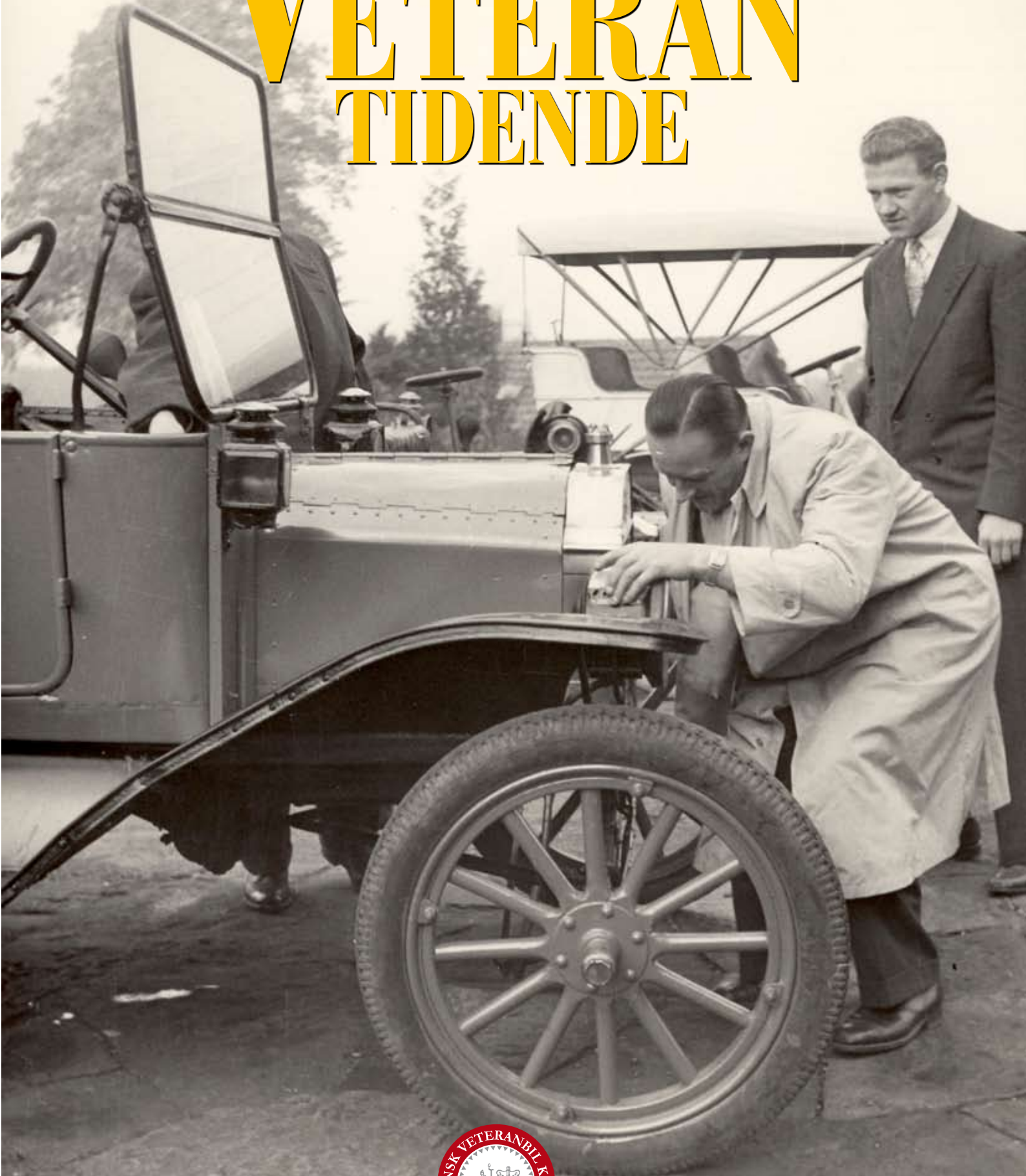


VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



52. årgang - september 2008 - VT nummer 387

Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-to 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.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

Ansvarshavende redaktør:

Ole Emil Riisager
Krogsholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk
(Forlang kvittering).

Redaktionen stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. For konkurrencesvar dog inden månedens udgang.

Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

Annoncepriser:

1/1 side: Kr. 3.000,-

1/2 side: Kr. 1.600,-

1/4 side: Kr. 900,-

1/8 side: Kr. 500,-

10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

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

Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og

restauration:

P. E. Hansen

Torsted Allé 25, 8700 Horsens

e-mail: pehansen@mail.tele.dk

Fax: 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse.

I redaktionen desuden:

Morten Alstrup

Svend Carstensen

Erik Nielsen

E.W. Neesgaard

Leif Gr. Thomsen

LAYOUT, SATS:

Ole Callesen, tlf. 74561611

Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld

e-mail: oc.aller@o.c.dk

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

Bestyrelsen

Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek, kontakt til medlemmer).

Dorte Stadil

Ryvej 31, 2830 Virum

Tlf. 45 83 80 08

dorte.stadil@veteranbilklub.dk

Næstformand:

(Løb og arrangementer).

Anne Lise Gustafsson

Karlsbjergvej 32, 5672 Broby

Tlf. 62 63 20 51

annelise.gustafsson@veteranbilklub.dk

Kasserer:

(Veteran Tidende og pressen).

Kaj Dyring Larsen

Hasselparken 23, 4040 Jyllinge

Tlf. 39 90 42 40

kaj.dyring.larsen@veteranbilklub.dk

Sekretær:

(Protokol, MhS, museer).

Erik Mieth

Ellesvinget 137, 2950 Vedbæk

Tlf. 45 89 13 35

erik.mieth@veteranbilklub.dk

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben).

Jørgen Lauritsen

Fasanvej 28

7190 Billund

Tlf. 75332051

jorgen.lauritsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, klub i klubben).

Torben Olesen

Fåborgvej 340, 5250 Odense SV

Tlf. 66 17 42 49 - 40 17 42 49

torben.olesen@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og udstillinger, øst).

Ole Poulsen

Tlf. 54 70 03 58

ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Amager

Amager Landevej 246

Kaj Christensen, Hollændervej 17,

2791 Dragør 4053 9401 mellem 18 og 19.

kaic@c.dk

Klaus M. Pedersen, Tlf. 2467 9783

København Nærum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum

Claus Neble, 2253 5550

Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg

Midtsjælland:

"Steffensgård"

Kværkebyvej 79, Kværkeby,

4100 Ringsted

Kontakt: Preben Boisen, 5752 5040

samme adresse som mødestedet

Østsjælland:

Nygade 3, 4672 Klippinge

Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205

Samme adresse

Vestsjælland

Sæbyvej 48, 4170 Høng

Johnny B. Rasmussen

20745709

Fyn:

Egeskov Veteran Museum, Kværndrup

Poul Henning Lauridsen

Flittig Lises Vej 2, 5250 Odense SV

65962428 - 26644238

phsports@yaho.dk

Østjylland:

Ristrup Hovedgård, ved Sabro

Robert Vestergård, tlf. 8622 4003

Lars Hoffbeck, tlf. 8699 9161

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 8698 8883

Midtjylland-Vesterhede

Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig

Ove H. Iversen, 7533 9321/ 2395 0721

Samme adresse

Vestjylland-Spjald

Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald

Henning Knudsen, 97381264

Samme adresse

Esbjerg

Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V.

Jørgen Jacobsen, tlf. 20222729

yak@esenet.dk

Sønderjylland:

Sundgade 25, 6320 Egersund

Kjeld Holm-Nielsen, tlf. 74485959

holm-nielsen@bbsyd.dk

Erik From, tlf. 74625361

erik.kef@webspeed.dk

Sydøstjylland

Børkop Vandmølle, 7080 Børkop

Poul-Erik Jakobsen, 27231433

Tranevej 109, 8721 Daugård.

jakobsen@skjerna.dk

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

København og Nordsjælland
Claus E. Neble - 2253 5550

Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 5470 0358

Fyn & Jylland
John Andersen - 7593 1785

Klubber i Dansk Veteranbil Klub

Dansk Austin Klub
Bøgeshøjvej 15, 8305 Samsø
Stefan Wolffbrandt, tlf. 86593300
www.danskaustinklub.dk

Ford V8 Klub Danmark Flathead 1932-53
www.fordv8.dk
Jens Munk, tlf. 6596 1303
jens.munk@fordv8.dk

Ford T Klubben Danmark
Claus Olesen, tlf. 59507155
claus@clo.dk

Foreningen Motorhistoriske Formidlere
Jesper Jespersen, tlf. 45891965
jesper.jespersen@suf.kk.dk

Jensen-Klubben
Jesper Troels Jensen, tlf. 2367 2000
jtjensen@mac.com
www.jensen-klubben.dk

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs & Ford Mustang
Peter Lovstrøm Sørensen
Tlf. 7586 9510

Austin Seven
Ole Troen
Tlf. 75943494
troleine@yahoo.dk

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189 - kurtogjonna@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

Porsche
Thomas Teisen, tlf. 40942520
tteisen@yahoo.com

Singer
Bent Friis, tlf. 61352211
bent.friis@veteranbilklub.dk

SAAB
Claus Oppenheim
clap@webspeed.dk

Tatra
Svend Carstensen
3969 8115

Toyota
Henning Holm
9865 8011

IT og medlemsregister

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

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

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

Revision

Henning Andersen
Erwin Koster Kristensen.

Klubregistre

Mærkeregistre

Austin Seven

Jørgen Frode Bakka

Tlf. 4576 1224

www.austinseven.dk

mail@austinseven.dk

FIAT - Førkrigs

Ole Emil Riisager

Se under Veteran Tidende

Ford Junior

michael@deichmann.org

www.fordyandemodelregister.dk

Morris

Ole Nordlund

Torben Valerius

3956 0710

www.morrisregister.dk

Opel

Frederik Ravn-Larsen

3250 1237

Porsche

Poul Watson, tlf. 27285725

paul@yellow1.dk

Renault

Kristen Korsgaard

8648 6968

Rover

Henning Helmer

4919 2700

Singer

Kaj Dyring Larsen

3990 4240

Triangel

Uffe Mortensen

4920 2301

Volvo

Ole Callesen

7456 1611

VW - luftkølede

Robert Hagen

Tlf. 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 Vest

Erik Hougaard

7583 0049

Peugeot

Claus Sonne Linnedal

3252 7777

linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab

Svend Draaby

3871 3902

Bibliotek

Åbent på ordinære klubaftener i Nærum kl. 19-21 og alle hverdage kl. 10-14 efter aftale.

Mail: bibliotek@veteranbilklub.dk

Telefon 4556 5610 kl. 10-13.

Biblioteksudvalg: Peter Bering, Anders Ditlev Clausager, Peter la Cour, Niels Jonassen (fmd.), Ole Emil Riisager.

Sommers Automobil Museum

Nærum Hovedgade 3, 2850 Nærum, tlf. 4556 5600

Åbningstid søndage kl. 14-17. Onsdage kl. 17-20 under særudstillinger.

Entre 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 på tlf. 4556 5600.

FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:

Niels Jonassen

Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

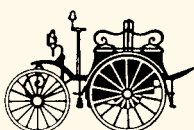
Tlf. 49191129

aurelia@webspeed.dk



Indhold

Forsiden.....	3
Et Studebaker-register.....	3
Aktivitetskalender.....	4
Klubaktiviteter.....	6
Nye aktiviteter.....	7
Styrkeprøven.....	8
Transport af racerbiler i Danmark.....	10
CHGP 2008.....	20
Classic Car Park.....	22
Armstrong Siddeley fundet.....	24
Forderne tider.....	27
Bryllupsbilen - med mere.....	27
Ford T og andre jubilæer.....	27
Europæisk Healey-træf i Sverige.....	28
Rørvig Havn.....	32
Besøg i Dalby.....	33
Dansk Austin klub er stiftet.....	34
Dragør.....	35
Le Mans Classic.....	36
Peugeot Sektionen.....	40
Oldtimere i Odder.....	41
Packard igen-igen.....	42
Vestjysk madpakketur.....	43
Læserbreve.....	43
Stevnsløbet.....	44
Storstrøms aftenture.....	46
Konkurrencen.....	48
Drømmen om den danske bil.....	50
Nye medlemmer.....	51
Invitationer.....	52
Køb/salg.....	56



Forsiden

Billedet er fra Kongelig Dansk Automobil Klubs 50-års jubilæumsløb i 1951, og bilen er den på det tidspunkt eneste kørende Messing-Ford i kongeriget. Den tilhørte, og tilhører vist endnu Ford-forhandleren i Bogense. Det er en touring fra 1914, men med motor fra 1912 og med bagenden skåret af og et lad i stedet. Hjulene er nyere.

Bilen blev som ny købt hos F. Bülow & Co. i København af savværksejer Lars Madsen i Kappenbjerg ved Glamsbjerg. Midt i tyverne solgte han den til landbrugsmaskinfabrikant Julius Pedersen i Flemløse, og det var ham der i 1930 ændrede den til ladvogn.

I 32 skulle den have været hugget op, men Ford-forhandler Vestergaard reddede den.

Bilen er eller har været udstillet på Egeskov.

Et Studebaker-register

Nu skal viden om et for længst afdødt amerikansk bilmærke styrkes i Danmark. Den svenske Studebakerklub har på det tredje internationale træf, der fandt sted i Vänersborg, udpeget motorredaktør Gorm Albrechtsen, Herning, til kontaktperson i Danmark.

Målet er at registrere køretøjer og styrke interessen blandt ejere af bilmærket Studebaker, der forsvandt først i 1960'erne, og dermed knytte forbindelse til lignende initiativer i Sverige og Norge. Senere følges det danske initiativ op med kontakter herfra til Island, Færøerne og Grønland.

Gorm Albrechtsen kan kontaktes på tlf. 97223630/40447505 eller pr. mail: post@gorma.dk



Gorm Albrechtsen med sin Studebaker Golden Hawk 1958 i Monte Carlo udgave.



Møder

September

- Tirsdag 16. Kværkeby.** Besøg af mærkeklub.
Torsdag 18. Esbjerg. Møde kl. 19 hos Jørgen Jacobsen.
Torsdag 18. Spjald. Udemøde på Lyne Gl. Elværk.
Tirsdag 23. Klippinge. Ib Rasmussen om at køre historisk ræs.
Onsdag 24. Amager. Klubmøde kl. 19.
Tirsdag 30. Egeskov. Bagagerumsstumpemarked og grill kl. 19.30.

Oktober

- Onsdag 1. Sæby.** Besøg på nyt bilmuseum på Reerso.
Torsdag 2. Esbjerg. DVK-medlemmer er indbudt til møde kl. 19.30 hos Vestjyske Motorveteraner.
Torsdag 2. Nærum. Klubmøde.
Torsdag 2. Nærum. Poul G. Jensen om på 50 dage at køre 17.650 km gennem 28 lande på 50 dage i en Jensen 541R 1959.
Tirsdag 7. Ristrup. Per Nielsen om dampbiler kl. 19.30 præcis.
Torsdag 9. Børkop. Klubmøde kl. 19.30.
Torsdag 9. Egersund. Klubaften.
Torsdag 16. Esbjerg. MN Motorrenovering kl. 19.
Tirsdag 21. Kværkeby. Klubmøde - nærmere senere.
Tirsdag 28. Egeskov. Klubmøde flyttet til Starup Teglværk, Strøjers samling.
Onsdag 29. Amager. Klubmøde kl. 19.
Torsdag 30. Morris-møde. Morrismøde kl. 19 hos Rimmy Tschernia, Krogagervej 39, 2405 Brøndby.

November

- Onsdag 5. Sæby.** Besøg hos Jens Damsgaard. Se VT 387.
Lørdag 8. Nærum. Årsfest med overrækkelse af Årets Emil. Bustur se VT 387.
Torsdag 13. Børkop. Klubmøde kl. 19.30.
Torsdag 13. Egersund. Tilbageblik på årets arrangementer.
Tirsdag 18. Kværkeby. Klubmøde - nærmere senere.
Tirsdag 25. Egeskov. Julefrokost kl. 19.00.
Torsdag 27. Morris-møde. Morrismøde kl. 19 hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, 4000 Roskilde.

December

- Onsdag 3. Sæby.** Glögg. Nu i forsamlingshuset.
Torsdag 11. Børkop. Juleafslutning.
Torsdag 11. Egersund. Julefrokost kl. 18.30. Pakkeleg, medbring en pakke af værdi ca. 20 kr.

2009

Januar

- Onsdag 7. Sæby.** Film.
Torsdag 29. Morris-møde. Morrismøde kl. 19 hos Bent Riff, Elmevej 23, 4000 Roskilde.

Februar

- Torsdag 26. Morris-møde.** Morrismøde kl. 19.

Marts

- Torsdag 26. Morris-møde.** Morrismøde kl. 19.

April

- Torsdag 30. Morris-møde.** Morrismøde kl. 19.

Løb og arrangementer

September

- Onsdag 10. Lundebergtræf kl. 18.30.** Jan Klarskov. Tlf. 29876621.
Torsdag 11. Søbyhus. Se notits under Ny aktiviteter i VT 383.
Lørdag 13. -søndag 14. Fyn rundt med DVK. Indbydelse i VT 382.
Søndag 14. Passionistkøretur og Roskilde Ring in memoriam. OBS: Flyttet fra 21/9. Indbydelse i VT 384.
Søndag 14. Veteranbuskørsel fra København til særudstillingen om Ford T og bilisme i det hele taget på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Se www.tekniskmuseum.dk
Tirsdag 16. Havnetræf i Åbenrå kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.
Onsdag 17. Aftentur i det fynske. Fjelstedskov rasteplads, hovedvejen Odense-Middelfart, til Nr. Åby. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.
Torsdag 18. Aftentur ved Storstrømmen. Se indbydelse i VT 382.
Søndag 21. Passionistkøretur. OBS: Flyttet til den 14. september. Roskilde Ring in memoriam. I 40-året for lukningen besøger vi byparken, hvor konturer af banen kan ses. Indbydelse i VT 384. Leif Fortmeier.
Søndag 21. Veteranbuskørsel fra København til særudstillingen på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør om Ford T og bilisme i det hele taget. Se www.tekniskmuseum.dk
Tirsdag 23. Veteranaften i Egeris, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.
Lørdag 27. -søndag 28. Country Stars 2008. På Vilhelmsborg, Bedervej 101, 8320 Mårslet. Trucks, veteranbiler, amerikanerbiler. Sidste frist for tilmelding 12/9. www.rainbow-entertainment.dk/index2.asp?id=5 Tlf. 97339999 - 23443055.
Søndag 28. Classic Car Brunch, Havnegade, København Se Ny aktiviteter i VT.

Oktober

- Torsdag 2. Besøg hos Vestjysk Motorveteran Klub.** Kl. 19.30. Se Ny aktiviteter i VT 383.
Lørdag 4. Fåborg Hillclimb. Info. www.hms.dk
Søndag 5. Karolinetræf Middelfart. Anne Lise Gustafsson, tlf. 62632051 - 22811954.
Tirsdag 7. Havnetræf i Sønderborg kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.
Lørdag 11. Veteranaften i Egeris, sæsonafslutning, Tranemosevej 2, 6920 Videbæk, kl. 18.30 - ca. 21.30. Kristian Nørgaard, tlf. 97166252 - 27810131.
Lørdag 18. -søndag 19. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - www.bilmesse-brugtmarked.dk
Tirsdag 21. Havnetræf i Sønderborg kl. 18.30. Indbydelse i VT 385.



November

Lørdag 1. Herning stumpemarked. Kl. 8-16. Info. Svend Aage Mortensen, tlf. 97151603.

Lørdag 8. DVK fødselsdag med overrækkelse af Årets Emil. Bus til Nærum fra vest for vandene.

2009

April

Lørdag 4. -søndag 5. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - www.bilmesse-brugtmarked.dk

Juni

Fredag 12. Optakt til Englændertræf i Løgumkloster.

Lørdag 13. 8. Englændertræf i Løgumkloster.

Oktober

Lørdag 17. -søndag 18. Fredericia Bilmesse og Brugtmarked. Kl. 9-17. Info tlf. 86416464 - 97221380 - www.bilmesse-brugtmarked.dk

Udland

September

Fredag 19. -søndag 21. Goodwood Revival Meeting, Chichester, England. Klassiske racerløb i historiske biler på original bane.

Nyt fra bestyrelsen

Der har været afholdt bestyrelsesmøde den 26. august 2008 på Steffensgård i Kværkeby. Alle bestyrelsesmedlemmer var tilstede, og der var en lang og omfattende dagsorden.

Hovedemnet var RUNAs opsigelse af samarbejdet med Veteran Forsikrings Klubben til ophør 31. december 2008. Dorte Stadil deltager i møderne i Veteran Forsikrings Klubben for at søge en løsning på problemet med hvordan vi skal håndtere spørgsmålet og hvem vi eventuelt kan etablere et nyt samarbejde med, når det mangeårige samarbejde med RUNA ophører.

Det blev aftalt at udskyde ansættelsen af en person i administrationen, til forsikringsproblemet er afklaret og vi kender arbejdsbyrden på kontoret og kan tilpasse profilen af en ny medarbejder til arbejdet.

Styrkeprøven i Sverige blev afviklet på bedste vis, og blandt de danske deltagere var de to danskere, som arrangerer løbet næste år på Bornholm, så de kunne se hvorledes løbet kan afvikles. Vi er overbeviste om at næste års løb er lagt i hænderne på kompetente arrangører.

En ansøgning om oprettelse af et Studebaker register v/ Gorm Albrechtsen blev enstemmigt godkendt.

En ansøgning fra Dansk Austin Klub v/Stefan Wolffbrandt om optagelse som en Klub i Klubben blev også enstemmigt godkendt. Klubbens internetadresse er www.danskaustinklub.dk

Arrangementet "Årets Emil" vil blive afholdt den 8. november 2008, og annonceres i Veteran Tidende.

DVK's regnskab viser at budgettet følges fint, og gav ikke anledning til bemærkninger.

En henstilling fra et medlem om at ekskludere Hans Bo Jacobsen på baggrund af en tv-udsendelse blev afvist, og er i øvrigt uaktuel da Hans Bo Jacobsen for nærværende ikke er medlem af DVK.



AMAGER

Alle møder foregår den sidste onsdag i måneden kl. 19, såfremt ikke andet er meddelt. Husk NYT mødested: Fa. Walbom, Amager Landevej 246. Der kan købes øl og vand til hørerpriser. Onsdag den 24. september: Klubmøde. Onsdag den 29. oktober: Klubmøde. Med venlig hilsen
Kaj Christensen, Hollændervej 17, 2791 Dragør
Tlf. 40539401 mellem 18 og 19, fax 32539405, bemærk ny e-mailadresse kajc@c.dk

BØRKOP VANDMØLLE

Den 14. august havde en sluttet flok på knap 15 personer fundet ud til Aage og Ingelise Jørgensen på deres landejendom i Jelling. Der var sørget for god gang i den store grill. Men inden var der god tid til og stor interesse for at betragte og snakke om de mange bil-, landbo- og andre kurioser, som værtsparret havde samlet gennem mere end 30 år. Aage fortalte at han havde købt sit første dødsbo da han var 16 år, siden er det blevet til nogle stykker flere. Der var mange, mange bevaringsværdige genstande, dem tager familien i Jelling så hånd om indtil videre. En enkelt gang om året på Vorbasse marked sælges der ud af lageret. Lidt skam at vi ikke var flere, og synd for dem der ikke havde tid. Inden vi gik hjem fik vi også forklaringen på nødvendigheden af de 4 plæneklippere. Hvis jeg kan huske det for grin og opmuntrende tilråb var det således: Den gamle havetraktor havde givet op, så der måtte en ny til. Den nye kører nu i det regulære græs mellem æbletræerne. Ingelise har sin egen fine have. Så er der den gamle motorklipper, som bruges til det grove nede mod skoven. Endelig er der kommet liv i den havetraktor igen hvorfor den anvendes til det lidt grove som kan tages med en traktor, og ellers som reserve.
9. oktober kl. 19.30: Mødeaften.
13. november kl. 19.30: Mødeaften.
11. december kl. 18.30 eller 19: Juleafslutning. Hvor er endnu ikke aftalt.
Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen, tlf. 75890487 - 27231433 jakobsen@skjerna.dk

SØNDERJYLLAND - EGERNSUND

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.
Torsdag den 9. oktober klubaften.
Torsdag den 13. november klubaften med tilbageblik på årets arrangementer.
Torsdag den 11. december julefrokost kl. 18.30. Pakkeleg, medbringe en pakke til værdi ca. 20 kroner. Kuvvertpris kr. 125, hvoraf forventet egenbetaling kr. ca. 75.
Med venlig hilsen
Erik From og Kjeld Holm-Nielsen

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler. Parkering ved Egeskovs hovedindgang. Husk det er altid sidste tirsdag i måneden. Når man ankommer til klubmøde vil kaffen stå klar. Brød afhentes i køkkenet, hvor der samtidig afregnes for kaffe, brød og eventuelt vand.
Tirsdag den 30. september kl. 19.30. Møde med bagagerums stumpemarked og grill, som vil være tændt hvis vejret skikker sig.
Tirsdag den 28. Ændret fra Strøjers museum til filmaften på Egeskov.
Tirsdag den 14. november er sidste frist for tilmelding til julefrokost.
Tirsdag den 25. november kl. 19 julefrokost i Jomfru Rigborg. Tilmelding og betaling på møder i september og oktober eller senest 15. nov.
December juleferie – intet møde.
NYT: Der oprettet egen hjemmeside for mødested Egeskov Fyn med adressen www.dvk-egeskov.klubsider.dk
Venlig hilsen
Poul Henning Lauridsen, tlf. 65962428 og Arne Olesen, tlf. 60840537.

ESBJERG

Klubmøde tredje torsdag hver måned. Torsdag den 18. september kl. 19 møde hos Jørgen Jacobsen, som har fået nogle gamle klubblade, man kan studere og ellers lidt hyggesnak.
Torsdag den 2. oktober er DVK-medlemmerne indbudt til Vestjyske Motorveteraner, Gjesing Fritidscenter, Gjesinglund Alle 2, 6715 Esbjerg N.
Torsdag den 16. oktober kl. 19 hos MN Motorrenovering, Enghavevej 4, 6800 Varde. Der er plads til 30-35 mennesker. Tilmelding til undertegnede. Jørgen Jacobsen, Hjerting Strandvej 88, 6710 Esbjerg V, tlf. 20222729 yak@esenet.dk

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.
Sommermødet 22. juli blev et rigtigt hyggemøde, hvor der dukkede flere nye ansigter op til fælles glæde. Og det var en rigtig god ide at formand Dorte Stadil og Bent Friis kørte en aftentur til Klippinge.
Til mødet tirsdag den 23. september kl. 19 kommer Ib Rasmussen, som vil fortælle hvordan det er at køre historisk grand prix i Fælledparken i en specialbygget veteranracer.
Hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby. Vejen går op til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Møde den tredje tirsdag i hver måned.
Tirsdag den 16. september besøg af en mærkeklub, nærmere oplysning i næste nummer.
Endnu ingen programmer for møderne 21. oktober og 18. november.
Erik Madsen, Roskilde, tlf. 46323825
Preben Boisen tlf. 40351585



**KØBENHAVN-
NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

Møde den første torsdag i hver måned. Torsdag den 2. oktober: Ikke alle udlever drømmen om at teste bil og fører, men det gjorde Poul G. Jensen, da han i sin Jensen 541 R 1959 på 50 dage kørte 17.650 km gennem 28 lande. Poul har lovet at fortælle om turen, der udviklede sig til også at blive en kulturel oplevelse.

Torsdag den 2. oktober: Klubmøde.

Lørdag den 8. november: Årsfest med overrækkelse af Årets Emil - se indbydelse i dette nummer. Bus fra Jylland osv.

Venlig hilsen Claus Neble

ØSTJYLLAND - RISTRUP



Mødested Ristrup Hovedgård, Ristrupvej 39, 8471 Sabro. Mødetidspunkt hvis ikke andet er nævnt: Den første tirsdag i måneden kl. 19.30.

Tirsdag den 7. oktober kl. 19.30: Per Nielsen fra Lyngby kommer og fortæller om dampbiler, blandt andet om sin egen Stanley. Foredraget begynder kl. 19.30 præcis, så mød venligst til tiden.

Med venlig hilsen

Jørn Gaardsvig Nielsen, tlf. 86988883

Robert Vestergård, tlf. 86224003

Lars Hoffbeck, tlf. 86999161

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Torsdag den 18. september kl. 19 udemøde i Lyne Gl. Elværk. Tilmelding senest 14. sep. til Hans Sørensen, tlf. 75132852,

Henning Knudsen, tlf. 97381264

Kristian Nørgård, tlf. 97166252

VESTSJÆLLAND - SÆBY

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

Følg med på mødestedets hjemmeside: www.roadmaster.dk/dvkvestsjindex.htm

1. oktober: Der er åbnet et nyt bilmuseum i vores nærområde. Indholdet er amerikanske biler, særlig fra halvtredserne og tresserne. Hvis man er til den slags skal man møde op på Strandvejen 40 på Reersø og er man ikke skal man komme alligevel og se giraffen. Kaffe og kage på huset.

5. november: Besøg hos Jens Damsgaard, Skolelodden 1 i Bjerge, 4480 St. Fuglede. Han er lige gået ind i sit 70. år, og hans værksted er stadig åbent tre dage om ugen, og det er ikke kun hans egne 10 ofte brugte veteraner, der turnerer gennem værkstedet. Der bliver desuden et mini-stumpemarked med Jens Damsgaards egne ting og hvad andre kommer med. Kaffe og kage.

3. december. Tredje gang er gløggens gang. Det er i Sæby Forsamlingshus kl. 19. Hustruer og elskerinder, mænd og samboende børn og børnebørn er velkomne.

7. januar. Året åbner med filmaften fra DVK's bibliotek. Reklamerne og forfilmen ruller kl. 20, men kom lidt før hvis du skal fortælle andre hvad du fik i julegave.

Johnny B. "Goode" Rasmussen og Søren Carstens.

**MIDTJYLLAND -
VESTERHEDE**

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

M. v. h.

Ove H. Iversen

NY AKTIVITETER

FYNESKE AFTENTURE

Onsdag den 17. september: Fjeldstedskov rasteplads, hovedvejen Odense-Middelfart, til Nr. Åby.

HAVNEGADE

i København. Custom House (!) i Havnegade 44, tæt ved den gamle toldbod, har allieret sig med Copenhagen Historic Grand Prix om at indbyde til Classic Car Brunch de sidste søndage i måneden til og med september. Motor-køretøjer, der er mindst 35 år, er sikret afspærret parkering med god plads, og er vejret godt kan brunchen spises på kajen med udsigt til både biler og livet på havnen. Se mere på hjemmesiderne www.customhouse.dk og www.chgp.dk

ODENSE

Det månedlige træf på Flakhaven i Odense. Det er hver den første søndag i måneden, sidste gang i oktober, og nu rykket frem til kl. 11 til 16. Så medbring ikke kun kaffe, men også madpakke hvis du kommer allerede om formiddagen. Det er gratis for alle med et indregistreret veterankøretøj. Hvis nogen af de fremmødte ønsker at give en tur mod betaling, som vil gå til velgørenhed – i år kræftramte børn – er de velkomne. Man er ikke tvunget til at køre. Vil man bare vise vidunderet frem, er det ok. Jeg håber på at mange møder op og gør det til en tilbagevendende begivenhed. Da der åbenbart er mange arrangementer første søndag i måneden bliver det formentlig den anden søndag i måneden til næste år, men det kommer vi tilbage til.

Tilmelding til Bent Normann Andersen på tlf. 23821443.

**BESØG HOS VESTJYSK MOTOR-
VETERAN KLUB**

I Gjesing Fritidscenter, Gjesingslund Alle 2, Esbjerg, torsdag den 2. oktober. Alle DVK-medlemmer på egnen er indbudt til klokken 19.30. Mødelokalet er i kælderetagen.

STYRKEPRØVEN



Dorte Stadils Hupmobile 1924 mellem en sen FIAT 501 og en HCS foran herregården Stäringe.

På egne hjul drog vi d. 6. august af sted til Sverige i Hupmobilen fra 1924, med Iver Jensen bagved i lånt Mitsubishi kassevogn fra Ole Sommer og med klubbens Swift ombord. Vi kørte til Jönköping den første dag, 280 km, hvilket er langt for en sådan en gammel bil. Vi tror det er første gang i Hoppes lange liv, 84 år, at den har kørt 130 km i 3. gear med konstant 70 km i timen, det kunne den vist godt lide. I Jönköping mødtes vi med Ole Køhlert og Henning Ibsen fra Bornholm, som var inviteret med for at se hvorledes Styrkeprøven afvikles, da det er de to der skal stå for Styrkeprøven til næste år, hvor det er Danmarks tur til at være vært, løbet til den tid afvikles på Bornholm fra d. 6. til d. 9. august.

Næste dag fortsatte vi mod Stjernhöv, der ligger ca. 40 km vest for Stockholm, en aldeles køn tur hele vejen.

Swiften blev lukket ud og startede med det samme, den har jo også været i kyndige hænder i vinter hos Iver, hvor den har fået 4 håndlavede bremsebakker, benzintanken er blevet midlertidig loddet, da den var utæt, osv. osv., indtil vinter, når Iver har lovet at fremstille en ny tank.

9 biler fra Danmark nåede i løbet af torsdagen frem til Stjernhöv, 2 Hupmobiler fra 1924, Opel 1910, Swift 1913, Chevrolet Royal Mail 1915, Buick Ma-

ster Six 1923, Unic Sport 1924, Fiat 509 1925, og en Nash Touring 1925. Alle klarede dagsetaperne på de ca. 80 km og kom igennem en dejlig weekend uden problemer.

Der ankom i alt 56 ekipager fra de tre nordiske lande, som gjorde sig klar til at begive sig ud i naturen den næste dag. Et fantastisk syn når 56 biler fra før 1926 begiver sig af sted, tænk på det arbejde det er at holde dem kørende, vi kan kun være stolte af vores rullende museer.

Turene blev kørt blandt et utal af søer, skove og røde huse, men indimellem kom vi til store spændende herregårde, bl. a. Elghammar som har været i fa-

milien d'Otrantes eje siden 1875. I en af bygningerne fandtes en fantastisk samling af gamle russiske hestevogne, kareter og uniformer, som Christina d'Otrante fortalte om. Søndag sluttede vi arrangementet af med et besøg på Sparreholms Slot, hvor der bl. a. er et spændende bilmuseum, der er et besøg værd, hvis man kommer på de kanter. Som sagt et flot arrangement med mange kendte mennesker og biler fra de tidligere år, det var i år 25 år siden den første Styrkeprøve blev skudt af i Norge af initiativtageren Trygve Krogseter, så på gensyn på Bornholm til august næste år.

Dorte Stadil



DVK's Swift og Erling Carlssons Huru 1912.



Trygve Krogsæters Cadillac C 1904 og Per Westerbergs Reo B 1906.



Ford-hund og foran den Viklit Graae Jørgensens Unic 1924.



Jan Olanders Hupmobile 1924.



Johannes Ankers FIAT 509, fulgt af Fæsterholdts Opel.



Eksklusivt interiør i en meget gammel FIAT.



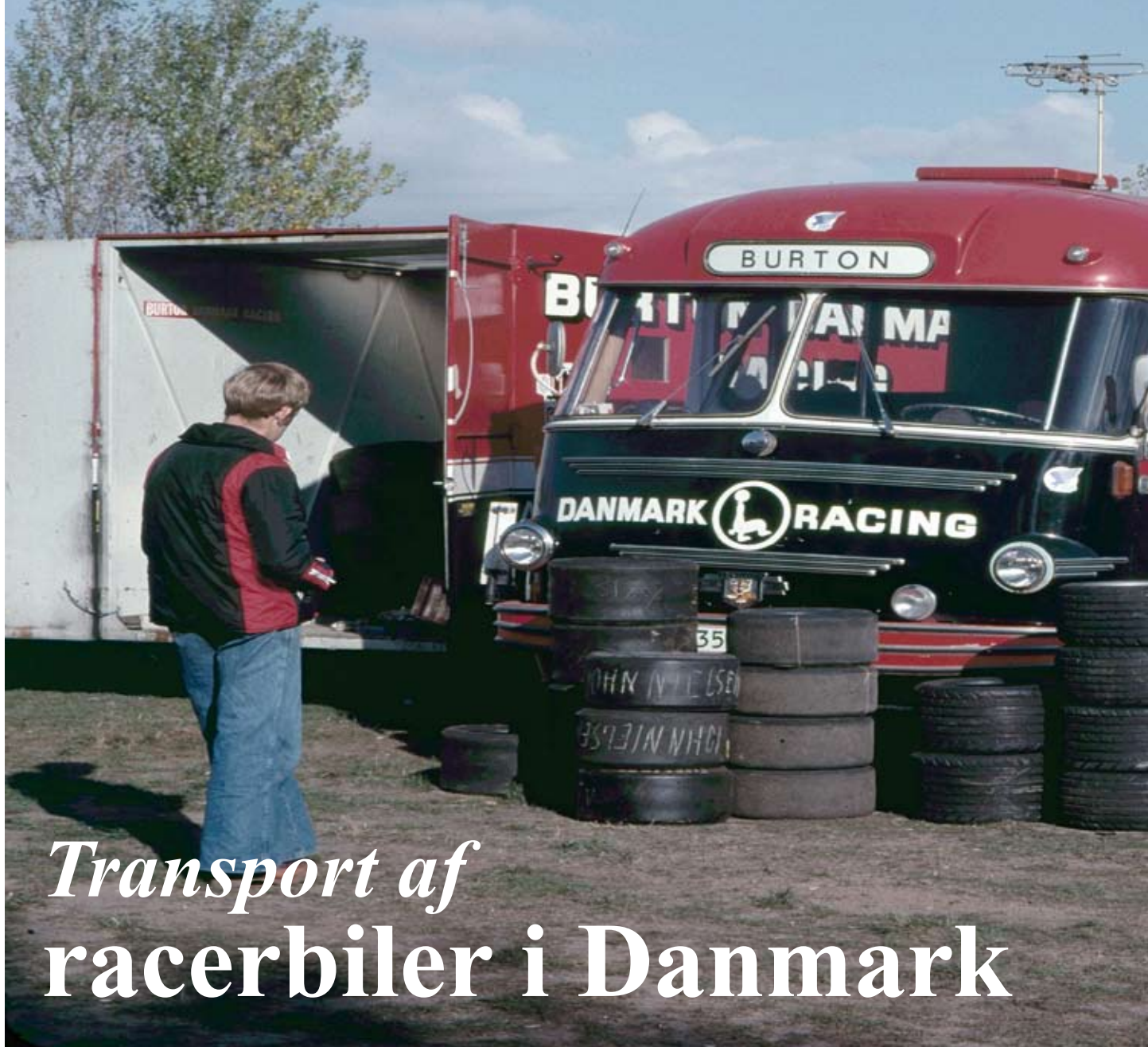
Lancia Lambda kørt af fru Lindén.



Buick med patina!



En der har været med mange gange.



Transport af racerbiler i Danmark

Ligesom den danske motorsportshistorie i almindelighed er kortere og mindre omfattende end sportens internationale historie, er historien om racertransportere i Danmark også af en langt mere afgrænset natur. Kort og godt kom den først i gang med 25 års forsinkelse i forhold til udlandet, hvilket skyldtes de yderst begrænsede udfoldelsesmuligheder, sporten havde herhjemme i mellemkrigsårene.

Der var få egentlige bilsportsbaner, og de løb, der blev afholdt, var også til at overse. Samtidig var størstedelen af klasserne udskrevet for almindelige standardvogne, hvor deltagerne brugte deres hverdagsbil, som naturligvis var indregistreret og dermed fuldt legalt

kunne køre på vejene. Der var dog to undtagelser. Midgetklassen var for ren dyrkede enkeltædede racerbiler, mens bilerne i den nordiske specialvognsklasse var kraftigt ombyggede standardvogne, og netop specialbyggede køretøjer er jo hele forudsætningen for, at behovet for deciderede racertransportere opstår.

”Jeg kan huske, at Robert Nellemann havde en trailer til C'est si bon og Silver Birden (Red.: hhv. Allard J2 og hjemmebygget midget), når han skulle til løb,” fortæller Jørgen Bøgeholdt Jensen fra Roskilde. Hans far var Arnold Jensen, der var en af deltagerne i den nordiske specialvognsklasse, hvor han havde en Ford Special. Men ingen trailer!

”Jeg kan huske, at jeg engang var med i bilen på turen hjem fra Årby-banen ved Kalundborg, hvor der var prøveplader på bilen. Der var ikke noget vindspejl i den side, hvor jeg sad, så jeg måtte dukke hovedet for at trække vejret. Mange af dem, som dengang kørte, var jo automobilfolk, som havde adgang til prøveplader, men der var også nogle gange, hvor han kørte med bilen uden prøveplader.”

Men de lettere lovløse tilstande var ikke altid mulige i udlandet.

”I 1949 var min far i Finland for at køre Djurgårdsloppet og et andet løb i Tammerfors, og det foregik på den måde, at man kørte op gennem Sverige til Stockholm, hvor man trak bilen i et tov efter



Det er efterhånden velkendt, at den syvdobbelte Le Mans-vinder Tom Kristensen havde en fortid som chauffør på Himmerlandsbankens bus, da hans karriere på et tidspunkt gik på standby. Men han er ikke den eneste fra familien, der har styret en af den nu nedlagte banks busser. Farmand Carl Erik Kristensen købte i halvfjerdserne denne bus, som han indrettede som racertransporter og rullende reservedelslager for Burton Racing (foto: Stefan Pedersen).

I forrige nummer af Veteran Tidende beskrev vi i hovedtræk den udvikling, der i udlandet er sket med de specielle typer køretøjer, som anvendes til at transportere racerbiler til og fra banerne. I denne den anden og sidste artikel om emnet retter vi blikket mod Danmark og de køretøjer, man har anvendt og set herhjemme.

Tekst: Morten Alstrup.

Foto: Stefan Pedersen, Jørgen Bøgeholdt Jensen, Vagn Niensens arkiver, Poul Heichendorff, Gunnar Andersens arkiver, Sven Jarl Pedersen, Finn Nørby Hansen, Henrik Kirkegaards arkiver, Anders Tage Jensens arkiver, Ole Jakobsen, John Jensen.

en anden bil. Men på de svenske grusveje blev min far gang på gang ramt af sten i øjnene, så man besluttede sig for at fortsætte kørslen ved racerens egen kraft, men uden nummerplader!”

Lidt efter lidt blev det sværere og sværere for de danske kørere at anvende den praktiske og billige løsning. Der måtte en trailer til, men den kostede nu også penge, som man ikke havde for mange af i forvejen, så man måtte tænke kreativt. En af halvtredsernes mest kreative var nok Børge Nielsen. Han kørte i midget-klassen. Trailer havde han ikke. Til gengæld havde han en medtaget amerikaner fra sidst i tredverne, og nå, ja, datidens biler var jo noget robuste, så man kunne vel smide racerbilen op på taget af den? Som sagt så gjort. Nu

vejede en tom midget-racer højst et kvart ton; alligevel var det lidt af en præstation taget i betragtning at Børge Nielsen heller ikke rådede over en baggebærer. Ligesom en midgetracer naturligvis slet ikke var udstyret med nogen håndbremse, der kunne hjælpe med at fiksere den på tagbuen...

Flere og flere trailere dukkede dog op, og i midten af halvtredserne kom de første deciderede racertransportere til. Ligesom de første privatejede racertransportere i tredivernes England var der herhjemme oftest tale om ældre, ombyggede busser. Sigurd Nielsen anskaffede sig en gammel rutebil til sin Effyh-Norton, mens førnævnte Børge Nielsen gik sammen med Viggo Petersen og Per Krog for at etablere Écu-

rie Centre Nord. De anskaffede sig en gammel Opel Blitz, der havde en fortid som mandskabsvogn hos politiet. Den ryddede de for indmad og forsynede med en tophængslet dør i bagenden, hvor de små midget-racere kunne rulles ind. Og når de var ude på racerbanerne, fik racerbilerne en presenning over sig, mens kørerne og deres mekanikere sov i Opelen.

Der var dog også de racerbiler, hvor der kun var behov for at transportere dem før og efter sæsonen. På Roskilde Ring var der således en række garager på ydersiden af Everton-svinget, hvor op til flere Lotus Eleven holdt hvil mellem arrangementerne i løbet af sæsonen.



Da Arnold Jensen i 1949 skulle deltage i Djurgårdsløbet i Finland, var det fra startplanen, at hans Ford Special skulle trækkes i et tov efter hans normale Ford V8 convertible fra 1932. På de svenske grusveje blev Arnold Jensen imidlertid ramt af så mange sten i hovedet fra den forankørende bil, at man besluttede at fortsætte kørslen ved bilens egen kraft. Her gør Arnold Jensen (nummer to fra venstre) holdt et sted i Sverige. Forrest ses hans to egne biler, og efter dem følger Frede Andersens privatbil og dennes BMW 328 (foto: Jørgen Bøgeholdt Jensens arkiver).



Kreativiteten var stor, når racerbiler skulle transporteres fra værkstedet og til racerbanerne, som dengang typisk blot var Roskilde Ring. Her har Børge Nielsen fået bugseret sin Cooper op på taget af en gammel amerikaner (den har mindelser om Dodge og Plymouth 1938, men ikke helt) alt imens en ung Ancher Larsen kikker på og sikkert undrer sig over, om det nu også går (foto: Vagn Nielsens arkiver).



I midten af halvtredserne begyndte de første ombyggede busser at dukke op i Danmark. Blandt de første køere og team, der benyttede sig af denne løsning til at transportere racerbilerne, var Écurie Centre Nord, som ombyggede en Opel Blitz, der havde været anvendt som mandskabsvogn af politiet. Det var dog ikke alle de viste biler; Écurie Centre Nord's bus kunne rumme, men godt pakket var der plads til op til fire midgets (foto: Viggo Petersens arkiver).



Påhængsvogne til personbiler var i slutningen af halvtredserne og først i tresserne ikke nogen standardvare hos fabrikanterne, så mange havde et meget individuelt præg. Her er det Fritz Møller, der i forbindelse med Västakustloppet i Falkenberg har læsset sin Scuderia Daffy Elva Mk 5 på en hænger, der er spændt efter privatbilen (foto: Poul Heichendorff).

Når vi skriver, at Danmark også på området for racertransportere var et par årtier bagud i forhold til det øvrige Europa, er det faktisk en sandhed med modifikation. Herhjemme kunne vi frembringe transportere, som denne artikels forfatter i sin research ikke er stødt på i andre lande.

Vi taler her om nogle specielle trailere, som blev anvendt i slutningen af halvtredserne og begyndelsen af tresserne af flere midget-kørere. Udgangspunktet var egentlig en almindelig trailer, men dens fuldt dækkende overdel var ikke en blød presenning; derimod en fast opbygning, der havde form og udseende som en halv tønne, der var skåret over på højkant og lagt ned, mens der i hver ende var aftagelige dæksler,

så man nemt kunne rulle racerbilen ind og ud. Netop tøndeformen var interessant, for flere af disse transportere blev dekoreret som halve olietønder med logoer for f.eks. Bardahl og Castrol, for på det tidspunkt var der endnu strenge begrænsninger for, hvad der måtte reklameres for på selve racerbilen.

En anden person, der var stærkt medvirkende til at få Danmark på omgangshøjde med den internationale motorsportsverden også på det område, var Jens Christian Legarth. Den senere baneejer fik anskaffet en Dodge, som havde haft en fortid som flyttebil, og den fik en af hans daværende mekanikere, Hans Larsen, til opgave at forvandle til racertransporter.

”Den blevet indrettet med ophæng til værktøj, og så man kunne sove hen over førerhuset,” husker Hans Larsens enke, Jytte Larsen, om den blå Dodge, som i øvrigt er afbilledet i Carsten Fridmodt righoldige triobiografi De tre racermusketerer. Imidlertid var lastbilen meget nedslidt, da proprietæren havde overtaget den.

”En gang var de afsted i 22 dage. De måtte komme noget kartoffelmos i køleren for at komme hjem, og efter den tur var den død. Den blev sat om bag ved laden, men den blev vist aldrig helt tømt,” fortæller Jytte Larsen.

I løbet af tresserne frembragte bilfabrikerne dog en række køretøjer, som lidt efter lidt blev interessante for de



Et specielt dansk fænomen indenfor kategorien racertransportere var de påhængsvogne, som en række midget-kørere anvendte i slutningen af halvtredserne og begyndelsen af tresserne. Overdelen havde form som en overskåret, halv olietønde, og de fleste var da også dekoreret som sådan. Her er det det eksemplar, Bille Andersen brugte til at transportere sin midget til Jydsk Væddeløbsbane. På de små billeder ses henholdsvis hele vogntoget på Europaplads ved færgehavnen i det indre Århus (skibshandlen i baggrunden findes stadig) og påhængsvognen i Vilhelm Nellemanns baggård (foto: Poul Heichendorff).



Havde man adgang til en varebil med en presenning, og var racerbilen en af de små Minier, var transporten af racerbilen ikke det store problem, når bare man kunne få fat i nogle slisker. Her studerer Gunnar Andersens præmien efter et løb i Nordtyskland, inden turen hjem til Randers bag rattet af varevognen fra familiefirmaet N.P. Andersen Møbler (foto: Gunnar Andersens arkiver).

danske bilsportskørere. Vi taler her om mindre varebiler som Ford Thames, Volkswagen Transporter, Hanomag-Henschel F20/Mercedes 207 og Morris-modeller som J2 og J4. Men naturligvis ikke i form af de lukkede kassevogne; derimod som enten en færdigbygget pickup eller et nøgent chassis. Sidstnævnte løsning krævede dog en vis indsats. Dels skulle den forrige ejers opbygning bag førerhuset fjernes (det kunne jo ikke betale sig at købe bilen fra ny), dels skulle der frembringes en ny opbygning med tilstrækkeligt solide slisker, der kunne bære racervognen.

Hanomag-Henschel F20 og søstermodellen Mercedes 207 var mere velegnede, hvis man fik fingre i en ladvognsmodel, og den vel at mærke kunne holde (i modsætning til det eksemplar, der blev anvendt i en Olsen Banden-film). Anderledes forholdt det sig dog med pickup-udgaven af Volkswagens Transporter. Ladet var bygget op i



jern. Under ladet var der et hulrum med tophængslede låger, og der kunne man stuve værktøj og reservedele. Volkswagens pickup var ganske enkelt et perfekt udgangspunkt for en racertransporter, og i takt med at der opstod et marked af brugte mark-1-modeller fandt flere og flere af dem vej til depoterne på racerbanerne, både herhjemme og i udlandet.

At bruge en Volkswagen Transporter var dog ikke helt problemfrit. Godt nok var ladet solidt, men det var aldrig langt nok. Man kunne godt transportere de vægt- og længdemæssigt mindste racerbiler, men bagsmækken kunne man altså ikke slå op. Dels ragede racerbilen ud. Dels var det oftest nødvendigt at anvende sliskerne som en forlængelse af ladet, så de blev kilet fast under det hjulpar, der befandt sig tættest på Volkswagen Transporterens førerhus, mens den overskydende del bar det hjulpar, der ikke var plads til på ladet. Men det krævede også, at man læssede racerbilen rigtigt. De små standardvogne blev anbragt i racertransporterens kørselsretning, mens det var lige omvendt med formelvognene. På den måde fik man den tunge ende af bilen tættest på førerhuset, mens der var den mindst mulige belastning af de slisker, som stak ud for enden af bilen! Langt op i halvfjerdserne blev modellen anvendt. Både udenfor og på banen.

”Når alle officials var gået hjem, tog vi vores pickupper og kørte med dem på banen,” fortæller den senere Le Mans-kører Lars Erik Nielsen, der i 1977 brugte en Volkswagen Transporter til sin Renault 5 racerbil. ”Det var faktisk meget sjovere. Så var vi 4-5 stykker, som lå og suste rundt på banen efter mørkets frembrud.”

Også i udlandet blev modellen fra Wolfsburg anvendt. Briten Bob Andersson turnerede i midten af tresserne Europa tyndt med modellen, selv om han faktisk kørte Formel 1. Men han var også privatkører. Og da Formel 1-dækkene i slutningen af årtiet nåede nærmest gigantiske størrelser, holdt det ikke Pete Lovely tilbage fra at bruge samme model til sin Lotus 49 ved de nordamerikanske løb. Han slog blot siderne ned, så de brede bagdæk kunne



Godt nok er det Gunnar Henriksens flotte BMW 2002 fra Ring Djurslands depot i 1968, som fanger de fleste blikke, men her gælder det de mange interessante racertransportere, man kan se bagved. Den typiske Volkswagen Transporter i pickup-udgaven, en Mercedes 207 samt ikke mindst en Morris J4, hvor den øverste del af de bageste hjulkasser er blevet forstærket så kraftigt, at en standardvogn kan rulle hen over dem (foto: Sven Jarl Pedersen).



Sådan valgte Peder Pedersen og Jørgen Kofoed at transportere deres Sunbeam Imp-racere hjem efter 1969-sæsonens første løb på Ring Djursland: på ladet af hver sin varevogn, hvor Jørgen Kofoeds – den til højre – dog var så langt, at bagsmækken kunne lukkes, så der også var plads til et par benzintønder (foto: Finn Nørby).



Mini og Maxi. Racerkøreren Erik Høyer og hans trofaste mekaniker Poul Heichendorff poserer med deres imponerende vogntog. En minimal trailer, hvor der lige akkurat er plads til Austin Minien, der er efterspændt teamets Austin Maxi. Trailerens vægtmærke taler om en maksimal last på 630 kg; måske det er derfor, at man kan se et par reservehjul på Austin Maxiens hattehylde? (foto: arkiv).



Halvfjerdsernes foretrukne racertransporter blandt køreere med mindre biler var en Volkswagen Transporter, hvor læssefladen blev forlænget ved at lade slisker rage ud, så der var plads til hele bilen. Her er det Henrik Kirkegaards Renault 5 TS, der i Galten står klar til afgang på vej mod Jyllands-Ringen (foto: Henrik Kirkegaard).



Et imponerende vogntog, selv om de to racerbiler næppe havde mere end 75 hestekræfter – tilsammen. Når Anders Tage Jensen (billedet) og hans bror Kresten Skak Jensen skulle til race med deres Citroën 2CV cross-racere, lånte de en Hanomag af en tredje bror, som drev firmaet Skaks Specialtransport, mens de lånte den store trailer af en sønderjyde, der brugte den til at transportere en ældre tivolikarrusel rundt i landsdelen. Både påhængsvogn og karrusel eksisterer den dag i dag (foto: Anders Tage Jensen).



Omkring 1980 tog Mercedes' 508- og 608-modeller over som amatørkørernes foretrukne racertransporter efter Volkswagen Transporteren. I forhold til pickuppen havde de den klare fordel, at en mindre racerbil faktisk kunne transporteres inde i kassen, hvor der også kunne opbygges køjer og dækrooler (foto: Stefan Pedersen).

rage ud! Men den ultimative pickup-udgave af Volkswagen Transporteren havde Rennstall Bunker dog. Trods det tyskklingende navn var teamet amerikansk – kørte dog løb med Porscher – og man gik så vidt, at man byggede to chassis sammen, så man kunne transportere racerbilen uden at nogen af siderne skulle slås ned.

Det køretøj, som herhjemme overtog rollen som de danske køreeres foretrukne racertransporter efter Volkswagen, var Mercedes' 508- og 608D-modeller, der var en mellemting mellem 207-modellen og en egentlig lastbil. Den gjorde det nemlig muligt at køre en Formel Ford-racer, en Mini Cooper eller en Hillman Imp direkte ind i kassen, hvor der samtidig også var god plads til værktøj og køjearrangementer, hvis man vel at mærke fik indrettet sig ordentligt.

Trailere og ombyggede busser var dog ikke et afsluttet kapitel af den grund. I 1963 fik randrusianeren Poul H. Pedersen den fynske fabrik Brenderup til at konstruere en specialbygget trailer, som kunne rumme hans Mini, og selv da han var færdig med at bruge den, fortsatte traileren med at være i brug hos bl.a. Allan B. Sørensen, der har leveret fotografier til vores to artikler om racertransportere. Også den navnkundige Erik Høyer var med på både Mini- og trailerholdet. Han rådede over en lille trailer med træsider, hvor læssefladen blot var 30 centimeter længere end akselafstanden på den røde Austin Partner, så bagklappen stod åben i en hældning på 30 grader. Vægten var også lige på kanten. Tavlen på træsidene opgav totalvægten til 860 kg og lasten til 630 kg, så mange gange måtte Erik Høyer og hans trofaste mekaniker Poul Heichendorff bruge hattehylden i deres Austin Maxi for at have plads til reserverhjulene...

Der dukkede stadig også busser op, der var bygget om. En af dem blev i halvfjerdserne kørt af Carl Erik Kristensen, og han brugte den dels til at transportere racerbiler, dels til at transportere dæk og reservedele til sine mange kunder, da han i halvfjerdserne stod for den danske Burton-import.



”Bussen kom fra Himmerlandsbanken, som siden gik nedenunder og hjem, men det var en, de havde kasseret, inden Tom kom i lære,” fortæller Carl Erik Kristensen med henvisning til sønnen, der på et tidspunkt, hvor hans karriere stod stille, netop måtte køre bankbus i Himmerland frem for at køre racerbil i udlandet.

”Jeg købte den for 10 eller 11.000 kroner. Den havde hvide plader på fra banken, og de var med i handlen,” fortæller Carl Erik Kristensen. ”Den var bygget lidt op som en autocamper i dag. Når vi var i udlandet og havde rykket alle stumperne ud, kunne de, der ikke havde plads, sove inde på hylderne sammen med deres børn.”

Men også udenfor banerne var børnene fascinerede af den store bankbus, der var malet i sort og rød med logoer fra forskellige firmaer, som Carl Erik Kristensen repræsenterede. Flere af dem havde dyr i deres logoer, heriblandt tuningsfirmaet Burton.

”Vi var nede og tanke brændstof på bussen et sted i Tyskland, og da Carl Erik kom tilbage, var han ved at bukke sammen af grin,” husker hans mekaniker, Erik Glenvad. ”Der var en kommet en mand med to unger og havde spurgt: Om ikke de godt måtte have lov til at se delfinerne?”

Helt hen i firserne blev busløsningen valgt af danske køreere. Og det var ikke blot, når de skulle med færgen over Storebælt og køre nogle hundrede kilometer for at nå Jyllands-Ringen eller Ring Djursland. Også når det storudland kaldte, blev busser taget i brug.

I 1984 drog de to fynboer Jørgen Poulsen og John Nielsen ud på Europas landeveje for at køre EM-serien for standardvogne i en Toyota Corolla GT1600 coupé sammen med Erik Høyer. Men i de mellemliggende 15 år der var gået, var der sket meget for Erik Høyer, for transporten foregik i en ombygget Volvo-bus af den kantede udgave, som DSB også dengang anvendte. Et par år tidligere var Jens Winther ligeledes begyndt at rejse Kontinentet tyndt som buschauffør. Også hans team fandt en



Traditionelle autotransportere har da også været anvendt som transport af racervogne, og de havde en klar fordel, når man skulle have bugseret en skadet racerbil hjem. Her er det en NSU, der har måttet lade om ikke livet, så i det mindste taget under et Aalborg Banesport-arrangement på Ring Djursland (foto: Stefan Pedersen).

bus – en Mercedes med en fortid hos Tjæreborg og Ebeltoft Turistfart.

Denne Mercedes havde motoren foran, og det var meget vigtigt. Bagenden skulle nemlig ombygges, så den dobbelte bagrude kunne åbnes opad, de nederste hjørnedøre med adgang til det oprindelige bagagerum kunne bibeholdes, mens det resterende stykke karrosseri kunne afmonteres, så teamets racerbil med et spil kunne trækkes op i lastrummet, hvor den stod på skrå. I første omgang var det teamets BMW M1, der skulle transporteres, og på den første tur til Zolder i Belgien – godt 1.000 km – brugte den 16 liter motorolie, og på tilbagevejen løb den tør for olie. I Rødby fyldte man fem liter gearolie på Mercedesen, men inden den nåede målet i Roskilde, var motoren brændt sammen. En ombytningsmotor blev monteret, og den nåede at runde 100.000 km til de europæiske VM-afdelinger for sportsvogne med den første danskejede gruppe C-racer – en URD C82 – inden bussen og Jens Winther indstillede karrieren. ”Bussen havde taget turen til Rhinen og Mosel for Tjæreborg så mange gange, at når vi skulle på Nürburgring, kunne den selv finde vej,” fortæller Jens Winther i dag.

Men selv om danskerne anvendte velkendte løsninger, som en god del af de udenlandske teams havde forladt, viste denne periode også, at Danmark stadig kunne gå nye og anderledes veje, når det gjaldt racertransportere.

Formel Ford 1600-køreren Jens B. Overgaard blev således det helt store samtaleemne i depotet på Jyllands-Ringen, da han ankom til et løb med en traktor efterspændt en god gammel dags møgspreader, som racerbilen stod ovenpå ...

Der var lidt mere stil over Formel Ford 2000-køreren Jesper Villumsen, da han anskaffede sig en ældre Volvo-lastvogn med den traditionelle møbelkasse ovenover og bag førerhuset. På det tidspunkt var han også ansat hos Faltec, der dengang var en af landets førende producenter af rulleporte. So ein Ding muss ich auch haben, tænkte Jesper Villumsen, som fik fremstillet et alternativ til de fortalte i forstærket stof eller plast, som så småt havde fundet deres vej sammen med et sindrigt metalskeletsystem til de danske racertransportere. Men Jesper Villumsens fortelt var i stedet bygget op af aluminiumsprofiler og glasstykker, som under kørslen lå ovenpå lastbilens møbelkasse, men som i paddocken blev til et veritabelt



I begyndelsen af firserne fik Jens Winther fingre i en gammel Mercedes-bus, der bl.a. havde haft en fortid hos Tjæreborg. Med den nåede han at tilbagelægge 100.000 km på de europæiske lande- og motorveje med først sin BMW M1 og siden sin URD C82 bag i bussen (foto: Jørgen Bøgeholdt Jensen).

drivhus, hvor publikum udefra kunne følge med i mekanikernes arbejde – alt imens disse svedte eller frøs, afhængigt af temperaturen...

I det seneste årti eller to har de racertransportere, der anvendes herhjemme, nærmet sig de udenlandske mere og mere. Der er naturligvis stadig mange trailere og mange varebiler med et lad, men der er også kommet flere og flere sættevogne med de specielle lifte bag på kassen, der kan løfte en racerbil op i transporteren, uden at den flytter sig mange grader fra vandret niveau. Nogle er købt fiks og færdige i udlandet, som den trailer, Poulsen Motorsport har overtaget efter at Minardi anvendte den i Formel 1, mens Den Blå Avis Fleggaard Racings sættevogn er opbygget af



teamet selv, men alligevel har en interessant fortid. Den blev nemlig anvendt som den mobile kommandocentral, man kunne opleve i DR's dramaserie Rejseholdet!



Jesper Villumsen stod bag en helt og aldeles dansk opfindelse i forbindelse med den racertransporter, han i midten af firserne anvendte til at transportere sin Van Diemen RF85 rundt i Europa med. Møbelkassen på den gamle Volvo var udstyret med et Faltec-konstrueret glastag, der i depotet hurtigt blev omdøbt til drivhuset (foto: Ole Jakobsen).



Dansk racertransporter i det nye årtusinde. Her er det Pierre Legarths matsorte Renault sættevognstog fanget i depotet på Ring Djursland i 2001 (foto: John Jensen).

Copenhagen Historic Grand Prix



Harry Lunds DKW-racer.



Det årlige ræs i Fælledparken havde i år i nogen grad ændret karakter, det var knap så historisk - men i én henseende var det sandelig dansk motorsportshistorie, idet Tom Kristensen kørte et par omgange i den DKW-racer, Arne Larsen og Gripskjold bankede sammen for snart 60 år siden, før formel 3 midget'erne rigtigt havde taget form. De ville næppe have kunnet genkende den i Harry Lunds restaurering. Det er den på de første billeder, og vi kommer tilbage til den.

Ole Callesen fotograferede på vej hjem fra Austin Healey-stævne i Sverige.



Datsun 240Z, Lars Feldskov og Jan Magnussen.



*Fiat Abart 1000,
Peter Grau.*



Opel GTE, Tage Nielsen.



Crossle 16F, Ole Holst.



Ford Escort BDA, Tomy Kjehr, Tom Kristensen.



Finn Jørgensen fangede at Peter Hasselgren i Stymper Mk 1 Formula Vee var oppe og ride på et baghjul på den senere vinder Jørn Boldings Lotus 51 i svinget ved den historiske ryttergård. Bolding opfattede kun at han måtte køre de sidste omgange med et punkteret hjul.





Classic Car Park

Også i år ved CHGP var der Classic Car Park, som Karen og Ole Poulsen med hjælpere for 3. gang stod for. Folk skulle tilmelde sig pr. mail og selv printe deres nummererede P-billet ud.

Ole Poulsen fortæller: - Se det virkede så godt at min pc nærmest »løb over«, idet jeg modtog ikke færre end 616 tilmeldinger til begge dage. Da Porsche har 60-års fødselsdag i år, måtte disse biler parkere på asfalten gennem Fælledparken. Det blev til 43 om lørdagen og 47 om søndagen plus dem

indenfor hegnet, ca. 80 stk. Af andre biler havde vi 265 om lørdagen og 289 om søndagen. Det lykkedes også at få en lille flok mc indenfor. Som det fremgår af billederne var det en skøn blanding af alt muligt der kan køre. Vi forsøgte med at stille bilerne op i »landeorden«; det lykkedes tildels. Det er ikke alle der har helt styr på den slags. Vi er selv meget glade for at se endog meget sjældne biler, såsom en Alfa Romeo Jeep! Selv om vi fik gået 65 km pr. mand stiller vi nok op igen næste år. Og redaktøren kan tilføje at den Jeep-lignende bil blev lavet til det italienske militær af flere fabrikker, også FIAT, i hvert fald fra 1951 til 1973 i forskellige versioner med benzin- og dieselmotorer og hed Campagnola.







Armstrong Siddeley fundet

Bilen på konkurrencebilledet i juli lever, har det fint og bor hos DVK-medlem Allan Dan Petersen i Harpelund, hvor Peter Bering har taget billeder af den.

Allan Dan Petersen oplyser, at bilen blev købt af hans far, Willy Dan Petersen, i 1996 af Jens Troest.

Og Jens Troest fortæller at han fandt bilen i en lade i Hillested på Lolland i meget trængende stand, og at han erhvervede den i 1992. Den havde fået en anden forskærm og var malet creme-hvid. Sammen med den fik Jens Troest et læs reservedele med rester af to biler.

Troest talte med Bjørn Caning, der må have været den egentlige importør, selv om firmaet først skiftede navn fra C. E. Caning til Bjørn Caning i 1956. Troest fik det indtryk at bilen var dansk bygget.

Troest erfarede at der fandtes en meget velfungerende engelsk mærkeklub, som kunne skaffe praktisk taget alt. Han fik en ny bagklap fra England, hængslerne



viste sig at passe præcis til de oprindelige huller.

Allan Dan Petersen har imidlertid valgt at fjerne klappen og lade bilen have sejldug over ladet, hvad der efter mærkeklubbens billeder på nettet at dømme

også har været det normale fra fabrikken.

Jens Troest oplyser at bilen blev indregistreret første gang 21. august 1952 under M 14 356, altså i Odense amt. Pr. 3. februar 1964 blev den omregistreret



under KK 30 399 til vaskemester Karsten K. Nielsen, Skt. Pederstræde 22 A i København – og det passer glimrende med at den er fotograferet på Nørrevold.

Allan Dan Petersen har stadig den gamle registreringsattest med KK-nummeret, og det fremgår at bilen blev afmeldt i 1974. Han havde den færdigrestauret i 1998 og deltog samme år med den i indvielsen af Storebæltsbroen som repræsentant for årgang 1952.

- Det var jomfruturen, og hvilken oplevelse, siger Allan Dan Petersen.

Han har talt med Bjørn Caning, der mente at huske at der blev indført tre stk station coupe. Som vi skrev i augustnummeret af Veteran Tidende fremstillede fabrikken også en utility coupe med kortere førerhus og lidt længere lad.

Også hvad modelhistorie og specifikationer angår henviser vi til sidste blad. Og som nævnt i det blev der herhjemme både fremstillet i hvert fald én bildroske på Armstrong Siddeley un-





dervogn på det tidspunkt, og mindst én rustvogn.

Af den har vi slutteligt et billede fra Uffe Mortensens arkiv. Det er ikke taget på Langelinje, som vi skrev sidst, men på havnen i Helsingør, og det er åbenbart en kiste, der er kommet i land fra et orlogsfartøj og modtages med sømilitær honnør. Bilens A-nummerplade er i øvrigt ikke fra Helsingør, men fra Københavns amts nordre birk. Om det er den samme rustvogn eller en lignende, Henrik Houmøller har set hos en bedemand i Vejgård, vides ikke. oer





Forderne Tider

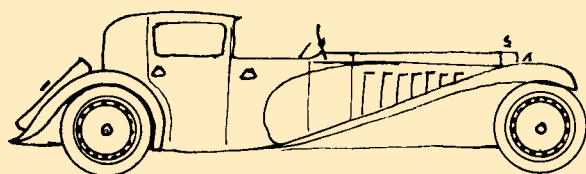
- fra bil til bilisme

- er den særudstilling, transportminister Carina Christensen åbnede på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør 4. september. Som den meget spidsfindige titel antyder benytter museet lejligheden til at markere Ford T's 100-års fødselsdag.

Udstillingen kan ses indtil 1. marts, og foreløbig søndagene 14. og 21. september arrangeres buskørsel fra København til Helsingør. Læs nærmere på www.tekniskmuseum.dk

Vi regner med i næste Veteran Tidende at bringe lidt reportage.

Bryllupsbilen - med mere



Henning Thomsen har haft den særprægede oplevelse at besøge ejeren af prinsebrylluppets Bugatti-kopi.

Henning skriver: Jeg kan da lige berette om mit møde tidligere på året med ejeren af den udlånte Royale, Mr. Wheatcroft. En ældre, meget fyldig herre, som viste os rundt på sit Donington museum.

Idet han fortalte om tilblivelsen af Royalen grinende fra dybt nede i maven, »Ho-Ho-Ho (tænk på julemanden), det er jo den første, der er den dyreste at fremstille, så da jeg var i gang, fik jeg fremstillet alle komponenter til 5 biler, så i kælderen står der hjul, chassiser, og andre div. komponenter til endnu 4 biler - Ho-Ho-Ho«!

Senere betroede Mr. Wheatcroft os, at han da også var i gang med at fremstille en ny Mercedes W125 grand prix bil, lavet i mindste detalje som den originale. Igen »Ho-Ho-Ho - - dem laver jeg også 5 af, når nu jeg er i gang Ho-Ho-Ho«! I øvrigt skulle

bossen for F1 cirkuset Bernie Ecclestone allerede have bestilt en af dem.

Mr. Wheatcroft havde lånt en original på et navngivet museum til opmåling. Hans team af mekanikere havde også adskilt motoren for at kunne kopiere indmaden til mindste detalje. Uheldigvis for ham kom museets direktør på uanmeldt besøg. »Det kom der en masse ballade ud af, så det kostede et pænt beløb, før sagen var puttet i glemmebogen, Ho-Ho-Ho«!

Man må erkende, at hvis ikke der var gode kopier til, fik man nok aldrig fornemmet en kørende Bugatti Royale eller en mindre type 35, 51, eller 57 af slagsen, eller for den sags skyld en kostbar Ferrari, Alfa Romeo m.m.

Min mest uforglemmelige køreoplevelse er stadig i en Alfa Romeo Monza kopi.

For mig er det OK, så længe man ikke forsøger at præsentere køretøjet som andet end det, det er, en kopi, slutter Henning Thomsen.

Ford T og andre jubilæer

Mærke- og modeljubilæer har vi nok af; i dette efterår er der flere, og de vil sikkert blive kraftigt omtalt både her og der. Men vi har valgt at gøre lidt ekstra ud af Ford T fordi vi har mulighed for at bringe nogle billeder og andet som aldrig før har været på tryk. Og det er en kongstanke hos redaktøren at vores blad skal bringe så meget originalt dansk stof som muligt, og allerhelst det man i fagsproget kalder solohistorier.

Det så man i sidste blad med forsiden og konkurrencebilledet, og i dette blad også på forsiden og under rubrikken Konkurrencen.

Mellem år og dag har der også været en hel del specielt om Ford T i Bilhistorisk Tidsskrift og Veteran Tidende, ud over hvad der har været om Ford T'ers deltagelse ved diverse arrangementer.

Vi kan nævne artiklen i årsberetningen 1956-57 om Ford T i almindelighed, artiklen i Bilhistorisk Tidsskrift første serie nr. 11 af N. Tønnes Pedersen om årgangsforskelle, i BhT efterår 1960 om de originale farver, i BhT anden serie nr. 19 om datering af Ford T, i nr. 22 om Rolf Østers og hans kones restaurering af en touring, i nr. 54 om bevarede danske Messing-Forder og to store billedartikler i nr. 67 og 68 om Ford T i Danmark, med vægt på danske racer- og andre specialkarrosserier.

I Veteran Tidende, stort format, har en Ford T slagterbil været Månedens Bil i nr. 264; en centerdoor var det i nr. 269 og en pickup i nr. 287. I VT 296 var der Ford T erhvervskøretøjer, i VT 304 igen om farven på Ford T, i VT 349 om en tur til Færøerne i Ford T og i 374 lidt Ford T-snak af Leif Gr. Thomsen.

Hvis man ikke er den lykkelige ejer af disse blade kan man finde en del af dem, og efterhånden flere, på nettet, som anvist i sidste blad under overskriften Database.



Et sjældent syn på parkeringspladsen ved Kosta Boda glasværk: 240 Healeyer.

Europæisk Healey-træf i Sverige

Af Ole Callesen

Efter 7 dage til Europæisk Healey-træf i Halmstad, Sverige i kanon sommervej, sammen med ca. 500 ligesindede og 240 stk. Austin Healeyer afsluttet med en weekend til Copenhagen Historic Grand Prix var det svært at få gearret ned til hverdagen igen.

Det var et fantastisk Healey træf.

Programmet for ugen så således ud:

- 27.: Indlogering, åbningsceremoni og velkomstmiddag.
- 28. : Concours d'élégance.
- 29. : Besøg på Kosta Boda glasværk.
- 30.: Sprite Festival og Healey Boat Show.
- 31.: Raceday på Falkenberg Racing Circuit.
- 1. : Forskellige ture samt gallamiddag.
- 2. : Afrejse til CHGP i København.

15 danske Healeyer deltog i arrangementet.

Blandt dem DVK-medlem Henning Thomsen i træffets ældste Healey. En 100/4 årg. 1953. Den 10. produktionsfremstillede Healey.

Henning Thomsen stillede op i Concours d'élégance og fik en 3. præmie. Godt gået i det skrappe selskab af Healeyer fra hele verden. Henning var også inviteret til at køre race-parade på Falkenberg sammen med prominente racerførere.



Ved hotellet stod der Healeyer overalt. Og der var vagt på hele døgnet.





Fra concours d'élégance. Det er ikke så ofte man får mulighed og parkere ved siden af en ægte 100M og 100S. Min er den røde med nr. 34 og til højre for en 100M og forrest i billedet en 100S.

Herunder: Imponerende skue i parken midt i Halmstad.



Dommerne har kastet sig over Henning Thomsens Healey 100.



Karsten Wikkelsø deltog også i concours d'élégance med sin 100/4 og havde gamle fotos med fra bilens optræden på Roskilde Ring.





Øverst: Sysser og Arne Jespersen i deres Healey 3000 på vej til Healey Boat Show og Sprite Festival.

Til venstre: Udstillede Spriter.

Herunder: 6-cyl. Healey bådmotor. Birgit og Knud Kærslund på sejlad.

Nederst: Det ser vådt ud, men de kom tørskoet i land.





Herover: Henning Thomsen i fin stil på Falkenberg.

Til højre: Henning og undertegnede hilser på Garry Coker (ham der designede Healeyen) og Roy Moore (satte hastighedsrekord på Salt Lake i en Healey 100 i 1953).

Til højre: Travlhed i pitten. Rauno Aaltonen sætter sig i sædet.

Til Højre: Her holdt en Healey. De hårdtpumpede motorer var ikke lige tætte.

Herunder: Et par Healey 100 der kørte stærkt. De var begge med senere på ugen i CHGP.

Vagn Hansen i 100/6 med Kenneth Petersen på passagersædet gir den gas.

En del af banen. Det er undertegnede der tøffer afsted bagest.





Rørvig Havn

Nu, da sommeren er ved at gå på hæld, får I en kort beretning om vores tirsdagstræf. Vi var lidt betænkelige ved at afholde det hver tirsdag, men det viste sig at være en god ide. De første tirsdage var vi ca. 14 biler, men det voksede støt hen over sommeren, og det kulminerede med 40 biler tirsdag den 29.juli.

Der har været alle slags biler, lige fra store, flotte amerikanyderere til små Fiat 500, gamle Ford A, Chevroletter, Ford V 8, Plymouth, MG, Morris 8 og mange flere. Enkelte motorcykler og Vespa scootere fandt også vej til vores træf.

Hver tirsdag nye, gamle køretøjer og deres ejere, så det har

været en spændende sommer, og at der fandtes så mange veteranbiler i vores område, havde vi aldrig forventet. Den sidste tirsdag vi mødes på Rørvig Havn bliver den 16-09-08, derefter flytter vi Inden døre hos Lissi og Hardy Petersen, Nakke Nord 37, 4581 Rørvig, første gang tirsdag den 14-10-08, og derefter den 2. tirsdag i hver måned. Så det initiativ, Lissi og Hardy tog med at holde træf hver tirsdag sommeren igennem, har været vellykket. Vi kan kun anbefale lignende arrangementer, hvor I vil møde mange spændende biler og deres ejere.

Hardy Petersen og
John Randahl Larsen



Besøg i Dalby

Mødested Kværkebys augustmøde var denne gang flyttet til Dalby.



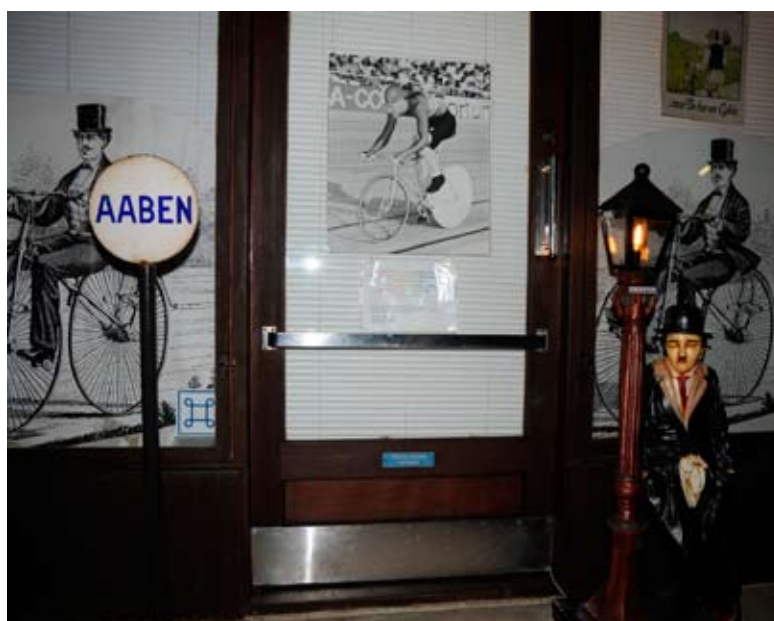
På endnu en smuk sommeraften havde et halvt hundrede veteraninteresserede mennesker takket ja til indbydelsen fra Aase og Helmer Christensen i Dalby.

Det var svært på forhånd at gætte, hvad vi skulle opleve denne aften. Indbydelsen lød på, at vi skulle se Helmers veteranmotorcykler og museumssamling. Veteranmotorcykler – ja, museumssamling – jeg og vi har aldrig set noget lignende. Den mand har simpelthen i over 30 år samlet på alt, når bare det var gammelt. Det er helt umuligt på denne plads at nævne bare en brøkdel af alle de effekter, samlingen består af. Cykler fra 1890'erne, legetøj af enhver slags, gamle motorer (køreklare), automobilia i alle afskygninger og en masse mere eller mindre finurlige objekter. Der var altså noget for enhver smag og interesse.

Samlingen har til huse i en nedlagt købmandshandel, som Aase drev i mange år (med hjælp fra Helmer). Butikslokalet med tilhørende lager og bagbutik passer perfekt til denne form for samling, som så måske heller ikke må eller kan blive meget større.

Der var dækket op med kaffe, boller og kage flere steder i hele huset og der sad og stod mennesker alle vegne, men hvor der er hjertum er der også husrum og her var så begge dele. En stor tak til Aase og Helmer for en meget hyggelig og sjov aften.

Erik Madsen





Dansk Austin Klub er stiftet

Den 26. juli blev der afholdt stiftende generalforsamling i Dansk Austin Klub. Det foregik i caféen på Samsø Austin Museum.

Som det fremgår af Tidende nr. 384, juni 2008, var der kaldt hid til afholdelse af stiftende general forsamling i Dansk Austin Klub (DAK). Jørgen Bakka fra Rungsted og Stefan Wolffbrandt fra Samsø var initiativtagere. Stefan Wolffbrandt er manden bag Austin-museet.

På en fantastisk solbeskinnet lørdag stimlede derfor 15 Austin-mænd og –kvinder, repræsenterende 5 ekvipager, sammen ved Samsø Austin Museum, (foto 1 opmarch foran museet – foto Poul-ErikJakobsen). Den opmærksomme læser bemærker, at der er en Morris Minor 1929 i mellem, fordi Jørgen Bakka ikke har sin Austin ved sommerresidensen på Samsø, samt en Ford T 1923, fordi Uno og Hanne Andersen ikke er færdige med Austin'en. De tre 7'ere er ejet af Ole Troen, Johs. Wraae Pedersen samt Orla og Flemming Hansen. Den stiftende generalforsamling blev afholdt i god og konstruktiv stemning. Vedtægter blev rettet til og godkendt og der blev valgt bestyrelse. Den kom til at bestå af: Jørgen Bakka, Rungsted, Stefan Wolffbrandt, Samsø, Flemming Hansen, Hundige og Poul-Erik Jakobsen, Daugaard.



I forbindelse med generalforsamlingen tryllede kvinden bag museet, Ann Nørgaard, i caféens køkken og serverede den mest overdådige kartoffelmad med løgpotpourri.

Efter generalforsamlingen var der køretur med lokal guide Steffen Friis-Møller rundt på øen. I det fortsat mest fantastiske solskin bragte de gamle køretøjer os bl. a. til Langøre og Nordby. (Foto 2 – ved gadekæret i Nordby – foto Hanne Andersen).

Dagen sluttede med grill-komsammen for os nye klubmedlemmer og den hele landsby Langemark. Vi må for denne gang konstatere, at vi er bedre til at

starte Austin'er end griller. Men i gang kom vi og det blev en fin aften med megen god spise og sang.

Efterfølgende er DAK meldt ind i DVK som klub i klubben. Vi har fået en hjemmeside: Læs mere på www.danskaustinklub.dk, hvor rigtig meget virker og lidt ikke virker (endnu). Kontingent er fastsat til 150 kroner pr. år og indmeldelse sker på telefon 86593300 (Stefan Wolffbrandt og Ann Nørgaard) eller mail@danskaustinklub.dk.

Med venlig hilsen Poul-Erik Jakobsen





Dragør

Afdeling Amagers årligt tilbagevendende møde på Dragør Fort var også i år et stort tilløbsstykke, med fint vejr, som gjorde det endnu bedre.

På forpladsen var der opstillet et stort telt, hvor vi fik serveret den gode middag med tilhørende jazzmusik!

Pga. vejret kunne vi efter middagen være udenfor, beundre bilerne og nyde kaffen under samtale med vennerne; det var yderst behageligt, da man under middagen ikke kunne samtale for musikken. Det kan jo være at der til næste år kan skrues ned for den.

Alt i alt en rigtig hyggelig aften, hvilket man også kunne se ved at de sidste først forlod fortet da det var blevet mørkt.

Thom Bang Pedersen skrev og fotograferede – blandt andet fra toppen af fortet.



Klar til afgang med høje forventninger, der til fulde blev indfriet.

Le Mans Classic - C det var et rigtigt eventyr

Af Palle Murmann

For fjerde gang blev vejene omkring Le Mans spærret, så den fulde banelængde kunne tages i brug til det storslåede "Le Mans Classic", der afholdes hvert andet år, ca. en måned efter at det traditionelle løb er kørt. Det løb der som regel bliver vundet af en jysk bankmand.

Hr. Kristensens effekt på mængden af danske tilskuere til det almindelige 24-timers løb er resulteret i nu igennem mange år at trække ca. 20.000 danskere til banen. Til Le Mans Classic var vi maks. 10 danskere i alt.

OG DET BØR DER LAVES OM PÅ, for hvis folk i de senere år er valfartet til Old-timer Grand Prix på Nürburgring og har fået fine oplevelser, og i et efterhånden anseligt antal valfartet til Goodwood Revival for nok endnu bedre oplevelser, så tror jeg ikke nogen bliver skuffede hvis/når de tager til byen ved La Sarthe og kigger på Le Mans-historiens samlede isenkram, på én gang, fra perioden 1923 til 1979.

At være der var næsten som da jeg var der første gang i 1967 og de næste 6 år frem, da var vi også højst 10 danskere, inklusive pressen.

Le Mans' sagnomspundne bane og miljø, ikke mindst nattemiljøet, leverer virkelig varen.

Til de mange der tager med busrejser

og lignende til det almindelige løb for først og fremmest at drikke sig fulde og feste igennem, har jeg det at sige:

Tag alligevel også derned til "Classic", for selv om gøglet og mange mad- og øltelte mangler, så får man en helt anden og varieret form for underholdning.

I modsætning til at se de samme 50 biler fræse rundt time efter time, og imod slutningen at måtte nøjes med halvdel, da mange selvfølgelig er bukket under, så er der andre boller på suppen til "Classic".

Le Mans Classic har inddelt de 390 (skriver trehundredehalvfems) i seks klasser, (såkaldte plateauer), efter alder. Hver klasse kører 3 gange 1 time, selvfølgelig tidsmæssigt inddelt så alle kører både nat og dag.

Så her sker der noget alle 24 timer, nye biler, nyt race, nye tætte dueller, her er der ingen der keder sig, og dertil kommer Le Mans-starterne som et ekstra plus.

De "kun" 70-100.000 tilskuere gør det muligt at se godt alle vegne, og det er nemt at færdes på og rundt om banen, der er ikke det kaos som hersker ved løbet i juni.

Ved 24-timers løbet i juni kommer der jo masser af tilskuere i klassiske biler, men ved "Classic" har man nærmest indtryk af at ALLE kommer i klassikere, og det giver en forrygende stemning overalt.



Howmet anno 1968.

MAN KØRER DA TIL BANEN.....

Da Jaguars fabrikshold i halvtredserne deltog på Le Mans, var det andre tider end nu, hvor store lukkede trailere transporterer alt grej til banen.

Næe, dengang kørte holdets egne folk bilerne på egne hjul fra Coventry til Le Mans. Så kørte man løbet, (og vandt som regel), og så kørte man hjem igen, på egne hjul, uanset vejret.

I lyset af dette, og for fornøjelsens skyld, kørte vi i vores C-Type evokation fra Protheus selvfølgelig også til banen, fra Helsingør og retur.

Og hvis man kan lide luft og tilbagestrøjet hår, så er det bare at skrue kasketten godt fast i panden og håbe på at det ikke regner alt for meget undervejs, især ikke hvis der skulle blive "stau".

Vi undgik motorvejene i Frankrig og Belgien, men de i alt 3.300 km skulle jo overstås, så at nappe de 700 km pr. vej på Autobahn muliggjorde en fornuftig tidsplan. C-Typens cockpitudformning giver faktisk god læ, nogen varme, og særdeles god stuveplads til regntøj, drikkevarer, etc., der er sågar et indbygget paraplystativ.

Vi nød i fulde drag at krydse landskabet, køre igennem alle småbyerne, og ikke mindst de lange lige stræk. Hvis nogen tror det kun er i USA man har meget lange lige vejstrækninger, så må de tro om, for i Picardiet nord for Paris har man de mest snorlige og som efter en lineal udstukne veje, ofte med helt ens vejtræer, så langt øjet rækker, og når man kommer derud, så fortsætter det bare.

Det er et fremragende område at genoplive fordums atmosfærefyldte langdistancerejser på, nemlig ad de gamle "Route Nationale", og ikke nutidens uendelige, kedelige motorveje.

BRØDBILEN OG HYLEBILEN.

390 deltagende biler gør det svært at udvælge biler at skrive om, hvis bladet ikke skal svulme.

Men den berømte, men alt andet end kønne one-off-Ferrari, den såkaldte "bread-van" var en af bidragyderne til dramatik i løbene. Om natten for enden af Mulsanne-strækningen er svinget nu om dage projektørplyst, men efter flere gennemkørsler gik lyset pludselig ud. Om det var derfor at den GTO-beslægtede "bread-van" fortsatte med at køre lige ud vides ikke, men dramatisk



Howmet 2008.



Howmet udstødning – hvem sagde kakkelovnsrør?

så det ud, og trukket fri af grusbunken kunne Maximilian Werner selv køre tilbage til pit'en.

Næste dag var det galt igen. I Indianapoliskurven strøg den med høj fart ind i armco'en med højre bagskærm, og også denne gang kunne den selv tøffe hjem, men vi så den aldrig mere.

Horder af Ford GT40, Lola T70 og Porsche af modellerne 906, 907, 908 og 917 gav topspænding i løbet for plateau 5, biler fra 1966 til 1971.

Snerrende eller buldrende flænsede de luften når de passerede, men én bil

skilte sig helt ud, idet den med en gennemtrængende hvinende-hylende lyd (helt skingert) mere forekom som om den svævede forbi i en allerh..... fart.

Lyden kom fra den 330 hk stærke motor, der drejede 57.000 omdrejninger, og selvfølgelig var en gasturbine, og som lå i en Howmet TX.

For mig var det et fantastisk gensyn at opleve denne bil, som jeg så deltog her på Le Mans for præcis 40 år siden.

Den og en søsterbil deltog dengang i det Le Mans der blev et af de meget



Graham Hill og Henri Pescarolos vinderbil fra 1972.



Talbot Lago T26 med "elefantøre-oliekøler".



Bread-van på afveje.

usædvanlige, idet løbet først blev kørt i september, jeg har stadig plakaten med datoen 28.-29., i øvrigt Howmets eneste optræden på Le Mans.

Howmet, der var producent af turbine-motorer til helikoptere, mente det var god reklame at skabe en racervogn på højeste niveau. Bilen havde selvfølgelig træk på hjulene, og den vejede kun 710 kg.

Racerkarrieren blev dog for disse biler kort, og således også temmelig kort i 1968-løbet her på Le Mans, hvor de kun kvalificerede sig til en enogtyvende plads i tidtagningen. Den ene udgik på grund af en ulykke, og den anden, der blev kørt af den senere store kanon i Jaguar-racere Bob Tullius, droppede ud på grund af et leje.

Inspirationen til dette turbineeventyr var selvfølgelig klart inspireret af Rovers deltagelse i 1963, hvor Richie Ginther og Graham Hill gennemførte løbet til en placering som havde været nr. 7, hvis ikke de havde kørt med startnummeret 00, udenfor konkurrence.

De tilbagelagde 4.173 km på de 24 timer, ganske pænt sammenholdt med distancen nu om dage, og især taget i betragtning af at samtlige turbinebiler har det voldsomme handicap, at de ikke motorbremses når speederen slippes, men derimod stadig accelererer i adskillige sekunder, og omvendt, ved acceleration varer det noget før kræfterne kommer.

Men Rover havde blod på tanden, så i 1965 indsatte de en nyere turbinedrevet model, atter kørt af Graham Hill, og nu med Jackie Stewart som medkører. Denne gang var vognen deltager som de øvrige, og sluttede på plads nummer 10.

Denne bil var i øvrigt udstillet i paddock'en på Goodwood for et par år siden, hvor ingen turde starte den.

HVORDAN GIK DET SÅ.

Resultatet af vores private trip var helt i top, men det ville føre for vidt at komme ind på løbsresultaterne for alle deltagerne på banen. Men førkrigsklassen var totalt domineret af Talbot 105'ere. Bilerne fra 1949 til 1956, hvor der blandt de 65 startende var 3 Jaguar C-Typer, anført af Gary Pearson og Nigel Webb, havde selvfølgelig særlig inte-



Trafik i Arnage, banens skarpeste sving.

resse. De placerede sig totalt som nummer 14, nummer 3, og nummer 1. C det var alt i alt et rigtigt eventyr. Palle Murmann

PS: I et tidligere nummer af Veteran Tidende har et medlem stillet spørgsmålet "hvad kan man bruge en kopibil til". Denne pragtfulde tur er et eksempel på hvad man kan bruge en "kopibil" til, såvel som en tilsvarende bil har givet superture til nær og meget fjern. Vi gav den 6 smiley'er hele vejen.



Vanina Ickx er far Jackies pige. Deltog i alle 6 klasser og tog senere til København for at se ræs i Fælledparken.



Nyt fra Peugeot Sektionen - Peugeot Classic Picnic 2008



I forsommeren afholdt vi vores årlige Peugeot Classic Picnic hos Søren Lund i St. Magleby.

Søren har - som nogle vil vide - en stor samling og klassiske Peugeot biler, som alle er i særdeles flot stand. Endvidere har Søren en stor mængde automobilia samt andre historiske effekter i sit museum.

Ved vores picnic havde vi et rigtig flot fremmøde. Der var 12 medlemmer repræsenteret og vi var hele 23 deltagere, heraf også en håndfuld svenskere.

/Claus Sonne Linnedal





Oldtimere i Odder

Lørdag den 2. august 2008 kørte vi Old Timer-turen i forbindelse med Odder Byfest.

Vi så frem til dagen med spænding, fordi vejrudsigten lige pludselig begyndte at ændre karakter, fra ret stabilt solskinsvejr til byger, ja endog ret vedvarende regn. Men vi satte vores lid til, at det ville gå som de tidligere år, nemlig at vejret ville blive godt på selve dagen. Og sådan gik det da også denne gang.

Der var på forhånd tilmeldt i alt 40 køretøjer med 83 personer. Vi havde sat et maks. på 40 køretøjer pga. arrangementets praktiske afvikling, og dette deltagerantal var nået allerede ved Grundlovsdag, så det var godt nok lidt hårdt at skulle sige nej til yderligere deltagere i næsten 2 måneder.

Turen startede ved Ålykkecentret – et lokalt ældrecenter- i Odder, hvor brugere af Aktivitetshuset hjalp med servering af morgenkaffe og rundstykker. Efter indskrivning var der afgang kl. 9.30, og ganske mange publikummer var nede hos os og se køretøjerne starte. Der var et meget bredt udsnit af køretøjer, fra Ford A 1929 som ældste til Mercedes SL 1973 som yngste biler, og blandt motorcyklerne var en 1934 BMW den ældste og 1972 Moto Guzzi og Triumph Bonneville de yngste.

Herefter gik turen rundt i den vestlige del af Hads Herred og gennem en smuk tur til Sondrup videre til Alrø, hvor vi



spiste en bestilt frokost på en nedlagt landbrugsejendom ("Alrø Møllegård"). Her har et par driftige unge mennesker indrettet den gamle svinestald til en ret egenartet italiensk restaurant "Simonici" med egen vinimport. De mange køretøjer fyldte godt op på gårdspladsen. Det var et flot syn, men solen skinnede jo også, og køretøjerne var nypudsede. Godt mætte begav vi os atter tilbage til Odder, hvor vi skulle være på gågaden fra kl. 13.15 til 14.00 til parade.

Gamle køretøjer vækker jo altid en vis interesse blandt publikum, og da der i anledning af byfesten var mange mennesker, trak vi da også rigtig mange nysgerrige og interesserede til paraden. Der var tæt af mennesker, som skulle kigge og spørge, og deltagerne svarede og forklarede beredvilligt om netop

deres køretøj. Der blev uddelt stemmesedler så publikum kunne tilkendegive deres mening om hvilket køretøj de syntes bedst om. Det benyttede rigtig mange sig af, og de vindende køretøjer fik deres præmie overrakt under den efterfølgende kaffe på Ålykkecentret, hvor vi sluttede turen og dagen af.

Veteranlauget havde besluttet, at hvis arrangementet gav overskud skulle det tilfalde aktivitetshuset ved Ålykkecentret, til brug for drift af deres bil, som bruges til udflugter mv. Det ser ud til, at dette formål kan overholdes.

Det blev en rigtig dejlig dag med glade deltagere og allerbedst INGEN UHELD:

VETERANLAUGET

Bent Thomsen, Preben Kristensen, Rüdiger Ziegler, Per T. Hansen





Packard igen-igen

Henning Thomsen skriver at han med glæde læste om Jens Niensens restaurering af en Packard 733 Super 8 og gerne vil underholde læserne med en oplevelse med netop den bil:

I 1988 var min gode ven og jeg rejst til USA for at finde en interessant klassisk bil til ham. Ønskesedlen stod på enten AC Cobra, Jaguar XK eller Mercedes 300 SL. Jeg var af den opfattelse at han nok hurtigt ville blive træt af at alle ville spørge om en AC Cobra var original, da der jo allerede for 20 år siden var en produktion af kopier, som havde overhalet den originale model i antal.

Nok om det, vi koncentrerede os om at finde en »Mågevinge« og var derfor taget til Las Vegas, til en auktion, der blev markedsført som »The Auction«. På auktionen skiftede vel for sidste gang en original Bugatti Royale ejer. Bilen var konstant bevogtet af adskillige bevæbnede vagter, så der var grænser for hvor tæt man kunne komme på den, selv om vi gjorde os umage for at ligne seriøse købere.

Auktionen blev holdt i et mægtig stort (cirkus)telt med sæderækker, der rejste sig højere bagtil som i en biograf. Vi sad ret langt tilbage i teltet og ventede på at en Mågevinge skulle komme under hammeren. Ventetiden kan godt

føles lang, når der er ca 1.000 som skal over scenen og ud i den anden side, så vi sad sikkert og talte om andre ting, da auktionarius hævede stemmen og nærmest råbte ud i forsamlingen »siddet I alle og sover, kan I ikke se, at det her er dagens bedste handel?«

Auktionarius fik den ønskede respons, han fik alles opmærksomhed. »Dagens bedste handel« er et sprog man kan forstå!

På scenen stod en Packard 733 Super 8 roadster med svigermorsæde og en lille dør i siden til golfkøller.

Jeg nævnte for min ven at sådan en Packard var sjælden og ret kostbar i Danmark. Hvad ved jeg om den slags! Ikke meget, jeg huskede kun ganske få møder, hvor en hr. Graae eller en hr. Beier kørte i noget lignende.

Min ven spurgte mig, om vi skulle gå ned til scenen og se på den, hvilket vi gjorde forberedelser til, men idet vi rejste os op pegede auktionarius på os og spurgte om vi bød. Hvad mener du, blev jeg spurgt, hvortil jeg kun kunne sige »den ser da meget godt ud herfra« - stadig ca. 60 meter fra bilen. Auktionarius gentog spørgsmålet og min ven nikkede bekræftende, hvorefter hammeren øjeblikkelig faldt og bilen kørte ud, før vi overhovedet var kommet i nærheden af den.

Det hele foregik i løbet af nogle splitsekunder; vi stormede ud på parkeringspladsen for at se hvad i alverden vi havde rodet os ind i. Ved nærmere eftersyn blev jeg dog rolig og forsikrede om at vi havde ikke gjort noget forkert.

At bilen havde forkerte hjul og karburator var vi ikke bekendt med, den kunne for den sags skyld have været fremstillet i glasfiber, det hele gik så hurtigt at vi intet så, kun at vi reflekterede på »dagens bedste handel«, hvilket det nok også var.

Vi skulle selvfølgelig straks betale for bilen og i den forbindelse fik vi et »guld« The Auction emblem, som det forventedes at køberne stolt viste frem som tegn på en succes på denne auktion.

Jo, svære vilkår for Jante på disse kanter.

Packarden blev fragtet til England, hvor min ven havde glæde af den i nogle år, indtil han solgte den til Strøjer, hvor Jens Nielsen senere købte den.

Det blev ikke til en Mågevinge på auktionen; vi fandt dog efterfølgende en i Californien, men det er en helt anden historie.

Packarden lige efter købet med sin nye ejer Jørgen Andersen.





Vestjysk madpakketur

Den begyndte med medbragt formiddagskaffe hos Solvej og Poul Erik Johansen i Højmark. Der var fremmødt 25 køretøjer, og vejret var bare fint. Efter en sludder over kaffen kørte vi ad små veje til Momhøj naturcenter, hvor vi tømte madpakker, og børnene nåede lige at bruge den flotte legeplads inden turen gik videre til Stauning Veteranflymuseum, hvor vi fik en flot rundvisning og fik fortalt om de forskellige maskiner. Derefter kørte vi tilbage til Solvej og Poul Erik, hvor grillen blev tændt, og vi hyggede med pølser. Tak til arrangører og alle deltagere for en dejlig dag.

Hilsen Ketty og Anton Sørensen



Læserbrev

Re.....I FLØDESOVS

Hvis DVK skal følge de ideer, som kom til udtryk i Peter Larsens indlæg i VT nr. 386, er det nødvendigt at PL fremsætter ændringsforslag på generalforsamlingen til noget så væsentligt som DVK's formålsparagraf, der klart definerer, at vi beskæftiger os med HISTORISKE køretøjer. Det vil også være nødvendigt samtidig at ændre navnet: BILHISTORISK SELSKAB til noget andet, f. eks »SELSKABET TIL FREMME AF HISTORIELØSE KØRETØJER«.

Indtil man er igennem disse tiltag vil det stadig være historiske køretøjer, DVK beskæftiger sig med. Der er jo også andre områder, der må tages stilling til, f. eks. hele afgiftsspørgsmålet, da nyfremstillede køretøjer skal berigtiges efter 180% reglen. HISTORISKE NUMMMERPLADER: Her må der en ny procedure til.

Så er der forsikringsspørgsmålet. Hvad forsikrer man, en kopi eller en original? ja, det er ikke til at komme udenom, at det ikke er så ligetil, og hvad siger medlemmerne?

Man behøver i øvrigt ikke at være masochist for at køre til udlandet i en historisk bil. Min BMW 327/28, der til næste år fylder 70, har i mit ejerskab gået 200.000 km og været overalt i Europa. En normal rejsehastighed ligger mellem 120 og 130 km/t. I vore yngre år har vi kørt op til 1.000 km om dagen og er nået frem uden at være blevet invalideret. Det forudsætter naturligvis, at man selv er dus med bilens teknik. Biler er til alle tider blevet bygget med transport for øje og har vel aldrig været tænkt som investeringsobjekter.

Venlig hilsen IB JENSEN

(PS det er udelukkende fabrikken, der kan bygge en replica, da den besidder rettighederne).

Læserbrev

I Morten Alstrups artikel om TRANSPORT AF RACERBILER skriver han på side 18, at BMW's racere til MM i 1940 blev transporteret til Italien.

Det er ikke rigtigt. Alle bilerne kørte på egne hjul over Brenner derved og efter sejren tilbage til München, også på egne hjul. Jeg har et foto taget på Brennerpasset ved denne lejlighed. Lastbilen på billedet er for transport af hjul og andre reservedele plus mekanikere (der ikke havde meget at bestille ved denne begivenhed).

Venlig hilsen IB JENSEN

Morten Alstrup siger at han kom til at gøre en upræcis kildeoplysning mere præcis end godt var.



STEVNSLØBET



En brugt bil. Jens Peter Sørensens Ford T 1925.



Hans Peter Niensens Stevnsløb hører til de solide traditioner. Fra det i år har ikke færre end tre fotografer bidraget: Peter Bering, Erik Madsen og Niels-Jørgen Skindersø.

Sidstnævnte deltog med sin Falcon Knight 1928 og gæt hvem der var passager. Nemlig, mærkeentusiasten Peter Hass, der selv har et par stykker af årgang 1927 på lager.



Herover: Stig Hansens Morris 10/6 Special 1934, Ib Jensens BMW 327/28 1939 og Finn Christensens Ford Consul 1953.

Niels Viggo Skovgaard Olsens Citroën 11 1934.



Thomas Vestergaards Cadillac Fleetwood 1938 limousine.



Karin og Kjeld Højlands VW 1959 og et sortiment af Ford V8, sluttende med Lars Jørgensens Mercury 1940.



Bodil Greens FIAT Sport Spider 1968.



Peter Hass ved Niels-Jørgen Skindersøs Falcon Knight 1928 - foran Jan Olanders LaSalle 1931.



Dennis Jacobsens Cadillac 1957.



Storstrøms aftenure



Jørgen Jensens Lloyd, Orla Hansens Ruby, Hans Jørgen Kolds Volvo Amazon, Leif Pedersens Mercedes Benz 190 SL, Vivi og Peter Lebecks VW 1974 cabriolet og Helmer Krogs Volvo 544.



*Buick Wildcat 1967.
Tilhører Marianne ?*

2 stk. BMW Isetta tilhører Jens Peter Hansen og Helge Nielsen, Mogens Willerts Ford A 1931 coupe, Henning Hansens Ford V8 1946, 3 stk. Morris 8, den grønne er Jørgen Spuurs, den røde Robert V. Jensens og den creme Allan Slot Pedersens. Og Richard Hounsgaards Auto Union 1000.



Austin Seven Ruby. Tilhører Orla Hansen.



Peter Berings Alvis.



Jerome Kjærulfs Austin-Healey, Krogs 544, Buick Wildcat og en amerikaner

I sommersæsonen har der hver måned været aftenture ved Storstrømmen i Serena Gallacher og Steffen Jørgensens rutinerede regi. Hver gang med start ved Gåsetårnet i Vordingborg.

Når dette læses resterer endnu en den 18. september med afslutningskaffe hjemme hos Serena og Steffen. Se indbydelsen i VT 382.

Peter Bering fotograferede i juli. Der er ingen tilmelding og derfor ingen deltagerliste, men vi kan da se at hans egen velkendte Alvis Twenty-five SB 1937 Offord & Sons siden sidst aldeles har skiftet udseende og nu fremstår sort med grønne hjul. Da redaktøren så den første gang i 1962 – dengang ejet af Peters far Ole – var den grå, meget grå, og med hjulplader.





KONKURRENCEN



Som man har kunnet se i sidste blad og andetsteds i nærværende førte konkurrencebilledet i juli af en Armstrong Siddeley så meget med sig at vi nu må se at få roen til at falde på.

Derfor ikke noget nyt konkurrencebillede i dette nummer.

Derimod vil vi følge det i augustbladet op. Det kommer om lidt.

Som alle indsendere rigtigt har set var det en forklædt Ford T. Helt tydeligt ses det af det karakteristiske rat.

Der har været forskellige forslag om årgang, men det spurgte vi ikke om. Flere peger på at lytteglassene er fra 1919 eller måske 1920, andre mener at karetmager Riff, karrosserifabrikken Kronborg i Helsingør - for ham var det - har genbrugt døre eller det nederste af motorhjelmen fra standardmodellen. Andre igen at køleren er så høj at den må være fra 1923 eller senere. Det skal vi ikke gøre os kloge på.

Men man kan undre sig over at der blev lavet så ganske utroligt mange danske specialkarrosserier på Ford T, frem for måske at bruge pengene på at købe en helt anden bil. En åben Ford T kostede i de år omkring 2.500 kroner, til sammenligning kostede en åben FIAT 501 10.000.

Så hvis et specialkarrosseri som det fra Riff for eksempel kostede 2.000 kroner, og det har snarere kostet mindre, har man altså haft en kraftig bil med et utroligt godt ry og helt sit eget udseende for mindre end det halve af hvad en FIAT med meget mindre motor kostede.

De billeder vi bringer her er alle af karrosserier på T og TT fra Kronborg karrosserifabrik i Helsingør. Alt var håndarbejde, næppe to karrosserier var ens - man ser blandt andet et som er meget tæt på det sidste gang og alligevel ikke helt det samme. Alligevel har produktionen formentlig været langt større.

Fabrikant Johannes Peter Riff var født ud af fiskerslægt i 1892 i Ålsgårde nord for Helsingør, men stod i lære i Roskilde 1906 til 1910 hos onklen, karetmagermester Chr. Rasmussen. Han tog eksamen fra Teknisk Skole og 1910 til 1914 var han på »studiereje« i Tyskland. I 1920 etablerede han sig i Helsingør med firmanavnet »Kronborg« på adressen Murergade 8-10 og fik lynhurtigt oparbejdet en både stor og velanset virksomhed, dengang med speciale i Ford i snævert samarbejde med »Autoriseret Ford-Automobildepot for Nordsjælland«, hvis ejer var ingeniør J. C. Granholm. I 1923 havde Riff under spidsbelastningen i marts til maj 30 ansatte ka-

retmagere og pladesmede, foruden løsere tilknyttede håndværkere af andre fag.

Flere af billederne supplerer dem vi havde i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 74 af Magasin du Nord's biler. Blandt andre af Riffs karrosserier på Ford T chassis var Storm P's berømte topersoners »Casimir« (se Veteran Tidende nr. 306).

Fra sidst i tyverne og til op efter Anden Verdenskrig fremstillede Kronborg fortrinsvis bildrosker. Sønnen Henry blev udlært på Kronborg, arbejdede hos SIMO på Frederiksberg, men etablerede sig i Roskilde, hvorfra han dog udførte mange karrosserier i samarbejde med Kronborg, især førerhuse til Dodge lastbiler. Henrys søn Bent puslede på virksomheden, men endte med at blive elektriker. I dag er han passioneret veteranbil- og motorcykelmand, og fremstiller skilte, blandt andet til DVK - men laver også karrosserier på Morris.

En endnu langt billigere mellemvej var at »customize«. Det bestod oftest i en afvigende kølermaskering, det er der også et eksempel på her, men det kunne også være trådhjul eller grydelågshjul i træhjulenes tid. Lidt senere i 1920'erne, ja helt op i tredverne, blev det populært at sætte en mere eller mindre fast top på en åben vogn. I modsætning til i dag var nemlig dengang åbne biler langt billigere end lukkede.

Et af de mest populære fabrikater af sådan en fast top hed Topsy-Top, og det var lige ved at blive en standardbetegnelse, et andet af de kendteste var Holbæk Limousette, men der var masser af andre. Kig rigtigt på forsiden i august - den Ford T er just en åben som har fået en »hard-top«. Vi glemte at skrive at vi havde lånt billedet af mangeårigt DVK-medlem Henrik Mohr.

Nu skal vi lige have nævnt hvem der ved lodtrækningerne blev vindere i juli og august. Alle svarede i juli Armstrong Siddeley, men der var godt nok mange forkerte gæt hvad angik karrosseriet. Redaktøren var som nævnt også selv oprindeligt skævt på det.

Vinderen er xxx

Og for august bliver vinderen med svaret Ford T xxx

Vinderne bedes selv henvende sig til klubkontoret for at aftale præmien. Der er som regel lidt forskelligt at vælge imellem.

Tilbage til opfølgningen af konkurrencen i august. Billedet havde vi fra Uffe Mortensen, der har en næsten overnaturlig evne til at støve sådan noget op. Og fra Uffe har vi også en stribe andre billeder af Kronborgs frembringelser på Ford T og TT undervogne. Det vil vi så lade være denne måneds markering af modellens 100-års jubilæum.

Mens vi er ved Ford T en lille rettelse: I en billedtekst i august på side 45 stod at enhver Ford T indtil 1926 skulle have sorte hjuleger. Det burde have stået enhver sort Ford T. Det er helt korrekt at den røde på samme side har røde eger. Men altså ingen naturfarvede, som alt for mange er i dag.

oer







Drømmen om den danske bil - en særudstilling på Industrimuseet i Horsens

Blandt de biler, der har været udstillet på Industrimuseet, var Jensen One. Bilen blev skabt ud fra en idé om at fremstille en eksklusiv bil med de samme designmæssige kvaliteter, som får folk til at købe et B&O fjernsyn. Bag Jensen One stod forretningsmanden Max René samt to af Danmarks mest anerkendte designere, Jacob Jensen og hans søn Timothy Jensen. Jacob Jensen havde tidligere designet bilen Logicar, som aldrig kom i produktion, men er bedre kendt for sine produkter fra B&O.

Resultatet blev en redesignet Citroën XM, der var fabrikken flagskib på det tidspunkt. Jensen One blev udstyret med det nyeste indenfor bilteknologi. Dele af karrosseriet blev lavet af kulfiber og kevlar, og det var dee del af bilen, der vakte mest opsigt. På grund af tildækning af hjulene opnåede man en helt anden form, end man var vant til.

Præsentationen skete på Kunstindustrimuseet i København den 27. august 1992 med deltagelse af Kronprins Frederik. Det var der de rige kunder skulle hverves, og det store medieapparat



Foto: Jesper Troels Jensen.

var sat i gang. Imidlertid var det ikke kun potentielle købere, der var mødt op. Udenfor demonstrerede en gruppe danske ejere af det engelske bilmærke Jensen mod den nye anvendelse af Jensen-navnet til en anden bil.

Desværre indkom der bagefter kun to bestillinger på bilen, hvoraf den ene aldrig blev realiseret. Det stemte ikke overens med forventningerne, der skulle ordres minimum 35 biler, før man ville sætte produktionen i gang. Det eneste eksemplar, der blev realiseret, indgik i museets udstilling. Bilen tilhører en tysk arkitekt i Lübeck, af ham havde man lånt bilen.

Demonstrationen mod brug af Jensen

navnet blev gentaget på Industrimuseet den 3. august med museets billigelse, dog uden bannere og verbale udladninger. I al fredsommelighed mødte fire Jensen biler op, ejerne er organiseret i Jensen-Klubben, en såkaldt klub i klubben i DVK. Formanden i klubben, Jesper Troels Jensen, orienterede pulikum om baggrunden for demonstrationen og den "rigtige" Jensens bils historie samt uddelte en velskrevet og illustreret folder om Jensen. Mødet sluttede med besigtigelse af Jensen One i museet. Herefter kørte de fire Jensen til Jensens Bryghus i Rårup ved Juelsminde, ikke for at demonstrere, men smage Jensen øllet.

P. E. Hansen



Nå Ole Børge. Hvad synes du så i dag om disse langsomt kørende snegleagtige dryssehoveder, der ligger i vejen for al hæderlig trafik?



Velkommen til nye medlemmer

Jack	Andersen	Kalvehavevej 39	4640 Faxø	42429595	Buick Riviera	1971
Ib	Ditlevsen	Smørum Bygade 16 D	2765 Smørum		Morris 8	1938
Henrik Hjortsberg	Rasmussen	Nøddehegnet 4	8400 Ebeltoft	86350511		
Jørgen Kjeld	Jørgensen	Bakkevej 48 A	2830 Virum	4585 7221	Morris 850	1967
Lars	Jagd	Halvtolv 13,2,tv	1436 København K	22163387	MG B	1970
Martin Vittrup	Henriksen	Kinavej 36, 1.	2300 København S	6161 6964	Oldsmobile Cutlass	1969
Lars	Lambæk	Trykkervej 1	4660 St. Heddinge	4034 1208	Ford A	
Jess	Pedersen	Lindevej 3	9480 Løkken	2181 6106	Buick Skylak	1962
Christina	Christensen	Ringgade 17, Maugstrup	6500 Vojens	4074 3241	Cadillac Seville	1979
Carsten	Kjærgaard	Kumlehusvej 5, om	4000 Roskilde	4098 0904		
Flemming	Bjarnum	Bækkeskovstræde 28	4733 Tappernøje	5596 5523		
Niels Strøyer	Christophersen	Eriksgade 7, 4.	1708 København V	2447 0599	VW 1303	1973
Freddy Hesel	Jacobsen	Brydsbjergvej 2	4871 Horbelev	54491110	Austin Seven	1937
Erik	Jørgensen	Bakken 7	8660 Skanderborg		MG B	1964
Ib Tullin	Nielsen	Toelstangsvej 29, Mullerup	4200 Slagelse	58858101		
Christian	Johnstad-Møller	Bagterpvej 41	9800 Hjørring	98145202		
Martin	Mogensen	Revelhøjvej 29 B	8200 Århus N	4084 3348	Ural M72	1956
Jens Skole	Svendsen	Havnsøgårdsvej 6, Havnsø	4591 Føllenslev	5929 0303	Triumph TR 6	1970
Michiel	Hemels	Gl. Holte Gade 23	2840 Holte	3079 0898	Triumph Spitfire MK III	1971
Morten	Nimskov	Lindholmsvej 32	2700 Brønshøj	7117 7404		
Claus	Herlev	Tingvejen 431	7200 Grinsted	4033 7583	VW Golf	1976
Bjarne Ljung	Sørensen	Bjergegade 5	7000 Fredericia	7592 3000	Ford Mustang 289	1067
Ingvard Nordsted	Clausen	Ved Dammen 7	6240 Løgumkloster	2880 2733	Chevrolet Bel Air	1958
Johan Olav	Johansen	Nexøvej 37	3720 Aabirkeby	9204 2927	VW 1300	1973
Jan Miland	Anneberg	Æblevej 48	2400 København NV	2982 7022	Ford Mustang	1965
Morten Vitoft	Gustafsson	Ny Bjergbyvej 4	4440 Mørkøv	2168 9497	Vespa Sprint	1971
Jørgen Schou	Ludvigsen	Asserrisvej 16	4180 Sorø			
Peter	Cordsen	Bygade 46 B	2630 Taastrup	43526796	Saab 96 2T	1967
Jan Weber	Svejstrup	Tandervej 48	8320 Mårslet	8629 8242	Ford F100	1966
Michael	Malthesen	Sigurdsgade 5, 1. tv.	2200 København N	2423 4968		
Avijaja	Linnet	Birkely 94	3200 Helsingø	61702259		
Morten Steen	Madsen	Persillehaven 6, 3. tv.	2730 Herlev		VW 1200 Bobbel	1964
Finn	Warburg	Enebovænge 4	3520 Farum	4495 5862	Morgan 4/4	1079
Per	Gjerrild	Kvarmløsevej 37 B	4340 Tølløse	5918 6093	Fiat 127	1980
Jimmy	Jacobsen	Kirkebakken 15, 1.	3670 Veksø	4016 6262		
Louise	Lachmann	Tuborg Havnepark 9, 4. tv.	2900 Hellerup	6133 9848	Triumph Spitfire	
Steen	Jedig	Sneppevej 2	4700 Næstved	5577 3996	Ford Thunderbird	1964
Anders Nielsen	Wommelsdorff	Lysholtvej 15, Hornstrup	7100 Vejle	20610311	Ford 20 MXL	1971
Michael	Jappe	Brandelevej Lodder 4	4700 Næstved	5551 2150	Fiat 127	1976
Jan Erik	Thorsen	Langvadhøj 15	8800 Viborg	8667 4303	Triumph TR4 A	1965
Danny	Kehler	Muslingevej 10	3630 Jægerspris	2856 2345	Volvo 544	1961
Bjarne	Aaby	Aagaardsvej 10	5874 Hesselager	6225 3078		
Hans Jørgen	Korsholm	Umanakparken 51	6715 Esbjerg N	2231 0062	Fiat Spider	1980
Uffe	Jensen	Nakke Østvej 48	4500 Nykøbing Sj.	5991 8086		
Kurt	Riber	Vangedevej 118	2820 Gentofte	3967 0060	Morris 8	1935
Simon	Garsdal	Vognstrupvej 47	7550 Sørvad	5123 2669	Ford Thunderbird	1965
Arne	Rasmussen	Fyrrevej 1	8410 Rønde	2241 3321		
Jesper	Rasmussen	Grønnegade 30, 1	1107 København K	2636 3214	VW 114	1961
Lise-Lotte Edelskov	og Ole Hyldborg	Stængestykket 5	3230 Græsted	2217 1848		
Henrik	Andersen	Fortunfortvej 3 B	2800 Kgs. Lyngby	2349 4099	Mercedes-Benz 280 SL	1969
Connie Hedegaard	Andersen	Ordrupvej 41 C, 1-2	2920 Charlottenlund	4836 8066	BMW 635 CSI	1979
Steen Elgaard	Kristensen	Kirketoft 34 Asp	7600 Struer	9748 7473	Fiat 850 Sport Spider	1973
Kim	Pedersen	Støberens Vænge 5	3100 Hornbæk			
Bent	Knudsen	Bavnehøjen 10	4690 Haslev	5666 1810	MG C	1969
Mikkel	Troelsen	Under Rønnene 33	8250 Egå	2334 0007	Pontiac GTO	1968
Connie	Lund	Skovvænget 12	3630 Jægerspris	6084 8366	Joker 140	1972
Knud Cletus	Petersen	Peder Godskes Vej 15	2830 Virum	4583 4516	Ford Mustang	1965
Carsten	Ekelund	Tingbakken 6	3230 Græsted	4826 0003	MG A 1,5	1957
John	Christensen	Rådmandsvej 9	4230 Skælskør	3092 6050	Ford Mustang	1969
John Haagen	Gravgaard	Slesvigsgade 4	8800 Viborg	8662 7799	MG Magnette	1967
Søren	Hansen	Skovhavevej 52	5260 Odense S	6596 2407	Triumph Herald	1968
Søren	Hansen	Skovhavevej 52	5260 Odense S	6596 2407	Triumph Herald	1970
Hasse	Grandjean	Valborg Alle 11, 2. th.	2500 Valby	82300507		
Morten	Madsen	Herlev Hovedgade 107, 2. tv.	2730 Herlev	2247 9392	VW 1303 LS	1972
Bjarne	Vium	Vestre Skivevej 11	7850 Stoholm	9651 2100	Jaguar E 4,2	1969
Steen	Sjøberg	Holbækvej 33	4100 Ringsted	2099 7715	Ponciac le Mans	1968
Ole Ploug	Jantzen	Langgade 65	5750 Ringe	4343 2543	Austin Sommerset	1952
Benny	Mølgaard	Skolevænget 3	8740 Brædstrup	2927 5935	Buick Electra 225	1968
Ronald	Carlsen	Demantsvænget 28 A	6260 Odense S	6615 1824	Peugeot 404	1965
Karl	Harbo	Vagtelvej 9	9493 Saltum	2481 9951	MB 280 SL	1969
Ditte Jul	Carlsen	Apperup 41 B	3140 Ålsgårde	4160 6742	Ford Galaxi	1967
Frede	Sørensen	Sønderkær 158	7190 Billund	7533 8258	MG A	1957
Lene	Laugesen	Fuglebakkevej 54	8210 Århus V	8616 0686	Volvo 210	1968



SHIPPING.DK

Godt baneet motor- & bådlogistik og en personlig service, der ikke er sat på cruise control. Priser der er til at forstå og betale, uanset om det skal med skib, kurer eller fly. Vi dækker både de Britiske Øer og Nordamerika.

Mere information findes på vores hjemmeside www.shipping.dk under Oversøspedition, motor- & bådlogistik.
Her findes du også mulighed for at bede om priser med mere, ellers giv Michael eller Thomas et ring på 5665 0006



KOM OG STØT OP OMKRING STORT BAGAGERUMSMARKED PÅ VETERANBILKLUBBENS STORE PARKERINGSPLADS I NÆRUM SØNDAG D. 28. SEPTEMBER 2008 KL. 8-14

RYD GARAGEN INDEN VINTEREN FOR OVERSKUD AF DELE, STUMPER, MC, BILER,
AUTOMOBILIA, BØGER, BLADE OG SAMLEREFEKTER

FRI STADEPLADS FOR KLUBBENS MEDLEMMER, MEN KUN MOD TILMELDING, ENTRE GRATIS
TIL P-AREALERNE, STADEPLADSLEJE FOR PROFFESIONELLE EFTER NÆRMERE AFTALE

TIL SALG BILER/MC PÅ SÆRSKILT AREAL

MULIGHED FOR KØB AF DRIKKEVARER, PØLSER, DELLER OG LIGN. PÅ PLADSEN

RING FOR RESERVATION AF STADEPLADS PÅ 40631465

MED VENLIG HILSEN
VETERANTRIOEN
NEBLE, MORTENSEN OG POLTE



Invitation til DVKs fødselsdag og overrækkelsen af Årets Emil Lørdag d. 8. november 2008



Nu er det igen tid til at samle medlemmerne i Nærum.

Kom og fordyb jer i bøger og blade i biblioteket, og se hvor meget der nu er sorteret og kommet på hyl-
derne siden sidste år, eller nyd udstillingen på museet.

Spis en god frokost med medlemmerne fra den anden side af broen, for dernæst under eftermiddagskaffen
at overvære overrækkelsen af Årets Emil for 5. gang.

Som sidste år vil der være busafgang fra vest, med startsted på p-pladsen efter Lillebæltsbroen og med
opsamling undervejs over Fyn og på Sjælland. Ved påstigning Blommenslyst bliver der serveret lidt kaffe,
og der kan købes øl og vand i bussen på turen.

Brug dagen til endnu en gang at samle øst og vest, og mød vennerne fra begge sider af broen.
Arrangementet kommer til at koste kr. 75,- pr person.

De der ikke ønsker at deltage i frokosten er naturligvis velkomne til at være til stede ved overrækkelsen af
Årets Emil. Begivenheden finder sted kl. 15.00 og er selvfølgelig gratis. Vi håber rigtig mange vil hjælpe
med til at hylde prismodtageren.

Tilmelding kun til Mette Glidov på kontoret, tlf. 4556 5610, eller kontor@veteranbilklub.dk

Hurtig tilmelding tilrådes, da der kun er plads til 53 i bussen og ca. 120 i alt i Nærum.

	Tid	Sted	
1	7.30	Hotel Scandic	Bramdrupdam – p-pladsen – afkørsel 63
2	8.00	Lillebæltsbroen	Middelfart – p-pladsen – afkørsel 58
3	8.30	Blommenslyst	P-pladsen afkørsel 53 (morgenkaffe til kl. 9.00)
4	9.30	Nyborg	P-pladsen – afkørsel 44
5	10.00	Slagelse	P-pladsen – afkørsel 39

Dørene til Dansk Veteranbil Klub vil være åbne fra Kl. 11.00

Bussen kører igen mod vest ved 16-tiden.



Daytona er den ældste eksisterende forretning i Danmark med klassiske biler som speciale, og vi har i snart 25 år været førende i Scandinavien.

Vil du KØBE eller SÆLGE, eller sælge på kommissionsbasis, så kontakt Palle Murmann, (DVK-medlem siden 1964) for at drøfte mulighederne. Vi har det bedste netværk og Danmark's bedste beliggenhed, hvor din bil BLIVER SET.

Se mere på www.daytona.dk, Ring 40 43 24 02 eller skriv til daytona@daytona.dk

Daytona

- The Leading Classic Car Dealer in Scandinavia -

Daytona - Strandvejen 34 DK-2900 Hellerup



SWAPMEET®

Søndag d. 5. oktober. Kl. 09.00-15.00

Andelslandsbyen Nyvang
Oldvejen 25
4300 Holbæk

Stumpemarked for veteranbiler, motorcykler og knallerter

Gratis parkering
Mulighed for at køre ind og hente større stumper

Indgang til SWAPMEET og entre til Andelslandsbyen, nedsat til kr. 35,- i dagens anledning

Tag hele familien med

Arrangør: Damptrømlklubben
Tlf. 49 13 25 40

damptrømlklubben.dk

LÆBORG AUTOHANDEL

Kan nu tilbyde
VINTEROPBEVARING



af Deres veteranbil under perfekte forhold i opvarmet hal med alarm. Evt. med overdækning af bilen samt komplet vinterkonservering og forårsklargøring med opstart af veteranbilen.

Transport fra hele landet kan arrangeres. Kontakt os for yderligere oplysninger på tlf. 40515400
www.laeborg-autohandel.dk



BILMESSE & Brugtmarked

For 46. gang den 18. - 19. oktober 2008
kl. 9-17 i Fredericia Messecenter

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 18. - 19. oktober 2008.

HUSK! Det er hos os, at køber og sælger mødes, og man kan over 2 dage finde den bil eller ting, man søger.

NB! Husk det er på bilmessen, at bilerne sælges.

Entré: Voksne 80,- / Børn til og med 13 år gratis iflg. m. voksne.



Velkommen igen
4. - 5. april. 2009

Peder Fuglsbjerg

Weysesvej 7 . 7400 Herning
Tlf. 97 22 13 80 . 40 45 13 33

Peder Nielsen

Højsletvej 35 . 8900 Randers
Tlf. 40 27 64 64 eller
Solvej 40 88 64 64

www.bilmesse-brugtmarked.dk



**Rustreparation af
veteranbiler
Pladedele fremstilles**

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

Ballerupvej 91, 3500 Værløse
www.veteransmeden.dk

NYT I DANMARK:

*Specialbutik for tilbehør
til klassiske biler!*



*Tilbehør til
klassiske biler*

Se mere på

www.classictrim.dk

- Vælg Vintage shop



Renovering af oldtimerbiler i Polen
Alle former for arbejde udføres

Rustarbejde
Mekanisk arbejde
Lakering

Kabine
(Læder, indvendig beklædning, tæpper)
Transport

Forsikring af bilen, mens den er i Polen
Prisoverslag

Fuld billeddokumentation
Dansk kvalitetscheck

Tlf. 39691020 - Mobil 20840465
www.Autoclassic.dk

MB MOTOR

TRIMNING OG JUSTERINGER
PÅ RULLEFELT UDFØRES

YDELSESTEST, ØKONOMITEST,
FEJLSØGNING, DATALOGNING.

RESERVEDELE LEVERES

REPARATION AF ALLE
BILMÆRKER

SPECIALOPGAVER UDFØRES



BILER SÆLGES

Morris Oxford Series MO/I 1955 pickup. Et ladefund. Originalt nyleveret som pickup. En ægte sjældenhed, enejer. Få km 85.800. Afmeldt 1969. Et spændende restaureringsprojekt, intet mangler. Kr. 24.000. Billeder kan mailes. Jens M. Nielsen, Thurø, tlf. 62205737

Opel Kadett LS coupe 1969. Meget velholdt og løbende vedligehold på højt niveau. En sjælden model. Leveres nysynet og derefter med 8 års synsinterval. Mange reservedele medfølger. Flere billeder kan sendes. Pris 28.500. **Rambler Classic 660** 1963. Kørt 115.000 km fra ny. Vognen fremstår i perfekt stand, er aldrig blevet svejset, er nylakeret i de oprindelige farver lyseblå/hvidbeige og er derudover vedligehold på et meget højt niveau. Fuld historie på bilen, der har været dansk indregistreret fra nyh og kun 2 ejere. Billeder kan mailes. Palle Hofflund (2610) tlf. 40310794 pal-le@hofflund.dk

Opel Kadett LS coupe 1969. Sjælden model, der absolut er bevaringsværdig. Kører godt, alt mekanisk fungerer som det skal. Men der skal udskiftes to stk. paneler og bilen skal males. Mange reservedele medfølger, heriblandt ekstra motor og gearkasse. Jørn Brandt (2650) tlf. 40389250

Morris Minor 1933 2-d. saloon m. org. soltag. 3 ejere, pæn og velholdt, næste syn 2014. Renoveret i 1990, siden kørt ca. 6.000 km, i alt 86.000. Står i København. 55.000 kr. John Larsen, tlf. 22905864

Wolseley 300 Mk. II 1967 auto med træ og læder. 2 stk. Skal synes. Fra kr. 10.000. **Wolseley 15/50** sedan manuel, restaureret og nysynet (8 år), kr. 85.000. Evt. bytte. Tlf. 26448486

Studebaker Silverhawk 1959. Står i Tåstrup. Synes sommer 2010. Foto kan mailes. Pris 95.000 eller bud. Charlotte Balling, tlf. 41103087 ballings@privat.dk

Bilsamling sælges pga. sygdom: **Mercedes Benz 190** 1956, sort. **Mercedes Benz 220 SE** 1960 coupe, sort. **Mercedes Benz 220 SE** 1964 coupe, sort. **VW 113** 1965, sort. **Citroën DS21 Pallas**, beige. Alle i topstand, flere med lavt km-tal og enejer. Se dem efter aftale, tlf. 40411442

Austin Healey 100/6 1959. Renoveret "Big Healey" BN6 2-seater med matching numbers i.h.t. certifikat, samt med overdrive. Bilen er meget original og fremstår i samme konfiguration som den blev leveret fra fabrikken. En fantastisk sportsvogn, der skal ses, køres og høres. Veteranregistreret. Pris kr. 269.000. **Golf**

GTI 1987. Danmarks mest originale 112 hk 5-dørs. 2 ejere. Bemærk km. Hysterisk velholdt, importeret fra Tyskland for 13 år siden. Aldrig skadet. Minus rust, gentagen undervognsbehandlet. Højt udstyrsniveau for årg. Skal ses og prøves. Liebhavertilbud. Udstyr: Sortmetal. Reg. første gang 8/1987. Sidste syn 7/2007. Servicebog udfyldt delvist, sidste service ved 142.000 km. Alarm, centrallås, læderrat, kørecomputer, servo, sportssæder, radio med cd, soltag, hjul alu 15" sommerhjul. Ekstra alu 14" vinterhjul. Pris kr. 39.000. **MGA** 1967. Stelnummer GHN3 133272. Importeret fra Texas. Renoveret 2006-2007. Kørt 3.500 km siden. Lakeret i originalfarven pale primrose yellow. Trådhjul med nye dæk, ny kaleche, interiør og tæppesæt, krom, udstødning, batteri, dynamo og spændingsrelæ, H4 parabler, benzinpumpe, Motolita rat m. m. Synet og veteranregistreret, anmærkningsfri synsrapport. Kr. 119.000. Carsten Filtenborg, tlf. 30758958

Sunbeam Alpine Mk 4 1964. Synet og 8 års syn. Pris kr. 99.800. **Peugeot 404** 1966. Fin kabine og krom, kun lidt rust. Kr. 6.000. **Standard Eight** 1939 tourer (kaleche) til restaurering. Kr. 25.000. Per Mortensen, Saxovej 72, 5210 Odense NV, tlf. 22179665 (svarer ikke onsdag)

FIAT 850 Sport Spider 1972. USA-model. Pris 69.000. B. Hornstrup, Østervej 9, 4640 Faxe, tlf. 56714360

Gardner 1922 touring, Meget fin velkørende Gardner automobil fra den mand som skabte Chevrolet og solgte til GM. 4-cyl. Locoming motor, som oprindeligt var bestemt som flymotor, og ja, øen køkkenblaa farve er rigtig nok. Bilen står i Wisconsin USA, hvor jeg bor. Skriv om yderligere oplysninger hvis du er interesseret i dette stykke americana fra en længst forsvunden tid, og som stadig virker upaaklageligt. Pris kr. \$ 15.000. Peter Hansen, tlf. 7152396004 pet-hans14@gmail.com

Ford Consul Capri GT 1963. En sjældenhed til salg- Bilen skal restaureres. Pris kr. 56.000. Birger Pedersen, tlf. 97333369 BCP@live.dk

Sprite Alpine 1966. Synet januar -08, nye bremses og trækstangsstøddæmper. Pris kr. 6.000. **Austin Allegro Mk2** 1977. Bilen har aldrig været afmeldt, står med original lak med patina. Bilen har kørt 94.000 km og kører stadig meget godt, samme ejer frem til i år, meget pænt interiør, 8 mdr. til syn. Evt. bytte med anden bil. Pris kr. 10.000. Poul Buhl, tlf. 96756060 buhl1@mail.dk

Toyota Corolla 1,3 1985. Meget velholdt, ingen rust, 4-dørs sedan model EE80.

Metalgrøn, træk, 4 næsten nye dæk, holder syn til 7-09, kan nemt synes igen.. Pris kr. 9800. Henning Høj Bisgaard, tlf. 21496663 hebisgaard@mail.dk

Volvo 744 GL 2,3 1985. Samme ejer siden 1988. Har stået i garage hver vinter i hele denne periode. Kun kørt 146.000km. Pæn og velkørende. Rustfri. Sidste syn jni 2007. Kan evt. leveres nysynet. Motor: B230K. Billeder kan evt.mailes. Pris kr. 29.000. Niels Berg, tlf. 61714890 elseberg@mail.dk

Opel Kapitän A 1966, komplet bil til restaurering. Prisé kr. 15.000. **Opel Rekord Olympia P1** 1958, komplet bil til restaurering. Prisé kr. 15.000. **Rover 3500 P6 V8 Mk.I** 1970, komplet bil til restaurering. Prisé kr. 20.000. **Volvo Amazon B18** 1968, Totalt adskilt men komplet bil til restaurering. Prisé kr. 10.000. **Ford Taunus Savoy 1,6** årg. 1982, pæn stand, skal have skiftet forrude og støddæmpere (medfølger). Prisé kr. 15.000. Til hver af bilerne medfølger mange ekstra reservedele. Johan K. Carl, tlf. 26208039 maverick82@mail.dk

Fiat 850 Spider 1966. Bilen er renoveret med mange ny dele + div. reservedele, synet med plader.. Pris kr. 58.500. Erik Korning, tlf. 74435328 ekorning@get2net.dk

Citroën 2CV6 1986, Pæn og velkørende. Sjov bil til både sommer og vinter, hvid og rød (Dolly). Pris kr. 27.500. **Mercedes 230.6 Automatic** 1971. Pæn og velkørende bil, nysynet, 4-dørs, elektrisk soltag. Evt. bytte med anden god veteranbil, gerne før 1950. Pris kr. 61.500. Jon Friis Wandall, tlf. 63907040 veterani- enborg@mail.dk

Chevrolet 1954. 4-dørs mørkeblå sedan. Nysynet, 8 år til næste syn. Bilen totalrenoveret for 8 år siden. 6-cylinder motor. 3-gears manuel. Fremstår i meget flot stand. Kørt ca. 20.000 km siden renovering. Pris kr. 80.000. Jørgen Madsen, tlf. 43456138 solhoj41@herstedoster.dk

Chevrolet Master 1937 2-dørs sedan. Synet på historiske nummer plader. God stand. Plejstangseje defekt. Motor medfølger. Pris kr. 99.800. Claus Topp, tlf. 29664179 claus.topp@gmail.com

BILER KØBES

Ford Zephyr - 20DIAC Mk II. Bent Gnist Christensen, Myrehøjvej 13, 5700 Svendborg, tlf. 62212532



Ford Zephyr eller **Zodiac Mk II**, kun velholdte har interesse.
Tlf. 28455017

Fordson 425 kg varevogn 1950.
John Arendtsen, Faksinge Bygade 3, 4720 Præstø, tlf. 55992565

Ford B 1932-33 i original stand, evt. til restaurering.
Finn Andersen, Toften 10, 6780 Skærbæk tlf. 74751736 - 40171445

DELE TIL BILER KØBES

Ford Fairlane Skyliner 1958. Bagrude søges.
Jørgen Madsen, tlf. 43456138 solhoj41@herstedoster.dk

BILDELE SÆLGES

8" **Mustang** bagtøj 67-68 2.500. Køler **Ford V8** lastbil 1946 500. 2 **BF Goodrich** 255/75x14 400. 2 **American Racing** fælge 7x14 1.600. Div. org. pladedele **FIAT 850** 1.000. 4 16" aluhjul, **Nissan** 500. 4 15" aluhjul **Transporter TR2** 800. 3 alu lygte-ringe **FIAT 600** 450.
Mogens Jensen, Carlsmindevej 11, 5800 Nyborg.

Opel Rekord A: H + v forskærm, sandblæste og metalliserede. Samt bagklap til van/caravan - kofangere. Forskærme til London-taxi. 4 stk. trdhjul med dæk til Volvo P1800, Amazon og PV-modeller.
Tlf. 40148037

Ford Consul 1.7 211 E motor. 1704 ccm shortmotor (dvs. uden topstykke) sælges, den er fuldstændig renoveret af Buchardt & Nielsen, Horsens, og klar til slutmontage. Der er også et par ventiler, paknings-sæt og kobling til denne motor. **Austin 12** motor. 12 hp sideventilet shortmotor 1934-48. Fuldstændig renoveret. Der er også pakningssæt og enkelte andre fabriksny ting.
Tlf. 45813274 aften.

Daimler SP dele: 4 stk. ekstremt sjældne bagerste bremsekalibre til renovering. 1 sæt toppakninger - passer også til Daimler 250. 1 komplet renoveringskit til LHD styretøjsboks inkl. ny bronzeorm, bøsning, kuglelejer m.v. 1 stk. velfungerende **Radiomobile** original option radio til SP250 inkl. kardanboks og højttaler (formentlig den eneste i verden). 1 stk. original instruktionsbog i rødt læder i utrolig flot stand (dyr). **Aston Martin V8** 1974 dele. 4 stk. forkromede originale aluhjul 15" i superstand. **Blaupunkt Svanehals** radio. 1 stk. fra Aston Martin V8 inkl. mikrofon, forstærker samt kassettespiller. 1 stk. Svanehals radio, også helt komplet, fra Porsche 911 Turbo. Sælges enkeltvis eller samlet.
Ole (Århus) tlf. 61616622

Mercedes 16" alufælge til model **210** - originale og fabriksny, 4 stk. kr. 2.000 eller acceptabelt bud. **Mercedes S** 1991 et sæt nye Bosch viskerblade kr. 300. **Morris 1000**, et komplet sæt forkromede hjelmbe-slag inklusive pakninger, motorhjelms og bagklap, fabriksnye kr. 1.000. **Audi A4** sports kølerfront fra 1994, fabriksny, kr. 200. **Zodiac Mk IV** dørlås med nøgle, fabriksny kr. 100. Navkapsel 13" til model 1966-57 kr. 50. **Zephyr-Zodiac Mk III** et sæt støddæmpere, bag, er nyrenoverede, kr. 500. **Granada** 1982-86 bremseklodser for med føler for slitage kr. 250. Tætningliste til soltag kr. 200. **Taanus Savoy** 1977-82 bremseklodser, kr. 100. **Bosch** halogen H4 lygter med fjern- og nærllys 2 stk. fabriksnye kr. 100.
Jørn Brandt (2650) tlf. 40389250

Til **Amazon:** Kofangerdele almindelige, 2 gearkasser + andre reservedele.
Arne Christensen, Bybakken 6, Annisse, 320 Helsingø, tlf. 48286512

MOTORCYKLER SÆLGES

Honda CB 650 1983. Original metalblå med stafferinger. Meget velkørende. Billeder kan evt. mailles. Pris 22.000. **Honda 550 Four K** 1978, med afgift. Står i original stand, brun med stafferinger, tæring i venstre udst. Har noget oliedryp, men kører fint. Afmeldt 5. sep. 2007. Pris 12.000 kr.
Christopher Clay, Snebærvej 4, 4060 Kirke Såby, tlf. 21225544 clay2@pc.dk

Lambretta 150 ccm ca. 1951. Urestaureret og noget overfladerusten, rimelig komplet. Det er den åbne model med rørstel og separat benzintank. Der er et par mindre buler i hhv. tank og lygte, den trænger til den store tur. Lambrettaen står på Birkholm og skal fragtes med postbåden hjem. Pris 2.200 kr.
Tlf. 45813274 aften

Nimbus 1947 solocykel i god brugsstand. Samme ejer siden 1993. Købt nyrestaureret i 1993. Starter og kører upåklageligt. Beige med forkromet tank. I de 15 år jeg har ejet den, har jeg kun skiftet batteri og en brem-selyskontakt. Og selvfølgelig olie til hver sæson. Billede kan mailles. Pris kr. 25.000.
Niels Berg, tlf. 61714890 elseberg@mail.dk

DIVERSE

Stor **garage**, 9,50 m lang, 3,70 m bred, 2,90 høj, udlejes i Holbæk og gerne til opbevaring af ældre køretøj eller lignende fredeligt formål.
Tlf. 59439928 - 72365494

Vinteropbevaring af campingvogne, biler og mc. Få opmagasineret din campingvogn, bil eller motorcykel i vinterhalvåret i tør og aflåst hal. Eller udendørs. Der vil være dagligt opsyn med området i hele vinterperioden.
Jægerspris Transport v/John Larsen, Skovfogedvej 3, Kulhuse, 3630 Jægerspris, tlf. 23255047

Påhængsvogn med gul emaljenummerplade købes.
Leif, tlf. 40107069 leif@koldfront.dk

Opbevaring af biler og motorcykler tilbydes på Vestsjællands Bilmuseum.
Tlf. 28455017

Honda F 190 2-cyl. traktor + **Bernard** st. motor m. kobling og reduktionsgear.
Poul Buhl, tlf. 96756060 buhl1@mail.dk

Indendørs **opbevaring** med dagligt opsyn. Tæt på Ballerup, Stenløse og Værløse. Enkelte ledige pladser. Vinteropbevaring eller helårsopbevaring.
Ole Dupont, tlf. 48181199 dupont@sport.dk

Udlejes: **Garager** på Erik Bøghs Allé 5, 2860 Søborg og Nordborggade 29, 8000 Århus C samt p-pladser i rolig kælder på Prinsessegade 2A, 1422 Kbh. K.
Søren Rasmussen, tlf. 55 711 612, sr@componentbyg.dk, www.componentbyg.dk
Otto Reedtz-Thott, tlf. 55700200 bort2@gavnoe.dk

AUTOMOBILIA

Købes: **Firestone** tændrørskatalog, skal være fra 1950'erne og omfatte tændrør med 7/8 gevind. Må gerne være en kopi.
Peter Skovsende, tlf. 64733350 pskovsende@gmail.com

Bilhåndbogen - FDM - 40 bøger, kr. 400. **Klassisk Bil & Mc** årg. 1 (1991) tilk og med årg. 15, stort set alle numre, kr. 250. Instruktionsbøger til **Zephyr Mk II**, **Austin Metro** og **Ford Zephyr Mk. III** kr. 100 pr. stk.
Jørn Brandt (2640) tlf. 40389250

Bog 1961, **Auto Elektroteknik**, 622 sider. Af C. M. Hansen og K. Høiberg. 2 udgave Forlaget Ivar. Lærebog om elektroteknik. Fortegnelse over strømskemaer på de fleste europæiske biler fra 1950 til 1960. Pris kr. 500.
Geert P. Kisum, tlf. 28340132, 3100 Hornbæk ceramic@stofanet.dk



TIL SALG



MERCEDES BENZ 200

Lille "Heckflosse", benzin, super velholdt. Jeg købte bilen i okt. 05 i Oslo af manden som arvede den af sin far. Faren købte den i sin tid i begyndelsen af 90'erne af enken efter den første ejer. Alt er originalt på nær blinkvorterne, som loven kræver. Ingen rust, motor og gear virker perfekt, alle døre passer 100 %, intet knirker, interiør nærmest som nyt, fin patina. Køreoplevelsen er praktisk taget den samme som i den store 6-cylindrede, dog kun 9-11 km/l. Reg. første gang 1.6.68 i Norge, 72.000 km på uret. Jeg sender gerne flere billeder. Pris 75.000.

Dirk Willink, Odense,
tlf. 66108827
dirk.willink@mail.dk

TIL SALG



BENTLEY T 1969

Mørkeblå metallic m. beige læder.
Km. 47.600. Tilhørt kongehuset.

Kr. 345.000.

Henvendelse tlf. 98389938

TIL SALG



PORSCHE 924 1976

Synet maj 08 uden anmærkninger.
Km 107.000, indført til DK som ny, kun 2 ejere. Garagebil. Sælges på grund af alder (altså min egen). Ingen vinterkørsel, monteret med nye Ricardo sæder og Sonar autotyperisikring. Fremtræder pæn og velholdt, farve sort.

Kontant pris kr. 58.500.

Hans Guldager, Wiedergården 51,
Dragør, tlf. 40147323

TIL SALG



Triumph Thunderbird 1953

Fantastisk flot restaureret. Kører som en drøm. 650 cc. Kun kørt ca. 1000 km. siden hovedrenovering. Skal ses, høres og prøves.

Pris kr. 75.000.

Ole Callesen, 74 56 16 11

TIL SALG



Honda 450 DOHC 1969.

Unik og sjælden Honda »black bomber« model. 45 hk. Urestaureret og original.

Pris kr. 32.000.

Ole Callesen, 74 56 16 11

TIL SALG



Volvo Amazon 123GT

Årgang 1967. Fuld historie. Velholdt og sundt eksemplar til renovering. 2 ejere. Kørt 160.000 km. Original ombytningsmotor 60.000 km. Pris kr. 55.000.

Ole Callesen, 74 56 16 11

Motorbøger & Modelbiler

Velkommen i Danmarks største
forretning med Modelbiler & Motorbøger

SamlerBørsen

Rødovrevej 210 2610 Rødovre

Telefon 33 25 40 22

Åben hverdage 12-17.30 - Tirsdag lukket - Lørdag 10-12

www.samlerboersen.dk



Kørejakker til sportsvognen

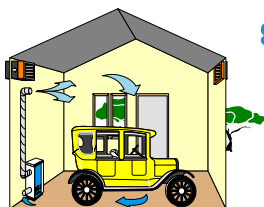
Den engelske bombermodel i ægte rulam
Normalpris kr. 3.000
Vores pris kr. 2.000

Vi fører også kørehjelme, briller og halskraver

Birger Overgaard Skind & Tøj

Skovvej 18, 9560 Hadsund
Tlf. 98 58 30 75

Sorptionsaffugtning af garager



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

Munters
- specialister i affugtning

Tlf.: 4495 3355 • www.munters.dk



dansk Nyt klassisk magasin

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



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



www.veteranposten.dk

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb... Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Medl. nr. og navn

Adresse

Tlf. og e-mail:

DVK - Nærum Hovedgade 3 - 2850 Nærum

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Veteranforsikring i RUNNA FORSIKRING

*Helårige præmier
for 2008*

Veteranbiler årgang 1900 - 1950

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	556 kr.
100.000 kr.	791 kr.
150.000 kr.	920 kr.
200.000 kr.	1.002 kr.
250.000 kr.	1.201 kr.
300.000 kr.	1.329 kr.

Vintage biler årgang 1951 - 1973

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	617 kr.
100.000 kr.	879 kr.
150.000 kr.	1.022 kr.
200.000 kr.	1.113 kr.
250.000 kr.	1.334 kr.
300.000 kr.	1.477 kr.

Klassiske biler årgang 1974 - 1983

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
25.000 kr.	1.637 kr.
50.000 kr.	2.087 kr.
100.000 kr.	2.359 kr.
150.000 kr.	2.788 kr.
200.000 kr.	3.204 kr.
250.000 kr.	4.686 kr.
300.000 kr.	4.194 kr.



**Veteran
Forsikringsklubben**

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

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

Veteranmotorcykler årgang 1900 - 1973

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
50.000 kr.	529 kr.
100.000 kr.	720 kr.
150.000 kr.	1.005 kr.

Klassiske motorcykler årgang 1974 - 1983

Handelsværdi indtil	Ansvar og Kasko uden vinterkørsel*
25.000 kr.	1.276 kr.
50.000 kr.	1.562 kr.
75.000 kr.	2.133 kr.

Vinterkørsel

* I perioden 15. marts til 15. november er der normal dækning for ansvars- og kaskoskader. I perioden 16. november til 14. marts er dækningen begrænset til skader som følge af brand, gylteri, hærværk og nedstyrtende genstande. Hvis du ønsker at køre om vinteren, bliver der lidt dyrt.

Se mere på Runas hjemmeside - www.runa.dk - eller rekvirer en brochure.

Der kan desuden regnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også regnes privatforsikringer i RUNNA til fordelagtige priser. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer. Denne annonce erstatte ikke forsikringsvilkårene. Der tages forbehold for trykfejl og præmiergultinger. Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

Udgiveradresseret
maskinel magasinpost
ID nr. 42123

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