

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 279 - September 1999 - 29. Årgang



<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorte Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Kontortid dagl. kl. 8-14 Telefontid kl. 10-12 Internetadresse: www.veteranbil.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p>	<p>Sønderjylland Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 7445 9450</p>	<p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p>	<p>Forsikring Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p>
<p>Bestyrelsen</p>	<p>Forsikringsforhold</p>	<p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p>	<p>Revision Poul G. Jensen • 3250 6575</p>
<p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hornbæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p>	<p>Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p>	<p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p>	<p>Veteran Tidende Månedligt medlemsblad Oplag: 4100 Ansvarshavende redaktør: Steffen Frølich • 3253 5922 e-mail: sfrlich@post6.tele.dk</p>
<p>Næstformand Tom B. Jensen Holme Møllevej 21, st. tv. 8260 Viby J - 8614 0635 E-mail: t_jensen@post6.tele.dk</p>	<p>Registre</p>	<p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p>	<p>Teknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Sekretær Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p>	<p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p>	<p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p>	<p>Bilhistorisk Tidsskrift Redaktør: Ole Emil Riisager Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 Kun skriftlig henvendelse.</p>
<p>Kasserer Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrlich@post6.tele.dk</p>	<p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p>	<p>Mødesteder</p>	<p>Teknisk brevkasse: P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p>
<p>Registre & sektioner Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårslev 7080 Børkop</p>	<p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Bilhistorisk Tidsskrift</p>	<p>Nordsjælland Nivågård Gl. Strandvej 20, Nivå</p>	<p>Alt stof skal sendes inden den 20. til: DVK - Veteran Tidende Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå eller på Fax 4914 1114. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</p>
<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p>	<p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p>	<p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79 Kværkeby ved Ringsted</p>	<p>Annoncepriser:</p>
<p>København og Nordsjælland Søren Bagge Ole Bruuns Vej 3 A 2920 Charlottenlund - 3963 7112</p>	<p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p>	<p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge</p>	<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,-</p>
<p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Saksøbing - 5470 0358</p>	<p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p>	<p>Fyn: Egeskov Veteran Museum Kværndrup</p>	<p>Lay-out, sats og tryk</p>
<p>Fyn René Dalager Nyborgvej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård Ved Sabro</p>	<p> ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Sektionen</p>	<p>Morris Klub Danmark: Henrik Christensen - 97 12 24 14</p>	<p>Midt-Vest Se klubaktiviteter</p>	
<p>MG: Henning Andersen - 38 79 51 79</p>	<p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p>	<p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødebro</p>	
<p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p>		<p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle</p>	
		<p>Bibliotek</p>	
		<p>Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p>	

Næste Veteran Tidende udkommer uge 41 1999

Forsiden: Goggomobil T400 1959

Foto: Hans Pedersen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Bentley'er i byen	14
Klubaktiviteter	6	Veteraner og internet	16
Nyhedsbrev fra MhS	7	Fra medlemmerne	17
Fra medlemmerne	8	Månedens køretøj	18
Guldhornløbet 1999	9	Bilhistorisk Tidsskrift	22
Stevnsløbet 1999	10	Sølagerløbet 1999	28
Rügen Classic	12	Munkebjerg Hill Climb	30
		Indvielse af Skoda Museet	31
		Arrangementer og invitationer	32



KALENDER

Klubmøder

SEPTEMBER.

- | | | | |
|-----|-------|-----------|---|
| 16. | 19.00 | Nivå | Virksomhedsbesøg. H.C. Ørstedsværket. Se klubaktiviteter. |
| 21. | 19.00 | Kværkeby | Klubmøde. Foredrag af Torben Helstrand. Se klubaktiviteter. |
| 28. | 19.30 | Egeskov | Klubmøde. |
| 28. | 19.00 | Klippinge | Klubmøde. Besøg af formand Steffen Jørgensen. |

OKTOBER.

- | | | | |
|-----|-------|----------|---|
| 5. | 19.30 | Ristrup | Klubmøde. Videoaften. |
| 7. | 19.30 | Rødekre | Klubmøde. Bemærk mødested, se klubaktiviteter. |
| 7. | 19.00 | Nivå | Klubmøde. Ole Poulsen fortæller, se under klubaktiviteter. |
| 14. | 19.00 | Børkop | Klubmøde hos H. Johansen i Glud, se klubaktiviteter. |
| 21. | 19.00 | Nivå | Virksomhedsbesøg. Classic Motor Car, om Dilon svejsemetode. |
| 23. | 14.00 | Ristrup | Biblioteksdag. |
| 19. | 19.00 | Kværkeby | Klubmøde. |

NOVEMBER.

- | | | | |
|-----|-------|----------|--|
| 11. | 19.30 | Børkop | Klubmøde. Besøg af Hans Geschwendtner. |
| 11. | 19.30 | Rødekre | Klubmøde. |
| 2. | 19.30 | Ristrup | Klubmøde. Foredrag med video. |
| 19. | 19.00 | Kværkeby | Klubmøde. Kim Hoffmeyer om USA biler. |
| 4. | 19.00 | Nivå | Klubmøde. |

Løb og arrangementer

SEPTEMBER.

- | | |
|---------|--|
| 16. | Vi mødes på det gamle H.C.Ørstedsværk. Se under klubaktiviteter, Nivå. |
| 18. | Bredkærgård løb. Tranegilde. Information hos Willibald Farbmacher, tlf. 4914 5167. |
| 24.-25. | 2. Int. Historic Rally Denmark. Kontakt Henning Friborg, tlf. 8664 7979 |
| 24.-26. | Årets fynske bustur. kontakt. René Dalager 6533 1690 |
| 25. | Veteranbilmesse og stumpemarked i Bella Center København |

OKTOBER.

- | | |
|---------|---|
| 3. | Swap Meet kl.9.00-14.00 City 2 Tåstrup. |
| 16. | Virksomhedsbesøg. Classic Motor Car i Vanløse, se under klubaktiviteter, Nivå. |
| 16.-17. | Bilmesse og brugtmarked Dronning Margrethe Hallerne Frerderecia. |
| 21. | Nivå aktivitetsmøde. Vi skal se på avanceret svejsning hos Henning Andersen.
Se under klubaktiviteter. |

Udlandet

- | | |
|-------------|--|
| 26.9 | England, The London Sports Car Show, Kempton Park, tlf. 01296 631181 |
| 2.10 | 8th Swiss Classic British Car Meeting. 800 cars . +41 22 361 79 81 |
| 6.10 | Zürich, Sotheby's auktion, Classic car sale. +44 20 7293 6444 / +41 1226 2231. |
| 6-9.10 | USA. Pennsylvania. Hersey 99 8th Classic Car Exposition. info@blackhawkcollection.com |
| 26.10 | England, The London Motor Show, Brooks auktions salg biler og automobilia. +44 171 228 8000 |
| 4-7.12 | England/Skotland Land's End to John o'Groats Rally. www.he-ro.co.uk , +44 1886 833505 |
| Januar 2000 | Classic Monte Carlo rally. www.carnet.co.uk/rallyoffice eller +44 1235 851 291 |



Månedens synspunkt er skrevet af Steen-Erik Brand. Steen-Erik er bestyrelsesmedlem i Motorhistorisk Samråd. Steen-Erik tager sig her af blandt andet juridiske forhold. Ud over dette har SE kastet sin kærlighed på en fin Zodiac og en Volvo samt modelbiler.

Al støtte til organisationerne!

Det er altid interessant at følge debatten i Veteran Tidende om de aktuelle emner og spørgsmål som rører sig hos klubbens medlemmer. Mange holdninger er tilkendegivet lige fra administrative klubspørgsmål om formandsposten til spørgsmålet om medlemmernes aldersfordeling set i forhold til hvilken slags køretøjer de pågældende medlemmer interesserer sig for.

Sådanne debatter er sunde og dem skal der altid være plads til. Det er immervæk et sundhedstegn at så mange meninger som muligt kan komme til orde i bladet, og på den måde er bladet også blevet særdeles interessant at læse.

Vi kan have forskellige opfattelser omkring mange spørgsmål, men vi har alle en fællesnævner: interessen for de gamle køretøjer. Og det er netop den interesse der er årsagen til at DVK og alle de andre motorklubber er dannet. Det er køretøjerne, der er vores centrum og det er køretøjerne, der skal passes og bevares og så er det sådan set ligegyldigt hvem der gør dette. Selvfølgelig skal vi også have klublivet til at fungere administrativt, men det må aldrig glemmes, at det i sidste ende også er for vore køretøjers skyld at organisationen gerne skulle kunne fungere.

Gennemgår man køretøjslisten er alle køretøjer jo interessante. De afspejler alle en løsning på et transportproblem ud fra samtidens tekniske muligheder og økonomiske formåenhed samt i mere eller mindre grad deres oprindelseslandes særlige kulturelle egenart set i et historisk-teknisk perspektiv. Hvert køretøj er et stykke teknisk kultur, som vi hver for sig er med til at bevare og som for altid ville have været borte, hvis ingen havde gidet interessere sig for det.

Det er faktisk et ganske stort arbejde at holde et ældre køretøj fuldt ud funktionsdygtigt. For slet ikke at tale om det kæmpe arbejde, som er bundet i de restaureringer, der foretages helt fra grunden. Det koster også noget, men til forskel fra anden kultur er vore køretøjer ikke på finansloven og dette er jo egentlig lidt diskriminerende, når man oplever hvor stor en interesse arrangerer med gamle køretøjer vækker blandt publikum.

Nuvel, det kan også være det samme med hensyn til offentlig sponsorering, hvis blot lovgiverne og myndighederne var mere føjelige i relation til vore køretøjer. Der er ganske vist allerede opnået meget med hensyn til afgiftslettelser og indførelsen af historiske nummerplader, men stadig er der mange opgaver at tage fat på.

Helt galt er det når myndighederne ikke engang selv kender reglerne vedrørende afgifter i relation til veteran- og klassiske motorkøretøjer. Regelmæssigt er jeg blevet ringet op af ejere af importerede ældre køretøjer, hvis afgiftssag er blevet behandlet ukorrekt i relation til gældende afgiftsregler og hvor reglerne omkring lovmæssig forvaltning er tilsidesat af myndighederne. I den sammenhæng skal det fremhæves, at enhver der har en verserende afgiftssag eller forespørgselssag hos det offentlige altid har krav på en begrundelse i forbindelse med sagens afgørelse samt en redegørelse for klagemulighederne til højere instanser. Hertil kommer mulighederne for som part i en sag at begære aktindsigt.

Det er således af største betydning for os ejere af ældre køretøjer at holde et vågent øje med politikere og myndigheder, fordi vi ikke automatisk kan regne med at disse tager hensyn til os, selvom vi er lige så gode betalende skatteborgere som alle andre og selvom vi yderligere er en integreret, blivende og forhåbentlig voksende del af den danske befolkning.

Der er derfor al mulig grund til at bakke op omkring vort klubliv og Motorhistorisk Samråd, så vi overfor politikere og myndigheder kan fremstå som en organiseret og stærk manifestation af vor hobby og interesse.

Steen-Erik Wessel Brand
Steen-Erik Wessel Brand

DVK



FRA REDAKTIONEN

Redaktørens tanker



Som noget nyt her i VT vil redaktøren gerne have lov at komme med sine tanker på dette sted i tiden fremover.

Tanker som gerne skulle bidrage til at gøre vort VT bedre, mere levende og læseværdigt. Men ikke kun tanker om VT også tanker i al almindelighed om vor klub og hvad der sker. Ris og ros, lidt info, personligt, almindeligheder, kort sagt lidt af hvert, stort og småt, væsentligt og uvæsentligt og skulle nogen føle sig trådt over tærne eller have kommentarer i al almindelighed, til hvad jeg kunne finde på at skrive om, er de mere end

velkomne til at komme med en bemærkning.

Når dette læses vil vi om få dage holde vort første rigtige redaktionsmøde. Det finder sted i Nivå den 19.9. Her vil vi diskutere VT's indhold med videre for de næste 12 måneder. For at sikre et godt og varieret indhold i VT er oplægget en fast stab af medarbejdere, så vi kan bringe varierede og læseværdige artikler. Men-men det skal ikke gerne kun være de faste der kommer med indlæg til VT. VT skal helst afspejle at det er alle medlemmers blad, så vi håber på en stor opbakning fra alle der har noget at berette om og husk som allerede tidligere nævnt, masser af billeder.

Vi ser også at mange af os i større eller mindre omfang samler på modelbiler, så skulle der være en blandt vore medlemmer der er ekspert her og har lyst at skrive, kunne det måske være interessant at få stof med om dette emne.

Jeg har ladet mig fortælle at vor nye formand har planlagt at komme

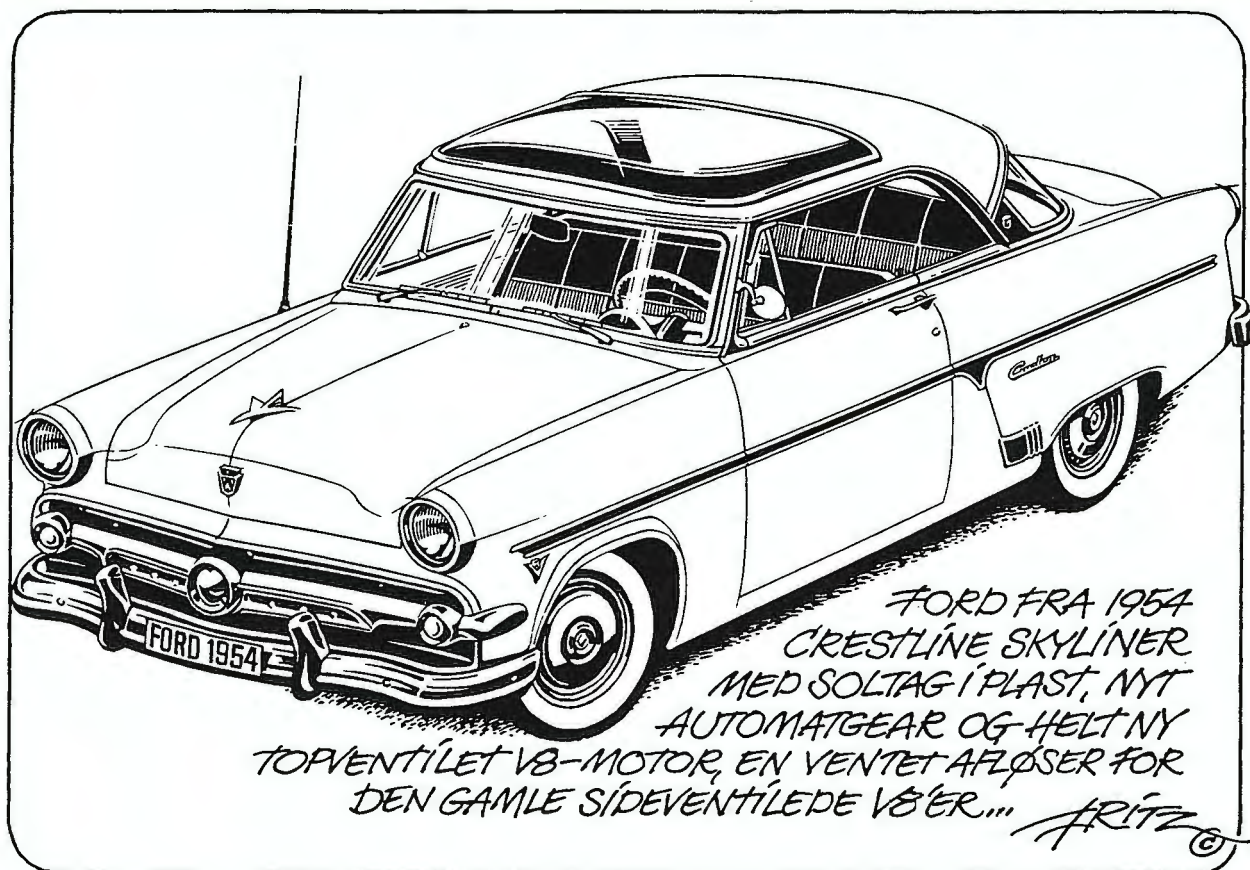
rundt og besøge vore forskellige klubsteder.

Den 28.9 kommer Steffen Jørgensen til det månedlige klubmøde i Klippinge. I næste nummer af VT kan vi forhåbentlig fortælle om de næste klubsteder Steffen J vil besøge.

Når jeg nu har fat i klubstederne er det en af redaktørens små drømme at alle klubsteder, fast til hvert nummer af VT, vil komme med en lille beretning om kommende aktiviteter samt en beretning om hvorledes disse aktiviteter forløb, gerne med lidt billedmateriale, så er det sagt.

Og hvad sker der egentligt i det vest og nørrejyske, hvad angår klubmødeaktivitet. Vort mødested på Sindinggård blev jo desværre nedlagt. Er der ikke nogen af vore medlemmer i området der kunne have lyst at få mødeaktiviteten op at stå igen og hvad med det nørrejyske/nordenfjordske findes der et par friske medlemmer der vil gå sammen om at få en fast mødeaktivitet op at stå. Kom frit frem. Ring til Dorthe på kontoret, til vor formand eller en fra bestyrelsen.

Redaktøren



FORD FRA 1954
CRESTLINE SKYLINER
MED SOLTAG I PLAST, NYT
AUTOMATGEAR OG HELT NY
TOPVENTILET V8-MOTOR, EN VENTET AFLØSER FOR
DEN GAMLE SÍDEVENTILEDE V8'ER... ARITZ



FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vore klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til Godskontoret og vore klublokaler.

24.-25.-26. september

Årets fynske bustur til Prag.

Tirsdag den 28. september kl. 19.30

Hvis Torben har nået at få redigeret filmen fra busturen til Prag, vil den blive vist denne aften.

Vi skal i gang med vinterens arrangementer, så hvis I har nogle ideer så kom med dem, så kan vi tale om hvad der skal foregå i vinterens løb.

*På aktivitetsudvalget vegne
René Dalager*

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

I lyskrydset på Hellevadvejen i Røde Kro køres mod Lunderup Mark. Kørligeud indtil bebyggelsen på venstre side op-hører - lige efter træerne ligger det nye klubhus.

Torsdag den 7. oktober kl. 19.30

Bemærk at dette klubmøde er flyttet en uge frem på grund af efterårsferien. Vi mødes i en garage, hvor der foruden gamle biler gemmer sig mange andre spændende gamle ting. Adressen er: Erik Svendsen, Over Jerstalsvej 231 i Rangs-trup ved Agerskov. Tilmelding til Frits Johansen på tlf. 74459450 senest 1. oktober.

Torsdag den 11. november kl. 19.30

Møde i klubhuset.

Torsdag den 9. december kl. 19.30

Julefrokost. Traditionen tro spiller vi banko efter maden, hvorfor I bedes medbringe en lille - gerne sjov pakke, så alle kan få rørt lattermusklerne. Prisen for julefrokosten vil blive den samme som sidste år, nemlig kr. 80. Tilmelding til Frits Johansen senest 1. december på tlf. 74459450.

Frits Johansen

ØSTJYLLAND RISTRUP

Mini stumpemarkedet ved sidste klubmøde viste at medlemmerne havde kigget deres hylder og skuffer efter. Og nogle handler blev der da også lavet.

Tirsdag den 5. oktober kl. 19.30

Klubmøde, videoaften. Her vises optagelser fra Vitus Beringsløbet den 12. juni.

Lørdag den 23. oktober kl. 14.00

Biblioteksdag afholdes. Klubben giver kaffe, medbring selv brød. Nu er klubbens tidsskrifter ved at være ajourført.

Tirsdag den 2. november kl. 19.30.

Klubmøde, kombineret foredrag og video.

*Med venlig hilsen
Lars og Arne*

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

Tirsdag den 28. september kl. 19.00

Klubmøde. Den nye formand Steffen Jørgensen vil komme og fortælle om sine ideer og planer for fremtiden samt besvare spørgsmål fra de forhåbentlig mange medlemmer, der vil benytte denne lejlighed til at hilse på DVK's formand.

*På gensyn
Kai*

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

OBS! nyt program grundet indtrufne omstændigheder.

Tirsdag den 21. september.

Tidligere mekaniker og lærer ved Teknisk Skole Torben Helstrand fortæller om bilmotorens basisjusteringer og besvarer generelle spørgsmål.

Tirsdag den 19. oktober

Almindeligt klubmøde.

Tirsdag den 16. november

Kim Hoffmeyer fortæller om sit hjørne af bilhobbyen, USA biler fra efterkrigstiden.

Tirsdag den 14. december

Bemærk datoen! Julefrokost. Tilmelding i Kværkeby.

*M.v.h.
Kaj Sørensen/
Hans Henrik Havsted*

BØRKOP VANDMØLLE

Torsdag den 9. september kl. 19.30
Klubmøde på Vandmøllen.

Torsdag den 14. oktober kl. 19.00

Erik Hougaard har fået arrangeret, at vi besøger Harry Johnsen i Glud. Harry Johnsen har et eller to „drivhuse“, hvor der dyrkes biler og mekanik. Vi besøger „drivhuset“ den dag, hvor Harry og andre lokale med interesse for biler og mekanik er samlet for at tilse „planterne“.

Erik og jeg sørger for kaffe og brød. Der kan købes øl/vand i „drivhuset“.

Kørevejledning: Fra Horsens mod Juelsminde/Glud, vej 459. Lige inden Glud by, dvs. vest for Glud skal vi ned til venstre, det er nr. 74-76. Vi vil sætte en form for „Veteranskilt“ ved landevejen.

Torsdag den 11. november

Klubmøde på Vandmøllen. Hans Geschwendtner kommer og fortæller lidt om sine biler som tæller Morris Major, Morris Minor, Austin Healey, Mini i kasser og X16 coupé på klodser.

Torsdag den 9. december

Gæt én gang!

*Med venlig hilsen
Poul Erik Jakobsen*

NIVÅGÅRD

Nu er der dannet et aktivitetsudvalg for Nivågårds/Sjællands mødevirksomhed, som består af følgende d' herre bestyrelsesmedlemmer, Jørgen Stets og Søren Bagge og som formand undertegnede.

I fremtiden vil det være muligt at få indflydelse på de mange aktiviteter, der finder sted på Nivågård/Sjælland. Det er bare at sende et kort til en af os, eller gribe fat i en af os på mødestedet.

Så har du en idé, et ønske, en klage, ros, eller andet der ligger dig på sinde, så grib fat i et af de to bestyrelsesmedlemmer eller mig. Husk du er altid velkommen med ideer eller ønsker, så grib telefonen og få gjort noget ved sagen.

C.N.



Torsdag den 16. september kl. 19.00
Virksomhedsbesøg på H.C. Ørstedsværket, vi mødes ved hovedindgangen, Tømmergravsgade 4, Kbh. SV. Og husk, det er nødvendigt at komme præcist, ellers kommer du simpelthen ikke ind. Kom og se den store dieselmotor og andre mekaniske ting til at lave elektricitet med. Der er desværre begrænset deltagerantal, så det er nødvendigt at tilmelde sig hos den søde Dorthe på tlf. 49145906.

Torsdag den 7. oktober kl. 19.30
Aktivtetsaften på Nivågård. „Overtræder du loven når du kører med din autotrailer“? Klubbens bestyrelsesmedlem Ole Poulsen, Saksøbing, der er ekspert i det der med kørekort (kørelærer), har lovet at komme og fortælle om hvordan reglerne hænger sammen omkring det med at køre med påhængsvogn (sådan hedder det faktisk i loven). Hvad siger loven og hvorfor er det at der er så mange der overtræder reglerne, når de kører med deres veteran på autotrailer? Kom og hør hvordan det hænger sammen.

Torsdag den 21. oktober kl. 19.00
Virksomhedsbesøg. Denne gang er mødet igen hos Henning Andersen, Classic Motor Car, Skalbakken 3 i Vanløse. Henning har igen været så venlig at stille lokaler til rådighed for medlemmerne i DVK. På denne aften vil der blive demonstration af den nok så kendte Dilon svejsemetode, og det ved hjælp af den flinke Jørgen Bobjerg, som har agentur for svejseværket af dette navn i Danmark. Begrænset antal, derfor tilmelding til Dorthe på tlf. 49145906.

Venlig hilsen Claus Neble

Nyhedsbrev fra MhS

Åbning af Øresundsbroen i år 2000
Det bliver Arte, der skal forestå åbningseremonien for den nye Øresundsbro i juli 2000. Det var også Arte, der stod for åbningen af Storebæltsbroen. Samrådet har foreslået, at der skal køre ca. 1.600 motorkøretøjer fra årene 1910-1972 over broen med 800 køretøjer fra hver side. Samrådet har tilbudt at stå for planlægningen og koordineringen af de danske veterankøretøjer fra Sjællandssiden, mens Motorhistoriska Klubben i Skåne vil planlægge for køretøjerne fra Sverige.

Samrådet fik en række erfaringer ved åbningen af Storebæltsbroen, som vi mener kan bruges i år 2000. Vi afventer nu en tilbagemelding fra Øresundskonsortiet og Arte.

Skrotpræmie og miljøbidrag

Jeg omtalte i sidste Nyhedsbrev, at Samrådet havde udtalt sig til miljø- og energiminister Svend Auken's lovforslag om indførelse af en skrotpræmie og et miljøbidrag. Lovforslaget blev vedtaget af Folketinget den 28. maj 1999, men der blev ikke - som vi foreslog - lavet en undtagelse for veteranbiler. Konsekvensen er derfor, at også veteranbilejere vil blive pålagt det nye miljøbidrag på 90 kr. om året.

Det er endnu ikke fastsat, fra hvilket tidspunkt det nye bidrag vil blive opkrævet, men efter ministerens udtalelser til dagspressen afhænger ikrafttrædelsen af hvornår forsikringsbranchen kan omlægge sine opkrævningssystemer så den kan medtage bidraget sammen med præmien for den lovpligtige ansvarsforsikring. Det kan måske først ske fra den 1. juli 2000.

Samrådet vil på ny overveje, hvordan vi kan få indført en særordning, så veteranbilerne ikke pålægges denne nye afgift.

„Århundredets biler“ i Herning
I dagene 11.-14. november 1999 åbnes portene i Herning for Europas sidste biludstilling i dette århundrede.

I den anledning vil der blandt publikum blive foretaget en afstemning om „Århundredets mest bemærkelsesværdige og betydningsfulde personbiler i Danmark. Samtidig foretages der verden over en lignende afstemning og finalisterne afsløres ved et stort tv-show fra Las Vegas i USA.

Alle veteranklubber bør derfor allerede nu forberede sig på, hvordan



klubberne kan være behjælpelige med at fremskaffe de ønskede veteranbiler i god stand til dette formål. Det er så meningen, at de valgte bilmærker og modeller skal udstilles i „Århundredets Bilhal“ i Herning, så de kan ses af alle de besøgende.

Slæbning af køretøjer

Som omtalt i sidste Nyhedsbrev er der fra den 1. april 1999 kommet en ny bekendtgørelse om slæbning af køretøjer.

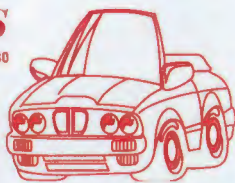
Det gælder dog stadig, at man højst må køre 30 km/timen, når man har en bil på slæb.

Der er for nylig afsagt en Østre Landsrets dom i en sag, hvor der blev slæbt en personbil med 61 km/timen. Selv om det ikke var godtgjort, at der var opstået konkrete faresituationer, blev begge førere betinget frakendt førerretten, og de fik desuden hver en bøde på 4.500 kr.

Fortsat god sommer
Ole Lindberg, den 1. august 1999

**Atolak af 1998 ApS**

Vermlandsgade 53 - 2300 København S - Tlf. 32 95 82 30

**Atolak er et firma
med 30 års erfaring!**

Vi maler alle typer biler - også veteraner - og leverer til tiden.

**Alle slags skader
Heloplakeringer
Lakreparationer
Rensning
Polering**

Er du i tvivl så ring til os.
Vi er eksperter i alle former for lakering.
Alle former for forsikringskader laves

Med venlig hilsen fra Atolak af 1998 ApS.
Hansson

Det var forhåbentlig så det!

For nu at bruge en tidligere meget dækkende overskrift, for nu er tiden udløbet for mere debat om formandsskiftet.... jeg tror, vi har været hele raden rundt! Nu begynder det at virke lidt anstrengt - er vi nogle stykker, som mener! Sagen bør henlægges til næste generalforsamling - og her kan alle opponenter ytre sig, tilkendegive deres synspunkter m.m. i det rette forum.

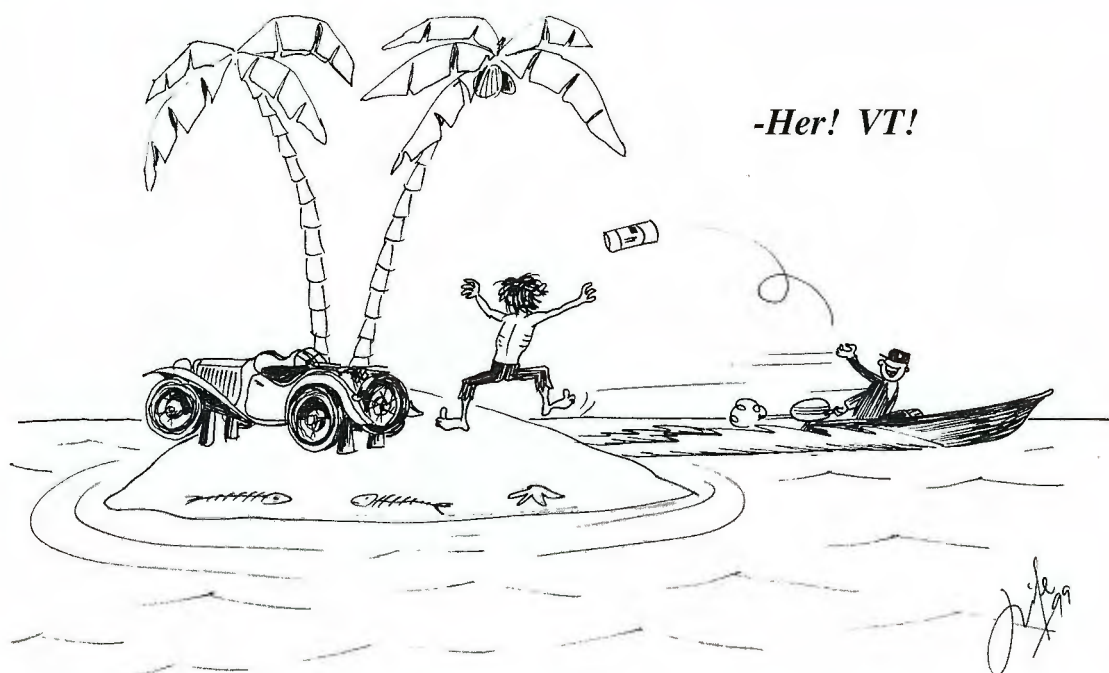
Nogle tror kun talenterne findes i hovedstaden... det gør de ikke, sku' jeg hilse at sige, vi har næsten samme sprog, øst og vest er endda blevet, om man kan sige, landfaste... og hver især har vi meget at give hinanden, men vi skal væk fra alt det ævl og kævl klubben har været behængt med i alt for lang tid!

Så opfordringen er... kridt skoene, mød frem på den næste generalforsamling, og her finder vi den rette leder, der på ideologisk vis kan profilere klubben, skabe den rette ånd... og så sidder han altså for bordenden og har det sidste ord... sådan!

Vor klub, og især vort blad, skal ikke fremstå som et skrift for sure opstød, men skal være et udtryk for et dejligt fællesskab om rigtige biler...

Venligst

Lars Hugo Kristiansen /
Jørn Jakobsen



GULDHORNløBET 1999



Tekst: Leif Gr.Thomsen.
Fotos: Forskellige.

En stribe Chevrolet'er, men kig først på den første, det er Klyn Schmidt-Christensens Phuoton (Touring?) fra 1932. Den er australsk, og det kan ses på højrestyringen og det lille køretøjerskilt, der siger Holden.

Så er dette århundredes sidste Guldhornløb kørt, og alting var, som det skal være: royale omgivelser, pragtfuldt vejr, glade mennesker, en formidabel kørevejledning og prøver af en art, som intet menneske kan forberede sig til. Dine evner som mekaniker hjælper kun lidt.



Peter Zinck Niensens Bugatti type 49 fra 1932, en cabriolet af Gangloff. Når det nævnes, at ejeren har Bugattien efter sin afdøde far Jens Nielsen, vil man nok nikke genkendende til dette absolutte klenodie.



Denne M.G.'er er en L2 Magna fra 1933, og den tilhører Clifford Storkholm, der har brugt mange timer med restaureringen af M.G.'en, som har tilbragt sin tid i både Tyskland og USA. Ifølge Aspden er den en meget sjælden fugl, idet der kun er lavet 90 af denne model med den lille 6-cylindrede motor på 1087 ccm.



Ras Overgaards Willys Jeep CJ3A 1952 ex hæren. Denne jeep så vi første gang til DVKs jubilæumsløbet i 1979, så man må sige, Overgaard har været tro mod sit mærke. Dette Guldhornløb var det sidste i en lang række for Overgaards vedkommende, idet han har afhændet jeepen på grund af egen alder.



Denne Touring fra 1929 ved samme ejer skal fotografæres bagfra, synes Fritz Johansen at sige. Typen har været den ideelle vogn denne sommer, idet den med sit gode udhæng har leveret optimal skygge og læ for en hurtig regnbyge.



Foto: Lis Andersen, Stevnsbladet.

STEVNS LØBET 1999

Lørdag den 7. august var en stor dag for Dansk Veteranbil Klub her på Stevns, selvfølgelig oprandt dagen med strålende sol og 24 graders varme, så kunne det kun blive en oplevelse for de 38 flotte ekvipager, som der var plads til, synd for dem som fik afslag.



Corvette 1958



Ford V8 1935



Lance Hennings
Chrysler Airflow



Morris 8, Unic 1925, Triumph TR



Citroën B4 1928, Chevrolet 1927

Turen startede klokken 9.00 med stort morgenbord i Rådhusets kantine. Kl. 10.00 afgang gennem byens hovedgade, som var afspærret for alle andre biler, til St. Heddinges Nytorv, hvor borgerne kunne beundre vognene.

Den ældste var en Unic fra 1925 efterfulgt af en Amilcar og en Citroën B4 begge fra 1928, så fulgte Ford'er, Morris, Adler fra 1930 til 1937. Derpå alle 50'ernes mange forskellige mærker. Mange åbne vogne, som rigtig nød den skønne sommerdag, måske den sidste i år.

På ruten gennem det smukke stevnske landskab var der fire bemandede prøver, som at bedømme vandindhold i en lukket tønde, huske 10 ting efter at have set i 15 sekunder, vælte konservesdåser med 3 bolde samt få vand i en spand til at stige til et bestemt antal liter ved at fylde sten i. Undervejs skulle der udfyldes en „tipskupen“ med 10 spørgsmål, hvor der var tre muligheder. Nogle var svære, fx. Hvad hedder Ford A bygget på sovjetisk samlebånd? Hvor

mange knallerter er der bygget i Danmark i de ca. 20 år produktionen varede? (Mange er ikke klar over at det er over 2 millioner styk). Hvor er Ford Escort med modelbetegnelse LX fremstillet? A: Spanien, B: Mexico, C: ingen af stederne. C var det rigtige, idet de bliver lavet i Brasilien.

Undervejs var der smagsprøver på både vin, øl og vand fra sponsorerne, rart i det varme vejr. Løbet afsluttedes med højt smørrebrød i rådhusets kantine, hvor præmieuddelingen også fandt sted.

Vinder af løbet blev: Lance Henningsen i en meget flot Chrysler Airflow fra 1934. Nr. 2 blev „Bus-Poul“ Franklin Rasmussen i Chevrolet 1927. Nr. 3 blev Svend Dråby i Ford V8 1934. Præmierne var flotte armbandsure efter eget valg fra en af sponsorerne.

En stor tak for et meget veltilrettelagt løb til løbsleder Hans Peter Nielsen, som både repræsenterer Lions Club, Stevns- og Dansk Veteranbil Klub.

Hilsen
Kai Wredstrøm
DVK Klippinge/Østsjælland



Mercedes 220 SE, Anglia, Mercedes 180.

RÜGEN CLASSIC

Tekst og foto: Ib Jensen

I dagene omkring Kristi Himmelfart var vi på tur i vor BMW 327/28 på Rügen i det tidligere DDR.

Vejret kunne ikke være dårligere med kulde, blæst og masser af regn. Slemst nok, men værre for de 85 deltagere i et større rally.

På motorvejen syd for Køge åbnede himlens sluser sig, og regnen væltede ned. Vi var på vej i BMW'en med kurs mod Gedser-Rostock færgen for nogle dages ferie i Kristi Himmelfartsferien på Tysklands største ø Rügen.

Selv om frontruder og viskere er små, er regnvejr ikke problemet. Det er derimod de hurtigkørende moderne biler, der sender kaskader af vand ind over den lave bil, så navigation stort set foregår efter gehør. I Tyskland holdt bygerne op, nu var der tale om heldagsregn, kulde og blæst. Slemst nok, men værre for deltagerne i et større internationalt rally:

„RÜGEN CLASSIC“ der over 4 dage fører deltagerne - 85 klassiske biler - rundt på den smukke ø, der er kendetegnet ved, at vejene overalt er indrammet af gamle høje vejtræer hvor trækronerne foroven er vokset sammen. Den bedste kulisse når man er undervejs i en førkrigsbil.

Rallydeltagerne bestod af en hel del førkrigsbiler og et større kontingent af engelske sportsvogne fra 50'erne og 60'erne fulgt af de mange forskellige Mercedes modeller, som vi kun sjældent ser på vore breddegrader.

Løbet arrangeres af et Hamborg-reklamefirma, „Media Direkt“ og lederen imponerede ved at kunne tale i mikrofon i timevis ved start-rampen uden at trække vejret.

Vor BMW 327/28 på Rügen



Forden med de nye tyske ejere

En bil, der straks virkede bekendt var en tidligere danskejet Ford V8 Cabriolet fra 1940, nu med den nye tyske ejer ved rattet. Han berettede, at de med nyerhvervelsen var kørt den lange vej til Sicilien, hvor de havde deltaget i TARGA FLORIO og efterfølgende på egne hjul havde gjort turen tilbage til Nordtyskland. Bilen havde ikke voldt kvaler af nogen art, og han bad mig hilse den danske sælger og sige, at han var særdeles godt tilfreds med den fine Ford.

Hjemturen, som vi havde fået anbefalet af „de indfødte,, gik med minifærge fra Glewitz til Stahlbrode og videre ad næsten øde fine landeveje tilbage til Rostock. En dejlig oplevelse nu i bedre vejr med kalechen nede.

Rügen er en rejse værd i veteranen. Der er overalt fine overnatningsmuligheder og restauranter, der forstår sig på at servere friskfanget fisk. Kan anbefales.



Mercedes 300

BMW DIXI ved starten på „RÜGEN CLASSIC“



Bentley'er i byen

Det var lige så apostlene var ved at dratte ned af balustraden på Marmorkirken, da en flok gamle Bentley'er bragede rundt om hjørnet ved Bredgade ned mod Amalienborg.



Stanley Man i Racerbentley.

Tekst og foto: Gorm Bang Olsen..

For byens bevarelse samlede en peacecar feltet op lige efter svinget, så kuplen på kirken står der endnu, men så kom de ellers brølende på koblingspunktet ned mod slotspladsen. Et dusin vintage Bentley'er kan godt mærke én for livet og mane til andagt.

Da de ordentligt og nydeligt var linet op til benovelse, kunne man konstatere, at alle dele så ud til at være udført solidt og gedigent, så det kan virke anstrengende at forstå, at ejere af sådanne vogne skal til at betale 90 kroner i årlig skrotningspræmie. Jeg har mine tvivl om nogen af disse prægtige vil blive skrottet indenfor de næste hundreder af år. Haløjsa-skrotningen er da vist også bare lidt typisk dansk miljø-hovsa og uden betydning, for alle vognene var i engelsk besiddelse. De gjorde et kort ophold i et velgørenhedsarrangement med den sympatiske titel: „Friends of russian Children to Red Square Vintage Bentley Rally“. På de påklæbede streamere var det oratoriske dog neddæmpet til „Brooklands - Red Square, Moscow Vintage Bentley Rally“. Prins Michael af Kent var protektor for rallyet, og man må sige, at han var ihærdig i embedet, for han førte feltet an som førstekører.

Alle etiketterne var repræsenteret. Der var „Red Labels“, „Green Labels“, „Blue Labels“ og „Black Labels“ med store blowere, og så var der dem, der var uden. Der var Le Mans Touring Bentley'er og racer-

*Le Man vinder 1923 ?
3 l kort chassis Red Label.*



Alle dele udført solidt og gedigent.

Bentley'er med anderumper samt en moderne, som så helt forkert ud i det selskab. Et enkelt lille brud på etiketten blev dog bemærket, idet en busfuld japanske turister ikke kunne modstå fristelsen til at invadere en 4½ Liters, da ejeren et øjeblik havde fjernere gøremål. Utroligt som så mange japanere der han være i en Bentley. Englændere har ry for i enhver situation at vise selvbeherskelse, og ejeren sagde da heller ikke noget, men lidelsen stod malet i hans øjne.

Nogle kølere stod i messing, andre i



Mod Amalienborg i Frederiksgade med Marmorkirken forstærket med afstivere i dagens anledning.

klubben Mr. Ray Wiltshire med frue deltog i en Red Label, d.v.s en 3 Liters hurtigløber på kort chassis og uden blower, og denne vogn skulle efter sigende også være en Le Mans vinder fra 1923. Hedengangne og formodentlig salige O.W. Bentley brød sig ikke om kompressorer og ingen blower-Bentley har nogensinde vundet (eller deltaget?) på Le Mans.



Der går nogen larm af en blæsebælg.

længe vrimgledede det med kvindelige ynder i og omkring hans Blue Label.

Gordon Wyles deltog med sin berømte „Old Number One“. Det var den vogn, der vandt Le Mans i 1930, som er det sidste år, en Bentley gør noget væsen af sig. Mr. Wyles bruger ligeledes sin tid på at køre rallyer og føre retssag i Old Bailey. Om det er som skædder eller som forurettet part han fører processer, ved undertegnede ikke, men sagen er den, at Old Number One efterhånden har gennemgået, hvad man i kirkelige kredse vil kalde

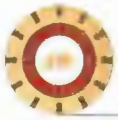
en „apostolsk transformation“. Alle dele er gradvist udskiftet: Motor, viskerblade, gearkasse, chassis o.s.v., og alt er sket forskriftsmæssigt og veldokumenteret uden slinger i valsen af nogen art, men nu melder spørgsmålet sig: Er Old Number One stadig 100% original? eller er den efterhånden 100% uoriginal? Dette spørgsmål er nok mere, end hvad juraen kan klare, og sagen burde måske snarere henvises til det teologiske fakultet.

Den tidligere formand for Bentley-

Da vi havde fået vore billeder - mine blev alle overeksponeret på grund af den blanke krom - drog kortegen videre mod Den Røde Plads, idet man dog forinden gav et par ture rundt om rytterstatuen på Amalienborg til bedste for publikum. Statuen burde erindre alle om, at biler endnu langt fra har fortrængt hesten, for der er vel endnu ingen, der har set et mindesmærke med en mand bag et rat. Den særlige æresrunde var vel også for at vi atter måtte fornemme lyden. Der er megen bulder i en kompressor-Bentley, og nemmest ville det være at sige, at lyden er helt ubeskrivelig. Så let vil jeg dog ikke prøve at slippe. Hvis læseren vil have et indtryk, skal han gå hen til sit klaver. Skulle der være en enkel, der ikke besidder et klaver, kan han gratis afhente mit. Det står i det lækreste nøddetræ, er forstemt og med sprængt ramme, men så meget desto mere velegnet til øvelsen. Man anbringer herefter begge balder på tastaturet i den nedre ende af tonerækken (til venstre) og hæver og sænker sig 3 til 5 gange i sekundet, og det vil lyde omtrent som en Bentley med fuldt blæs på.

krom, og alle var gejlet op til lejligheden, så solen - der ellers havde en af sine store dage - havde rigeligt sit hyr med at overstråle højglansen.

Læsere af engelske bilblade er sikkert tit stødt på Stanley Manns humoristiske og fandenivoldske annoncer for Bentley. Det er f.eks. ham, der tillægges ophavet til klassikeren: „Det sjoveste, man kan foretage sig med tøj på, er at køre race.“ Stanley Mann havde ikke mindre end to vogne med og kørte selv den ene. Han er vist noget af en strik, for inden



Ny Jaguar E-type cd-rom

Kan man abstrahere fra ideen om at bilfakta, gode billeder og sjove anekdoter skal komme fra bøger er Phil Porters seneste cd-rom om Jaguar E-typer en glimrende ting.

cd'en indeholder stort set samme informationer som de traditionelle Jaguar bøger, men fordelene ved cd-rom'en som medie er at de interaktive menuer tillader hurtige søgninger og anderledes muligheder for at bladre rundt. cd'en koster i England £ 29,95 og kan bestilles på tlf.: +45 01584 781336.



Bilauktioner on-line

Kan man lide spændingen og suget ved at være til auktioner er der nu mulighed for at være med, uden at være der. Før var man begrænset til kun at byde via telefonen. Nu kan man følge auktionen direkte på nettet. Man kan også byde on-line, men dette kræver dog en preapproval. Læs mere på: www.kruseinternational.com



DVD og Klassisk Race

Med udbredelsen af DVD-drev (digital video disc) og maskiner kan man nu få mange af de klassiske gamle film som indeholder gode racerscener. Specielt er den gamle film med Paul Newman "Winning" bestemt et gensyn værd, ikke mindst på grund af de heftige racerscener fra slutningen af 60'erne. Filmen kan købes både på nettet (hvor den er billigst) og i mange af radio/tv butikkerne til omkring 300,-. Også Steve McQueen i "Bullit", som har en stilskabende biljagt gennem San Fransisco gader, kan fås på DVD til rimelige penge.

Tjek www.dvdempire.com



Et godt forhandler site

At det også kan være underholdende at sælge (eller forsøge der- på) gamle biler, har Stanley Mann altid været et godt eksempel på. Han har gennem en årrække solgt de mest eksklusive Bentley'er med nogle yderst underholdende annoncetekster.

Denne humor har han videreført til siten som bestemt er et besøg værd. Du finder Stanley på:

www.stanleymann.co.uk

df@popx.dk



BMW 327/28



Først og fremmest tak til den nye redaktion for et fint Veteran Tidende og ikke mindst for et fint portræt af Erik Dinesen, mangeårigt medlem af DVK.

I afslutningen af portrættet er der et foto af en BMW 327/28 cabriolet med reg. nr. U 9626, en bil tidligere ejet af Mogens Skarring, den kendte motorsportsmand, der havde anvendt bilen til rally og væddeløb med held.

Bilen er ikke som nævnt i portrættet en EMW, men den ene af de 3 stk. BMW type 327/28, som Skandinavisk Motor Compagni importerede til landet før anden verdenskrig.

Bilen eksisterer desværre ikke mere, da den brændte helt op hos den daværende ejer i Frederikssund for 25 år siden. Jeg beså de sørgelige rester af chassis, skærme m.m. efter branden, der ødelagde alle chancer for at genopbygge bilen, der derfor blev skrottet. 327/28 nr. 2 kom til Græsted til et medlem af DVK, men han solgte bilen videre til Tyskland.

Bil nr. 3 er min 327/28, som jeg har ejet siden 1968. Den befinder sig i bedste velgående og er dermed den eneste eksisterende danske BMW Type 327/28.

Venlig hilsen
Ib Jensen

STORE BILER ELLER SMÅ BILER VI HAR DET HELE LIGE FRA DÆK TIL VENTILER



ALTID 3000 STK. DIAGONAL/RADIALDÆK
PÅ LAGER I FORSKELLIGE FABRIKATER OG
STØRRELSER TIL OMGÅENDE LEVERING

DIAGONALDÆK:



US
ROYAL
TIRES

Firestone

Universal

DUNLOP

LESTER

Commander Tires

RADIALDÆK:



Firestone

BF Goodrich

MICHELIN

BESØG VORES HJEMMESIDE OG SE
DET STORE SORTIMENTS KATALOG
MED MØNSTRER OG SPECIFIKATIONER



CTV-TRADING
HJORTEVÆNGET 44
DK-2880 BAGSVÆRD
TELEFON +45 44440091
TELEFAX +45 44440391
E-MAIL: INFO@CTV-TRADING.DK
WEB-SITE: CTV-TRADING.DK

MÅNEDENS KØRETØJ

GOGGOMOBIL T400 1959

Tekst og foto: Hans Pedersen

Vi er sikkert mange, der husker de mange småbiler fra 1950'erne og 1960'erne. Denne type biler havde sin storhedstid i perioden 1956-1965, altså ca. i 10 år.

Mange husker formentlig de meget små Goggomobiler, der blev produceret i V.Tyskland fra 1955 til 1968, hvor fabrikken blev overtaget af BMW.

Den oprindelige producent var Hans Glas GmbH, Isaria-Maschinenfabrik i Dingolfingen i nærheden af Bayern. I begyndelsen fremstillede man her landbrugsmaskiner, men i 1951 påbegyndte man produktionen af Goggo-scooteren, og i 1955 var den første lille Goggo klar til salg.

Denne interessante bil fører os til Anton Sørensen i Videbæk ved Ringkøbing. Anton's første bil var netop en Goggomobil.

Der sker det hos Anton, som sker hos mange af os andre: Der er pludselig gået ca. 30 år, d.v.s. at både Anton

og vi andre lige så pludselig er blevet ca. 50 år. I den alder bliver de fleste vel lidt nostalgiske – man kigger lidt tilbage på sit liv, og blandt mange dejlige minder husker man den allerførste bil, og man får stor lyst til igen at eje og køre samme bil, eller motorcykel hvis en sådan var det første køretøj.

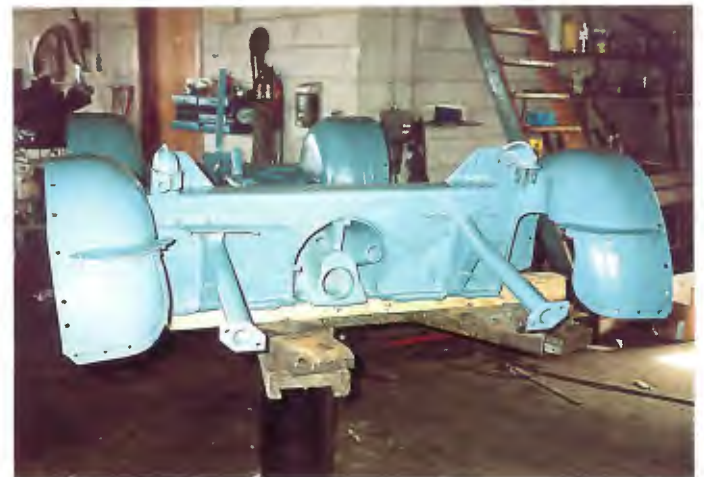
Antons lille drøm går i opfyldelse i 1996. Han har netop købt Den Blå Avis, hvor en Goggo er til salg i nærheden af Ålborg. Anton ringer straks, får en beskrivelse af køretøjet, og køber den. Det går hurtigt mod Ålborg med trailer til hjemtransport af drømmen.

Goggo'en er hel, der mangler naturligvis dele som lygter, udstødning, et par håndtag o.s.v. – men bilen er

til stede. Den er rusten og medtaget, men kan reddes. Den lille fine Goggo bliver restaureret på 2 år, og i foråret 1998 står den som fabriksny. Ved Ringkøbing-løbet samme år får den 1. præmie for bedste restaurering af alle fremmødte biler – store som små. Anton fortæller, at Goggo'en blev skilt fudstændig ad, hvilket er meget let, idet hele karrosseriet kan afmonteres fra bundrammen med ca. 95 bolte. Herefter har man et helt nøgent karrosseri at svejse på. Goggo'en fik en fabriksny venstre dør og forskærm, og der blev indkøbt diverse karrosseridele såsom front, paneler og skærmkanter. Alt blev repareret 100%, sandblæst og metalliseret inden den endelige slutlakering i den helt originale blå farve.







Goggo'en blev lake- ret såvel udvendig som indvendig, og hele bundrammen blev ligele- des sandblæst, metalliseret og lakeret i den originale farve, der var noget lysere end karrosseriet.

Herefter blev det hele samlet med nye gummilister o.s.v.

Motoren var helt OK, havde kun kørt 84.000 km. Der blev ordnet bremses og styretøj, nye støddæmpere blev monteret. Nye lygter, nye stålfælge og nye dæk – og VUPTI: Anton havde fået sig en ”fabriksny” Goggomobil T 400, årgang 1959.

Anton er møbelpolstrer, så vi behøver vel ikke nævne, at stofindtræk- ket også er som nyt.

Bilen står helt som fabriksny - derom ingen tvivl. Originale Goggomobil-måtter for og bag - jo der mangler ikke noget.

Der er mange biler, der er lavet fint i stand, men denne skønne Goggomobil er helt unik.

Nyprisen i 1959 var kr. 8.975,00 og den årlige vægtafgift var kr. 90,00 - jo det var tider.

I 1957 blev Nordisk Diesel importør af Goggomobilerne, thi der var flere modeller. De første hed T250, T300 og T400, hvilket henviste til cylindervolumen. Antons Goggo er som nævnt model T400, og den er sjældnen i hjemlandet Tyskland. Her er de fleste overlevende Goggo'er model T250 og T300. Foruden disse modeller fandtes der en varevogn med skydedøre, en pick-up med sky-

dedøre og endelig en skøn lille coupé-model.

Alle modellerne havde den samme bundramme med fortøj, bagtøj, styretøj og motor som den almindelige lille personbil.

I alt blev der produceret ca. 280.000 Goggomobiler af nævnte typer fra 1955 til 1968.

I 1958 fremviste Goggo-fabrikken en helt nye og større model, nemlig Goggomobil T700 med frontmonteret 4-cylindret boxermotor med overliggende knastaksel. Det var faktisk Goggo – eller Glas – som den senere kom til at hedde, der var først med de i dag kendte tandremme, der erstattede taktkæderne. Det hele begyndte med Goggomobil, blev til GLAS og alt sammen blev i 1968 til BMW.

Anton fortæller til sidst, at de små Goggo'er i Tyskland ikke var monteret med et kølgitter – dette var måske et specielt dansk fænomen.

Anton kan også huske at hans første Goggo var forsynet med skyderuder i fordørene, noget han ikke siden har set på nogen Goggo. Alle har åbenbart nedrullelige vinduer. Og dog.

Vi har sammen studeret nogle gamle brochurer og fotos, og her kan man tydeligt se skyderuder. På de tyske brochurer kan vi også få bekræftet, at de tyske Goggo'er var uden kølgitter.

Antons Goggo blev indregistreret første gang den 6.6.1959, den er altså 40 år gammel. Den har haft 3 ejere inden Anton, og den har altid kørt i København.

Men nu her i 1999 nyder den sit otium i Videbæk nær Ringkøbing, og på denne dej-



TEKNISKE SPECIFIKATIONER:

MOTOR

Luftkølet 2-cyl. totakts twin-motor
 Slagvolumen: 395 cm³
 Effekt: 18,5 hk
 Karburator: Bing med startindretning
 Elektrisk udstyr: 12 volt
 Gearkasse: 4 gear frem, 1 bak

CHASSIS

Fortøj: Uafhængig affjedring med svingarme, skruefjedre og hydrauliske støddæmpere
 Bagtøj: Uafhængig affjedring med pendulaksler, skruefjedre og hydrauliske støddæmpere
 Styretøj: Tandstangsstyring

BREMSER

Type: 4-hjuls hydrauliske
 Tromlediameter 180 mm

DIVERSE SPECIFIKATIONER

Dækmontering	4,40 – 10"
Akselafstand	1800 mm
Bilens længde	2900 mm
- bredde	1280 mm
- højde	1310 mm
Egenvægt	420 kg
Benzintank	25 liter
Benzinforbrug	17-20 km/l ved normal kørsel
Tophastighed	100 km/t

lige augustdag, hvor temperaturen er 30 grader, da tager jeg afsked med Anton og hans kone.

VT siger tak for en særdeles fornøjelig eftermiddag med fremvisning af en særdeles dejlig Goggo.



BILHISTORISK TIDSSKRIFT

A.L. BREMS



Det første danske
bilmærke
1899-1912



Kort efter DVK's stiftelse skænkede familien Brems os en indrammet forstørrelse af et velkendt billede af prøveførslen med A-modellen fra 1900. Da DVK ikke havde egne lokaler deponerede O.T. Neel billedet hos Kongelig Dansk Automobil Klub. Efter KDAK's endeligt lykkedes det at få billedet tilbage og det hænger nu i lokalerne i Nivå. Fotografiet her er en variant, taget foran et stråtag. Personerne er de samme som på det andet billede: Julius Theodor Brems og sønnerne Åge og Jakob.

Det var med denne vogn, Politikens unge reporter, senere chefredaktør, Henrik Cavling, 25. juli 1900 var på en „motor-skovtur“, som han næste dag beskrev i avisen:

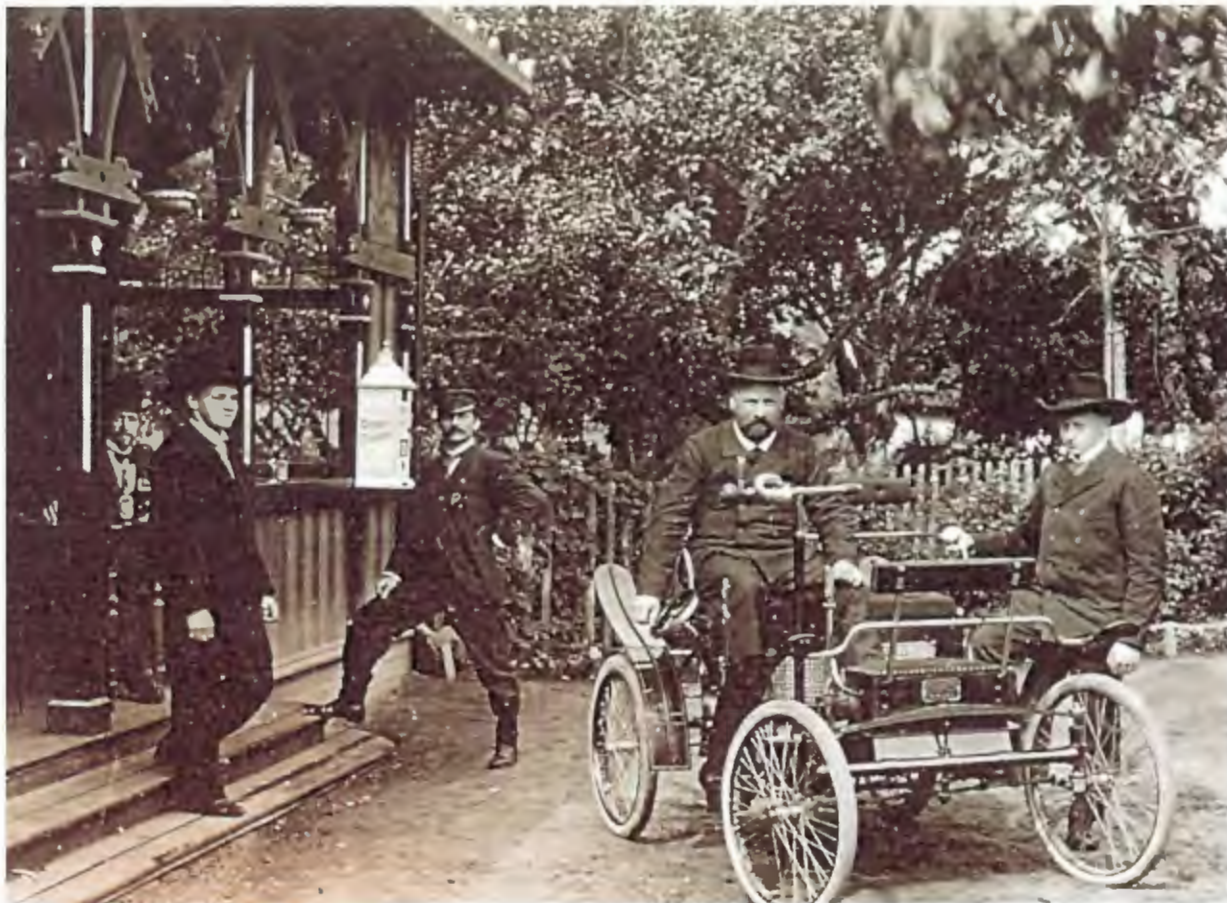
- Er man uvant med Motorkørsel, overraskes man over den Fornøjelse, det er at fare hen ad de banede Veje, saa Pløret sprøjter mange Alen i Vejret, at suse durk gennem de mosovergroede Landsbyer, hvor Beboerne forfærdede dejsende af Forskrækkelse farer op af Dvalen. Ud af Portene ryger gamle Lænkehunde, der synes at have sovet i Aarhundreder. En navnløs Rædsel gennemstrirer dem fra Halespids til Snude, og de er stumme af Forfærdelse. Saa - naar vi er langt borte, faae de Luft og giver Hals ...

A.L. Brems byggede otte motorvogne, de blev alle solgt og flittigt brugt, men ingen er bevaret. Lad os ikke af den grund glemme de fire pionerer, deres anonyme hjælpere eller deres prægtige maskiner.

**Niels Brems
Virum**

Niels Brems har lagt flere års arbejde i at udforske familiens bilfremstilling og korrigerer tidligere bilhistorikers fejl. Han er søn af Holger Brems, den tredje af Brems-brødrene og ham der lavede 1907-modellen. Niels Brems er civilingeniør og lige fyldt 81. Mangeårigt medlem af DVK og stadig aktiv med en Citroën 5HP 1925 Kløverblad, som han personligt har restaureret til mindste enkelthed - og lakeret - og en DKW RT125 1954, som var i god stand ved anskaffelsen men nu er ved at få en ny gang lak. Alt bliver arbejdet i bund, grundet og lakeret. Efter forsøg med diverse sprøjter er Brems' erkendelse at det bedst foregår med „en flok spraydåser“.





Et vidunderligt billede af Brems' A-type foran Krokodille-Pavillonen i Stensballe. På verandaen købmand Carl F. Holst, Horsens. På trappen Jakob Brems. Ved automaten med „Postkort og Prospekter“ fotograf Peter Christensen. I bilen jernavarefabrikant Julius Th. Brems og Åge Brems.

De der så den første BREMS motorvogn på gade og vej i sommeren 1900, de der kørte i den, de der skrev om den og dens bygmestre, troede alle at det var Danmarks første. Politiken udskrev i 1899 en konkurrence om den første dansk byggede motorvogn, der virkelig kunne køre, og gav BREMS-vognen præmien.

HAMMEL-vognen - bygget godt 10 år tidligere - var gemt og glemt, uden at sætte det mindste spor i pressen eller i publikums bevidsthed (1). De få der kendte til den, gjorde ikke BREMS-vognen rangen stridig, selv om de kunne læse om den i avisen, hvis de så ordentligt efter. Heldigt for bilhistorien, at HAMMEL-vognen blev fundet efter mange års glemsel i 1925 (se Bilhistorisk Tidsskrift 89, 90 og 91/1987), at den kunne restaureres til fuld funktionsduelighed og gennemføre et Brighton-løb i 1954, inden den fandt en æresplads på Danmarks Tekniske Museum.

Med HAMMEL-vognen således på plads er der god grund til også at finde en hædersplads til BREMS-vognene, selv om det kun kan blive på papiret: ikke en eneste er bevaret for eftertiden.

Målet for Brems pionererne var klart fra begyndelsen: at sætte en produktion i gang, som man 35 år tidligere havde startet en produktion af dirkefri og brandsikre pengeskabe, og 15 år tidligere en hurtigt voksende produktion af cykler. Da man læste i aviser og fagblade om de første tyske og franske motorvogne, var Julius Theodor Brems' ældste søn Åge netop udlært. Han drog til Tyskland for at finde ud af, hvordan man der lavede motorvogne. Han fik arbejde på en cykelfabrik i Eisenach, hvor man netop var begyndt at bygge WARTBURG motorvogne på licens fra den franske fabrik DECAUVILLE. Kort efter cyklede også næstældste søn Jakob - på sin BREMS cykel - til Eisenach og fik arbejde samme sted.

At de to brødre fik gode chancer for at lære noget om motorer, viser følgende episode fortalt af Jakob (2): Franske teknikere var kaldt til Eisenach for at finde ud af, hvorfor WARTBURG motoren ikke ydede helt, hvad den skulle. Da tyskerne og franskmændene havde sprogproblemer, blev de to danskere kaldt til. De kunne engelsk og tysk og en smule fransk, nok til at de kunne forklare tyskerne, at når motoren skulle løbe

hurtigt med fuld effekt, var det vigtigt at udstødsventilen åbnede når stemplet var 10 mm før nederste dødpoint, ikke ved selve dødpointet, sådan som WARTBURG motoren gjorde. Den dag lærte brødrene nok at måle drejningsmoment og omdrejningstal på en motor, der løber hurtigt.

WARTBURG-vognen stod for Åge og Jakob Brems som en gennemprøvet konstruktion, som de hjemme i Viborg kunne lave lige så god - her og der måske endda bedre. Nu fik de travlt med at komme i gang med deres egen vogn.

Tilbage i Viborg lavede de den første tegning - af rørstellet - dateret 24. juli 1899. Alt undtagen støbegods blev fremstillet på eget værksted efter de bedste håndværksmæssige traditioner og af de bedste materialer, der kunne skaffes. Men de har næppe taget sig megen tid til at eksperimentere, tanken om at blive de første i Danmark har haft høj prioritet. Var de i tvivl om en konstruktionsdetalje blev den lavet som de havde set den i Eisenach. Intet under at BREMS-vognen kom til at ligne en WARTBURG, selv om den ikke var en tro kopi.

Grundlovsdag 5. juni 1900 kørte



Brems nr. 2,
type C, 1901.
Lille vare- og
lystvogn med
Åge og Hans
Brems.

BREMS-vognen sin første prøvetur, og den led sit første havari: smeltet tændrørsisolation, efterfulgt af første, men vist nok eneste, tilfælde, hvor vognen ikke kom tilbage til Viborg for egen kraft. Et hold soldater fra skydebanen i Viborg Krat fik deres livs oplevelse ved at skubbe vognen den lange vej hjem til værkstedet (5).

Brems så klart betydningen af at vise vognen frem for presse og publikum. Efter ture til Horsens, Århus og Randers kom den med skib til København. 24. juli 1900 - præcis et år efter den første tegnings datering - står den parat foran Hotel d'Angleterre, hvor Henrik Cavling fra Politiken stiger på og kører med på den tur til Lyngby, som han dagen efter malende beskriver i Politiken (3), og som giver Brems præmien for den første dansk byggede vogn, der vir-

kelig kunne køre. Dagen efter blev vognen demonstreret for pressen og offentligheden på Langelinje. Blandt andet „Ingeniøren“ og „Samfundet“ skrev rosende om den.

En original brochure for BREMS Type A er bevaret. Den viser to billeder af vognen, giver en god teknisk beskrivelse, samt salgsbetingelser: Pris 2.800 kroner netto ab fabrik, at betale med 1/3 ved bestilling, resten ved levering, heri indbefattet undervisning i vognens brug og hele behandling.

Alt dette vidner om en usædvanlig kombination hos vognens bygmestre af teknisk snilde og resolut markedsføring.

BREMS Nr. 1 Type A 1900

Specifikationer:

Motor: 2-cyl. luftkølet, boring 72 mm, slaglængde 76 mm, slagvolu-

men 630 cc, 3½ hk, 2 gear fremad. Vognen: 3-personers, hjul 28x2½“, affjedring foran: tværfjeder på lange styrbolte, der glider i bøsninger i stellet forrør. Bag: Ingen. Vægt 400 kg.

Benzinforbrug: 3/8 pot pr. mil (21 km pr. liter), tankkapacitet til 30 mil (225 km), største hastighed 3½ mil pr. time (26 km pr. time).

I ydre ligner vognen mange andre af samme type og årgang. Slægtskabet med WARTBURG og DECAUVILLE røbes af den uafhængige forhjulsaffjedring, som vist ingen andre havde. Også et forniklet start-håndhjul til højre for førersædet er et iøjnefaldende fællestræk for de første vogne af de tre mærker.

Kendemærket var et støbt messing-skilt med „A.L. BREMS ETABL. 1851 VIBORG“ på forsiden af for-



Bremse nr. 3, 1901 eller 1902. Let varevogn.

sædet. Vognen blev efter sine mange glørværdige ture solgt til cykelhandler Nylander, Kolding, for 1.200 kroner. Den lave pris skyldtes måske at den var lidt ramponeret og slidt her og der.

Mon der blev lavet mere end den ene type A? Ry Andersen mener der blev lavet to ens. I „Danske Biler“ side 32 giver han to grunde til sin antagelse: Jakob Brems huskede at der blev lavet to ens, omend ikke hvilken type det var. Og bag på et type A billede, det hvor baggrunden er et stråtag, har Jakob skrevet „Nr. 2“. Disse grunde holder dårligt for en nærmere prøvelse: To ens vogne møder vi senere i rækken af 8 vogne, først to type C, derefter „udstillingsvognen“ og Foersoms vogn. Og stråtagsbilledet er det som er brugt i brochuren og iøvrigt også i Ringers artikel fra november 1900 (10), altså på et tidspunkt hvor en type A nr. 2 næppe kan have været færdig. Påskriften „Nr. 2“ må betyde billede nr.

2 - nr. 1 kan være stengærdebilledet. Ikke som Ry Andersen udlægger det vogn nr.2. Da der ikke er fundet andre holdepunkter for to ens af type A, vil nærværende liste kun have én.

Redaktør Ringers artikel fra november 1900 (10) er interessant fordi Brems heri fortæller lidt om sine planer for fremtiden, som de så ud da han havde kørt meget i type A nr. 1. Han nævner et trinløst gear baseret på remskiver med variabel diameter. Vi kan forestille os, at det 3-trinsgear, tegningerne viser, har været så vanskeligt at skifte, at man har opgivet det til fordel for et 2-trinsgear som angivet i brochuren, og så iøvrigt spekuleret på en tredje løsning. Brems nævner også at man arbejder med magnetænding, utvivlsomt fordi batteriet er et svagt punkt i vognens pålidelighed. Endelig nævnes en ny vogntype under arbejde, som kan fremstilles mere enkelt, og en del mindre 2-personers vogne -

også under arbejde - i prisleje 1.600 - 1.800 kroner. Der er derimod ikke noget om, at der blev lavet endnu en vogn som den første.

BREMS Nr. 2, Type C, 1901

Specifikationer:

Motor: 1-cyl., luftkølet, 1 7/8 hk.

Vognen: 1- à 2-personers, hjul 26x2", affjedring foran som type A, bag 3/4-cirke bladfedre.

Benzinforbrug: 1/4 pot pr. mil (30 km pr. liter), tankkapacitet til 30 mil (225 km), største hastighed 5 mil pr. time (37½ km pr. time). Pris: 1.800 kr.

Vognen er kortere og smallere end type A, den er hurtigere og mere økonomisk. Dens luftkølede motor ses tydeligt på fig. 2 under starthåndhjul. Krumtappen ligger på tværs i stellet, på type A ligger den på langs og kræver koniske kron- og spids-hjul. Boring og slaglængde er ikke kendt, men den har antagelig sam-



En formodet Wartburg 5HK 1901. I flere detaljer ligner den mere en Brems. Er det en Brems, er det Brems nr. 4, vandkølet, 4HK. Billedet stammer fra Peter „Velo“ Sørensen.

me cylinder som type A: 72x76 mm, i så fald 315 cc.

Vognen var færdig i juli 1901, og det er utvivlsomt denne vogn, der blev solgt til kredslæge Andersen, kendt fra en anekdote fortalt af Osvald Mikkelsen som arbejdede hos Brems. Kredslægen spændte et tæppe ud under vognen, hvorfra han kunne opsamle eventuelle løsgående dele og sætte dem på plads igen (11).

Ry Andersen beskriver denne vogn rigtigt på side 26 i „Danske Biler“, men på side 32, hvor han oplister de otte biler, er der to fejl. „Den siges at være vandkølet“. Det er forkert, den var helt sikkert luftkølet, og „den siges at være udstillet i Odd Fellow Palæet i København (marts 1902)“. Det er også forkert. Udstillingsvognen havde ifølge kataloget plads til 3 personer, havde 4 hk og var vandkølet. At den får nr. 3 i listen skyldes at Ry Andersen tror på to ens type A som nr. 1 og 2.

BREMS Nr. 3, 1901 eller 1902

Vognen er som nr. 2 en type C, men lidt forlænget og forsynet med en stor varekasse. Stellet er derfor forstærket med stålbarduner fra to støtter under midten til for- og bagende.

Ry Andersen nævner også denne

vogn som vandkølet, men den var luftkølet, selv om cylinderen knap kan skelnes på fotografiet, den har jo ikke køleslange imellem forhjulene som de følgende vogne, der var vandkølede.

Hvornår den er solgt, og til hvem i Studiestræde 24, vides ikke. Den kan måske være solgt til Peter Sørensen, Magasin Velo. (Ejeren af ejendommen Studiestræde 24 i København var grosserer Th. Rich. Lejere var i 1901 og 1902 ifølge Kraks Vejviser fabrikant P. Sørensen & Ko., trikotagefabrikant Fr. Nielsen, grosserer Axel Holm og litograf Sophus M. Kruckow. P. Sørensen lyder besnærende, men dels var „Peter Velo“ på det tidspunkt ikke fabrikant, dels havde han at dømmе efter sønnen Peter Sørensen Juniors erindringer i Bilhistorisk Tidsskrift 35 og 36/1973 aldrig den adresse, derimod havde han sin nyåbnede selvstændige forretning på hjørnet af Admiralgade og Fortunstræde. I 1903 eller 4 flyttede forretningen til Citygade, hjørnet af Kristen Bernikowsgade. Endvidere ville den meget reklamebevidste Peter Sørensen næppe være nøjedes med at skrive adressen på sin varevogn. Red.)

BREMS NR. 4, 1902.

Denne vogn var udstillet i Odd Fellow-Palæet i København i marts 1902. Ifølge udstillingskataloget har den en 1-cyl. vandkølet motor på 4 hk, 3 gear frem og sæder til 3 personer (9), side 27. Det lader ikke nogen tvivl om at det ikke er en type C, men en ny model.

Den stod på udstillingen på Peter Sørensens stand, Magasin Velo, side om side med to WARTBURG vogne (12). En 4 hk luftkølet, som ligner en BREMS type A, og en 5 hk vandkølet, som ligner den ny BREMS. I Ry Andersen's bog „Man drejer Håndsvinget til Motoren går“ (13) på side 28 ses to sådanne vogne (de to billeder er ombyttet, på den øverste ses vandkøleren imellem forhjulene, det er den der har 5 hk). I samme bog, på side 35 (og i BHT 35/1973 side 12. Red.), findes et billede fra Illustreret Tidende 1902, som ifølge billedets tekst viser en BREMS og en WARTBURG. Det har Ry Andersen i teksten rettet til to WARTBURG, hvilket utvivlsomt er rigtigt. Men BREMS-vognen er der også, helt ude til højre ses netop dens stærterhåndhjul og førersædets højre armlæn, men ikke mere.

Findes der mon et billede af denne vogn? Måske, måske ikke. I hvert fald ikke i Ry Andersen's ovennævnte to bøger, og heller ikke i Jakob Brems' efterladte arkiv. Men i „Automobilets Historie og dets Mænd“ (14) er på side 220 i bind 1 et billede, der ifølge teksten viser en af A.L. Brems i 1901 indført WARTBURG vogn med Peter Sørensen ved styret og fabrikant Brems ved siden af. Dette billede fortjener en nærmere undersøgelse, blandt andet fordi Ry Andersen i „Danske Biler“ på side 20 skriver: „Historien om den importerede WARTBURG vogn er opfundet af Henrik Cavling til brug for pressen og er siden gået igen i motorlitteraturen.“ Kilden til denne kryptiske bemærkning anføres ikke, men det kan have været Jakob Brems, som Ry Andersen jo havde talt med.

Om billedet kan siges at det ikke er Julius Theodor Brems, der sidder ved siden af Peter Sørensen, Brems



havde endnu mere skæg end Sørensen. Importeret af Brems er også forkert. Er det mon rigtigt at det er en WARTBURG? At den er vandkølet ses af køleaggregatet imellem forhjulene. Er det en WARTBURG er det altså 5 hk modellen øverst på side 28 (13), billedet skal sammenlignes med.

I denne sammenligning finder vi i vognenes ydre en række træk, som uden af afgøre spørgsmålet - i hvert fald holder tvivlen vedlige.

1) Fig. 4 viser ikke de store cirkelformede fjedre, som bærer førersædet på WARTBURG.

2) Fig. 4 viser en kort lyddæmper under motoren, på WARTBURG når lyddæmperen frem til styrestammen.

3) Fig. 4 viser et lukket, polstret ryglæn for førersædet, WARTBURG har det åbent og upolstret.

4) Fig. 4 viser et højt, polstret ryglæn for forsædet, WARTBURG har

ikke noget egentligt ryglæn, kun et stålrør.

5) Fig. 4 viser en afdækning af motoren under førersædet, WARTBURG har ingen afdækning.

6) Fig. 4 viser bagskærmene krummet fremad til optrinet, det har WARTBURG ikke.

7) Fig. 4 viser lygter, det har WARTBURG ikke.

At fig. 4 er BREMS nr. 4 må stå som en mulighed, der kun kan afgøres, hvis mere materiale dukker op. BREMS-vognen må være solgt på udstillingen, til hvem vides ikke, det kan være Peter Sørensen, der solgte den. Urtekræmmer Foersom, Århus (senere Ålborg) kommer på udstillingen for at købe, men Brems kan kun love ham at lave en lignende vogn i løbet af et år. Det bliver en aftale.

I Ry Andersens „Danske Biler“ (9) omtales denne vogn rigtigt på side

27, men den har ikke fundet sin plads i rækken af 8 vogne, fordi en type C fejlagtigt har fået dens plads som udstillingsvogn.

BREMS Nr. 5, 1903

Det er denne vogn, som Brems lovede Foersom, da de handlede på udstillingen i København året før. Konstruktionen er utvivlsomt den samme, i hvert fald i store træk: vandkølet motor under førersædet, sæder til 3 personer. 4.5 hk er lidt mere end nr. 4, men det er utvivlsomt den samme motor, man har fået til at snurre lidt hurtigere uden at tabe for meget drejningsmoment. Stel og affjedring ser ud til at ligne type A.

Foersom hentede selv vognen i Viborg i 1903 og betalte den med 2.200 kr. Han brugte den i to år, dens videre skæbne er ikke kendt.

*Fortsættes i næste nr.
Tallene i parenteser henviser til noter sidst i artiklen.*



Foersom med hunde på sin 1903 Brems.

Sølagerløbet i sommer og sol



**Tekst: Steffen Frølich.
Foto: Yngve Falk.**



Løbsdeltager nr. 14 Delage D8-120 var løbets så absolutte "Star". Vognen tilhører H.J. Beier der har haft den siden 1956. Det var første gang vi havde lejlighed til at beskue og beundre denne underskønne ekvipage. Vognen er just hjemkommet efter en total restaurering i udlandet.

Det stabile sommervejr var ikke rigtigt indtruffet, så det var med nogen bekymring vi afgik fra Dragør i åben vogn og støvregn.

Men velankommen til pladsen og en fin morgenmad, indledte en pragtfuld varm solskinsdag.

Jørgen havde fundet en virkelig smuk og fredelig rute, lige tilpas for de gamle køretøjer og en række spørgsmål af de drilske, lige sådan som det skal være.

Løbet sluttede med en dejlig frokost sponsoreret af Sølager Camping. Sølager Camping drives i øvrigt af en af Jørgens tidligere kollegaer fra bankverdenen. Jørgen selv er som bekendt også afhopper fra bankverdenen, nu med sin egen forkromede pølsebar i City 2. Det må være en hel epidemi.

Vindere i løbet blev: Nr. 1: H.J. Beier, Nr. 2: Vicky Thisten, Nr. 3: Jørgen Stets

Vor tidligere næstformand Jørgen Behrendt havde inviteret til løb i den skønne egn omkring Arresø. Udgangspunktet var campingpladsen ved Sølager.





Øverst: Svend Jensens Chevrolet Master coupe 1933, Steffen Frølichs Corvette Stingray 1963, Flemming Sørensens Opel Super Six 1937.

Nederst: Løbsdeltager nr. 29 Sahra og Mogens Andkjær i deres dejlige Mercedes 220 SE Coupe fra 1964, med soltaget vredet op på fuld styrke. Mogens har været en flittig løbsdeltager i 1999. Løbsdeltager nr 13 en BMW 327, i dagens anledning forklædt som Mercedes 230, nå ja når man som Yngve Falk har en store garage fuld af dejlige biler behøver man jo ikke nødvendigvis komme i den man har tilmeldt. Mercedes'en er vist i øvrigt en af Yngves nyerhvervelser.

Bivognen

Som medlem af DVK deltog jeg for nylig i Sølagerløbet. Jeg skriver ikke for at kommentere selve løbet men blot nævne at min kone og jeg havde megen fornøjelse heraf. Vi ser, som andre, med stor glæde, at der stadig kommer mange, der passer på de rigtigt gamle biler.

Sådan var der også i løbet en Ford T ladvogn (tidligere brandbil). Et ægtepar i en moden alder havde taget turen fra Århus i et førerhus med ikke for megen plads. Forden startede før os. Lidt uden for Skansen ved Hundested overhalede vi imidlertid Forden, der nu holdt i vejsiden et stykke oppe af en bakke. Da vi passerede Forden i vor næsten nye 40-årige Healey, sendte vi den en venlig tanke og regnede ikke med at se den ved målet.

Men den kom i mål og vi kom ved spisningen til at sidde sammen med det søde ægtepar. Jeg fik vist sagt noget i retningen af, at Forden nok havde tabt pusten og fik dette svar: Forden...nej, nej...den fejler skam ikke noget!! Der kom pludselig en bi ind i førerhuset og vi følte, at vi måtte stoppe af færdselssikkerhedsmæssige grunde. Havde du kigget ordentligt efter, ville du have set os sidde og vifte som vanvittige for at få den ud. Forden...nej, da!

René Hammershøj



Munkebjerg Hill Climb

Tekst og foto: John Jørgensen

Roser til Historisk Motor Sport Danmark

Efter gennem 30 år at have været involveret i motorsport på mange forskellige niveauer, ville jeg i år opleve Munkebjerg Hill Climb. Kun én gang før har jeg været tilskuer til et hill climb, det var på Goodwood i Sydengland. Det var da selvfølgelig en stor oplevelse med mange spændende biler. Jeg er dog endnu mere imponeret over at det i lille Danmark kan lade sig gøre at stable et sådant arrangement på benene.



Fin og kvik afvikling, pragtfuldt terræn at køre i, gode tilskuerforhold, når man bare gider bevæge sig ud i skovterrænet, og så får man ovenikøbet motion tillige med.

Herligt også at gå rundt i depotet og se de flot klargjorte gamle racer- og sportsvogne samt standardvogne med sportsligt tilsnit, som vi husker så godt fra dengang.

En virkelig skøn blanding af gamle Riley racere, M.G., Jaguar, Lotus, Healey, Cooper, Abarth, Morgan samt familiebiler med lettere forhøjet blodtryk, som Anglia, Vauxhall, Opel, Citroën og ikke at forglemme et par Mustang'er, som næsten kræver stort kørekort på den smalle bane. En fornøjelse at se at Jason Watt ikke alene kan tumle en formel 1 vogn, men også en mere almindelig bil.

Også nogle få oliedryppende englænder- motorcykler var repræsenteret. Og så duften af racerolie og lyden af udblæsningsrør med godt gennemtræk - det er sgu da nostalgi så det klodser - jeg tror det hedder fedt med et moderne udtryk.

Skulle jeg have et ønske, var det et par højtalere mere på strækningen - ledningerne var jo trukket gennem skoven i forvejen.

Tak til de ansvarlige for et godt arrangement, med håbet om flere løb af den slags, vel vidende, at det nok ikke er alle dertil egnede steder, at myndighederne er lige velvilligt indstillede.

På gensyn
John Jørgensen
Odense



Indvielse af Skoda Museet i Glamsbjerg

Tekst og foto: Hans Pedersen

SKODA MUSEUM i Glamsbjerg på Fyn blev indviet søndag den 8. august 1999 – i silende regn. Til trods herfor samledes der ca. 75 mennesker mellem kl. 10.00 og 11.00, hvor Skoda Museum slog dørene op.

En særdeles fin gammel Skoda fra 1925 stod parkeret udenfor. Den var kommet fra Prag, og tilhørte Václav Machacek.

Byens borgmester blev afhentet på sin bopæl i denne gamle Skoda, og han holdt kl. 11.00 en tale til de fremmødte, hvor han naturligvis oplyste, at byen var glad for sit nye museum.

Blandt de besøgende var også gæster fra Skoda-fabrikken, samt fabrikens eget museum i hjembyen Mladá Boleslav, ca. 60 km nordøst for Prag.

Der er ca. 20 biler på Skoda Museum, og folk husker mange af dem fra de danske landeveje, specielt modellerne fra 1950'erne og 1960'erne. Mange danskere har haft en Skoda Oktavia i begyndelsen af 1960'erne, måske på papegøjeplader? De nyere modeller med hækmotor huskes også af mange.

Museums-bilerne er flot restaurerede, og det hele er sket på rekordtid, idet det kun er 1 år siden folkene bag det nye museum fik ideen hertil.

Skoda Museum kan besøges på søndage i "lige uger" fra kl. 13.00 – 16.00





Veteranklubberne på Sjælland indbyder til :

Swap Meet

søndag den 3. oktober
1999 kl. 9.00 - 14.00

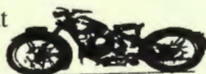


Tid igen !

Det er igen tid til det originale SWAP-MEET, har du noget du mangler - eller har du som de fleste noget du bare gemmer på, så benyt chancen på **Danmarks største ikke kommercielle stumpemarked** - der som sædvanligt afholdes ved City 2, Taastrup - Grønt parkeringsområde. City 2 er placeret centralt for hele Sjælland Alle er velkomne. Købere såvel som sælgere^{*)}

Praktiske oplysninger : **Sælgere** skal henvende sig til Dampromleklubben v/Steen Rudberg, Safirvej 2, 3060 Espergærde. (Deltagende sælgere ved de sidste 2 Swap Meets vil få en særskilt invitation).

Besøgende skal køre efter kortet og benytte Blåt område til parkering.



* Arrangørerne forbeholder sig ret til at afvise sælgere der ikke handler med gammelbil, motorcykel og veteranknallert relevante dele (sko, tøj, lædervarer og andet skrammel).

Vi opfordrer så mange som muligt til at komme i gammel bil eller på gammel MC, da der også denne gang er P-plads "på taget" for disse køretøjer.

Vi glæder os til at se jer til Swap Meet ved City 2 i Taastrup. Husk at det altid er påklædningen - ikke vejret der er noget i vejen med !



Dansk Ford A Klub sælger Ford A dele fra sit klubhus, Sofielundsvej 48 i Glostrup i tiden 12.00 - 15.00, det er kun 8 km fra City 2. - Alle Ford A entusiaster er velkomne. Klubben byder på kaffe og giver 10 % rabat, til medlemmer såvel nye som gamle, på hele sortimentets 1400 numre.



PS. Næste Swap Meet afholdes 30. april 2000



Bredekærgårdløb



Pløje- og harvekonkurrencer med heste & traktorer, rideopvisning, stationære motorer, tærskværk, Cykelhistorisk Selskab, Nimbusklubben, folkedansere, gammeldags købmandsbutik, 4 H udstilling, børnedyrskue og veteranbiler.

OBS! Medbring børn, børnebørn, andres børn, picnic kurv med frokosten og jer selv!!!

**Ankomst den 18. september 1999 mellem kl. 9.00 - 9.30
morgenmad kl. 9.30 - 10.30.**

Løbet der startes kl. 12.00 vil bringe os rundt på ukendte veje og større viden. Der bliver mulighed for at spise den medbragte mad undervejs.

Vi er tilbage ved Bredekærgård ca. kl. 14.00.

Nu er det muligt at købe kaffe og kage, syltetøj m.m. og se på alle de andre aktiviteter, indtil der uddeles en lille økologisk præmie til alle.

Slut kl. 16.00

Hvor:
**Bredekærgård
Tranekilde Bygade 4, Tranekilde
2635 Ishøj**

Tilmelding næste side



„spinder som en kat“

Siger Kai Wredstrøm fra Klippinge efter at han har givet sin Anglia fra 1960 og sin MG Montego fra 1986 **MT-10**. Kaj tilføjer „længere pr. liter og væsentlig mindre olieforbrug, - så hvis du vil glæde din bil og din pengepung, så se at komme i gang med MT-10, så bliver du garanteret lige så glad, som jeg er.“
Ovenstående er citat fra et brev vi har modtaget fra Kai Wredstrøm.

Med **MT-10** Beskytter du optimalt motor, gearkasse m.m. mod slid, forlænger levetid, reducerer olieforbrug, kører længere pr. liter og reducerer støj fra f.eks. gearkasse. MT-10 behandler metallets overflade og nedsætter friktion og slid til det absolutte minimum. Til nye såvel som slidte motorer, gearkasser, lejer m.m. MT-10 kan redde dig for dyre reparationer eller effektivt forlænge levetid for dele der er svære eller umulige at skaffe. Blandbar med så godt som alle olietyper i forhold 1:20 (5%). Fås i f.eks. 250 ml nok til 5 liter olie. **Vejl. pris 349,-**

Særligt tilbud: 250 ml spar kr. 84,- kun kr. 265,-

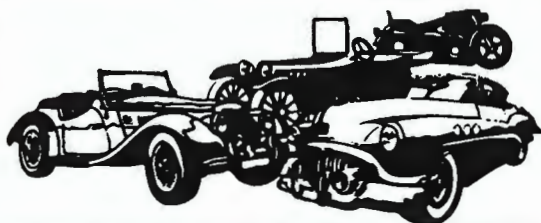
ring og bestil
32535922

Gratis

Ring og få tilsendt gratis prøve på MT-10 TM og test selv MT-10™'s enestående friktions-reducerende evne.

MT-10™ er billigt i brug. En påfyldning holder op til 50.000 km. Vil du vide mere? ring efter gratis brochure og læs om MT-10™ og de andre specialsmøreprodukter med MT-10™.

Steffen Frølich ApS Lindevej 6 2791 Dragør. 3253 5922
e-mail: sfrolich@post6.tele.dk



BILMESSER & Brugtmarked

For 28. gang den 16. og 17. oktober 1999
i Dronning Margrethe Hallerne - 7000 Fredericia

Messen har stor succes med stadigt stigende besøgstal og indeholder bilmesse, stumpemarked med dele til biler og motorcykler, stort kræmmermarked og klubtræf for mærkeklubber, (entusiasttræf).

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 16. og 17. oktober 1999.

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



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

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.

Peder Fuglsbjerg

Bråvej 11 . 8781 Stenderup
Tlf. 75 68 13 33 . 40 45 13 33

Peder Nielsen

Højsletvej 35 . 8900 Randers
Tlf. 86 41 64 64 . 40 27 64 64

Tilmelding Bredekærgård

Navn

Køretøj År

Voksne Børn Tlf

Tilmelding senest den 14.09.99 til: Willibald Farbmacher • Hjortevænget 613 • 2980 Kokkedal • tlf. 49145167



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

M.G. Midget Mk I, 1961 på DK papirer. Bilen er adskilt, og indrømmet; den har set bedre dage... Ekstra tilbehør er Le Mans front og drophead hard top (begge i glasfiber). Motor er den originale 948 cc med dobbelt SU (ok). Prisen for al denne lyksalighed er kun kr. 8.000. Poul Frøkjær, tlf. 86408323.

Mercedes Benz 250, model 123, årg.1979, sort orig.lak, aut.gear, servo, fartpilot, start-spærre, sik. seler for og bag, tectylbeh., kun sommerkørsel, særdeles velholdt, fremstår og kører fejlfrit. km 211.000, kr. 65.000,00. Henv. på tlf. 38286342.

Hillman Minx 1959, original, sorte plader, pris 35.000 kr. 90.000 km, mange reservedele medfølger. E. Thomsen, tlf. 36171606.

Volvo 242 G1, 1979, 2,1 ltr. motor. 160.000 km m. anhængertræk, med plader, 1 ejers garagevogn. Meget flot og velholdt, nysynet. Pris kr. 17.800.

3 stk. Opel Kadett A 1965, 1 stk. coupé og 2 stk. 2-dørs sedan. 100% originale og komplette. Masser af reservedele medfølger. Med plader. Sælges for højeste bud. Lars Phister, tlf. 39660250.

Morris 8E roadster 1939, 2 prs., sjælden model, komplet, nyrenoveret bortset fra sadelmager, sælges billigt. Jimmy Clemmensen, tlf. 32520306.

Jaguar Mk II, 3,4, 1961. manuel/overdrive, dansk bil, skal synes, hvid med blå læder, til løbende istandsættelse/renovering. Pris kr. 45.000. Ole Chr. Olsen, tlf. 45891231/20100651.

Ford A ½ tons 1931. Delvis rest., mangler lak og krom, pris kr. 20.000. H.C. Møller, tlf. 86420799/20818798.

Triumph TR3 1959, rustfrit, Cal.import, til rest., kr. 55.000. Lars Koppel/ S. Tønsager, tlf. 86173740/86191610.

M.G. TD 1953. Flot og velholdt, dækken, baggebære, gerne bytte med andet sjovt køretøj, kr. 118.000. Børge Jespersen, tlf. 75840599.

Toyota Corolla Sprinter coupé 70 KE 15, sjælden model, rød med sort interiør, mange ekstra dele. A. Elsborg, tlf. 39299898.

Morris Oxford 1962. 2 stk. sælges p.gr.a. pladsmangel. Begge biler: kr. 5.000. Preben Frederiksen, tlf. 86551595.

Renault Estafette pick-up m. kalechestativ, 1977. En ejers (Renault forhandler), kørt 106.000 km, mekanisk og plademæssigt i virkelig god stand. En rigtig sjov og sjælden model. Kr. 15.800. Kr. Korsgaard, tlf/fax 86486968.

Austin Healey frø, nysynet, rød. Pris kr. 70.000.

BMW 2800 CS 1971. Nyrenoveret for 110.000 kr. af prof. mekaniker. Lev. nysynet, regninger kan ses. Pris kr. 60.000.

Escort 68 M.I. Til hist. race, close gear, udb. skærme, bur, hurtigt styr, 4 link, sæde, instrument, skal færdig bygges, motor 1740, lidt rust i bagskærmen ellers ok. Pris kr. 25.000.

Ferrari 308 GT4 1974, 56.000 km. bilen står i concours stand, som ny, uden afgift, air condition, læder, rød, afgift ca. 100.000. Pris kr. 220.000. Henv. tlf. 33240171.

Buick fra 1923 sælges. Er adskilt, højre styret, i dårlig stand, men ellers intakt, meget sjælden. Billig. Hans Øbakke, tlf. 40254420.

Volvo 544 1963, 4 gears, kørt 157.000 km. Henv. tlf. 49200290.

Vauxhall Ventora 3,3 1968. Fin stand, ingen rust, sidst synet april 99. Pris kr. 23.000 H.H. Mors, tlf. 38878702.

Datsun 1200 1972, sorte plader, grøn, ingen rust, kr. 3.000. Henv. tlf. 55502028.

Skoda Octavia st.car, 1964, pæn stand, skal synes, pris kr. 5.000. Evt. bytte. Henv. tlf. 47742181 / 40263181.

Fiat 500 L 1971, pæn, velholdt, original, soltag, 100% original. Importeret fra Italien. På danske plader. Prisdé kr. 30.000. Henv. tlf. 45503131/75543520.

Jaguar E-type, roadster 1962. Original, perfekt mekanisk stand, megen historie, den smukkeste E-type. Pris kr. 325.000. Tom Hede Markussen, tlf. 44980026/22212291.

Morgan Plus 4, årgang 1956, 4-sædet, pris kr. 150.000. M.G. TC årgang 1947, pris kr. 140.000. Volvo Joker „Sommer“, årgang 1972, pris kr. 60.000. Aksel Jensen, tlf. 44958705.

Triumph TR6 1970, 2,5/6 cyl. US/L.A., fuldstændig dokumenteret nyrestaureret til original concours stand. Pris kr. 160.000. Henv. tlf. 49193326.

Chevrolet Chevelle Malibu fra 1969. Hvid 4 dørs sedan med 6-cylindret rækkemotor på 142 hk. Kører fint og er velholdt udenpå som indeni. Pris kr. 50.000. Henv. Phillip, tlf. 74651150/20405116.

Toyota Crown 1974, stw., aut., kørt ca. 380.000 km, motor og gearkasse kørt ca. 120.000 km, synet 12/97. Bilen er i god stand, tilbud ønskes. John Ullstad, tlf. 45853992.

M.G. Midget Mk III 1275 1971, altid dansk, kun 84.000 km, ude af reg. siden 1979, adskilt, rust lavet, spændende bil, rostyle fælg. Kr. 22.000.

Triumph Acclaim 1982, rhd, u/afg., god stand, måske eneste i DK, kører perfekt, (afg. ca. 9.000.) Pris kr. 5.000.

Morris Marina 1968, FWD, rød, 134.000 km, synet, sorte egns plader, unik stand. Kr. 17.000. **Triumph Herald 13/60 1969**, 2 ejere, 124.000 km, absolut uden rust, klar til maler, kun brugt originale „stanpart dele“. Kr. 15.000. Evt. bytte med mc. Hans Hansen, tlf. 74543758.

Morris Minor pick-up 1960 sælges. Originalt og intakt metallad, 72.000 km fra ny. 3 ejere, 2 ejere, kører godt. Velholdt, meget lidt rust. Skal sælges p.gr.a. pladsmangel. Prisdé kr. 25.000, ring og byd! Henv. Niels, tlf. 48362266

Morris Minor 1000 Super 1970 sælges. Mørkegrøn. Originalt 37.000 km fra ny! Meget velholdt, skal sælges p.gr.a. pladsmangel. Prisdé kr. 35.000. Ring og byd! Henv. Niels, tlf. 48362266.

Mercedes 200/8 1968, blå, sidst synet 28/7 1994, til renovering (kun lidt rust) eller reservedele, sælges grundet tidsnød. Kr. 2.000. Henv. tlf. 40541346.

Rolls Royce Wraith 1938. Dansk drophead coupé. Projekt, skal sælges nu. Prisdé kr. 165.000, evt. bytte. Morten Frost, tlf. 86136969.

Ford V8 Super de Luxe cabriolet 1948. Bordeauxrød med hvide dæksider, sorte nr. plader. Total restaureret i USA i 1995, skal ikke synes. Kr. 180.000. Torben Hermansen, tlf. 98353955.

M.G. B GT 1966 m. overdrive. Totalt restaureret til højeste standard. Smuk sølvmetallic, meget velkørende, senest synet i nov. 98. Bør absolut ses. Pris kr. 125.000. Jørgen Bakka, tlf. 45425434

Singer 1936. Restaureret og kørende dansk sportsvogn. Rød med røde lædersæder, sort kaleche og lyse trådfælg. Kim D. Larsen, tlf. 38803132.

Opel Kadett 1968, model LS, 32.000 km fra ny, helt jomfruelig bil. En ejers garagevogn, ny alarm og tectylbehand., aldrig svejst. Sorte plader, skal ikke synes. Kr. 29.000. Henv. tlf. 2030799.

Stearns Knight 1925, 7 personers touring, restaureret.

Dodge 1922 touring, urestaureret, god stand. Viklit Graae Jørgensen, tlf. 45425268.

Biler købes

Fiat 124 Spider model AS eller BS. Henv. tlf. 86276484

Velholdt **Amazon, 544, P1800** købes. Ole Callesen, tlf. 74561611

Dele til biler sælges

Motor til 4 cyl **Chevrolet 1928** + renoveret Chevrolet blok 6 cyl. **1952 Ford T + Ford A** motor.

2 forlygter **Cadillac 1926**, 2 forlygter **Reo ca. 1929**, 2 forlygter til karbid jern + messing, sidedylygter **Ford T** til petroleum. Viklit Graae Jørgensen, tlf. 45425268.

Til VW Scirocco Mk I 1974-76: 1 ny venstre forsikrarm kr. 700.

Peugeot 204 Berline: 2 nye bagskærme kr. 800 pr. stk. eller 1.500 for begge.

Volvo Amazon: 1 metalforsikrarm venstre kr. 700, 2 dørbunde til fordøre 4-dørs kr. 100 pr. stk.

Til Volvo 544: 1 frontklap til modeller fra 1962 og frem kr. 600.

Til Volvo 444 1957: 1 viskermotor m. forb. stænger m.m. kr. 300, 1 ratstamme u. styrehus kr. 500.

Til Ford Cortina Mk I: 2 frontgitre kr. 150 pr. stk., 1 frontgitter til Taunus P7 kr. 150.

2 frontgitre, Taunus P5 å kr. 50,- Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

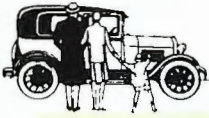
Opel Kadett A 1962- 1965. Masser af reservedele til sedan og coupe. Sælges samlet. Tilbud ønskes.

Dæk med hvide sider, 5 stk. nye **diagonal Firestone**, 6,40 x 15, 1.600 kr. Niels Phister, tlf. 58375336.

Bagaksler **Ford T 1926**. **Opel ca. 1931** med 18" hjul (P4?) **Ford V8** med 16" trådhjul. Gengasgenerator, stor model med nyfremstillet svøb. P. Hass, tlf. 56508576.

Til Triumph TR: gearkasse 4 trin synkron.hovedrep. med nye lejer og synkromesh (for 3.500 kr.) sælges for kr. 4.500.

Til Triumph TR 7 / Sprint: motor 2.000 cc, 16 valve, ohc, ca. 130 hk. Hovedrep. m. ny



KØB - SALG - BYTTE



krumtap, knastaxel, stempler, lejer, vandpumpe etc. for kr. 9.600. Dele afvejet, porte og ventiler bearbejdet. Motor komplet med svinghjul, ind- og udstødningsmanifolde, strømfordeler og vandpumpe. Sælges kr. 8.500.

Til Lotus m.fl.: originale Lotus fælge (GKN) 5 stk. 7x14" for Eclair & Elite. Passer også Triumph 2000/2500/Stag, Toyota Corolla/Supra, Mazda 626 med 4 bolte i D 4,5" (114 mm). Incl. centre & 7/16 UNF møtrik: 500 kr./stk. Carsten Frimodt, tlf. +45 39691490.

Til All Days: (lille engelsk bil fra 1914-18) Meget fint trærat m/ 5 alu-eger 23 mm midterhul med not-udfræsning, totaldiameter: 35 cm. **Studebaker:** ca. 1952-55 gearkasse og topstykke til 6 cyl., sideventilet, Champ. eller lign. m/ ratgear. Billig 500 kr. pr. stk.

Studebaker: Cham.Com: Nyt olietryksmanometer 48 - 56.

Pirelli Centurato 5 stk. 165 x 15 til Volvo, M.G. - A+B, Peugeot m.v. 70-100% slidbane. **Fiat 509 1926 Spider** 2 pers åben m. kaleche, i stumper og stykker, sælges delt.

Fiat : 518 -19-20-22: Fine forlygter malede og forkromede typer.

Passagervindspejl: Meget fin luksus 3-fløjet (mrk. Oswald). Forniklet og fejlfrit og komplet **Passagervindspejl.** Amerikansk mrk.: "Goldie", Tera New? Malet jern, mangler det ene beslag.

Borgward Isabella: 2 forlygteglas m/ rem, den ene med parabol. Baglygteglas. Bremsebelæg, for og bag.

Chrysler Valiant: 4 næsten nye hjulkapsler. **Austin A-40 1951-55 :** Lydpotte original model.

Kuffert: Træ.meget fin/m lærred og bøjler. Ca. 70 x 50 x 45

Austin "Cambridge": Instrumentpanel m. speedo/triptæller/gasolin/temp.olietryk- og ladelampe

Peugeot 403-404: Ny fælg m/nyt 15" Michelin X dæk.165 x 15"

Gammel karburator: Mrk.: L. Viel.form. fransk. Manifoldhulmål: 24,5 mm komplet.

Kølerfigurer: Peugeot: 50'erne • Studebaker 48-49 • Vauxhall 48-53 • Ford V8 1937.

Magneti Marelli membran-horn med 15cm tragt. Total: 23 cm.

Delco Remy : 1 dynamo type nr. D-943 J-6V-Chevy 30-32 og en startmotor type 710-D-6 V- til ?.

Fiat 500 efterkrigs model: Instrument m/olietryk og bensinmåler, fin stand.

Citroën: Solex karburator af bronze, med Citroënmærker på.

Vauxhall fra 40'erne eller 50'erne: Hjulksapsel meget fin, diameter: 28,7 cm. Vauxhall står i rødt.

Jaguar bagtøj m/ Power Lock. diff. spær. Udv. 1:3,54

Citroën 11-C-Familjare: Komplet original lydpotte m/ malifoldflange

Fiat 500 1948 og frem: Lydpotte.

Ole Hübbe 75 94 48 01

Oldsmobile. Holley Street Dominator indslug til 400', 425', 455', kr. 900. Original 425' 2-portet indslug med karburator og luftfilter kr. 1.200. Knast og løftere til 425' kr. 900, m.m.

GM biler. Cadillac 1959/1960 evt. andre GM biler: hvid kaleche incl. overtræk og „Bow pad“. Alt sammen nyt! Værdi ca. kr. 5-6.000, sælges for kr. 3.800. Henv. tlf. 49144646/20459166.

Dele til biler købes

Til Volvo 142 GL 1973: vange under overgearkasse type J
Henv. tlf. 62219383

Jaguar Type E : Bagtøj udv. 2.88:1 evt 3.07:1 med Spær: (Powerlock) .
Ole Hübbe 75 94 48 01

Til Ford Escort Mk I købes: Kent 1600 GT motor, Quick tandstang, kardanaksel (2 delt med låseringe), styrtbøjlebur, racersæde, ildslukning & race-sikkerhedssele (nye). Carsten Frimodt, tlf. +45 39691490.

Til Opel Rekord A 1965 2-dørs sedan købes 1 anhængertræk + 1 bagagerumsmåtte.
Lars Phister, tlf. 39660250.

Chevrolet 53 grilltand venstre, **Cadillac 48** bagkofanger.
Torben Bech, tlf 75863468.

M.G. TD: Girling støddæmper til foran, eller bare indmaden til en. gearkasseophæng, håndbremse.
Ernst Rempt, tlf. 74661170.

VW 1200 glasfiberskærm, højre, bag købes.
Birger Hannibal Hansen,
tlf. 45868688/23314793.

Til Buick Le Sabre 1963. Forkofanger + bagkofanger, kofanger fra Buick Wildcat 1963 skulle også passe, krom skal være pæn.
Henv. tlf. 47742181/40263181.

MC'er sælges

Sunbeam S8 1954. Fin stand, dansk, kørende, evt. lidt restaurering kræves.

Ariel Square Four 1000 cc 1939. Stivstel med gitter forgaffel, dansk, rustfri, skal gennemgås, evt. lettere restaurering.

NSU Max/Supermax? 1955 ca. 1 stk. med papirer, 1 stk. uden, urestaureret, god stand. Herudover 100 kg. dele. Sælges samlet.
Kim D. Larsen, tlf. 38803132.

Norton 19 S 1957, 1 cyl. 600cc. Nyt stempel, nye ventiler og ventilstyr, mange nye dele, bl.a. parabol, laderelæ, bøsninger i svingarm, speedometerdrev, kæde og bagdæk. Kr. 39.000.
Henv. tlf. 74459564.

Dele til MC'er sælges

Honda CB 72 250cc 1961-67. 2 stel, 1 motor, 5 hjul, tanke, udstød, etc. etc. Herudover 100 kg andre dele fra 4 stk. ophuggede motorcykler, sælges samlet.
Kim D. Larsen, tlf. 38803132.

Harley Davidson 1926-28, 350 cc 1 cyl cylinder, topstykke, krumtaphus, dynamo m.m. til **750 cc 1930-35** komplet udstødning.
Henv. tlf. 32585377.

Indian årgang 38-46. Forskærm dyb med skørter fin stand. 2 stk. 22" vulstfælge. 2 stk 18" kantrådsfælge.

Indian Power Plus: Bagerste og forreste cylinder, OK stand.

Karburator mrk. "Shelee" lille messing m/15 mm til manifold. Komplet.
Bosch dæseforlygte kuglebespænding, 13,5 cm i diameter. Super fin.

Horn, Bosch m. kort tragt + ekstra løs tragt 6 V.

Indian 1000 ccm "S" = 1924. Motorhus uden indmad.

Engelsk stel til lille rentrækker m/ baghjul m kileremshjul fin, men ukendt mrk.

Forgaffel-gitter til O.K., meget særpræget urfjeder. Passer til ovenstående stel.

B.M.W. Ny bagsaddel (halv twin) mrk. Denfeld 100% fejlfri.

"Albion" gearkasse m. 3 gear, til håndkobling og trækstang-gearskift og kickstart ok stand.

Dynamo med indbygget knikserarrangement i enden. Brugt til alle mc'ere fra 28-39, hvor man blev træt af magnetænding. I orden.
Ole Hübbe 75 94 48 01

Diverse sælges

Monark knallert med Sachs motor, rimelig stand bør restaureres. Kr. 1.000.
Vibeke Krause, tlf. 43731003.

Opbevaring. **Garageplads** tilbydes veteranbiler/hverdagsbiler. Langtidsopbevaring i tør og aflåst garage, hvor der er dagligt opsyn. Pris kr. 1.000 pr. 12 mdr. Korttidsopbevaring kr. 100 pr. mdr.
Poul Arne Christensen,
tlf/fax 62651808, bil 40272930.

Camp-trailer årg. 1932 til 4 personer, original og i god stand incl. kogeapparat m.m.
Viklit Grae Jørgensen, tlf. 45425268.

Automobilia sælges

Automobilets Historie og dets Mænd, 3 bind. Dansk **Godstrafik** med Auto 1937.
Viklit Grae Jørgensen, tlf. 45425268.

U.S.Ford 1979 reservedelskataloger, 2 bøger m. illustrationer 3 med tekst, kr. 150 samlet eller h.b.
Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Skandinavisk Motor Journal komplet fra juni 1947 til dec. 1970. Indbundet på nær de sidste 2 årgange.
E. Vestergaard, tlf. 75221323.

Fanø. Originalt knaphulseblem med inskriptionen „Fanø Stævne, Dansk Motor Klub“. Emblemet er flot i rød emalje med en diameter på 23 mm. Byttes mod emblem fra Ellehammer Klubben, Thrige eller andet gammelt dansk motoremblem fra før 1920.
Per Faxø, tlf. 49750339.

Reservedelskatalog: The Triumph Mayflower 500452, kr. 150.

Instruktionsbøger: Dodge One and One half ton truck 1933, kr. 150. Hudson 1946, kr.100. Standard Car Nine 1936, kr. 150.
Villy Eskildsen, tlf. 62219383.

Instruktionsbøger: Udsalg - giv et bud!

Autobianchi 63 - Studebaker 47 - Vauxhall 36 - og Velox og Cresta 58-62? - Renault CV-4 -1960 - Morris Commercial 35-39. Hansa 2000 6 cyl. 34-38 - Bedford: 32-34 - Hillman Minx 1956 - Fiat 500 D-56-63 -Fiat 508 C-1934-36. Ford T-1922 -Vauxhall Viva 66 - Fiat 127 - Austin

Princess 1800-2200 - Renault Floride 1960 2+2 Cabrio - Borgward "Isabella" 58-63

Værkstedsmanualer: Renault Floride R 1133 - Morris Eight og Series E - Adler 1932 - Rover 6 model 60-75-90

Reservedelsmanualer: Auto Bianchi: Alle Modeller-1959 - 64

Instruktionsbøger-Motorcykler: Victoria: 125 ccm "Bi Fix". Jawa 250 ccm. 1952 - knallert: HMW 50 N.

Næsten komplet Falck station af træ med 4 køretøjer mangler lidt hjul m.v.(Jernhjul).

Ægte Schuco "Kommando Anno 2000" fantasi-modelbil fra 1935-38 (mangler et hjul) elers fin stand. Meget sjælden.

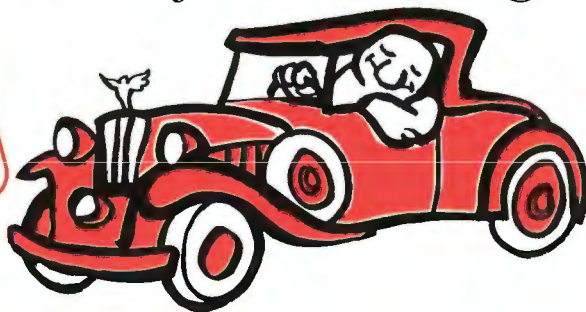
Sadolin- Auto-Maling fra 1915-18- i org. dæser. Malingen ok. Forskellige farver. Meget dekorative dæser med hank.

Ivars Autoreparationer "Personbiler fra 60 til 72" (4 store bind).

Ole Hübbe 75 94 48 01

Veteranforsikring

Helårlige præmier
for 1999.
Ingen præmiestigning.



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1964

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 1965 - 1975

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 1950 - 1975

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



Veteran
Forsikrings-
klubben