyskland.



Først på eftermiddagen gik turen videre nordpå ad landevejene. Vejret var stadig fint og meget varmt, vel omkring 30 grader. Termometeret i vores cockpit viste en stor del af tiden mellem 35 og 40 grader. Vi kører langs Rhinen nordpå og når først på aftenen til Nierstein sydvest for Frankfurt. Her finder vi overnatning på en gammel vingård beliggende i den gamle bydel. Gaderne er smalle og der er ingen parkeringsmuligheder. Ind til vingårdens meget lille gårdsplads er der en stor vognport, hvor vi får lov at parkere. Bedre kunne det ikke blive. Så tæt på som muligt og med porten ud til gaden lukket om natten. Efter et bad nød vi herefter nogle kulinariske specialiteter og vingårdens produkter. Fin afslutning på en god dag.

Lørdag morgen skulle vi videre nordpå. Efter en god morgenbuffet sagde vi farvel til Nierstein og fortsatte turen nordpå. Forbi Köln, Osnabrück og Bremen og til området Altes Land sydvest for Hamborg. Her fandt vi efter lidt besvær et hotel i Jork. Lørdag morgen herfra og til færgeoverfarten Glückstadt – Wischhafen. Overfarten bringer os over Elben og vi kan fortsætte turen mod den danske grænse via



Concour på hovedgaden i St. Moritz søndag formiddag.

Rendsburg, Slesvig og Flensburg. Efter lidt handel i grænsekiosken og en bockwurst fortsætter vi turen hjemad, kører på motorvej ved Kolding og er hjemme i Horsens søndag eftermiddag.

Konklusionen er at vi har haft en fantastisk fin tur med et par dage med regnvejr og ellers masser af fint vejr. Vi har set og oplevet en masse. Vores Healey har i det store og hele opført sig eksemplarisk, kørt 3600 km og med et olie-

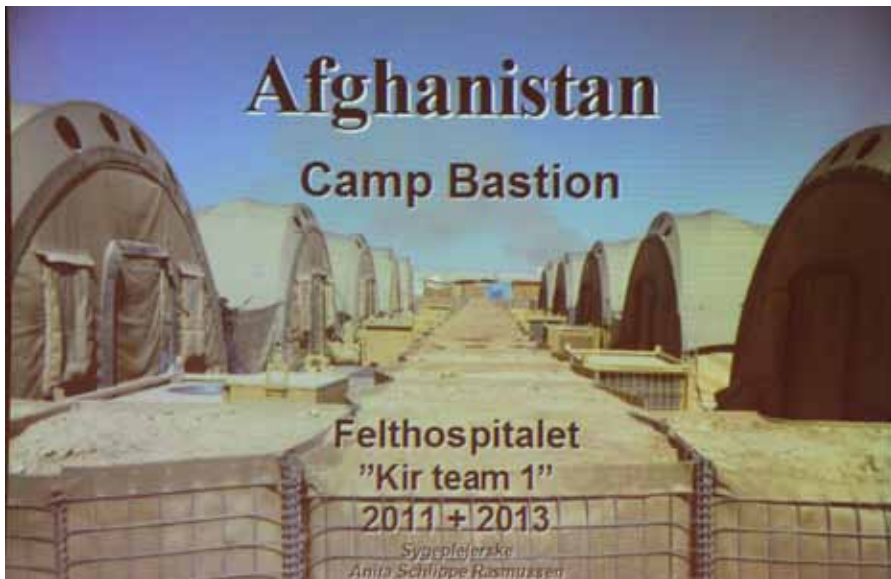
forbrug på ca. 1 liter. Den monterede el-blæser har næsten ikke været i brug. Kun nogle få gange har jeg tændt for den ved langsom bykørsel. Koldere termostat og den nye ventilatorvinge har været en god hjælp til at holde motortemperaturen nede. En positiv ting ved den nye ventilatorvinge er endvidere at den er meget mere lydløs end den originale.

På toppen af St. Gotthardt.





Sejt og empatisk besøg i Kværkeby



Februarmødet i Kværkeby blev en oplevelse ud over det sædvanlige. Vi havde besøg af Anita Schlippe Rasmussen, som i to omgange har været udstationeret som operationssygeplejerske i Afghanistan.

Med en baggrund i 17 år på Ringsted Sygehus som operationssygeplejerske, en lynuddannelse som soldat, træning på en kopi af et felthospital i England, gik turen til Camp Bastion. En lejr, placeret langt ude i den Afghanske ørken, med et personel på 50.000 og verdens største felthospital med 400 ansatte. Hospitalet blev ledet af englænderne med alle nationaliteter som ansatte. "Det danske team var det bedste" sagde Anita med et glimt i øjet, men det var vist rigtigt nok. "Bare hjertet slog, når vi fik dem ind, så skulle vi nok klare den". Med en overlevelsesprocent på 98 må man jo give hende ret. De typiske skader var ca. 54 % fragmentskader af meget varierende art og ca. 30 % skudskader.

Hele foredraget blev ledsaget af en masse billeder, både fra hverdagen i lejren og fra hospitalet. Det der imponerede mig mest var, at det hverken tippede til den ene eller den anden side. Anita formåede at balancere mellem det forfærdelige som krig og dens følger er og den hverdag og de forhold der herskede i lejren. Vi så meget få "grimme" billeder og Anita advarede på forhånd. Når hun viste dem, var det mest for at demonstrere forskellen på arbejdet på et felthospital og et almindeligt dansk ditto. Samtidig viste et par af dem også nogle udviklede teknikker, som senere kommer til anvendelse på "normale" sygehuse. At blod var noget af det vigtigste siger sig selv og når alt skulle flyves ind og ud til lejren, stillede det nogle særlige krav.

Det er umuligt at yde Anitas foredrag fuld retfærdighed med disse linjer. Vi fik så megen information og svar på spørgsmål - jeg nævner i flæng og i stikord: Talibanerne fik bind for øjnene og propper i ørerne når de blev behandlet. Når alle operationsborde var optaget, stoppede krigshandlingerne.

Lukkede aldrig et operationssår, men "pakkede" det ind for senere behandling hjemme. Når der kom børn ind, der ikke vidste hvor gamle de var, blev de målt med farvede målebånd (grønne, blå, røde osv.) og hvis f.eks. det grønne passede, var der pakker med medicin, rigtig størrelse kanyler m.m. - mærket med grønt. Ved dødsfald var der den samme ceremoni i kapellet, uanset nationalitet. De omkomne blev fløjet hjem om natten og her tog kammeraterne afsked.

Anita fortalte også om det totalt alkoholfrie område, som gjaldt for hele lejren, om den engelske mad contra den amerikanske. Om at bære våben, som var påbudt alle steder undtagen på operationsstuen. En imponerende fortælling om "Camp Viking" med kælenavnet "Kuffen". Et spisested organiseret af KFUM's soldaterhjem og med et pragtfuldt ægtepar som værter. At det sociale også spillede en stor rolle, når man skulle bo så tæt sammen, er helt forståeligt. Her var Anita heldig, at hun klikkede med de engelske piger.

Jeg vil tillade mig at slutte med at gengive det som Anita sagde, at hun kunne tage med hjem fra sine udstationeringer:

- 1) Få altid det bedste ud af situationen.
- 2) Vær god ved hinanden.
- 3) Ingen kan dømmes om et andet liv er værd at leve.
- 4) Livet er dyrebart og sårbart.
- 5) Stolt af at være dansk.
- 6) Dejligt at gøre en forskel.

Anita har meldt sig til endnu en tårn - denne gang med et mindre udrykningsteam og udstationeret hvor som helst i verden - hatten af for en sej dansk kvinde.

Erik Madsen - Roskilde.



Nytårskur hos DVK-Lillebælt, den 8. januar

Godt Nytår til alle i DVK !... Så er det da gjort!

Som vanligt blev der - igen i år - holdt Nytårskur på mødestedet DVK-Lillebælt. Og for resten.. Tillykke med de 80 år.. Elvis - den 8. januar – men det var nu ikke lige derfor, vi var mødt op på mødestedet.

Nej... der var flere grunde til at møde op, nemlig : Det sociale samvær, ønsket om en god aften og ikke mindst ... noget at spise, samt en lille overraskelse, som kun få kendte til.

Mødet startede præcis kl. 18.00 med middagen, som bestod af :

Smørstege kartofler, Kylling med bacon & Sauce Béarnaise, (det var vist ”sovs” for der var NOK af det!) efterfulgt af kaffe med småkager.

Alt dette til en pris af bare 40 kr., det da billigt... meget billigt? – men Køreselskabet Lillebælt havde også givet et tilskud på 10 kr. pr næse!!

Middagen var – som altid – lavet af vores 2 skønne ”madmødre”, Jette Andersen og Dorte Bertelsen. (tak for dejlig mad, piger!).

”Vores” madpiger fik overrakt blomster - af køreselskabsformanden Bob Hansen - for deres store arbejde hver eneste måned.

Nå ja... jeg skal vel lige nævne, at pigerne lavede mad til alle de 85 personer der mødte op til kuren!! Godt gået piger!! Og tak til alle for fremmødet, som bestod af rigtig mange damer.. dejligt at de også deltager med interesse og assistance.

Efterfølgende tog John Andersen ordet, hvor han fortalte, lidt om året 2014 samt lidt om planerne for 2015!

John talte bl.a, om Ole Troen, som jo har været en overordentlig STOR drivkraft i DVK-Lillebælt sammen med John A., lige fra dag ET, da vores lokale mødested begyndte. Samtidig har Ole været kasserer, webmaster, DVK ”udstillingsstand fabrikator og opstiller” og adskillige flere ting.

Ole har ønsket at stoppe med kasserer og webmaster jobbet, som efterfølgende er blevet overtaget af ny kasserer Povl Rasmussen, ny webcarl Bertel Bertelsen.



I forbindelse med Ole's ”fratrædelse” blev han udnævnt til Æresmedlem af vores lokale mødested DVK-Lillebælt, og Ole fik overrakt - in absentia - et meget fint diplom, som tak for hans store arbejde for mødestedet DVK-Lillebælt.dk.

John A. kunne med stor glæde fortælle at mødestedet DVK-Lillebælt, havde modtaget en check på 5.000 kr. sponsoreret af Danske Bank. Desværre kunne bankdirektør Søren Andersen ikke selv overrække checken, til vores formand John Andersen, så checken blev derfor overrakt af Søren Andesens kollega i Danske Bank, John Christensen, som

tilfældigvis også er medlem af DVK-Lillebælt.

Bankdirektør Søren Andersen har efterfølgende været på besøg hos DVK-Lillebælt, og set vores meget fine – synes vi selv – lokale.

Pengene er tænkt brugt til et telt, som kan gøre vores lokale lidt større, når deltagerlisten bliver lidt for stor til det stationære rum!

Kuren blev afsluttet ved 22.30 tiden, og vi ku' på godt jysk sige :” Det var *ik' så ring' endda* ” !!

Med venlig hilsen
Bertel Bertelsen..



DKW F5 Front Luxus-Zweisitzer offen (Roadster)

Af: Ole Juel

Jeg stiftede Dansk DKW Club den 8. juni 1975 og var formand de første 10 år. Her mødte jeg Poul Engelbrechtsen ved vores første store møde ved Munkholmbroen.

Han kom i sin DKW F7 Front Luksus 4 personers cabriolet. Han fortalte, at han også havde en DKW F5 Roadster fra 1937. Jeg fik et billede af den og tænkte, at en sådan ville jeg også en gang eje.

Siden fik jeg en DKW F5 Front Luxus 2 personers Cabriolet 1936 og vi mødtes på Gavnø, hvor vi holdt ved siden af hinanden. (Se Bilhistorisk Tidsskrift 103/1990 side 8). Tiden gik, men pludselig blev jeg ringet op af en mand fra Jyllinge nord for Roskilde. Han hed Bjørn og havde på et langt tidligere tidspunkt købt nogle reservedele af mig. Han havde en DKW F5 Roadster 1937 til salg. Jeg besøgte ham og kunne se, at karosseriet var færdiglavet hvad angik træ- og pladearbejde. Undervognen manglede en del, men motoren skulle være renoveret. Den var dog for dyr for mig og derfor kontaktede jeg en god ven fra vores klub Danske DKW Veteraner, Henrik Gyving-Nielsen fra Haslev. Han købte den og anbragte den hos mig. Jeg skulle fremstille nyt ledningsnet, renovere undervognen og efterse motoren. Det viste sig, at stempellerne var vendt forkert og dynastarteren var defekt. Under dette arbejde blev jeg



kontaktet af Ole Hansen fra Vemmelev, idet han også havde en sådan stående. Han ville sælge den, idet han ikke magtede at renovere den. Jeg vidste godt, at han havde den, men havde aldrig set den. Den var i en overordentlig dårlig stand og Steen Banke kendte også noget til den, idet den var kommet på hans værksted, hvor hans far holdt den kørende gennem nogle år. Den tilhørte dengang Erik Cordius Hansen fra København, der havde den som brugsbil fra 1955 til 1972. Herefter landede den hos Jaguarforhandler Johan Bendixen. Her købte Ole Hansen den for 2.000 kr. Den første kendte ejer var disponent Jørgen Bache, Skovvej 15, Gent. (Hvor

det så end er) Den blev indregistreret den 9/6 1949.

Den 13. april 1997 kørte jeg til Ole Hansen i Vemmelev for at bese og måske købe den. Vi blev enige om en pris og delene blev transporteret hjem. Nu stod der pludselig 2 DKW F5 Roadstere i min garage. Det viste sig at være heldigt, idet træværket på min var væk eller i dårlig stand. Jeg kunne nu se, hvordan det skulle se ud og måle det op.

I Holbæk stod der også det meste af en DKW F5 Roadster hos Aage Holst Jensen. Den havde jeg også set på, men den var også for dyr. Men på denne kunne jeg se en del detaljer, på især bagenden, idet den aldrig havde været restaureret. Denne vil jeg vende tilbage til lidt senere.

Jeg fik stor hjælp af Poul Engelbrechtsen og mange billeder og uden dette havde det været næsten umuligt.

Ved et besøg på veterantræffet i Græsted, hvor jeg var kørende i den sammen med Flemming Møller fra Sundbylille, kom der en mand hen til mig og spurgte om han kunne købe den. Han hed Karl Dresler og havde selv haft en sådan som ung. Det ville jeg selvfølgelig ikke, men jeg kunne henvise ham til Aage Holst Jensen fra Holbæk. De fik en aftale i stand og her stødte jeg til Karl Dresler fra Frederiksværk. Vi fik båret DKW'en ud fra det bagerste af det





frugthus, hvor den stod. Karls bil er jo kendt fra forsiden af Veteran Tidende. Henrik Gyrings bil blev også færdig, bl.a. ved hjælp af hans bror fra Ringkøbing og endelig kunne vi mødes alle fire fra samme klub i vores DKW F5 roadstere på museet i Næstved. Jeg tror det er første gang der har været fire roadstere samlet. Dette kan jeg sige med stor sikkerhed, idet jeg har deltaget i over 30 internationale DKW/ Auto Union træf i hele Europa. Der blev i alt fremstillet 408 stk. af denne model hos Gustav Horning & Co i Meerane ca. 15 km. fra Zwickau. Den første kom i januar 1935 og den sidste i maj 1938. Min er fra februar 1935, hvor der blev fremstillet 3 stk. Den er den ældste bevarede af denne model.



DKW F5 roadster fra 1935. Ejeren Ole Juul oplyser at der blev fremstillet 400 af denne smarte sportsmodel; man kender 50 bevarede, og af dem er hans den ældste.

MG 1100 1962 Small saloon

Tekst og foto: Erik Mieth

MG er en forkortelse af Morris Garage og fabrikken, der startede i 1924 er nok mest kendt for at fremstille to-persners sportsvogne, men de har også bygget både sedaner og coupeer.

En anden ting som Morris var kendt for, var at modellerne blev fremstillet under forskellige navne og med forskelligt udstyr, og den prøvede bil har været fremstillet som Morris Marina, MG 1100, Austin, Riley, Van den Plas og Wolseley, alle med samme karosse, men med forskelligt udstyr såsom front, instrumentbord m.v.

Den mest solgte i Danmark var standardbilen Morris Marina, som var en almindelig bil i Danmark i 60'erne og 70'erne. Bilerne blev importeret af DOMI (Dansk Oversøisk Motor

Industri) der var en af de store bilimportører frem til begyndelsen af halvfemserne.

Den afprøvede MG 1100 er af årgang 1964, den har fuld dansk historie, og den har været meget igennem for den igen kom til at fremstå som ny.

Selv om meget af bilens historie fortaber sig i historien, så kørte den i mange år på Sejerø hos ham Thomas Thostrup købte bilen af i 1984 for 2.200 kr. men da var den ikke i god stand.

Thomas havde den stående i ca. 25 år inden han havde tid til at renovere den. Thomas er en ægte veteranbilentusiast med adskillige andre projekter, der først skulle klares inden der var tid til MG'en.





Men så blev den også sat gennemgribende i stand. Den blev adskilt og renoveret omhyggeligt både med pladearbejde, indtræk og mekanisk, så den nu fremstår, som da den forlod fabrikken. Den har fået den originale tofarvede farve med grøn overdel og hvid underdel. Farverne er de originale.

Prøveturen.

Familien Thostrup, der omfatter hele tre veteranentusiaster, er flyttet fra Bagsværd til Lolland, hvor de har fået meget bedre plads til deres mange spændende biler, så prøvekørslen foregik ad de lollandske veje, hvor det var en dejlig oplevelse at teste, hvad bilen kan.

Den lave brede bil ligger meget stabilt på vejen, den har et vejgreb der ligner Morris Mascots, så jeg tror man skal være meget uheldig for at kunne skide ud. Forhjulstrækket og tanstangsstyringen giver meget fine og stabile køreegenskaber.





The M.G. 1100 utilises the most advanced engineering technique to pack high performance, comfort, safety and spaciousness into a stylish car of compact dimensions.



Motoren er i MG'en blevet udstyret med to SU karburatorer og det pepper den kendte stødstangsmotor fra Marinaen noget op, men den senere 1300 model er nok mere livlig.

Gearkassen er i 1100 udgave synkroniseret mellem 2 og 3 og 3 og 4, men med den senere 1300 motor blev den fuldt synkroniseret. Gearingen er med passende spring og bilen holder let en marchhastighed på de lovbefalede hastigheder.

Kabinen er også flot med lyseblåt læder og træbeklædt instrumentbord, og man sidder med god støtte i de læderbetrukne stole.

Instrumenteringen er omfattende: Tromlespeedometer, benzinmåler, varmemåler samt advarselslys for olietryk og langt lys.

I 1300 blev tromlespeedometeret udskiftet med runde instrumenter.

Det er godt at den er restaureret.

Teknik

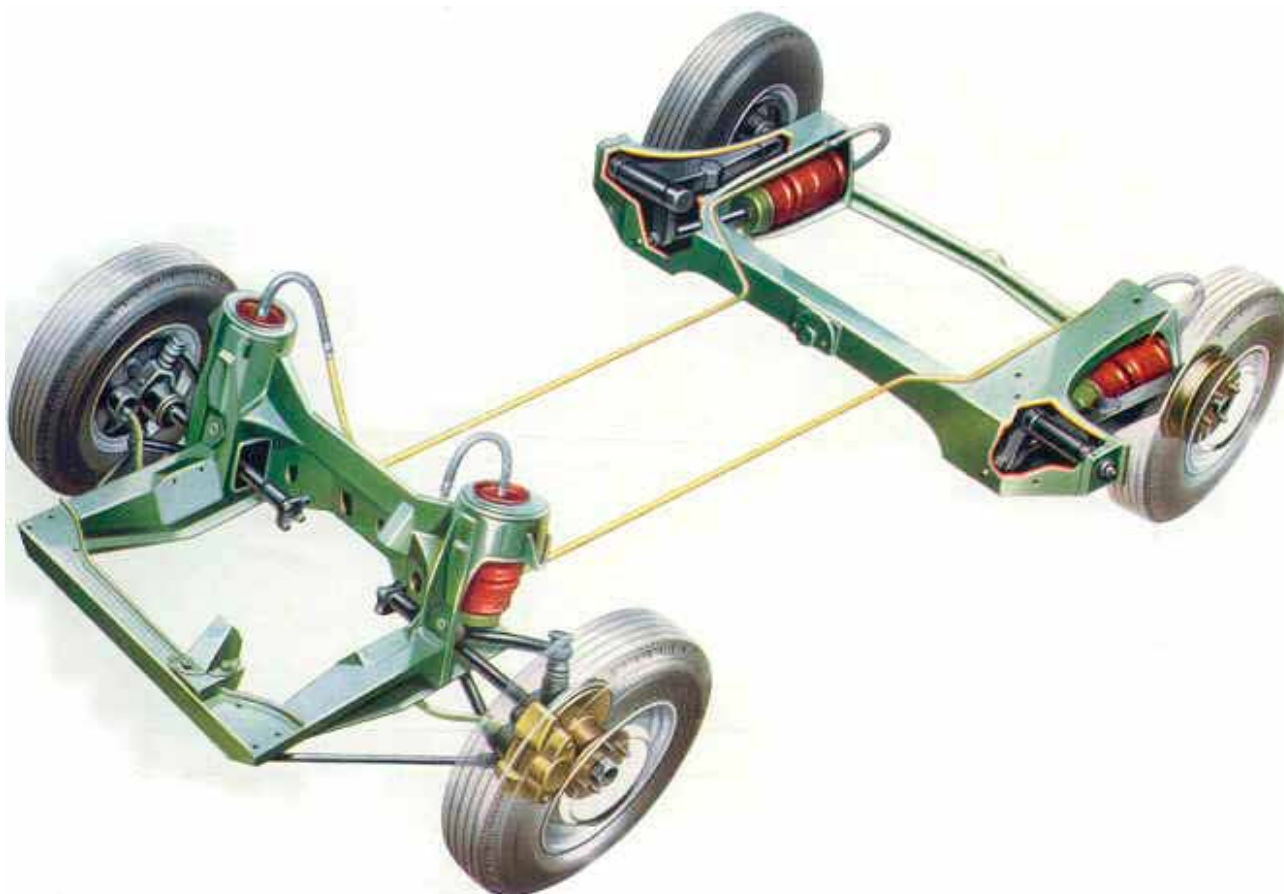
4 cyl. 4-takt 1098 cc stødstangsmotor vandkølet

Kobling tør enkeltplade

4 trin gearkasse synkroniseret mellem 2-3 og 3-4

Skivebrems for – tromlebremser bag, håndbremse på baghjul

Uafhængig hydroelastic væskeaffjedring, med parallelforbundne affjedringselementer og svingarme





”Ud i den kolde sne”



Vel ankommet til Monte Carlo.

Tekst & billeder: Poul Jensen

Monte Carlo Classic 2015

Jeg var ved Københavns Rådhus for at overvære starten på dette års Monte Carlo Classic, og i den forbindelse blev jeg inspireret (af Dorte Stadil) til følgende bilhistoriske tilbageblik.

”Ud i den kolde sne”

Ovenstående er en filmtitel fra 1934, Lau Lauritzen jun. producerede filmen hvoraf en del forgik i Norge. I filmen medvirker – i en meget kort passage – en Morris 10/6 Special Sport som Lau Lauritzen jun. ejede. Han havde købt den tidligere på året og den blev ind-

registreret 24. marts samme år med registrerings nr. A 30419 og er sandsynligvis en af de to der er importeret til Danmark fra ny, senere er der kommet flere til, men det er en anden historie.

Monte Carlo Rally 1936

Lau Lauritzen jun. deltager i løbet fra Umeå, med start nummer 94 ud af i alt 106 deltagere, starten går den 25. januar kl. 11.41 og de ni biler starter med 1 min. mellemrum, bilen er selvfølgelig en Morris 10/6 Special Sport, og udover den starter der 8 andre biler fra Umeå, hvoraf 4 er damehold. Turen går gennem Sverige til Helsingborg og med ankomst i København i tidsrummet 26. jan. kl. 23.37 til 27. jan. kl. 05.25, næste stop var Odense med ankomst mellem kl. 05.01 og 10.49. Den samlede distance der skulle tilbagelæg-



Lau Lauritzen jun. og co-pilot Ove Krebs samt en ukendt beundrer i København før turen går til Umeå.



To stolte køere poserer foran resulttavlen, til venstre ses rutekortet.

ges var udregnet til 3812 km. og ved ankomsten til København var der kørt 1384 km. Ruten gik fra København til Odense, Hamburg, Hannover, Bruxelles, Paris, Dijon, Lyon, Avignon, Brignoles og Monte Carlo. Som jeg læser tidsplanen var der ikke inkluderet lange overnatninger på hoteller, grosserer H. Stenfeldt Hansen som startede fra Umeå har i en artikel skrevet om løbet, "Næste dags morgen ved 3-4 tiden er vi fremme i Stockholm, der staar dejlige opredte senge parat og vi faar nogle timers søvn, inden det kl. 7 morgen gaar videre mod København", så, ja, det har været en barsk affære.

Kort efter starten fra Umeå kørte Lau Lauritzen jun. bilen i en snedrive og mistede den forreste kofanger, derudover har jeg ikke kendskab til andre skader på bilen i forbindelse med løbet. Lau Lauritzen jun. endte med en placering i generalklassementet som nr. 65 ud af 72 biler, der gennemførte det krævende løb, og som nr. 14 ud af 16 biler i klassen under 1500 cc. Vinderen af løbet, L. Zamfirescou i Ford V8 vandt nogle afgørende sekunder ved manøvreprøven på havnen i Monte Carlo, han havde konstrueret et enkelt





Der toppes op på turen til Skotland i 1992.



Den flot restaurerede Monte Carlo deltager.



Forfatteren, co-pilot og Morris 10/6 Special Sport i de Franske alper.

system, således at han i den del af manøvreprøven der normalt krævede at man bakkede, kunne lave en kontrolleret håndbremsevending, og bilen var vendt i den rigtige retning. Et af dameholdene var så entusiastiske i den samme prøve, de glemte at bremse og stoppede først da de ramte muren ved kanten af pladsen, men da var løbet jo også slut!!

Morris 10/6 Special Sport

Jeg har ejet ovennævnte bil, jeg anskaffede den som et projekt i kasser og havde den stående i flere år.

I mellemtiden havde jeg købt en tilsvarende, køreklar, bil i England og da jeg kunne se at jeg ikke ville få restaureret den oprindelige bil, blev den solgt til Verner Christiansen, som har lavet en fantastisk flot restaurering.

Bilen er en åben 4 personers med delvist aluminiumskarosseri, en 6 cylindret motor på 1400 cc og dobb. SU karburator, en solid og brugbar klassiker, som Morris desværre kun fremstillede ca. 130 stk. af.

Ud i den kolde sne 2

Monte Carlo Rallyet må have været en barsk affære i 1936, og uden sammenligning i øvrigt, har jeg deltaget med min Morris 10/6 Special Sport, i Rally Niege et Glace fra 1989 til 2003, det er et løb der har en historisk sammenhæng med Monte Carlo Rallyet, idet det altid foregik den første hele uge i januar, og var en god mulighed for at afprøve kører og materiel, inden det gik løs i det rigtige rally. Løbet er ikke blevet kørt i den oprindelige form efter krigen, i 1971 tog den franske klub "l'Association des Amis de l'Automobile Ancienne" i Grenoble initiativet til at køre et klassisk løb på den gamle "recept" altså kun for førkrigsbiler. Det har været et meget spændende løb at deltage i, og personligt få en lille fornemmelse for de udfordringer kører og materiel blev udsat for i 1936.



Mødestedet i Mårum



Teorien gennemgås.



Ole gennemgår maskineriet.

Mødestedet i Mårum afholder med jævne mellemrum værkstedsaftener, hvor vi bl.a. har set på svejsning, tin, maling, sadelmager, el og tænding og nu var turen til drejbænken, kommet.

Så ca. 30 var mødt op på en mørk aften i februar, hvor maskinarbejder Ole Frandsen, Ford T manden fra Fyn var hidkaldt og han fortalte og gennemgik grundlæggende teori og derefter var der fremvisning og selvstudier ved bænken. Al begyndelse er svær og der var da også nogle der fik sig lidt overraskelser, når maskinen tager fat, men vi har mod nok på at forsætte med uddybende kurser for små hold senere.

Næste gang vi har værkstedsaftener er mandag 30. marts og her er programmet "Kvinde kend din bil" (film til herrerne imens) så veteranen kan nå at blive klar inden sæsonstart.

Ib Rasmussen

Ja det var ikke det det DREJDE sig om. Ib Rasmussens forsøg endte ikke så godt, da maskinen tog fat.





Gandrup i top 10 i Monte

Far og søn leverede kanon resultat i historisk Monte-Carlорally

Jens Gandrup og Kristian Flensbak styrer deres Alfa Romeo Alfetta GTV gennem et hårnåle-sving under sidste nat i Rallye Monte-Carlo Historique.



Billeder og tekst: Michael Eisenberg

Monaco, onsdag: Jens Gandrup og Kristian Flensbak fra Odense leverede et fornemt resultat, da de onsdag morgen d. 4. februar inden solopgang kørte ind i målområdet på Formel 1-banen i Monaco med en slutplacering som nummer 10 ud af 325 deltagende mandskaber i Rallye Monte-Carlo Historique.

Gandrup og Flensbak kørte 3.000 fejlfri kilometer og satte ikke et hjul forkert på løbets 14 specialetaper, hvoraf de fleste blev kørt under yderst krævende betingelser med sne og is på de smalle bjergveje. Under løbets sidste nat, kaldet De lange knives nat på grund af de svære betingelser, kørte de sig frem fra nr. 15 til en slutplacering som nr. 10 – det bedste danske resultat siden 2010.

«Jeg har været på vinterrallyskole hos den tidligere norske rallystjerne John Haugland, og det har givet bonus, så nu er specialetaper med sne ikke noget jeg frygter, men ser hen til,» sagde en meget glad Jens Gandrup på havnen i Monaco tidligt onsdag morgen.

«Vi er begge to meget tilfredse med, at vi har kørt stabilt hele vejen og ikke



Målet er nået. Jens Gandrup og Kristian Flensbak er blevet nr. 10 og bedste danske hold i verdens største rally for historiske biler.

lavet fejl, bortset fra at det kostede 300 strafpoint, at en official sendte os for tidligt af sted på en specialetape,» supplerede Kristian Flensbak.

Af de øvrige danskere klarede Toni Hansen og Per Brodersen i Audi 80 GLE sig bedst. Efter at være blevet sat langt tilbage, da de fandt en smal bjergvej blokeret af fire biler, kørte de sig på løbets sidste nat frem til en slutplacering som nr. 22.

Hans Kolby og Jan Østergaard i Au-2Parts Lancia Fulvia 1600 HF endte som nr. 43 efter gearkasseproblemer. De blev sidste år nr. 20.

Lars Bækkelund og Arne Pagh i Porsche 924 Turbo fra 1979 blev nr. 88 efter at have haft problemer med at finde sig til rette under løbets sidste nat. De havde ellers en overgang kørt sig frem til nr. 29



Debutanterne Henrik Møller-Nielsen og Martin Møller-Nielsen i Volkswagen Golf GTI fra 1977 kørte sig frem til en slutplacering som nr. 105 og havde blandt andet tredjebedste tid på løbets sidste specialtape.

Rallye Monte-Carlo Historique er blevet vundet af et dansk hold en enkelt gang tidligere i 2002, hvor Otto og Britta Kristensen vandt løbet. Lars Bækkelund og Arne Pagh er blevet nr. 6 og nr. 10, og samme placering har Gandrup og Flensbak nu opnået. Sidste år blev Toni Hansen og Per Brodersen nr. 11.

Dette års Rallye Monte-Carlo Historique var et af de hårdeste nogensinde, hvad snevejr og svært fremkommelige veje angår. 325 mands startede fordelt på fem byer, herunder København, og 254 nåede i mål i Monaco.

Danske placeringer Rallye Monte-Carlo Historique 2015 (slutresultat)

Placering / navne og bildata

10 Jens Gandrup Jørgensen (Odense) og Kristian Flensbak Jørgensen (Odense), Alfa Romeo Alfetta GTV (1977), 7061 strafpoint

22 Toni Hansen (Horsens) og Per Brodersen (Lem), Audi 80 GLE (1979), 9559 strafpoint.

43 Hans Kolby-Hansen (England) og Jan Østergaard-Nielsen (Horsens), Au2Parts Lancia Fulvia 1600 HF (1971), 13293 strafpoint.

88 Lars Bækkelund (Horsens) og Arne Pagh (Strib), Porsche 924 Turbo (1979), 25232 strafpoint.

105 Henrik Møller-Nielsen (Allingåbro) og Martin Møller-Nielsen (Allingåbro), Volkswagen Golf GTI (1977), 28003 strafpoint.

230 Antonius Lykakis og Henrik Bjerregaard (Monte-Carlo), Autobianchi A112 Abarth (1975), 112548 strafpoint.

Udgået:

Bent Mikkelsen (Vejle) og Kim Frandsen (Odder), Ford Escort RS2000 (1977), motorskade

Udgået: Peter Karlsen (Holbæk) og Erik Rasmussen (Ry), Volkswagen Golf GTI (1978), baghjulsophæng



Lars Bækkelund og Arne Pagh styrer sikkert deres Porsche 924 turbo over løbets højeste pasvej, Col de Turini, 1607 meter over havet.



Flere hundrede tilskuere var midt om natten taget til toppen af Col de Turini, hvor de kunne se Hans Kolby og Jan Østergaard tage fat på nedkørslen fra bjerget med deres Au2Parts Lancia Fulvia 1600 HF.



Målet er nået: Hans Kolby og Jan Østergaard kører deres Au2Parts Lancia Fulvia 1600 HF ned fra målrampen midt på Formel 1-banen i Monaco.



Toni Hansen og Per Brodersen passerer Col de Turini i 1607 meters højde med deres Audi 80 GLE på rallyets sidste specialtape.



Per Brodersen (til venstre) og Toni Hansen var godt tilfrydede med trods deres uheld at blive næstbedste danske mandskab i Rallye Monte-Carlo Historique



Lancia Florida prototype fra Corrado Lopresto samlingen.

Rétromobile 2015

Af Peter Larsen

Årets udgave af Rétromobile fra 4. til 8. februar var en tour de force udi fantastisk gammelt jern. Gammelt jern bøjet i de smukkeste kurver og former man kan forstille sig, og bygget på de fineste chassis'er fra Talbot-Lago, Bugatti, Delahaye og Delage.

Som sædvanlig var der også et utal af sjældne mærkværdigheder gemt rundt omkring på de forskellige klubstande. Et antal af Europas kendte forhandlere af klassiske biler vartede også op med sjældne og smukke sager. Alt sammen til priser som for få år siden ville have fået enhver til at række ud efter lugtesaltet, men som nu desværre blot reflekterer de nærmest lodrette prisstigninger på visse modeller, som vi

har været vidne til på det internationale marked. Imidlertid kan det være at en del af priserne skal tages op til revision. Mere om det nedenfor.

Udstillingens nedtur fra fem til tre år siden er gemt og glemt: Rétromobile fejrede sit 40 års jubilæum med pomp og pragt, og organisationen havde i den grad rullet sig ud med eksotiske specialudstillinger – som i sig selv var hele turen til Paris værd. De tre enorme Bugatti La Royale var til stede som normalt er udstillet på La Cité de l'Automobile de Mulhouse, bedre kendt som Schlumpf samlingen af os der er gamle nok til at huske dengang arbejderne i tekstilfabrikkerne besatte samlingen, og Fritz og Hans Schlumpf måtte flygte over hals og hoved til Schweiz. Lad os lige genopfriske specifikationerne på Royale chassis'et: længde 6.5 meter, ca. vægt med karrosseri 3 tons, 8 cylindret rækkemotor med et slagvolumen på 12,8 liter, 250 hk og en topfart på 150 km/t. På 24 tommer hjul med smalle cykeldæk og bremses der mest bestod af håbet og en bøn til Vorherre, var det ikke en bil for bangebukse!

Centerpiece var Ettore Bugatti's egen Coupé Napoléon, med karrosseri tegnet af Jean Bugatti og en endnu større motor på 14.3 liter grundet forlænget slaglængde. Bilen er enorm men



Bugatti La Royale replika af Jean Bugatti roadster oprindeligt bygget til Armand Esdèrs.



Bugatti La Royale Coupé Napoleon. Ettores personlige bil.



Bugatti La Royale Limousine Park Ward

fremstår alligevel fin, let og elegant i sit udtryk. Ved siden af stod en seriøs Royale limousine leveret i 1933 med karrosseri af Park Ward, og sidste levende billede var en særdeles grøn replika af den roadster der blev bygget til Armand Esders i 1932, også med linjer af Jean Bugatti. Bilen er mest kendt for at den var bestilt uden forlygter, da Esders aldrig kørte efter mørkets frembrud! Det oprindelige chassis fik nyt coupé chauffeur karrosseri af Binder sidst i 30'erne, og tilhører nu VW.

Men tre Royale er ikke nok. Den Italienske storsamler Corrado Lopresto viste en del af sin samling af italienske sjældenheder og prototyper i samarbejde med Rétromobile: udstillingen omfattede Lancia Florida prototypen, Giulietta prototyperne fra henholdsvis Bertone og Pininfarina, den kileformede Lancia Sibilo, Alfa 6C 1750 Aprile, Lancia Aurelia B52 Vignale, Giovani Pininfarina's private biler, plus et udvalg af meget smukke karrosserier på Alfa Romeo 2500 chassis.

Og der var mere, nemlig en specialudstilling af sjældne Pegaso biler. Fabrikken byggede kun 86 biler på fabrikken i Barcelona i løbet af seks år, så det er ikke hver dag man ser diverse Touring modeller, en coupé og en cabriolet af Saoutchik, og den berømte Thrill Berlinetta. Hvis man endnu ikke var kørt træt, kunne man også beundre en udstilling af klassiske Skoda, en hyldest til Matra og racerføreren og prototypekonstruktøren J. P. Wimille, samt den spændende aerodynamiske Mercedes 540K som blev rekonstrueret af Mercedes Klassik sidste år.

Rétromobile har også formået at tiltrække en række af stjerneauktioner som foregår rundt omkring udstillingen. Det koster naturligvis både i tid og penge til auktionskataloger at komme ind og se auktionsbilerne, men det er spektakulære og huskværdige sager der bydes på. RM Auctions var første spiller på banen den 4. februar med en Porsche fokuseret auktion ved Les Invalides, der dog også indeholdt Ferrari, en Lamborghini Countach Periscopio, og en smukt restaureret Facel Vega HK500. Dagen efter holdt Bonhams auktion i Grand Palais med mange rariteter, som viste at sjældne ting fra 20'erne og 30'erne stadig kan erhver-

ves for fornuftige penge hvis man forstår at gå udenom de mest indlysende mærker og modeller.

Alt blegnede dog i forhold til Artcurial auktionen fredag den 6. februar, en maraton forestilling som vil gå over i historien. Ved siden af den "almindelige" auktion som omfattede 117 biler (!), solgte Artcurial den såkaldte Baillon samling, som af mange er blevet kaldt The Barnfind of the Century. Samlingen blev grundlagt af Roger Baillon som drev et succesrigt transportfirma med tankbiler af egen konstruktion i Niort, vest for Paris. Som en mindre Fritz Schlumpf begyndte han at samle i de tidlige 50'ere og opkøbte bl.a.



Isotta Fraschini 8A SS med Castagna karrosseri hos Bonhams.



Underskøn Pegaso Z102B coupé Saoutchik



Socéma Gregoire gasturbine bil med forhjulstræk.



Smukt restaureret Facel Vega HK500 hos RM.

Bugatti, Hispano-Suiza, Talbot-Lago, Panhard-Levassor, Maserati, Ferrari, Delahaye, og Delage, mange med specialkarrosserier af celebre carrossiers som Million-Guiet, Chapron og Saoutchik.

På sit højeste omfattede samlingen omkring 200 biler, og Baillons drøm var at bevare dem i et museum som han ville bygge i forbindelse med familiens château. Men virksomheden gik fallit i midten af 70'erne og ca. 130 biler blev solgt fra over to auktioner i begyndelsen af 80'erne. De resterende ca. 60 biler fik lov at stå de følgende 30 år under halvtage på grunden, hvor de var delvist udsat for elementernes rasen. Intet blev restaureret, intet blev rørt mens de langsomt rustede, sank ned på akslerne, og blev dækket af støv mens malingen faldt af, planter voksede op mellem dem, og edderkopper og mus holdt fest i bilernes interiør. Bilerne blev alle solgt i den tilstand de blev fundet, og det er uomtvisteligt at den slags forfalden skønhed taler direkte til noget meget dybt i alle os der elsker gamle biler og deres historie.

Samlingen havde fået ekstreme mængder af medieomtale, og onde tunger har påstået at der slet ikke var tale om et ladefund, da mange vidste at samlingen eksisterede, og adskillige havde forsøgt at købe nogle af bilerne henover årene. Men Baillon familien var mildt sagt excentrisk, og kun ganske få fik nogensinde samlingen at se, så næsten ingen vidste hvilke biler der rent faktisk befandt sig i den. Højdepunkt-



*Delage D8 120 coupé,
bygget af Pourtout til
et design af Georges
Paulin.*

tet var en Ferrari 250GT SWB California Spyder som havde tilhørt Alain Delon. Den indbragte astronomiske € 16.300.000 inkl. salær, hvilket svarer til 121,276,050 kr.! Med en egenvægt på 1379 kilo, svarer det til 879.450 kroner kiloet. Til sammenligning kan nævnes at guld p.t. koster omkring 263.000 kr. kiloet. Bilen er med andre ord mindst 3 gange sin vægt værd i guld. Vi lader lige billedet stå et øjeblik.

Ferrarien var i nogenlunde god urestaureret stand, da den sammen med en Maserati A6G Frua coupé (pris: € 2 millioner = 14.880.496 kr.) havde stået i en lukket garage. Men hvis man siger at tilstand 1 er den bedste og tilstand 5 er den værste, så var resten af bilerne i tilstand 7. Deriblandt solgte tre Talbot-Lago med Saoutchik karrosseri for meget høje penge, når tages i betragtning at de hver især skal restaureres for adskillige millioner kroner: en T26 Record coupé for € 400.000 eller 2.976.000 kr., en T26 Record cabriolet for € 745.000 eller 5.543.000 kr., og endelig en T26 Grand Sport i simpelt hen frygtelig tilstand for € 1.700.000, hvilket svarer til massive 12.648.000 kr.! Vi lader billedet stå én gang til.

Stemningen i salen var ganske enkelt elektrisk, og priserne var Ålholm om igen og lidt til. De ”billigere” biler solgte for mellem 7 og 10 gange estimeret. Hvor mange der er vågnet op med alvorlige gammelbil tømmermænd dagen efter vides ikke. Præsentationen før auktionen havde været et mesterstykke i psykologisk manipulation. I en hal for sig stod bilerne i tusmørke som



Bedårende Voisin C7, Le Corbusiers personlige bil.



Maserati 5000 Frua coupé.



Ferrari 250 GT SWB California Spyder fra Baillon Samlingen. Solgt for kr. 121,276,050.



Talbot-Lago T26 Grand Sport coupé Saoutchik, solgt for kr. 12.648.000.



Facel-Vega Excellence fra Baillon samlingen.

rustne gravstene med hvert et spindelvæv intakt, mens Titanic-agtig musik kørte i baggrunden. Der var timelange køer for at komme ind og se dem. 2000 mennesker var stuvet sammen i det meget store lokale da auktionen kørte, og lige så mange kom ikke ind. Undertegnede så en slåskamp bryde ud mellem vagterne og bydere med byderkort som der ikke var plads til! Generelt henover ugen var auktionsresultaterne dog blandede. Salgsprocenterne hos RM og Bonhams var lavere end foregående år, en del dyre biler solgte ikke, mens mange solgte under det nedre estimat. Det var et samtaleemne om der er tale om tilfældighedernes spil eller en mindre korrektion i markedet. Tiden vil vise det.

Når man så havde fået nok af alle de sensationelle events og specialudstillinger, kunne man som sædvanlig vandre omkring på må og få blandt alle de mange stande som solgte nye og antikvariske bøger og magasiner, gamle dokumenter og bil brochurer, for ikke at tale om de 1000'vis af håndbyggede



Talbot-Lago T26 Record coupé Saoutchik, solgt for kr. 2.976.000.

modeller af enhver tænkelig obskuritet på fire hjul. Men det er en farlig safari at begive sig ud på, for man ender altid med at finde et eller andet som man simpelt hen ikke kan leve uden. Til dyre lærepenge, vel at mærke.

Skal jeg kritisere? Salonen er til en vis grad blevet offer for sin egen succes, og om eftermiddagene er der bare alt for mange mennesker. Sommetider bruger man så mange kræfter på at fægte sig igennem menneskemasserne at man helt og aldeles mister synet af bilerne. Og køerne for at købe mad og drikke minder som sædvanlig om en audition til X-Faktor. Ønsker for 2016: mere plads, flere madsælgere og en hal mere, s'il vous plait! Her kunne Rétromobile lære noget af Technoclassica i Essen, der spreder tingene ordentligt ud. Det er dog kun hår i suppen, og det ændrer ikke ved at Rétromobile 2015 var en helt exceptionel udstilling med en historisk auktion. Rétromobile er den mest vidunderlige måde at starte sæsonen på.

Øjebliksbillede fra den ustyrlige auktion af Baillon samlingen.



Talbot-Lago T26 Record cabriolet Saoutchik, solgt for kr. 5.543.000.





Vanden Plas



”Historien om en grovsmed, som blev en af verdens fineste karrosserimagere, måske den fineste af dem alle på den tid”.

Af Keld Holm-Nielsen

Guillaume Van den Plas startede som smedelærling hos sin onkel og arvede i 1870 det lille værksted, efter sin onkel i Bruxelles. Han beskæftigede dengang 19 medarbejdere, som lavede for og bagaksler for andre karrosserimagere.

I 1884 forlod han Bruxelles og begyndte at fremstille komplette karrosserier i Antwerpen. Det blev så stor en succes, at han besluttede sig for, at hans 3 sønner skulle gennemføre uddannelser indenfor forskellige relevante fag, så de på sigt kunne overtage virksomheden efter ham. Den ældste søn Antoine, som allerede havde en uddannelse som smed, rejste til USA, for 2 år senere at vende hjem igen med en teknisk uddannelse i bagagen. Henri som var karrosserimagere, rejste til Paris og Berlin



Foto af personalet 1895

for at studere design. Willy den yngste, uddannet trimmer tog til London for at dygtiggøre sig.

I 1898 hed virksomheden nu ”Carrosserie Van den Plas” og havde stadigvæk sit virke i Antwerpen. Sønnen Henri var nu leder af virksomheden og virksomheden talte nu 100 medarbejdere. Faderen og hans 2 andre sønner tog efterfølgende tilbage til Bruxelles og åbnede en filial. Begge afdelinger havde stor succes.

De vandt stor hæder ved de store handelsudstillinger i Antwerpen i 1885 og 1894, samt i Bruxelles i 1888 og 1897. Alles øjne var nu rettet på firmaet og det flotte håndværk. Størst hæder vandt de i 1900 på udstillingen ”Exposition Universelle” i Paris. Her vandt de udmærkelsen Grand Prix Medaljen, den højeste udmærkelsen et Belgisk karrosserifirma nogen sinde har opnået.

De havde stort gå på mod og med bilens hurtige udvikling i starten at 1900 tallet, havde de ingen bekymringer med at udvikle sig og fulgte godt med tiden. De byggede nye karrosserier for de bedste mærker på den tid. Det var mærker som Daimler, de Dion Bouton, Germain, Panhard & Levassor, Metallurgique samt andre kendte mærker.

Vi er nu ved året 1903. Virksomheden i Bruxelles blev snart for lille til den sto-

re efterspørgsel. De opkøbte derfor et større stykke jord i byen og opførte en ny fabrik. Ordretilgangen var stigende. I året 1908 var der nu 400 ansatte, som tilsammen fremstillede godt 300 specielle karrosserier om året. Ordretilgangen fra udlandet var stor og i 1913 var virksomheden nu oppe på 850 ansatte og man fremstillede nu godt 750 karrosserier om året.

En stor del af denne succes skyldes sønnen Henris design. Hans streg og sans for det raffinerede var velset. Alle aviser på den tid, såsom Daily Telegraph, The Times; Daily Mail, The Motor, Motor World, Motor Car Journal med flere, stod i kø for at rose designet og det flotte håndværk. Han var datidens Pinin Farina.

I 1913 skiftede firmet Théo Masui af 163/163, Grosvenor Road, Westminster, London (Motor Agents and Bodybuilders) navn til Vanden Plas (England) Ltd. Dette for at bygge karrosserier på licens af Vanden Plas designs, samt for at blive eneste agent for salg af de Belgisk fremstillede Vanden Plas karrosserier.

Det efterfølgende år (1914) blev Belgien besat af Tyskland. Vanden Plas i England blev nu indvolveret i 1. verdenskrig. Vanden Plas blev nu et art datterselskab under The Aircraft Manufacturing Company (Airco) – Hendon

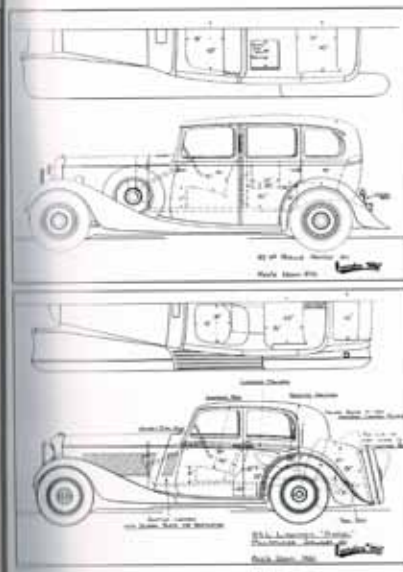


Aerodrome og byggede nu fly og dele til flyindustrien. Chefdesigneren hos Airco var kaptajn Geoffrey de Havilland. Under krigen fremstillede Airco mange af de kendte de Havilland flyvemaskiner. Vanden Plas fremstillede blandt andet vingerne til maskinerne.

I 1917 stillede man igen produktionen om til bilindustri under navnet Vanden Plas (England) 1917 Ltd, men tiderne var ikke med Vanden Plas i England. Man havde svært ved at omstille sig efter krigen. Firmaet måtte træde i likvidation. På det tidspunkt stod Edwin Fox for ledelsen af firmaet. Han kunne godt se en fremtid for firmaet og sammen med sine 2 brødre Alfred og Frank, samt nogle investorer bød de £ 30.000 for navnet og goodwill. Dette blev ikke accepteret. Tiden gik og nogle måneder efter, hvor man prøvede at på firmaet på fode igen, måtte Airco give op. Brødrene Fox besluttede sig nu for, atter at give et bud for navnet og goodwill. Dette bud var på £ 6.000. Dette blev accepteret og brødrene Fox kunne nu grundlægge firmaet Vanden Plas (England) 1923 Ltd. med hjemsted i Kingsbury Works. Blev under krigen brugt til fremstilling af krigsfly. Man kunne nu starte igen. Tidligere medarbejdere blev tilbudt job igen. Man lejede en af de tidligere hangarer og startede op med ca. 100 medarbejdere. I 1923 kunne man så starte igen. Brødrene havde gode kontakter de kunne bygge videre på. Her kom Packard atter ind i billedet. Private klienter afgav også ordre, så langsomt men sikkert kunne brødrene glæde sig over udsigten til en bedre fremtid. Sammen med Bentley udviklede Vanden Plas sig i positiv retning. Fra 1923 og frem til 1931, blev der fremstillet ca. 700 Vanden Plas karosserier for Bentley. Produktionen omfattede varianter af Bentleys program på den tid. Bentley havde i det tidsrum fremstillet ca. 3000 enheder. Så med 700 Vanden Plas varianter kunne brødrene Fox godt se sig selv i spejlet. Alle varianter af Le Mans racerbilers karosserier, blev fremstillet af Vanden Plas under kyndig vejledning og kontrol af W. O. Bentley. I 1925 kunne brødrene Fox nu købe de bygninger de havde lejet. Samarbejdet med Bentley blev styrket. Edwin Fox kunne endda tilbyde Bentley at leje sig ind, i de nu ejede bygninger på Kings



1933 Charles Follett Advert showing Alvis Speed 20



Vanden Plas design: Top: 1934 Rolls-Royce 25hp 4 door saloon, No 1171

Works. Bentley havde nu deres Service Afdeling tæt ved Vanden Plas. Vanden Plas blev stadigvæk større og flere bygninger opførtes for at kunne følge med den stigende ordretilgang. Der var for alvor vind i sejlene. Hele Kingsbury House, som var blevet istandsat, stalde, bygninger og sø tilhørte nu Vanden Plas.

Man kunne føre følgende mærker til kundekredsen: Armstrong (Siddeley Landalette), Minerva, Rolls-Royce, Renault, Hispano, Daimler, Alfa Romeo, Cadillac, Lanchester, Mercedes, Invicta Sports, Chrysler, Talbot, Sunbeam, Lagonda, Alvis samt Leyland (Thomas Special).

Årene går godt for Vanden Plas, som navnlig i Rolls-Royce og Bentley har en solid kundekreds. The Bentley Service Department har stadigvæk til huse på Kingsbury Works indtil 1939.

I 1933 får Edwin Fox opført nye bygninger, som også kommer til at huse Rolls-Royce, idet de lejer sig ind i det nye "Rolls - Bentley Service Department".

Med krigens begyndelse i 1939, stopper Vanden Plas produktionen af specielle karosserier til bilindustrien og man overgår atter til produktion af krigsmateriel. Da de tidligere har arbejdet sammen med The De Havilland Aircraft Company, blev det for dem, en naturlig tilbagevenden til fremstilling af flydele. Det var nu anden gang

Vanden Plas blev involveret i krigen. Da 2. verdenskrig brød ud, var Vanden Plas således atter i gang og havde fra krigens start hele produktionsapparatet klar. De var med til at udvikle og producere vingestellet til De Havilland Mosquito flyvemaskiner. Også komplette vinge sæt til Tiger Moth var en af de opgaver Vanden Plas var ophavsmand til. Mere end 2000 fly passerede gennem deres hænder. Edwin Fox, søn Roland Fox, som havde arbejdet for Alvis indtil 1940, vendte hjem til Vanden Plas som produktionsingeniør. Faderen Edwin døde i 1953. Senere blev han (Roland) chef for virksomheden. Deres store succes med fremstillingen af flydele og værktøjer til samling af disse dele gjorde, at de kom økonomisk vel igennem krigen. De fortsatte produktionen af flydele indtil midten af 1946. De var også med i udviklingen af den foldbare vinge til Fleet Air Arm.

Da tiderne havde normaliseret sig igen, startede de igen med renovering af gl. køretøjer og ville også indlede et samarbejde igen med Alvis og Ford. Det blev forbavsende nok aldrig til noget. Hvor man før havde de store luksus mærker som kunder, blev det i stedet Austin som blev deres nye samarbejdspartner. Austin Motor Company, med Leonard Lord i spidsen, gav dem et tilbud de ikke kunne sige nej til. Vanden Plas blev nu en del af Austin Motor Company. Vi skriver nu juni 1946.



En af de opgaver som Vanden Plas fik, var at lave et prototype karosseri (nummer 4045). Denne prototype blev godkendt uden forbehold af Austin. Man kaldte den nye model "Princess" og vognen blev udstyret med alle de finesser og nye teknikker, som de havde erhvervet sig under krigen. Undervognen var den samme som Austin A110 Sheerline (DS1). Austin A120 Princess I Saloon (DS2) var født. Vognen havde en Austin motor på seks cylindre, 3.460 l og ydede 120 hestekræfter (BHP). Modsat Austin A110 Sheerline, havde Austin Princess indbyggede forlygter i skærmene. Dette gav Austin Princess et mere elegant udtryk.

I reklamerne fremhævede man det sportslige og elegante, som The Vanden Plas Princess stod for.

Man kunne nu tilbyde et køretøj, med al den luksus som man normalt forbandt med Bentley og Rolls-Royce, til en pris der var under halvdelen af disse. Men tiden fulgte flere varianter af de store Austin modeller, så som A135 i flere karosserivarianter (cabriolet og saloons). Man havde nu, igennem årene produceret en "perlerække" af køretøjer med navnet Austin A135 Princess I, efterfulgt af udgaverne Austin Princess II, Austin Princess III.

I 1956 kom så Austin A135 Princess IV (DS7), som blev vist første gang på Earls Court Motor Show. Bilen var designet af John Bradley. Bilen fremstod mere slank og elegant end tidligere modeller. Nærmest en 4 dørs coupe. Bar dog stadigvæk kølerfiguren "Flying A" og havde også Austins logo på navkapslerne. Man kunne også få en

Touring Limousine version (DM7). Her havde man chauffør adskillelse med en rude til at rulle ned. Et kæmpe bagagerum, hvortil man kunne bestille et kuffertsæt, bestående af 7 kufferter, specielt designet til bagagerummet. Speedometeret og de øvrige instrumenter, blev nu flyttet fra midten af instrumentbrættet og frem foran føreren.

Bilmagasinet "Autocar" havde testet bilen og var begejstret. Bilen havde en top hastighed på 160 km/t og motoren kunne flytte den tonstunge bil fra 0 – 96 km/t på ca. 16,1 sek. Det var hurtigt for den tids køretøjer.

I 1958 valgte man at sløjfe Austin og kaldte nu bilen "Princess IV". Austin logoet ("Flying A") på køleren blev erstattet af en krone (Coronet) på toppen af kølerammen." A" ét i hjulkapslerne blev erstattet af et "P" (P for Princess). Man var nu ved at løsrive sig fra navnet Austin for at blive et selvstændigt mærke under BMC.

Til historien hører, at Austin ikke solgte så godt som luksusmærke og man derfor ville kvitte Austin i et nok desperat forsøg på, at få de gamle traditionsbundne kunder tilbage. Sandheden var nok nærmere, at de store luksuskøretøjer solgte dårligt, uanset mærke. Man havde også en stor 7 personers limousine på programmet, med en udstråling som en stor RR, men til den halve pris. Lige meget hjalp det.

I 1958 prøvede man at sende et parti på 500 Austin A105 Six fra Longbridge til Kingsbury. Disse køretøjer skulle ændres og gøres bedre af de dygtige karretmagere ved Vanden Plas. De blev så solgt som Austin A105-Six Vanden

Plas. Fin luksus til betalbare penge, som også blev en succes.

Siden kom Farina modellerne Austin A99 Westminster og søstermodellen Wolseley 6/99, som man gerne så en Vanden Plas udgave af. For at skille sig ud fra dem, kaldte man dem Austin A120 Vanden Plas og Wolseley 6/120 Vanden Plas. Vi kan nu skrive marts 1959 på kalenderen. Der blev i alt produceret 10 stk. af omtalte modeller. De var nok tænkt som en prøveklud, for at teste markedet.

Man valgte nu at producere en ren Princess model. Man gik væk fra de kendte Austin og Wolseley grill front. Udgangspunktet var de velkendte Farina karosserier, men med ny front designet af John Bradley. Man havde nu et mere stilrent design med indbyggede tågelamper. Vognen blev vel modtaget af publikum. Princess 3 Litre Saloon (ADO37V) var nu en realitet. Bilen ydede 108 hestekræfter, motoren var på 2,912 l og havde 6 cylindre.

Siden fulgte i 1961 Vanden Plas Princess 3 litre MK II, som nu ydede 120 hestekræfter med samme motor. Forsynet med klapborde bagtil, var man atter godt kørende med den følelse af luksus, som kun en ægte Vanden Plas stod for.

Man producerede også en stationcar udgave af vognen, kaldet Vanden Plas Princess 3 litre MKII Countryman. Den engelske dronning var en af de første, som købte modellen. Så var der god plads til de royale hunde.

Vanden Plas havde nu været et selvstændigt mærke i godt et par år. Altså eget brand på lige fod med Austin, Morris, Riley, Wolseley og MG under BMC, men var det dyreste af de nævnte mærker. Kvalitet koster.

Med tiden blev Jaguar også en del af den store koncern. Og med det også datterselskabet Daimler, som Jaguar havde erhvervet sig i 1960. Vanden Plas byggede blandt andet den ny Daimler DS420 limousine. Det var på en forlænget platform fra Jaguar MK X. DS420 blev produceret på fabrikken Kingsbury Lane Vanden Plas indtil fabrikken lukkede i 1979.

Programmet med Vanden Plas Princess 3 litr MKII (produceret i Kingsbury i årene 1961-64, i et antal af 7.984 stk.) blev efterfulgt af Vanden Plas Princess 4 – Litre RR (produceret i Kingsbury





Austin A125 Sheerline VP



Austin A125 Sheerline V



VP 1500



VP 4,0 RR Sedan

i årene 1964 – 68, i et antal af 6.555 stk.).

VP 4 litre RR havde en 3,909 l motor med 6 cylindre af typen RR FB60, som ydede 175 hestekræfter (BHP).

Den større Vanden Plas Princess 4 – Litre Limousine, med 3 rk. Sæder, blev produceret i årene 1957 – 1968). Det var dette køretøj som blev afløst af Daimler Limousinen DS420.

I 1963 blev så Vanden Plas Princess 1100 født, på basis af en Morris 1100 (ADO16). Morris 1100 faldt i smag hos en af de store leverandører af skind og huder til bilindustrien, Fred Connolly, som spurgte om BMC ikke kunne lave en luksus version til ham personligt. Man sagde ja til opgaven og satte straks opgaven i gang. Den blev monteret med det fineste skind, træbeklædning, tæpper og stoffer, som man eller kun fandt i de store luksusbiler på den tid. Man besluttede sig for at afprøve ideen for et større publikum.

Så til Earls Court udstillingen i 1963, havde man en prototype klar med det kendte Princess kølergrill monteret på bilen. Det faldt i publikums smag og bilen blev sat i produktion.

Bilen blev bygget på fabrikkerne i Kingsbury i årene 1963 – 1967 og i Longbridge i årene 1966 – 1967 i et samlet antal af 16007 stk. Dette var både MKI og MKII udgaver som blev skabt i det tidsrum. Bilen kostede cirka 40 til 50 % mere end en standard Morris 1100.

Med tiden fulgte så 1300 udgaver af bilen (ADO16), som sluttede i 1974. Denne model blev afløst af den Austin Allegro baserede VP 1500 og senere VP1700. VP 1500/1700 stoppede i 1980. Man stoppede produktionen på Vanden Plas Factory og de sidste blev produceret på MG fabrikkerne i Abingdon.





VPP 1,1 instruktionsbog indb. læder



VPP 1300



VPP1,3 interiør

De sidste rigtig store Vanden Plas modeller, som med rette kunne bære navnet Vanden Plas med stolthed, var Daimler Double-Six Vanden Plas LWB (samt 4,2L udgaver). De startede jo med de helt store skræddersyede modeller.

Vanden Plas fabrikken i Kingsbury lukkede i juli 1979. Produktionen af Jaguar modellerne flyttede til Coventry, hvor de fortsatte med produktionen af Vanden Plas udgaverne. Vanden Plas sluttede i september/oktober 1983, dog fortsatte Daimler Double-Six serie 3 indtil 1992, som udstyrsmodeller med tilsnit af tidligere Vanden Plas modeller.

Man brugte nu navnet Vanden Plas, som en "kvalitetsbetegnelse", på topmodellerne af Jaguar XJ40 modellerne. I mellemprioden kom der også udgaver af Austin 1800/1700-2000HL/2200/Ambassador modeller

med navnet Princess. Man brugte også navnet på luksusudgaver af Austin Metro, Maestro og Montego.

Rover 2600/3500 fik også deres Vanden Plas variant i programmet. Det samme gjorde den mindre Rover 213/216.

Rover 800 og den sidste Rover 75 kom også med deres udgave af Vanden Plas. Rover 75 fandtes både med kort og lang akselafstand. Produktionen af disse sluttede i 2005, da MG/ROVER gik i over på udenlandske hænder.

Brandet (Vanden Plas) er nu ejet af Nanjing Automobile Group (Kina), som fik det med i handlen, da de købte MG-Rover. Måske de en dag laver en luksus version af MG6. Hvem ved?

Med det vil jeg slutte min historie om en smed, som satte kvalitet på dagsordenen, havde visioner for fremtiden (sønners uddannelse som førte til, at man kunne videreføre virksomheden) og hvis virksomhed blev en del af både

1. og 2. verdenskrigs historie. Mærkets evne til at tilpasse sig omgivelserne og få det bedste ud af det i mange år. Dens desperate overlevelse som badge for til sidst at ende i en skuffe (egen mening) på et kontor i Kina.

Tak fordi du tog dig tid til at læse historien.

Med venlig hilsen
Kjeld Holm-Nielsen
VPP 1300 ejer og medlem af VPOC
Sønderborg

Min artikel er blevet til med hjælp fra Bryan Peebles, arkivist/bibliotekar i Vanden Plas Owners Club (VPOC), med mig i egne bøger af ovennævnte, samt med ref. til "The Cars of BMC" af Graham Robson. "British Leyland v. S. Pullen, samt diverse avis udklip gennem tiderne.

All the switches for auxiliary equipment are designed for stick, finger-tip operation and contained in one compact panel. Adjustable fresh-air inlet each side of fascia works independently of heater.

In the back of each front seat is a pull-out picnic table finished in beautifully grained walnut veneer. Also provided for rear-seat passengers is a large reversible plated ash-tray, positioned centrally on floor mount.

Also, glove instruments, immediately in front of the driver, are covered in the fascia to facilitate possibility of adjustment without loss of reflection of light. Consistent illumination is also provided.

The enclosed glove box on the passenger's side of the fascia is lockable and the lid, when lowered, forms a picnic table with non-slip chrome-plated recess for drinking glasses. Adjustable fresh-air ventilator nozzles can be switched to any desired angle.

Sun visors are provided for use of the front-seat occupant, a wavy mirror being attached to the reverse side of the passenger's visor.

The winding handle of the sliding roof, when fitted, neatly retreats into a specially protected cavity.

Simply pull to operate the floor-lifting sliding roof effect operation without need can be supplied at slight extra cost providing it is stipulated at the time of ordering the car.

uddrag af brochure
VPP1100



Dansk Studebaker-Register:

Topscorer – eller forkeret komma

Kære Studebaker-venner.

Vinteren har indtil nu været god ved både os og vore køretøjer. Og selv om vi ganske vist har oplevet sne og kulde før på denne årstid er - som et gammelt ord siger - den tid der er tilbagelagt gået godt.

De fleste af os har sikkert et velegnet sted til vinteropbevaring af køretøjerne, hvad enten det er i garage eller på et af de mange Bil-hoteller, der er skudt op. Senest i midtjyske Thyregod mellem Vejle og Herning, hvor entusiaster er i fuld gang med at klargøre en tidligere trælsthhandel under mottoet ”Bil i Hi”.

Selv spekulerer jeg ofte på, hvilke af mange gode råd, der er bedst at følge, når Studebakeren er i hi. Jeg har prøvet både et bil-hotel og en uopvarmet garage, når min hustru nu engang værger sig ved at få kareten ind i stuen. Men jeg har aldrig prøvet carport, og har mest tiltro til den nuværende løsning med at opbevare bilen i en letopvarmet og fugtfri garage og under et dække, der er beregnet til den slags. Samtidig er én af de moderne batteriopladere sluttet permanent til. Den første i hver vintermåned startes bilen op, stikker bagenden med de store udstødningsrør ud i det fri og får så lov til at rumle i frigear en halv times tid, til det hele er godt varmet igennem. Derefter skubbes køretøjet ind i garagen, tildækkes og der tændes igen for affugter og oplader. Hvad gør du?

Fortæl os om hvad du foretrækker, hvilken fremgangsmåde du hælder til og hvordan du selv behandler din klassiker i hi. Send et par linjer til mig, og jeg lader det så gå videre.

Og så på falderebet en information, der kan få det til at rykke i de gamle sikkerhedsseler, hvis sådanne er monteret: På ebay er årets tilbud dukket op, og Studebaker-entusiaster verden over gætter på, om sælgeren af en Studebaker Golden Hawk årgang 1957 mon har en skrue eller to løs, om vedkommende har sat et komma forkeret i prisen eller blot ta’r chancen for, at nogen hopper på den limpind og betaler de ønskede godt 1,5 millioner kroner for et pænt eksemplar i de eftertragtede farver guld og hvid.

Hvis det ikke er en spøg, må prisen på 239.000 dollars svarende til halvanden million danske kroner vist være verdensrekord. Jeg hælder mest til, at et beløb svarende til 172.000 kr. som for eksempel for ”en amerikaner i Paris”, en Studebaker President Speedster fra 1955, vist være det rette niveau på det internationale marked. Selv om der på det seneste er dukket enkelte tilbud op på Golden Hawk i omegnen af en halv million på det amerikanske marked.

Vi får se. Foreløbig beholder jeg mine 20 tdr. land og 275 heste, og ønsker et godt, snarligt forår.

Gorm Albrechtsen
Chefredaktør emeritus



Studebaker-topscorer med prisforlangende på 1,5 mio. kroner.



ENTUSIASTTRÆF **BILMESSE** & Brugtmarked

FREDERICIA 21. - 22. MARTS 2015

Messe C • Vestre Ringvej 101 • 7000 Fredericia

Entré: kr. 90,- Børn under 14 år gratis

Danmarks største salgsmesse
fyldt op med veteranbiler,
klassiske biler, motorcykler,
knallerter og
tonsviis af reservedele
og stumper, litteratur,
retro-beklædning,
emaljeskilte
og meget, meget mere.
Hertil også 4.000 m²
antik- og kræmmermarked.



Danmarks ældste Mazda:
R360 årgang 1960 (Eneste i Europa)



Empire årgang 1911
- eneste i Europa



Vi
fylder 250 m²
med klassiske BMW og
EMW biler og BMW motor-
cykler, bl.a. denne BMW Z1.
Masser af BMW-læsestof i
vores gratis Messeavis

Køb billet on-line og spar penge

facebook.com/bilmesse Lørdag 9.00 - 17.00 • Søndag 9.00 - 16.00
INFO: 4027 6464 eller 4088 6464 • www.bilmesse-brugtmarked.dk

Indbydelse til

Englændertræf i Løgumkloster



Lørdag den 13. juni 2015 får vi byen til at skimme fra gamle engelske køretøjer.

Alle er velkommen, hvad enten det er med bil eller motorcykel.

Arrangementet foregår på Markedspladsen, hvor der vil blive serveret gratis kaffe og rundstykker fra kl. 9.00.

Vi håber igen i år at kunne fremtrylle lidt engelsk kultur og hyggeligt samvær.

Vi starter i lighed med sidste år fredag den 12. juni med fællesspisning kl. 17.30.

Efter spisningen tager vi på en lille køretur i det sønderjyske.

Vi forventer at være tilbage i Løgumkloster kl. ca. 21.30 hvor der vil være mulighed for at købe aftenkaffe.

Deltagere, som ønsker at deltage fredag aften, og som har brug for overnatningsmuligheder skal selv arrangere det.

Benyt samtidigt lejligheden til et par dages afslappende ferie og oplev vores dejlige natur.

Det vil være muligt at finde information om Bed & Breakfast, Hotel- eller Camping faciliteter på www.6240.dk, www.romo.dk, www.aegrskov-kro.dk, www.kursus-fritidscenter.dk, www.loegumkloster-refugium.dk.

Ved tilmelding bedes oplyst om man ønsker at deltage både fredag og lørdag eller kun én af dagene. Hvis man ønsker at deltage i arrangementet fredag aften, bedes man indbetale 160,-kr. pr. person til konto 9824 0003076237.

Tilmelding senest den 8.05.2014 til Bent Jessen, telefon 74 74 44 83 eller 51 89 27 58

E-mail: englaender@outlook.dk



ESBJERG VETERANLØB 2015

Der er igen i år sammensat mange små veje til en ny, spændende rute i det sydvestjyske, når **VMK VESTJYSK MOTORVETERAN KLUB** lørdag d. 2. maj kører det 17. **ESBJERG VETERANLØB**. I år går turen mod sydøst fra Esbjerg, og et sted derude deles ruten i to, så halvdelen kører den ene vej og resten den anden vej, for så igen at mødes ved målet.

Undervejs støder du på nogle interessante opgaver, og midtvejs bydes på en lækker middagsbuffet. Der afsluttes efter ca. 120 km's kørsel med et stort kaffebord, præmieuddeling og afslutning ved målet.

Løbet er åbent for **alle** interesserede, der stiller med en **minimum 25 år gammel** motorcykel eller bil. Max. 100 køretøjer kan deltage = de første 100, der tilmelder sig!

Mødested / start: Torvet i Esbjerg - indkørsel fra Skolegade

- med registrering og morgenkaffe på **Dronning Louise fra kl. 8:30**.

Ved ankomst til start får du udleveret en "løbspakke", der bl.a. indeholder et løbskort, et rute kort, en rutebeskrivelse - og ikke mindst: et klippekort. Morgenkaffen med rundstykker, middagsbuffeten og det helt store vestjyske kaffebord med lagkage m.m.m. er incl. i prisen - dog excl. evt. vand, vin og øl.

Første start går kl. 10:00 - derefter afsendes et køretøj med 1-2 minutters mellemrum. Hvert køretøj præsenteres enkeltvist i forbindelse med starten. Seneste ankomst i mål er sat til **kl. 16:00**.

Pris for "løbspakken": 350,- kr. i startgebyr pr. køretøj incl. fører, 250,- kr. pr. voksen ledsager og 125,- kr. ledsager under 12 år - rabat for VMK-medlemmers køretøjer.

TILMELDINGSKUPON: VMK-medlem: (sæt X) **nej** ___ **ja** ___ **medi. nr.** _____

Fornavn: _____ Efternavn _____

Gade/vej/nr.: _____

Postnr.: _____ By: _____ Tlf. _____

Køretøj: (sæt X) **personbil:** _____ **lastbil:** _____ **bus:** _____ **kabinescooter:** _____
MC m. sidevogn: _____ **MC solo:** _____ **andet:** _____

fabrikat: _____ model: _____ årgang: _____

Betaling: Løbspakke pr. køretøj incl. førerkr. 350,-

Voksne ledsagere - antal: _____ kr. 250,-

Ledsagere under 12 år - antal: _____ å kr. 125,-

- rabat kr. 50,- for VMK-medlemmer pr. køretøjkr.

Beløb i alt:

TILMELDING: Send kuponen **senest d. 22. april pr. email til: kasserer@vmklub.dk** eller pr. brev William Pohlmann, Øsisparken 51, 6840 Oksebo - eller tilmeld dig online på: www.vmkklub.dk

BETALING skal ske senest d. 22. april til: Frøs Herreds Sparekasse konto nr. 9736-002699599 husk at opgive navn og adresse -du er ikke tilmeldt før din indbetaling er registreret på kontoen! Bekræftelse af din tilmelding med oplysning af startnummer, køretøjsskema til udfyldelse m.v. udsendes ca. 1 uge før arrangementet afholdes.



11. Classic Car Træf

Med picnic, foredrag om Søgård's historie og Herregårdskoncert

Sted: Søgårdlejren, Hovvej 1, 6200 Aabenraa
 Dato: 23. august 2015
 Ankomst: Mellem kl. 11 og 12
 Picnic: 12 - 14
 Foredrag: kl. 12 - 13 (hvis du/i har lyst til historie)
 Koncert: kl. 14 - 16.30
 Medbring: Mad, drikkevarer, bord, stole, regntøj, paraply m.m.

Det lykkedes at finde en afløser/medhjælper fra "Tønder veteran Klub" til det årlige arrangement, så det fortsætter de næste par år.

Alt som det plejer at være, undtagen vejret (håber vi)

Info e-mail: sriege4@gmail.com

Havnetræf på Gammel Havn i Fredericia

Hver tirsdag fra kl. 18.00

Vi starter den 1. maj kl. 14.00, med mønstring på kajen ved vores 2 containere.

Derefter hver tirsdag kl. 18.00

Sidste træf bliver - tirsdag den 29. september



Yderligere info: www.DVK-Lillebaelt.dk – Facebook : DVK-Lillebaelt eller Bob Rudi Hansen – tlf.: 2323 6706



11. VITUS BERING LØB 2015



Det er os hermed en glæde igen at kunne invitere jer til veteranbiløb i Hørsens. Denne gang på en tur i det skønne område nordvest for Hørsens.

- Tidspunkt** Lørdag den 13. juni 2015, hvor vi mødes på Rådhuset mellem kl. 9.00 og 09,30, ved Hørsens Rådhus, hvor der bydes velkommen og serveres kaffe og brød. Første start kl. 10.45.
- Program:** Turen går gennem et smukt landskab i området mellem Hørsens – Brædstrup – Ry og Skanderborg, med indlagte pauser og afslappende prøver på spændende steder. Der serveres frokost undervejs og løbet forventes afsluttet mellem kl. 16.00 og 17.00.
- Efter løbet er der festaften på Scandic Hotel Bygholm Park, med spisning og præmieuddeling. Under spisningen er der levende musik, og efter middagen er der mulighed for en dans. Musikken leveres af Martin Jønsson & Friends. Der er dermed lagt op til en rigtig festlig aften med god musik og god stemning.
- Deltagelse:** Løbet er åbent for max. 75 køretøjer op til ca. årgang 1979 (kørsel med prøveplader efter loven)
- Deltagerpris:** Kr. 350,- pr. person, børn under 12 år kr. 170,-. Beløbet dækker morgenkaffe, frokost, eftermiddagskaffe og festmiddag incl. velkomstdrink, men eksklusive øvrige drikkevarer.
- Tilmelding/** Udfyldt tilmelding og deltagergebyr skal være modtaget senest 1. Maj.
- Oplysninger:** Yderlige oplysninger og tilmelding kan foretages via hjemmesiden www.vitusberinglobet.dk. Har du ikke mail ring da på tlf. 75 61 36 38 og oplys navn og adresse.
- Overnatning:** Hotel Scandic Bygholm Park kan tilbyde værelser til specialpris, kr. 875,- (dobb. værelse), incl. stor morgenbuffet, ved henvisning til Vitus Bering Løbet, Tlf. 7625 4800.

Der findes også mange andre gode muligheder og Hørsens Turistbureau står gerne til rådighed med oplysninger på tlf. 7560 2120



Forårsparade 2015

”Optakt til en ny sæson”

Skolevænget Aabenraa

Sønderjylland

Søndag den 3. maj 2015



Alle klubber for klassiske biler, veterankøretøjer og motorcykler er velkomne. Der kræves ikke tilmelding.

Selve arrangementet finder sted i tidsrummet kl. 11.00-15.00.

Parkeringspladsen åbner kl. 10.00 hvor der er plads til ca. 120 køretøjer.

Entréen på 20 kr. pr. køretøj før indkørsel på pladsen, dækker omkostninger til oprydning og et evt. overskud går til Børnecancerfonden.

Madpakke og drikkevarer medbringes selv.

Vel mødt



Arrangører for DVK: Siegfried Riege, Erik From, Kjeld Holm Nielsen, Hans Gert Kristensen

Jens Høstrup's

Forårsløb



Forårsløbet køres i år den 31. maj 2015



Kl. 09.00 mødes vi til morgenbord på Låsby Kro, Hovedgaden 49, 8670 Låsby

Starten går kl. 10.00

Vi skal ud at køre en smuk tur hvor vi bl.a. skal besøge CC-Cars i Ans og som er et af Danmarks største bilhuse. CC-Cars vil under besøget være vært ved en lille forfriskning.

Vi skal derfra videre på små biveje bl.a. forbi Tange Sø og Tangeværket frem til Restaurant Pøt Mølle Her skal vi så nyde en dejlig gammeldags middag med en skøn dessert og efter middagen bliver der så tid til at beundre de smukke omgivelser omkring Pøt Mølle i Frijsenborgskovene.

Vi fortsætter derefter tilbage til Låsby Kro hvorfra vi startede og hvor vi afslutter med eftermiddagskaffe med lagkage og ikke at forglemme præmiefordelingen af de mange sponsorgaver.

Løbets længde ca. 80 km. Selvfølgelig kun på asfalterede veje!

Bemærk: Pris excl. drikkevarer pr. person kr. 350,- hvilket indbefatter: Stort morgenbord på Restaurant Låsby Kro, besøg hos CC-Cars, middag på Restaurant Pøt Mølle samt eftermiddagskaffebord med lagkage på Restaurant Låsby Kro.

OBS! Der er kun plads til max. 50 Køretøjer!

Tilmelding er derfor efter princippet Først til mølle og betaling: Danske Bank (3636) 3664 030055

HUSK! Man er IKKE tilmeldt før betaling er modtaget og husk, inden du betaler, at sikre dig at der er flere ledige pladser.

Jens Høstrup, tlf. 7566 5898 / 4042 0422 e-mail jens-NSU@c.dk



Dansk Veteranbil Klub Aabenraa



Tirsdags træf ved Kalvø Badehotel

For alle typer veterankøretøjer og klassiske biler.

I 2015 afholdes der træf hver tirsdag fra den 5. maj til 29. september fra kl. 18:00 til solnedgang.



Kalvø ligger idyllisk i Genner Bugt, forbundet til fastlandet med en dæmning.

Man kommer bare, der er ingen tilmeldingspligt.

Tag brød, kaffe, borde og stole med og lad os få en hyggelig aften sammen.

Alle er velkommen til at deltage også fra andre klubber.

Toiletter forefindes på pladsen

Adresse: Kalvøvej 12, 6230 Rødebro

På gensyn

Ruth Andersen og Erik From, tlf. 29 66 98 47, e-mail: erik.kef@webspeed.dk

**FEST I SORØ
FARS DAG**



5. juni kl. 12 - 18

**MED MOR BAG
RATTET**

Arrangør:
Sorø Museum • Sorø Museumsforening • Torvets Bistro • Dansk Veteranbil Klub • Veteranmotorcyklens Venner
Sjællands Motorveteraner • Sorø Gymnastikfællesskole • Jeanette Bernholm

Påskeløbet 2015, DVK-Lillebælt



Skærtorsdag - den 02. April - kl. 09.00

DVK-Lillebælt inviterer til den årlige Påsketur, som i år går til Ferguson Museet v/ Juelsminde.

Vi starter dagen med kaffe og rundstykker kl. 09.00 - i DVK-Lillebælts lokaler - hvor der informeres om turen.

Klokken 10.00 sendes de 5 første køretøjer af sted, med en detaljeret rutevejledning, og de resterende køretøjer følger efter med ca. 5 minutter mellemrum, i grupper af ca. 5 stk., hvor vi skelner til de enkelte køretøjers formåen.

Turen går mod sydvest, og køres gennem en fantastisk natur,

Der gøres stop ved Haraldskær, og ved Hopballe Mølle.

Sidste stop bliver ved **Ferguson Museet** i Glud ved Juelsminde, hvor der er rundvisning, og den medbragte mad kan spises i den nye lade.

Drikkevarer kan købes på spisestedet, og DVK-Lillebælt medtager også forfriskninger til turen.

Der er gratis indgang for de, som deltager i **DVK-Lillebælt** turen.

Efter spisningen er der hjemkørsel efter selvvalgt rute, eller man kan følges i flok til de respektive byer.

Pris : 70 kr. pr køretøj - (å 2 pers.).

Tilmelding til John Andersen på tlf. eller mail - senest den 28. Marts.

Tlf. : 2978 2909

mail : ja-ryesgaard@c.dk



INVITATION TIL KØRETUR PÅ ØEN ALS

Lørdag den 27. juni 2015



Vi mødes kl. 10.00 på P-pladsen ved Dybbøl Mølle og Historiecenteret "1864".

Herfra kører vi over Kong Christians den X's Bro, ad snoede veje, til Vagns SAAB museum i Svenstrup. Her vil vi høre og se Vagns flotte SAAB samling.

Fra Vagns Museum går turen videre til Munkegaard Traktormuseum i Nordborg, hvor vi nyder vores medbragte madpakke. Museet tæller mere end 200 traktorer.

Herefter kører vi til Dyvig Badehotel, hvor der serveres kaffe og kage, som ligger meget naturskønt ned til vandet og lystbådehavnen.

Er tiden og vejret med os, vil vi også aflægge Skulpturparken i Augustenborg en visit. Augustiana Skulpturpark hører hjemme i Augustenborg Slotspark. Indendørs udstillingen (ekstra entre) lukker kl. 17.00, men parken er åben for alle.

Prisen for denne tur, inklusive entre' til SAAB museet, entre' til Munkegaard Traktormuseum, samt kaffe og kage på Dyvig Badehotel, udgør kr. 140 pr. person.

Beløbet bedes indbetalt inden 24. maj 2015, på konto i Kreditbanken:

Reg.nr. 7931 - konto 0004055371. Husk navn og DVK medlemsnummer.



Tilmelding til turen inden den 24. maj 2015 til

Kjeld Holm-Nielsen
Dybbølgade 13
6400 Sønderborg
Mobil: 2023 4491
e-mail: holm-nielsen@bbsyd.dk



VETERANBILAUKTION

**SØNDAG
D. 7. JUNI
I BILLUND**



I maleriske omgivelser ved Billunds flotte Amfi-scene, holdes auktion over mere end **50** klassiske køretøjer!

BILER - MC - KNALLERTER - TRAKTORER - STATIONÆRE MOTORER

Eftersyn fra kl. 09:00 & Auktionsstart kl. 13:00
på pladsen ved Amfi-scenen, Lærkevej 21, 7190 Billund
(I tilfælde af dårligt vejr, afvikles auktionen i et stort telt)

Arrangører:





Se tilmeldte biler og auktionsbetingelser på:
www.lynges-auto.dk og på
Lynges Autoservice på facebook

Tilmelding af køretøjer og yderligere info:
Lynges Søndergaard-Jørgensen
Tlf: 75332114 / 20820743

Byd sommeren velkommen med Østerskovgaard-løbet -et nyt løb med nye oplevelser



Lørdag den 13. juni 2015

Vi mødes til et stort morgenbord på gården hos Jonna og Carl Ejner Baastrup, Østerskovvej 20, 8670 Låsby. Mødetid senest kl. 9 – løbet starter kl. 10.

Ruten vi skal køre går gennem noget af Søhøjlandets smukkeste natur omkring Mossø, Ravnsø og Juulsø. Der er indlagt et par stop på turen, inden vi efter ca. 70 km. kørsel igen lander på Østerskovgaard, til en dejlig frokost.

Efter frokost er der mulighed for at nyde rhododendronhaven og omgivelserne ved gården, ligesom der vil være små konkurrencer, som udfordrer deltagerne både teknisk og sportsligt.

Arrangementet slutter med uddeling af præmier og stort kaffebord.

OBS! Der er plads til 35 køretøjer og prisen er kr. 200,- pr. person og ½ pris for børn indtil 12 år. Tilmelding efter "først til mølle" princippet og husk: Man er ikke tilmeldt før betaling er modtaget, og tjek lige at der er plads, før du sender pengene.

Løbskontakt: Jens Udsen mail: JU@post.tele.dk eller telefon 86 95 70 10



Tilmelding – senest 1. maj 2015

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./By: _____

E-mail: _____

Køretøj / mærke / _____

årgang: _____

Deltagerantal: _____

Overført til kt.nr. 2380 8981952104 kr.: _____

Kuponen sendes til: Jens Udsen, Dybdalsvej 55, 8641 Sørring



Dansk Veteranbil Klub Regalier

VEST	PLAKAT	STOFMÆRKE	KASKET	VOGNMÆRKE
 RØD/SORT med logo kr. 350,00 med navn kr. 400,00	 Kr. 75,00	 Bredde 7 cm Kr. 25,-	 Kr. 50,-	 Bredde 6 cm Kr. 125,00



Bestilling kan ske ved henvendelse til:

Sekretariatet
Telefon: 0045 4556 5610
e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen



**Reparation, salg og køb af
gl. autoradioer og tilbehør**

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk
Tlf. og fax 45 89 16 47
jf@vedbaekautoradio.dk
www.vedbaekautoradio.dk

Forcromning

Jeg kan tilbyde at formidle kvalitets
forcromning i Polen til ca. halv pris
i forhold til DK

Forespørg og kontakt på mail:
poularne@email.dk



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

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

DVK medlemmer tilbydes
20 % rabat på arbejde
Der ydes ikke rabat på reservedele



Veterandele.dk

- reservedele og materialer til veteran køretøjer

Vi har et bredt sortiment af materialer til dit restaureringsprojekt:

- ⇒ Tin
- ⇒ Esbjerg maskinemalje
- ⇒ Frostpropper
- ⇒ Pærer 12V / 6 V
- ⇒ Ledning
- ⇒ Benzin slange

Stort lager af gummilister



Vi forhandler Castrol's produkter fra dansk importør.



CALIBER AUTORADIOER



Retro radioer der virkelig holder stilen

Vi forhandler Gulf's anerkendte klassiske olier 20/50 Sae 30 og Sae 50 zink indhold på 2400 ppm



Vi har udvidet vores lager, så vi nu både er lagerførende i Ford T og Ford A sliddele



Benyt dig af vores gode rabatorrdninger ved køb for over kr. 500,00 fragtfrit leveret, ved køb over 1.000,00 fratrækkes 5% og ved køb over kr. 2.500,00 fratrækkes 10%

Vi har fået en god aftale med post Danmark kun kr. 49,00 i fragt for 0-10 kg

Se vort øvrige sortiment gode tilbud på www.veterandele.dk

Tinghusevej 23, 3230 Græsted Telefon: 49 26 64 20 * Mail: info@veterandele.dk

Man behøver ikke være veteran...



...for at læse

Veteran Posten

www.VeteranPosten.dk



Rustreparation af veteranbiler Pladedele fremstilles

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

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!

Velkommen til nye medlemmer

Steen	Geertsen	Dådyrvej 59	4050 Skibby		Chevrolet Corvette C 3 - 350	1977
Peter	Tegen	Øster Hæsingevej 37	5600 Faaborg	4053 6282	Buick Skylark	1977
Jørgen	Jørgensen	Vejlelongsgyden 9	5672 Broby		Opel Kadett B 1000	1971
Benny Bang	Jensen	Baunehøjen 23	6933 Kibæk	9716 4213	VW 1303/133	1973
Kuno	Sørensen	Lupinvej 5	5560 Aarup		Austin	1963
Hertha	Rasmussen	Gludsmindevej 35	7100 Vejle	7583 1072		
John	Christiansen	Aastrupvej 162	6100 Haderslev	7583 3830	Volvo 1800 S	1967
Tony Peter	Jensen	Bjarkesvej 5	2740 Skovlunde		Volvo 240	1988
Kim Dahler	Hansen	Lenders Alle 2	6700 Esbjerg		Honda CB 400 N	1982
Carsten	Andersen	Møllevangsvej 94	8940 Randers SV		Volvo PV 544 B18	1961
Hans Jørn	Poulsen	Vægernosevej 1	6980 Tim	3068 8291	Vauxhall Cresta	1965
Bent	Nielsen	Vagtvej 43	8560 Kolind	8639 1551	Datsun 100 A	1974
Bent	Jørgensen	Stævnevej 3	5631 Ebberup		Oldsmobile 98 Custom	1941
Jørn	Pedersen	Gammelmosevej 187	2800 Kgs. Lyngby	4444 5202		
Torben	Smedegaard	Krøsbærvej 13	7400 Herning		Skoda 256 B 3.500 kg	1939
Jan Nørtoft	Jensen	Sikavej 53	4623 Lille Skensved		Volvo PV 444	1950
Jesper	Krog	Nyvej 7	6430 Nordborg			
Christian	Dyrst	Platanvej 64	5230 Odense M		Jaguar XJ 6	1978
Palle	Buk	Viekærvej 9	5660 Faaborg	6175 7472	Buick	1963
Niels C.	Kjær	Elkærvej 6	9560 Hadsund	9858 5363	Ford T	1927
Hans Peter Ljunggren	Madsen	Lundbyvej 7	5700 Svendborg		Wolseley 4/44	1953
Kim	Horslev-Petersen	Flotvej 31	6100 Haderslev	7458 4378	Porsche 912	1967
Dennis	Jørgensen	Frøtoftevej 1	2605 Brøndby			
Villy Vejnø	Andersen	Tværgade 1C	7400 Herning	2991 0179		
Hardy Enghøj	Jensen	Gyvelvej 4	8762 Rask Mølle	2217 6067	Jaguar XJ6	1972
Bue Møller	Andersen	Risbyholmvej 19	2700 Brønshøj			
Hans Elmer Daugberg	Krøjer	Kirkebakken 88	4621 Gadstrup	4619 1431		
Jesper E.	Sørensen	Åsumvej 392A, have 4	5240 Odense NØ	2013 6858	Chevrolet Bel Air	1955
Erland	Kristiansen	Tingvej 26	7600 Struer		Excalibur Phaeton	1975
Niels Ove	Olesen	Albækvej 9	7480 Vildbjerg		SAAB 95	1961
Johannes B.	Jensen	Landbovænget 8	6650 Brørup	2992 3800		
Alfred	Date	Salto Skovvænge 21	4700 Næstved	5572 4850	DKW Junior	1962
Jens	Høj	Druevej 29	3650 Ølstykke	4717 9834	Nimbus	1950
Maria	Luffe	Grumløsevej 132	4750 Lundby			
Andreas Hansen	Carl	Vardevej 27	6800 Varde	2285 1230	FIAT 600 L	1971
Simon Bech	Jensen	Hindholmvej 35	4262 Sandved			
Christopher Vester	Nielsen	Jerismosevej 14	2670 Greve	6120 6443	Porsche 928	1980
Dovydas	Nostas	Gerbrandsvej 24, 02. 0002	2300 København S		BMW 728	1978
Niki	Andersen	Hasselvænget 13	8990 Fårup		Dodge Charger	1970
Rune	Jørgensen	Nytoften 21A	5220 Odense SØ	4041 7947	FIAT 127	1973
John	Jensen	Abildgårdsvej 20	4520 Svinninge	5926 5383	Volvo PV 544 Quick	1962
Ole Otto	Ernst	Ved Slusen 15 Z	2300 København S	5094 3405		
Henrik Daughbjerg	Nielsen	Anemonevej 2	6800 Varde	5226 5152		
Steffen	Thiemer	Nøddebo 35	6000 Kolding		VW Golf I	1989
Hans Lund	Madsen	Farumsødal 15	3520 Farum			
Niels	Bagge	Hammersholt Byvej 23	3400 Hillerød	4043 1859		
Jesper Næsby	Christensen	Skjoldsvej 23	3650 Ølstykke		VW Golf I	1981
Børge Nordgaard	Hansen	Lindegårdsvej 31	3520 Farum		Morgan +8	1977
Amaury	de Ricqlès	Kilholmvej 6	2720 Vanløse	2382 5870	Chevrolet Malibu	1982
Michael Brønnum	Boye	Kenny Drews Vej 63, 03. tv	2450 København SV		Jeep CJ5	1965
Oliver	Mogan	Munkbrovej 17	7500 Holstebro	4057 5519	Sunbeam Tiger Mark I	1965
Jørn Bruun	Rasmussen	Søster Svenstrup Byvej 17	4130 Viby Sjælland		Chevrolet Fleetmaster	1948
Leif	Sivertsen	Skafterupvej 60	4173 Fjenneslev	2585 3037	NSU RO 80	1972
Jonas Keimicke	Poulsen	Sauntevænget 14A	3100 Hombæk		Audi 80	1976
ViaRetro	Søren Navtoft	Brudelysvej 15A	2880 Bagsværd	4169 8374		
Steffen Naumann	Hansen	Vadgårdvej 5, 01. tv	2860 Søborg	2826 0322		
Gert Kingo	Hansen	Karetmagerstærde 4	5240 Odense NØ	4035 8697	MGB	1966
Henrik Thøgersen	Synnest	Selsøvej 15	2665 Vallensbæk Strand	4061 8817	Porsche 911	1975
Inese	Lehmann	Borupvej 68	4386 Rønnede	2124 1432	Opel Commodore	1973
Martin	Lindgaard	Dansvej 16	2650 Hvidovre	2530 2630		
Lars Sommer	Bryde	Bøgemosen 6	3500 Værløse	2170 6687	Toyota Supra	1984
Michael	Linulf	Kvislemarkvej 43	4262 Sandved	5544 4122		
Lynge	Søndergaard-Jørgensen	Plouglundvej 137	7190 Billund	7533 2114	Chevrolet	1928
Kjeld Erik	Pedersen	Gløerfeldtsvej 7	4600 Køge	3069 5669	Nimbus	1938
Johnna Hanne Aaby	Hansen	Eskebjergvej 90A	4593 Eskebjerg		Ford A	1930
Henrik Lundgaard	Olsson	Åglimt 2	6900 Skjern	2330 6538		
Hans-Henrik	Sørensen	Enighedsvej 3	9000 Aalborg	9816 8709	Citroën 11 B	1937
Jacob Revsbeck	Bonnerup	Laenvej 50	8586 Ørum Djurs	4045 5539	Oldsmobile 98	1971
Bruno Paul Michel	Malzard	Siøvej 4	6710 Esbjerg			
Steen	Holtoug	Kløverbo 59	2665 Vallensbæk Strand	4045 4578		
Frederik S. M.	Siemssen	Larsbjømsstræde 8, 02. tv	1454 København K	2170 9564		
Leif Holmer	Jensen	Sodemarksvej 59	3230 Græsted		Rover P5 3 lt.	1967
Dannie	Riis	Dyssevænget 5	5610 Assens	4083 8121		
Holger	Pedersen	Lahngade 85	5000 Odense C	6613 8003	Honda CB 750 C	1983
Marc	Andreasen	Gelsted Mose 10	5591 Gelsted	4051 4530	Honda Legend	1988
Mads	Andersen	Toftgårdsgårds Alle 2, 02. th	2500 Valby	5353 4045	Cadillac Fleetwood Brougham	1976
Bo Kihlgast	Nielsen	Nellerupgårds Alle 10	3250 Gilleleje	5072 6709		
Peter	Solvtofte	Ambæk Mark 15	4720 Præstø	2615 6540	Willys Overland CJ 3B	1955
Uffe	Jensen	Klydevænget 9	5550 Langeskov	4024 4875	Nimbus	1955
Jan	Johansen	P. Mortensens Vej 2	2640 Hedehusene	4056 5194		
Danny Triumph	Thomsen	Tofteholmen 90	2690 Karlslunde	2178 9003		
Kim	Toftgaard	Hybenvej 6	3500 Værløse			
Michael Raw Hjorth	Kjærsvold	Stationsvænget 9, 02. mf	2791 Dragør		AMC Hornet	1975
Dennis Konicke	Wettergren	Strædet 4A	4291 Ruds Vedby	6013 0923		
Hugh-Finn	Olsen	Carl Bødker Nielsens Vej 27	3100 Hombæk	2140 1636	Chevrolet 1360	1930
Claus Bent	Larsen	Kirkagerstræde 12	4720 Præstø		Harley-Davidson	1942



BILER SÆLGES

Volvo 544 F 1965. Hvid med rødt indtræk, dæk med hvide sider. Sorte plader. Fremstår som original og nyrenoveret. Bilen er i mit 12-årige ejerskab løbende vedligeholdt. Synet forår 2014. Rustbehandlet. Omlakeret i 2010. Der er anvendt galvaniseret plade ved alle reparationer. Nye skærme. Forsæder er nyombetrukne i original farve. Pris kr. 78.000.
Ole Holst-Jensen, tlf. 20158773
e-mail: ole.holst@minus10db.dk

Chevrolet Bel Air Station Wagon Original 1957. Kun 2 ejere. Første Carl Ramey, Californien fra ny i februar 1957. Importeret til Danmark i 1997. Kun sommerkørt. Hvid med rød/sort indtræk. Original 283 Power Pack motor, powerglide gearkasse. Pris kr. 200.000.
John Mau, tlf. 40460522
e-mail: johnmau@live.dk

Chevrolet serie K 1924. Totalrenoveret 1997. Aldrig svejset – alt træet er som nyt. Gearkasse og bagtøj er støjfri. Motoren har været adskilt for eftersyn – OK. Deltog i styrkeprøven 2006 - godkendt 2013. Dansk instruktionsbog på 188 sider.
L. P. Jørgensen, tlf. 62531424

Ford T 1915 – 4 prs. med kaleche. Fremstår i køreklar stand. Samme ejer i 22 år. Sælges på grund af alder.
Henning Larsen
Tlf. 40726343

Morris Minor 1969. En flot Morris Minor 1000 i maroon. Ingen rust, er netop blevet repareret under bagruden - det svage sted. Delvis nylakeret. Undervognsbehandlet. Alt virker. En quick lille bil, som er billig i drift og vedligeholdelse. Anhængertræk medfølger. Sælges nysynet. Pris kr. 39.500.
Lars Thousig, tlf. 24274183
e-mail: thousig@post11.tele.dk

DELE TIL BILER KØBES

Til **Mercedes-Benz W 201** købes org. alufælge, 6x15 – 15 huller.
Henrik Gervil Benz, tlf. 40464444
e-mail: benz@youmail.dk

Forsæder til **Jaguar Mark 2 1965.** Evt. hel stue med alt i brunt læder købes.
Henning Sørensen, tlf. 22263101

DELE TIL BILER SÆLGES

MGA 1956. Original Vanden Plas alu-hardtop sælges for 8.000 kr. Kun fremstillet i relativt få eksemplarer og i kort periode. Se priser på eBay.
Erik Christoffersen, tlf. 20250764
e-mail: bill@dadlnet.dk

Nye luxus **Mercedes-Benz** alufælge med nye dæk. Ny pris kr. 12.000. Sælges for kr. 5.700 (da jeg ønsker at beholde de originale hjul) Fælgene ligger i originale kasser fra fabrik, ikke pakket ud. Giv mig et ring og jeg kan sende billeder pr. e-mail.
Bent A. Thomsen, tlf. 40575229
e-mail: bent.a.thomsen@newmail.dk

5 trådfælge 21 tommer til **Ford A 1928.** 5 trådfælge 21 tommer med dårlige dæk til **Ford A 1928.** Kr. 2.000.
Bjarne Meinertz, tlf. 31360245
e-mail: bjarne.meinertz@isboejby.dk

Assorterede dele 1930-70. 10-12 tons mest til GM-biler.
Terry Jensen, tlf. 22717355
e-mail: teddyjensen@email.dk

Chevrolet Bel Air 1954. Benzintank, OK. Kr. 600.
Karl Thygesen, tlf. 21749643
e-mail: bessebus@gmail.com

Nye og brugte dele til **Mazda** og **Suzuki** mellem 1971 -1990.
Kaj Hansen, tlf. 25212149

Dele til **Chevrolet sælges:** 1931-32 for gummimatte/ny. 1930-33 hjulkapsler/nye. 1929-1936 kølerfigurer. 1929 torpedo-lygter m/arme. 1932 torpedolygter –nye. 1923-26 torpedolygter. 1915-31 kaleche” hold down” holdere . 1932 nyforkromede hjelm håndtag. 1918-34 baglygter. 1929-30 kølerkappe med emblem. 1929-31 ny rep.plade til torpedobund. 1925-35 nye step plate til trinbrædt. 1920-34 div.ind-og udvendig håndtag. 1915-1955 div.pakninger. 1929-34 vandpumpe rep.sæt. 1933-34 bagkofanger. 1927-? nyt metal trinbrædt. Samt meget andet.
Hans Peter Nielsen, tlf.40148037

DELE TIL MC SÆLGES

Sidevognsstel (Cykelbørsen) urestaureret. (Sidevognsgear til Nimbus kan evt. indgå). Prisinde kr. 2.000.
Bruno Nielsen, tlf. 24455752
e-mail: bruno_nielsen@mail.tele.dk

DIVERSE

”Garagepladser i Lyngø (3540) udlejes i hal med lift, indlagt trykluft, mandskabsrum m.v. Der vil være mulighed for lån af trykluftværktøj m.v. Leje pr. mdr. kr. 425.
Jørgen Behrendt, tlf. 20133477

Sølvminiaturer 100 Veteranbiler. En komplet samling af de mest prominente biler i sølvminiaturer fra Franklin Mint. De opbevares i en foret æske. En tilhørende bog indeholder en lup og en beskrivelse af hver enkelt model på dansk. Første model er en Marcus fra 1875 og den sidste er en VW fra 1975.
Nils Erik Olsen, tlf. 61716585
e-mail: no_fish_photo@yahoo.dk

AUTOMOBILIA

Opel + GM reparationsbøger sælges.
Terry Jensen, tlf. 22717355
e-mail: teddyjensen@email.dk

TIL SALG



Mercedes-Benz 450 SL

Cabriolet årgang 1973. Totalrenoveret og nylakeret. Ny læderstue og kaleche. Gearkasse renoveret. Nye dæk og bremsler. Europæiske kofanger. Afgift betalt. Med nr.plader. kr. 225.000.
Kenneth Nielsen, tlf. 2427 4808

Stumpemarked FYN Lørdag d. 2. maj 2015, kl. 10 - 16 GRATIS STADEPLADS

4 m facade = 16 m² gratis til hver sælger, efterfølgende facade m. 40,- kr.

åbent for sælgere fra fredag d. 1. maj, kl. 12 og lørdag kl. 07. For 4. gang afholdes Stumpemarked Fyn i De Gule Haller.

LYKKEVALG 18, Korinth, 5600 Faaborg

Det er indendørsmarked med fri entre og parkering. Mad og drikke kan købes.

Kontakt Poul Arne, tlf. 4027 2930 ~ e-mail:poularne@email.dk

PS: Det er mig med FORCROMNING i Polen.



Din forsikringsaftale i Veteran Forsikringsklubben



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

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

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

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

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

Vi glæder os til at tegne din forsikring.

Priseksempler (2014):

Veteranbil årgang 1948	Værdi 60.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 926 kr. inkl. vejhjælp
Vintage bil årgang 1976	Værdi 85.000 kr.	Selvrisiko 1.200 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 1.156 kr. inkl. vejhjælp
Klassisk bil årgang 1986	Værdi 160.000 kr.	Selvrisiko 3.000 kr. – ansvar/kasko	Årlig præmie 3.214 kr. inkl. vejhjælp

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

NYT: Nu helt op til 38% VFK-rabat på dine øvrige forsikringer, hvis du samler dem. Ring 4320 2000 eller mail til info@e-forsikringer.dk for tilbud.



**OBS : Al henvendelse vedr. forsikring rettes til DVK
Se tlf., mail og kontortid på side 2.**

Sorteret Magasinpost
ID nr. 42123

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