

# VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



48. årgang - Januar 2004 - VT nummer 331



## Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå

Telefon 4914 5906

Telefax hele døgnet: 4914 1114

Giro: 600-4253

Administrator: Dorthe Thies

Telefontid kl. 10-13

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbilklub.dk

## Bestyrelsen

**Formand:**  
(Medlemspleje, medlemsregister, vedtægter, kontakt til VFK og MHS)  
Peter Løvstrøm Sørensen  
Engshavevej 131, Gårlev  
7080 Børkop, tlf. 75 86 95 10  
peter.sorensen@veteranbilklub.dk

**Næstformand:**  
(Museum, bibliotek, PR, jubilæum, kontakt til Veteran Tidende og DTM)  
Claus Frausing  
Højbuen 26  
2730 Herlev, tlf. 44 53 87 00  
claus.frausing@veteranbilklub.dk

**Kasserer:**  
(Budget, bogføring, regnskab, organisations-  
håndbog og IT)  
Henrik Thostrup  
Birkevænget 16  
2880 Bagsværd, tlf. 44 44 56 19  
henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

**Sekretær:**  
(Protokol, klubkontor og Swift)  
Kaj Dyring Larsen  
Hasselparken 23  
4040 Jyllinge tlf. 39 90 42 40  
kaj.larsen@veteranbilklub.dk

**(Udstillinger, klubartikler og jubilæum)**  
Bent Friis  
Subakken 29  
7000 Fredericia, tlf. 75 94 09 97  
bent.friis@veteranbilklub.dk

**(Mødesteder og kontakt til mødestedsledere)**  
Henning Kjeldgaard Knudsen  
Holstebrovej 17  
6971 Spjald, tlf. 97 38 12 64  
henning.knudsen@veteranbilklub.dk

**(Registre, sektioner, køreselskaber, klub-i-klub-  
ben og vejlederkorps)**  
Leif Struch Andersen  
Egevej 28  
5200 odense, tlf. 65940704  
leif.andersen@veteranbilklub.dk

**(Løb og arrangementer)**  
Ole Poulsen  
Pogemosevej 10, Radsted  
4990 Saksøbing, tlf. 54700358  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

## Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub.  
Eftertryk i begrænset omfang tilladt  
med omhyggelig kildeangivelse.  
Oplag: 5200  
ISSN 1600-8278

**Ansvarshavende redaktør:**  
Ole Emil Riisager  
Krøgholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk  
Fax 45 65 19 54  
e-mail:  
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens  
adresse. Dog d. 25. for læserbreve og konkurrencesvar.  
Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20.  
Professionelle annoncer skal leveres reproklare.

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

Rubrikannoncer  
med foto: Kr. 200,-

Erhvervs-køretøjer, teknisk brevkasse og  
restauration:  
P. E. Hansen  
Torsted Allé 25, 8700 Horsens  
Fax 7564 7109, Kun skriftlig henvendelse.

**1 redaktionen desuden:**  
Svend Carstensen  
E.W. Neesgaard  
Hans Pedersen  
Leif Gr. Thomsen

**Lay-out, sats og repro**  
Ole Callesen, tlf. 74561611  
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld  
e-mail: oe.aller@grafisk.dk

Tryk: Printo Kolding

## Klubregister

### Mærkeregistre

**FIAT - Førkrigs**  
Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende

**FIAT - Efterkrigs**  
Kurt Krogh  
9868 1189

**Jaguar (William Lyons Era)**  
Claus Frausing  
Se under bestyrelsen

**Morris**  
Wilhelm Farbmacher  
4914 5167

**Opel**  
Frederik Ravn-Larsen  
3250 1237

**Porsche (Ferdinand Porsche)**  
Claus Neble  
2253 5550

**Triangel**  
Ulff Mortensen  
4920 2301

**Rover**  
Henning Helmer  
4919 2700

**Singer**  
Kaj Dyring Larsen  
Se under bestyrelse

**Tjekkiske mærker**  
Svend Carstensen  
3969 8115

**Volvo**  
Ole Callesen  
7456 1611

## Sektioner

**Jydsk Køreselskab**  
Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

**Køreselskab Fyn**  
Fritz Knudsen  
6613 6610

**Køreselskab Vest**  
Erik Hougaard  
7583 0049

**Peugeot**  
Claus Sonne Linnedal  
3252 7777  
linnedal@hotmail.com

**Sokkelund Herreds Køreselskab**  
Svend Draaby  
3871 3902

## Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

**Ford V8 Klub Danmark**  
Svend Draaby  
3871 3902

## Vejledere

**Amerikanske biler - Efterkrigs**  
Peter Lovstrøm Sørensen  
Se under bestyrelse

**Ford V8**  
Binger Blako  
3294 9397

**Ford T**  
Jon Friis Wandall  
6390 7040

**Jaguar (til 1972)**  
Claus Frausing  
Se under bestyrelse

**Singer**  
Bent Friis  
Se under bestyrelse

## Distriktsansvar for med- lemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.

**København og Nordsjælland**  
Claus E. Neble - 22 53 55 50

**Øvrige Sjælland,  
Lolland-Falster og Bornholm**  
Ole Poulsen - 54 70 03 58

**Fyn**  
Leif Andersen - 65940704

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

**København Nordsjælland**  
Claus Neble, 2253 5550  
Fuglehakkevej 1, 2000 Frederiksberg

**Midtsjælland:**  
Kværkebyvej 79, Kværkeby, 4100 Ringsted  
"Steffensgård"  
Kontakt: Preben Boisen, 57525040  
samme adresse som mødestedet

**Østsjælland:**  
Nygade 3, 4672 Klippinge  
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205  
Samme adresse

**Fyn:**  
Egeskov Veteran Museum, Kværndrup  
Kontakt: John Jørgensen, 66181212  
Firklovervej 6, 5270 Odense N

**Ostjylland:**  
Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Arne Jespersen, tlf. 86985504  
Kaj Munkholm, 86221975  
Kådøvej 12, 8530 Hjørtshøj

**Midtjylland-Vesterhede**  
Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig  
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321  
Samme adresse

**Vestjylland-Spjald**  
Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald  
Kontakt: Henning Knudsen, 97381264  
Samme adresse

**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, 6230 Rødebro  
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441 5420  
Mommærkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals  
e-mail: migogalice@privat.dk

**Sydøstjylland**  
Børkop Vandmølle, 7080 Børkop  
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487  
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted  
jakobsen@skjernaadk

## Bibliotek

Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129  
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

## IT og medlemsregister

Bo Ødegaard  
Høstbuen 18  
2750 Ballerup, 44 64 42 94  
bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

## Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

## Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906

## Revision

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Svend Aage Tholstrup,  
tel./fax 8689 8777

## FIVA

FIVA-pas fås ved henvendelse til:  
Svend Aage Tholstrup,  
tel./fax 8689 8777, e-mail: sat@egd.dk



Forsiden: Sunbeam Tiger V8 1966  
Foto: Hans Pedersen

## Indhold

Adonis .....	3
Møder, løb og arrangementer .....	4
Klubaktiviteter .....	6
Indkaldelse til generalforsamling .....	8
Jubilæumsfest i Fredericia .....	9
Der er noget i Vejen .....	10
Månedens køretøj .....	16
Boganmeldelser .....	22
Mere Citroën .....	24

Føtex løbet .....	26
Konkurrencen .....	27
Motorhistorisk Samråd .....	28
Læserbreve .....	29
Indholdsfortegnelse 2003 .....	30
Austin Healey KA 28 242 .....	32
Invitation .....	33
Køb/salg .....	34

## Adonis – et glemt århusiansk bilmærke

Af Erik Nielsen

**I begyndelsen af sidste århundrede forsøgte adskillige sig som bilbyggere i Danmark, til dels for selv at få en bil at køre i og ellers for at starte en dansk bilproduktion, hvilket kun i de færreste tilfælde lykkedes.**

I Århus var det kun få, der forsøgte sig som bilbyggere, og ingen opnåede ret meget succes.

Den første, der forsøgte at bygge en bil i Århus, var smedemester M.H. Jæger, i 1907. Men det blev kun til et eneste eksemplar.

I 1909 blev der holdt en stor landsudstilling i Århus, hvor man byggede en helt ny bydel til udstillingen. Man ville vise, at man også i Århus var med på alt det ny, fx sås for første gang i Jylland flyvemaskiner, og byens bestand af motordrosker blev mere end fordoblet.

Under påvirkning af denne stemning af fremtidstro følte en mekaniker ved navn Anton Marius Rasmussen i Studsgade at det også var på tide at byen fik en automobilfabrik.

Og det lykkedes ham i det mindste at lave et eksemplar af sin kreation, en lille, ret ordinært udseende runabout, som han valgte at kalde Adonis, efter en yngling som ifølge et græsk sagn var berømt for sin skønhed.

Men det blev kun til et enkelt år hvor Rasmussen var opført som automobilfabrikant i vejviseren. Hvad der har været årsagen til at han opgav produktionen vides ikke, om det har været tekniske problemer, økonomiske vanskeligheder eller simpel mangel på interesse fra publikums side har ikke kunnet fastslås.

Der er desværre kun bevaret ganske få oplysninger om selve bilen. Der har kun været den samme indregistreret i Århus by, så hvis der har eksisteret flere må de have været solgt uden for byen.

Det kendte eksemplar af Adonis var altså en topersoners runabout, som blev indregistreret under X32 i 1909 af mekaniker A.M. Rasmussen selv. Og som han solgte til købmand L.G. Prange i 1910. Prange solgte den samme år videre til en cykelhandler O. Daugbjerg i Østbirk.



Bilen havde fabriksnummer 50, men man skal ikke af den grund regne med at de første 49 numre nogensinde har været brugt. Af tekniske oplysninger om bilen vides kun at den var på 6 skatteheste. Ud fra det eksisterende billede kan man kun se at Rasmussen har bestræbt sig for at bygge en bil i datidens stil.

Hvor meget af den han selv har lavet, og hvor meget han har købt af underleverandører, kan ikke fastslås. Det var muligt dengang at købe ganske mange løse dele.

Motoren har sandsynlig kun 1 eller højst 2 cylindre, og den er vandkølet. Chassiset har formentlig været i presset stål og er forsynet med halvelliptiske fjedre, som det var almindeligt. Hjulene er tråd-hjul og er ikke lige store for og bag og minder mest om motorcykelhjul. De er anbragt på nogle ret spinkelt udseende aksler. På forbrættet sidder forlygterne, der også er af motorcykel-type. Og mellem dem nummerpladen og en fabriksplade, hvor navnet Adonis uden tvivl har stået.

De bevarede oplysninger om vognen stammer fra Århus politis indregistreringsprotokoller og billedet er venligst udlånt af Karin Prange, hvis svigerfar, købmand L.G. Prange, med købet og salget af Adonis-vognen blev til automobilhandler. Omkring første verdens-

krig var han blevet en af Århus' største i branchen.

Ry Andersen nævner mærkeligt nok ikke Adonis i sin bog om danske fabrikater af biler og motorcykler, skønt han havde særlig adgang til oplysninger fra Århus-egnen. Hvis nogen af Veteran Tidendes læsere skulle have yderligere oplysninger om bilens senere skæbne eller andet om mærket vil det blive modtaget med taknemmelighed.

Erik Nielsen  
Spongbakken 2 st.  
8362 Hørning  
tlf. 86923943

**Møder**

VT har tidligere forsøgt at fylde ud ved hjælp af den almindelige kalender. Vi tør ikke mere, der gik for tit kludder i det. Så kære mødestedsledere: Nu er det op til jer hvad der skal stå. Får vi ikke noget til »Klubaktiviteter« står der heller ikke noget i kalenderen. Som det tydeligt ses denne gang. Husk klokkeslæt.

**Januar**

- 26. 19.00 Vesterhede. Video, blandt andet fra stedets udemøder.
- 27. 19.30 Egeskov. Klubmøde.
- 27. Klippinge »baghjulekomsammen« – tilmelding inden 27. dec.
- 29. Morris-møde hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8, 3400 Hillerød. Deltagergebyr kr. 50. Tilmelding senest 26/1 på tlf. 48240123.

**Februar**

- 3. 19.30 Ristrup. Poul Suhr om Styrkeprøven.
- 12. Rødekro – se Klubaktiviteter.
- 12. 19.30 Børkop. Klubmøde.
- 23. 19.00 Vesterhede. Udemøde i Hyldelund, se Klubaktiviteter.
- 24. 19.00 Klippinge. Video om Henry Ford.
- 26. Morris-møde hos Gunner Sørensen, Skovhusvænget 33, 4632 Bjæverskov. Deltagergebyr kr. 50. Tilmelding senest 23/2 på tlf. 56871989.

**Marts**

- 11. 19.30 Børkop. Klubmøde.
- 20. 13.00 Nyborg, generalforsamling. Se indbydelse i dette nr.
- 25. Morris-møde hos Rimmy Tschernia, Krogaergevej 39, 2605 Brøndby. Deltagergebyr kr. 50. Tilmelding senest 22/3 på tlf. 43452301.

**April**

- 15. 19.30 Børkop. Klubmøde, bemærk rykket frem pga. påsken.

**Løb**

**Bemærk** at flere datoer er ændret siden kalenderen i december-nummeret af VT.

**2004****Januar**

- 31. Motorcykelshow og stumpemarked i Dronning Margrethe Hallerne i Fredericia. Se [www.forever2wheels.dk](http://www.forever2wheels.dk)

**Februar**

- 17.-22. Bustur til Rétromobile i Paris. Bemærk ændrede datoer og se indbydelse i VT 330.

**Marts**

- 13. Herning Stumpemarked. Kl. 8-16.
- 27.-28. Fredericia, stumpemarked.

**April**

- 17. Kværkeby, bagagerumsmarked.
- 25. Tåstrup Swap-meet stumpemarked.
- 29. Ikea-løb, start Vangede.

**Maj**

- 1. Rådhuspladsen i København – optog til Nærum, hvor Sommers ny museum og vores ny lokaler officielt indvies.
- 1. Esbjerg Veteranløb. Indbydelse i næste nr.
- 2. Sæsonåbning, Kastellet kl. 14 til 16.
- 8. Odsherredløb.
- 20.-23. Rally Marguerite, se indbydelse i VT 330 og bemærk tilmeldingsfrist 15. februar.
- 27. Ikea-løb, start Tåstrup.

**Juni**

- 5. Stumpemarked kl. 8 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.
- 6. Klampenborg Galopbane, Classic Autojumble, tema DVK 50 år.
- 12. Løgumkloster, englændertræf. Program følger. Arr. Bent Jessen, tlf. 74744483.
- 13. Brønshøjløb.
- 19.-20. Gavnø.
- 24. Ikea-løb, start Tåstrup.
- 26. Sydhavsrally, start i Saksøbing.

**Juli**

- 3.-4. Fanø Motorløbet. Se omtale i VT 329.
- 29. Ikea-løb, start Tåstrup.

**August**

- 7. Stevnsløb.
- 20.-22. DVK jubilæumsfest i Fredericia. Program følger.
- 26. Ikea-løb, start Vangede.
- 28. Kværkeby, høsttur.
- 29. Rindsholm. Kl. 11 til 16. Se [www.rindsholmkro.dk](http://www.rindsholmkro.dk)





### September

4. Lastbiltræf kl. 10 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.

### Oktober

2. Tåstrup Swap-meet, stumpemarked.

### November

13. Herning Stumpemarked kl. 8 til 16.

## UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

### 2004

#### Januar

31.-1. feb. Bremen Classic Motorshow, se [www.classicmotorshow.de](http://www.classicmotorshow.de)

#### Maj

7.-9. Best of British Motoring Festival, Zaluzany ved Teplice i Tjekkiet. Kontakt David Griffiths på e-mail [Transport.Heritage.Park@post.cz](mailto:Transport.Heritage.Park@post.cz)  
27.-31. Hansa Rally Lübeck. Indbydelse i dette nr.

#### Juni

19.-20. Margrethetorp.

#### Juli

16.-18. Falsterbo Classic – [www.fcss.nu](http://www.fcss.nu)

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmesiden [http://www.mhrf.se/id12\\_mhrfs/evenemangskalender.htm](http://www.mhrf.se/id12_mhrfs/evenemangskalender.htm).

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa – eller hvad med Sydamerika eller Indien? – besøg da FIVA's hjemmeside på [www.fiva.org](http://www.fiva.org) og se under *Events*, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-begivenheder.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kunne have interesse for andre end dig selv – send venligst information til [sat@egd.dk](mailto:sat@egd.dk)

### Registerførere, sektionsledere og mærkeklubber:

Skriv en lille årsberetning til februar-nummeret af Veteran Tidende. Det skal være snart men behøver ikke være langt. Fx om ny fund, færdige restaureringer – evt. viden om import eller eksport.  
Skulle der falde et billede af gør det ikke noget.  
Men husk det nu

## RÉTROMOBILE-turen udsat

Kristen Korsgård meddeler at busturen til Rétromobile biludstillingen i Paris er udskudt en uge, så den nu foregår fra 17. til 22. februar. Programmet er i øvrigt uændret, som annonceret i Veteran Tidende i sidste måned.

Bemærk også at tidspunkterne for flere andre af de arrangementer som stod i kalenderen i december-nummeret af Veteran Tidende er ændret.

I forbindelse med Rétromobile biludstillingen i Paris i februar annoncerer auktionshuset Christie's familien Hebsgårds Bugatti til en vurdering af 170.000 til 190.000 euro. Til sammenligning sælger Christie's også en 1935 Bugatti type 55 Super Sport og vurderer den til mellem 1.6 og 2.2 millioner euro.

Hebsgårds Bugatti er fra før første verdenskrig, men dansk historie kendes først fra 1919. Ifølge fabrikkens arkiv blev den solgt som ny til en kunde i Strassbourg. Denne oplysning har ikke tidligere været på tryk herhjemme.

Dennis Hebsgård restaurerede den til fin mekanisk stand, men opfandt selv et karrosseri, der ikke ligner dem Bugatti brugte dengang. Der kom faktisk 3-4 Bugattier til Danmark allerede før 1914, men denne er altså ingen af dem.

Desværre kom Hebsgård alvorligt til skade med bilen på Jyllandsring i 1974. Bilen blev stærkt beskadiget, men genopbygget.

Hebsgård beskrev indgående restaureringen i Bilhistorisk Tidsskrift for mange år siden, og den var Månedens Køretøj i Veteran Tidende i juni 1997.

## Nummer

Vi (jeg) begik en dummert i sidste VT. Vi havde en bil på forsiden og som Månedens Køretøj med en hjemmelavet nummerplade.

Hvor der handles der kvajer man sig, men det bør man selvfølgelig ikke. Jeg tror nok at det eneste der i skyndingen rørte ved min rygmarv ved synet af nummerpladen var bogstaverne DR – Danmarks Radio!

Men pladen var altså hjemmelavet, og det er både forbudt og strafbart.

Det er plat umuligt at anbringe en dansk nummerplade foran på Sting Ray (og på flere andre bilmodeller). Det er ikke ensbetydende med at man må skære enderne af pladen eller male en helt anden.

Men hvad gør man så?

oer





## FYN EGESKOV



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

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

Vi mødes igen tirsdag den 27. januar, hvor vi håber på stort fremmøde, da vi skal planlægge næste sæsons aktiviteter. Der bliver meget at se til, med flytning af bibliotek, jubilæumsarrangementer mm.

Der vil dog også blive plads til et par madpakketure, så kom med forslag, så finder vi en dato der kan passe.

Venlig hilsen

John Jørgensen

## SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

12. februar vil jeg gerne hvis der vil møde rigtig mange frem, for på den dag skal vi tale om »vores« klubhus, for det er jo ikke mit hus, det er vores allesammens mødested. Derfor også med fælles ansvar og pligter og hvad dertil hører. Så mød venligst op og lad os tale om tingene. I får senere besked om hvorvidt vi igen kan regne med Jyske Bank som løbssponsor, den har antydnet at den gerne vil, men fast tilsagn har jeg ikke fået endnu.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf. 74415420.

## ØSTJYLLAND - RISTRUP

I lyskrydset Sabro Korsvej på Viborgvej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

På Ristrup blev 2003 afsluttet med en julefrokost hvortil der var stor tilslutning. Må vi i år, hvor der er 50-års jubilæum, få lige så mange gode oplevelser som sidste år.

Tirsdag den 3. februar kl. 19.30 viser Poul Suhr billeder fra Styrkeprøven 2003, som han arrangerede på Sjælland. Billederne bliver vist på overhead, og Poul vil fortælle om løbet.

Alle medlemmer ønskes hermed godt nytår.

Med venlig hilsen

Kaj Munkholm, tlf. 86221055

Arne Jespersen, tlf. 86985504

## ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Vores »baghjulekomsammen« tirsdag den 27. januar blev hurtigt overtegnet pga. den meget begrænsede plads.

På klubmødet tirsdag den 24. februar vil vi se videoen om Henry Fords liv. Den er i to dele, som skildrer hele hans lange liv, med indblik i et liv med biler. Det er en spændende filmatisering om Henry Ford, manden der satte verden på hjul. Så uanset om du er til Ford-biler så mød op tirsdag den 24. februar kl. 19.

Hilsen

Kai Wredstrøm

## MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

## BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

12. februar og 11. marts klubmøder, ingen specielle aktiviteter fastlagt.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

## MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

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

Der var julemøde i Vesterhede 24. november, billederne har Paw Skou taget.

Mandag den 26. januar bliver der filmaften med blandt andet video fra nogle af vores udemøder. Mandag den 23. februar udemøde hos Michael B. Olesen, Hyldelund mellem Hovborg og Lindknud.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen

## VESTJYLLAND - SPJALD

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

Mødested Spjald inviterede til julefrokost fredag den 5. december, ca. 20 mødte frem i de festligtpyntede lokaler med veldækkede borde. Efter lidt snakken bød Henning velkommen og spisningen begyndte. Efter 3 omgange med forskellige sild, med dertil hørende lige så mange forskellige snaps, fik vi varm rødspættefilet. Derefter kunne vi gå til ta-selv bord med rigtig mange forskellige retter. Senere på aftenen fik vi risalamande, hvor det gjaldt om at finde de 2 mandler. Uha, hvor blev vi overmætte. Aftenen sluttede med kaffe og julegodter.

Tak til Stinne og Henning for en rigtig vellykket aften.

Siger Ketty og Anton Sørensen på deltagerens vegne. De står også for billederne.

Venlig hilsen

Henning Knudsen, tlf. 97381264

## KØBENHAVN - NORDSJÆLLAND - NIVÅ

Møder den første torsdag i hver måned. Ved redaktionens slutning er det lidt uvist hvor der kan holdes møde i februar – om det bliver i flytterod i Nivå eller Nærum. Der er nok ikke andet at gøre end at spørge på kontoret. Helst uden for kontortid, hvor det så bliver telefonsvareren, der giver besked.

Åbningen af den ny sæson for arrangementer sker søndag den 2. maj kl. 14 til 16 på Kastellet.

Venlig hilsen Claus E. Neble





### Julefrokost i Spjald



### Julefrokost i Vesterhede



Fra bestyrelsen

### Forsinkelse i Nærum

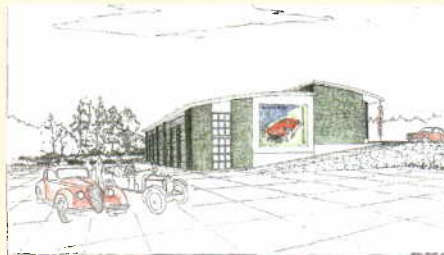
Som med de fleste byggerier er Sommers Veteranbil Museum lidt bagud. For ikke at vi skulle stå med alt vores habengut i et ufærdigt byggeri, har vi lejet Nivå en måned mere. Bortset fra at vi er begyndt at gøre biblioteksreoler klar, kan vi ikke komme ind i huset før i sidste halvdel af januar. Blandt andet skal trappen slibes som noget af det sidste, og det støv kan vores sager godt undvære.

Bestyrelsen håber derfor at de medlemmer, der velvilligt havde stillet sig til rådighed for flyttee arbejde under den gamle tidsplan, også kan gøre det, når vi kender de nye datoer.

Ellers tegner det godt. Claus Frausing fra bestyrelsen har haft et par af de flyttemedhjælpere, der skal først i gang, ude at se byggeriet som et led i flytteplanlægningen, og medlemmerne var tydeligt imponerede.

Hvad angår planlagte arrangementer i Nivå eller Nærum foreslås at man sætter sig i forbindelse med kontoret for at få nøjagtig tid og sted.

Bestyrelsen



### Biblioteket

De fire studerende fra Danmarks Biblioteksskole, DVK samarbejder med, har nu som eksamensprojekt afleveret, som det hedder **Et forslag til søgesystem, katalogiseringsvejledning og bestandsudviklingspolitik for Dansk Veteranbil Klubs bibliotek.**

Det er på godt 60 A4-sider + 100 sider bilag. De studerende tilbyder endvidere at holde en introduktionsaften i Nærum, når flytningen er vel overstået.

Med en af de studerende, Joan Jensen, indgår DVK foreløbig en tidsbestemt ansættelsesaftale om iværksættelse af projektet.

Bestyrelsen



## Indkaldelse til generalforsamling i Dansk Veteranbil Klub

Lørdag den 20. marts kl. 13 i Borgerforeningens Hus  
Nyborg Teater, Nørre Voldgade 63, Nyborg

### Dagsorden ifølge lovene er følgende:

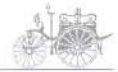
- 1) Valg af dirigent.
- 2) Aflæggelse af beretning om klubbens virksomhed i det forløbne år.
- 3) Fremlæggelse og godkendelse af det reviderede regnskab samt meddelelse af decharge.
- 4) Forelæggelse af budget for indeværende og næste år.
- 5) Fastsættelse af kontingent.
- 6) Behandling af evt. forslag.  
Forslag fra medlemmerne skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar.
- 7) Valg af bestyrelse.  
Nye kandidater skal anmeldes til bestyrelsen inden udgangen af januar.
- 8) Valg af 2 revisorer.
- 9) Eventuelt.

Efter generalforsamlingen bydes der på en øl og en sandwich.

På bestyrelsens vegne  
Peter Løvstrøm Sørensen  
Formand







## Jubilæumsfesten i Fredericia 20.-22. august – foreløbigt program

Sted Fredericia Idrætscenter, Vestre Ringvej 100, 7000 Fredericia.

### Fredag den 20.

Ankomst og indlogering. Med telt eller campingvogn på Boldbanerne ved idrætscenteret. Pris? Ikke dyrt.

Indlogering på Hotel Kronprins Frederik, Vestre Ringvej 96.  
45 enkelt- som dobbeltværelser m/bad a 823 kr pr. nat.

Sømandshjemmet. Gothersgade 40. Ca. 3 km.  
20 værelser m/bad. Enkeltvær. 560 kr. pr. nat. Dobbeltvær. 695 pr. nat.

Hotel Postgården, Oldenborggade 4. Ca 3 km. Næsten nabo til Sømandshjemmet.  
19 dobbeltvær. m/bad a 490 kr. 8 dobbeltvær. m/bad a 580 kr.  
1 familieværelse m/bad 980kr.  
2 enkeltvær. m/bad 490 kr. 10 dobbeltvær. u/bad a 290 kr.



På Idrætscenteret kan man komme til at ligge på madrasser hvis man selv har soveposer eller dyner og betræk med. Pris 50 kr. pr. nat incl. bad og toilet. Der er 500 madrasser.

Om aftenen vil der være mulighed for at sejle en tur på Lillebælt (72 pers.) med det dejlige træskib Frem. Vi skal køre til Skærbæk Havn for at stige på, herefter skal vi have sejlene hevet op så vi kan mærke hvad det vil sige at sejle med sejl. Skippers kone vil lave en dejlig skipperlabskovs til os. Der kan købes vin, øl og vand under sejladsen. Der vil også være en der kan spille harmonika, så det bliver hyggeligt. Prisen vil være ca.330-350kr pr. pers. for sejlad og mad.

For dem der ikke skal ud at sejle er der andre muligheder. Dagens middag på Idrætscentret. 88 kr. Eller medtage noget frosset kød m.m. og tilbered det på store griller i Madsby Legepark (ca.500 m fra pladsen, man kan også køres derned), der et sted hvor man kan more sig med at sejle i små både, køre pedalgocart, se på fugle og andre dyr. Egeskov mødested vil tage deres store grill med, den vil blive stillet op ved teltene.

### Lørdag den 21.

Fælles morgenmad i festhallen fra kl. ca 8.30. til 10.30.

Køretur i Trekantområdet med 10 biler i hvert hold fordelt således at biler og mc kommer i grupper hvor de passer sammen efter alder eller motorstørrelse og lyst til at køre sammen, så det kan blive hyggeligt for alle. Undervejs vil der være frokostpause af ca. en times varighed. Ruterne Fredericia-Vejle-Kolding-Skærbæk vil være forskellige således at der er mulighed for at møde hinanden, og at de ældste biler og mc kører den korteste tur.

Om aftenen er der stor fest i Idrætscenteret med mad, musik, dans, natmad.

### Søndag den 22.

Fælles morgenmad i festhallerne fra ca. 8.30 til 10.30.

Derefter vil vi stille køretøjerne op på p-pladsen og der kommer nogle fra vore søsterklubber, mærkeklubber og interesserede fra by og land, og der vil blive stemt om de pæneste, ældste, sjoveste m.m.  
Jørgen Strøjer Hansen har tilbudt at åbne det meget fine museum i Vedstårup Teglværk om eftermiddagen for interesserede

Dette er det foreløbige program med forbehold for ændringer, da alle priser ikke er helt på plads endnu.  
Der er tilmeldingsfrist til 1. april af hensyn til hoteller, sejlskib, festlokaler m.m.

På bestyrelsens vegne Bent Friis, tlf. 75940997 - 61352211.





## Der er noget i Vejen

TEKST: LEIF GR. THOMSEN. FOTO: OLE CALLESEN

Og det er helt bogstavelig ment. Vejen er nemlig den lille by, der ligger ca. 20 km vest for Kolding, og her har vore medlemmer, brødrene Flemming og Helge Schelde, samlet en række køretøjer i en tidligere fabriksbygning, og det er køretøjer, som betyder noget for dem.

Brødrene Schelde har drevet fabriksmæssig virksomhed i Vejen i mange år, nu er alt overtaget af yngre grene i familien, og det hele er flyttet til nye lokaliteter. Således er den gamle fabrik ledig, og da man nu er trådt ind i den tredje alder, og ingen af brødrene har tænkt sig at tilbringe en tid i uvirksomhed, hvorfor så ikke realisere gamle drømme og komme i gang med at finde frem til de biler, der engang fyldte en med lige dele undren og beundring.

I 1988 fik Flemming Schelde fat i en MG TF, og den var sådan set starten på eventyret. I 1992 anskaffede Helge Schelde sig en Opel 1.2 Liter fra 1933, et køretøj i en helt anden ende af skalaen. Og interessant er det, for man kan fornemme, at ligesom den ene af brødrene har interessen for det sportslige, rappe og noget specielle, så har den anden fornemmelse for de køretøjer, som omgav os, dengang vi (den ældre del af os) var drenge.

Det, vi således ser, når vi træder ind i den gamle fabrik, er en pæn samling af



motorkøretøjer, der ved en første betragtning ser noget forskellig ud, men ved nærmere eftersyn bekræfter den ovenfor nævnte karakteristik.

Der er både biler og motorcykler. Denne sidste kategori vil vi lade vente til en anden gang, vi kaster os over nogle



Flemming Scheldes MG TF.



Opel 1,2 1931.





af de firehulede, nemlig den stribe af Opel-vogne, der på glimrende vis fortæller om udviklingen hos et af de store tyske mærker i løbet af trediveerne, en udvikling, der har vist vejen frem i både teknisk og formgivningsmæssig forstand.

De ældste i rækken er en 4-cylindret 1.2 Liter cabriolet og en 6-cylindret 1.8 Liter 4-dørs Sedan, begge fra 1931. Den lille cabriolet er en typisk repræsentant for den tyske åbne bil i trediveerne, en karrosseriform, der i løbet af tiåret skulle udvikle sig til noget af det smukkeste inden for formgivning, som vi har set. Den tyske cabriolet med de meget store døre, som oftest var baghængslede, men på denne Opel fronthængslet, gjorde sig bedst på de store chassis. På de mindre chassis virkede karrosseriet ofte for stort og tungt, men denne lille Opel bærer sit karrosseri med ynde på sin egen stilfærdige facon.

Når man ser på den 4-dørs 1.8 fra 1931, bliver man mindet om familierelationen til storebroderen Chevrolet i USA, hvilket ikke er sært, for General Motors tog Opel under sine vingers skygge i 1928, et faktum, der har medvirket til, at fabrikken kunne overleve den store økonomiske nedtur først i trediveerne. Fra at have lavet nogle store vogne i slutningen af tyverne koncentrerede man sig om at lave mindre vogne med små motorer. Men det amerikanske islet fornægter sig ikke, flere europæiske fabrikker fulgte moden, og Opel kom også til at ligne Chevrolet temmelig meget på f.eks. pladehjulene med den karakteristiske navdel. 1.8 havde 5 bolte, 1.2 havde

kun 4. Også skærmenes langstrakte facon og forlygter med lygtebro er typisk amerikansk.

Det er en god oplevelse at kigge indenfor i den 4-dørs 1.8, for inventaret såsom indtræk er nemlig originalt. Det er jo noget af det, der er så vigtigt for en restaurator, nemlig at bevare det, der var, selv om også det kan se slidt ud. At restaurere en bil betyder netop ikke, at den skal se ud, som om den lige har forladt fabrikken. Deres Ærbødige kan her ikke lade være med at mindes en dag i 1967 under et besøg på Teknisk Museum i Prag. Der stod køretøjer af mange forskellige årgange, urestaurerede, et sjældent og smukt syn.

Tilbage til Vejen, her stod også en 1.2 fra 1933 med 1,2 l motor og 4 trins gearkasse. Den fulgte udseendemæssigt principperne fra de tidligere årgange, dog med små udstyrmæssige afvigelser. Motoren var en ganske konventionel sideventilet maskine, hvilket princip man bibeholdt hos Opel indtil 1937.

Men i årene lige før dette skift indtraf skete der noget virkelig radikalt. Mens de gamle 1.2 og 1.8 modeller var helt traditionelt opbygget, man kunne fristes til at sige konservativt, foretog mærket i 1934-35 et virkeligt spring ind i fremtiden, idet man først kom med Opel Six iklædt et moderne karrosseri med Cadillac-inspireret kølerparti og endnu med fritliggende forlygter. Forhjulstop-







*Opel 1,2 1933*

filmudlejningsselskaberne, og den hed på dansk »En af dagene«. Filmen var et resultat af nogle menneskers arbejde i anledning af, at man havde fundet frem til nogle ruller råfilm i 1945, det var vistnok i Hamborg, og så strikkede man en rørende historie om en Opel Olympia fra 1936. Skulle man rundt omkring på klubstederne komme på tværs af den film, så tag den med til klubmøde, se den og græd sammen.

Hos Schelde i Vejen finder vi også en Olympia, godt nok ikke en 1936'er, men en 1939'er. I hovedtrækkene har den det hele fra 1936'eren, men køleren er nu skjult bag en rund næse, og bilen forekommer i det hele taget »runder«. Men se denne vogn kom i 1937 med en topventilet motor, der faktisk var en formindsket udgave af Chevrolet's succesrige »Stovebolt Six«. Opels lille topventilmotor blev også en succes, idet den i sin grundkonstruktion fortsatte i mange år efter krigen.

hænget med knæled var GM's udgave af det franske Dubonnet-system, som gav fin komfort, men som i længden viste sig vanskeligt at vedligeholde. Endnu hænger i ørerne lyden af en Opel fra sidst i 30'erne på vej hen over brolægning. Det lød nemlig, som om alting sad løst.

Efter Sixen kom den mindre Opel Olympia, som var klar til det år, de olympiske lege skulle foregå i Berlin. Olympiaen var endnu mere futuristisk end Sixen, idet den havde indbyggede lygter, der ligesom skød frem mellem motorhjelme og skærme. Også den havde det Cadillac-inspirerede kølerparti, men herefter hørte også al sammenligning op. Tænk sig, der var luftspalter i selve motorhjelmen, og karrosseriet var en hel-svejest og selvbærende enhed. Når lige netop denne model kommer på tale her, erindrer man en film, der var fremme for mange år siden. Den kunne lejes hos



*Opel Olympia 1939.*





*Super Six*

*9 års udvikling på et billede.*

Også Sixen fik en arvtager, idet Opel Super Six kom i 1937 med en topventilet 6-cylindret motor på 2,5 l, men i det store hele bevarende udseendet fra 1934. Lige netop denne Opel findes også i samlingen repræsenteret ved en 4-dørs sedan, sådan en, som sammen med Olympiaen var et fast islæt i vort gadebillede gennem årene 1937 og helt op i 60'erne.

Super Sixens efterfølger blev Opel Kapitän, bilen, som skulle blive det

ultimate i Opels formgivning, inden verden gik af lave i 1939. Fremstillet efter helt moderne principper og forsynet med den eminent 6-cylindrede Opelmotor slog den en hel verden med forundring, nu kunne en bil da ikke blive mere strømlinjet og formfuldendt. Den slanke, langnæsedede facon med de lange skærme og de indbyggede lygter, der var lavet lige nøjagtigt til denne ene bil, lovede fart og elegance og gav ikke noget efter, hvad man ellers plejede at se fra USA.

I Vejen så vi hele 2 Kapitäner, en 4-dørs sedan og en cabriolet. Begge vogne var specielle, idet sedanen kun havde 90.000 km på tælleren, stod opført som en årgang 1941 med et XB i chassissnummeret. Dette sidste skulle betyde, at bilen er samlet i Danmark, og så melder sig spørgsmålet, om GM's samlefabrik har fungeret på det tidspunkt? Hvis der i medlemsskaren er nogen, der kan kaste lys over dette, hører redaktionen gerne herom. Kapitän har været indført til salg i Danmark før krigen, de tyske okkupati-



*2 x Kapitän og en Super Six.*





onsstyrker havde dem med, og fra fotos ser man, at den har været en ofte anvendt bil hos både Gestapo og HIPO.

Cabrioleten er en af de mest kendte veteraner i landet, idet det er den lyseblå, som Preben Pehrson ejede og kørte i næsten en menneskealder. Helge Schelde blev godkendt som køber i sin tid, og det glædede gamle Pehrson, at hans Kapitän kom hen i et godt Opel-selskab. Denne Kapitän cabriolet må betegnes som meget sjælden, og der er da også lidt uvished omkring dens historie. Fra 1945 findes der fotos fra de bevægede majdage, og da fremførte gruppen Holger Danske sig i netop en Opel Kapitän cabriolet. Kunne det mon være den?

Vi må slutte for denne gang med vort besøg blandt en række 30'ervogne af et kendt tysk mærke. Men vi må erkende, at der var flere og meget anderledes vogne af nyere årgange, og så alle motorcyklerne. Vi må simpelthen vende tilbage en anden god gang.



(En lille bemærkning fra redaktøren, der voksede op med en 1.8 Liter 1931 Sonnen-Coupe og en Super Six 1938 4-dørs sedan: Det er meget almindeligt at 1.8 Liter og 1.2 Liter benævnes henholdsvis P6 og P4. Men der fandtes aldrig nogen P6 i Opels modelprogram, og en P4 kom først i 1935 og var kun på 1.1 liter. Den fortsatte til 38 og overlappede Kadett, som kom i 37 med den samme 1.1 liters motor, nærmest som en billigudgave af Olympia. Fra 38 kunne Olympia for øvrigt også fås med en topventilet halvanden liters motor. Men der var andre modeller: I 33 en model på kun 1 liter, i 34-35 en 1.3 liters 4-cylindret med samme chassis og karrosseri som Six (alias 2 Liter). Og i 38-39 prestigemodellen Admiral med en topventilet motor på 3.6 liter og 75 hk – en underlig uharmonisk bil med et overstørrelse Olympia-forparti. For alle Opel-modellerne i tredverne, men især de tidlige, gjaldt at de fandtes i et utal af karrosserivarianter, foruden specialkarrosserier. En del 1.2 og 1.8 Liter med krumryggede karrosserier hed Regent, et navn Opel ellers havde brugt i 1929 til en 6-liters 8-cylindret model. Nogle produktionstal: 1.8 Liter 32.300 stk., 1 liter 5.600 stk., 1.2 liter 101.563 stk., P4 65.864 stk., 1.3 Liter 29.900 stk., 2 Liter (Six) 50.000 stk., Super Six 46.453 stk., Kadett 107.608 stk., Olympia 167.974 stk., hvoraf cirka halvdelen Serie OL 38 med den halvanden liters motor, Kapitän 25.374 stk., Admiral 6.404 stk. Opels civile produktion sluttede i oktober 1940, men nogle af modellerne blev stadig fremstillet i krigsårene, og det er i så fald med i produktionstallene.)







*Opel Kapitän 1939*



*Helge Schelde mellem sine elskede Opel biler.*



# Sunbeam Tiger V8 1966

TEKST OG FOTO: HANS PEDERSEN

Det kan vel ikke komme bag på nogen, at også Sunbeam begyndte med en produktion af cykler. Det er vi jo så vant til efterhånden, når vi dykker ned i de gamle hæderskronede bilfabrikker.

Sunbeam har navn efter Japans opgående sol. Og hvordan kommer nu Japan ind i billedet på en engelsk bilfabrik?

Jo, stifteren af Sunbeam var lak- og blikvarefabrikanten John Marston, og han havde dengang en del samarbejde med japanske firmaer, og han har så haft lyst til at navngive sit nye firma med et oversøisk navn. Han stiftede sit firma Sunbeamland Cycle Company i 1887 i Wolverhampton, og allerede efter et par år begyndte hans betroede medarbejder Thomas Cureton at bygge en bil efter egen konstruktion. Der blev bygget endnu en med nogle ændringer, men modellen kom aldrig i produktion.

Jon Marston var nemlig blevet meget tiltrukket af en usædvanlig bil konstrueret af Maberly-Smith. Bilen havde de fire hjul placeret i rhombeform, altså et

hjul foran, et hjul bagi, og et hjul på hver side. En meget underlig bil monteret med en De Dion Bouton motor på 2,75 hk og med kæde-træk til baghjulet.

Ret hurtigt ændredes firmanavnet til Sunbeam Motor Car Company, og man gjorde som så mange andre bilfabrikker på den tid, man eksperimenterede med nogle forskellige biler med forskellige motorer, og der kom forskellige konstruktører til, ofte hentet fra andre engelske bilfabrikker. Sunbeam byggede bl.a. i årene op til 1930 forskellige biler til rekordkørsler. Allerede i 1924 kom en Sunbeam op på 235 km/t, og i 1927 nåede endnu en Sunbeam op på 322 km/t.

Der skete store ændringer i 1920, da Sunbeam blev slået sammen med A. Darracq & Co. Ltd., som året før havde

købt London-firmaet Clement-Talbot Company. Et nyt firma var hermed opstået, nemlig S.T.D. Motors Ltd. (Sunbeam, Talbot, Darracq). Men i 1935 blev hele S.T.D. Motors Ltd. erklæret konkurs, og produktionen af biler på fabrikken i Wolverhampton ophørte i løbet af sommeren. Rootes Group købte både Sunbeam og den britiske del af Talbot og slog navnene sammen til Sunbeam-Talbot. Samme Rootes Group havde i 1928 også fået den fulde kontrol med Hillman Motor Co. og Humber.

Det nye firma, S.T.D. Motors Ltd., var fra begyndelsen dårligt ledet, hvilket bl.a. betød at den tekniske chef Louis Coatalen fik gennemtrumfet et meget







stort lån til at finansiere firmaets Grand Prix løbsaktiviteter. Det blev begyndelsen til en økonomisk katastrofe, og da pengene skulle betales tilbage i 1934 måtte man konstatere, at det var helt umuligt. Pengene var i tidernes morgen lånt netop af Rootes og Prudential Assurance. Begge havde pumpet penge i S.T.D. Motors for at holde firmaet kørende. S.T.D. Motors blev erklæret konkurs, og en kurator blev udnævnt i vinteren 1934/35, og Rootes overtog således Sunbeam Motor Car Company i juli 1935.

I tiden herefter gjorde Rootes alt for at lukke den gamle Sunbeam fabrik i Wolverhampton og indlemme mærket med Talbot i London, som dengang havde et

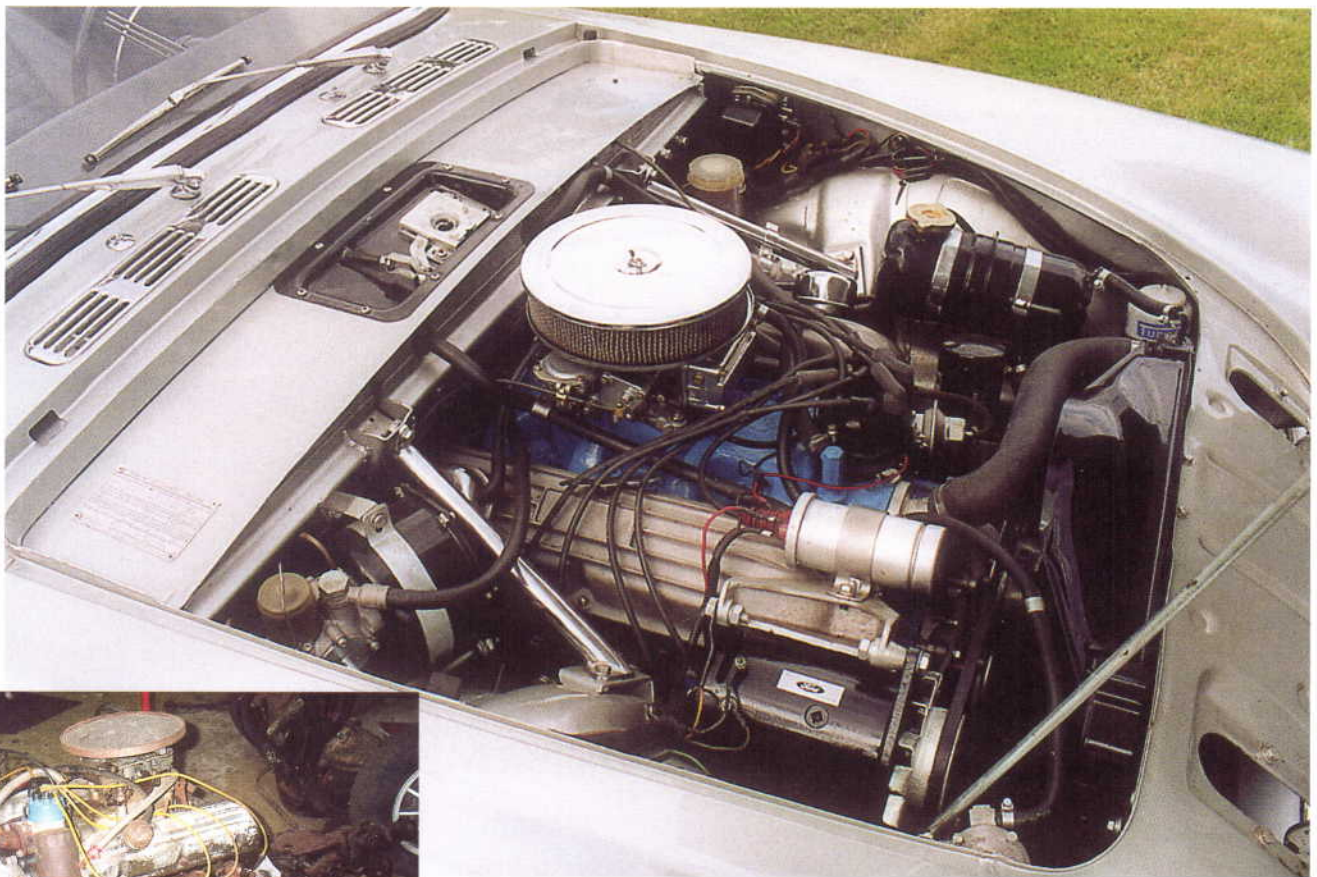


strålende omdømme. Rootes blev meget upopulær i visse dele af befolkningen ved disse manøvrer. Mange mente ikke, man blot kunne lukke sådan en hæderkronet gammel bilfabrik, men de glemte måske at alternativet havde været, at Sunbeam for altid var forsvundet.

Fra 1938 lancerede Rootes en række nye modeller kaldet Sunbeam-Talbot, alle biler med karrosserier i Talbot-stil, og med mekaniske dele fra »konkurrenterne« Hillman og Humber, der jo altså også tilhørte Rootes. Bilerne blev samlet på Talbot fabrikken i London, men







*Sunbeam'ens Ford V8 motor stammer fra Mustang.*

efter 2. verdenskrig blev produktionen flyttet til det store anlæg i Ryton-on-Dunsmore, hvor Hillman og Humber blev fremstillet. På hjemmemarkedet blev navnet Sunbeam genopfrisket i 1953 med den første Sunbeam Alpine, og navnet Talbot gled ud.

I 1950'erne bestod Rootes' ledelse af ældre mænd, og de havde ikke forstået de nye tider, så den nye Alpine blev ikke den store succes. Samtidig kunne Rootes se på, at andre engelske sportsvogne havde stor succes, MG, Austin Healey, Triumph med flere. Disse biler blev solgt i store antal, de var smarte, de var populære. Så noget alvorligt måtte gøres.

Og nu nærmer vi os månedens køretøj, thi løsningen blev netop den nye Sunbeam Tiger, der er i familie med de øvrige Sunbeam Alpine med 4-cyl. motorer. Sunbeam Tiger er monteret med en Ford V8 motor. Den eneste forskel set udefra er emblemet med Tiger og Powered by Ford 260, Så ved kendere, at de står foran en Sunbeam Tiger med V8 motor.

Rootes havde ikke stor forstand på

V8 motorer, så de kontaktede Carroll Shelby i USA. Han havde tidligere sat Ford V8 motorer i andre special biler, bl.a. AC Cobra. Det var også Shelby, der blev sat til at udarbejde en oversigt over de ændringer, som var nødvendige for at kunne montere Ford V8 motoren. Shelby fik udbetalt 8.700 dollars for sit arbejde, og derefter fik han afgift, royalty, af alle Tiger biler som blev solgt.

I 1960'erne var det ikke politisk let at montere Ford V8 motorer i Tiger, idet

Chrysler jo i 1964 havde overtaget Rootes. Chrysler havde svært ved at acceptere konkurrentens Ford V8 motor. Det sidste halve år Tiger var i produktion fik den monteret en lidt større type 289 motor, der gav bilen en tophastighed på over 200 km/t. Langt de fleste Tiger biler blev eksporteret, kun 800 stk. Tiger blev solgt hjemme i England

Mogens Brøcher, i nærheden af Viborg, købte sin Sunbeam Tiger i 1998. Bilen er årgang 1966 og har fra ny kørt i Cali-







fornien. Den kom til Danmark i 1988/89 og stod hos Lysgaard Auto i nærheden af Viborg. Bilen skilles ad med henblik på renovering. Desværre brænder værkstedet, og sæder og indtræk bliver flammernes bytte. Heldigvis reddes karrosseriet, der er helt frit for rust pga. bilens fortid i Californien. Mogens køber den udbrændte bil og går i gang, og hele bilen adskilles fuldstændig, hvilket også fremgår af viste fotos. Den totale renovering foregår i 2001, men Mogens

måtte ud og købe et ekstra eksemplar af en Alpine, idet han jo manglede indtræk og sæder. Han fandt et godt eksemplar med flotte sorte lædersæder og ditto indtræk, og har så naturligvis mange andre stumper på lager.

Tigerens V8 motor blev blot pakket om, og bilen har fra ny kun kørt 55.000 miles (ca. 90.000 km).

Mogens har renoveret Tigreren, så den fremstår aldeles som fabriksny i alle retninger. Dette uanset om man kigger

udvendig, indvendig eller sågar nedenunder. Alt er udført i en standard, jeg sjældent har set. Når man ser på bilen Mogens købte, og sammenligner den med slutresultatet, ja så må man overgive sig. Det er helt utroligt.

En prøvetur i bilen en dejlig sommerdag giver også positive vibrationer. Man sidder godt i stolene, man sidder lavt og man lytter til V8 motorens sagte brummen. Instrumenteringen er naturligvis typisk engelsk med bl.a. instrumentbræt i træ og Smith instrumenter.

Går man lidt i dybden er der foretaget visse ændringer i forhold til Sunbeam Alpine med 4-cyl. motor. Der er ændret på forpladen mellem motor og kabine, og gearkasse-tunnelen er ændret således, at der blev plads til den større motor med transmission. Endvidere er der monteret et par rørformede forstærkninger i motorrummet samt en ny tværvange fortil beregnet for montering af et nyt styrehus. For at kunne klare den øgede vægt og effekt er affjedringen med



*Bagagerum med reservehjul og akkumulator i bunden.*





stivere fjedre og nye støddæmpere. Til styring af bagakslen i sideretningen er der monteret en panhardstang. Af andre ændringer kan nævnes, at man har ændret udblæsningssystemet med ny dobbelt fragang.

Der er endvidere en anden type køler samt tandstangsstyring.

I 1964 var det lidt usædvanligt, at man også havde justerbare sæder, pedaler og ratstamme. Men det har Tigeren.

Navnet Tiger var ikke helt nyt hos Sunbeam. Allerede i 1920'erne blev navnet anvendt på nogle 12-cyl. 4 liters vogne til rekordkørsler. En af disse med V12 flymotor deltog i øvrigt også i et løb på stranden på Fanø.

Sunbeam fremstillede i alt 69.251 eksemplarer af Alpine med 4-cyl. motorer og 7.128 eksemplarer af Tiger med V8 motor.

Sunbeam Alpine bilerne opnåede ikke den største succes. De så ud af mere end de rent faktisk var. Motorerne var for lille, og bilerne var for tunge. Alt dette i forhold til de øvrige sportsvogne på markedet.

Og skulle Alpine have været en rigtig

#### Oversigt over produktionsantal og typer, samt fremstillingsperioder:

Alpine I	11.904 stk.	1959-1960	
Alpine II	19.956 stk.	1960-1963	
Alpine III	5.863 stk.	1963-1964	
Alpine IV	12.406 stk.	1964-1965	
Tiger I	6.495 stk.	1964-1967	
Tiger II	633 stk.	kun 1967	(produktion slut den 30.6.67)
Alpine V	19.122 stk.	1965-1968	

succes, så skulle man have haft et langt bedre forhandlernet på det amerikanske marked.

I de ca. 7 år Alpine blev fremstillet skete der naturligvis visse ændringer. Motorerne blev gradvist lidt større, man ændrede lidt ved lygter og frontgitter. Karrosseriformen blev bevaret i alle årene. En smart, men sjælden coupemodell blev kaldt Harrington. Der har vist kun kørt en enkelt herhjemme – hvor er den nu?

Nu vi er ved karrosseriet, så skal det nævnes at Sunbeam Tiger blev samlet på Jensen-fabrikken, idet den jo var lidt speciel i forhold til almindelige

Alpiner.

Og hvad blev der så ellers af Rootes? Jo, de solgte til Chrysler, Chrysler solgte til Peugeot, endnu et engelsk bileventyr var slut.

Tak til Mogens for præsentationen af hans flotte Tiger.







## Tekniske specifikationer:

<b>Motor</b>	Ford V8 type 260, 4261 ccm med topventiler og stødstænger. Boring 96,5 mm, slaglængde 73 mm
<b>Ydelse</b>	164 hk ved 4400 omdr./min.
<b>Tophastighed</b>	188 km/t
<b>Kobling</b>	Tør enkeltplade
<b>Styretøj</b>	Tandstangs
<b>Gearkasse</b>	Bundgear, 4 gear frem, 1 bak, alle 4 gear synkroniserede
<b>Transmission</b>	Kardanaksel til hypoidbagaksel
<b>Bremser</b>	Skiver for, tromler bag. Servo.
<b>Affjedring</b>	Uafhængig forhjulsaffjedring med skruefjedre og triangler, Stiv bagaksel med halvelliptiske bladfjedre
<b>Chassis</b>	Selvbærende konstruktion. Bunden er faktisk den samme som på Hillman Husky stationcar, dog med ekstra krydsforstærkning
<b>Elektrisk anlæg</b>	12 volt
<b>Egenvægt</b>	1145 kg
<b>Længde</b>	3944 mm
<b>Bredde</b>	1537 mm
<b>Højde</b>	1308 mm med kaleche oppe
<b>Akselafstand</b>	2184 mm
<b>Sporvidde for/bag</b>	1310 / 1230 mm
<b>Dæk</b>	5.90 x 13
<b>Pris i Danmark i 1966</b>	Ca. kr. 58.000 (en alm. Alpine ca. kr. 38.000)
<b>Importør i 1966</b>	British Motors A/S



*Den har tankdæksel i højre side, men har 2 benzintanke, en i hver side i bagskærmene. De er forbundet med hinanden.*







## Rendez-vous med Citroëns danske historie

**Kort for jul kunne Citroën Danmark A/S præsentere det, som englænderne ville kalde en booklet. En mellemting mellem en bog og et hæfte, der på 44 sider giver et tilbageblik på det franske mærkes historie i Danmark i perioden fra 1919 til 1966.**

Bogen hedder »Klip...« og er både skrevet og redigeret af Jens Møller Nicolaisen. Titlen er meget passende for udgivelsen, for overvægten i bogen ligger på de samtidige fotos, og dem er der heldigvis masser af. Gennem de mange fotos fortælles Citroëns danske historie fra firma P. Andersen Jyden i Aalestrup startede importen umiddelbart efter anden verdenskrig til det danske Citroën-selskab 57 år senere flyttede ind på adressen Bådehavns-gade i København.

Specielt to modeller har en fremtrædende placering i bogen, hvilket naturligvis også skyldes deres betydning for Citroëns danske historie. Det er Traction Avant-modellerne og så DS19, men som læser får man ikke nogen gennemgribende teknisk gennemgang af de to modeller. Med den danske vinkel koncentrerer forfatteren sig i stedet om de to modellers skæbne i Danmark, hvor f.eks. debutterne for begge var noget problematiske. Med sit selv bærende karrosseri passede Traction Avant-modellen ikke ind i Toldvæsenets definitioner for den samleproduktion, som gjorde bilimport økonomisk mere overkommelig i mellemkrigsårene, mens en hård dansk isvinter var med til at skabe ravage i præsentation af Citroën DS19!

Et afsnit i bogen omhandler varebiler, lastbiler og busser, og her optages pladsen gudskelov af historien om de 550 dansk producerede Citroën Traction

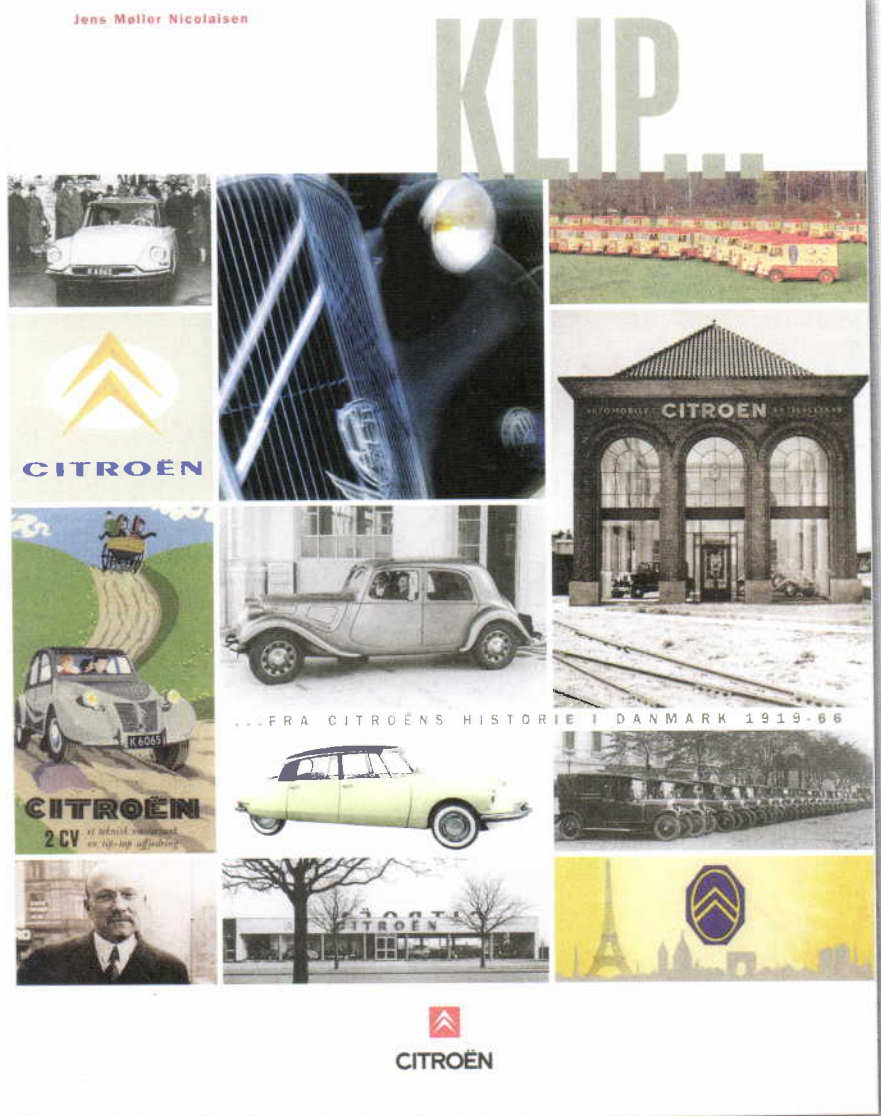
Avant-varebiler, som var endnu et udslag af den spøjse danske bilbeskatning, og som viser, at 90ernes Chevrolet Camaro Z28 på gule plader ikke var nogen ny opfindelse.

Et andet afsnit i bogen omhandler Citroën-racerbilerne på travbanerne og Roskilde Ring i halvtredserne, hvor der endda er blevet plads til flere billeder, som jeg selv under min research af Dansk Bilspport i 50 år ikke stødte på. Det er desværre også i dette afsnit, at jeg falder på de eneste ankepunkter over bogen, idet der – sandsynligvis grundet kildernes aldersstegne hukommelse – gives indtryk af, at datidens største

racerstandardvogne ville være i stand til at matche nutidens racervogne fra Danish Touringcar Championship.

Alt i alt er der dog skabt et god beskrivelse af et af de fremtrædende bilmærkers historie med Jens Møller Nicolaisens »Klip...«. Bogen koster 120 kroner plus forsendelse. Den kan dog kun købes via Citroën Danmark A/S, hvor bestilling enten kan ske til firmaets informationsafdeling eller til [ellen.norregaard@citroen.com](mailto:ellen.norregaard@citroen.com)

Morten Alstrup







## Bøger – bøger – bøger

I november-nummeret af VT omtalte vi en lille bog af Michael Sinding om Carlsens karrosserifabrik i Humlebæk. Nu er der allerede igen en bog af Sinding – den mand må arbejde i døgn drift. Nå, sandheden i ære er han denne gang i kompagniskab med den anden store kapacitet på området, Jens Birch, og bogen har været under forberedelse længe.

Titlen er »Bustrafik i Helsingør – dengang. Historien om Hornbækbanens busser og bybusserne i Helsingør«. Det er ikke for meget sagt, for bogen dækker mere end det, der er forgreninger helt til stort set resten af Nordsjælland, og emnet er behandlet så indgående at der næppe er et spørgsmål, man ikke kan få svar på. Hver enkelt rute er behandlet, geografisk og forretningsmæssigt og i forhold til publikum og myndighederne, og det kørende materiel beskrives vogn for vogn.

Der er masser af kort og fotografier, også DVK's billedarkiv har bidraget, og endnu mere vort uforlignelige medlem Uffe Mortensen, der jo netop har sit udgangspunkt i Helsingør. Og flere andre.

Formatet er ikke så stort, A5, men der er presset meget ind på hver af de 160 sider. Ud giver er Sporvejshistorisk Selskab.

Hos vores lokale boghandler har vi tilfældigvis set en ny bog om rutebiltrafikens historie i almindelighed, men nærmere bekendtskab med den har vi ikke stiftet, og ifølge sagkundskaben er der endog usædvanlig mange fejl i den.

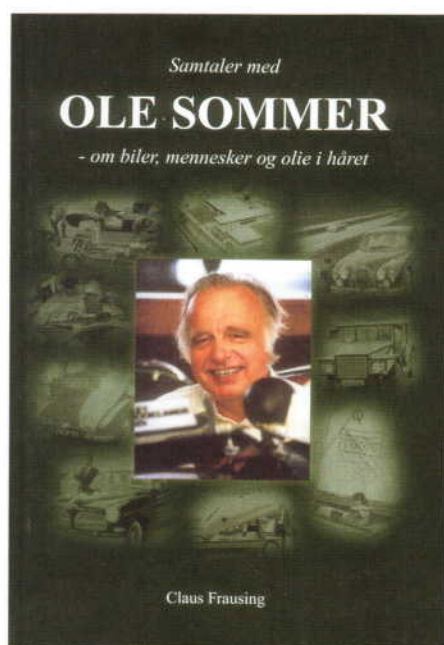


...

I sidste VT bebudede vi egentlige anmeldelser i januar-nummeret af Niels Krygers ny bog om bilens stilhistorie og af Claus Frausings bog om Ole Sommer. Det første må vente, og hvad Frausings værk angår er Deres Ærbødige egentlig inhabil, da jeg har været en del indblandet i dets tilblivelse, først som artikelserie i Veteran Tidende og nu altså som bog. Men jeg kan vel tillade mig at mene at der er tale om et stykke enestående erhvervs- og bilhistorie, skrevet på en anderledes og personlig måde, uden at sagligheden af den grund mangler.

Og i bogen er der mange flere illustrationer end vi havde i VT, og teksten er ifølge Frausing udvidet med 43 procent. Selve det fine boghåndværk har vores egen Ole Callesen æren af – med omslag i korrekt British Racing Green. Hvad ellers?

oer





*Begrebet Kløverblad – 3-personers åben – forbinder man oftest med de små 5HP Citroën. Men det fandtes også hos den større model 10HP. Som denne fra Bornholm.*

## Mere Citroën

Morten Alstrup anmelder den ny bog af Jens Møller Nicolajsen om Citroën i Danmark 1919-1966. Vi benytter anledningen til at dykke i DVK's fotoarkiv efter nogle billeder fra det tidsrum. Om enkelte af dem også forekommer i bogen ved jeg ikke, for jeg har ikke set den endnu. Citroën-folkene har selv gjort et stort arbejde for at skrive mærkehistorie og herunder samle billedstof, men en del stammer altså også fra DVK, og såmænd fra Deres Ærbødiges mors fætter, Knud Bærentzen, der i et langt liv dels var ansat hos Citroën, dels var selvstændig forhandler. Han endte med at falde død om ved sin hoveddør, da han som over 80-årig var på vej ud af lejligheden på 4. sal for at passe erhvervskunder på Citroëns stand på en biludstilling i Forum i København. Se i øvrigt Bilhistorisk Tidsskrift 77/1984.

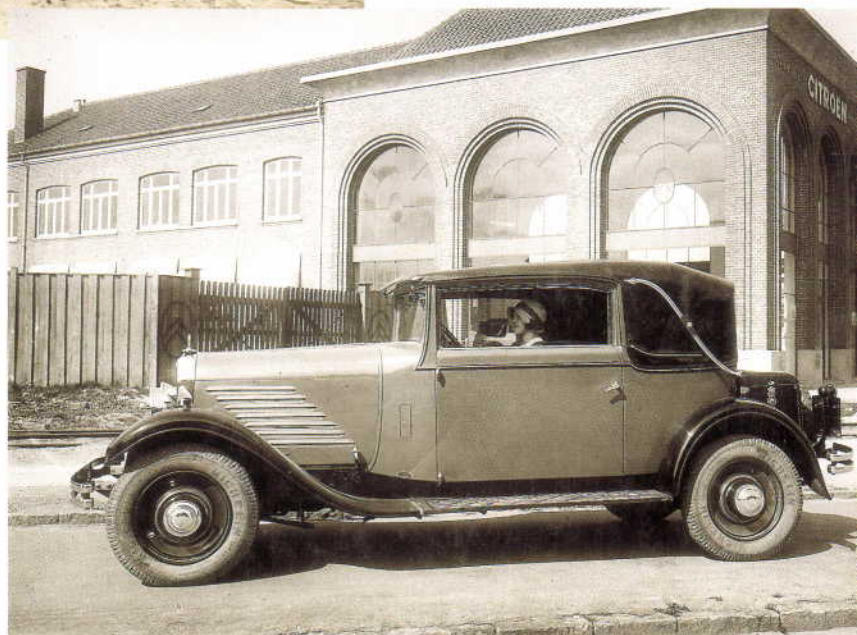


*Forsvaret gjorde højtidelige forsøg med diverse motorkøretøjer, men i gammel tid blev det sjældent til større indkøb. Her en Citroën halvbælte, system Kegresse. Bemærk den forstærkede kølerkapacitet – og at det er selve kongen, Christian X, der forsøger at få plads til sine lange ben på bagsædet.*

*Knud Bærentzen hentede sin anden kone, Grethe, blandt kollegerne hos Citroën. Det er hende der sidder i denne flotte årgang 1930 foran Citroëns hovedsæde i Sydhavns-kvarteret. Specialkarrosseri fra Henri Labourdette, Champs-Elysees. Bygningen er heldigvis for nylig blevet renoveret.*



*På den kortlivede Glostrup-bane kunne man få selv en Citroën 5HP til at se dramatisk ud, hastigheden har dog ikke stået mål med udseendet. Nej, det er ikke Deres Ærbødige ved rattet, så gammel er jeg trods alt ikke.*







Under »Den franske Uge« en gang i slutningen af tyverne blev cirka 30 københavnske Citroën taxaer opmarcheret ud for Citroën-filialen ved Frihedsstøtten. Den i ovalen er dog mere parisisk.

Der blev kørt baneløb ganske voldsomt med Citroën i efterkrigsårene. Her Jørgen E. Søgård i den åbne og Carl Lynenskjold i den lukkede ved Danmarks-mesterskaberne på Fangel-banen i 1951.



Ombygning til varevogn var en dansk specialitet – som der er bevaret og restaureret flere af. Her en type 1 med forlænget tag.



Den Citroën 11 Normale 1938 cabriolet (med amerikansk nummerplade og danske kofangere og Bosch lygter), Marguerite Viby kørte i »Kontessen på Stenholt« eksisterer endnu. Men i Helsingborg.



Også mange danske rally-kørere stolede på Traction Avant. Beyer Clausen og Robert Glad sikrede sig dog med ekstra reservehjul, snekæder og skovle ved Monte Carlo rallyet i 1951. Desværre ødelagde de gearkassen i Tyskland.





## FØTEX-løb

Tekst og fotos Leif Andersen

Føtex-løbet blev kørt for 9. gang, og traditionen tro startede det hos Føtex Bolbro, hvor vi blev modtaget med kaffe og rundstykker og frisk »morgenolie«!

*Øverst: Bilerne linet op foran Føtex. MGB, Mascot, FIAT, Morris Minor m.fl.*

Efter indtagelse af olien gik starten kl. 8.45 mod Svendborg ad små og hyggelige veje, gennem Åsum og Rågelund, forbi Ulriksholm og videre gennem Kerteminde mod Nyborg, der var ophold i skoven ved Nordenhuse, hvor man gjorde plads til en enkelt øl eller vand.

*Ved Nordenhuse i strålende solskin (Mercedes og MG'er på striben).*

Turen gik videre gennem teglværksskoven mod Tårup, Kongshøj Mølle, hvor vi nød udsigten over Mølleedammen. Fortsatte ad de smukke veje gennem Refsøre, Vormark og forbi den berømte »damesten«, idet vi også passerede Hesselagergård, hvor vi endelig stillede mod Svendborg, hvor Føtex var vært ved en fortrinlig middag kl. 13.30.

*Fra cafeteriet i Føtex.*

Efter middagen underholdt vi os med det fremmødte, interesserede publikum, som beundrede de smukke biler og stillede flere spidsfindige spørgsmål.

*Fra parkering ved Føtex.*

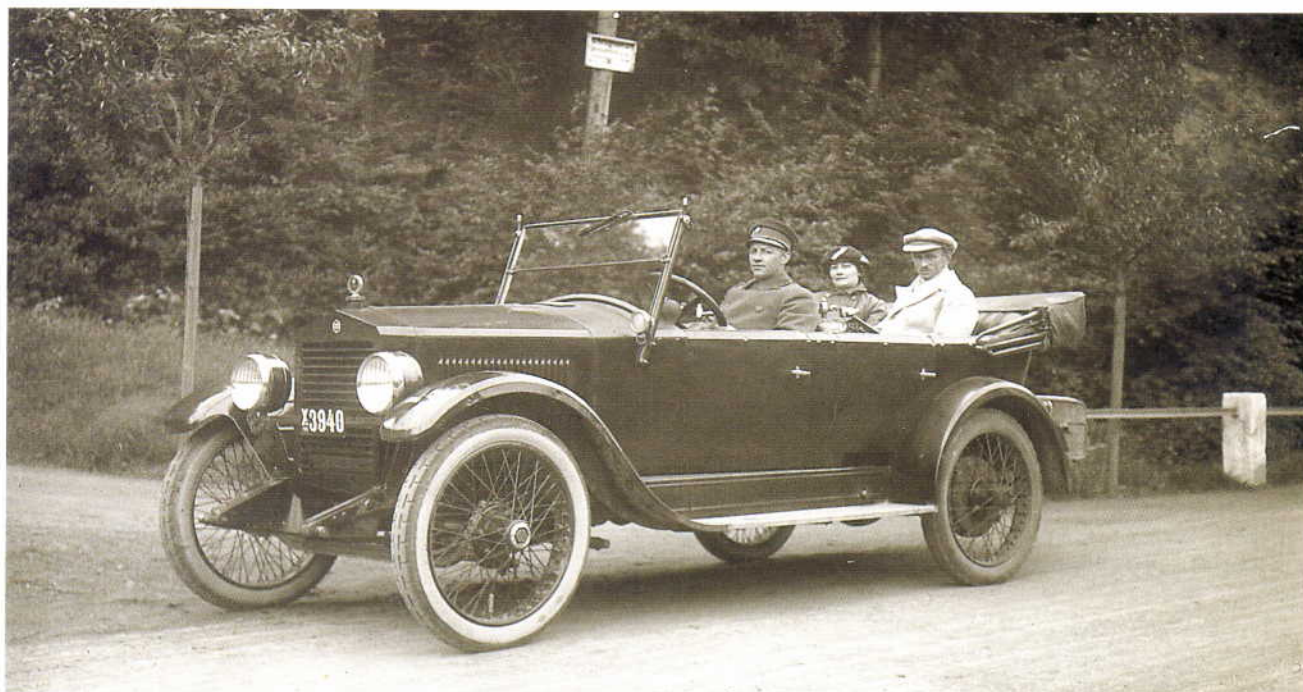
Roberts båthorn lyder – der kaldes til samling – traditionen tro trækkes der lod om to gavekurve, skænket af Føtex Svendborg til lejligheden. Den heldige vinder på billedet er Tage - efternavn? - men ham med den flotte BMW.

*som modtager hovedgevinsten af den altid smilende Robert.*

Fra Svendborg går turen videre mod Valdemar Slot. Efter en kort pause ved det smukke slot går turen videre til havnen i Troense, hvor kaffen indtages og man tager afsked med hinanden.

En stor tak til Robert Lindvig for hans utrættelige indsats med tilrettelægning og gennemførelse af mange Føtex-løb, som vi alle ser frem til hvert år.





## Konkurrencen

Vi prøver at skabe variation i konkurrencebillederne og samtidig ikke at gøre konkurrencerne så spidsfindige at kun få kan lege med. Billedet denne gang skulle ikke volde de store vanskeligheder, bilen havde i de årgange et meget karakteristisk kølerparti og var ret almindelig herhjemme. Vi skal have fabrikatet at vide, men for nu ikke at gøre det alt for nemt også hvilken fabrik det var et billig-mærke hos.

Der var et pænt antal besvarelser af konkurrencen i december-nummeret af VT. Men ikke overvældende. Måske havde juletravlheden indfundet sig, måske syntes nogle at svaret for nemt – og måske blev andre afskrækket af tillægsspørgsmålene, selv om vi udtrykkeligt skrev at man ikke behøvede at beskæftige sig med dem for at være med i lodtrækningen.

Men lastbilen i midten var altså en Volvo, og ingen har svaret forkert. Det ses umiddelbart af isenkræmmermærket på diagonalen i køleren. Vi bad kun om bilnavnet, og blandt indsenderne udtrak lykkens gudinde med bind for øjnene (min kone) Peter Bering. Dem har vi to af, men det er ham på Sjælland.

Som Deres Ærbødige husker det var Volvo personbiler sjældne dengang, lastbilerne var så småt ved at vinde indpas i Danmark. Temmelig småt. Importen skete gennem Dansk Alfa-

Laval, der som jeg erindrer det ellers lavede malkemaskiner og måske også elektriske hegn.

Flere vover sig ud med modelbetegnelse og årgang, jeg skal ikke gøre mig klog på det, men det mest detaljerede kommer fra Jens Petersen i Ulkær, der mener det nok er en LV 75 1933-35, eller en moderniseret LV 66 1929-33. Moderniseringen skulle i så fald bestå i isenkræmmermærket, der ikke fandtes på LV 60-serien. De havde alle samme 4.1 liters benzinmotor på 75 hk, men fra 33 kunne man få den berømte Hesselman-motor med samme ydelse. Den fik aldrig større udbredelse herhjemme, skriver Jens Petersen.

Lastbilen til venstre er nok en Bedford, som flere foreslår, og den til højre sikkert en amerikaner. Der er forslag om International, Dodge Bros. 1935, Diamond T og Reo. Og Deres Ærbødige tror på Reo 1935. Selv om billedet ikke er tydeligt, er der enkeltheder som kun passer på den.

Så er der entreprenøren, og flere havde mere eller mindre fuldstændige oplysninger. Firmaet hed K. Hindhede, med det sideordnede navn Gravecompagniet, og det står forkortet på gravemaskinens udligger: GRAVCO. Dermed opstod et nyt ord på dansk, nemlig en gravko, som siden ikke har været til at udrydde, selv om det faktisk var et firmanavn.

Så er der stedet, som er Amagerbro, og vi kan måske få overbærenhed med københavneriet, for der er lidt trafikhistorie ved det. Flere har ramt forkerte bydele, men fem-seks er på det rigtige spor – jernbanespor. På stedet havde nemlig ligget Amagerbro Station, som blev revet ned, da banen ophørte med persontrafik i 1938. Det er Amagerbrogade ca. 11-12 og man er nu ved at grave ud til hvad der med sine 300 meter blev anset for Nordeuropas, i hvert fald Danmarks, længste boligkarré, den funkisprægede Møllelængen, Store Møllevej 2 til 44. I folkemunde kaldet Penalhuset – eller Pamperhuset. Kai Wredstrøm skriver at overborgmester Urban Hansen boede der i en stor lejlighed, så stor at den senere blev omdannet til fødeklinik. Sporet man ser i baggrunden er Amagerbanens forbindelsesspor over Amagerbrogade til Islands Brygge. Der kørte godstog til en gang i halvfjerdserne.

Persontrafikken blev dog på grund af besættelsen genoptaget 1940 til 46. Der blev anlagt en interimistisk perron over mod ejendommen i baggrunden og indrettet ventelokale, hvor der på billedet er fortovscafé. Husene bag i billedet er der endnu.

oer



## Motorhistorisk Samråd

Bestyrelsen for MhS skiftede udseende på årsmødet 15. november. Svend Carstensen (formand), Henrik Thostrup (kasserer) og Kaj Dyhring Larsen ønskede ikke genvalg. Henrik har været i bestyrelsen siden stiftelsen af MhS.

Bestyrelsen ser herefter således ud: formand Svend Aage Tholstrup (der også fortsat er MhS' repræsentant i FIVA), kasserer Knud Degnbol, sekretær Bendt Nielsen, Lars Genild, Lisa Mikkelsen, Sten-Erik Brand og Ole Willumsen.

I årets løb har tre klubber meldt sig ud af MhS, det er Dansk Veteranknallert Klub, Klassisk Scooter Klub og Vestjysk Veteranknallert Klub. På årsmødet blev optaget en ny, Mopar Club Denmark, hvis pt 50 medlemmer interesserer sig for Chrysler koncernens amerikanske mærker.

MhS repræsenterer i øjeblikket 52 klubber med tilsammen 23.528 medlemmer.

I det forløbne års tid har det knebet med at holde DVK's medlemmer orienteret om MhS' virke i Veteran Tidende. Årsagen er at nyhedsbreve og referater fra MhS er meget omfattende og ikke nemt lader sig forkorte, og det har skortet på arbejdskraft i redaktionen til dette. Der bebudes et nyhedsbrev nu i januar og vi vil bestræbe os for at få det bearbejdet til en kort form, der egner sig til VT. Hvis det da ikke viser sig at nyhedsbrevet overlapper bestyrelsens beretning til årsmødet, hvorfra vi kan citere:

MhS' bestyrelse mener at have nået de mål, den satte sig, men myndighederne er tunge at danse med. Embedsmændene savner overblik og MhS vil derfor udarbejde en liste over de u hensigtsmæssige forhold, vi oplever med vores køretøjer.

Det synes Færdselsstyrelsen velvilligt indstillet til, og i den sidder faktisk også folk der deler vores interesse. Styrelsen afviser dog fortsat vores ønske om en fælles rullende aldersgrænse for køretøjerne og vil fastholde 35 år. MhS ønsker 25 år, men de 30, der gælder som regel i EU, kan blive et kompromis.

Færdselsstyrelsen mener også at der skal skelnes mellem køretøjer som kun bruges til veterankørsel og dem der er i daglig brug, de sidste skulle så betale fuld vægtafgift uanset alder. MhS påpeger at det ikke er værd at bruge kræfter på en sådan skelnen, så meget mere som meget få køretøjer over 35 år er brugskøretøjer.

Miljøministeriet har afvist ønsket om at de gamle køretøjer fritages for skrotningsafgift, selv om det drejer sig om et forsvindende lille beløb. Men ministeriet er godt tilfreds med MhS' miljøpejce og anser derfor MhS for en seriøs partner. Kulturministeren har afslået at beskæftige sig med gamle køretøjer, han mener det sorterer under andre ministerier, og portostøtten kunne han ikke hjælpe os med, da den hører under Trafikministeriet. Kulturministeren forekommer heller ikke påfaldende interesseret i tekniske museer.

Told- og Skattestyrelsen stiller sig positivt til brug af FIVA-pas til afgiftsbestemmelse. Alle brugte køretøjer skal besigtiges af en vurderingsmand, der ikke altid har forstand på det. Og hvorfor? Afgiften ved indførsel har alligevel ikke noget at gøre med denne vurdering, men er en vis procent af nyprisen. Men for de vogne der er bedømt af FIVA, og hvor eventuel uoriginalitet er påpeget, kunne anvendelsen af et FIVA-pas være velegnet. Det gælder altså bare ikke endnu.

I øvrigt er DVK's formand, Peter Løvstrøm Sørensen, nu med i FIVA's tekniske kommission, og Peter gjorde sig på MhS' årsmøde til talsmand for at man gør brug af disse FIVA-pas også for at bevare sit køretøjs historie og dokumentere dets originalitet. Passet koster 350 kroner og tre fotografier, og det gælder i 10 år.

Ordningen med tidstypiske nummerplader fungerer godt under Svend Draabys ledelse, men Ole Lindberg er rede til at aflaste. Der er i årets løb udleveret nogle hundrede sorte nummerplader, og cirka halvdelen til Nimbus motorcykler. Årsmødets dirigent, Erik Kristoffersen, benyttede lejligheden til at indskærpe at arrangører af træf og løb skal sørge for at få overholdt reglerne for anvendelse af faste prøvenummerplader.

Læs mere udførligt på Motorhistorisk Samråds hjemmeside, [www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk)





### Førkrigskøreselskab

Da jeg ved navns nævnelser er berørt af et udfald fra bestyrelsen jfr. dens arbejdsfelter i sidste nummer af Veteran Tidende ser jeg mig nødsaget til at komme med en kommentar.

Poul Suhr, Claude Teisen-Simony og undertegnede har besluttet at lave en aktivitetsgruppe for de ældste biler, altså før 1940, men med særlig vægt på styrkeprøvebiler - vi vil invitere til uforpligtende køreture og arrangementer. Vi havde tænkt på en sektion under DVK, men bestyrelsen har besluttet at fordømme de førstnævnte aktører inden de overhovedet har foretaget sig noget i denne sag. Erfaringer eller ej, manglende tillid, som der nævnes!!!!

Der blev så ikke nogen sektion under DVK for denne gruppe bilinteresserede. Vi overvejer i øjeblikket situationen. Melder ud på den ene eller anden måde, når der er noget nyt!

Vi orker ikke at bruge vores tid på konflikter og tager derfor bestyrelsens holdning ad notam, så dette er ikke en opfordring til en lang debat, men en information til dem der kunne have ønsket at deltage i det nævnte tiltag.

Venlig hilsen Viklit Graae Jørgensen  
Holte den 25. december 2003

### Læserbrev

I sidste nummer af VT måtte vi desværre læse at bestyrelsen havde valgt ikke at bringe en indmeldelsesblanket til et nyt førkrigskøreselskab, fordi bestyrelsen ikke er på talefod med stifterne. Vi synes at bestyrelsen burde sætte aktiviteter der fremmer interessen for vor hobby højere end personligt nid til stifterne af køreselskabet. Derfor opfordrer vi bestyrelsen til at bringe blanketten i bladet og søge forsoning. Nogle af os har været med i DVK i 35 år. Hvorfor skulle vores aktiviteter ikke foregå i DVK-regi ?

Erwin Koster Kristensen  
Peter Juel Jeppesen

### Svar fra bestyrelsen

DVK's bestyrelse er meget positiv over for oprettelse af sektioner der tager hånd om køretøjer fra før 1940. Disse udgør en stadig mindre del af klubben. Det er derfor vigtigt at de ikke bliver glemt. Derfor ønsker vi også sådanne initiativer velkommen i DVK-regi.

Bestyrelsen beklager, at initiativtagerne valgte at fremsende en indmeldelsesblanket til et nyt Førkrigskøreselskab til Veteran Tidende, desuden med ønske om optagelse i listerne på side 2, uden først at orientere bestyrelsen om initiativet. Bestyrelsen beklager endvidere, at initiativtagerne allerede har besluttet at etablere Førkrigs Køreselskabet udenfor DVK

Bestyrelsen er enig i at interessen for vor hobby bør gå forud for personligt nid. Der er dog ikke tale om personligt nid eller fordømmelse, men en konstatering af, at de hidtidige forsøg på samarbejde ikke er lykkedes og at bestyrelsen således ikke længere har tillid til, at samarbejdet i mellem bestyrelsen på den ene side og Claude Teisen Simony og Poul Suhr på den anden side, vil kunne fungere til klubbens bedste, "kemien" er bare ikke til stede.

På bestyrelsens vegne  
Peter Løvstrøm Sørensen



## Indholdsfortegnelse for årg. 2003

<b>Redaktionelt</b>					
Kort fortalt	maj	23	Donald Healey i DK	april	8-9
			Biler til "Kroniken"	april	22-23
			DVMC 40 år	maj	7
			Triangel busser	maj	14-15
<b>Fra bestyrelsen</b>			Teknisk Museum	maj	22
Nytårsstatus	jan.	3	Ford i 100 år	juni	8-19
Løb og arrangementer	jan.	6	Techno Classica	juni	21
Ændringer side 2	jan.	6	Jorden rundt i Ford V8	juni	28-29
Byggeriet i Nærum	febr.	8-9	Nummerplader i 100 år	juni	30-31
Girokortet	mar.	21	Buick i 100 år	juli	10-16
Løb og arrangementer	mar.	21	Karosseri af aluminium	juli	17
Nærum	juli	8	Sølvfisken - Buick	juli	18-20
Nærum	aug.	5	En hvid elefant - Buick	juli	21
Rejsegilde i Nærum	sept.	8-9	Politi i Buick	juli	22-23
Om mødestedsledelse	okt.	5	Buick	juli	24-28
Møbler til Nærum	okt.	9	Mere Buick	aug.	19
Arbejdsfelter	dec.	8-9	Biltanker i sommervarmen	okt.	28-30
			Commer	nov.	4-5
			Norsk Veimuseum	nov.	8-9
<b>Fra medlemmerne</b>			Emil - en Frøøje på film	nov.	24-25
Restaurering i Polen	jan.	17	Mere vejmuseum	dec.	5
Mere Polen	mar.	38	ACD Museet i Auburn	dec.	12-15
Klubbens pengeforbrug	mar.	50-51	Med Bentley gennem Afrika	dec.	22-27
Husleje	april	24	Wartburg årg. 1899	dec.	28-29
Sommer-huset	april	25			
Læserbreve	okt.	39			
Læserbreve	nov.	30-31	<b>Fritz Knudsens biler</b>		
Læserbreve	dec.	34	Chevrolet roadster 1932	jan.	11
			Triangel brandbil 1935	febr.	5
<b>Generalforsamling 2003</b>			Talbot-Lago 1939	mar.	5
Forvarsel mm.	jan.	7	Maxwell 1923	april	5
Indbydelse mm.	mar.	9-20	FIAT 1500 Berlina 1938	maj	3
Beretning	maj	8-11	Citroen 2CV 1948	juni	3
Referat	juni	36-41	Opel Blitz	juli	3
Uddybende referat	sept.	34	Ford V8 Phaeton 1932	aug.	3
Før generalfors. 2004	nov.	7	Volvo PV445 cabriolet	sept.	3
Forvarsel 2004	dec.	10	Ford Taunus 17M cabr. 62	okt.	5
<b>Månedens køretøj</b>			<b>Sektioner og registre</b>		
Chevrolet Master 1939	jan.	18-22	Førkrigs FIAT	febr.	17
Triumph TR3 1956	febr.	10-16	Årsberetning Peugeot	febr.	18-19
Alvis Speed 20 1934	mar.	30-34	Efterkrigs FIAT	juni	31
Harley Davidson	april	10-15	Efterkrigs FIAT	aug.	17
Austin Healey Sprite 58	maj	16-21			
FIAT 509 1926	juni	22-27	<b>Personprofiler</b>		
Rettelse til do.	juli	5	Nekrolog Niels Brems	jan.	23
Ford V8 Fordor 1932	aug.	12-16	Nekrolog Kaj Kjeldsen	jan.	23
Renault 6L 1972	sept.	18-23	Portræt Ole Sommer	jan.	24-31
Volvo Duet 445 1959	okt.	20-26	Ole Sommer fortsat	febr.	22-29
Hillman Aero Minx 1935	nov.	10-17	Nekrolog Jarl Mouritzen	mar.	7
Chevrolet Corvette 1966	dec.	16-21	Nekrolog Thomas Jarl Hove	mar.	7
			Ole Sommer fortsat	mar.	22-29
			Tegneren Verner Hancke	mar.	39
<b>Artikler</b>			Hans Ole Bracher	april	16-18
Færøerne lokker	jan.	12-16	Neesgaard 80 år	sept.	5
NVK 50 år	febr.	20-21	Nekrolog Erik Mackeprang	nov.	7
Harley D. på Koldinghus	mar.	40-41			
Mere Harley Davidson	mar.	42			





## MhS

Årsmødet 2002	jan.	32-33
Nyt fra FIVA	maj	24-25

## Bogomtaler og -anmeldelser

Gadens Blikfang	jan.	36-37
Biler med sjæl 7	jan.	38
Besættelse, beredskab....	febr.	31
Motorcykler og superbikes	febr.	31
Nimbus-skrøner	mar.	37
Italienske motorcykler	mar.	37
Danske Modelbiler	sept.	35
Røver-Axel	okt.	37
Bukh - den danske traktor	nov.	18
Under 50 kubik	nov.	26
Roskilde Ring video	nov.	27
Busserne fra Humlebæk	nov.	28
Bilen i 40-50'erne	dec.	33
Ole Sommer-samtaler	dec.	33

## Diverse

Aktuelt Nordjylland	jan.	11
Om KDAK Classic	jan.	23
MG TA	febr.	7
Zonen på DTM	mar.	8
»Abonnerad«	mar.	36
Dansk V8 1934 i Sverige	mar.	36
GT-forlag Skanderborg	mar.	38
Mere KDAK	april	19
Biblioteksnyt	april	19
HD igen	maj	12
Stadager Brugs	maj	12
Gaderace	juni	43
Fars dag DTM	juli	9
Chevrolet bus 1931	juli	29
Sachmanns Bentley	juli	41
Rovin	aug.	20
Allard i DK	aug.	24
Morian Hansen	aug.	25
Wittekind 1922-25	sept.	3
Betonkanoner	okt.	3
En særlig pris (Brasso)	nov.	9
Fanø Motorløb 2004	nov.	29
Motorvejsulykke	nov.	5
Ford T modifikationer	dec.	3
Motorvejsulykkenulykken	dec.	5
Mere Buick	dec.	27
Efterlysning om Standard	dec.	32

## Erhvervskøretøjer

En Mack på vej	jan.	39
----------------	------	----

## Arrangementer

Skagenløbet 2003	juni	5
Odsherredløbet	juni	20
Spangsberg Cup	juni	32-33
Vandmølleløb	juni	35
Bustur til Egeskov	juni	42
Præs.aften på Egeskov	juli	30-31
Løvspringsløb Fyn	juli	32-33
Masser af RR	juli	34
Klosterløbet	juli	35
Klampenborg	juli	36-37
Madpakketur ved Præstø	juli	38
Græsted	juli	39
Kastellet	juli	40
Elf Steden	aug.	8-9
Bornholm Rundt	aug.	10
Sommerudflugt Vestsjl.	aug.	11
Fynsk Madpakketur	aug.	18
Brønshøjløbet	aug.	21
Gaderæs	aug.	22-23
Styrkeprøven	sept.	10-13
Mere Bornholm	sept.	14-15
Mere Historisk Ræs	sept.	16-17
Odderløbet	sept.	24-25
Ringkøblingløbet	sept.	26-27
Stevensløb	sept.	28
Sydhavsrally	sept.	29
Ferritslevløb	sept.	30-31
Gavnø	sept.	32
Københavnrier	sept.	33
Børkop aftenudflugt	okt.	8
Styrkeprøven	okt.	12-15
Ford 100 år Hillerød	okt.	16-17
Arresø-løbet	okt.	18-19
Vitus Beringløbet	okt.	31
Margrethetorp	okt.	32-33
Bankløb i Sønderjylland	okt.	34-35
Copenhagen Harbour Open	nov.	20
Færgejubilæum	nov.	21
Rindsholm Kro	nov.	22-23
Munkebjergløbet	dec.	11
Sæsonafslutning Sjælland	dec.	30

## Teknik

Kofangere i håndarbejde	jan.	34-35
Rød benzin og slid	febr.	30
Mere om do.	juli	9
Løftegrej	okt.	36



## Austin-Healey KA 28.242

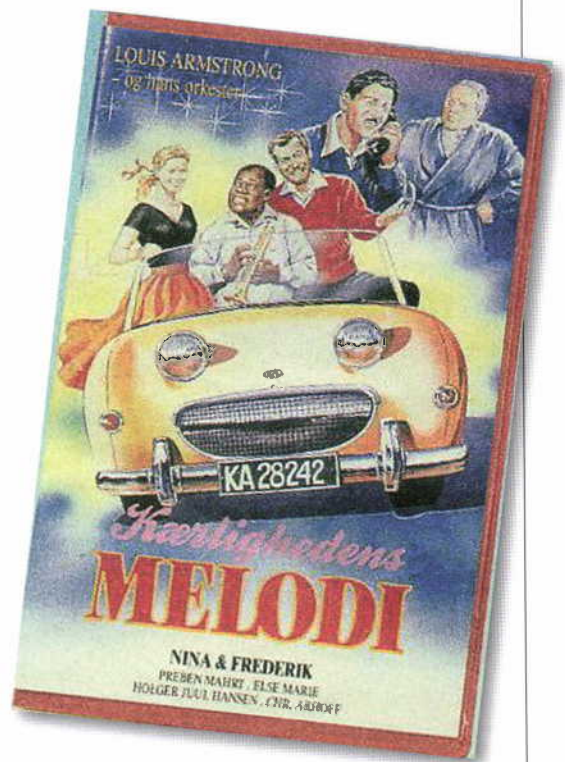
Jeg vil gerne knytte et par kommentarer til den Austin-Healey, der optræder i filmen »Kærlighedens melodi« fra 1959 med Nina og Frederik, og som omtales i en artikel i VT 329. Som nummerplade-freak og ynder af danske film fra 50'erne og 60'erne har jeg gjort systematiske studier af, hvilke biler der optræder i forskellige film. Af artiklen fremgår det, at bilen skal have været registreret med AA 46.173, altså som udlejningsvogn på Frederiksberg mellem 1.4.1958 og 1.1.1960. På billederne med Nina og Frederik og på filmplakaten er den imidlertid registreret i Københavns kommune som alm. privatbil under nummeret KA 28.242.

Netop denne film har jeg aldrig set, men jeg har noteret mig, at en Austin-Healey med nummeret KA 28.242 medvirker i en anden film fra samme periode, nemlig »Soldaterkammerater« fra 1958. Her tilhører den Klaus Pagh, men hans kammerater 'låner' den uden at spørge om lov, for at hans kammerat Preben Kaas hurtigt kan komme hjem til sin gravide kone, Annie Birgit Garde, der skal igennem en vanskelig fødsel.

Hvis vi forudsætter, at det er den samme bil der har været registreret på begge numrene, må den have haft KA-nummeret først, da den er registreret på dette nummer i filmen fra '58, og så være omregistreret til udlejningsvogn på Frederiksberg inden udgangen af 1959, idet de københavnske omegnskredse ophørte med egen registrering fra denne dato og blev lagt ind under København.

Endvidere kan jeg påpege, at der må være fejl med hensyn til billedet på side 23 af en Goggomobil, registreret med T 20-348, altså et Viborg-nummer fra før 1.4.1958. Så kan den ikke være årgang 1960. Selvom det er en rekonstrueret nummerplade, må man gå ud fra, at man har sikret sig, at nummeret er historisk tidsmæssigt korrekt, så mon ikke der er fejl i billedteksten.

Med venlig hilsen  
medlem nr. 7508.  
Carsten Schou Jørgensen.







# Hansa Rally Lübeck

## 27.-31. maj 2004

I pinsen arrangerer Deutsche Automobil Veteranen Club - Ostsee bl.a. ved Falk Gottwald, kendt fra Styrkeprøverne, i samarbejde med Norsk Veteavnogv Klubb det første Hansa Rally Lübeck.

Over 3 dage er der med udgangspunkt i Hansestaden Lübeck ture igennem det smukke Slesvig-Holsten og Mecklenborg, samt til Østersøens strande.

Løbet arrangeres som et FIVA-B løb med deltagelse af 3- eller 4-hjulede veteranbiler og motorcykler der er produceret før den 31. december 1930 og et begrænset antal køretøjer op til 1939

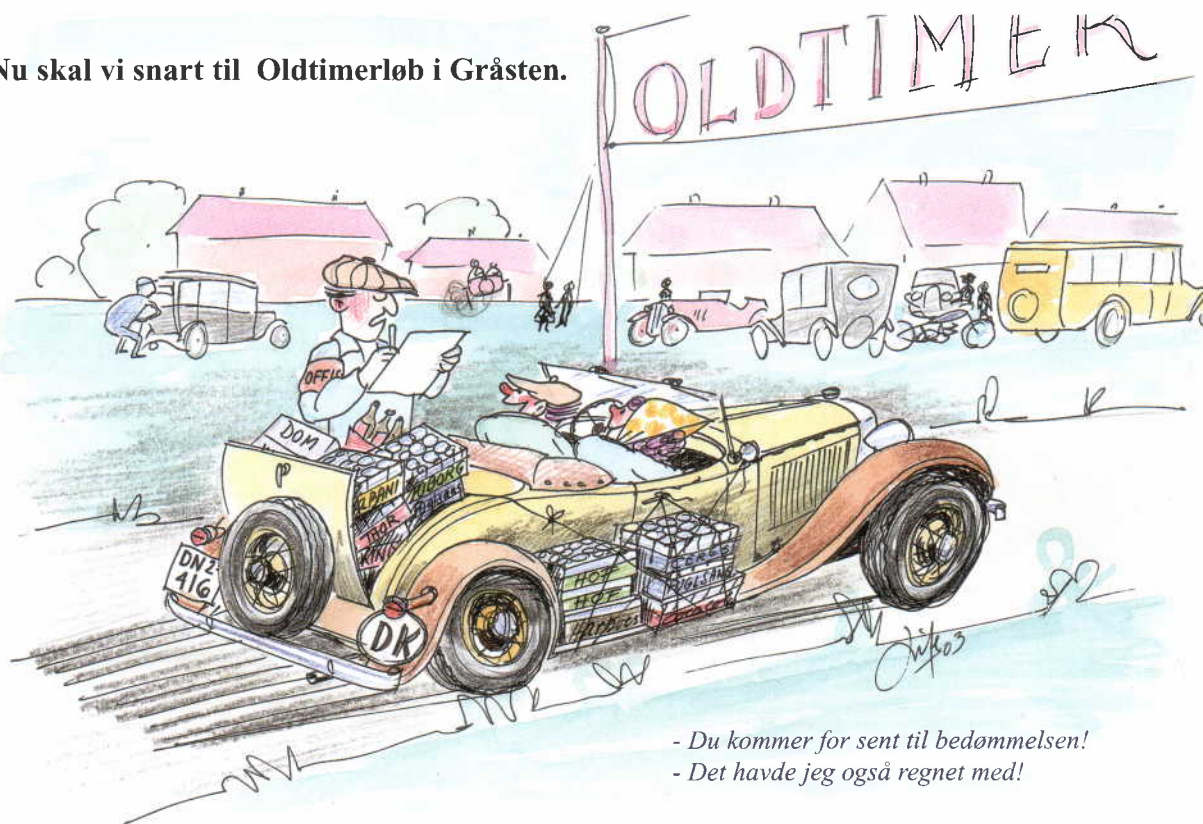
### Programmet er:

27. maj	15:00-18:00	Indskrivning
	19:30	Turisttur i Lübeck
28. maj	09:00-17:00	Første etape: Lübeck - Travemünde - Wismar
29. maj	09:00	Udstilling af køretøjer foran Lübecks rådhus
	12:00	Reception på rådhuset
	14:00-17:30	Anden etape: Lübeck - Timmendorfer Strand ved Østersøen
30. maj	10:00-17:00	Tredie etape: Lübeck - Eutin. Besøg på slottet i Eutin
31. maj	07:00-10:00	Afsked med gæsterne

Deltagergebyr for køretøj med 2 personer i et dobbeltværelse - 685 euro, der bl.a. dækker spising, overnatning mm. Fra Norge er der 44 forhåndstilmeldinger, men kun plads til 30. Fra Danmark har Viklit Graae Jørgensen og Hans Peter Nielsen tilmeldt sig. Antallet af deltagende køretøjer er begrænset til 65. Tilmelding senest den 20. marts. Afhængigt af tilmeldinger vil der blive forsøgt arrangeret en fælles afgang fra Danmark.

Yderligere information, samt det fulde løbsprogram kan fås hos  
Peter Løvstrøm på tlf. 75 86 95 10 - e-mail: peter.sorensen@veteranbilklub.dk

**Nu skal vi snart til Oldtimerløb i Gråsten.**



- Du kommer for sent til bedømmelsen!  
- Det havde jeg også regnet med!



**OBS: Hvis nogle undrer sig over at deres annoncer ikke er med er det sandsynligvis fordi det tilbudte har været yngre end 25 år. Vi forsøger at holde den aldersgrænse**

## BILER SÆLGES

**Ford A Phaeton** 1931, ældre restaurering, meget fin stand, én tidligere ejer, 8 år til syn. Pris kr. 140.000. Peter Barfod, tlf. 4498001

**Austin Healey Sprite MK I.** »Frogeye« 1958. Ingen rust - er restaureret uden pladearbejde. Rekvirer mere info på tlf. 49719804 eller e-mail: pr@t16.dk Pris kr. 105.000. Gunnar Kelsen, tlf. 49719804

**BMW 2000**, 1971, hvid 4-dørs, nysynet 7/03, kører godt, rust lavet, nyt originalt førersæde, nakkestøtter, reservedelbil kan medfølge. Pris kr. 16.000. Thomas Groth, tlf. 26978183

**MG B** 1969. Flot rød MGB af den bedste årgang med krom. Den er rød med pænt interiør. Motor er ombygget til blyfri og der er installeret startspærre. Bilen har Nardi rat og en let tuning med banamanifold. Den er indregistreret og meget velkørende. Pris kr. 109.000. Flemming Bundgaard, tlf. 98343274

**Ford Taunus 20 M TS V6** 1965. Hvid m. rødt tag. Særdeles velkørende, med masser af kraft. Står som flot og velholdt brugsbil 99,9% rustfri. Meget ekstraudstyr, flere res.dele, bl.a. gearkasse medflg. Interiør meget flot, rødt og hvidt. Km 137000. Pris kr. 24.000. Torben Toft, tlf. 44649515

**Renault 10** 1966. Unik vogn, står fuldstændig som ny overalt, original. Der forefindes end ikke bare en lille bitte smule overfladerust, har kun kørt 16.600 km. Da vognen blot fremstår som overgemt fra fabrikken, bør den erhverves af Liebhaber der værdsætter et klenodie af en model der nu er meget sjælden. Bordeaux. Pris kr. 49.000. Torben Toft, tlf. 44649515

**Volvo P1800 ES** 1973. Kun kørt km 71.000. Stelnr. 7345. Lysblå metallak. En af de sidste af de små 8000 stk. som blev bygget. Manuel gearkasse med overdrive. 100% original. Fuldt køreklar. Sidst synet i 2000, afmeldt maj 2002. Bilen kan synes som den er uden pladearbejde eller væsentlige problemer iøvrigt. Ingen rust i undervogn, bund, paneler, inderskærme m.v. Kosmetisk rust rundt om frontrude, bagskærme m.m. max 1 uges arbejde + heloplakering og du har den flotteste og sundeste P1800 ES man kan tænke sig. Pris 110.000. Jesper Sander, tlf. 36701703, email: js@cabinn.dk

**Karmann Ghia** sælges: Bilen har kun kørt 53.000 km. Fuldt metalliseret, også kårrosseri, totalt rustfri, perfekt i alt fra lak til mekanik. Sølvgrå med EMPI 5-spoke fælge, 5 bolts skiver for, 1600 motor, indtræk som nyt! Alle originale dele medfølger inkl. original motor mv. Rigtig fin Ghia. Få den nu til vinterpris! Forhandlingsgrundlag: 89.000. Uden skiver, EMPI 5-spoke og 1600 motor: 79.000. Eventuelt bytte med anden veteran eller mc, må gerne skulle restaureres! Jonas Vad, tlf. 26246101

**Lotus Super 7** 1960. Gul/alu. Renoveret i England/DK til nyvognsstand. LHD. Km 4.000. Gerne bytte med MGF årg 1995. Pris kr. 195.000. Morten Petersen, tlf. 75669700

**Mercedes 230 SL Pagode** 1965. 108.000 miles, hvid med sort kaleche og hvid hardtop, nyt indtræk, meget velholdt, kører fint. Prisinde kr. 175.000 eller bud. Arne Rasmussen, tlf. 98297080 - 40153844

**VW 1303 »Big«.** Grøn, orig. og fin stand. Km. 101.000. Sorte nr. plader. Kr. 30.000. Jens Rasmussen, tlf. 51554601

**Rolls Royce SC II** 1960, V8 aut. højrestyret, hvid, beige læder, aft. træk. Fremtræder præsentabel med ganske få skønhedsfejl. Prisinde kr. 248.000. Erling Jacobsen, tlf. 40103211

**Renault Dauphine** 1958 med original lak. Er synet i 2001. Pris kr. 35.000. Elly Pedersen, tlf. 97161762

**Opel Kadett B 1,1** 1973. 69.000 km. Meget flot. 100% original. Sorte nr. plader. Nysynet. Kører fint. En af de sidst producerede. Pris kr. 30.000. Jan Kock-Hansen, tlf. 40110069

Toprestaurerede køretøjer: **NSU Prinz 2** 1960, nysynet med fabriksny motor. Kr. 60.000. **NSU Sport Prinz** 1966. Kr. 70.000. **NSU Prinz 4** 1973, nok en af Danmarks flotteste. Kr. 35.000. **NSU Prinz 1000** 1965, nysynet og på sorte nr. pl. Kr. 68.000. Alle køretøjer er 100% originale og har opnået topplaceringer ved NSU Club DK. Kun seriøse henvendelser. Jens Høstrup, tlf. 75665898

**Alfa Romeo 2000 Spider** cabriolet, hvid, årg. 76, meget flot, totalt rustfri, istandsat med fab. nye Weber karburatorer og renoverede bremses, synet nov. 2002, u/afg kr. 48.000. Carsten Høgh, tlf. 44486834

**MGB roadster 1970.** Rød med nyt sort læder på stole. Ny kaleche, nye bremses, nye dæk, ny akku. Ombytt motor 7.000 km. Ingen rust, fejlfrit syn 04/03. Mekanisk rest. for få år siden. Evt. bytte med Amazon eller Duett eller? Kr. 117.900. Poul-Erik Jakobsen - 75890487, 20145489, jakobsen@skjerna.dk

**Mercedes-Benz 200D** 1967. Meget god stand, samme ejer siden 1969. Pris kr. 10.000. **Ford Taunus 1.6** 1977, delvis restaureret. Pris kr. 5.000. Karl Kristian Dau, tlf. 75882038

**Wolseley 18/85 Automatic** 1968 (25% vægtafgift), komplet og kørende, en afmeldt. Sidst synet 2001. Trænger til let restaurering. Prisinde kr. 7.500. Fotos kan mailes. **Morris 1800 S** 1970 med Benzen soltag, bilen er enejejer og skal have hele turen - dele går at få fat på fra England til humane priser. Fejlfrit interiør medfølger. Desværre har bilen en påkørselsskade, men der er stadig papirer på bilen, så den kan indregistreres. Prisinde kr. 2.000. Fotos kan mailes. Henrik Thostrup, tlf. 29863424, fax 44495619, e-mail ado17@teliamail.dk

**Chevrolet Master 2-dørs sedan** 1933. Lys brun med mørkebrune skærme, skal renoveres, oprindeligt fra Bornholm, stel nr. 62 så den er nok den ælste der er tilbage. Pris kr. 45.000. Henrik Levinsohn, tlf. 20478337

## BILER BORTGIVES

**Simca Aronde** bortgives. Håber at I kan være med til at finde en ny ejer af denne bil, så den eventuelt kan få et længere liv. Henning Boye Christensen Medl. nr. 4514

## BILER KØBES

Jaguar E type. Må være toprestaureret, åben, gerne uden afgift. E. Hindsgaul Madsen, tlf. 64401127 - 40584612

**Mercedes 170 S/SV/SB** i god stand købes kontant. Hans Sørensen, tlf. 75132852, fax 75133052

## DELE TIL BILER SÆLGES

**Datsun** reservedele sælges til 1000-1200-100A osv. se liste på min hjemmeside www.datsundele.dk Steen Askær, tlf. 6178 4497

Motor **F7** eller **F8**? Det er en 2-cylindret vandkølet bilmotor i meget fin stand. Med dyna starter og gearkasse mm. Samuel Thomsen, tlf. 98284032

**SAAB 95/96 56-62** 2-takt forreste lydpotte. **Citroën 2CV/Ami** forreste lydpotte. **Kadett B - Escort Mk I** i kardan komplet. **VW 1200** paraboler symmetrisk - v. trækrude - br. tromler. **VW** vare/bus ældre model bagskærmer udvendig. **VW** vare/bus første model med skiver - skiver og tromler, alle dele er nye. **Opel P II** h. forskærm i blik brugt. Hans Sørensen, tlf. 75132852 fax 75133052

**Ford A** motor, med topstykke og manifold - stand ukendt. Kr. 1.500. Dele til **Citroën Traction Avant**. Gode forskærme, motorhjul, kofangere, kølergitter, reservehjulsdækken, årgang? - men fotos kan mailes. Prisinde kr. 2.000. Henrik Thostrup, tlf. 29863424, fax 44495619, e-mail ado17@teliamail.dk

Platiner, kondensatorer, rotor og toppe til de fleste biler, Feks : **Saab 93**, **Opel**, **Maybach**, **Citroën**, **Lloyd**, **Taunus**, **Cortina**, **FIAT** m.fl. Spørg på hanomag@post12.tele.dk eller på 48 25 52 60

**Renault Dauphine**, 4 nye (nos) cylinderforinger med stempler og stempelringe sælges for 1.600 kr. K. Rindholm 39 646567 mail: k.rindholm@vip.cybercity.dk

Til **Ford A** haves: 1 stk chassisramme med papirer, 1 køler, 3 kølerkapper, 1 motorhjul, 3 forfjedre, 3 bagfjedre, 2 forakslar, 2 triangler, 7 forlygter, 2 lygtebomme, 4 motorer uden top der skal renoveres, 2 motorer med top der uden større udgift kan samles og gøres køreklare. 3 gode bagtøjer (adskilt så du kan se hvordan de er), 2 gearkasser 81 komplet og 1 adskilt), 7 stk 19" hjul, 2 stk. 21" hjul. Et antal startere, dynamer, bremsetromler, styretøjsdele, kofangere og andet. J.F. Wandall, tlf. 63907040

3000 lygter og glas sælges. Hele lygter, lygtehuse, lygteglas, bag, blink, ekstralygter og glas til personbiler og lastvogne fra 1919-1970. Bl.a. til **Hudson** 1933. **Buick** baglygter 1950-1960. Meget **VW** og **Opel** m.m. Da meget kun findes i enkelte eksemplarer, sælges efter først til mølle princippet, så ring og spørg. Kan ses og købes i Ulkær ved Vejle. Jens, tlf. 40340008, aften 75851033 jens.petersen@123mail.dk

2000 instrumenter sælges. Speedometre, amp. metre, olietryksmålere, ure m.m. Såvel enkeltinstrumenter som hele instrumentgrupper til biler fra





1919-1970. Bl.a. til **Chevrolet** 28-29-33, **Essex** 28, **Opel** 30-70, **FIAT** 1400-1900, **VW** 49 m.m. Disse ting har aldrig været på stumpe marked og da meget kun findes i enkelt eksemplarer, sælges efter først til mølle princippet, så ring og spørg. Kan ses og købes i Ulkær ved Vejle.  
Jens, tlf. 40340008, aften 75851033  
jens.petersen@123mail.dk

Til **MG Midget** sælges 4 originale heldækkende alu-hjulplader med falsk centermøtrik. Til **Hummer Super Snipe** for 1952 sælges fabriksnytt alu-topstykke til sideventil motor. Originaldel, har aldrig været monteret (nos).  
Jens, tlf. 40340008, aften 75851033  
jens.petersen@123mail.dk

Til lastbiler fortrinsvis fra 1930-60. 3 instrumentborde til **Triangel** med typeplade fra stelnr. 3006, 3304 og 3640. 1 helt komplet, 2 med lidt mangler, desuden speedometre til **Federal**, **Diamond T**, **Büssing**, **Volvo**, **Borgward** m.m. Samt mange ukendte VDO og AC instrumenter. Desuden forlygter til **Ford V8** 1935, **Bedford OLB**, **MB312** m. fl. Samt gamle **Bosch** baglygter.  
Jens, tlf. 40340008, aften 75851033  
jens.petersen@123mail.dk

**DELE TIL BILER KØBES**

Til **Mercedes 180D** 1961 købes bagagerumslås, reservehjul, instruktionsbog, sædeovertræk til bænksæde, kabler til varmeregulering, information og tips om denne model.  
Henning Christensen, tlf. 43992735  
Til **Fiat 500C** 1954 Topolino købes kølerfigur, Fiat-emblem til køler, 3 ribber til kølerfront.  
Erling Thomsen, tlf. 49147694

Ønkes til **Ford T**: 5 stk. gode trådhjul til 1927, forskærmstivere til **Ford T** 1915. Bremsetromler til **Ford T** 1927. Eventuelt kan andre **Ford T** dele også indgå.  
J.F. Wandall, tlf. 63907040

Købes: Til min **Folkevojn** 1953, Retningsvisere uanset stand, samt andre originale dele. Hazet værktøjskapsel, rund i metal, til min **Folkevojn** 1953, uanset stand. VDO/Kienzle ure, mekaniske optrækkelige tyske fra 50'erne uanset stand. **Folkevojn** legetøjs i metal, fra 40/50'erne Distler, også andre fabrikater. Købes af samler.  
Thomas 23494099.

**AUTOMOBILIA**

**Chevrolet** reservedelskataloger: 2 bind Chassis and Body, udgivet 1963, omfattende 1938-63 Passenger Car, 1953-63 Corvette, 1938-55 ½-2 tons Truck, 1955-63 ½-2 tons Truck, kr. 500. 1955-63 Truck Parts Catalog, udgivet 1962, kr. 200. 2 bind Chassis and Body udgivet 1961, omfattende 1933-61 Passenger Car, 1953-61 Corvette, 1933-55 ½-2 tons Truck, 1955-63 ½-2 tons Truck, kr. 500. Chassis Parts and Accessories Catalog, omfattende 1933-62 Passenger Car, 1953-62 Corvette, 1933-55 ½-2 tons Truck, 1955-62 ½-2 tons Truck, kr. 300. Heavy Duty Truck Parts Catalog, udgivet 1961, kr. 300. Sælges gerne samlet, fx. til kr. 1.250.  
Henrik Thostrup, tlf. 29863424, fax 44495619, e-mail ad17@teliamail.dk

**Motor** (FDM) komplet fra 1921 til 1990. Meget flot indbundet. De 70 årgange sælges samlet for 4.800 kr. **Biljul** komplet fra 1959 til 1978. 19 årgange for 250 kr. K. Rindholm 39 646567 mail: k.rindholm@vip.cybercity.dk

**MOTORCYKLER SÆLGES**

**AJS MS16**, 350 ccm, istandsat med mange nye dele, danske plader, kr. 29.000.  
Carsten Høgh, tlf. 44486834

**NSU Std. Max** m. **Steib** sidevojn. Samlet kr. 50.000. **NSU Prima** scooter 1956 m. Vindskærm. Kr. 12.500. Begge køretøjer er 100% originale og har opnået topplaceringer ved NSU Club DK. Kun seriøse henv.  
Jens Høstrup, tlf. 75665898

**Victoria Capri** 1953. Flot. Mange dele. Synet og med nr. plader. Kr. 17.000.  
Tlf. 44914509 - 24483736

**KØBES TIL MC**

Til **Sunbeam S8** baghjul. Orm hjul 5535 til sidevojn eller orm hjul 5520-5525 solo. Orm aksel solo.  
Lars Thøttrup, tlf. 48184866

**DIVERSE**

Campingvojn **Graziella** 1966. 275 kg. Vognen fremstår urestaureret og i original stand, men trænger til en kærlig hånd. Kr. 20.000.  
Jens Høstrup, tlf. 75665898

Garage ønskes til leje til veteranbil i Holstebro eller nærmeste omegn fra foråret 2004.  
Eigil Visby-Jensen, tlf. 97985469 efter 18.

Bryllupskørsel. Kære veteranbilejer. Hvis du har lyst til at hjælpe med at køre et ungt brudepar fra Haslev kirke og til Bregentved Slot og retur d. 17.7.2004, så hører jeg gerne fra dig.  
Rasmus S. Christensen, tlf. 44842189

**Mc lift**, pladsbesparende saksotype, hydraulisk med håndpumpe, 250x63 cm, 400 kg, købt i 2003, aftagelig bagende for nem demontering af baghjul. CE-mærket. Tilbehør kan skaffes. Kr. 4.000.  
Poul-Erik Jakobsen - 75890487, 20145489, jakobsen@skjerna.dk

Til **Ford A** 1930-31. Kuffert med buet bagkant. Passer til lukket vojn uden bagerste reservehjul. Kr. 1000.  
Tlf. 86521359

**EFTERLYSNINGER**

Oplysninger søges om min 1952 **Studebaker Champion** 2-dørs hardtop, 6-cyl., med automatgear, som jeg havde 1963-70, da den blev solgt til Ålholm pga. påbegyndt studium. Fra ny tilhørt dir. Schwartzlose, der drev restauranterne på Storbæltstængerne. Det siges at Ålholm solgte den på auktion. Hvor er den nu?  
Jan Klarskov, Rypevænget 2 Thurø, 5700 Svendborg

I november 1990 købte jeg min **Cadillac 60S** 4-dørs sedan 1939, chassis nummer 6292255, leveret til minister for Venezuela Genzalo Carnevala, Hellerup i februar 1939. Afmeldt 27. november 1945. Solgt til hvem? Reg. nr.? Måske er det den som stod på Mors cirka 1979-90, men jeg købte den i Esbjerg af Peter Westergård. Hvem kender dens historie?  
Hans Peter Krogh, Ikast, tlf. 97251230, e-mail aase.krogh@get2net.dk

**STUMPEMARKED I HERNING**

Lørdag d. 13. Marts 2004

Kl. 8 - 16

Messecentret, Vardevej, Herning

Mød op med eller kom og se alt i reserve dele til Veteranmotorcykler, -biler, -traktorer. - knallerter, m.v.  
Komplette veterankøretøjer  
Litteratur, antikviteter, ting og sager.

Med venlig hilsen og på gensyn

DE MIDTJYDSKE VETERANER

Bestilling af studeplads og yderligere oplysninger hos:

Ove Knudsen tlf. 75 347242  
Svend Aage Mortensen tlf. 97 151603  
Poul Hedegaard tlf. 97 141483

Velkommen igen d.13. november 2004

**Knaphuls-mærker købes**



God pris gives for mærker vedrørende motor. Bil, mc, benzin, dæk, klubber, løb m.m. Enkelte mærker eller hele samlinger.  
Seriøs samler gennem 30 år. Per Fax, tlf. aften 49 75 03 39.  
Mobil 40 15 25 72. E-mail post@faxelud.dk

# Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier  
for 2004



## Veteranbiler 1900 - 1969

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	634 kr.	354 kr.
100.000 kr.	897 kr.	478 kr.
150.000 kr.	1.065 kr.	646 kr.
200.000 kr.	1.180 kr.	786 kr.
250.000 kr.	1.420 kr.	966 kr.
300.000 kr.	1.584 kr.	1.117 kr.

## Klassiske biler 1970 - 1979

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.658 kr.	842 kr.
50.000 kr.	2.098 kr.	1.011 kr.
100.000 kr.	2.436 kr.	1.404 kr.
150.000 kr.	2.898 kr.	1.741 kr.
200.000 kr.	3.352 kr.	2.077 kr.
250.000 kr.	3.869 kr.	2.443 kr.
300.000 kr.	4.408 kr.	2.808 kr.

## Veteranmotorcykler 1900 - 1969

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	558 kr.	193 kr.	393 kr.
100.000 kr.	783 kr.	193 kr.	393 kr.
150.000 kr.	1.119 kr.	193 kr.	393 kr.

## Klassiske motorcykler 1970 - 1979

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.296 kr.	622 kr.	562 kr.
50.000 kr.	1.633 kr.	622 kr.	786 kr.
75.000 kr.	2.307 kr.	622 kr.	1.011 kr.

## Brugsveteranbiler til og med 1979

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves samt krav om, at der samtidig tegnes indbo og/eller husforsikring i Runa.

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.834 kr.	2.093 kr.

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

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

### Kontakt:

#### Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)

Fax 49 14 11 14

E-mail: [dvk@vip.cybercity.dk](mailto:dvk@vip.cybercity.dk)



Veteran  
Forsikringsklubben