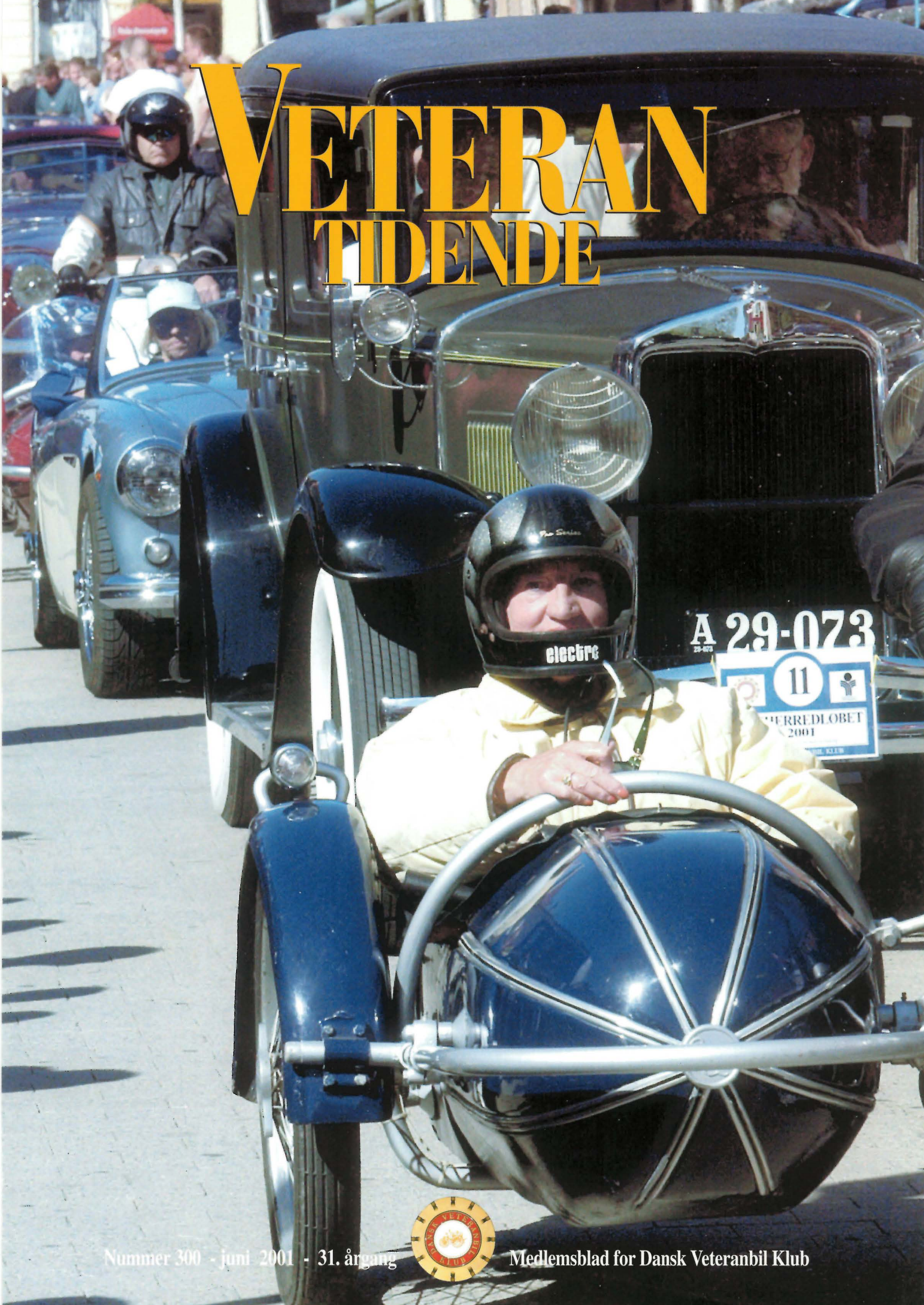


# VETERAN TIDENDE





Dansk Veteranbil Klub	Forsikringsforhold	Mødesteder	Veteran Tidende														
<p>Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå            Klubsekretær: Dorth Thies            Telefon 4914 5906            Telefax hele døgnet: 4914 1114            Giro: 600-4253            Telefontid kl. 10-13            Internetadresse: www.veteranbil.dk            e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p>	<p>Jørgen Behrendt            Klintsovej 8            2665 Vallensbæk - 4353 5503</p> <p><b>Registre</b></p> <p><b>Rover:</b>            Henning Helmer - 4919 2700</p> <p><b>Morris:</b>            Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p><b>Fiat:</b>            Ole Emil Riisager            Se under Veteran Tidende</p> <p><b>Fiat - Efterkrigs:</b>            Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p><b>Ford V8:</b>            Birger Blakø - 3294 9397</p> <p><b>Renault:</b>            Anker Krarup - 6611 4314</p> <p><b>Opel:</b>            Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p><b>Nordsjælland</b>            Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå            Kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p> <p><b>Midtsjælland:</b>            Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted            "Steffensgård"            Kontakt: Kaj Sørensen,            Fredensvej 6, 4700 Næstved,            5572 6198.</p> <p><b>Østsjælland:</b>            Nygade 3, Klippinge            Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p> <p><b>Fyn:</b>            Egeskov Veteran Museum, Kværndrup            Kontakt: René Dalager, 6533 1690</p> <p><b>Østjylland:</b>            Ristrup Hovedgård, ved Sabro            Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161            eller Arne Jespersen 8698 5504</p> <p><b>Midtjylland-Vesterhede</b>            Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig            Kontakt: Øve H. Iversen, 7533 9321</p> <p><b>Vestjylland-Sjælland</b>            Højgård, Holstebrovej 17, Spjald            Tilmelding hos Henning Knudsen på            9738 1264</p> <p><b>Sønderjylland:</b>            Lunderup Markvej, Rødekro            Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p> <p><b>Sydøstjylland</b>            Børkop Vandmølle, Børkop            Kontakt: Poul-Erik Jakobsen            tlf. 7589 0487</p>	<p>Månedligt medlemsblad for            Dansk Veteranbil Klub.            Eftertryk i begrænset omfang tilladt            med omhyggelig kildeangivelse.            Oplag: 4100</p> <p><b>Ansvarshavende redaktør:</b>            Ole Emil Riisager DJF            Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk            Fax 4589 1148            e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p> <p><b>Bladteknisk redaktør:</b>            Ole Callesen • 7456 1611            Fax: 7456 3611            e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p><b>Erhvervs-køretøjer, teknisk            brevkasse og restaurering :</b>            P. E. Hansen            Torsted Allé 25, 8700 Horsens            Fax 7564 7109            Kun skriftlig henvendelse.</p> <p><b>I redaktionen desuden:</b>            Svend Carstensen            E.W. Neesgaard            Hans Pedersen            Leif Gr. Thomsen</p>														
<p><b>Fungerende bestyrelsen</b></p> <p><b>Formand</b>            Steffen Jørgensen            Per Bjørnsvej 3            3100 Hornbæk - 4970 0872            Fax: 4970 0873            e-mail: SandS@mail.dk</p> <p><b>Næstformand</b>            Frits B. Johansen            Sjellerupvej 48            6430 Nordborg - 74459450</p> <p><b>Sekretær, registre og sektioner</b>            Jørgen Stets            Kongevejen 77            2800 Lyngby - 4585 9006</p> <p><b>Kasserer</b>            Steffen Frølich            Lindevej 6            2791 Dragør - 3253 5922            e-mail: sfrlich@vip.cybercity.dk</p> <p><b>Ole Poulsen</b>            Pogemosevej 10, Radsted            4990 Saksøbing - 5470 0358            akatrafik@poulsen.mail.dk</p> <p><b>René Dalager</b>            Nyborgvej 37            5853 Ørbæk - 6533 1690</p> <p><b>Distriktsansvar for medlemspleje,            møder, løb, udstillinger m.m.</b></p> <p><b>København og Nordsjælland</b>            Claus E. Neble            Fuglebakkevej 1            2000 Frederiksberg - 38198272</p> <p><b>Øvrige Sjælland,            Lolland-Falster og Bornholm</b>            Ole Poulsen</p> <p><b>Fyn</b>            René Dalager</p> <p><b>Jylland</b>            Frits B. Johansen</p>	<p><b>Sektioner</b></p> <p><b>Morris 8:</b>            Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p><b>M.G.:</b>            Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p><b>Peugeot:</b>            Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p> <p><b>Sokkelund Herreds Køreselskab:</b>            Svend Draaby - 38 71 39 02</p> <p><b>Køreselskab Fyn:</b>            Fritz Knudsen - 6613 6610</p> <p><b>Køreselskab Vest:</b>            Erik Hougaard - 7583 0049</p> <p><b>Jydsk Køreselskab:</b>            Ivan Kristiansen - 9712 0711            aften: 9711 9179</p> <p><b>Ford T:</b>            Jon Friis Wandall            6390 7040</p> <p><b>Ferdinand Porsche:</b>            Claus Neble - 3819 8272</p> <p><b>American Automobiles:</b>            Peter Løvstrøm Sørensen            75869510</p>	<p><b>Bibliotek</b></p> <p>Hanne og Niels Jonassen            Boserupvej 510            3050 Humlebæk - 4919 1129</p> <p><b>Forsikring</b></p> <p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p> <p><b>Revision</b></p> <p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p>	<p><b>Redaktionelt stof sendes inden den            15. til redaktørens adresse.            Døg d. 20. for læserbreve og            konkurrencesvar.            Annoncer til klubbens adresse, fax            eller e-mail senest d. 20.            Professionelle annoncer skal leveres            reprojektere.</b></p> <p><b>Annoncepriser:</b></p> <table> <tr> <td>1/1 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 2.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 4.500,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve (bagside)</td> <td>kr. 6.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 1.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 2.500,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 700,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 1.500,-</td> </tr> </table> <p><b>Lay-out, sats og tryk</b></p> <p></p> <p>Ole Callesen            Skovhusevej 7, Aller            6070 Christiansfeld • 7456 1611            e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>	1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-	4 farve	kr. 4.500,-	4 farve (bagside)	kr. 6.000,-	1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-	4 farve	kr. 2.500,-	1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-	4 farve	kr. 1.500,-
1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-																
4 farve	kr. 4.500,-																
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-																
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-																
4 farve	kr. 2.500,-																
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-																
4 farve	kr. 1.500,-																

**Forsiden: Odsherredløbet**

**Foto: Peter Andersen, Holbæk Amts Venstreblad**

**Næste Veteran Tidende udkommer uge 28 2001**

## Indhold

Møder, løb og arrangementer .....	3	Jubilæum i Esbjerg .....	20
Løbs- og aktivitetskalender .....	4	Jysk historiefortolkning .....	21
Synspunkt .....	5	Månedens køretøj .....	22
Klubaktiviteter .....	6	Benzin .....	26
Orientering til medlemmerne .....	8	Konkurrencen .....	29
Læserbreve .....	12	Nimbus-museet .....	30
IKEA-løb .....	15	Arrangementer og invitationer .....	31
Odsherredløbet .....	16	Nye medlemmer .....	36
Langelinie træf .....	18	Køb/salg .....	38



## MØDER

## Juni

14.	19.30	Rødebro	Sommerafslutning. Se Klubaktiviteter.
14.	19.30	Børkop	Vi kører en tur og kommer tilbage til Vandmøllen.
19.	19.00	Kværkeby	Aftentur i omegnen. Se Klubaktiviteter.
21.	19.30	Spjald	Klubmøde.
24.	9.30	Rødebro	Madpakketur. Se Klubaktiviteter.
26.	19.00	Klippinge	Hyggetur på Stevns. Se Klubaktiviteter.
26.	19.30	Egeskov	Alm. klubaften.

## Juli

2.	19.00	Vesterhede	Garagemøde hos Palner Lundgård. Se Klubaktiviteter.
3.	19.00	Ristrup	Grillaften. Bemærk tidspunktet. Se Klubaktiviteter.
5.	19.30	Nivå	Klubmøde.
12.	19.30	Børkop	Klubmøde.
17.	19.00	Kværkeby	Værkstedbesøg hos Thrusholm i Ringsted. Se Klubaktiviteter.
19.	19.30	Spjald	Klubmøde.
24.	19.00	Klippinge	Hyggemøde for dem der ikke er på ferie.

## August

5.	19.30	Nivå	Klubmøde.
6.	19.00	Vesterhede	Klubmøde.
7.	19.30	Ristrup	Klubmøde.
9.	19.30	Børkop	Klubmøde.
16.	19.30	Spjald	Klubmøde.
21.	19.00	Kværkeby	Klubmøde.
25.	10.00	Rødebro	Ud i det grønne fra klubhuset og til Vojens Autoophug. Se Klubaktiviteter.

## September

4.	19.30	Ristrup	Klubaften.
6.	19.30	Nivå	Klubaften.
13.	19.30	Rødebro	Klubmøde. Endnu et afsnit af "Gamle Danmark". Se Klubaktiviteter.
20.	19.30	Spjald	Klubmøde.

## Oktober

4.	19.30	Nivå	Klubaften.
11.	19.30	Rødebro	Har du en god idé?
18.	19.30	Spjald	Klubmøde.

## November

1.	19.30	Nivå	Klubaften.
15.	19.30	Rødebro	Besøg på Fuglsang Bryggeri. Se Klubaktiviteter.
15.	19.30	Spjald	Klubmøde.

## December

13.	19.30	Rødebro	Julefrokost.
-----	-------	---------	--------------

## LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

## Juni

16.	Vitus Bering Løbet, Horsens. Arr. Ninna og Poul Suhr, tel. 7565 7836. Se VT 297.
16.	Store Motordag. Se VT 297.
17.	Gillelejøløbet. Se VT 299. Kontakt Bodil & Rogert Varnes, 4835 4610.
17.	Gavnø. Se VT 297.
21.	Aftentur, kl. 19.20, vi mødes på Helsingør Havn.
28.	Ikeas aftenløb, kl. 18-19. afgang Tåstrup, ender i Klippinge.
30.	Ålsbo Motor Stævne, Fjelsted, 5560 Årup. Inf. Hans Pedersen, tel. 8779 2266, H. Larsen, tel. 6479 1994. Se dette nr.
30.	Stumpemarked. Vildsund Strand. Se VT 298.

## Juli

1.	Langelands Turen 2001. Se VT 298.
7.-8.	Bornholm Rundt. Tilmelding senest 15. maj. Se VT 296.
14.	Frederiksværk Ugeblads jubilæumsløb. Se VT 299. Kontakt Michael Harding 4777 1414.
19.	Aftentur, kl. 19-20. Vi mødes på Roskilde Havn ved Vikingskibsmuseet.
20-22.	Amerikanerbil Træf Tølløse. Se dette nr.
21.	Ods herred Rally. Biler og motorcykler over 25 år. Inf. og tilmelding Jesper Koch, tel. 5965 1250.
21.-22.	Ford T Træf Bornholm. Se VT 296.
26.	Ikeas aftenløb, kl. 18-19. Afgang Tåstrup, ender i Hornsherred.
27.-28.	Ringkøbing-løb. Tilmelding inden 15. april hos Jørn Grosbøl Andersen, Baneledet 85, Velling, 6950 Ringkøbing, tel. 9732 0012, jga@vestas.dk

**August**

- 4. Stevnsløb. Se VT 299. Hans Peter Nielsen, tel. 5657 8093.
- 4. Lions Klub Nykøbing F. Se VT 297
- 4.-5. Morris Register Danmarks 25 års jubilæum. Holdes på Roskilde Camping.  
Inf. tel. 4914 5167 Willibald Farbmacher.
- 11. Munkebjergløb 2001. Se VT 299. Info Hans Geschwendtner, tel. 3253 8470, [Hans@Geschwendtner.dk](mailto:Hans@Geschwendtner.dk)
- 11.-12. Guldhornløb, Møgeltønder. Se VT 299. Kontakt Robin Roost 7473 8595.
- 11.-12. Ebeltoft Marineforeningens arrangement, bl.a. med udstilling af gamle biler. Se VT 298.  
Inf. Ole Thoudal, tel. 8635 1248.
- 12. Munkebjerg Hill-Climb 2001, info Hans Geschwendtner, te. 3253 8470, [Hans@Geschwendtner.dk](mailto:Hans@Geschwendtner.dk)
- 16. Aftentur. Vi mødes til kaffe i Ishøj Havn på adressen Søhesten 7 hos Jensen Shipman.
- 17.-19. Biler på Lerchenborg. Mogens Gotlob, tel. 5955 4000, 4074 2004.
- 18. Arresø Løbet 2001, for biler og motorcykler før 1976. Info Arne E. Pedersen, tel 4772 4187. Se indbydelse i dette nr.
- 19. Sortpladetraf. Europæisk Automobilmuseum. Se VT 297.
- 25. Høsttur på Midtsjælland, kl. 9-21. Info Kaj Sørensen, tel. 5572 6198. Se dette nr.
- 25. Glostrup-løbet. Arr. Steen Haselmann tel. 2032 5256/Jørgen Behrendt tel. 4353 5503. Tilmeldingskupon i juli-VT.
- 30. Ikeas aftenløb, kl. 18.19. Afgang Vangede, ender i Københavns-området.

**September**

- 1. Lastbiltraf, Jysk Automobilmuseum.
- 8. Bredekærgårdsløb. Inf. tel. 4914 5167 Willibald Farbmacher.
- 17.-28. BMW Classic Marathon – 4.000 km. Start München, slut Garmisch-Partenkirchen.  
Er i Danmark, København-Glostrup-Roskilde 20. september. Dansk kontakt Ib Jensen, tel. 4399 4762.
- 20. Aftentur, kl. 19-20. Vi mødes på Køge Havn.
- 21.-22. Historic Rally Denmark. Datoen ændret pga. løb i Holland og Tyskland.  
Nærmere på [www.HistoricRallyeDenmark.dk](http://www.HistoricRallyeDenmark.dk) eller Henning Friborg, tel. 8684 7979. Ses også på hjemmesiden om udenlandske løb, der måtte være interesse for.
- 30. Copenhagen Harbor Open – Langelinje. Kl. 10-16. Max 250 køretøjer, tilmelding Kim Polte, tel. 3966 0329, mobil 2613 4229, [tm@europaeiske.dk](mailto:tm@europaeiske.dk)

**Oktober**

- 20.-21. Efterårsmarked Fredericia. Se VT 299.
- 28. Sæsonafslutningsløb til Sydsjælland. Kurt Skov og Peter Schmidt Jensen.

**November**

- 24. Stumpemarked Herning.

**Løb og begivenheder i udlandet****Juni**

- 15.-17. Borgholm Skandinavisk MG Meeting, Sverige. +46 49183351
- 30.-5. juli Rally des Alpes. Alpine Rally Schweiz. +41 213100300
- 30. Bonhams & Brooks auktion England +44 2073933822

**Juli**

- 6.-8. Goodwood Festival of Speed Sussex. +44 1243755000
- 7. Thulin Träffen, Landskrona. Se VT 299. +46 41820698
- 21.-22. Ring Knutsstorp Historisk Sportsvogns racing, Sverige. +46 40911813

**August**

- 8. Din Bil Malmø Autojumble og rally, Sverige. +46 46252910
- 10.-12. Oldtimer Grand Prix Nürburgring, Tyskland. +49 6966060
- 17.-19. Monterey Historic Automobile Race. Laguna Seca Californien. +1 8003277322
- 19. Pebble Beach Concours d'Elegance. Californien. +1 8316590063

**September**

- 2.-8. Sir William Lyons Rally England +44 24 7620 3322
- 8.-9. Beaulieu International Autojumble. [www.beaulieu.co.uk](http://www.beaulieu.co.uk) +44 1590612345
- 9.-14. Classic Maranton Rally. [www.carnet.co.uk](http://www.carnet.co.uk) +44 1235851291
- 14.-16. Goodwood Circuit Revival Sussex England. +44124375500
- 28.-30. Eifel Klassik Nürburgring Tyskland. +49 22076087

**Oktober**

- 10.-13. Hersey Swapmet, Autojumble and Classicar udstilling USA. +1 9257363444

**November**

- 4. London-Brighton Veteran Car Run. England. +44 1753681376

**Vær opmærksom på at britiske arrangementer kan være aflyst pga. mund- og klovsyge, så undersøg selv.**



## DET GÆLDER DVK

Med god grund er der utryghed blandt vore mange medlemmer efter det der foregik på generalforsamlingen. Lige nu svæver vi temmelig frit i luften, selv om den fratrådte bestyrelse varetager den daglige drift.

Generalforsamlingen betroede Henrik Thostrup at udforme et mæglingsforslag til vedtægtsændringer. Det har han lagt et stort arbejde i. Nu forestår en ekstraordinær generalforsamling eller to.

Det er vigtigt at der bliver stort fremmøde, så ikke en bestemt klike får lov til at dominere. Det gælder også når en ny bestyrelse skal vælges.

Så selv om du var til den ordinære generalforsamling – og måske især hvis du IKKE var – så mød op. Det gælder Dansk Veteranbil Klub. Det

er en alt for vigtig sag til at det må gå skævt.

Jeg har hørt de synspunkter at klubben har overlevet sig selv, at den er blevet for stor, at vi er for forskellige, at hovedparten af medlemmerne i virkeligheden ikke interesserer sig for gamle motorkøretøjer.

Sludder. Der er masser af liv i DVK. Se bare løbs- og mødeaktiviteten, den har aldrig været større end nu. Vi har en velfungerende forsikringsordning. Vi har et voksende bibliotek og arkiv. I al beskedenhed tør jeg også sige at vi har et stort medlemsblad som de fleste er glade for. Vi skal have den gode ånd tilbage og efterleve det vores stifter i 1954 skrev i de første vedtægter, men som desværre senere blev fjernet, om at ”ørkesløst kævl er bandlyst”.

Ole Emil Riisager

## HVEM HAR DEN FORD T BROCHURE?

Den gamle redaktør har skrevet en lille artikel om at farven på Ford T så langt fra altid var sort. Den vil jeg meget gerne illustrere med billeder fra en lille farvelagt, dansksproget tryksag, som Ford udsendte i 1924 da samlefabrikken i Københavns Sydhavn blev indviet.

Jeg har selv haft den lille folder engang men var så uforsigtig at låne den ud – og har aldrig fået den tilbage. Og jeg har forgæves efterspurgt den hos flere af vore store brochuresamlere.

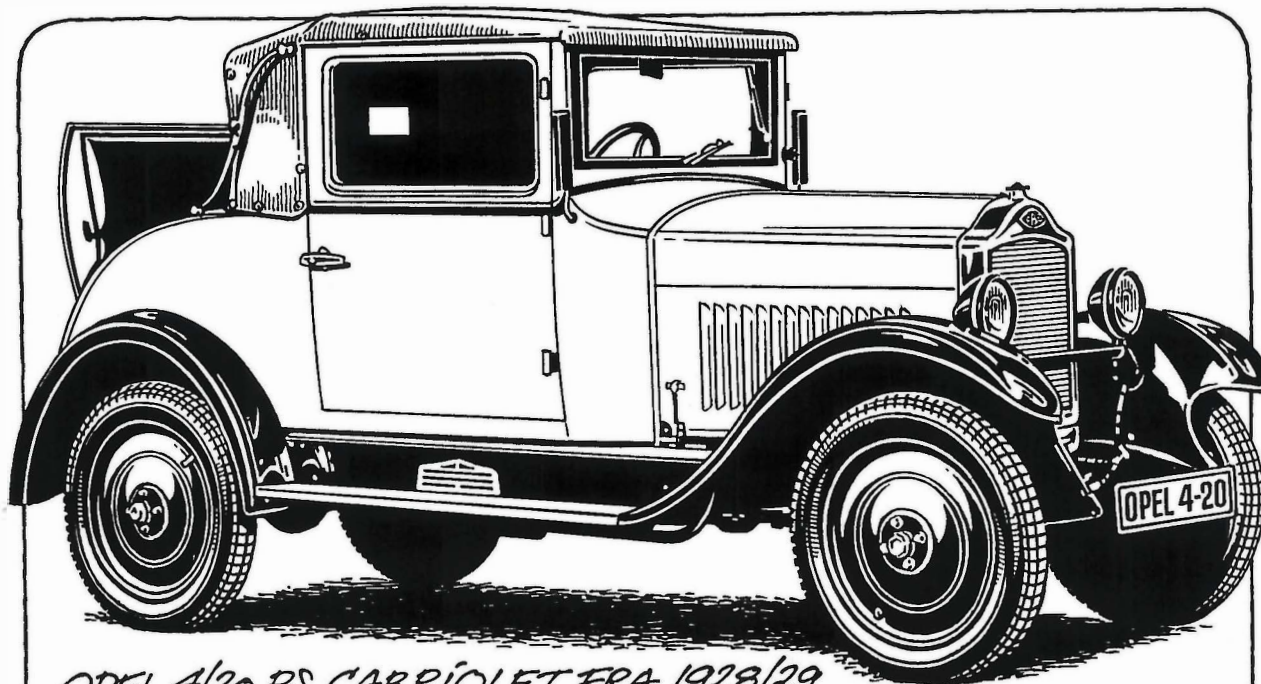
Der må da findes et eksemplar til!

Jeg skal bare bruge det til at tage en laser-farvekopi af.

Skulle nogen have en anden Ford T brochure med eksempler på andre farver end sort er jeg også interesseret. Send venligst direkte til mig på redaktørens adresse. Se side 2. Lånt materiale vil omgående blive returneret.

På forhånd tak.

Ole Emil Riisager



OPEL 4/20 PS CABRIOLET FRA 1928/29  
EN AFTYVERNES MEST POPULÆRE BILER OG DEN SIDSTE  
ÆGTE OPELVOGN, I NEN GENERAL MOTORS OVERTAGELSE  
AF OPEL-PRODUKTIONEN I RÜSSELSHEIM...

*Fritz*



## FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler. Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

Der er almindelig klubaften 26. juni men i juli ferie og ingen møder.

Så er veteranmuseet på Egeskov åbnet for sæson 2001 og vort museumsværksted ligeledes støvet af og et par ny gamle sager indsat. En Jowett Javelin og en Ford A pickup står på værkstedet det næste års tid. Mekanikere arbejdede jo ikke på akkord dengang.

Tak til den efterhånden faste stab som deltog i klargøringen. Det var Kurt Jeppesen, Ronald Jørgensen, Robert Lindvig, Benny Hansen og vort ny medlem af aktivitetsudvalget Bent Munter – og undertegnede.

Egeskov har i øvrigt fået 3 stjerner i Michelin-guiden i år, og i den anledning sponsorerede Michael Ahlefeldt en flaske Gammel Dansk og en kasse øl til medhjælperne, da vi også var medvirkende til det.

På udvalgets vegne god sommerferie

John Jørgensen

## SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Torsdag den 14. juni kl. 19.30 sommerafslutning. Kom med madkurv, hele familien og den gamle bil.

Søndag den 24. juni kl. 9.30. Madpakketur til Gram Slot, Wellings Landsbymuseum og Hygum Hjemstavns gård. Vi mødes ved klubhuset kl. 9.30. Fristen for tilmelding er ved bladets udsendelse overskredet.

Lørdag den 25. august kl. 10.00 starter vi ved klubhuset og kører ud i det grønne med et par spændende besøg undervejs – blandt andet har vi en

*Ved sæsonåbningen på Egeskov er der kommet en Ford A pickup på værksted, og en Jowett Javelin. Fotos Kurt Jeppesen.*



aftale kl. 13 hos Vojens Autoophug. Vi bliver vist rundt og får et indblik i, hvad der kræves for at blive miljøgodkendt autoophugger. Vojens Autoophug vil være vært ved en kop kaffe. Smør en madpakke og kom lidt kaffe på kanden, så er vi lidt mere frit stillet med hensyn til turens længde. Tilmelding til Frits Johansen på tel. 7445 9450 senest 15. august.

Torsdag den 13. september kl. 19.30 mødes vi i klubhuset og ser endnu et afsnit af "Gamle Danmark".

Torsdag den 11. oktober kl. 19.30 – har du en god ide til denne aften så sig til.

Torsdag den 15. november kl. 19.30 har Nis Skau Hansen arrangeret besøg på Fuglsang Bryggeri, Fuglsangvej 2, Haderslev. Tilmelding til Nis på tel. 7458 2913 senest 5. november.

Torsdag den 13. december kl. 19.30 julefrokost i klubhuset.

Med venlig hilsen  
Frits Johansen

## ØSTJYLLAND - RISTRUP

I krydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-

T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

Tirsdag den 3. juli kl. 19.00 (bemærk tidspunktet) holdes traditionen tro grillaften på Ristrup. Vi begynder med en lille køretur rundt på de stille veje i omegnen, mens slagteren fra Lystrup gør maden klar. Den kan vi så nyde på plænen efter køreturen under hyggeligt samvær.

Vi har inviteret Dansk Vintage Motor Klub til at deltage, så der kan blive mange flotte køretøjer at beundre. Kuvertprisen er kr. 120.-. Drikkevarer kan købes på stedet.

Tilmelding nødvendig og senest 30. juni til Lars Hoffbeck tel. 8699 9161 eller Arne Jespersen tel. 8698 5504. Tirsdag den 7. august kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag den 4. september kl. 19.30 klubaften.

Med venlig hilsen  
Lars Hoffbeck og Arne Jespersen.

## ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00.

Tirsdag den 26. juni kl. 19.00 præcis afgår kortegen af veteranbiler til Stevns' seværdigheder. Ved hjem-



komsten er der kaffe med brød i haven.

Tirsdag den 24. juni holder vi hygge-klubmøde for alle dem som ikke er på ferie; er vejret godt er det i haven. Så på gensyn,

Hilsen  
Kai Wredstrøm

**MIDTSJÆLLAND –  
KVÆRKEBY**

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

Tirsdag den 19. juni kl. 19.00 kører vi en lille aftentur ad de kønne, krøllede veje i omegnen.

Tirsdag den 17. juli kl. 19.00 værktødsbesøg hos Thrusholm Specialservice, Køgevej 85, 4100 Ringsted. Kaffen tager vi på Steffensgård.

Tirsdag den 21. august hører vi og ser vi fra medlemmernes ferieture. Husk lørdag den 25. august den årlige høsttur. Tilmelding til Kaj Sørensen eller Preben Boisen.

Hans Henrik Havsted, 46400017, Preben Boisen, 57525040 og Kaj Sørensen, 55726198.

**BØRKOP VANDMØLLE**

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 når ikke andet er skrevet.

14. juni klubmøde, vi mødes på Vandmøllen og kører en tur i det forhåbentlig gode vejr, inden vi vender tilbage og får kaffen på Vandmøllen.

12. juli klubmøde. De af os der ikke rejser rundt i sommerlandet mødes på Vandmøllen.

9. august første møde hvor vi nok er nogenlunde fuldtallige efter ferien. I ønskes alle en god og oplevelsesrig sommerferie!

Med venlig hilsen  
Poul-Erik Jakobsen

**MIDTJYLLAND –  
VESTERHEDE**

Maj-mødet blev ikke det store tilløbsstykke, 6 mand var mødt, men kun én gammel bil (Chevy 210). 4 mand kørte en tur en halv time og Jimmy og jeg inspicerede veteranskibet med den 2-cylindrede Bukh-motor. Vi vil gerne hvis nogle af "de gamle" fra Sindinggård ville kigge forbi en aften, det kunne blive hyggeligt. Arne og jeg har en ide om at skøre til Spjald i denne uge for at hilse på gutterne der.

Der er kommet en invitation til byfest i Isenvad 16. juni for ca. 10 gamle biler, er nogen interesseret kan de kontakte mig (vi kan ikke love at bladet er ude tids nok. Red.).

2. juli er der garagemøde hos Palner Lundgård. Vi mødes i klubben og kører samlet til Grindsted 19.45. Møderne er herefter 2. juli, 6. august osv.

Ove H. Iversen  
Tel. 7533 9321

**VESTJYLLAND – SPJALD**

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

Husk altid tilmelding til Henning Knudsen på tel. 9738 1264.

Med venlig hilsen  
Aktivitetsudvalget

**KØBENHAVN-  
NORDSJÆLLAND – NIVÅ**

Møder i Nivå 5. juli, 5. august kl. 19.30 – kom i gammelt køretøj!

21. juni kl. 19-20 sæsonens første havne-aftennemøde, kom på Helsingør Havn og få en sludder om de gamle køretøjer.

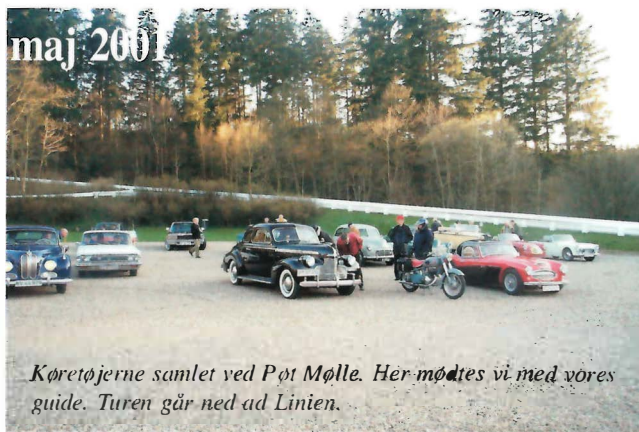
Venlig hilsen  
Claus E. Neble.

**Ristrup klubmødet i maj 2001**

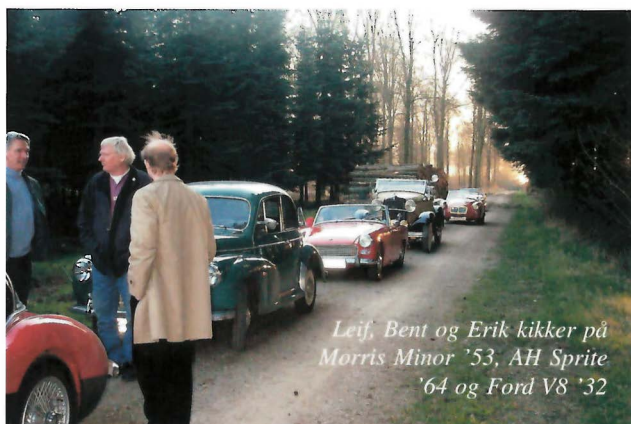
I samlet flok kørte vi denne første dag i maj til Pøt Mølle. Her støder vores guide til i en 2-dørs Chevrolet fra 1940. Den guide-tur starter her og går langs Linien. Linien er en skovvej som går fra Godset Frijsenborg til stationen i Hadsten. Hver gang (næsten) Linien krydser en vej er der opført en portnerbolig i samme stil som Frijsenborg. Tidligere var der nemlig bom over vejen for at stoppe vildfame hestevogne. Undervejs gør vi stop for at høre om skoven og se på kæmpetræer. Turen slutes af i et idyllisk strå-tækt skovhus med kaffe og brød.

Skulle du selv få lyst til en tur ad Linien, så kan det ikke lade sig gøre, idet vi desværre må sige at den normalt er lukket for offentligheden.

Tom Jensen



*Køretøjerne samlet ved Pøt Mølle. Her mødtes vi med vores guide. Turen går ned ad Linien.*



*Leif, Bent og Erik kikker på Morris Minor '53, AH Sprite '64 og Ford V8 '32*



## Besøg hos DKW-Doktoren

Torsdag den 17. maj satte omkring 35 medlemmer fra Børkop og omegn hinanden i stævne hos familien Skals Nielsen i Løsning. Her har ægteparret Bitten og Vagn efter princippet „Vi smider aldrig noget ud der er over 20 år gammelt...“ skabt en større samling af symaskiner, tøj, radioer og fjernsyn, legetøj og selvfølgelig gamle biler. I den første hal vi besøgte var der ca. 24 fint restaurerede biler heriblandt en fin samling af DKW'er, Audi'er og Mercedes'er. Af rariteter kan fremhæves en fin gammel DKW F1 fra 1931. Det er ikke store Ferrarier eller Jaguarer der interesserer Vagn, men de brugsbiler almindelige mennesker kører rundt i. Alligevel havde der sneget sig en Valiant fra 1962 ind i samlingen - første ejer: Dronning Ingrid.

At Vagn ikke kommer til at kede sig de næste mange år, vidnede den næste hal om. Den var nemlig fyldt til randen med fine renoveringsobjekter. Vi kan alle glæde os



over at Bitten og Vagn har besluttet at åbne dørene til herlighederne i nogle weekender om året. Det er derfor med stor fornøjelse at vi kan takke for en hyggelig aften med et lækkert kaffebord, samtidigt med at vi kan byde velkommen til endnu et mini museum for gamle biler.

*Peter Løvstrøm Sørensen*

## NYT GAMMELT AUTOVÆRKSTED ÅBNET I JYLLAND



DVK's museumsværksted på Egeskov har fået en kollega i Allingåbro ved Randers. Det er nuværende og tidligere indehavere af CAD værksteder (Centralforeningen af Autoreparatører i Danmark) som har åbnet et værkstedsmuseum efter samme koncept som vort på Egeskov, dog således at det dækker tiden fra 1930.

Beslutningen blev taget i 1997 og fredag den 4. maj var der officiel åbningsreception med blandt andre byens borgmester. Da mange CAD værksteder hjalp mig med dele til vort værksted på Egeskov i sin tid besluttede Kurt Jeppesen og jeg at tage til Allingåbro og hilse på og byde velkommen.

Vi havde en dejlig dag, tog turen i Kurts flotte M.G.A for at ankomme standsmæssigt (der er for langt til

Allingåbro i en Morris 8). Vi blev godt modtaget og bevertet med blandt andet fadøl, serveret fra et stort fad på ladet af en Bedford J4 ølbil. En tur i omegnen i veteranbus blev det også til – en Bedford fra 1956, 29-personers. Den knurrede næsten som Trianglen på Jernbanemuseet i Odense, men havde dog ikke Parkinson som Trianglen.

Museet er beliggende på Hovedgaden i Allingåbro sammen med selskabet "Djursland for Fuld Damp", så rammerne for museet er absolut fine og et besøg værd hvis man er på de kanter.

I øvrigt lovede formanden for Randers og Omegns CAD Oldtimere, mekaniker Ove Hjorth, at hvis vi ville lave en fællestur derop ville han personligt møde op og fortælle om projektet. Vi blev også enige om et vist samarbejde, blandt andet udveksling af eventuelle dubletter af diverse dele.

*John Jørgensen  
DVK Fyns Afd.*



*Fotos Kurt Jeppesen.*





## HVAD DER NU SKAL SKE

Efter den ordinære generalforsamling trådte den sidende bestyrelse tilbage.

Generalforsamlingen vedtog at der til den kommende ekstraordinære generalforsamling skulle fremsættes et forslag til vedtægtsændringer som tager udgangspunkt i et kompromis mellem de to fremsatte forslag.

Forslaget der bringes andetsteds i bladet lægger op til at generalforsamlingen fremover skal vælge formanden direkte og at der skal være 2 suppleanter, 2 revisorer og 2 revisorsuppleanter.

Dette betyder derfor, at der på den ekstraordinære generalforsamling skal vælges en bestyrelse efter enten de nuværende vedtægter eller, hvis forslaget vedtages, efter de nye.

DVK efterlyser derfor medlemmer fra hele landet, som ønsker at opstille til bestyrelsen for at gøre et arbejde for klubben.

Forslag til kandidater bedes venligst sendt til klubbens adresse, selvfølgelig med kandidatens godkendelse, eller opstil selv. Husk at oplyse om du ønsker at opstille efter de nuværende vedtægter eller efter de eventuelle nye. Opstiller man efter de eventuelle nye, skal man oplyse, hvilken post eller poster man ønsker at opstille til. Man kan godt opstille på begge lister. Vi vil gerne have en kort beskrivelse af kandidaten og dennes visioner for fremtidens DVK, samt et billede til brug for præsentation i bladet. Indsendelsesfristen er af hensyn til bladets trykning den 20. juni 2001.

Steffen Jørgensen Fungerende formand  
Henrik Thostrup Generalforsamlingsudpeget opmand

### OPMANDENS FORSLAG TIL VEDTÆGTSÆNDRINGER

Ved klubbens ordinære generalforsamling i Nyborg den 28. april 2001 blev undertegnede udpeget som dens opmand med det formål at prøve at finde et kompromis mellem de stillede ændringsforslag til klubbens vedtægter.

Overfor dels den afgåede bestyrelse og dels gruppen med P. E. Hansen som talsmand har jeg fremsat mine vurderinger af hvor forslagene er forskellige og hvor der måtte være grundlag for at sammenskrive et kompromis.

Jeg har derefter, i overensstemmelse med P. E. Hansens forslag til generalforsamlingen, foreslået at der blev nedsat et udvalg med repræsentanter for parterne samt fra de enkelte mødesteder samt Ole Emil Riisager, dette for at sikre en bred repræsentation i klubben.

Gruppen med P. E. Hansen som talsmand meddelte mig efterfølgende at:

*„Vi ser intet belæg for at indkalde til udvalgsarbejde, jfr. opfordringer på generalforsamlingen 2000 til at danne et vedtægtsudvalg ikke blev efterkommet af bestyrelsen. Et evt. kompromisforslag må kunne skrives ved at sammenholde vore bemærkninger med bestyrelsens. Et kompromis kan evt. omfatte enkelte paragraffer. Måske er de to grupperes forslag så forskellige, at kompromis ikke er muligt.“*

Samtidig meddelte P. E. Hansen mig hvor hans gruppe fastholdt sine forslag og hvor man evt. kunne acceptere ændringer.

Efter at have forelagt den afgåede bestyrelse denne udmelding og bedt den om at komme med en lignende udtalelse, har jeg som opmand forsøgt at sammenskrive gruppernes holdning til det efterfølgende forslag til vedtægtsændringer, der fremsættes til afstemning på den kommende ekstraordinære generalforsamling.

Mit forslag vedrører vedtægternes § 3, § 8, § 11, § 12 og § 13. Ordlyden af paragrafferne i ændret form er anført, efterfulgt af mine kommentarer.

Jeg vil påpege at jeg finder at Dansk Veteranbil Klubs vedtægter andre steder trænger til justeringer af sproglig og administrativ karakter, ligesom jeg finder at dersom man indfører bestemmelser om køb/salg af fast ejendom er man nødt til at foretage nogle konsekvensrettelser, desuden finder jeg det uheldigt at vedtægterne ikke har nogen præciseringer af foreningen som juridisk person.

Jeg skal bemærke at jeg finder at klubbens love burde opstilles i et mere brugervenligt layout, men i den nuværende situation skønnes det meningsforstyrrende at ombryde teksten og dens opstilling væsentligt, men måske burde der nedsættes en arbejdsgruppe hertil på længere sigt.

Slutteligt skal jeg anføre at det udarbejdede forslag ikke nødvendigvis er udtryk for min egen holdning, men alene er udformet med tanke på hvorledes man ved et udvalgsarbejde kunne være fremkommet med et kompromis mellem det foreslåede; dette forslag kan den ekstraordinære generalforsamling enten vedtage med den fornødne majoritet eller forkaste, hvorefter de hidtidige love er gældende. Ny bestyrelse skal vælges efter den procedure som efter afstemningen om vedtægtsændringer er gældende.



Jeg har anmodet den afgående bestyrelse om snarest muligt at indkalde den ekstraordinære generalforsamling i Nyborg i forbindelse med en weekend (da dette er i lovenes ånd). Generalforsamlingen skal dels behandle opmandsforslaget dels vælge en fuld ny bestyrelse mm. jfr. de vedtægter som må gælde efter afstemning om de fremlagte forslag.

Jeg har foreslået at der stilles kandidater under forudsætning af enten de hidtidige eller de ændrede vedtægter.

Henrik Thostrup  
21. maj 2001

### **Opmandens forslag til vedtægtsændringer:**

#### **§ 3.**

Som medlemmer kan optages personer, organisationer eller bedrifter, som ejer eller er interesseret i køretøjer som nævnt i § 2.

Den, der søger optagelse, afgiver i kraft af sin indmeldelse erklæring om at overholde klubbens love og de bestemmelser, som er affattet i henhold til lovene.

Udmeldelse skal ske skriftligt til klubbens adresse senest 1. december med virkning for det følgende kalenderår.

Bestyrelsen kan udelukke et medlem. Til udelukkelse af et medlem kræves at mindst 5/7 af bestyrelsens medlemmer stemmer herfor. Bestyrelsens afgørelse er endelig. Såfremt det udelukkede medlem ønsker en begrundelse for udelukkelsen, har medlemmet krav derpå, begrundelsen skal afgives skriftlig.

#### **Bemærkninger :**

Forslaget er en sammenskrivning af de to grupperes forslag og har kun administrativ karakter, dog således at 5/7 ved bibeholdelse af den hidtidige § 8 ændres til 7/10.

#### **§ 8.**

Klubben ledes af en bestyrelse, som består af 7 medlemmer der vælges af generalforsamlingen, således at der i ulige årstal vælges formand, der kan have bopæl overalt i landet, og 3 bestyrelsesmedlemmer som skal have bopæl øst for Storebælt. I lige årstal vælges 3 bestyrelsesmedlemmer som skal have bopæl vest for Storebælt. Valgene er for 2 år, genvalg kan finde sted.

I ulige år vælger generalforsamlingen desuden 1 bestyrelsessuppleant med bopæl øst for Storebælt, i lige år vælges 1 bestyrelsessuppleant med bopæl vest for Storebælt.

På generalforsamlingen vælges der hvert år 1 revisor og 1 revisorsuppleant for en periode af 2 år. Revisorerne har til opgave at kontrollere bestyrelsens økonomiske dispositioner, samt gennemgå foreningens regnskab/bilag forinden dette fremlægges for generalforsamlingen. Revideret regnskab skal foreligge udsendt senest med fristen for indkaldelse af generalforsamling.

Hvis et medlem af bestyrelsen udtræder før valgperiodens udløb supplerer bestyrelsen sig med en af de to valgte suppleanter. Udtræder formanden før valgperiodens udløb, vælger bestyrelsen en ny af sin midte.

Falder bestyrelsesmedlemmernes antal til under 6 efter at suppleanter er indtrådt, skal der straks indkaldes til ekstraordinær generalforsamling for afholdelse af suppleringsvalg op til den normerede størrelse, dette gælder både antallet af bestyrelsesmedlemmer og suppleanter.

Bestyrelsen konstituerer sig med næstformand, kasserer, sekretær umiddelbart efter generalforsamlingens afholdelse. Bestyrelsen kan eventuelt ansætte lønnet medhjælp i nødvendigt omfang.

Bestyrelsen holder møder når den skønner det fornødent, der føres protokol over dens forhandlinger.

Bestyrelsen er beslutningsdygtig når mindst 4 af dens medlemmer plus formanden er til stede, men i alle beslutninger som efter vedtægterne kræver enstemmighed, skal dog enten alle medlemmerne af bestyrelsen være tilstede eller skriftligt have lejlighed til at udtale sig om sagen, efter at hele sagen er fremlagt skriftligt for dem.

I tilfælde af stemmelighed i bestyrelsen gør formandens stemme udslaget.

Klubben forpligtes økonomisk af formanden eller næstformanden i forbindelse med 4 bestyrelsesmedlemmer. Bestyrelsen kan meddele prokura, for så vidt som sådan prokura skønnes ønskværdigt til almindelige løbende forretninger.

Anbringelse af klubbens midler på anden måde end almindelig indlånskonto i en bank skal godkendes af generalforsamlingen ved almindeligt stemmeflertal.

#### **Bemærkninger :**

Forslaget tager sigte på at forene den afgående bestyrelses ønske om at vælge øst/vest og gruppen omkring P.E. Hansen der ønsker direkte valg på bestyrelsens betydende poster.

Forslaget tager hensyn til at gruppen omkring P.E. Hansen ønsker at reducere antallet af bestyrelsesmedlemmer, men for at sikre bestyrelsens størrelse vælges desuden suppleanter til bestyrelsen.

Det stilles forslag om 2 valgte revisorer og suppleanter herfor.

Der er indført en bestemmelse om hvorledes klubbens midler skal anbringes. Det bemærkes at jeg ikke finder at en vedtagelse (nødvendigvis) skal have indflydelse på tidligere truffne beslutninger om investeringer.

Forslaget er udformet i overensstemmelse med den praksis der findes i andre sammenlignelige foreninger, således at generalforsamlingen alene vælger formanden særskilt.



## § 11

Generalforsamlingen er klubbens øverste myndighed, og på den ordinære generalforsamling skal dagsordenen mindst indeholde følgende punkter :

1. Præsentation og godkendelse af dirigent, jfr. § 13.
2. Bestyrelsens beretning for klubbens virksomhed i det foregående kalenderår.
3. Forelæggelse af det reviderede regnskab for det foregående kalenderår til decharge.
4. Indkomne forslag eller spørgsmål.
5. Valg af formand, bestyrelsesmedlemmer, bestyrelses-suppleanter, jfr. § 8.
6. Valg af revisor og revisorsuppleant, jfr. § 8
7. Eventuelt.

Indkomne forslag og spørgsmål kan rejses af bestyrelsen eller medlemmerne. Forslag og spørgsmål rejst af medlemmerne skal afgives skriftligt til bestyrelsen inden udgangen af februar, jfr. dog § 13 om vedtægtsændringer.

For anmeldelse af kandidater til bestyrelse gælder de samme regler som for optagelse af punkter på dagsordenen. Der påhviler bestyrelsen en særlig forpligtelse til at påse at mindst et antal svarende til posterne på valg er opstillet.

### **Bemærkninger :**

Ændringerne er rettelser som konsekvens af en ændret § 8 og kan ikke vedtages uden at disse også er vedtaget.

Dog anbefales det at ændringerne til sidste punktum under alle omstændigheder vedtages idet skiftende bestyrelser i de seneste år synes at have forsømt „pligten til at sikre arvefølgen“. Ved denne ændring slås det fast at bestyrelsen har en særlig forpligtelse.

## § 12.

Ekstraordinær generalforsamling kan indkaldes når bestyrelsen finder anledning til det, eller når mindst 5% af medlemmerne skriftligt har forlangt det over for bestyrelsen. Anmodningen skal angive hvad der ønskes behandlet. Bestyrelsen skal senest 8 dage efter at medlemmernes anmodning er kommet den i hænde indkalde til den ønskede ekstraordinære generalforsamling.

Indkaldelse til en ekstraordinær generalforsamling skal ske med mindst 4 ugers varsel, dog således at den uopholdeligt holdes senest 8 uger efter at bestyrelsen har modtaget anmodningen.

### **Bemærkninger :**

Gruppen omkring P. E. Hansen fremfører at det efter de gældende vedtægter i praksis er umuligt for medlemmerne at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling dersom 1/3 (over 1.200 medlemmer) i givet fald skal anmode om dette.

Det anføres at det ikke må være muligt for en mindre gruppe, f.eks. et mødested alene, at indkalde en ekstraordinær generalforsamling, men at det på den anden side heller ik-

ke skal være umuligt at kunne dette, for at undgå en diskussion om antal foreslås det at der skal 5% af medlemskaren til at foretage dette.

## § 13

Såvel ordinær som ekstraordinær generalforsamling ledes af en dirigent valgt af bestyrelsen. Dirigentens afgørelse er endelig. En dirigent kan, hvis generalforsamlingen ønsker det, afsættes og en ny vælges i hans sted, alt ved simpelt flertal.

Forslag om ændringer i klubbens vedtægter skal være bestyrelsen i hænde inden 1. december, for så vidt som de skal behandles på første ordinære generalforsamling, idet sådanne forslag kun kan behandles på en ordinær generalforsamling. Vedtægtsændringer kan også foreslås af bestyrelsen, og de kan i så fald behandles på en ekstraordinær generalforsamling som bestyrelsen indkalder. Fremsetter bestyrelsen forslag til ændringer af vedtægterne på en ekstraordinær generalforsamling skal dette ske med mindst 3 måneders varsel.

Den ordinære generalforsamling kan som højeste myndighed i klubben, ved almindeligt flertal, beslutte at udskyde behandlingen af et vedtægtsændringsforslag til en ekstraordinær generalforsamling der indkaldes jfr. § 12.

For at en vedtægtsændring gyldigt skal kunne vedtages, hvadenten det drejer sig om et forslag, der lovligt kan fremsættes på en ekstraordinær generalforsamling, eller et forslag, der lovligt kun kan fremsættes på en ordinær generalforsamling, kræves, at forslaget skal have 3/4 af de fremmødte stemmer for sig. For så vidt som der kun deltager 50 medlemmer eller derunder i generalforsamlingen, skal 4/5 af de fremmødte stemme for forslaget.

### **Bemærkninger :**

Forslaget indeholder en skærpelse af fristen for at indsende forslag til ændringer af klubbens vedtægter samt en skærpelse af bestyrelsens muligheder for at fremsætte sådanne på en ekstraordinær generalforsamling, intentionen med forslaget er at der skal være bedre tid til at debattere sådanne forslag.

Der er indført en præcisering af at en ordinær generalforsamling kan udsætte behandlingen af vedtægtsændringer til en ekstraordinær ditto, dette for at der ingen tvivl skal herske om at generalforsamlingen er øverste myndighed. Endelig er der foretaget en modernisering for så vidt angår antallet af medlemmer der skal være mødt for lovligt at kunne vedtage ændringer (fra 20 til 50).

**SVIGTET AFTALE**

Kommentar til den afgående bestyrelses indlæg i Veteran Tidende 299. Som jeg påpegede i mit indlæg i sidste Veteran Tidende var DVKs daværende bestyrelse blevet syltet ind i en stribe af mærkværdige forhold.

Nu ser jeg til min store overraskelse, at den afgående bestyrelse atter forsømmer at redegøre for tingene, men derimod retter et direkte plat, personligt angreb mod mig. Jeg synes den afgående bestyrelse havde stået sig bedre ved at holde sig til sagen, og svare ordentligt og redeligt på alle de mærkværdige forhold jeg bragte for dagen på generalforsamlingen.

Det undrer mig, hvad Frølich's og undertegnede's private samtale efter generalforsamlingen vedrører klubbens medlemmer. Men det er helt korrekt, at jeg under den private samtale anfægtede Frølich's troværdighed, idet Frølich svigtede en aftale, vi havde indgået i forbindelse med årsmødet i MhS.

Sagen er, at Frølich ved et klubmøde i Nivå lovede at støtte mit oplæg til MhS vedrørende at skifte internationalt medlemskab fra FIVA til IHVO. Frølich har altid været en varm fortaler for IHVO, men på selve årsmødet i MhS svigtede Frølich IHVO og vor aftale totalt.

Claude Teisen-Simony

**Svar fra Steffen Frølich til klubbens medlemmer på Claude Teisen-Simonys indlæg på generalforsamlingen samt hans indlæg i Veteran Tidende maj nummer side 12.**

**Annonceindtægter og annoncer i Veteran Tidende.**

Annoncer i Veteran Tidende hører under redaktøren. Da Poul Suhr var redaktør og jeg kom ind i bestyrelsen, kunne jeg som kasserer konstatere at de annonceaftaler der blev indgået typisk var med store rabatter. F.eks. blev en farvebagside solgt til 1/3 pris.

Da jeg tog over som redaktør af Veteran Tidende, fortsatte jeg derfor samme politik. Denne er også fortsat under den nuværende redaktør.

Om at afsætte annoncer kan jeg generelt sige at der naturligvis forsøges at opnå højest mulige pris, men som ved al anden handel er det jo afhængig af en forhandling mellem parterne, hvis prisen kommer til diskussion.

Antal af annoncer kan variere meget da Veteran Tidende ikke har nogen annonce sælger eller på anden måde går ud og forsøger at sælge annoncer. Mængden afhænger derfor helt af hvad der tilfældigvis kom

mer ind af annoncer.

Efter at VT er gået helt over til 4 farve tryk er der egentlig ingen økonomisk grund til at skelne mellem sort/hvide annoncer og 4 farve annoncer, hvorfor forskellen i pris ikke længe er relevant, de kan egentlig alle sælge til S/H pris.

Der spørges også om nogle annoncer som jeg har indrykket. Prisen på disse er i sin tid fastsat af Poul Suhr da han var redaktør og formand. Formatet blev ikke det bestilte men ændret af redaktøren ( Poul Suhr) af tekniske årsager, blev det oplyst over for mig af Ole Callesen.

Claude Teisen-Simonys opgørelse af hvor meget der er annonceret for er derfor meget teoretisk og uden relevans til de faktiske forhold.

**Placering af klubbens overskudslikviditet og formue.**

Der er på generalforsamlingerne 1998, 1999 og 2000 rejst spørgsmål om en placering af klubbens midler, således at der sikredes bedst muligt afkast.

1. Der er nu foretaget en placering. Denne er foretaget under følgende forudsætning:
2. Der er ikke disponeret nogen anvendelse af formue i overskuelig tid.
3. Der generes p.t. et stigende over

skud. Dette har nu to år i træk været ca. 300.000 kr. pr. år og vil stige hvis den nuværende medlemstilgang fortsætter.

4. Alle, selv betydelige ekstraomkostninger og investeringer kan derfor i en overskuelig årrække afholdes af de løbende indtægter.

5. Klubbens formue er derfor søgt placeret til bedst mulige afkast, under hensyn til lav risiko, inden for en tidshorisont på 3-7 år.

Sammensætningen følger normale regler for forsigtig placering ud fra denne tidshorisont og risikoprofil. 80% i obligationer 20 % i investeringsforening i aktier spredt på global marked.

Konkret med hensyn til valg af investeringsforening kan det oplyses, at den valgte forening er overlegent den bedste i en lang årrække i Danmark. Foreningen har haft gennem de sidste 10 år et afkast på 549,4 % hvilket er et gennemsnit p.a. afkast på 54 %. Risiko gevinst ratio på 5-7 års horisont må derfor siges at være særdeles god. Volatilitets faktor er også særdeles lav.

Denne placering vil i forhold til placering, som da jeg overtog posten som kasserer, betyde en forventet årlig merindtægt for klubben på ca. 80- 90.000 kr.

**Om bestyrelses beslutningsdygtighed på mødet den 11/11-2000**

René Dalager var ikke tilstede på mødet på grund af sin alvorlige cancersygdom, men sanktionere beslutningerne pr. telefon.

I et sådan sygdoms sammenhæng har vi pligt til, som anstændige mennesker, at hjælpe og opmuntre og inddrage vedkommende så vidt muligt i den normale hverdag og det normale liv.

Jeg har ikke lyst til kommenterer, at man tværtimod, over for en god klub kammerat René Dalager, på denne uanstændige måde misbruger hans meget alvorlige sygdom, til et splid for galleriet, for at positionerer sig selv.

**Nye lejekontrakt Nivågaard.**

Det er vist ingen hemmelighed i



klubben at huslejen på Nivå igennem mange år har været et emne til diskussion på generalforsamlingerne. Med den seneste meget kraftige husleje forhøjelse, blev dette endnu mere aktuelt.

Det er derfor en særdeles udmærket ny kontrakt som undertegne har forhandlet på plads.

Den har umiddelbart givet klubben en økonomisk gevinst pr. år på ikke under 75.000 kr. Samtidig med at den kontraktligt sikre den samme anvendelse af lokalerne som vi hid-

til har gjort brug af.

Vi er sikret brug 3 aftener pr. måned, 5 weekender pr. år, lokaler skal fremtræde som vores med den dekoration vi ønsker. Skabe i entre stor til vor disposition.

Alt dette til 0 kr.

Vi har ret til på gamle vilkår at genindtræde i kontrakt om fuld leje af lokalerne.

Hvad kan man mere ønske sig, end at bo helt gratis, på de vilkår man selv har fastsat?

Med venlig hilsen  
Steffen Frølich

### Må jeg be' om mine himmelblå!

ville min farmor (død 1938) have sagt.

Det korte af det lange er: Jeg har ikke som redaktør af Veteran Tidende haft noget med annoncer at gøre. Eller pengesager i det hele taget. Da Steffen Frølich for godt et år siden efter eget ønske frasagde sig hvervet fordi den øvrige bestyrelse ikke ville forhøje hans honorar overlod den daværende bestyrelse de seks redaktionsmedlemmer ansvaret for bladet, idet den daværende formand i beretningen på generalforsamlingen sidste år yderligere betonede at der havde været samarbejdsvanskeligheder mellem os og Frølich. Vi gjorde det vel at mærke uden at forlange honorar.

På intet tidspunkt er jeg blevet bedt om eller har jeg påtaget mig andet end det redaktionelle ansvar. I de tilsammen cirka 33 år jeg har redigeret tidsskrift for DVK har det været kassereren som betalte regninger og indkasserede eventuelle annonceindtægter. I den professionelle bladverden, hvor jeg har arbejdet i 45 år og min slægt i snart 110 år, har de to hverv som journalistisk redaktør og annoncesælger været adskilt.

På intet tidspunkt har jeg indgået skriftlige aftaler med annoncører og på intet tidspunkt har bestyrelsen fortalt mig at det ikke var den trykte prisliste i bladet der gjaldt.

Hvordan det er foregået under de foregående to redaktører af VT er mig ubekendt og uvedkommende.

Sidste sommer spurgte jeg kassereren hvordan det forholdt sig med visse løbende annoncer og fik efter en rykker et svar på hvor mange gange endnu de skulle indrykkes. Ved en lejlighed er vi pga. travlhed kommet til at sætte en annonce en gang for meget i bladet. Det har annoncøren selvfølgelig ikke skullet betale for.

Et par gange har annoncører henvendt sig direkte til mig, de er vist videre til kassereren – blandt andet da en annoncør ønskede et andet format end dem der stod i prislisten i bladet, og da en annoncør efter deadline ønskede en helsides farveannonce, der krævede at vi i sidste øjeblik satte flere sider i bladet formidlede jeg også kontakten.

Jeg bør også nævne at ved nytårstid bad den daværende kasserer mig om et bladbudget for 2001. Jeg understregede igen at jeg ikke havde noget med pengesager at gøre, og kassereren var tilfreds med at jeg ikke forudså nogen væsentlige ændringer.

Ole Emil Riisager

### Vedrørende: Generalforsamlingen i Dansk Veteranbil Klub lørdag den 28. april 2001 i Nyborg.

Som deltager i ovenstående generalforsamling er der flere ting, der undrer mig.

I årenes løb har jeg været til generalforsamling i flere andre foreninger. Disse har været ledet af en af forsamlingen valgt kompetent dirigent, som har ladet alle komme til orde, men samme har myndigt stoppet medlemmer, som med deres adfærd har forsøgt at sabotere mødet.

Jeg mener, at Claude Teisen-Simony selvfølgelig som alle andre skal have lov til at udtrykke sin mening, men han skulle have været stoppet, da han begyndte at gentage tingene. Det kan ikke være meningen, at en person skal fylde så meget på en generalforsamling.

Samme herre kom med en del alvorlige beskyldninger mod den daværende bestyrelse. Nogle af beskyldningerne er gentaget i seneste klubblad. Mit spørgsmål er, *hvor har han al den inside information fra?* Det kan jo kun være fra en person med tæt tilknytning til bestyrelsen.

Jeg kan forstå at alle disse tiltag skyldes, at nogle af medlemmerne har ønsket udskiftelser i bestyrelsen. Havde der ikke været en mere sober måde at gøre det på?

Jeg synes, det er meget trist med al den splid i klubben, og jeg beklager, at bestyrelsen trak sig. Jeg kan dog godt forstå, at man ikke magter at arbejde under sådanne vilkår. **Er hovedformålet i Dansk Veteranbil Klub ikke vor fælles interesse for gamle biler?**

Med venlig sommerhilsen  
Ola Chantelou, medlem nr. 2709.

P.S. Kunne foreningen ikke spendere et par stykker mad til den årlige generalforsamling, hvor mange medlemmer kører tidligt hjemmefra og kommer sent hjem for at deltage i mødet? Det er jo ikke penge, der mangler.



## HVAD ER DET KLUBBEN HANDLER MED?

I forrige nummer af VeteranTidende kunne man læse om en løsning på blytilsætning i benzinen ved indsætning af en vidunderdåse i benzintilførslen.

Et medlem har påtaget sig at forhandle produktet, som importeres fra Australien. Det lød interessant nok, hvis det virker. Umiddelbart omtales det som et "klubtilbud", selvom at henvendelsen skal ske direkte til sælgeren og ikke til klubben.

På Klampenborg Classic Autojumble var produktet annonceret blandt udstillerne. Ud over beskrivelser og billeder fremgik det af 2 skilte at importen var arrangeret sammen med Dansk Veteranbil Klub. Vi må derfor tro, at det er godkendt af den afgående bestyrelse, at man handler med dette og andre produkter, eller at medlemmer kan handle igennem klubben.

Forhåbentlig tjener klubben derfor på den øgede ekspedition, der opstår. Der er rimeligt i mine øjne, men hvorledes berører det klubbens status med hensyn til moms, skat og told fra Australien?

Normalt vil handel gøre klubben moms- og skattepligtig, hvilket er uheldigt, da det vil tage 20% af vores kontingentindtægt.

Jeg tillader mig derfor at spørge, om det er klogt at føre handelsvirksomhed med andet end klubmærker og formidling af forsikringer?

Udover Told & Skat hæfter jeg mig ved spørgsmål om risiko og ansvar – specielt ved produkter hvis effekt er udokumenteret, som nævnt i kommentaren i seneste nummer af VT. At produktet har været monteret med "fint resultat" kan jo være alt fra, at det ser pænt ud i motorrummet til, at det ikke gør nogen skade.

Hvis produktet påvises ikke at virke - eller evt. kommer til at skade køretøjer, hvem er så erstatningsansvarlig? Køberne kan med god ret anse klubben som den ansvarlige og søge erstatningen her, da man får opgivet klubbens gironummer til indbetaling. Juridisk set vil de have hold i en sag, da det kan dokumenteres at indkøb foregik over klubben. DVK kan søge at få pengene ved civilretslig sag, men det bliver hurtigt kompliceret, for klubben må jo have accepteret handlen.

### Hvorfor maler jeg fanden på væggen?

For nogle år siden lanceredes benzinen Shell Formula. Der er ingen tvivl om, at Shell havde arbejdet seriøst med udviklingen med de store ressourcer, som de er i besiddelse af. Alligevel gik det galt og erstatningskrav på motorhavarier indløb i hobetal.

Som klub bør vi ikke løbe nogen form for risiko, som kan gøre indhug i formuen. Det er den der hastigt kan komme til at stå for skud. Blot 10 motorer à 50.000,- bliver store penge for en klub.

Det virker ikke velovervejet, at den afgående bestyrelse tilsyneladende tillader, at man kan benytte klubben til:

- handel eller promovring
- til sanktionering af produkter
- til ekspedition
- til unddragelse af moms, told og skat
- evt. fralæggelse af ansvar

I den lille målestok skriver klubben jo netop i bladet over rubrikannoncerne, at man fralægger sig ansvar...

Henrik Schou-Nielsen  
Maj 2001

### **Steffen Jørgensen, fungerende formand for DVK, svarer på oplysningerne i Henrik Schou-Nielsens indlæg:**

Den daværende bestyrelse har på intet tidspunkt godkendt at DVK på nogen måde skulle indblandes i indkøb, formidling eller forhandling af den katalysator unit, Steffen Frølich formidler, endsige godkendt at betalingen skulle foretages til klubbens giro- eller bankkonto, og derfor heller ikke at klubben skulle have en fortjeneste på det.

Jeg må derfor tage afstand fra arrangementet, som står helt for Steffen Frølichs egen regning, og som med øjeblikkelig virkning bringes til ophør.



# IKEA-LØB



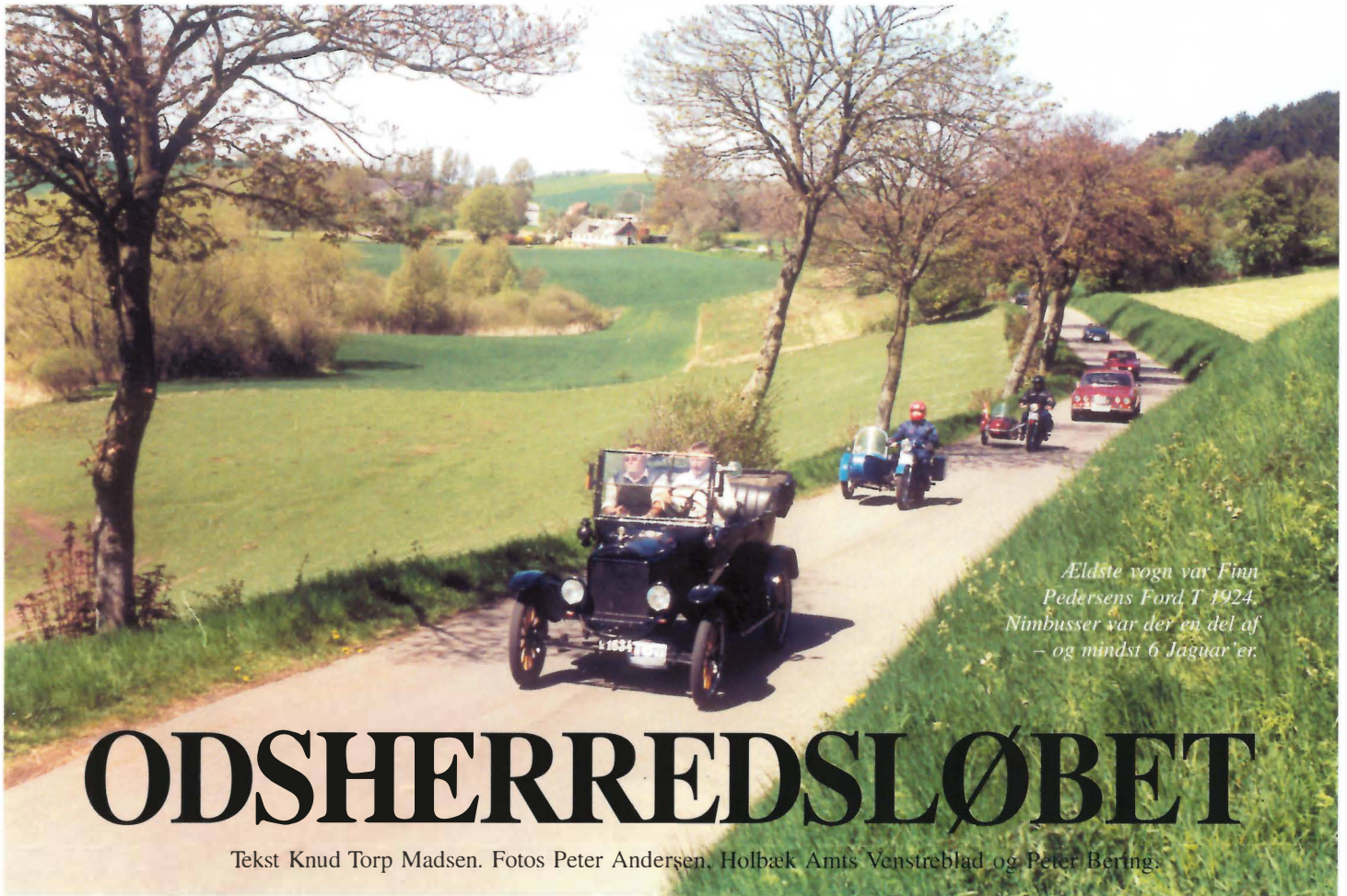
Sæsonens første Ikea-løb blev kørt den 26. april med start fra Vangede.

Til disse efter-fyraften-hygge-løb kommer der hver gang mange, en del kører ruten med og deltager i den indlagte konkurrence, andre kører uden at bekymre sig om konkurrence-momentet, nogle kommer i deres gamle (eller ny) køretøj blot for at kigge på når de andre kører af sted og endelig er der enkelte som kommer uden køretøj i håb om at få kørelejlighed – og det plejer de så.

Måske en arrangementsform der kunne anvendes også andre steder i landet.

Som bekendt afgår løbet hver anden gang i sæsonen fra Ikea i Vangede og hver anden gang fra Ikea i Tåstrup. Karsten Brix fotograferede.





*Eldste vogn var Finn Pedersens Ford T 1924. Nimbusser var der en del af – og mindst 6 Jaguar'er.*

# ODSHERREDSLØBET

Tekst Knud Torp Madsen. Fotos Peter Andersen, Holbæk Amis Venstreblad og Peter Bering.

**Som nabo til dette snart klassiske løb har det været naturligt at vi har deltaget næsten hvert år i dette overordentlig hyggelige og afslappede løb. Jeg har så fået tildelt rollen som official, hvilket betyder jeg kommer til at hilse på alle deltagere, idet jeg skal prøve at organisere afgang i nummerfølge.**

I år var det prægtigt solskinsvejr (lad os håbe det ikke var hele sommeren vi fik på det tidspunkt) og deltagerne mødte op i god tid allerede fra kl. 08.30 i fint humør til morgenkaffe

hos Nykøbing-Rørvig Kommune. Således forfrisket, og morgenfriske i øvrigt, drog de 67 ekvipager, der omfattede en masse forskellige køretøjer, motorcykler, brandbiler, ganske små BMW-cabinescootere til Kurt Daells imponerende Packard Super 8 Convertible 1937, afsted under ledelse af gardernes hornmusik, godt hjulpet af hjemmeværnspolitiet. Disse brave hjemmeværnsfolk var en uvurderlig god hjælp ved udkørsel på en stærkt trafikeret vej. Tænk over dette ved andre arrangementer. Ligeledes var alt under kyn-

digt opsyn af Statens Bilinspektion ved Jens Petersen på sin meget charmerende Vespa. Han havde nu ikke kasketten på, men optrådte civilt.

Turen gik gennem gågaden i Nykøbing S med stop, hvor Ole Vium præsenterede hver enkelt ekvipage for de utallige tilskuere. Uanset den triste debat om forurening og gamle biler i øvrigt, er der en betragtelig positiv interesse i befolkningen for sådanne gamle, flotte køretøjer.

Borgmesteren blev fragtet med i en luftballon, eller i det mindste i gondolen til en sådan, igen transporteret på en utrolig flot trailer igen trukket af Lau Laursens helt igennem imponerende Ford Mercury 1948. Efter denne showopvisning og præsentation gik turen ud mod Rørvig og Nakke tilbage til kommunens p-plads, hvor vi tidligere mødtes for at nyde en vand/øl og besøge de kommunale toiletter, inden turen for alvor tog sin begyndelse.

Turen gik som tulipanløb, hvori alle kan deltage uden kvaler, gennem Det Skønne Odsherred. Her bliver man præsenteret for et meget smukt og til



*Mogens Andkjær's Mercedes coupé 220 SE 1964 baner sig vej gennem menneskemængden på Algade i Nykøbing. Det var næsten som at være på Peterspladsen når Pavomobilen bringer paven rundt blandt folket.*



*Nykøbing-Rørvigs borgmester Vagn Ytte Larsen var næsten flyvende, da han efter at have sat dette års Odsherredløb i gang kørte gennem Nykøbing stående i en luftballon, der stod på luftskipper Lau Laursens trailer og trukket af hans Ford Mercury Convertible fra 1948.*

tider særpræget landskab i den gamle randmoræne og havbund. Målet var Andelslandsbyen Nyvang ved Holbæk, hvor der blev budt på frokost og oplevelse af vore forældres livsvilkår fra før 2. verdenskrig. Man har her samlet en hel del bygninger og indretninger centreret omkring andelsbevægelsen og samtidige virksomheder. En meget seværdig og interessant totaloplevelse, idet man bestræber sig på at køre med arbejdende "værksteder" m.m. Herefter skiltes man i god ro og orden efter at have tildelt Tove og Ole Vium megen tak for et hyggeligt arrangement. Når man nulrer rundt i et sådant arrangement og ser alle disse herlige, gamle vogne kan jeg ikke lade være med at spekulere på, hvem der mon med tiden skal fortsætte med disse vogne. Vores søn på 28 deltog for 5. gang stadig som yngste ejer/deltager! Forstår læserne betydningen af dette? Vi har et generationsproblem. Hvor er de unge mennesker?

Problemet er jo oppe og vende en gang imellem i debatten. Hvis der ellers er tid til at beskæftige sig med den slags fremtidsproblemer i bestyrelsen for andre og langt mere vigtige spørgsmål, var det måske en ide, seriøst at overveje, hvad man skal gøre for at fremme interessen for de gamle biler hos fremtidens ejere, nemlig de små uskyldige børn.

Mit forslag er at vi kynisk, ligesom vi ser Fætter BR gør det, påvirker de små sarte og letpåvirkelige sjæle, således vi kan hverve dem som fremtidige DVK-medlemmer og købere til de gamle biler. Hvordan skal vi eller vores naboer ellers slippe af med klenodierne, hvis ingen interesserer sig for dem? Svaret er egentlig ligetil og velkendt af de fleste. Hvordan er vores egen interesse startet? Var det ikke fordi vores fader, onkel, nabo eller en anden, man havde kontakt med, havde et eller andet spændende køretøj, som vi kom med ud at køre i, eller blot så og hørte? Ikke fordi jeg er særlig begejstret for disse små skrigende, savlende, og meget andet unævneligt væsener, men det må være nærliggende at snige



*Stæver-bugenden, Sandgård Jensen's 1959 BMW Isetta.*



*Charles Nielsen's Norton 1931 kunne ikke lide køkørslen i Nykøbing's gågade. Han måtte hjem og skifte til Nimbus.*

interessen for bilerne ind i dem ved at tage dem med på en køretur. Hvor når får en 5-8-årig knægt ellers lejlighed til at stifte bekendtskab med en herlig Ford T, som den Finn Pedersen susede omkring i? Kunne man ikke forestille sig at man lagde den mulighed ind i arrangementer

samtidig med at man tog selv den ivrigste miljøaktivist ved hjertet når det lille barn begejstret fik mulighed for at komme med på en køretur i en gammel politisk ukorrekt bil? Det var en lille udflugt fra emnet og tilbage står at sige tak for en rigtig hyggelig tur til Tove og Ole Vium.

# LANGELINIE TRÆF





Fjorten dage før årets Langelinie Træf skulle foregå 6. maj fik arrangørerne besked på at det denne gang ikke ville være muligt at opstille bilerne på kajen som sædvanlig. Der ville være flådebesøg. Gode råd var dyre, der plejer at komme virkelig mange køretøjer.

Men det lykkedes med det korte varsel at ordne noget lige så godt: Bilerne kørte i stedet ind på Kastellet. Også i år var der flere hundrede, og tilskuertallet tør vi slet ikke gætte på.

Et lille antal af vognene fik så til gengæld og som noget nyt lov at køre op på 1. sal på Langelinie, hvor præmieoverrækkelsen foregik.

Hvad der derimod ikke lykkedes var at lave fyldestgørende billedtekster til vores reportage. Der er ingen anmeldelsesblanketter at støtte sig til. Så med en enkelt undtagelse må vi sige: Nyd bilerne på billederne, genkender du nogle er det godt, ellers er

der ikke noget at gøre ved det. Med mindre du vil gøre det til en ekstra lille konkurrence.

Den ene undtagelse er at vi gerne gør opmærksom på vognen med nummerpladen K 5. Man erindrer måske artiklen i Bilhistorisk Tidsskrift i sin tid om stormagasinet Illums varevogne gennem tiderne – med enkelte eksempler på familien Illums private vogne. De havde numrene K 5, K 55, K 555 osv. Den sidste med K 5 var den BMW 503 aluminiums coupé 1956 som var den sidste direktør Illums daglige transport mellem bopælen i Vedbæk og Illums bagindgang i Silkegade. Han havde købt bilen på Forum-udstillingen og havde den til 1968-69, da den blev erhvervet af daværende BMW-forhandler i Glostrup Walsøe Petersen, hvis søn Jan for nylig har overtaget den. Vognen står fuldstændig original og komplet.

Karsten Brix har taget billederne.



# JUBILÆUM I ESBJERG



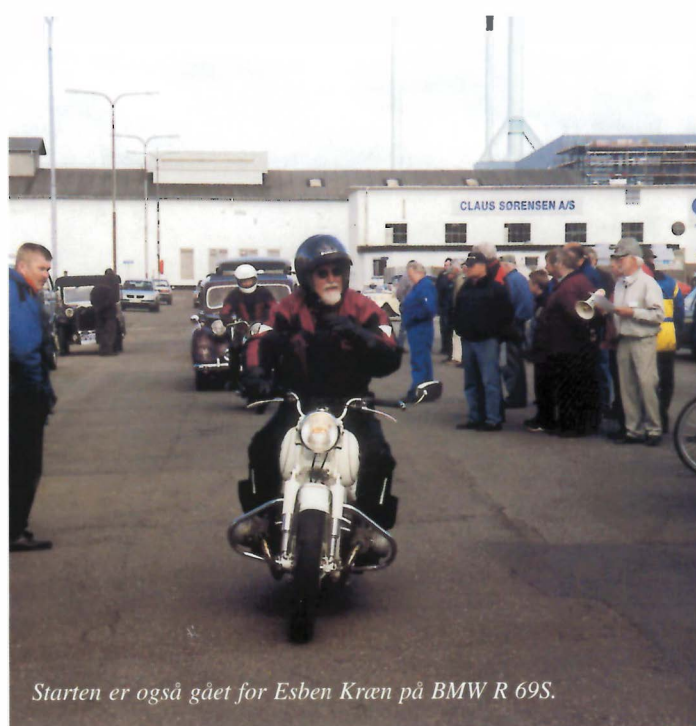
*Køretøjer opstillet på Esbjerg Havn inden starten. Den lyse Pontiac forrest er Bent V. Olsens.*

Vestjysk Motorveteran Klub har fejret 25 års fødselsdag og havde til jubilæumsløbet 5. maj som sædvanlig også indbudt medlemmer af DVK og andre klubber. Selve jubilæumsdatoen var den 4.

Formanden Harry Ørsted kunne byde velkommen til 93 deltagende veterankøretøjer fordelt på 57 personbiler, 2 lastbiler, 2 kabinescootere og 32 motorcykler, hvoraf de 4 med sidevogn. Ældste køretøjer var blandt bilerne en Chrysler 72 fra 1927 og blandt motorcyklerne en FN 500 cc fra 1930. Der var 6 deltagende køretøjer fra Veteranen Club Nord i Nordtyskland. I alt 210 deltagende personer.



*På Esbjerg Havn ser man blandt andet Clifford Storkholms M.G. fra 1933, Lars Wibergs TD 1951 og Jens Bagges Rolls-Royce 1962.*



*Starten er også gået for Esben Kren på BMW R 69S.*

Efter registrering og morgenmad startede løbet fra havnen i Esbjerg og så kørte man ud på ruten, der var på 95 km og førte deltagerne gennem et solbeskinnert vestjysk landskab. Der var på ruten 5 poster med forskellige spørgsmål om motorkøretøjer, historie mm. Middagen blev indtaget på Hodde Kro, og det var for mange deltagere en af dagens store oplevelser, idet der blev serveret wienschnitzel – vel nok Danmarks største.

Efter at have tilbagelagt ruten kørte deltagerne i mål på parkeringspladsen ved Esbjerg Lufthavn og så var der tid til kaffe og mere hyggeligt samvær i det fine vejr.

Løbet blev gennemført uden uheld og alle køretøjer gennemførte – en flot præstation, så det var en vellykket dag, hvor deltagerne havde nydt den dejlige natur, det fine vejr, spørgsmålene og ikke mindst hinandens selskab.

Afslutningen på løbet var uddelingen af de 26 meget fine præmier til løbets vindere. Præmierne var sponsoreret af en række virksomheder.



## JYSK HISTORIEFORTOLKNING

Af Gorm Bang Olesen

### Krumtappen i dansk motorsport for historiske biler flytter i august til Jylland.

Historien vil blive nyfortolket den 3. 4. og 5 august ved et motorsportstævne på pier og moler ved Esbjerg havn. Løbet afvikles samtidigt med, at de gamle træskibe, der deltager i Cutty Sark Tall Ship Race, ligger og puster ud for en stund ved samme kaj anlæg.

Den mere klassiske fortolkning finder sted følgende søndag d. 12 august ved Munkebjerg, hvor der for 3. gang køres det bjergetagende hill-climb.

Begge løb er udskrevet for historiske biler fra før 1972, og i Esbjerg kan alle biler der er gamle nok deltage, mens der ved Munkebjerg yderligere stilles krav om, at bilerne skal være indregistrerede.

Kært barn har lange navne, så Esbjerg-løbet har arbejdstitlen: Esbjerg Havn Classic Car Cup og er et såkaldt city-løb. D.v.s. en skrækkelig masse mennesker opbygger en bane bare for nogle få dages motorløb, hvorefter det hele fjernes igen, så kajen kan vende tilbage til losning og lastning af frisk fisk og naturgas.

Da det er Historisk Motor Sport Danmark, der er arrangør, kan det med husmodergeometrisk sandsynlighed forventes, at baneopbygningen sker med vanlig sans for sikkerhed, d.v.s. med tæt sammenbundne halmballer og forskriftsmæssige afstande til publikumshegn som ved Copenhagen Classic Car Cup-løbene i København.

Banen bliver mere end 850 m lang med plads til mange mennesker på tilskuerpladserne, og der vil hele tiden bydes på handlingsmættet drama. Da Cutty-Sark arrangementet sædvanligvis trækker over 200.000 tilskuere, er det Historisk Motor Sports håb, at ikke alle også vil til motorløb, for så bliver der trængsel. Faktisk vil der ikke være plads til mere end ca. 12.000 tilskuere pr. dag. Selvom der opereres med et ret omfattende dykkerberedskab, er dette tiltænkt vildfarne vogne og ikke søgående publikum.

Entreafgiften er sat til kun 50 kr. pr. dag, men så bliver der heller ikke adgang til tribune. Derimod bliver ryttergården åben, så vognene kan underkastes en nærmere operationsanalyse.

Træning og tidtagning køres om fre-

dagen, tidtagning og et racerheat om lørdagen mens hele søndagen er til race som ved højtiderne. En del vogne er lidt ømskindede og fintfølede overfor deres hyppigt umådeligt kostbare vogne, så der køres også nogle opvisningsklasser i raskt til friskt tempo uden dumdristige satsninger.

Man kan sige at et baneløb er et løb mand mod mand, og den mand, der kommer først over stregen, har vundet.

Sådan er det ikke ved Munkebjerg hill-climb. Her er det mand mod uret, og alene den forbrugte tid til at stase op ad bjerget gælder. Kortest tid vinder.

Der startes ved vandkanten og efter nogle centrifugale hårdnålesving med foden lige meget på speeder og brems og den anden fod på koblingen for 30-40 gearskift nås målet på toppen ved Munkebjerg Hotel. Selvom banen kun er ca. 1 km lang, skal førerne præstere en del arbejde, og en god kondition er lige så vigtig som et godt køretøj.

Tillægsregler for begge løb kan ses på HMS' hjemmeside: <http://www.hms.dk>, hvor løbene i øvrigt også er nærmere detaljeret.



Desærligt ivrige kan udover ovennævnte to arrangementer deltage i et afslappende Munkebjerg-løb med manøvrer rundt i de østjyske tunneldale og løsning af intrikate prøver og dybsindige spørgsmål lørdag d. 11. august. og skulle nogen have lyst til en hel uge med veteraner og race på Jydske, kan der opnås betydelige rabatter ved at overnatte på Munkebjerg Hotel.

*Austin-Healey  
3000 MkII 1961.*

# BUICK 1934 sedan

**I det daglige går man ikke rundt og tænker på, at næsten samtlige bilmærker er navnet på den person, der helt fra bilens barndom begyndte som iværksætter, som det jo hedder i dag.**

Man går vel rundt og tror at bilmærkerne blot er et slags varemærke, men sådan forholder det sig slet ikke. Langt de fleste bilmærker bærer iværksætterens navn, f.eks. Renault, Rolls-Royce, Bentley, Peugeot, Ford for blot at nævne nogle. Der er også undtagelser, f.eks. VW, der netop er et almindeligt varemærke. På dansk kort og godt Folkevogn.

Også Buicks grundlægger. Hans navn var David Dunbar Buick, og han begyndte langt fra med produktion af biler.

Forinden havde han drevet et firma, der fremstillede sanitetsudstyr, og det var rent faktisk David Buick, der dengang opfandt det emaljerede badekar.

Fra badekar til biler – lidt af en kolbøtte dengang.

I 1901 fremstillede David Buick 2-cylindrede bådmotorer, og den første bil blev produceret i 1904, og den blev solgt den 13. august samme år. Økonomien var elendig, og meget snart overtog mangemillionæren William Durant firmaet Buick, der også blev begyndelsen til det senere General Motors.

Allerede i 1908 forlod David Buick firmaet, og en tid beskæftigede han sig med olie- og ejendomshandeler. David Buick døde i 1929 som 75-

årig. På dette tidspunkt var han nærmest på fallittens rand.

Synd han ikke kom til at opleve de senere flotte Buick biler, f.eks. denne måneds bil: Buick 1934, serie 60. En mageløs bil som jeg her i år 2001 blot må beundre. Hvilket håndværk, hvilke former. Der er bare format over denne bil, min egen model 2000 står der ved siden af og ser "så sølle ud" – man græmmes faktisk lidt . . . Denne Buick fra 1934 blev reddet fra den visse ophuggerdød i 1960, og tak for det til bilens ejer siden dengang, Bo Stoffregen fra Randers. Og ikke kun Bo Stoffregen skal have tak for denne redning, hans ungdomsven Mogens Camre gjorde nøjagtig det samme: Reddede en fuldstændig identisk Buick 1934, præcis magen

Tekst og fotos Hans Pedersen



## Buick 1934 serie 60 specifikationer:

Buick var et af de få større amerikanske mærker der tidligt gjorde i topventilede motorer, de første mange år kun 4- og 6-cylindrede udgaver. I 1931 blev alle motorene 8-cylindrede rækkemotorer.

Motoren i serie 60 i 1934 var på 100 hestekræfter.

Nyt det år var nafthængig forhjulsaflæjring med knæled og et håndtag på instrumentbrættet, hvor man kunne indstille tændingen til standard eller højoktan benzin (hvis man kunne få det). Gearkasse med synchromesh havde Buick haft siden 32. Serie 60 1934 havde 6 forskellige karrosseriformer at vælge

imellem, deriblandt en topersoners sportscoupe og en 4-dørs phaeton. Der blev bygget flest club sedaner med udvendigt bagagerum og næstflest almindelige sedaner, noget over 5.000 af hver type. Buicks samlede produktionstal for 1934-modellerne blev 63.647 plus 7362 chassis'er til påbygning af specialkarrosserier – i Danmark typisk ambulancer.



til Bos, som han i øvrigt også stadig er ejer af.

Jamen, det er jo fantastisk. Året er 1960, næsten alle gamle biler uanset stand hugges op. Og minsandten om ikke Bo og Mogens bliver enige om at købe hver sin Buick årgang 1934, kæmpestor med 4 døre, og en fantastisk 8 cyl. rækkemotor.

Deres omgivelser må have rystet på hovedet . . . Men det gør de næppe i dag.

Bo Stoffregens Buick er ikke renoveret, den er fuldstændig original som dengang den var helt ny. Mogens Camres Buick er derimod blevet renoveret, og fremtræder naturligvis som fabriksny.

Ligeledes er det også fantastisk, at begge de herrer efter 40 år stadig har bilerne.

Bo Stoffregens Buick forlod fabrikken i Michigan i 1934, og den første ejer skulle efter sigende være Al Ca-

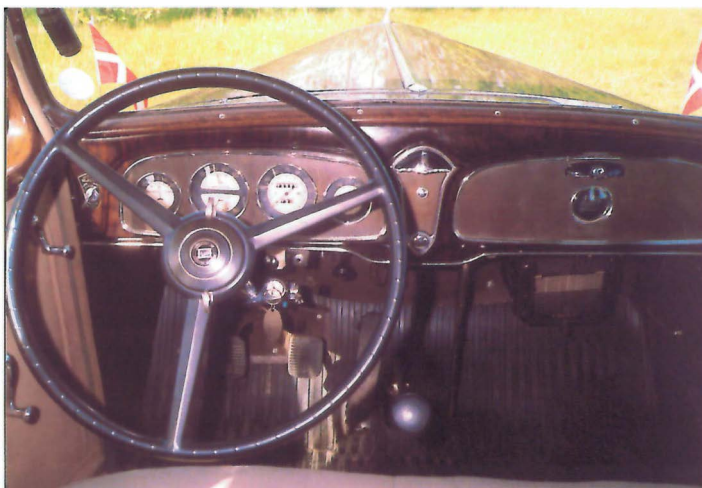
pone, gangsteren der arbejdede med mange, mange lyssky forretninger.

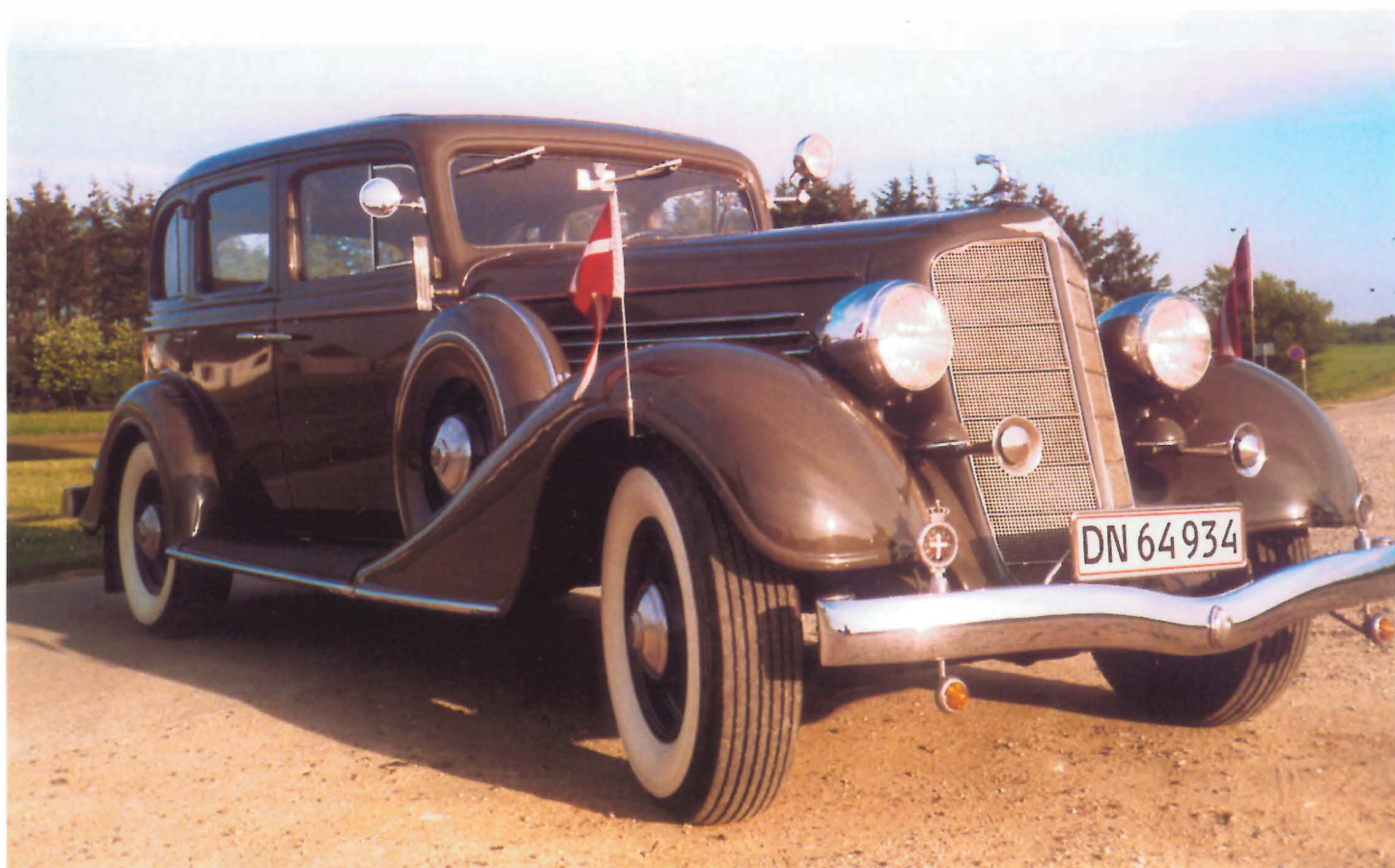
Bo Stoffregen fortæller:

”Min Buick kom til Danmark i slutningen af 1930’erne, d.v.s. den har været 4-5 år gammel. Efter ankomsten til Danmark bliver den solgt til en grosserer i Svendborg. Han får ikke megen glæde af bilen, idet 2. verdenskrig bryder ud, og Buick’en bliver klodset op. Efter krigen er det stadig svært at få benzin, så Buick’en kommer ikke rigtig ud at køre før sidst i 1940’erne. Og allerede i 1950’erne skulle folk jo have de ”moderne” biler – en Buick med dåbsattest fra 1934 var allerede en gammel bil. Grosserereren fra Svendborg har nok kun kørt i bilen i ca. 10 år, og som tidligere nævnt køber jeg den så i 1960. Bilen benyttes ikke meget, den er jo dyr i benzin og vægtafgiften steg kraftigt op gennem 1960’erne og 1970’erne. På et tidspunkt bli-

ver Buick’en afmeldt, og står således blot i garagen medens årene går. På et tidspunkt bliver den gamle Buick igen særdeles interessant, og den bliver indregistreret. Nu er den pludselig en fin gammel veteranbil, og vægtafgiften er kun ¼.

Men tilbage til 1960, da jeg købte bilen. Jeg var jo lidt nysgerrig, ville gå det hele igennem for at se, hvad jeg havde købt. Jeg kommer til bagsædet, der ikke umiddelbart kunne fjernes. Der skulle benyttes værktøj. Da jeg får bagsædet skruet løs finder jeg en maskinpistol – ja, en rigtig amerikansk maskinpistol. Jeg bliver naturligvis meget forundret, og tager kontakt til sælgeren, grosserereren fra Svendborg. Han ved nøjagtigt, fra hvilken kilde han havde købt den i USA, og han undersøger sagen nærmere. Den amerikanske kilde kan fortælle, at ejeren var Chicago-gangsteren Al Capone. Det skal her





nævnes at han ejede flere biler, op mod 500 stk. – han var jo en travl mand . . .”

Han har dog ikke selv været i nærheden af bilen, idet han sad i fængsel bag Alcatraz’ tykke mure, da Buick’en forlod samlebåndet i Detroit i 1934.

Om det rent faktisk har forholdt sig sådan kan Bo af gode grunde ikke garantere, men historien har dog gennem de 40 års ejerskab givet megen lejlighed til mange gode diskussioner. Om ikke andet, så strejfer vi da lidt interessant USA-historie med mafiaen og spiritusforbud, og hvad der heraf fulgte.

Nu er det blevet tid til en køretur i denne skønne Buick, der stråler om kap med solen her i maj måned. Bo viser mig hvorledes bilen startes. En smart finesse, han træder blot speederen i bund, og Buick’en starter. Han viser mig efter start, at hvis

han igen træder speederen i bund, da sker der ingenting. Det virker kun første gang.

Bilen har 3 gear frem, og de 8 cylindre pludrer fint. Ingen omdrejninger af betydning, motoren går stille og roligt.

Bilen kører ud ad vejen med 80 kmt – ingen problemer med det. Jeg be-

undrer det flotte interiør – det er rent ud sagt mageløst. Bo demonstrerer, hvordan Buick’en kan køres hårdt gennem svingene – den krænger ikke, affjedringen er på en behagelig måde hård. Men kun så længe Buick’en har asfalt under hjulene.

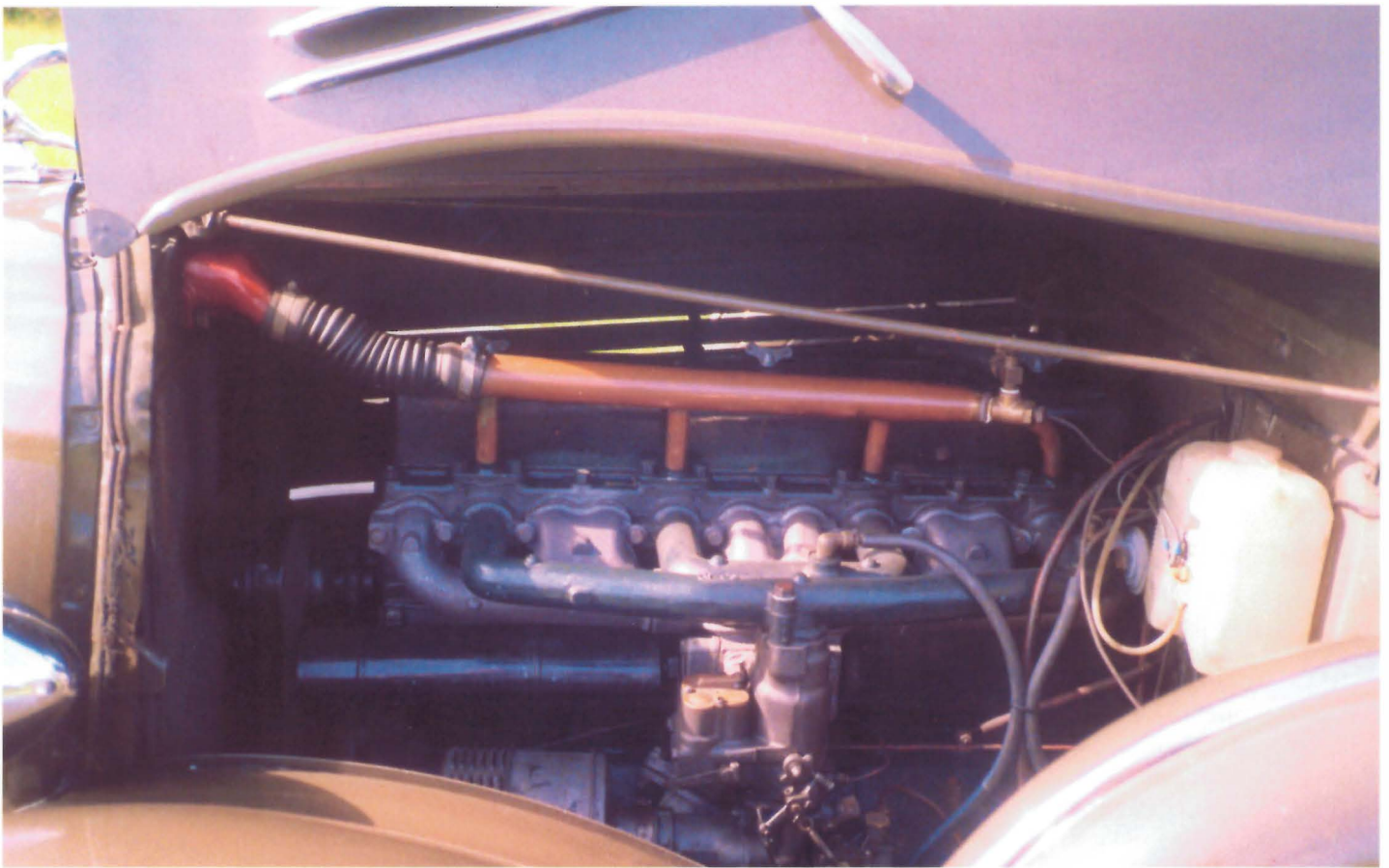
Bo svinger bilen ind på en ujævn grusvej, og affjedringen skifter omgående karakter. Nu er den pludselig blid og blød, næsten som en Citroën 2 CV. Der er tale om et helt specielt affjedringssystem, der er hårdt og stramt på asfaltveje, men blødt og behageligt på ujævnt underlag.

En af mange grunde til at politiet i Danmark foretrak denne model i cabrioletudgaven. Den var særdeles hurtig, kunne blive ved med at køre og køre, den helt ideelle patruljevogn til de danske veje dengang.

Bilens forlygter er også noget specielle, idet der kan blændes ned kun på den venstre lyg-







te, og hvis man ønsker det også på den højre lygte. Den eftermonterede søgelygte ved venstre fordør husker vi også fra politiets vogne. Lygten kan drejes i alle retninger inde fra vognen.

Amerikanerne kunne lide Buick-bilerne. Den store 8-cyl. motor, der kunne køre i højt gear faktisk hele tiden, var noget amerikanerne kunne lide – de har aldrig været vilde med at skifte gear.

Buick blev solgt til den højere middelklasse i USA. At køre Buick betød som regel, at man havde fuldstændig tjek på det hele.

Månedens Buick er en serie 60, men der fandtes også en serie 50, der var kortere, samt en serie 40 som billig-udgave.

Endelig var der en serie 90 på et længere chassis. Den havde også en endnu kraftigere motor.

En anden sjov finesse er afviservingerne på Buick'en. Akkurat som i en moderne bil anno 2001 er der automatisk tilbagestop. Ganske uhørt i 1934.

Buick model 1934 er fremstillet af 1. klasses materialer hele vejen igennem. Efter næsten 70 år er der absolut ingen rust i vognen, og Bo fortæller, at selv de mindste skruer i vognbunden

blot kan skrues ud. Ingen skruer er rustet fast.

Alting virker efter næsten 70 år. Bo har aldrig haft problemer med bilen. Bilen har blot kørt og kørt.

Det er dog ikke blevet til mange kilometer, kilometertælleren står på knap 100.000 km.

I 1934 har Buick'en været en dyr vogn, ca 2½ gang så dyr som en tilsvarende 4-dørs Ford V8.

Men der var fuld valuta for pengene, bilen vejer 2000 kg, og tophastigheden var (er) 140 km/t.

En utrolig bil med en utrolig historie . . .

Dagen er gået med prøvekørsel af Buick'en, fotografering af skønheden og endelig 3-4 timers god snak om design, teknik, Al Capone, affjedring, varmeapparat og en masse andet.

Tak til Bo Stoffregen der i 1960 reddede Buick'en, og her 40 år efter stadig ejer den. Pas godt på den og nyd sommeren sammen med den.





## Benzin, høj- og lavoktan, med eller uden bly

Af Steffen Frølich

I forrige nummer af VeteranTidende havde jeg en artikel om forhold og problemer i forbindelse med udfasning af højoktan benzin og rød (ventil-/stempeltop-beskyttende) benzin. Som en følge af artiklen har jeg i den mellemliggende tid været i kontakt af ret så mange medlemmer omkring dette forhold og de deraf opståede problemer.

Under disse mange samtaler kom det klart frem, at mange af os egentlig ikke er rigtig klar over, hvilken betydning oktanrating har, samt forhold omkring beskyttelse af ventiler og stempeltop.

Jeg vil derfor i det følgende prøve at kaste lidt lys i mørket omkring disse forhold. I den forbindelse vil jeg henviser til min artikel i forrige nummer af Veteran Tidende samt min artikel om benzin i Veteran Tidende nr. 292, oktober 2000 side 32 samt min artikel om benzin og oktan i Veteran Tidende nr. 291, september 2000 side 12.

Målet for denne artikel er at beskrive de forhold som opstår i motorens forbrændingskammer under afbrænding af den tilførte gas. Forhold, som har betydning for udnyttelsen af brændstoffet og for hvilken oktanrating, der er nødvendig.

Har brændstoffet ikke den for motoren nødvendige oktanrating, opstår der det, som populært kaldes bankning, eller som englænderne kalder „pinking“, som fonetisk dækker ret så godt, faktisk bedre end vort udtryk.

Lyden er karakteristisk ved sin metalliske høje lyd, nærmest som man slår med en hammer på et solidt stykke hårdt metal, ping, ping.

Bankning vil typisk opstå under sejtræk ved lave omdrejninger eller ved hård belastning ved høje hastigheder.

Det, man hører, er lyden af en eksplosion i forbrændingskammeret, i stedet for den kontrollerede, hastige forbrænding, som er den korrekte proces.

Ved eksplosionen opstår en stor og skadelig belastning af stempel og lejer samt en voldsom temperaturstigning, der er særdeles ødelæggende for stempeltop eller stempelkronen, som den rettelig hedder.

Samtidig fører dette til et kraftigt effekttab, som, hvis man ikke er opmærksom på problemet, måske får en til at træde endnu hårdere på speederen og dermed forværrer skaden. Billedet viser 3 forskellige stempelkroner. Den øverste til højre er ved normal forbrænding. Her ses en tynd, lysebrun belægning. Rester af forbrændingsprodukterne. Denne belægning er med til at beskytte stempelkronen termisk.

Den midterste har været udsat for tændingsbankning ved lave hastigheder under sejtræk ved normal kørsel. Den høje eksplosionstemperatur har brændt stempelkronen sort og blank, samt, hvad der ikke ses, givet en kraftig skadelig belastning på plejlstang, plejlstanglejer og stempelepind.

Den 3. og nederste stempelkrone har været udsat for tændingsbankning ved høje hastigheder. For eksempel ved motorvejskørsel.

Her har belastning på lejer med mere været meget høj, og der har været stor risiko for en ødelagt motor. I det viste eksempel er der yderligere sket det, at den høje temperatur har genembrændt stemplet, en skade, der meget nemt og hurtigt kan opstå ved



tændingsbankning ved høje hastigheder.

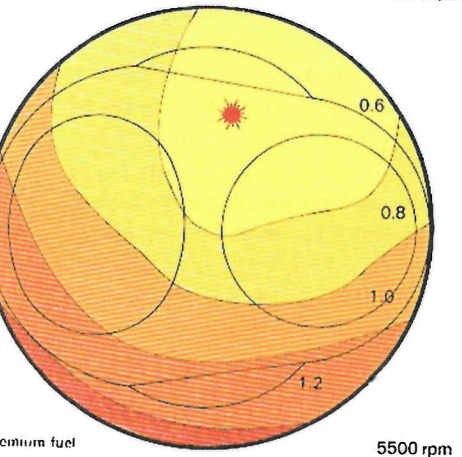
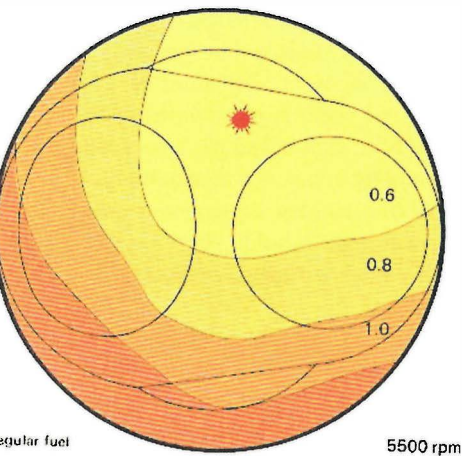
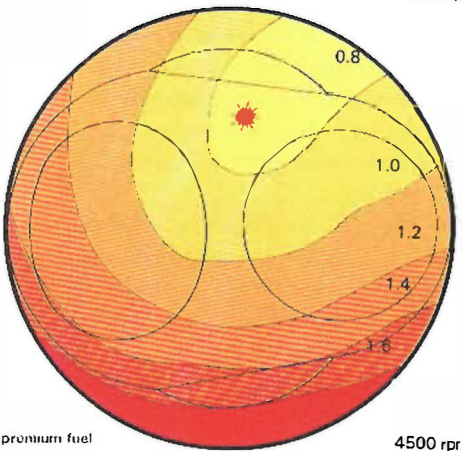
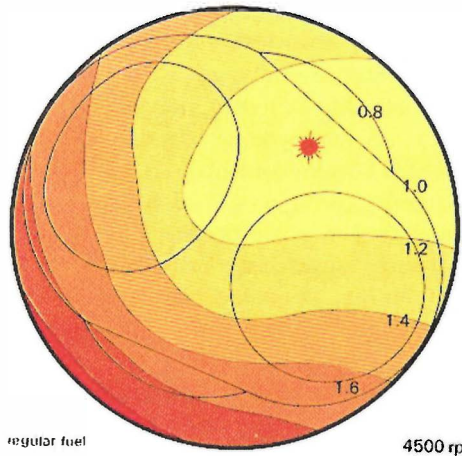
Det skal også bemærkes, at man ofte ikke hører tændingsbankningen ved høje hastigheder nær så tydeligt som ved sejtræk ved lave hastigheder.

Nu kender vi således til de ødelæggende resultater af tændingsbankning, men der er endnu et forhold, som vi skal kende til, effekttabet.

Den maksimale effekt opstår ved den kontrollerede forbrænding, således at forbrændingstid, omdrejningshastighed, det vil sige den, tid der er til rådighed for forbrændingsprocessen, er i overensstemmelse med hinanden, idet forbrændingsprocessens trykpåvirkning af stemplet skal være i nøje overensstemmelse med stemplets position i omdrejningscyklen. Tidspunktet for start af processen styres af tændingstidspunktet, og tændingstidspunktet er beregnet ud fra forbrændingens tidsforløb, og begge er i relation til stemplets position i omdrejningscyklen.

Forbrændingshastigheden er afhængig af primært 4 faktorer: Motorkonstruktion, materialevalg, brændstoffets beskaffenhed samt blandingsforholdet med luft.

Motorkonstruktører har derfor over tiden været afhængige af den til enhver tid tilrådeværende brændstoffkvalitet. Op til anden verdenskrig var



benzin, hvad vi vil betegne som lavoktanbenzin, mens der efter krigen, på grund af krav til superbrændstof til flymotorer under krigen, kom højoktanbenzin på markedet. Dette blev naturligvis modtaget med kyshånd af motorkonstruktører, for nu kunne de få langt flere heste ud af værende konstruktioner eller fremstille nye motorer med hidtil ukendt effekt på samme literindhold. Dette præger motorkonstruktioner fra 50erne og til et godt stykke ind i 80erne, hvor moderne elektronisk motorstyring vandt frem.

Det afgørende for den korrekte forbrænding er flammefrontens udbredelseshastighed, altså den tid, der forløber med forbrændingen. Udbredes den for hurtigt opstår der en for høj temperatur, som vil forårsage en antændelse af brændstofgassen uden for flammefronten, hvilket vil forårsage en egentlig eksplosion i stedet for en forbrænding. De fire tegninger angiver udbredelseshastighed for en given motor, ved to forskellige omdrejningshastigheder og med lavoktan og højoktan benzin.

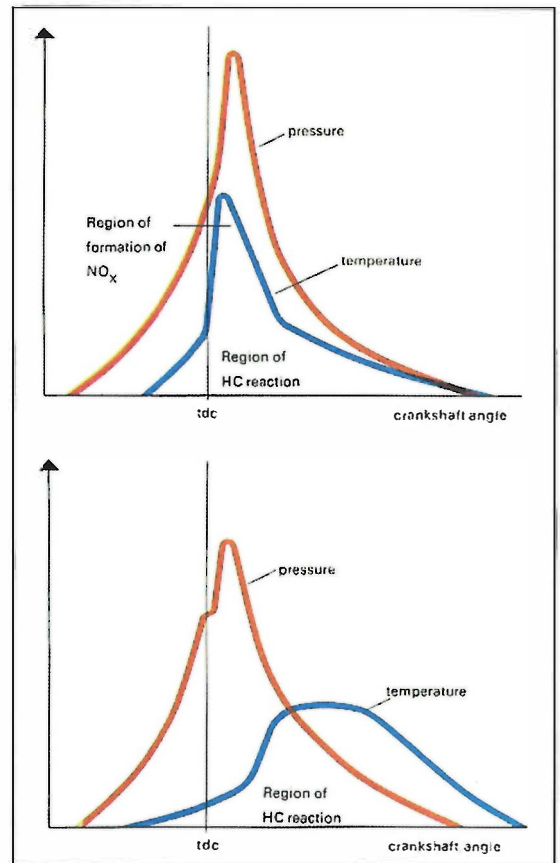
Tallene angiver udbredelseshastighed i millisekunder. Man ser tydeligt den store forskel på flammefrontens udbredelse ved de to typer brændstof, samt forskellen på udbredelseshastighed ved 4500 omdr. og 5500 omdr.

I begge lavoktansituationer sker udbredelsen så hurtigt, at der opstår en detonation, med de ovenfor beskrevne uheldige følger. (Bemærk, at der er en fejl i øverste billedes talplacering, fra 1.0 skal de rykkes et felt frem)

De to grafer viser forskellen i temperatur og trykopbygning i en motor med normalt indsugningssystem og opbygning af brændkammer (øverste). Den anden viser en specialopbygning, med et særligt indsugningssystem (nederste).

Graferne er kun bragt for at vise, hvor stor indflydelse selve motoropbygningen kan have for temperaturen i forbrændingsgassen.

I normale motorer er forskellen lang fra så markant.



Vi kan se, at der er en stor forskel på flammefrontens udbredelse ved 4500 omdr. og 5500 omdr. Dette skyldes forskellen i turbulens. Jo højere omdrejninger desto større turbulens (hurtig motorvejskørsel). Dette forhold er også årsag til, at det ikke har betydning med lavere tænding ved højere omdrejninger. Normalt vil man ikke anvende stadig stigende fortænding med omdrejningstallet, men stoppe ved et vist omdrejningstal.

Er motoren konstrueret til såkaldt rød benzin, må vi antage, at der er taget højde for den kølende virkning på ventil, ventilsæder og stempelkroge, som additivet i denne benzin giver (oprindeligt bly, senere i DK kalium, som dog ikke er nær så godt som bly eller som det korrekt er tetra-etyl-bly). Generelt er det sådan at støbejernsstopstykker skal have rød benzin. For letmetallostopstykker må vi som sagt, bedømme ud fra hvad motoren er konstrueret til. Anvender vi derfor ikke det af motorkonstruktøren foreskrevne brændstof, er hovedproblemet varme, alt

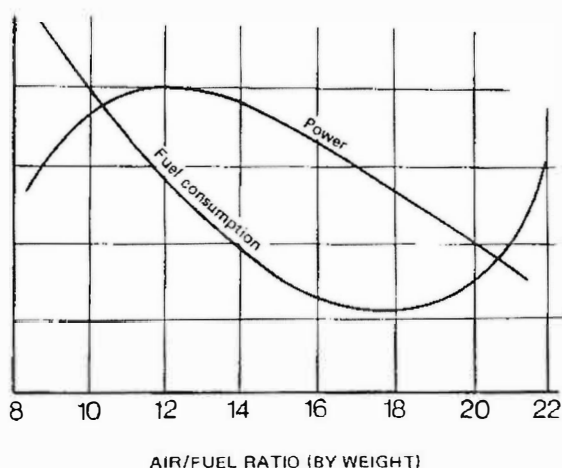


Fig. 2. Curves showing the effect of the variation of the air/fuel ratio on power output and fuel consumption

for høj temperatur, som på flere fronter kan ødelægge motoren og skabe dårlig motorgang og ydeevne.

Det er nu tid til en vis konklusion på baggrund af ovenstående:

Problemet med benzin af en type, der ikke er korrekt for den angivne motor, har således indflydelse på flere forhold samtidig. Nogle af disse kan vi næppe tillade os at ignorere, hvis vi vil have fuld glæde af vort køretøj, og samtidig bevare den bedste kørselsøkonomi.

Hvad kan vi så gøre, når den rette benzin ikke er umiddelbart til rådighed i pumpen.

Vi kan gøre som angivet i min artikel i forrige nummer. Anvende et additiv, vi hælder i tanken hver gang vi tanker, eller en katalysator fastmonteret.

Det første kan være noget besværligt og bøvet alt efter ens temperament, det andet lader os tanke benzin uden problemer. Det første koster vel i praksis omkring 30-50 øre ekstra pr. liter. Den anden løsning er en engangsinvestering, som er svær at sætte en km/l pris på, men man kan sige, jo flere km man kører desto billigere er det. I forhold til at stå og hælde additiver i ved hver tankning, er anvendelsen af en fastmonteret katalysator tjent hjem efter ca. 160-400 liter benzin.

Noglen vælger også en helt tredje løsning, en løsning hvor man går på kompromis med ydeevne og motorgang, man stiller tændingen ned. Dette giver flammefronten mere tid, idet antændelse sker ved en lavere komprimering og derfor en lavere udbredelseshastighed, men samtidig giver det en lavere ydelse og en dårligere motorgang. Hvor meget man vil gå på kompromis og kan acceptere af dårlig motorgang, er et personligt spørgsmål og et spørgsmål om, hvor meget man tør eksperimentere.

Man skal dog være opmærksom på, at denne løsning ikke har nogen særlig værdi mod skader ved hastighedskørsel, gennembrændt stempelkroner, idet øget fortænding ikke har nogen indflydelse over et vist omdrejningstal, som beskrevet ovenfor.

Løsningen med større fortænding giver også en ringere kørselsøkonomi samt større forurening.

En anden fidus mod tændingsbanken er at ændre blandingsforholdet til en federe blanding, idet en federe blanding giver en langsommere udbredelse af flammefronten. Men igen: her ændrer man til en dårligere motorgang, en betydeligt ringere brændstoføkonomi og en større forurening. En normal benzinmotor har et helt bestemt luft/brændstofblandingsforhold, som skal overholdes ud fra dens konstruktion. Se kurven, den viste

motor yder sit bedste mellem 10:1 og 14:1. 14:1 giver bedste kørselsøkonomi. Største effekt ved 12:1. Gør man blandingen federe, mindre end 10:1, ser man tydeligt betydningen på både kørselsøkonomi og effekttab. Samtidig bør vi jo også udvise samfundssind m.m. og tænke på, at vi bør undgå unødvendig udstødningsforurening, så en fed blanding er næppe den korrekte løsning ud fra noget synspunkt.

Men har man valgt at stille tændingen tilbage, kan det være fornuftigt også at sørge for at blandingen ligger til den fede side, i hvert fald sikre, at blandingen ikke er for mager. En for mager blanding kan selv med det korrekte brændstof give anledning til brændte stempler ved hastighedskørsel.

Ændrer man tænding/blanding bør man også sikre sig at tændrørene stadig er korrekte, idet for bløde rør også kan give anledning til høj temperatur og stempelskader. Et tændrør bør have en lysebrun belægning, går den over i en hvidlig arbejder røret for varmt.

Hvor meget man kan ændre på tændingsforholdet, afhænger også af knastprofil, idet denne bestemmer åbningstid og åbningshøjde af ventiler og i relation til stemplets position. Man skal huske på, at samtlige parametre i en motor er afstemt i forhold til hinanden, og ændrer man på ét, skal man forholde sig til, hvilken indflydelse det får på helheden.

Denne gennemgang er naturligvis meget simplificeret og tager ikke højde for den komplette proceskompleksitet, men det har ej heller været formålet med denne lille artikel at bringe en udtømmende beskrivelse, men kun at skabe lidt lys i mørket. Den mere komplette gennemgang vil nok ligge en del ud over, hvad de fleste af os har brug for at vide for at kunne justere og få glæde af vore kære køretøjer, men ved en senere lejlighed vil jeg i anden forbindelse komme lidt mere ind på processen i forbindelse med grundprincipper i motorjustering.

## Her er stof til et helt museum

Af Gorm Albrechtsen.

### Begejstring blandt veteranbilfolk over motorhistorisk samling i Vestjylland

I Haderup mellem Herning og Skive bor brødrene Børge og Vagn Sørensen, og deres samling af køretøjer og motorhistoriske effekter fortjener at blive et museum. Det var en af de bemærkninger der faldt, da 75 veteranbil-interesserede besøgte brødrene.

Arrangementet var forårets første i Motorhistoriske Møder Midt-Vest, som havde fået brødrene til at slå portene op til deres samlinger. I en hel menneskealder har Børge og Vagn Sørensen samlet, restaureret og eksperimenteret med tekniske finurligheder. Lige fra en af bilismens tidlige modeller, en amerikansk Reo fra 1906, til en billedskøn Jaguar eller en trehjulet Morgan. Plus diverse motorcykler, pedal-



biler, flyvemaskiner, ure og gamle motorer.

Hvis ikke tingene er toprestaureret, er de med garanti sjældne eller anderledes – som den nøjagtige kopi af en traktor model 1903, som de to brødre startede og demonstrerede for gæsterne.

Der var julelys i øjnene hos alle, da man efter besøget samledes i Jens Jensens Anlæg i byen, hvor teatermanden Ole Sejersen, Herning, viderebragte erfaringer og tips om på-

klædning og tidstypisk påklædning i de såkaldte Concours de Charmepopvisninger. En aktivitet, der bliver stadig mere populær.

Næste motorhistoriske møde er en tur fra Struer søndag 17. juni, og 21. august er der bagagerumsmarked i Ringkøbing.

Bag de Motorhistoriske Møder Midt-Vest står Niels Jørgen Kannevorff, Ringkøbing, Povl Povlsen, Struer, og Gorm Albrechtsen, Herning.

*Brødrene Børge og Vagn Sørensen i Haderup tog imod 75 motorinteresserede gæster.*

## KONKURRENCEN

Vi springer konkurrencebilledet over denne gang, men skal lige fortælle at vognen sidste gang var en Hillman 1948, den fine drophead coupe, engelsk for cabriolet. En enkelt indsender har skrevet at det er en coupe de ville, det er sådan set rigtigt, men det betegner i denne sammenhæng kun en stilling, kalechen kunne stilles i, så den var åben fortil og lukket bagtil. Noget der ellers var forbeholdt større og dyrere vogne, men den lille Hillman kunne altså også.

Modellen er Minx, den går tilbage til førkrigsårenes gedigne, 4-cylindrede, sideventilede model på 1185 cc. Ændringen i 1948 er at lygterne er sat ind i skærmene.

At dømme efter British Motors' salgsprotokol for Rootes-mærkerne blev der solgt 4 Hillman Minx

drophead coupeer i 1946-47, altså med fritstående lygter, og kun en enkelt i 1948. Farven på sidstnævnte er opført som "smoke" og vognen ankom 9. august 1948 og blev den 20. i samme måned leveret til en C.I. Hemphill. Det lyder jo ikke særlig dansk.

For 1949 står at 4 drophead coupeer var i ordre, men de er åbenbart aldrig kommet til landet, endsige solgt. Efter stilskiftet i 1950 røg salgstallet for Minx cabrioletter stærkt i vejret.

Til sammenligning blev der solgt 17 Minx drophead coupeer i 1939-40 (den sidste blev solgt kun 11 dage før den tyske besættelse 9. april, til kammersanger Poul Wiedemann, den havde mærkeligt nok stået på lager 11 måneder), i 1938 fire plus en 4-personers åben tourer, i 1937

3, i 1936 ingen, i 1935 6 almindelige drophead coupeer og den berømte Aero tourer, der blev købt af Torben Strand, som førte sig stærkt frem med den i motorløb (hvor er den nu? - den er bestemt ikke hugget op, sidste kendte ejer var Niels Krüger Rasmussen omkring 1977), i 1934 6, i 1933 nul, i 32 en enkelt.

Salgstallene for de lukkede Hillman Minx var ganske anderledes høje, fra oktober 1938 til besættelsen blev der således solgt omtrent 400.

Vinder er ved lodtrækning Max Elm, København, der selv arbejdede for Rootes i England i 1962 og da havde en tilsvarende 1947-model.

oer



## Nimbus-museet

**Bededag stævned 170 Nimbus'er, Kakkelovnsrør og Humlebier, mod Industrimuseet i Horsens; anledningen var åbningen af Danmarks Nimbus Museum. Ved et samarbejde mellem Industrimuseet og Danmarks Nimbus Touring kan man nu vise Nimbus' historie i en lille afdeling på Industrimuseet.**

Industrimuseet blev etableret i Horsens' tidligere elværksbygninger i 1974. Da naboen, Horsens Gasværk, senere ophørte og Horsens Belysningsvæsen fusionerede med elskabet BHHH, blev et stort areal med flere ældre og nyere bygninger ledigt. Horsens Kommune overlod da grund og bygninger til Industrimuseet, der ved blev det muligt at udvide, bl.a. indviede man for et par år siden en afdeling, der viser karetmagerfagets udvikling med mange fine hestevogne. Det er museets hensigt at vise arbejder- og industrikultur, med Nimbus-museet har man tilføjet et interessant element fra Danmarks industrihistorie.

Nimbus klubben har fået et tidligere skur, der blev brugt til oplagring af



gasværkskoks, nu renoveret og isoleret med respekt for det oprindelige arkitektoniske formsprog.

Det er ikke mange kvadratmeter man har til rådighed, men de er blevet fuldt udnyttet. Væggene er ganske fyldt med billeder og plakater, der fortæller om Nimbus' alsidige anvendelse ved politi, postvæsen og militær. Man erindres om kampen med besættelsesmagten den 9. april 1940 i Haderslev, hvor Nimbus med sidevogn og maskingevær deltog i en kortvarig kamp. Motorcyklens brug til let varetransport, deltagelse i motorløb og almindelig søndagskørsel fortælles i ord og billeder. De to skuespillere Huld og Foss' færd gennem Afrika på Nimbus er også med.

I et hjørne er indrettet et lille værksted med specialværktøj på vægtavlerne. Her er der mulighed for at kustenoden kan pusle med småreparationer på vagten. Åbningstiden er begrænset til weekend mellem 11 og 16, og opsynet varetages af klubmedlemmer på skift. Med de mange effekter, der er udstillet, er det nødvendigt med opsyn, som også kan besvare spørgsmål.

Et videoapparat kan startes og vise film, dels fra klubbens arrangementer i nyere tid, dels fra Nimbus fabrikken på Frederiksberg. Fisker & Nielsen optog i 1930'erne en film om Humlebiens tilblivelse, interessant at se hvordan man fremstillede de forskellige delelementer på fabrikken. I dag ville en virksomhed af Nimbus' størrelse formentlig overlade en

del arbejde til underleverandører, dengang lave man selv så specielle ting som jern- og metalstøbningen og forkromningen.

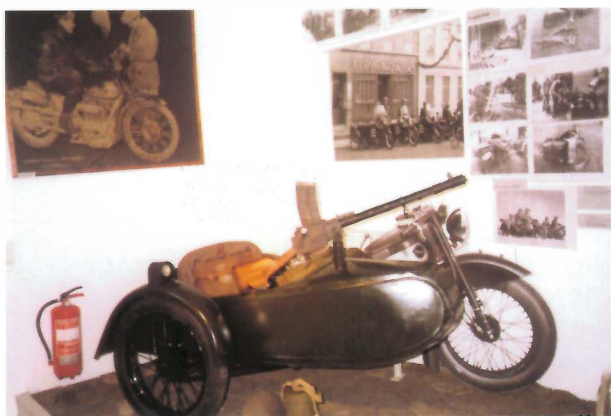
Også Carl Th. Dreyers kortfilm "De nåede Færgen" baseret på Johannes V. Jensens novelle, er indlagt på video. Hovedpersonerne er en Nimbus, der føres af Fisker & Niensens prøvekører og pr-mand Josef Koch med hustruen på bagsædet, Koch præsterer en sand dødsførelse for at nå færgen, hvad de så ikke gør levende. Jeg erindrer samme Koch give opvisning med Nimbus i Horsens Idrætspark i 1940'erne med kørsel ad skråplan og efterfølgende flyvetur, også gennem brændende ringe kørte den gæve Koch.

Museet viser naturligvis også motorcykler, men mange er der ikke bliver plads til, egentlig er der også kun to modeller at fremvise, Kakkelovnsrøret og Humlebier, der var i produktion fra 1920 til 1960, med en pause på seks år fra 1928 til 1934.

Om Nimbus er udgivet en del bøger, som kan købes i Industrimuseets reception/cafe, der sammen med Nimbus-litteraturen sælger andet med relation til dansk industrihistorie.

Nimbus-museet kan anbefales, men afsæt nogle timer til besøget, der er meget andet at se på Industrimuseet.

P. E. Hansen





# Høsttur 2001

## Midtsjælland 25. august

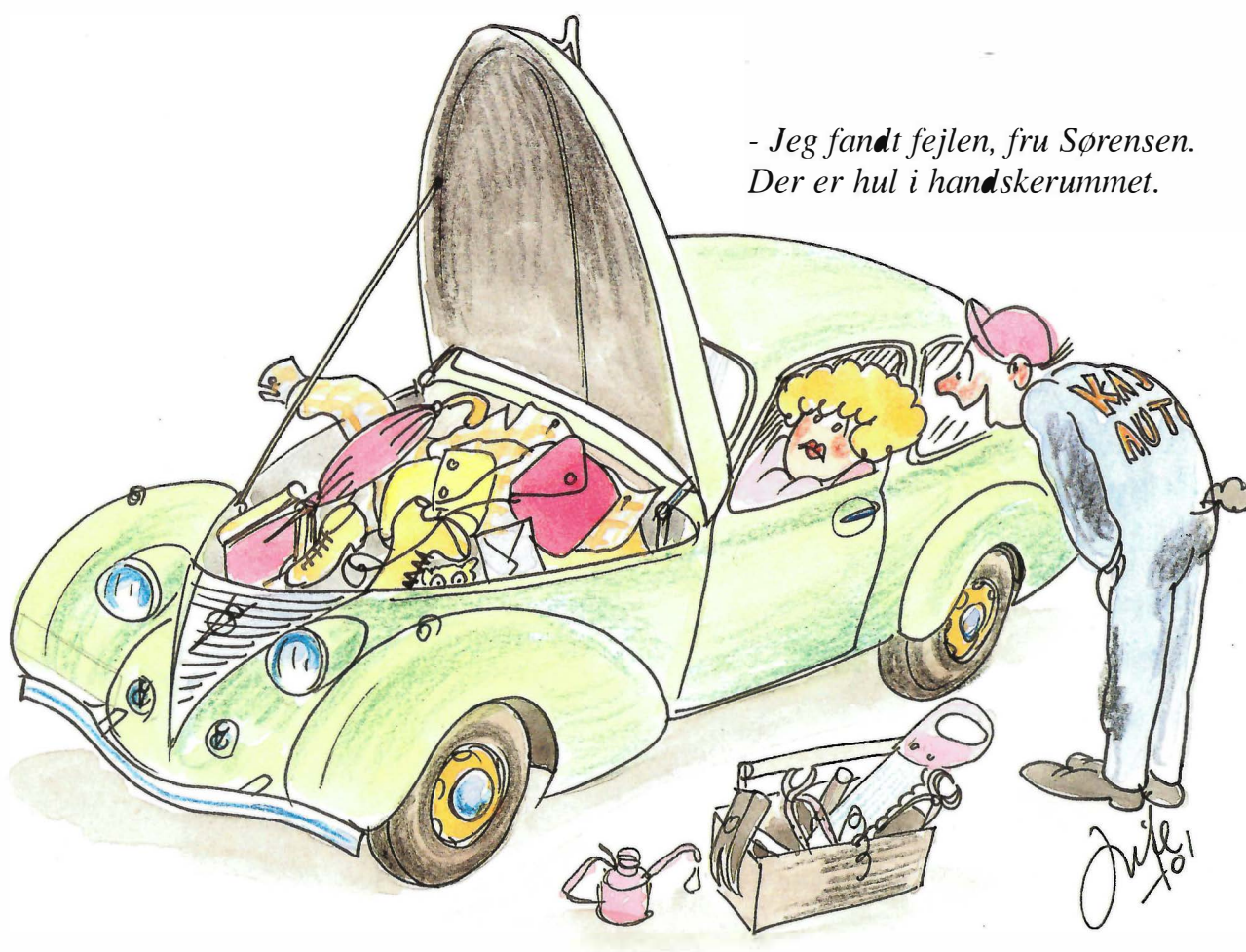
Vi inviterer hermed til den årlige „Høsttur“ på Midtsjælland.  
Med start og mål på Steffensgård Kværkebyvej 79, Kværkeby ved Ringsted.

### Program:

- 9.00 Ankomst og information.
- 10.00 Manøvreprøver for alle biltyper. Der er tale om præisionskørsel ved lav hastighed.
- 12.00 Fælles medbragt frokost og uddeling af kørevejledning m.m.
- 13.00 Køretøjerne sendes ud i høstlandet med små opgaver.
- 18.30 Fællesspisning af medbragt aftensmad. Drikkevarer kan købes. Uddeling af præmier for dagens opgaver.

Tilmelding i Kværkeby eller på 55726198 - 57525040

Venlig hilsen  
Kaj Sørensen - Preben Boisen





## ARRANGEMENTER OG INVITATIONER

DVK



lørdag den 18. august

Arresø Løbet køres for fjerde gang, løbet køres i landskabet omkring Arresø og på Halsnæs. Løbet starter og slutter i Frederiksværk ved Gjethuset. Løbet er for biler og motorcykler fra før 1976. Gældende prøvepladeordning respekteres. Ruten er ca. 60 km med lette poster undervejs.

Arrangør: Arne E. Pedersen  
47 72 41 87  
ajeeep@mail.dk

Frederiksværk Handel

Gjethuset

Program:	09.30 - 10.30	Ankomst/morgenkaffe/brød
	10.30 - 11.00	Klargøring til start
	11.00 - 11.25	Køretøjerne sendes afsted
	13.00 - 14.00	Frokost (drikkevarer ikke inkluderet)
	14.00 - 15.30	Løbet fortsætter
	15.30 - 16.30	Eftermiddagskaffe/kage, præmieuddeling

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

## Tilmelding til ARRESØ LØBET 2001

Lørdag den 18. august

Pris pr. køretøj incl. 2 personer, 210 kr.

Ekstra personer: 2 - 12 år, 40 kr. og 12 - 112 år, 150 kr.

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_

Bilmærke: \_\_\_\_\_

Type: \_\_\_\_\_ Årgang: \_\_\_\_\_

Tilmelding senest den 9. juli 2001 til:

Arne E. Pedersen, Nørrevangen 14, 3300 Frederiksværk

1  (kryds antal) 2  = 210,-

(antal personer)

á 40,- = \_\_\_\_\_

á 150,- = \_\_\_\_\_

Total = \_\_\_\_\_

Vedlagt i check, eller  
indbetalt på konto:  
3572 448657 Danske Bank

Bekræftelse, plus nærmere detaljer fremsendes snarest efter tilmeldingen



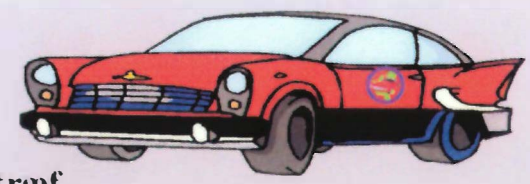


**Daydreamers meet 2001**

**Amerikanerbil træf  
samt Burskovs Tivoli  
i Tølløse**

Alle er velkommen , til et af årets store amerikanerbil træf.  
Grundet de store succeser de sidste 2 år, bliver vi bare nødt til at lave det igen i år.  
Skulle du være en af de få, der ikke kom i 2000, se da her hvilken spænding og liv der bliver.

20-21-22 juli 2001 20-21-22 juli 2001 20-21-22 juli 2001 20-21-22 juli 2001 20-21-22 juli 2001 20-21-22 juli 2001



Sommeren 2000 holdt vi træf med ca. 200 amerikanske biler, og blev besøgt af ca. 2100 medborgere fra Tølløse og omegn, hele denne week-end.

**Entreen er naturligvis gratis**

Der udlejes standpladser til hele week-enden.  
100,- pr. facademeter samt  
100,- for strøm

**Kontakt Søren eller John**



Træffet afholdes 20-21-22 juli 2001  
på Tølløse sportsplads(kvadratbanen)

Venlig hilsen, og på gensyn  
Formand Søren Colbe 22702225/57802053  
Næstformand John Almy 26164059/59186777  
Almy@wanadoo.dk



20. juli

Er der ryk ind fra om morgenen, hvor bl.a. handlende opstiller boder m.m.  
Amerikaner biler fra hele landet ankommer fra middagstid, ca. 80 biler ankom sidste år.  
Burskovs Tivoli åbner ca. Kl. 17.00. Bilboder, madvogne samt udbjødte åbner.  
Kl. 20.00 starter aftenens diskotek.



21. juli

Tollatvogne er opstillet på pladsen, hvor der i øvrigt kun er adgang for amerikanske biler, bortset fra af og pålæsning.  
Startes med morgenmad efter bestilling kl. 8.00. Boder og Tivoli starter kl. 10.00, og så er der bare ryk ind med amerikanske biler og publikum.  
Dagen går med publikums konkurrencer, kræmmermarked, samt alm. handel ved boderne.

Fælles køretur for USA biler, hvor viceborgmesteren Birgit Klarskov starter turen, og kører med i en af de flotteste biler.

Kl. 17.00 er der mulighed for spising, dagens ret m.m.

Kl. 20.00 er der igen mulighed for sådanne i vores felt, bl.a. fra LIVE musik.



22. juli

Startes igen med morgenmad, ryk ind af biler og publikum, konkurrencer bl.a. med bilerne, præmie overrækkelse, Burskovs tivoli, kræmmerhandel og meget meget andet underholdning.

**Alt i alt en forrygende week-end, professionelt arrangeret, hvor entreen er gratis, bl og vand til de laveste priser og humøret på det højeste.**

Håber I får lyst til at komme, og gøre denne week-end endnu mere underholdende.

Ønskes der mere information, er man velkommen til at ringe, eller sende en mail(Almy@wanadoo.dk).

Skulle I have lyst til at sponsorere en pokal eller præmie til vores konkurrencer, tager vi imod med kys hånd.





# AALSBO MOTOR STÆVNE 2001

for herlige mennesker med prægtige maskiner . . .

- Tidspunkt** Lørdag den 30. juni 2001
- Deltagelse** Knallerter, scootere, motorcykler, biler og traktorer, ældre, gamle eller nyere – kom og vis dit køretøj frem. Mange motorglade mennesker mødes denne dag, og nye venskaber indledes.
- Mødested** Aalsbo Lystfiskersø, Store Landevej 125, Fjelsted, 5560 Aarup.  
Det er vej nr. 161 ved 25 km-stenen.
- Program**
- |               |   |
|---------------|---|
| 08.00 – 10.00 | Ankomst, registrering, pladsanvisning   |
| 10.00 – 14.00 | Bagklapsalg af stumper, præsentation af køretøjer   |
| 14.00 – 17.00 | Løbsarrangement med diverse konkurrencer. Alle deltagere skal være i mål senest kl. 17.00 |
| 17.30 – 18.30 | Præmieuddeling.   |
| 19.00 – 24.00 | Grillaften for interesserede. Bestilles og betales sammen med tilmelding.                 |
- Pladsgebyr** Kr. 50.00 for knallerter og cykler med hjælpemotor  
Kr. 50.00 for veterantraktorer  
Kr. 70,00 for scootere, kabinescootere og motorcykler  
Kr. 90,00 for veteranbiler og klassiske biler
- Camping** Da mange deltagere foretrækker at blive natten over vil der være mulighed for at campere med medbragt telt eller campingvogn i de dejlige omgivelser ved fiskersøen.  
Pris for overnatning med telt kr. 20.00 - pris for campingvogn kr. 25.00 – betales ved ankomst til pladsen.
- Tilmelding** Måx. 75 køretøjer kan deltage og tilmelding/betaling skal være os i hænde senest mandag den 18. JUNI 2001.

ALSBO MOTOR STÆVNE 2001 – for herlige mennesker med prægtige maskiner . .

Tilmelding til lørdag den 30. juni 2001 KØRETØJETS MÆRKE OG ÅRGANG \_\_\_\_\_:

Navn: \_\_\_\_\_ knallert/cykle kr. 50.00 – sæt kryds \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_ veterantraktor kr. 50,00 – sæt kryds \_\_\_\_\_

Postnr./By \_\_\_\_\_ scooter/MC kr. 70.00 sæt kryds \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_ bil kr. 90.00 – sæt kryds \_\_\_\_\_

Ønsker du at campere, sæt venligst kryds \_\_\_\_\_ telt ( ) campingvogn ( ) \_\_\_\_\_

Grillaften kr. 100,00 pr. person uden drikkevarer. Antal personer ( ) \_\_\_\_\_

Tilmelding er kun gyldig ved betaling af pladsgebyr (og evt. deltagelse i grillaften), og check vedlægges og sendes senest mandag den 18. juni 2001 til Henning Larsen, Hjørtegyden 5, 5560 Årup, tlf. 64 79 19 94.

Venlig hilsen STUMPERNE af 1994  
Oplysninger: 87 79 22 66 Hans Pedersen

## Rød og højoktan benzin synger på sidste vers.

**Kom du ikke med i første hjemkøb af katalysator ?**

**Så du kan køre på grøn lavoktan , i stedet for rød højoktan.**

**Så er chancen der igen.**

Jeg er villig til at organisere endnu et hjemkøb. Vi skal blot bestille mindst 100 stk. Første gang blev det til 200 stk. Se side 9 VT april nummer.

Katalysator monteres direkte på benzin slangen før karburator. Katalysator indeholder tin og antimon som sætter sig på ventilslæder og yder beskyttelse mod ventil slid.

Du kan køre på en lavere oktan på grund af at katalysator forbedre brændværdi i benzinen. Du opnår samtidig en mere miljørigtig udstødning, med lavere forurening.

Personligt har jeg afprøvet katalysator på min Audi 100 GL der er specificeret til 99/98 oktan rød. Den har nu problemfrit kørt på 92 grøn i 4 måneder. Vil du vide mere om brug af brændstof katalysator så gå ind på [www.fuelstar.com](http://www.fuelstar.com) eller søg på fuel catalystr i de mange sider om dette emne.

Jeg kan også sende dig liste over talrige afprøvningsrapporter

Jeg kan stadig skaffe til samme lave priser:  
**Motor op til : 850cc kr. 453,- 1,6L kr. 584,-**  
 2.0 L kr.947,- 4.0 L kr. 1033,- 7;0 L kr. 1141  
 over 7,0 L og high performance kr. 1328,-

Du kan kontakte mig på:

Steffen Frølich

Telefon 3253 5922 fax. 3253 6032

e.mail, [sfrolich@vip.cybercity.dk](mailto:sfrolich@vip.cybercity.dk)



## Weekend-ophold

**Forlænget weekend:**

Ankomst fredag kl. 15.00 - kaffe og kage

Fra kl. 18.00 - 2 retters menu.

Lørdag fra kl. 8.00-10.00 - morgenbord.

Kl. 18.00 velkomstdrink herefter en 3-retters menu.

Søndag fra kl. 9.00-11.00 stort morgenbord, derefter afrejse.

**Pr. person kr. 939,00**

**Weekend ophold I**

Ankomst lørdag kl. 15.00 - kaffe og kage.

Kl. 18.00 velkomstdrink, herefter en 3-retters menu.

Søndag fra kl. 9.00-11.00 stort morgenbord, derefter afrejse.

**Pr. person kr. 521,00**

**Weekend ophold II**

Ankomst fra kl. 15.00

Fra kl. 18.00 2-retters menu

Søndag fra kl. 9.00-11.00 morgenbord.

**Pr. person kr. 418,00**

**Hotel Færggården, Lohals**

Tlf. 63551435 - Fax 63551425

NB. Overnatning pr. person kr. 250.00 incl. morgenbord.

## Modelbiler & Motorbøger

**Velkommen i Danmarks førende specialforretning.**

**Kig forbi - Vi har de billigste priser:**



**Postordre til hele landet - hver dag:**

## SamlerBørsen

Jacobys Alle 2 - 4

1806 Frederiksberg C

Tlf. 33254022 Fax. 33250622

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

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



## VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

DKK

Frank Ankjær	Nyborgvej 64, D	5000 Odense C	6614 3309	
B. Bisgaard	Borgergade 9	8870 Langå	8646 1054	
Peder Fjordgård	Åhavevej 44	7200 Grindsted	7531 0123	Austin A 35
Hans Christensen	Lærkevej 26	7080 Børkop	7586 6087	Morris Minor 1000
Tage Petersen	Tangvej 1	8722 Hedensted	7589 0345	Ford Anglia
Hans E. Holst	Kongeåvej 35	6650 Brørup	7538 2093	Ford A
Frits Rasmussen	Søvangen 2	5260 Odense S	6615 0063	Adler MB 250
Sven Jørn Jensen	Hermesvej 3	7100 Vejle	7582 6092	
Svend Aagard	Nr. Vilstrup Bygade 102	6100 Haderslev	74582030	Ford Y
Malcolm Mikkelsen	Sønderager 16	6731 Tjæreborg	7517 5773	VW Type I Zwitter
Torben Frederiksen	Kodallundvej 13	8763 Rasmølle		
Kjeld Lauritzen	Vanggårdsvej 2, Mejlbj	6660 Lintrup	7485 5251	Ford Mustang
Simon Vogsen	Stadion Allé 34, 4. th.	8000 Århus C	8613 0922	
Bjarne Hagelund	Tjørnealle 1	6000 Kolding		
Ricky Nordnæs	Galtebjergvej 32	4593 Føllenslev	5929 8002	
Carl-Chr. Danielsen	Skolevej 27, Pindstrup	8550 Ryomgård	8639 6458	Ford A
Esben Bay Jørgensen	Frits Nielsens Vej 2, Raagemark	3210 Vejby	4870 5275	Porsche 911
Benny Djarlo	Niverød Erhvervspark 2	2990 Nivå	4914 4300	
Tom Gregers Ruhrskov	Søbredden 38	2860 Gentofte	3965 0374	
Carl-Verner Jørgensen	Svalevej 29	6000 Kolding	7550 6478	
Carsten Boe Nielsen	Hvidovrevej 211	2650 Hvidovre	3649 2461	
John Kongsted	Svanevej 7	3540 Lyng		
Mogens Christensen,	Glentevænget 3	5400 Bogense	6481 1927	Ford Mustang 351
Erling Tjærandsen	Bøssemagergade 78	3150 Hellebæk	4976 3915	
John Clausen	Ørslevgade 76 C	4100 Ringsted	5638 1643	Morris Oxford
Niels Andersen	Møllebakken 32, Strib	5500 Middelfart	6440 1948	MAN 13-168
Michael Enghoff	Ved Ungdomsboligerne 22, st. th.	2820 Gentofte	2620 4600	
Claus Kongsgaard Jensen	Skt. Knuds Vej 27	1903 Frederiksberg C	3322 9665	
Martin Kristiansen	Fennisvej 56	4300 Holbæk	5943 8617	Triumph Spitfire
Peter H.L. Sørensen	Ranunkelvej 4	8500 Grenaa	8632 4226	Chevrolet
Carsten Novrup	Skovbakken 5	6340 Kruså		
Morten Blenstrup	Lystrupvej 30	8240 Risskov	2264 1222	
Martin Edelfeldt Madsen	Vestergårdsvej 15, 1. tv.	2600 Glostrup	4342 3337	
Martin Velin Hansen	Rævegade 13a, st.	1315 København K	3332 1075	
Pia Jonna Nielsen	Borgmester Jensens Alle 19, A. 4. 1	2100 København Ø	2167 3459	Vespa
Michael Højlund Larsen	Ny Kirstinebjergvej 16	4800 Nykøbing F	5485 0545	
Thomas Eskildsen	Østermarkvej 14	6280 Højer	7478 2246	
Peter Goth	Rosengården 14 A, 3. th.	1174 København K.	4038 4266	
Svend Erik Hansen	Folesletten 15	2950 Vedbæk	4589 2172	
Søren Sadderup	Magnoliavej 29 A	8260 Viby J	8611 0244	
Wilfried Bock	Meitzer Str. 9	D-30900 Wedemark, Germany	+49 5130 40445	
Jesper H. Poulsen	Asbovej 42, Læborg	6600 Vejen	7536 8502	
Lene Jensen	Brønshøjsgårdsvej 11, 1. tv.	2700 Brønshøj		
Erik Andersen	Fredericiavej 75	7100 Vejle	7583 2420	Healey 3000 Mk.I
Teddy André Vogelsang Vandborg	Tolvkarlevej 68	3400 Hillerød	4824 1783	
Michael Poulsen	Vestergårdsvej 15, 2. tv.	2600 Glostrup		
Morten Silcowitz-Hansen	Lundbyesgade 9, 2. tv.	8000 Århus C		
Frank Mogenstrup Sørensen	Howitzvej 61, 1. tv.	2000 Frederiksberg	2033 5507	Dodge Challenger
Paul Christian Erichsen	Holmevej 252	8270 Højbjerg	8627 5452	Alfa 1600 Spider
Carsten Ellerbæk	Åvej 18 B	7451 Sunds	9714 1325	Wanderer
Erik Bæk	Skovskellet 37 A	2840 Holte	4580 3309	
Allan Sørensen	Lundmarksvej 4	6372 Bylderup-Bov	7476 2443	
Peter Ravn	Fru. Ingesvej 17	4180 Sorø	5782 2602	
Tonny Pedersen	Bellisvej 32	7100 Vejle	7584 0692	
Jesper Ove Vindum Jensen	Bygaden 50, Levring	8620 Kjellerup	8688 2612	Opel Rekord
Hans Erik Jantzen Holst	H. Pontoppidans Gade 16	8000 Aarhus C	7022 5500	MB 280 SE
Gorm Schmidt	Hyldeholm 33, Veddelev	4000 Roskilde	4675 7644	
Michael Larsen	Stenmarken 15 B	2860 Søborg		
Kurt Jørgensen	Bjørstrupvej 7	3230 Græsted		
Peter Høeg Hagen	Louisevej 1	3050 Humlebæk		
Peter Søgaard Nielsen	Nicolaisensvej 1 B	4050 Skibby	4752 4010	Ford Mustang
Bent Højrup	Krogsgårdsvej 51	6731 Tjæreborg	7517 1217	Clubmann 1275 GT
John Hansen	Rodosvej 14	2300 København S	3297 2817	Ford Thunderbird
Klaus Schinkel Stamp	Ternevej 6	2990 Nivå	7025 1504	



Anders Harrild	Bogøvej 5 st. tv.	2000 Frederiksberg	3834 0430	
Jørgen Kofoed Pedersen	Hillerødvej 22	3540 Lyngø	4818 7148	Peugeot 201
Kai Nielsen	Rimsø Bygade 12, Rimsø	8500 Grenå	4027 1423	BMW 3,0 CSI
Claus Andersen	Lindholmssti 2, 1.	9000 Aalborg	9877 0604	Matchless G 80
Jacob Jakobsen	Solnavej 94, 1. tv.	2860 Søborg	4056 5294	
Bent Jensen	Vinten Skovvej 60	8700 Horsens		Porsche 924
Michael Olsen	Ndr. Fasanvej 251, 3. th.	2200 København N		Triumph Spitfire
Tom Lyng Larsen	Folkvarsvej 32, 3. tv	2000 Frederiksberg		BMW 2002
Arne Rose	Nordvejen 17	4050 Skibby	4752 9782	
Inge Marie Nielsen	Planetvej 6	8400 Ebeltoft	8634 4870	
Per Ellitsgaard	Hobrovej 339, Råsted	8900 Randers	8644 3939	
Jan Søre-Pedersen	Strandøre 8 A	2100 København Ø	2024 1414	Citroën DS 23
Søren Bjerring	Havgaards Tværvæg 9	8240 Risskov	8617 9991	
Kenn Stegemüller	Hesseløgade 20, 2. tv.	2100 København Ø	3927 7334	
Stig Eriksen	Torupvejen 51	3390 Hundested	4792 3703	
Lars Due Andersen	Hebevej 20	5800 Nyborg		
Martin Knudsen	Hvidkløvervej 8, st. th.	8200 Århus N	8610 1107	
Maria Abel	Emmasvej 6	2820 Gentofte		
Ricco Madsen	Terrasserne 27, st. tv.	2700 Brønshøj	3860 3194	
Jørn Qviste	Amaliegade 22, 3	1256 København K		
Gentofte Brandv. Museumsfor.	Bernstorfsvej 159	2920 Charlottenlund		
René Clausen	Haldbakken 8 b, 1. sal. 1 th.	9500 Hobro	2447 7564	
Thomas Bak Larsen	Amager Landevej 84, 2. th.	2770 Kastrup	3250 5133	
Lisbeth Plüger	Birkebakken 11	3400 Hillerød	4826 6112	Opel Kapitän
Peter Andersen	Hvidovrevej 327 B, 2. mf.	2650 Hvidovre	2818 1855	Fordson
Aino Nissen	Hyllingeriis 43	4050 Skibby	4752 4025	FIAT 124 Sport
Flemming Wulff	Esrum Søvej 10	3080 Tikøb	4975 8664	
Peter Lund	N.J. Fjords Alle 9, 4. tv.	1957 Frederiksberg	3539 4944	Austin A 40
Heidi Sjøgren Christoffersen	Tranebærvej 6, Sejs	8600 Silkeborg		
Nellemann Holding	Bryggervangen 39	2100 København Ø	3927 9777	VW Type I de luxe
Mads Krogsgaard Thomsen	Kagerupvej 15	3400 Hillerød		
David Sjøstedt	Taubersvej 6	6000 Kolding	7550 7575	
Flemming Christensen	Sønderhegnet 59	4600 Køge	5663 6501	
Boy Bork Ejdersko	Blichersvej 15	4863 Eskildstrup	4074 5342	MB 300 SE
Rene Brandin Jensen	Blåmejsvej 4, 2. tv.	2400 København NV	3810 3697	
Christian Thane	Lindealler 37	4500 København Sj.	5991 3135	
Palle Albertsen	Rosenhaven 13	6040 Egtved		
Inge Agnete Thorvardarson	Marengovej 12 st. th.	2300 København S		
Jens Kajus	Carl Bernhards Vej 3 A	1817 Frederiksberg C		
Bjarne Schultz	Næsbyvej 89	5270 Odense N	6618 1768	
Knud Erik Pedersen	Herredsgade 31	6990 Ulfborg		
Thomas Vinding	Magnolievej 32, st. tv.	2600 Glostrup		
Niels Vestberg	Sortedamdossering 59, opg. i, 3.	2100 København Ø		
Jytte Philip	Bannervej 20	5690 Tommerup		
Gert Willy Nilsson	Stengårds Alle 19	2800 Kgs. Lyngby	4588 6059	Healey 3000 Mk.III
Jacob Bock Axelsen	Kirsteinsgade 5, 4. th.	2100 København Ø	3555 9293	Austin A110
Vernon Pedersen	Slødam Allé 11	2791 Dragør	3253 2450	
Bjarne Klembo Nielsen	Vøllerup Overdrev 125	4400 Kalundborg	5950 2552	
Michael Nielsen	Strongvej 23	2630 Taastrup	4399 1016	Opel Kapitän
Esben Larsen	Østervoldgade 22	7000 Fredericia	7592 6598	
Henning Bruun Larsen	Vandmestervej 33	2630 Tåstrup	4371 0130	
Katrine Wallevik	Valdemarsgade 26, 4. th.	1665 København V	3325 1610	
Direct Munksgaard	Postbox 173	1005 København K		
Irene Sarøe	Storgade 20	4180 Sorø	5783 4365	
Johnny Telvig	Højskole Alle 34	2770 Kastrup		
Carsten Mathiesen	Lindevej 16, 1.	1877 Frederiksberg C		
Michael Daniel Jensen	Ådalsvej 23 b, 2. th.	2720 Vanløse	3879 4601	
Bo Ørum-Nielsen	Gyvelvej 5, ,	8900 Randers	8643 5854	Jeep M 151
Johnny Bruun	Marskvej 14, Ø. Vedsted	6760 Ribe	7542 3083	Volvo PV 544
Peter Burmann	Teglgårdsvej 371 C	3050 Humlebæk	4919 4648	
Flemming Hansen	Skrænten 38	7620 Lemvig	9781 1495	
Jan Rosenborg	Havbogårdsvej 6	2680 Solrød Strand	5614 2704	



## KØB - SALG - BYTTE



### Biler sælges

#### Rover 3500 1973

Kr. 9.500,-  
Tlf. 58362143

**Saab V4 1972.** Meget flot restaureret (veteran Saab). Blågrå med rødt interiør. Synet maj 2001. kr. 34.800 DNA tlf. 40104711

**Audi 80LS 1976**, 1300 ccm. med 2 nye umonterede forskærme sælges til restaurering. Reservedelsbil Audi 80S, 1973 med 1500 ccm. og reparationsbog medfølger.  
Kr. 2.500,- afhentet.

[finn.jepesen@image.dk](mailto:finn.jepesen@image.dk)

Grundet indtrufne omstændigheder skal en af mine meget sjældne Lancia Aprilia Farina Cabrioletter sælges. De er omtalt i Bilhistorisk Tidsskrift 73/1983 og 121/1995.

**Lancia Aprilia Farina** Transformabile 1939, meget flot restaureret, er p.t. udstillet på Sommers Veteranbil Museum i Nærum. 250.000 kr. eller bedste acceptable bud. Morris 1000 Cabriolet el. lign. kan evt. indgå i handelen.

**Lancia Aprilia Farina** Transformabile 1938/39, ældre restaurering, men pæn, sund og velkørende. 200.000 kr. eller bedste acceptable bud, Morris 1000 Cabriolet el. lign. kan evt. indgå i handelen.  
Jørgen Hansen, 45881831  
[jha@ihk.dk](mailto:jha@ihk.dk)

Grundet indtrufne omstændigheder sælges **Morris 1000 Super 1969.** Sund og velkørende. Pris kr. 9.000 eller bedste acceptable bud.  
Jørgen Hansen, 45881831  
[jha@ihk.dk](mailto:jha@ihk.dk)

**Renault 4CV 1959**, toprestaureret og nysynet, pris 39.500,-  
tlf. 75657836

**Triumph TR6 årgang 73**, originallak magenta, USA-model, synet sidst i foråret '99. Er kørende hver dag! Prisdé kr. 99.000.

Henvendelse:

[annettesyntshansen@compaq.com](mailto:annettesyntshansen@compaq.com)  
eller 23337686.

**MGB roadster 1970**, totalt adkilt, genopbygget med originaldele, sandblæst, epoxy-behandlet, 100% fri for rust, pæn i indtræk, mindre bule i motorhjelms, rød, ombytningsmotor gået ca 4.000 km, komplet nyt sæt kofanger og hardtop medfølger, kr 105.000.

Henv. Carsten tlf 44486834 eller [c.hoegh@vip.cybercity.dk](mailto:c.hoegh@vip.cybercity.dk)

**Fiat 503 2-pers.** m/sviger morklap, årg. 1927 på danske papirer, synet i sept. 99. Totalt renoveret med ny kaleche, interiør og Dunlop 730x130 vulstdæk. Pris kr. 91.800,-  
Willy Nielsen, tlf. 97945288

**Cadillac 1956** 2-dørs sedan alt i el totalrenoveret incl. lak og indtræk indreg. på sorte plader, skal ikke synes. Pris kr 250.000,-  
Tlf. 96600960, e-mail [logt@tele.dk](mailto:logt@tele.dk)

**Morris Minor 1000 1962**, smokegrey, meget flot stand. Pris 50.000 DKK. Tlf. 45764595

**Jaguar XK 120 Fixed Head Coupe.** Den smukkeste af alle XK'er. 1953. Original og komplet. Jaguar-Daimler Heritage Certificate. Til istandsættelse. Tag prøveplader med og kørsel hjem. Pris kr. 225.000. Evt. istandsat, synet og indregistreret efter nærmere aftale.  
Claus Frausing. Tlf. 4453 8700.

**Ford A 1931** 2-dørs sedan med komplet gasgenerator. Bilen er i original stand. Pris, giv et bud.

**Talbot 1925** 4-dørs sedan. Bilen er i original stand. Pris, giv et bud. Begge biler var med på messe i Fredericia d. 17.-18. marts.  
Tonny Lykke Jensen, tlf. 75928949.

**Singer LeMans 1935.** Under renovering, sælges for højeste bud.  
Erik Olsen, tlf. 54931364

**Vauxhall Firenze Coupé 1972**, sort indtræk, meget flot. Rusten. Pris kr. 1.200,- Evt. bytte.  
Tlf. 47742181 - 40263181

**Dodge Power Wagon 4x4.** Åben. + delebil. Kr. 4.900,-  
Tlf. 56578093

**Rover 3,5 l P5B 1972** (den store model) mørkeblå, 8-cyl., nyere motor m. transistortænding, automatkobling, servostyring, el-soltag. Ganske god indvendig og mekanisk stand, ny forrude. Kræver nye paneler, ny udstødning og rustarbejde i bund. Nye bærekugler m.v. medfølger.

Prisdé kr. 20.000,- Tlf. 35264480

**Buick Special 1954.** Model 41D 4-dørs V8. Motor 264 cui. Dynaflex gear. Kører fint. Flot krom og sæder. Lettere adskilt.

Pris kr. 24.000,-

Tlf. 75288942

**Opel Kapitän**, 2 stk. årg. 1951/53 til renovering. Det er den med lang snude og 6 cylindre. Papirer haves på den ene. Pris efter aftale.

Tlf. 43524083 - 20116077

**Singer roadster 1948**, renoveret for 15 år siden. Sideventilet, ej orig. motor. Bliv kørende i sommer for kun kr. 40.000,-  
B. Ahlburg, tlf. 54861343

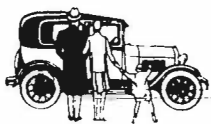
**Volvo Amazon 1964**, rød velholdt og i god stand. Overgear, 100% original. Pris kr. 14.000,-  
Jakob Vibe, tlf. 74661457

**Buick Super Sedanette 1949**, 2-dørs, 8-cyl. på række. 115 hk. 100% original patina stand i et og alt. Aldrig restaureret. Står pæn i originallak fra 1949. Flot krom, lidt slidt indtræk, men acceptabel. Km. 152.000. Nysynet 2001 uden anmærkninger og helt køreklar stand. Evt. med sorte nr. plader. Pris kr. 139.000,-. Tlf. 20484884. Hellerup.

**Jaguar Mk II 3,8 1962**, manuelt gear m. overdrive. Tudor White m. trådhjul. Renoveret med masser af nyt. Flot nysynet og registreret bil. Pris kr. 110.000,-  
Tlf. 22586467 - 46365753

**DKW 3-6 F91 1955**, pæn original stand. Velkørende. Synet 2000. Pris kr. 55.000,- Tlf. 62552049

**Volvo 544 1962.** Original, nyrenoveret 1999. Synet 2000. Sorte plader, en ejer. Kører perfekt som daglig bil. Pris kr. 45.000,- Tlf. 32509606



## KØB - SALG - BYTTE



**Fiat 503 Touring 1926**, fantastisk fin original stand, sælges grundet pladsmangel. Der medfølger gearkasse og motordele.

**Wolseley 300 1964**, rimelig stand, leveres nysynet og indreg.

Pris kr. 43.500,-

**Austin Seven 1932**, Nydelig stand, leveres nysynet og indreg.

Pris kr. 58.500,- evt. bytte med mc.

**Fiat 1400 Venezia 1957**, flot bil, leveres synet og indreg.

Pris kr. 45.500,-

**Chevrolet 4-cyl. 1928**. Sjælden bil med svigermørklap. Leveres reg. i købers navn. Pris kr. 93.500,- evt. bytte med mc.

**Bentley 1950**. Meget flot og sjælden vogn, kører fint. Pris kr. 225.000,- reg. i købers navn på fuld afgift. Er godkendt til limokørsel.

Teddy Jensen, tlf. 75667355

### Biler købes

**Veteranbil med kaleche**, god stand.

Torben Rasmussen, Tlf. 98272121

### Dele til biler sælges

**Chevrolet 1932-33**: Topstykke, nyrenoveret, 1600,- kr.

Ernst Rempt

tlf: 74661170/ 22638161

**Corvette** dele årg.71 mange dele. Tlf.96 600960

e-mail logt@tele.dk

**V. forskærm** til UTV 1934 + UTV 1927-28. **Motor + gearkasse** til Opel Kapitän 1954. **Topstykker** til Pontiac 1926-32. **Messingkøler** til Ford A. **Motor** til Chevrolet 1926 komplet. **Forlygter** til Chevrolet 1929-33. **David Brown Cropmaster** traktor, benzin, køreklar + deletraktor medfølger. Tlf. 56578093

**Diverse reservedele til Opel Record P2 1962**. Ring og hør nærmere. Samlet pris kr. 900,- Silkeborg, tlf. 40971083

**10-12 tons reservedele** til gamle biler 1920-1970 mest GM biler. Giv et samlet bud.

Teddy Jensen, tlf. 75667355

**5 stk. dæk** nye 550x16 til VW, kr. 1.000,-. **3 stk. kølergitre** nye til Chresta-Velox 55-57, kr. 1.000,-. **4 stk. kofangerstykker** nye til 12M 55, kr. 800,-. **1 kasse nye Opel-dele** 55-60, kr. 1.000,-  
Tlf. 98669029.

### Diagonaldæk sælges billigt

2 stk 5.20-12

1 stk 6.00-12

1 stk 6.00-12

1 stk 6.20-12

2 stk 5.20-13 vinter

2 stk 5.20-13 vinter

1 stk 5.20-13

1 stk 5.20-13

1 stk 5.60-13

2 stk 5.90-13

1 stk 5.90-13

1 stk 5.90-13

2 stk 6.40/6.50-13

1 stk 6.40-13

1 stk 6.40-13

6 stk 6.40-13

2 stk 6.40-13

2 stk 7.00-13

2 stk 5.90-14

1 stk 4.25-15

1 stk 5.60-15/5.00/5.60-15

1 stk 5.00/5.25/5.60-15

1 stk 135SR15

1 stk 5.60-15

1 stk 5.60-15

Tlf. 7568 2056 / 3070 2351

**Til Ford A 1928-31**, komplet forbro med fjeder, styrebolte, stænger, hjulaksler, triangler med kugle. Velholdt, minimal slitage. Kr. 1.500,- Herforth, tlf. 39651855

**Til Ford USA Costumline Fairlane Edsel** 53-59, kofangere, lygter, krom, kølerfigurer, karrosseridele, bøger, motor, andet.  
Tlf. 98669029

### Dele til biler købes

Ford Anglia/Popular 48-54 afviserkontakt og hornkontakt til midt i rattet. Andre dele kan også have interesse.

7568 2056 / 3070 2351

**Til VW cabriolet 1960**, siderude med ophejs og kromkant + bagsæde. Passer fra årg. 59-61.  
Bent Wessberg, tlf. 86836772.

**Til BMW 326 Cabriolet**: indvendige dørhåndtag samt rosetter.

Vinduesviskere/arme: som anvendt på tyske biler fra 30'erne med arm som en rundstang 2,5 mmø. 4 stk. brugbare hjulkapsler uden buler.

Ib Jensen, tlf. 43994762

**Abarth 595/695** originale dele købes: alt har interesse, motordele, instrumenter, fælge, emblemer, litteratur/brochurer mv., stand underordnet.

**Fiat 500 D/N/F** original værktøj & rep.håndbøger, samt nye originale dele.

Peter Lund tlf. 20469403.

### Automobilia købes

**Til Ford Popular 1954**, instruktionsbog, værkstedshåndbog el. lign. samt hjulkapsler. Tlf. 64851741

**Nash Ambassador Super 1949**: al information om denne vogn med henblik på restaurering, samt dokumentation af tidligere dk indreg.nr.? i form af fotos el. lign. ønskes, alt har interesse også dele og litteratur.

**Amphicar**: al information om denne vogn med henblik på restaurering, samt dokumentation af tidligere dk indreg. nr.? i form af fotos el lign. alt har interesse også dele og litteratur.

Henv. Peter Lund tlf. 20469403

**Salgsbrochure på Ford Anglia - 53**, også gerne en med alle Ford modellerne fra 53.

Andre effekter har også interesse. 7568 2056 / 3070 2351

### Diverse

**Solskærm/gangsterskygge**. Pris kr. 400,-. Modelbiler skala 1/43. Mange mærker og modeller. Evt. bytte med US-modeller. Tlf. 47742181 - 40263181

# Veteranforsikring

Helårlige præmier  
for 2001.  
Ingen præmiestigning.



## i RUNA FORSIKRING

### Veteranbiler 1900 - 1966

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
150.000 kr.	845 kr.	575 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
250.000 kr.	1.154 kr.	860 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

### Klassiske biler 1967 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.277 kr.	750 kr.
50.000 kr.	1.600 kr.	900 kr.
100.000 kr.	1.915 kr.	1.250 kr.
150.000 kr.	2.295 kr.	1.550 kr.
200.000 kr.	2.670 kr.	1.850 kr.
250.000 kr.	3.095 kr.	2.175 kr.
300.000 kr.	3.530 kr.	2.500 kr.

### Brugsveteranbiler til og med 1976 Max. handelsværdi 100.000 kr.

Ansvar & kasko		
Præmietrin	Præmietrin	Præmietrin
1) 16.042 kr.	2) 11.917 kr.	3) 9.167 kr.
4) 6.875 kr.	5) 5.042 kr.	6) 3.667 kr.
7) 2.750 kr.	8) 2.200 kr.	

### Veteranmotorcykler 1900 - 1960

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.
150.000 kr.	950 kr.	125 kr.	350 kr.

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske motorcykler og klassiske campingvogne. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer og øvrige forsikringer.

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

### Kontakt:

**Dansk Veteranbil Klub**  
Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå  
Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)  
Fax 49 14 11 14  
E-mail: [dvk@vip.cybercity.dk](mailto:dvk@vip.cybercity.dk)



*Veteran  
Forsikrings-  
klubben*