

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 247 - Januar 1997 - 27. Årgang



Dansk Veteranbil Klub

Postbox 33, Gl. Strandvej 20,
2990 Nivå
Telefon 49 14 59 06
Telefax hele døgnet:
49 14 11 14
Giro 600-4253
Kontortid dagl. kl. 8-14
Telefontid kl. 10-12
Forretningsfører Steen Haselmann

Bestyrelsen

Formand

Poul Suhr
Grønningen 27
8700 Horsens - 75 65 78 36

Næstformand/Kasserer

Forsikringsforhold
Jørgen Behrendt
Klintsøvej 8
2665 Vallensbæk - 43 53 55 03

Sekretær

Registre og Sektioner
Tom B. Jensen
Holme Møllevej 21 st.tv.
8260 Viby J. - 86 14 06 35

Internationalt samarbejde

Motorhistorisk Samråd
Claude Teisen-Simony
Ved Grønsen 19
2000 Frederiksberg - 38 79 27 94

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

København/Sjælland

Claus Neble
Fuglebakkevej 1
2000 Frederiksberg - 31 19 82 72

Fyn

Arne Sørensen
Odensevej 327
5300 Kerteminde - 65 32 22 49

Sønderjylland

Frits B. Johansen
Sjellerupvej 48
6430 Nordborg - 74 45 94 50

Vest-og Midtjylland
Finn Riistoft Nygaard
Godthåbsvej 7, Dybe
7620 Lemvig - 97 89 50 62

Øst-og Nordjylland
Tom B. Jensen
Holme Møllevej 21 st.tv.
8260 Viby J - 86 14 06 35

Registre

Rover:
Henning Helmer - 42 19 27 00

Fiat:
Ole Emil Riisager -
Se under Bilhistorisk Tidsskrift

Fiat - efterkrigs:
Asbjørn Funder - 47 77 77 74

VW:
Arne Larsen - 42 36 11 18

Ford V8:
Jess Nielsen - 53 41 24 53

General Motors - efterkrigs:
Knud Madsen - 75 43 10 45

Renault:
Anker Krarup - 66 11 43 14

Opel:
Frederik Ravn-Larsen - 32 50 12 37

Rootes - Danmark:
Carsten Justesen - 42 26 72 70

Sektioner

Morris (øst):
Willibald Farbmacher - 49 14 51 67

Morris 8-10: (vest)
Henrik Christensen - 97 12 24 14

MG:
Henning Andersen - 38 79 51 79

Historisk Sports Sektion
Sten Heide - 35370398

Sokkelung Herreds Køreselskab:
Svend Draaby - 38 71 39 02

Køreselskab Fyn:
Fritz Knudsen - 66 13 66 10

Køreselskab Vest:
Erik Hougaard - 75 83 00 49

Jydsk Køreselskab:
Ivan Kristiansen - 97 12 07 11
Aften: 97 11 91 79

Ford T:
Egon Wang Neesgaard
46 38 34 26

Ferdinand Porsche:
Claus Neble - 31 19 82 72

American Automobiles:
Peter Løvstrøm Sørensen
44 44 25 86

Mødesteder

København:
Nivågård
Gl. Strandvej 20, Nivå

Midsjælland:
Kværkebyvej 79
Kværkeby ved Ringsted

Fyn:
Egeskov Veteran Museum
Kværndrup

Østjylland:
Ristrup Hovedgård
ved Sabro

Vestjylland:
Sindinggård ved Herning

Sønderjylland:
Lunderup Markvej, Rødekrø

Nordjylland:
Kjældgårdsvvej 2, Sæby

Bibliotek

Hanne Jonassen
Boserupvej 510
3050 Humlebæk Tlf. 49 19 11 29

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad
Oplag: 3500

Ansvarlig redaktør:
Poul Suhr

Bilhistorisk Tidsskrift
Redaktør:
Ole Emil Riisager
Krogholmgårdsvej 70
2950 Vedbæk
Kun skriftlig henvendelse.

Teknisk brevkasse:
P.E. Hansen
Torsted Allé 25
8700 Horsens
Kun skriftlig henvendelse.

Alt stof skal sendes inden d. 20. til:
DVK - Veteran Tidende
Gl. Strandvej 20, Postbox 33,
2990 Nivå
eller på Fax 49 14 11 14.
Professionelle annoncer skal leveres
reproklare.

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub • 49 14 59 06

Revision

Poul G. Jensen • 32 50 65 75

Announcepriser:

1/1 side	1 farve (sort)	kr. 2.000,-
	4 farve	kr. 4.500,-
	4 farve (bagside)	kr. 6.000,-
1/2 side	1 farve (sort)	kr. 1.000,-
	4 farve	kr. 2.500,-
1/4 side	1 farve (sort)	kr. 700,-
	4 farve	kr. 1.500,-

Tryk

Grafisk Produktion
Ole Callesen • 74 56 16 11

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Virksomhedsbesøg, T.B. Pedersen	15
Leder, Poul Suhr	4	Månedens personprofil, Poul Suhr	16
Nyt fra ind- og udland, Niels Jonassen	5	Månedens køretøj, O.E. Riisager	18
Klubaktiviteter	6	Arrangementer og løbsinvitationer	22
Toldfrihed og momsnedsettelse	7	Månedens køretøjsprofil, Carl J. Buus	24
Registre og sektioner	8	Bilhistorisk Tidsskrift, O.E. Riisager	28
Gamle fly og biler, Gorm Albrechtsen	10	Teknisk information, P.E. Hansen	31
Håndværker- og leverandørliste, Ib Jensen	11	Teknisk brevkasse, P.E. Hansen	33
Hershey 96, H. Christensen, T.B. Pedersen	12	Køb-Salg-Bytte	34



Møder

Januar

16. 19.00: Aktivitetsaften - København. Hos Good Year. Fabriksparken i Glostrup. (tilmelding 49145906)
20. 19.30: Klubmøde - Herning. Sindinggård. Biblioteksaften. Tilm. 97895062.
21. 19.30: Klubmøde - Kværkeby. Arr. Foredrag om motorolier. Begrænset deltagerantal. Tilm. 86140635 eller 75613638.
27. 19.30: HSS, Sektionsmøde, Nivågård.
28. 19.30: Klubmøde - Fyn, Egeskov. Der vises film fra DVK turen til USA/Florida i foråret 1996.

Februar

04. 19.00: Klubmøde - Østjylland. Arr. Hartmanns Køreskole, Søren Frichsvej 8, Århus.
06. 19.00: Klubmøde - Nivågård. Demonstration af "Car Coon" plastgarage ved Hans Thygesen.
19.30: Klubmøde - Østjylland, Ristrup.
19.30: Klubmøde - Rødekro. Arr. Mødested, Remisen i Tønder. Papegøjevej 5, Tønder. Frits Johansen 74459450
13. 19.30: Klubmøde - Klippinge, Østsjælland.
17. 19.30: Klubmøde - Herning, Sindinggård.
18. 19.30: Klubmøde - Kværkeby. Arr. Arne Babre viser dias.
20. 19.00: Aktivitetsaften - København.
 Virksomhedsbesøg hos Balke & Jørgensen, Gl. Køge Landevej 55, 2500 Valby. Tilmelding 49145906.
24. 19.30: HSS, Sektionsmøde, Telefonvej 7, Gladsaxe.
25. 19.30: Klubmøde - Fyn, Egeskov. Garagebesøg hos Edvin Mogensen. Tilm. 65322249.

Marts

06. 19.00: Klubmøde - Nivågård.
19.30: Klubmøde - Østjylland, Ristrup.
13. 19.30: Klubmøde - Rødekro. Arr. Formanden kommer på besøg.
24. 19.30: HSS, Sektionsmøde. Telefonvej 7, Gladsaxe.
25. 19.30: Klubmøde - Egeskov. Besøg af Claus Neble.

Løb og arrangementer

Februar

12. Kl. 18.00. Afgang med bus til Paris - Retromobile 1997 fra Århus.
 Arr. Kristen Korsgaard, tlf. 86486968. Se tilmelding inde i bladet.

April

26. Kl. 09.00. Odsherredløbet. Nordvestsjælland. Arr. Ole Vium, 53414334.

Maj

- 3.-4. HSS. Åbningsløb. Jyllandsringen.
16.-17.-18. Skandinavisk Ford V8 - træf i Haslev, Sjælland - Arr. Birger Blakø, tlf. 32949397.
17. Kl. 09.00. Nivåløbet (Pinselørdag). Arr. Willibald Farbmacher 49145167.
22.-25. "Styrkeprøven" for køretøjer der er fremstillet før år 1926. Løbet der er et Skandinavisk løb køres i år på Bornholm. Arr. Ole Lambrecht, tlf. 56953086.

Juni

5. HSS. Grundlovsløb. Hill-Climb. Ganløse.
5-8. Danmarksløbet "Fra kyst til Kyst".
 Arr. Fritz Johansen 74459450, L.H. Kristiansen 74415420, Henning Andersen 38795179.
14. Vitus Bering Løbet, Horsens. Poul Suhr, tlf. 75 65 36 78
14.-15. HSS. Sturup Raceways (også debutanter).
27-29. Egeskov Veteran Weekend. Arr. Arne Sørensen, 65322249

Juli

- 20-27. The Morris Week. Arr. Willibald Farbmacher. Tlf. 49145167.

August

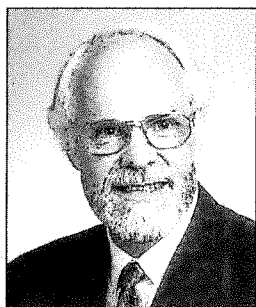
- 2.-3. HSS. Munkebjerg bjergløb for folk uden højdeskræk.
17. Fyn. Fælles madpakketur med besøg af Ærøske Motorveteraner. Arr. John Jørgensen, tlf. 66181213.

September

- 13.-14. HSS. Ring Djursland.

Oktober

- 4.-5. HSS. Knutstorp. Grand Final



Poul Suhr

Kære medlem

Det er os en stor glæde at kunne præsentere det første nummer af Veteran Tidende i den nye udgave.

Der har siden beslutningen om sammenlægningen af vore to blade været arbejdet ihærdigt med forberedelserne til det nye blad i A4 format, og vi vil gerne udtrykke vor tak for den store opbakning vi har fået til det fra alle sider. Da vi ved, at ikke alle er lige begejstrede for det nye tiltag, har det været magtpåliggende for os at tage mest mulig hensyn til de argumenter der har været imod sammenlægningen. Derfor har vi tilstræbt at bevare linien fra de tidligere blade, dog med nogen fornyelse, som det nye bladformat også har givet øgede muligheder for.

Bilhistorisk Tidsskrift vil indgå som en sektion i bladet, og vi er meget glade for at Ole Emil Riisager fortsat vil redigere det dansk bilhistoriske stof i denne sektion, hvor der i dette nummer bringes en artikel om DVK's oprindelse. Det har vi ønsket fordi vi gerne vil orientere de mange nye medlemmer vi har fået siden der sidst har været bragt noget historisk om klubben. Månedens køretøj vil også fortsat være en historie om et medlemsejet køretøj, hvis billede skal danne motiv på bladforsiden.

Af nye ting vil der i hvert nummer blive bragt månedens „Køretøjsprofil“, der er en beretning om et bestemt køretøj, mærke eller model, og uden tilknytning til nogen person, desuden månedens „Personprofil“, der er en beretning om en person med tilknytning til DVK og med ægte interesse for veterankøretøjer.

Noget andet nyt er „Teknisk information“, hvor der bringes tekniske informationer, restaureringsvejledning og svar på tekniske spørgsmål. Denne sektion redigeres af P.E.Hansen, der gennem årene har skrevet mange tekniske artikler om veterankøretøjer.

Udover dette håber vi naturligvis fortsat at modtage mange indlæg fra medlemmer om oplevelser, historier og beretninger, der er med til at gøre vort blad spændende og give større bredde.

Vi håber I synes om Veteran Tidende i den nye form og ønsker alle et godt og positivt 1997 med mange gode resultater og spændende oplevelser.

DVK

Med venlig hilsen

Poul Suhr
formand og ansv. redaktør



I Sverige har Automobilhistoriska Klubben nedsat en fremtidskomite. Tanken er at denne komite skal komme med ideer til hvordan klubben kan udvikle sig og blive yngre.

Det historiske Mille Miglia køres i år i dagene 1-4 maj. Start og mål er som sædvanlig i Brescia i Norditalien.

I Norge bor der en optimistisk mand. Han er begyndt at lede efter sin farfars Ford V (fra ca. 1934). Bilen var sidst indregistreret i 1962. Derefter blev den givet til manden på nabogården. Folk på egenen mener at vognen senere blev brugt som fyld i en udgravning, men dem der nu bor på gården er ikke så sikre. Så den optimistiske mand leder stadig.

Den 1. september var Veteranfly Klubben på flyvende besøg på Schackenborg. Til deltagernes store overraskelse sagde prinsesse Alexandra ja tak til en flyvetur i en Tiger Moth.

Nu vil Motorhistorisk Riksförbund i Sverige som i Danmark for nogle år siden finde ud af hvor mange

kilometer veteranbilfolk kører i deres gamle køretøj. Motorhistoriska Klubben i Skåne har sendt spørgeskemaer ud til sine medlemmer.

Det engelske Morris Register planlægger en tur til Danmark i slutningen af juli 1997. Der er plads til 20 deltagere - og 28 har vist interesse. Det bliver interessant at se om englænderne har nogle Morris'er vi ikke kender.

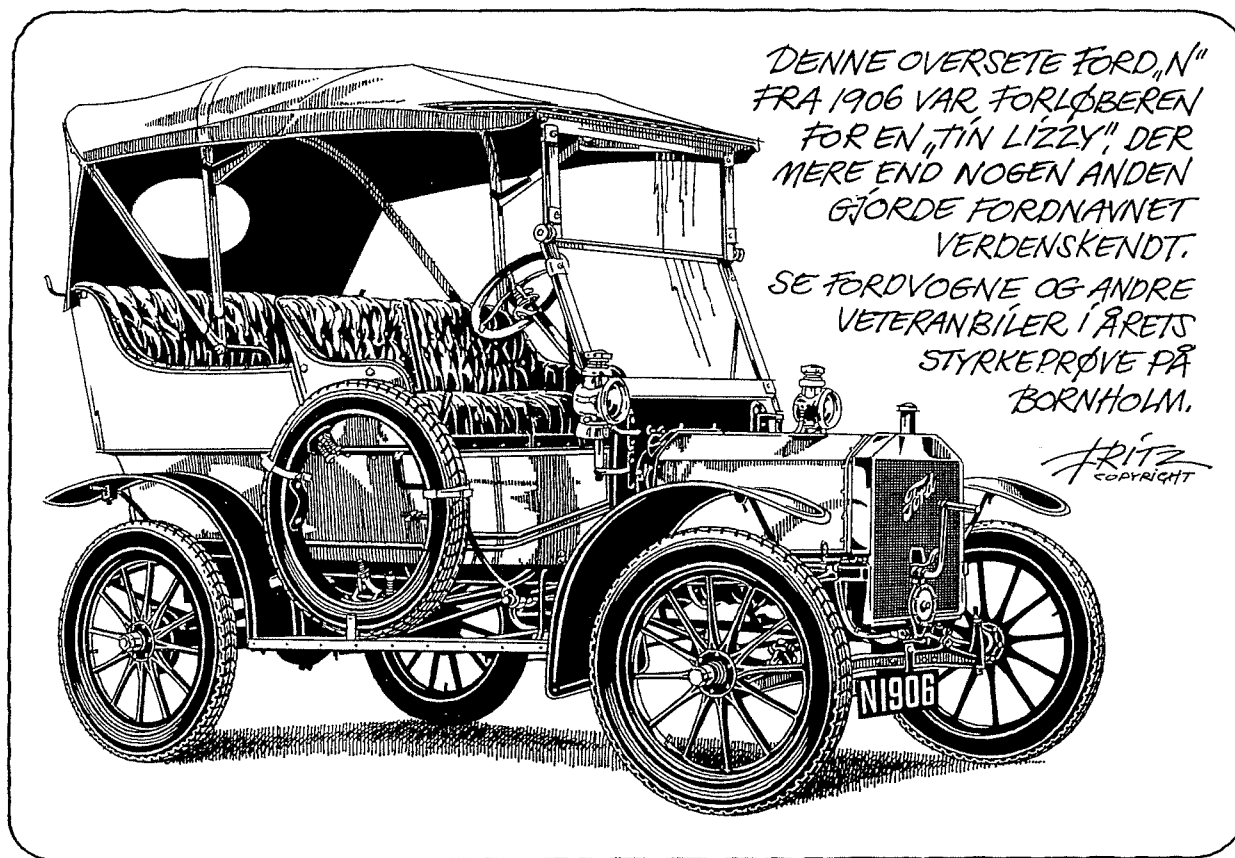
Der er klassisk biludstilling med klubstande, stumpemarked, o.s.v. i Genova i Italien den 8-16 februar. I England er der The London Classic Motor Show i Alexandra Palace i Nordlondon den 15-16 marts, og i München er der Classic Mobil den 22-23 februar i Olympiahalle. Hvis man hellere vil til Paris er der Retromobile den 7-16 februar, og venter man helt til 3-7 april kan man opleve det gigantiske Techno Classica i Essen.

British Motor Heritage - som ejes af Rover, som ejes af BMW - er gået på jagt efter de firmaer som uden tilladelse bruger logoer og navne til biler som Rover Group

har rettighederne til. Det vil sige alle BMC, Triumph og senere British Leyland biler, bortset fra Jaguar, der som bekendt er solgt til Ford. Målet er at råde over et net af godkendte forhandlere og værksteder. En enkelt dansk virksomhed har fået det blå stempel. Find selv ud af hvem det er.

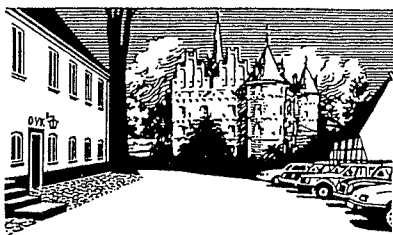
Svenskerne er ikke så bange for kulde. 22-23 februar køres der historisk "Vinter G.P." i nærheden af Borlänge. Anledningen er at det er 50 år siden der blev kørt et vinterløb på Rommehed ved Borlänge. Der bliver kørt i klasser dels for racer- og sportsvogne og dels for standard- og turistvogne - alle til og med årgang 1947. Tilmelding senest 1. februar til Automobilhistoriska Klubben, Odengatan 14, S - 114 24 Stockholm.

Det samlede Masserati-museum var sat til salg på en auktion i London. I sidste øjeblik satte nogle italienere sig i bevægelse og sikrede at hele sværmen kom tilbage til Italien. Onde tunger siger at det hele var arrangeret for at fremtvinge en endelig afgørelse m.h.t. hvem der ejede bilerne.





FYN - EGESKOV.



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

Tirsdag den 28. januar kl. 19.30
Klubmøde på Egeskov. John Jørgensen og Willy Christiansen fortæller om og vil vise film fra deres tur med DVK til USA/Florida i foråret 1996. Det er også nu aktivitetssudvalget gerne modtager forslag/ideer til madpakketure m.m..

Tirsdag den 25. februar kl. 19.30
Bemærk - Klubmødet er flyttet fra Egeskov til Hornelandevej nr. 21, Horne. Her besøger vi tidligere DOMI forhandler Edvin Mogenssen. Han vil fortælle om sine mange år med reparation og salg af biler og starte sin Ford A med gas-generator, samt vise sin samling af gamle biler. Tilmelding senest fredag den 21. februar til Arne Sørensens 65322249.

Tirsdag den 25. marts kl. 19.30
Klubmøde på Egeskov. Claus Nebbe DVK bestyrelsesmedlem kommer og fortæller om klubaktiviteter i København/Sjællands område.

Juni 27.-28.-29.

Egeskov veteran weekend. Vi er nu igang med at arrangere et årligt weekendtræf på Egeskov den sidste weekend i juni måned. Sæt allerede nu kryds i kalenderen, så du har mulighed for at deltage i dette arrangement.

*På aktivitetssudvalgets vegne
Arne Sørensens*

SØNDERJYLLAND.

Torsdag den 9 januar kl. 19.30
Gennemsyn af gamle blade - gem eller smid væk. Bilens historie 1940-1953.

Torsdag den 6 februar kl. 19.30
Præsentation af "Heureka". Samt Tinglev-Tønder Veteran jernbanes materiel. Der bydes på en kop kaffe og en ostemad. Mødested: Remisen i Tønder. Papegøjevej 5, Tønder. Tilmelding senest 1. febr. til Frits Johansen tlf. 74459450.

Torsdag den 13. marts kl. 19.30
Formanden kommer på besøg.

Torsdag den 10 april kl. 19.30.
Vi besøger "Brandværnsmuseet" i Gram. Der vil blive lejlighed til at se nærmere på karetmagerværkstedet. Tag aftenkaffen med! - max 40 personer. tilmelding senest 1. april til Frits Johansen tlf. 74459450.

Torsdag den 15 maj kl. 19.30
Vi mødes i klubben. Se i dine gemmer og tag med, hvad du har af gamle billeder med biler i familiealbummet.

Torsdag den 12. juni kl. 19.30
Sidste klubmøde før sommerferien. Tag madkurven, familien og den gamle bil med.

Frits Johansen

VESTJYLLAND -
SINDINGGÅRD.

Et nyt veteran-år
Det vender allerede. I følge et gammelt ord fra 1870-erne hvor man hædrede det nye år ved at tage rent tøj på, sagde kællingen godt nok at renlighed er en god ting. Men hun vendte særken nytårsaften og skød altså over det år. Det gør vi ikke i veterankredse, og derfor er januar-mødet helliget studier af motor-litteratur. Men samtidig benytter vi lejligheden til at få sat de seneste af vore mange bla-

de og magasiner på plads i reolerne. Det er flot hvad vi har, og det er spændende hvad der kommer, men det er ikke så morsomt når ingen kan hitte rede i tingene.

Det gør vi så noget ved den 20. januar og sæt lige i forbifarten kryds ved mødedatoen den 17. februar, så den dato er inde på kalenderen.

Midt- og vestjyderne kom standmæssigt ud af det gamle år, idet december-mødet var helliget selskabeligt samvær omkring festligt-dækkede juleborde i lokalerne på Sindinggård. Mens mørket sænkede sig over den gamle Herregård og julebelysningen glimtede, sænkede julefreden sig også over et selskab på et lille halvt hundrede personer. Der var lækre ting og sager på menuen, og Finn Riistoft Nygaard og hans hjælpere havde slidt i det med at forberede aftenen. Godt at se at vores repræsentant i bestyrelsen også kan begå sig i et køkken.

Stemningen var god og vennelsel som den skal være i den søde juletid og der er tydeligt store forventninger til det nye år, hvor vi forhåbentlig får en lang, travl og dejlig veteran-sæson på to, tre og fire hjul.

G.A.

ØSTJYLLAND

Tirsdag d. 4. februar kl. 19.00
Denne aften får du muligheden for at få støvet din teori viden af og se hvordan det ville have været gået hvis det havde været en rigtig teoriprøve (almindelig bil, kategori B) hos politiet. Bemærk vi starter allerede kl. 19.00 og arrangementet tager ca. 2 timer, derefter er der kaffe. Vi mødes hos: Færdsels-skolen, Ole Hartmann, Søren Frichsvej 8, Århus.

Der er også her kun et begrænset antal pladser, så ring og tilmeld jer på forhånd. (Husk at lægge et telefonnr., hvis I snakker med min telefonsvarer.)

Henning Klausen/Tom Jensen

Toldfrihed og momsnedsettelse på importerede historiske køretøjer.

Indtil nu er der mange private importører af historiske køretøjer, inklusive undertegnede, som er kommet galt afsted med at importere biler fra ikke EU lande.

Reglerne har nemlig været således, at man ikke alene har skullet betale 10% EU told af køretøjets pris inklusive fragt, men derudover også dansk moms på 25%, af ikke alene prisen, men også både tolden og fragten. En ganske pæn merpris oven i anskaffelsesprisen. Dette kostede mig adskillige tusinde tabte kroner for nogle år siden, jeg slikker stadig sårene efter min tåbeligste veterankøretøjs disposition til dato.

Men nu ser det ud til, at det er lyset, idet der er faldet en dom i EU, om EU-told fritagelse for mere end 30-år gamle historiske køretøjer. Da den danske momslov yderligere har en paragraf, som omhandler samlerobjekter og en nedsat momsregning af disse, medfører dette en 80% reduktion i momsregningen, idet der kun skal betales 25% moms af 20% af indkøbsprisen incl. fragtomkostninger på ovennævnte historiske køretøjer.

De mere end 30 år gamle historiske motorkøretøjer skal være i original stand, uden væsentlige ændringer ved chassis, styre- og bremsesystem, motor o.s.v., samt af en model som ikke længere produceres!

Motorkøretøjer fra før 1950 uanset køredygtighed.

Derudover omfatter fritagelsen: Motorkøretøjer, der uanset fremstillingsåret bevisligt er blevet anvendt ved en historisk begivenhed. Væddeløbskøretøjer, der bevisligt er blevet tegnet, bygget og anvendt udelukkende til konkurrenceformål, og har opnået betydelige resultater ved prestigefyldte nationale eller internationale motorvæddeløb.

EU's definition af historiske motorkøretøjer, som værende mere end 30 år gamle, indebærer iøvrigt nogle interessante perspektiver på nationalt plan. Idet vor nationale grænse for nedsat vægtafgift og registreringsafgift idag går ved mere end 35 år gamle motorkøretøjer. Dette har jeg tænkt mig at tage op i Motorhistorisk Samråd.

Nedenfor er angivet den fulde ordlyd af "Forklarende bemærkninger til toldtariffen", position 97.05, udsendt fra Told- og Skattestyrelsen den 17. nov. 1996. Dette refererer til EU Tidende C-serien af 30.04.1996, og har således principielt været gældende siden 01.05.1996:

1. Denne position omfatter som samlerobjekter af historisk værdi motorkøretøjer, hvis de opfylder kriterierne i EU Domstolens dom i sag 200/84 og derfor:

-besidder en vis sjældenhedsværdi.

-normalt ikke anvendes i overensstemmelse med deres oprindelige formål, er genstand for en specialiseret handel, der finder sted udenfor den normale omsætning af lignende brugbare genstande,

-har en betydelig værdi, og

-illustrerer et væsentligt trin i menneskets udvikling, eller belyser en periode i denne udvikling.

Da et motorkøretøj principielt er en brugsgenstand af begrænset varighed, der er underkastet den stadig fremadskridende tekniske udvikling, kan - for så vidt der ikke er kendsgerninger, der entydigt taler imod det - ovenstående forudsætninger i ovennævnte dom anvendes for:

-motorkøretøjer i original stand, som er uden væsentlige ændringer ved chassis, styre- og bremsesystem, motor etc. mere end 30 år gamle, og af en model eller

type, som ikke længere produceres,

-motorkøretøjer fremstillet før 1950, uanset køredygtighed.

2. Som samlerobjekter af historisk værdi betragtes også:

a) motorkøretøjer, der - uanset fremstillingsåret - bevisligt er blevet anvendt ved en historisk begivenhed,

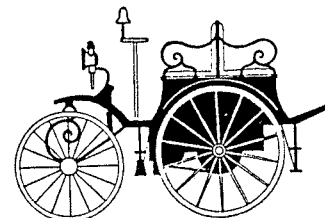
b) væddeløbskøretøjer, der bevisligt er blevet tegnet, bygget og anvendt udelukkende til konkurrenceformål, og har opnået betydelige resultater ved prestigefyldte nationale eller internationale motorvæddeløb.

Bevis herfor kan aflægges ved behørig dokumentation, f.x. leksika eller fagbøger eller erklæringer fra anerkendte eksperter.

3. Ovenstående bemærkninger gælder med de fornødne tilføjelser også for motorcykler.

4. Undtaget fra positionen er efterligninger (kopier) af originalmodeller.

Claude Teisen-Simony





Fred på jord og i menneskers sind velbehag

Referat ved Gorm Bang Olsen.

Historisk Sports Sektion (HSS) afholdt sit årlige stormøde mandag den 25. november, og da sektionen altid har formålet at overraske, blev mødet som noget nyt holdt i al fordragelighed. Det eneste tidspunkt hvor dirigenten Jens Juul Jeppesen måtte ty til klokken var under lidt befippelse, hvor en flok hjælpere havde synligt besvær med at finde redelighed i, om nogle bilag var vendt på hovedet, omvendte eller blot skulle vendes retvendt.

Formanden aflagde beretning og dvælede ved de 2 store begivenheder for året, nemlig DASU-Cuppen, der havde til formål at styrke sektionen indadtil, og Copenhagen Classic Car Cup, CCCC, der skulle lære omverdenen, at historisk motorsport skam er en alvorlig sag. Ole mente, at begge mål var nået, og det i sådan grad, at vi og vore omgivelser skal plages med det hele en gang til. DASU-Cuppen skal allerede gentages næste år, men der skal lige samles kræfter til CCCC, så det bliver først i 98.

Ganløse hill-climb skal gentages som hverveløb, da det viser sig, at folk med smag for det fandenivoldske, måske ikke lige sådan uden videre tør kaste sig ud i det overilede, men går omvejen over det knap så vilde rallysprint. De, der bliver bidt heraf, hænger uværgeligt på krogen og er lige til at plukke.

John Milland (hårdt prøvet og slidssom kasser og licensmester gennem en umindelighed) havde endeligt stålsat sig, så han ikke for smiger og leflen lod sig overtale til endnu et år med omgang med betroede midler. John (og Birthe, hans kone med en snild hånd ved de vanskelige posteringer) blev hyldet med ros og klap, og John takkede og kvitterede med at aflevere næste års åbningsbalance på en di-

skette. En ædelmodig handling med pli, som Boserup burde tage ved lære af. Torben Valerius og Frank Trusholm ønskede også at trække sig fra bestyrelsen, idet de har travlt med at mangfoldiggøre sig i Deres respektive familier. Det er rart at tænke på, at nogen sikrer sektionens fremtidige rekruteringsgrundlag. Tak til Torben og Frank. Både for dette og for hint.

John gennemgik årets selvangivelse, der viste et lille overskud. Havde vi ikke modtaget et pænt tilskud fra DVK, havde HSS desuden måttet investere i en farveprinter for at skrive resultat ud med rødt, men det blev takket være DVK ikke nødvendigt. Resultatopgørelsen er fra før kasseeftersynet hos CCCC, så herfra kommer der yderligere lidt at drøje fremtiden med.

Claude Teisen-Simony hæftede sig ved den ret store post til porto, og undrede sig over, at HSS ikke i højere grad benytter Veteran Tidende til udsendelse af dagsbefalinger, idet Claude yderligere var så elskværdig at påstå, at meget af det, vi går og rumsterer med i HSS, skam også interesserer andre DVK-medlemmer. Formanden indrømmede, at vi benytter VT for lidt, og at megen sludder for en sladder lige så godt kan bringes i VT.

De 3 afgåede bestyrelsesmedlemmer blev udskiftet med 4 nye, idet bestyrelsens forslag til tronbestigere blev modtaget med akklamation:

DASU-cup:

Maj 3.-4. Jyllandsr. Åbn.-løb

Juni 14.-15. Sturup Raceways

Sept. 13.-14. Ring Djursland

Okt. 4.-5. ASK, Knutstorp

Torben Echardt, best.mdl. (Volvo/ Renault)

Stig Andersen, best.mdl. (Formand Porsche-Club Danmark)

Steen Heide, Licensmester, (ASK)

Søren Cortsen, Kasserer (ingen steder fra)

Alle 4 har iøvrigt en bemærkelsesværdig fortid i CCCC.

Henrik Carlsen gennemgik Historisk Udvalg (HU)'s indstilling til ny klasseinddeling for kommende års DASU-Cup. De nye inddelinger har til hensigt at skabe større retfærdighed. (Retfærdighed er et nyt princip i HSS. Så bliver der vel 1. præmier til alle. Ref. bemærkn.). Henrik illustrerede klasseindelingen med en MG-Sprite, som han påstod, var for langsom til den ene klasse, men ikke hurtig nok til den anden!?!?! (Det var vist en fortællelse, men ref. kan ikke dy sig at referere, da han samler på den slags).

Frank Thrusholm opsummerede næste års løbskalender, og af hensyn til dem på bagerste række med briller med underforsynet dioptri bringes kalenderen nederst på siden.

Løbene i venstre kolonne er DASU-løb, til hvilke der kræves licens. Højre kolonne er hverveløb, hvor deputanter og andre med mod på tilværelsen kan deltage, hvilket efter lidt betænkningstid burde fremgå af skemaet. Som noget nyt er alle løb i DASU-Cuppen tællende, så det er ikke tilrådeligt at lægge sig hen på chaisseonen, hvis man har ambitioner.

Andre arrangementer:

Juni 5. Grundlovsløb. Ganløse.

Sturup også for debutanter.

Aug. 3. Munkebjerg Bjergløb

Knutstorp også for debutanter

Referenten gennemgik nyskabelsen Munkebjerg Bjergløb, og lod i en favnende bevægelse forstå, at der er tale om et løb for alle. Både medlemmer og ikke medlemmer. Danske og udenlandske, med skærme og uden. Registrerede og uindregistrerede. For dem, der ikke kører udover bjergskænten forinden, er der tale om et udholdenhedsløb fra vandspejlet ved Vejle Fjord ad sindsvagt snoede hårnålesving op til den højeste tinde. Det er hensigten at skabe lidt af en mediebegivenhed, men formanden mente, at referentens løfter måske var lidt vidtløftige, og tog forbehold for nuancerne.

Hidtil har der kun deltaget en enkelt amerikanerbil i vore seancer, men med udsigt til at der måske snart kommer en eller to mere, mener HU, at nu er verdenen da ved at gå af lave. Det synspunkt grundede referenten længe over.

Frank Trusholm lod herefter en mild regn af gaver sile ned over mærkværdige personer. Frank har sin egen stil og underfundige udtryksform, som ikke kan beskrives, men skal mærkes. Uden retrorik blev følgende personer udpeget som mærkværdige (d.v.s. værdige at mærke sig):

Appendix-K præmien:

Martin Berner. Præmie for at være mest original, - vognen altså. En Lotus Cortina.

Sportsmannship (Danwings vandrepokal):

Niels Nordendorff. Niels stillede op med 2 Porscher ved KTI.

Pit-præmien:

Jimmy Juelshøj. Nye og uortodokse måder at køre løbehjul på i pitten.

Brian prisen:

Brian Stoltze. Brian fik det ternede flag, da han ikke har gennemført ét løb i sæsonen, og således frygtes at have glemt, hvordan det ternede flag ser ud.

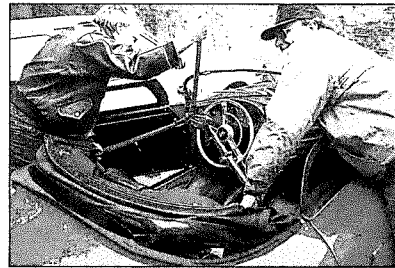
Brian Stoltze overrakte sin nystiftede "Blue Thunder Racing Teams Vandrepokal" (Koldbøttepokalen) til Anne Christensen, for hendes initiativrige debut med at smadre farmands Ford Anglia. Farmand, Mogens Christensen, modtog pokalen på Annes vegne, og fortjente selv lidt af æren for hans mangel på initiativ med ikke at give sin datter en passende røvfuld bagefter.

Henrik Carlsen sluttede gavmildheden af med Champagne og tak til formanden for hans utrættelige knoklerier, og Ole modtog auditoriets taktfaste klapsalver.

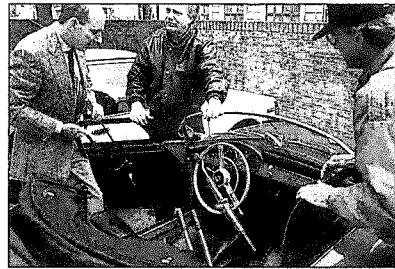
Under Evt. hørtes rygter om, at næste års licenskurser bør udbasuneres i god tid, og John (eneste HSS-medlem med dommerlicens) kunne ønske sig endnu en dommer i sektionen, da han selv har drømt om at komme ud og ruske lidt rundt næste år.

Dem der synes, at referatet blev for langt, bør fremover tænke på at "Tale er sølv, men tavshed er guld".

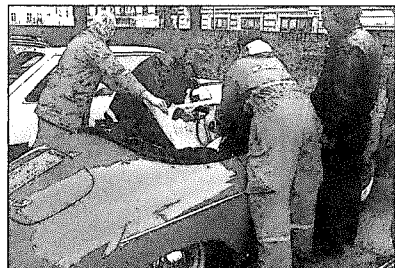
Episoder fra CCCC 96



Vi har meget at se til i HSS



Lykkes det ikke 1. gang, prøver vi igen



Tilslidst overlader vi det til de professionelle

HSS ude i kulden!

Nu hvor vinteren rinder i grøft og i grav, og kyndelmissen slår sin knude, går vi lidt rundt i HSS og skutter os. Der er meget langt til Nivå, når urt og busk står skjult i sne.

Racervognskører kan godt virke lidt ensrettede, og at køre rundt i den almindelige trafik med konstant modkørende vogne er rent hasard. Det er vel nærmest livsfarligt og især i isglatte perioder med frost, vådt smattet og pløret føre. Vi må virkelig beundre de vovehalse, der tør, for vi gør det ikke.

Derfor har sektionens højeste myndighed, Stænderforsamlingen, d. 25. nov. besluttet at HSS de

kommende vintermåneder forlægger den månedlige palaver til Sport Motor Klubben Gladsaxe, Telefonvej 7, Gladsaxe. Mødet i januar er dog stadig på Nivågård.

Mødekalendarer ser herefter lidt monoton ud, men det er møderne til gengæld ikke:

Mandag d. 27. jan. 97 kl. 19.30:
Nivågård.

Mandag d. 24 febr. 97 kl. 19.30:
Gladsaxe.

Mandag d. 24 marts 97 kl. 19.30:
Gladsaxe.

Gorm Bang Olsen

Gamle fly og biler - det er lige os

Forhandlinger mellem fly-, bil og motorcykelfolk om veterandag.

Af Gorm Albrechtsen

Niels Jonassen efterlyser i en artikel i Veteran Tidendes novemberudgave at nogen tager initiativet til en fly- og bilhistorisk dag i Danmark. Akkurat som man har Eskiltuna Veterandag i Sverige med hundredvis af historiske fly og biler.

Svaret er at initiativet allerede er taget i Ringkøbing.

Ringkøbing-løbet har meget posi-

tive erfaringer med at lade det motorhistoriske løb midt i det jydsk sommerland slutte i Stauning Lufthavn. Her er der lejlighed til for en større kreds at beundre de gamle biler og motorcykler, som har deltaget i løbet og til at nyde en spændende udstilling og opvisning af gamle fly fra Dansk Veteranflysamling.

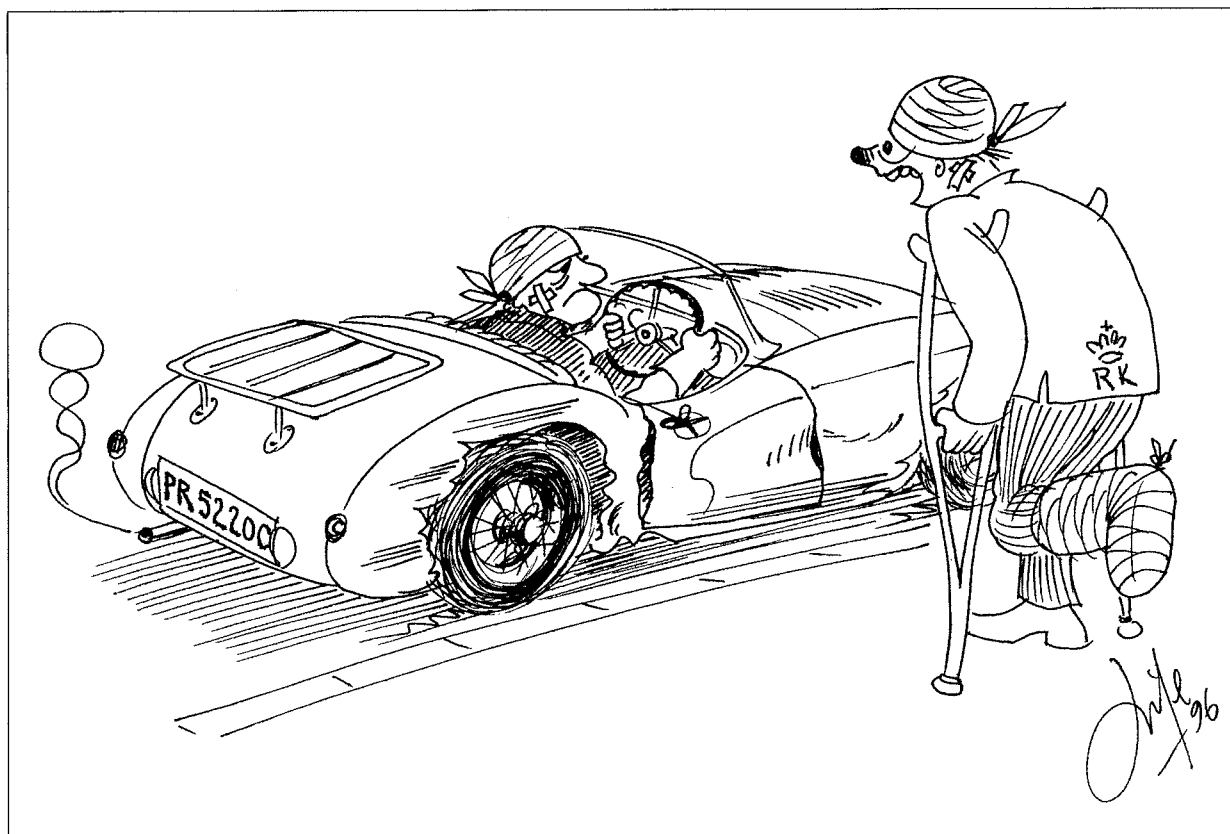
I den forløbne sommer fik de nostalgiske følelser påny frit løb, da vi endnu engang sluttede Ringkøbing-løbet af med Veterandag i Stauning Lufthavn. Det blev en stor succes med masser af tilskuere og nu bliver det en fast tradition.

Der er indledt forhandlinger mellem arrangørgruppen bag Ringkøbing-løbet og bestyrelsen bag Ve-

teranflysamlingen med det formål at skabe en årlig tradition, hvor gamle køretøjer og gamle fly mødes i Stauning Lufthavn. Det er lige midt i det vestjydske høj-sommerland, og det er hensigten, at det traditionsrige Ringkøbingløb hvert år skal slutte i Stauning.

Det er også tanken at indbyde folkene bag de gamle knallerter, de gamle traktorer og i det hele taget folk fra hele landet med interesse for motorhistorie til at mødes til hvad man kunne kalde en Veterandag.

Når enkelthederne er på plads - og ambitionsniveauet er ganske højt - vil vi fra gruppen vende tilbage med enkeltheder om dette arrangement i sommeren 1997.



- Jeg vil stadig påstå, at en TR 3 står bedre i svingene



Håndværker- og leverandørliste

Der har flere gange været forsøgt at opbygge en liste over værksteder, leverandører eller personer, hvor man kunne søge hjælp i forbindelse med restaureringsarbejde. Det er imidlertid aldrig rigtig blevet til noget, måske fordi ingen tidligere har engageret sig tilstrækkelig i det arbejde der er nødvendigt for at det skal lykkes. Nu har vor tidligere bestyrelsesmedlem Ib Jensen tilbudt at gøre et nyt forsøg, som han beskriver i det efterfølgende indlæg. Bestyrelsen vil gerne bakke dette initiativ op, og opfordrer alle der har noget at bidrage med om at udfylde og indsende tilmeldingsskemaet. DVK vil så, sammen med Ib Jensen, udarbejde en liste der vil kunne rekvireres fra DVK's kontor.

Bestyrelsen/Poul Suhr.

Restaurering, og hvad så!

Vi kender alle situationen: Man skal have udført et stykke arbejde på veteranen. Et arbejde, man ikke selv kan udføre, altså må man se at finde en der kan klare opgaven.

Så begynder problemerne straks at melde sig. Hvor finder man den rette person eller det rette firma, der er i stand til at klare opgaven korrekt og ikke mindst, til en fornuftig pris.

Det er svært, for ikke at sige uhyggeligt svært!

Vi har alle et lokalt kendskab, men på landsplan er vor viden ikke særlig stor, og der er ikke den store hjælp at få i nogen oversigt over firmaer og enkeltpersoner, for et sådant materiale findes ikke i dag.

Det har jo mange gange i historiens forløb affødt et ønske om, at få udarbejdet en liste, der kunne være medlemmerne til hjælp, når en opgave skulle løses.

Det er dog hidtil blevet ved ønskerne om at få en form for oversigt, der er ikke sket noget med at få løst opgaven.

Det skulle der gerne nu!

Bestyrelsen har godkendt, at der udarbejdes et kvalificeret materiale, der kan bruges til noget fornuftigt.

DERFOR !

Har vi brug for din hjælp til at løse opgaven. Du har med garanti en viden, du brænder for at delagtiggøre dine klubkammerater i.

Mærkespecialister.

Os, der har været med næsten fra klubbens start har fortrinsvis et ud-

præget kendskab til biler fra før anden verdenskrig. Denne viden skulle gerne gives videre til en ny generation, når vi ikke længere kan se vejen, derfor:

Meld dig som:
mærkespecialist/ områdespecialist.

Kender du et firma, der laver et ordentligt arbejde, så spørg dem om de vil optages på listen og anfør nøjagtig firmanavn i nedenstående skema.

Det er meningen, at **alle optages gratis**, men at det er nødvendigt

med en form for justits forstået således, at **hvis der kommer klager fra medlemmer**, ja så vil vi undlade at nævne dette firma i næste udgave af listen.

Alt vil afhænge af, at I hjælper med, så **tøv ikke!**

få skemaet udfyldt korrekt og se at få den sendt ind til klubbens kontor **inden deadline.**

Og, så går vi igang med arbejdet!

*Ib Jensen
medl. nr. 560*

Håndværker- og leverandørliste

Skema over firmaer/personer der optages gratis i en kommende håndværkerliste

Jeg har et udpræget kendskab til bilmærke (bilmærker

.....

som jeg gerne stiller til rådighed for andre klubkammerater, der også kører dette mærke:

Navn.

Adresse

Telefon/faxnummer

Medlemsnummer DVK

Vi er et firma, der kan udføre arbejde på veteranbiler, fremstille dele til veteranbiler, sælger dele til veteranbiler:

Firmanavn

Adresse

Telefon/Faxnr.

Speciale

Kup. indsendes til: DVK - Postboks 33 - 2990 Nivå

Kuverten skal mærkes: Håndværkerliste
Indsendes senest den 1. marts 1997.

Come and Celebrate



Years of the Automobile in 1996

AAA HERSHEY REGION • EASTERN DIVISION NATIONAL FALL MEET
HERSHEY, PA • OCTOBER 9-12, 1996

Rejsebeskrivelse

Hershey 1996 den 9. til 12. oktober.

Tekst og foto:
Hans
Christensen/
Thom Bang
Pedersen



La Salle Coupé,
1941 - 29.500\$



Packard
Boattail
Ex. Clark Cable

Verdens største stumpermarked for gamle biler i USA, den nøjagtige størrelse er svær at beskrive, men det er 10 gange større end Beaulieu i England, og er svært at nå rundt på 4 dage, hvis man også vil se noget.

Vi tog afsted hjemmefra med SK 913 til New York tirsdag aften og overnattede på hotel i New York lufthavn til onsdag morgen.

Onsdag formiddag hentede vi den bestilte bil i lufthavnen en Mercury Cougar RX 7 (full size, two door) 1996, og så gik turen gennem New Jersey til Pennsylvania, første stop ved Info Center P.A., hvor man kan samle diverse informationer om staten Pennsylvania, videre i fint solskinsvejr ind i P.A. til Quarkertown, hvor vi skulle overnatte. Eftermiddagen og aftenen gik med besøg hos et veteranbil værksted og forretning. Her havde man 2 stk Lloyd TS 600 stationcar til salg. Her fik vi en lang snak med fru i huset, manden var på Hershey med biler til salg. I P.A. er veteranbilhobbyen meget udbredt. Vi besøgte også en



Duesenberg S, 1931. Alu hardtop.

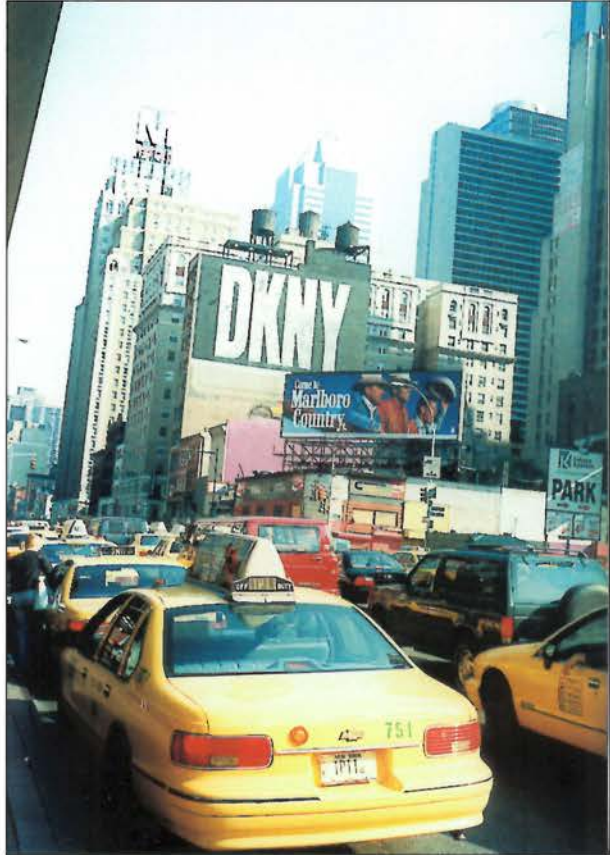


Hupmobile med Cord karrosse.



Tatra

Stumpemarked



8th Avenue,
Manhattan
N.Y.

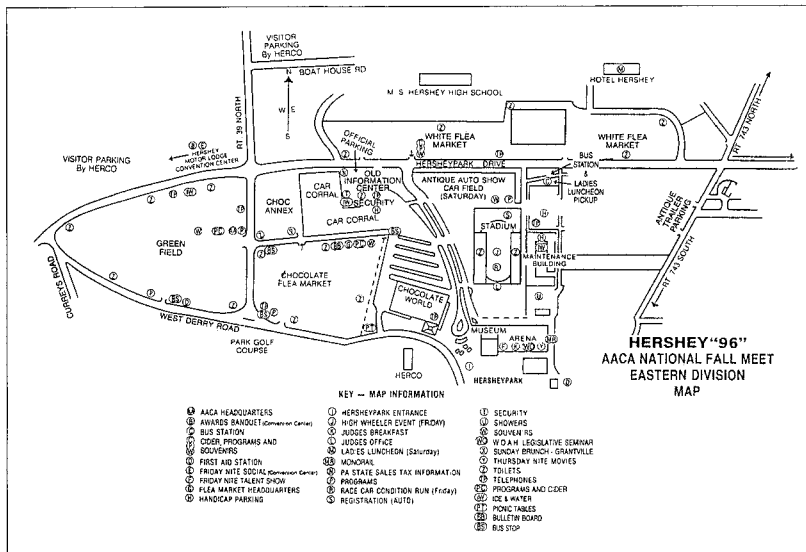
ophugger og et af de store butikscentre.

Torsdag kørte vi så videre til Hershey efter at have parkeret 7\$ i afgift gik vi på stumpemarked Genenfield. Her var som sædvanlig nok at se på. Stumper, biler, veterantrucks, modelbiler og bøger. Efter et par timer eller tre nåede vi fem til Car Corval, her er opstillet biler til salg, ca. 1.500 stk. fra 1906 til 1970, så her var nok at se på resten af dagen. Efter at have travet rundt hele dagen kørte vi så til Hazelton ca. 70 miles fra Hershey, hvor vi skulle bo de næste dage.

Fredag gik turen igen til Hershey. På vejen var vi på Truck stop for at spise et solidt morgenmåltid og kigge på lastbiler samt handle lidt i denne specielle truck stop shop. Dagen på Hershey fortsatte som dagen før med at kigge på biler til salg samt stumper. På chocolate Flea Market og Choc. Annex mødte vi en af vennerne fra DVK. I løbet af dagen var der forskellige opvisninger på stadion f.eks. kørsel med køretøjer fra før 1910 og hvem kan ikke forestille sig en Cadillac 1 cyl. fra 1906, der bare kører derudaf og aldrig har været



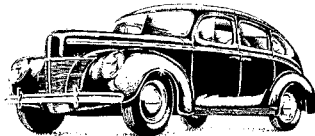
Stumpemarked



Kort over området

Schedule of Events

<p>Tuesday, October 8, 1996 10 A.M. Flea Market Set-up (weather permitting)</p> <p>Wednesday, October 9, 1996 7 A.M. Car Corral Opens 10 A.M. Flea Market Opens</p> <p>Thursday, October 10, 1996 7 A.M. Lancaster County Tour 7 A.M. Flea Market Opens Car Corral Opens 1 P.M. Registration Opens at Northwest Corner of Stadium 7 P.M. Old Car Movies in Ice Arena</p> <p>Friday, October 11, 1996 7 A.M. Flea Market Opens Car Corral Opens 7 A.M. Tour #1 Departs for Atlantic City, NJ 8 A.M. Tour #2 Departs for Vanity Fair Outlet 11 A.M. The Hughes High-Wheeler Event in Stadium 11 A.M. Race Car Condition Run in Stadium (spectators welcome) *12 A.M. 1 Car for Each Year on Display in Stadium on North Side — Also on Saturday 1 P.M. Registration Opens Northwest Corner of Stadium 7 P.M. Talent Show in Ice Arena 7 to 11 P.M. Welcome Social at Convention Center</p> <p><small>*Make, Date of Mfg. and Name of Owner in Program</small></p>	<p>Saturday, October 12, 1996 6 to 10 A.M. Registration Opens Northwest Corner of Stadium 7 A.M. Judges' Breakfast in Ice Arena Flea Market Opens 10 A.M. Vehicle Judging Begins 10 to 2 P.M. Juniors at Hershey — Under Stadium 10:45 A.M. Buses Depart for Ladies' Luncheon from bus station near former Blue Field Ladies' Luncheon at Hotel Hershey 6:15 to 7 P.M. Social at Convention Center 7 P.M. Awards Banquet</p> <p>Sunday, October 13, 1996 9 to 11 A.M. Sunday Breakfast The Timbers, Mt. Gretna</p>
---	--



Program



Model landskabsbygning.

restaureret, eller opvisning af gamle racerbiler. Her var også mange specielle biler imellem. På Hershey er det kun originale biler man må vise frem, så når det er ombyggede biler er de også fra den rigtige tid.

Dagen sluttede med middag på en af byens fyldte restauranter sammen med vennerne fra DVK. Her skal man bestille bord i god tid.

Lørdag igen på Hershey i samme tempo som de andre dage, men nu var der udstilling af biler. Ca. 2000 på Antique Auto Show Carfilend.

Her er alt hvad hjertet kan begære af amerikanske og exotiske biler man kan forestille sig. Så dagen flyver afsted, man skal jo også lige kigge om der er noget man skal have med hjem. Traditionen tro var der også regnvejr den ene dag på Hershey. I år var det onsdag, de andre dage var der godt vejr, så de plørede veje på stumpe marked undgik vi ikke. Vi afsluttede med at gå gennem White Flea Market og så de sidste tilbud. Nu var priserne helt i bund. Dollargrin fra 64 Mercury i fin stand "Kør hjem" 5800 \$ nedsat til 4900\$, det så ud til at være et fint køb, hvis man havde plads i garagen.

Søndag gik turen tilbage til New York, hvor vi afleverede bilen efter 1.380 km.

På vej til N.Y. var vi inde og se Roadside America, et kæmpe model landskab med eltog, virkelig facinerende. Dette var selvfølgelig også verdens største modellandskab.

Søndag aften og mandag gik med at kigge på skyskrabere og trafik på Manhattan. Mandag aften gik det så hjemad med SK 912 til København med landing tirsdag morgen. Da der kommer ca. 300.000 besøgende til Hershey på disse 4 dage kræver det lidt planlægning, når man tænker på at tage derover. Mange som kommer år efter år, har bestilt hotel et år i forvejen. Sidste år mødte vi Kenneth fra Michigan, som så blev medlem af DVK, ham så vi ikke i år, men sender ham en hilsen på denne måde.

Virksomhedsbesøg hos Classic Motor Cars.

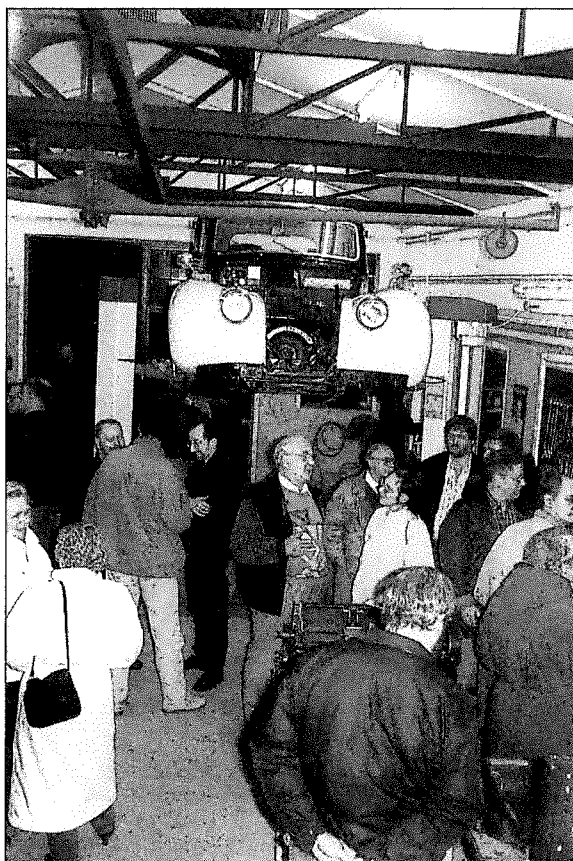
Tekst og foto: Thom Bang Pedersen



Dette besøg hos en af klubbens medlemmer på hans værksted, var en virkelig hyggelig mødeform i DVK regi. Efter velkomst af Henning Andersen, i det nyindrettede værksted, var der kaffe, brød, øl og vand til de ca. 50 fremmødte medlemmer.

Værkstedet, der tidligere var elektromekanisk værksted, bar tydeligt præg af at være istandgjort med megen omtanke og nænsom hånd, samtig med at være et godt indrettet værksted, har Henning Andersen også formået at bevare det gamle miljø, både med bevarelse af de gamle ting, farvesammensætningen og udsmykningen.

Snakken gik livligt omkring de 4 biler som var på værkstedet denne dag. Disse var projekter af forskellig art: én MGB under fuldstændig restaurering hvor alle detaljer blev lavet, én Jaguar MK II som efter meget arbejde med samling og montering af dele, nu var begyndt at ligne en ægte klassiker, én MG TD som også skulle samles færdig, og her kunne man studere de indvendige detaljer. Men på liften stod der en ALVIS hvor motoren netop var taget ud, og dette gav nok anledning til mange spørgsmål, det er jo trods alt sjældent man kan se en sådan motor på nært hold, og samtidig studere denne lidt specielle konstruktion, dette var yderst interessant. Således gik aftenen i hyggelige omgivelser med en masse bilsnak. Vi siger tak til Henning for dette 'åbent hus arrangement'.



Denne månedes personprofil er Bent Mackeprang, medstifter af Dansk Veteranbil Klub.

Af Poul Suhr

For nylig besøgte jeg ham i hans dejlige hus i Klampenborg, og når man træder ind i hans arbejdsværelse møder man en behagelig ophøjet atmosfære af ro og nostalgisk trykthed. Ved at se sig om i værelset er man ikke i tvivl om at være på besøg hos en person med stor interesse for biler. Reolerne bugner af spændende og sjældne bilbøger, på arbejdsbordet ligger der flere opslåede bilbøger og tidsskrifter, der afslører studier i bilhistorie. På væggene hænger der interessante billeder med bilhistoriske motiver, men i et hjørne af værelset er der også blevet plads til et harmonisk familiegalleri med familiens våbenskjold mellem portrætter af Bent Mackeprangs tipoldeforældre.

Efter at vi havde sat os godt tilrette i et par gode stole, med en god drink og lidt mundgodt skulle jeg så forsøge at tegne en profil af Bent Mackeprang.

Fortæl mig først hvem du er ?

Jeg er født i 1922 i København, hvor min far var overingeniør i benzinselskabet DDP og havde specialiseret sig i bygning af benzinhavne. Jeg startede allerede med at gå i skole som 6-årig, blev student i 1940 og bestod samme år adgangsprøven til Kunstakademiet arkitektskole. På grund af stor søgning til studiet var det ikke muligt at blive optaget med det samme, derfor fik jeg en læreplads som murer i 10 måneder hos en muremester i Hillerød, hvorefter



Bent Mackeprang

jeg blev optaget på arkitektskolen. I 1943 gik jeg ind i illegalt arbejde mod besættelsesmagten, først indenfor bladtjenesten og plakatfremstilling. Senere blev jeg optaget i en militærgruppe, blev desværre arresteret i november 1944 og anbragt i Shellhuset, derefter overført til Vestre Fængsel, hvorfra jeg blev ført til KZ-lejren Neuenengamme i Tyskland og var der til krigens afslutning. Efter nogle måneders rekreation optog jeg igen mine studier på arkitektskolen og tog min afgangseksamen i 1947.

Hvad har du så brugt din arkitektuddannelse til ?

Ja, det er meget interessant, for i mit andet studieår under krigen startede jeg en tegnestue sammen med en studiekammerat. Vi begyndte med at tegne til en forretningskæde, der senere skulle vise sig at blive en stor koncern, nemlig IRMA, og det udviklede sig til mere end 40 års frugtbart samar-

bejde med denne koncern. I 1968 tegnede jeg IRMA's kafferisteri i Rødovre. Denne industribygning brød med tidligere traditioner, idet facaderne var af glas, således at man udefra kunne se maskinerne og følge kaffens vej gennem processen. Risteriet er nu nedlagt og Rødovre Kommune har købt bygningen og maskinerne er fjernet. Der er bag glasfacaderne nu anbragt belyste atrapper, og der er planer om at omdanne det til kulturhus idet man betragter bygningen som kommunens største kunstværk, og det er jeg da stolt af. Mine arkitektarbejder har altid været indenfor industri- og forretningsejendomme, hvor jeg gennem årene har forsøgt at sætte mit præg og jeg har bl.a. tegnet Teknisk Museum i Helsingør. Efter

45 års kompagniskab med min studiekammerat har vi solgt firmaet og jeg nyder nu pensionisttilværelsen.

Hvornår opstod din interesse for biler?

Jeg plejer at sige, at min interesse for biler opstod da jeg kunne begynde at se ud over kanten på barnevognen, og da jeg lærte at læse barnevognen, og da jeg lærte at læse bilmærkerne at kende. Min første store biloplevelse fik jeg da jeg som 8-årig var med min storebror til biludstilling i Københavns Forum og ved den lejlighed samlede jeg så mange bilbrochurer jeg næsten kunne bære. Jeg begyndte også dengang at samle på jakkeemblemer af bilmærker, og det blev senere til fem hundrede som jeg imidlertid nu har afhændet til en bekendt, der også er samler.

Jeg begyndte at køre bil som 15-årig i et lukket område på et gods i Sydsjælland, men på grund af krigen fik jeg først mit kørekort i

1945. Jeg har været den lykkelige ejer af masse spændende biler, hvilket jeg har beskrevet i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 111.

Hvordan blev du medstifter af Dansk Veteranbil Klub ?

Min interesse for biler og deres historie voksede med årene og det var derfor naturligt at jeg sammen med min storebror reflekterede på en invitation fra højesteretssagfører O.T.Neel i FDM's blad „Motor“, med overskriften „Er der interesse for de gamle biler?“. Vi var 10 der henvendte os og vi blev hurtig enig om, at det var der interesse for, derved blev jeg medstifter af Dansk Veteranbil Klub, hvis tilblivelse er beskrevet af Ole Emil Riisager andetsteds i dette blad.

Din interesse for biler strækker sig også ud over Danmarks grænser?

Ja, jeg har i mange år været medlem en meget spændende international klub af bilhistorikere ved navn „The Society of Automotive Historians Inc.“, jeg er iøvrigt for nylig blevet inviteret til et møde i foreningen som holdes i Paris i forbindelse med Retromobile udstillingen, men jeg har desværre ikke længere kræfter til at kunne tage sådan en tur. I 1979 var jeg en tur i USA og besøgte flere spændende museer og personer. Jeg tog ved den lejlighed en række lysbil-

leder som jeg så viste og fortalte om på vore mødesteder, det var en god oplevelse.

Du har også været en flittig forfatter af bilhistorie.

Ja, i 1957 skrev jeg en bog med titlen „Biler 1885 til nu“, der var illustreret med biltegninger af tegneren Paul Høyrup, i den bog bragte jeg beskrivelser af modeller af mærker fra alle bilproducerende lande, det var en meget spændende opgave. Senere har jeg til månedsbladet „Bilen Motor og Sport“ skrevet en artikel hver måned i 13 år, så det blev til en beskrivelse af 156 forskellige biler.

Har du også været flittig løbsdeltager ?

Det har jeg måske ikke, og det kan godt skyldes at min familie ikke har haft den samme store interesse for biler som jeg har, men jeg har da engang deltaget i det berømte „Brighton Løb“ i England, og det er der jo ikke så mange der har prøvet, det var i 1966 og i Sto-



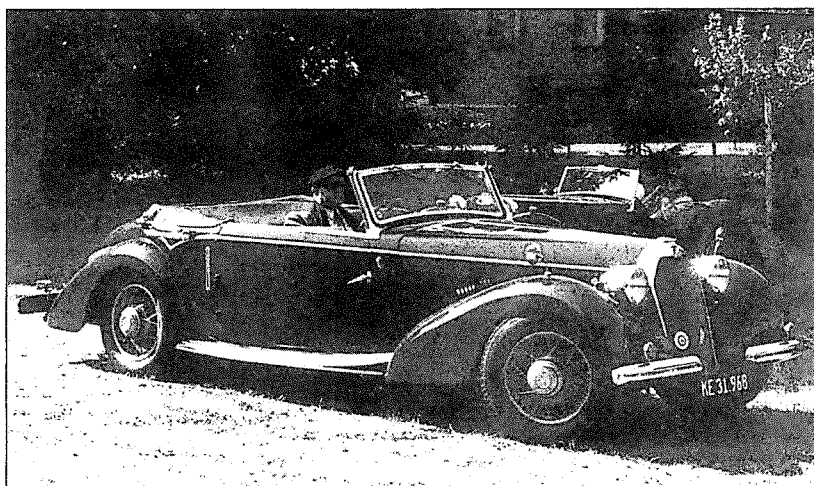
Det karakteristiske billede af Bent Mackeprang er fra 25 års jubilæumsarrangementet på Fyn i 1979, hvor han var dommer i Concours d'Élégance sammen med Ib Wiboe Hansen og tidligere bestyrelsesmedlem Knud Jørgensen

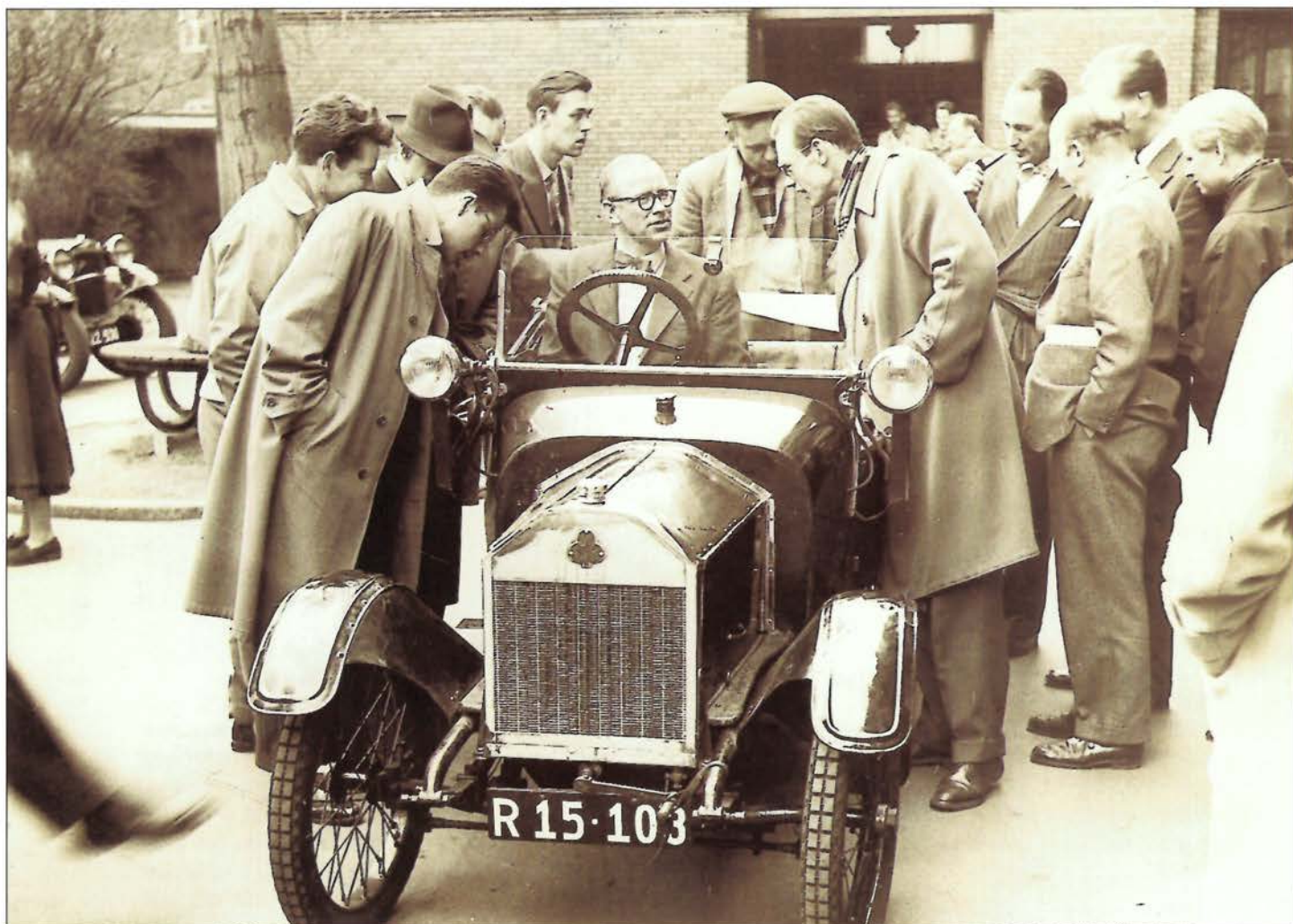
re Kongensgade vognen fra Teknisk Museum. Jeg har imidlertid ofte været dommer når der var Concours d'Élégance, det var meget fornøjeligt.

Bent Mackeprang har om nogen præget udviklingen i DVK, hvor han sad 25 år i bestyrelsen, heraf de 5 som formand. Han har været initiativtager til en række af de ting vi i dag kan glæde os over som: etablering af lokaler på Nivågård, aftale om fornuftige forsikringer af vore gamle køretøjer, igangsætning af bladudgivelse. Det er også Bent Mackeprang der har tegnet klubbens smukke vognemblem, der nu er med til at pryde forsiden af den nye udgave af vort klubblad. Han har været en ivrig samler af alt hvad der vedrører biler, det gælder ikke mindst hans enorme samling af brochurer og udklip som generøst har ladet overgå til DVK's bibliotek, og som nu kan blive til glæde for alle klubbens medlemmer.

Han er også en god fortæller, der får alle detaljerne med. Vi havde en hyggelig eftermiddag med en rigtig god snak, der var en stor berigelse for mig som ny formand.

Bent Mackeprang i hans Talbot-Darracq 1939 cabriolet Major:





Efter ankomsten til København blev Swift'en demonstreret for DVK's medlemmer i gården til den gamle Danmarks Tekniske Højskole ved Sølvtorvet. Det er vort tidligere medlem Rolf Øster, der taler med Tønnes Pedersen, afdøde Bram Hansen med piben og delvis skjult O.T. Neel og længst til højre Tove Neel. Yderst til venstre ses professor Webers Austin Seven, der nu findes på DTM, stadig med de uoriginale store lygter. Og det berømmelige træ med den runde bænk, hvor deltagerne i DVK's første generalforsamling sad med ryggen til hinanden.



DVK's *Swift*

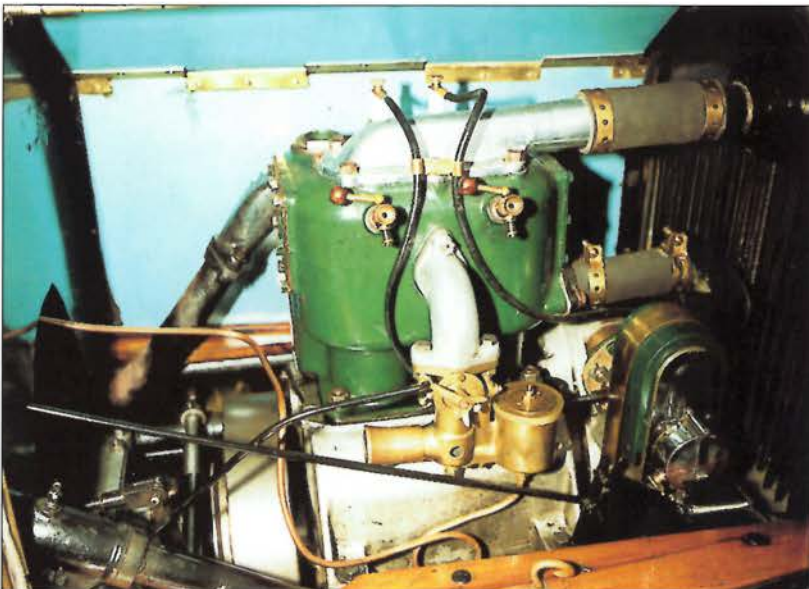
Formanden/redaktøren har til det første nummer af de sammensluttede blade givet mig i opdrag at skrive lidt om klubvognen. Bemærk ental bestemt. Klubvognen. Der er nemlig kun den ene: Swift cirka 1913. Den første og den sidste. Men der har været mange flere klubvogne, strækkende sig fra Rolls-Royce Silver Ghost til Bedford kranbil. Det hører til de mere grumsede, nu overståede kapitler i DVK's historie; sandheden er at gammelmotoristerne ikke adskiller sig fra andre bilister og motorcyklister, de er individualister og derved anderledes end medlemmerne af foreninger til bevarelse af de kollektive befordringsmidler, tog, sporvogne, busser, færges, måske fly! Som gerne arbejder sammen om at restaurere. Vi andre er åbenbart ikke meget tilsinds at lægge flid og egne penge i arbejdet med et køretøj som ikke er vores personlige ejendom, og forsøg med at bortforpagte klubvogne har derfor i det lange løb vist sig ikke at være holdbare.

Swift'en var altså den første klubvogn, den kom til i foråret 1956, men faktisk er den overhovedet ikke nævnt i referater fra bestyrelsesmøder eller generalforsamling, og forekommer første gang i en billedtekst i det første årsskrift, det som er dateret 1955/56. Under et fotografi af vognen står: Swift 1912 (ejes af Dansk Veteranbil Klub).

I Gl. Ry kørte en Wanderer 1910-11 tandem som brugsvogn, ejet af vort mangeårige, men for adskillige år siden afdøde medlem Johan Frederiksen. Det inspirerede hans omtrent-nabo Ernst Østerlund til at anskaffe Swift'en



Yngve Falk prøvekører Swift'en i 1985.



Den lille motor blev herhjemme takseret til 3.11 skattehestekræfter. Med den anbringelse af snapsehanerne skulle man mene at vognen må lægges ned på venstre side for at man kan anvende dem. Måske er hemmeligheden at man skal benytte sig af en øresprøjte.

og gøre den køreklar. Østerlund blev dog ikke mere knyttet til vognen end at det lykkedes at lokke den fra ham. Det har været Ry Andersen der var kontakten, men det blev Niels Tønnes Petersen som hentede vognen og kørte den hele vejen til København. I første omgang fik DVK halvpart i den lille Swift og den anden halvpart ejedes i fællesskab af stifteren O.T. Neel, Bent Mackeprang og B. Bülow Jacobsen.

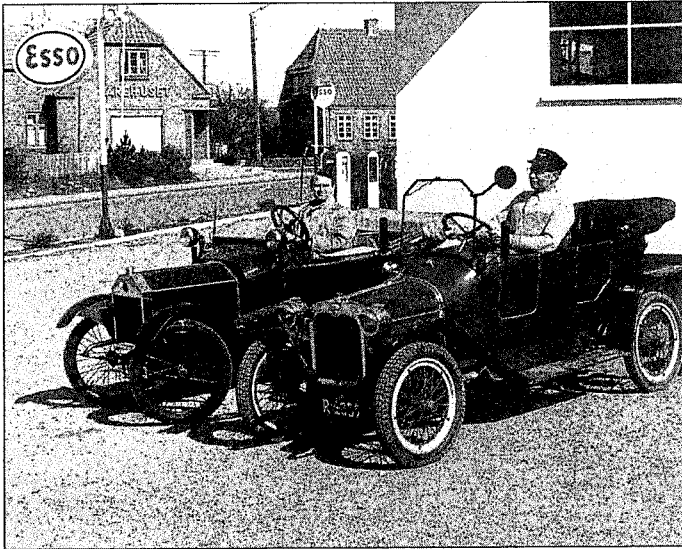
Restaureringen blev påbegyndt af Tønnes Petersen og Bent Mackeprang, med adskillelse,

rensning, sandblæsning og grunding af undervogn, aksler osv. Men så blev det besluttet at deponere vognen på Danmarks Tekniske Museum, som overtog hovedreparation af motoren, lakering, samling og sadelmagerarbejde. Det var Børge Kå som foretog lakeringen i en for ham karakteristisk køkkenblå farve, og stribning og staffering. Den oprindelige farve var også blå, men mørk.

Swift begyndte som cykelfabrik og lavede sin første bil lige omkring århundredeskiftet, og derpå et stort antal både 1-, 2- og 4-cylindrede modeller, indtil fabrikationen ophørte i 1931. Vognen her er den 2-cylindrede 7 HP (eller 10 HP, der hersker lidt tvivl) med 972 ccm motor, som var på modelprogrammet 1912-14. Sideventilet,



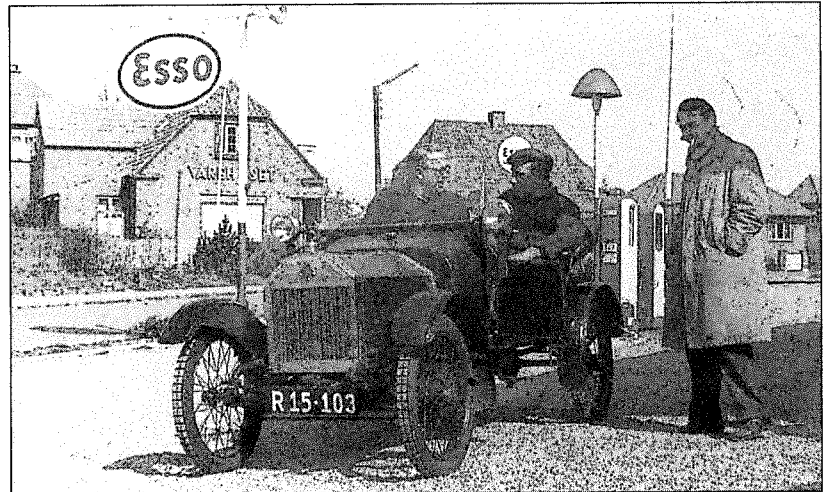
Som på mange andre gamle biler sidder speederen mellem koblings- og bremsepedal - glem det ikke! Gearstang i kulisse op ad vognsiden og tændingsregulering under det bræt der glimrer ved den totalt mangel på instrumenter.



Th. Ry Andersen var udsendt forhandler i Gl. Ry, kørte dertil fra Risskov i sin 1906 Germain, men prøvesidder på billedet Swift'en ved siden af Johan Frederiksen i den et par år ældre Wanderer.

med magnetænding og læder konuskobling. Den 1-cylindrede, hvis motor blev fremstillet af Austin, skal have været ganske rædsom, men den 2-cylindrede er behagelig at køre selv på længere ture, når den ellers er i orden.

Vognen er langtidsdeponeret som udstillingsstykke på DTM, men kommer af og til ud og køre. Da DVK i 1985 skulle stå for det fælles-nordiske veteranbilløb „Styrkeprøven“ besluttede bestyrelsen at vognen skulle deltage. Steffen Jørgensen fik til opgave at få vog-

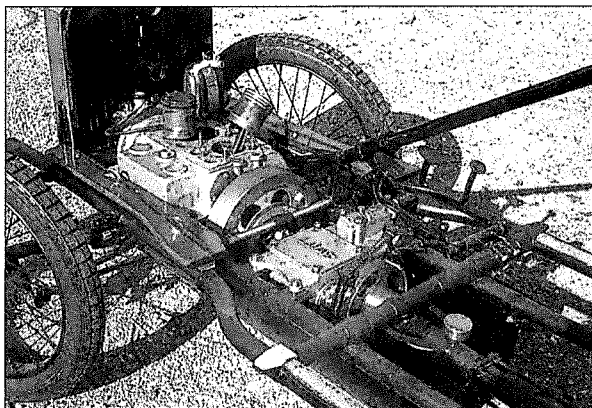


Inden afgang fra Gl. Ry bliver Niels Tønnes Pedersen instrueret i Swift'ens finurligheder af Østerlund mens Ry Andersen ser til. Da Tønnes undervejs til København havde holdt i kø ved færgen ville Swift'en ikke starte og fik en tovende fra den foran - hvis fører derpå glemte alt om det, så den lille vogn kom ombord i et alvorligt ryk.

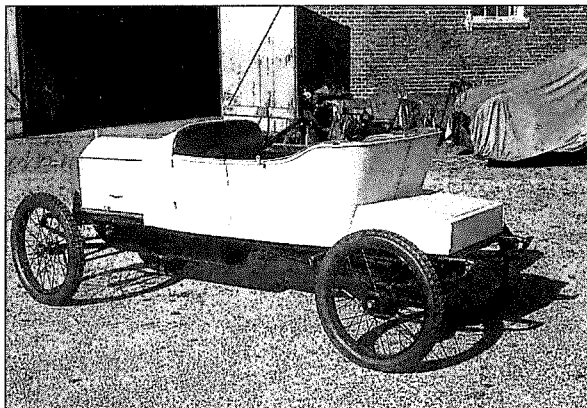


nen gjort køreklar og at køre den i løbet, og hentede den i marts 1985 på museet sammen med Yngve Falk. Det viste sig at den havde et ikke ubetydeligt antal mangler og defekter. Om kvalerne, men også fornøjelsen ved at overvinde dem og køre i vognen, kan man læse i B&T 83/1985. Kort fortalt blev vognen synet fredag den 14. juni og, som Steffen skriver, i store træk godkendt. Der var flere besværligheder under løbet, men også de blev besejret.

Inden restaureringen af Swift'en blev påbegyndt kørte Bent Mackeprang på besøg hos sin bror Erik i Bjæverskov i den. Her prøver Erik Mackeprang vidunderet mens hans drenge ser forbløffede til.



Et billede fra den første restaurering. Bemærk alt det fine støbearbejde. Skønt totalvægten kun er 450 kg har den lille vogn både en ydre og en indre ramme, med kraftige traverser.



Karrosseriets vægt skønnes at være 100 til 130 kg - her grundet før lakering.

Da Styrkeprøven i 1989 skulle foregå på Bornholm, deltog Steffen Jørgensen igen i Swift, denne gang sammen med Thom Bang Pedersen. Forinden havde den dog undergået endnu en større renovering. Alligevel gik den ikke tilfredsstillende, muligvis tildels fordi der ikke havde været tid til at tilkøre den ordentligt, men også fordi visse originale dele var gået tabt og ingen mere rigtigt vidste hvordan man korrekt skulle erstatte dem. Der var fx stor tvivl om den rigtige type tændrør. Swift'en kom på værksted igen og derpå tilbage til DTM.

Klubvognen med det imponerende chassissnummer 10456 og det måske mere virkelighedsnære motornummer E 2124 er i følge sine papirer indregistreret første gang i 1913 under Hjørring-nummeret P 317 i Sæby. Ejer ukendt, muligvis en vognmand. Anden gang i Terndrup under Ålborg-nummeret U 353 til maskinfabrikant A.N. Grann i Skørping, som havde den indregistreret indtil 14. maj 1923, da nummeret overgik til en varevogn. I Granns tid blev vognen forlænget 4-5 tommer for at gøre plads til en passager mere og der blev lagt et lag mere i fjedrene. Også i Granns tid fik den nyt gearhjul og nyt bagtøj, fortalte hans da 84-årige søn i 1985. Et problem var de evindelige punkteringer, som krævede lapning på stedet, indtil der blev anskaffet et Stepney reservehjul, den type, der

spændes udenpå hjulet. Imidlertid beholdt Grann sin Swift indtil den i 1955 blev solgt til Ernst Østerlund i Gl. Ry. Han gjorde den nødtørftigt i stand og havde den fra 24. maj 1955 indregistreret under R 15.103.

Neel fik Swift'en indregistreret under K 114.400 25. maj 1956 og havde den i mange år på nummerplader.

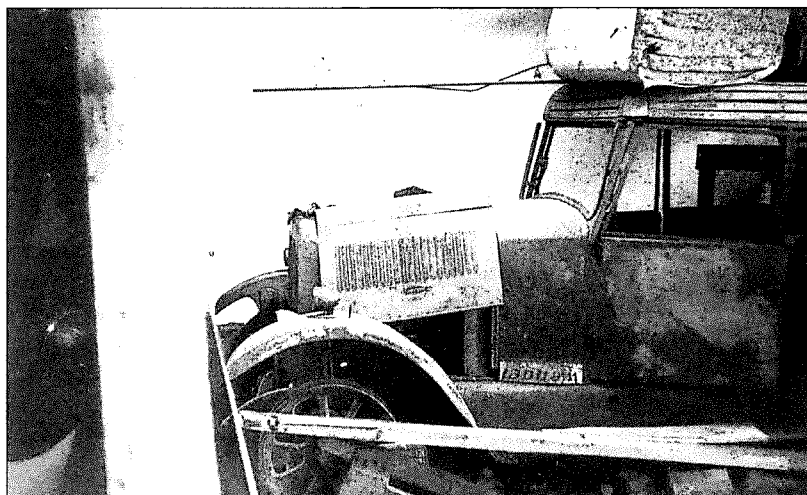
Førnævnte Johan Frederiksen i Gl. Ry kørte som ældre medlemmer vil vide viden om i sin Wanderer, han præsterede desuden at restaurere en Gideon brandbil. Men han havde også en Swift, en model fra en af de sidste årgange, med et lukket karrosseri der nærmest lignede et bræddeskur. Hvad der blev af den vides ikke. En anden Swift, mere lig klubbens men

dog ikke helt, findes på Bornholm, hvor der bliver lagt et stort arbejde i restaureringen. Den bliver der lejlighed til at præsentere senere.

EMIL

PS: Nogle vil måske tro at DVK har endnu en klubvogn, nemlig Unic brandbilen. Men det forholder sig sådan at den stadig ejes af Lyngby-Tårnbæk kommune, som har deponeret den hos DVK, som igen har givet den i Redningshistorisk Forenings sagkyndige varetægt, med brugsret - og RF har opstaldet den i Gentofte Kommunes lille brandbilmuseum på den gamle brandstation i Hellerup, hvor den kan udveksle minder med andre gamle brandbiler.

Hvad blev der af Johan Frederiksens Swift?





Ford V8 Flathead Meet 1997

Skandinavisk Ford V8 Træf i Danmark, Haslev 16-17-18 maj 1997

Ford V8 - Mercury - Lincoln - Lincoln Zephyr V12
1932-1953

Tilmelding senest 1. marts 1997

Program

Fredag den 16. maj

Inkvartering fra kl. 16.30 på Haslev Seminarium. Haslev ligger ca. 60 km. syd for København.

Buffet om aftenen

Lørdag den 17. maj

Efter morgenmad køres et mindre løb på ca. 50 km. Frokost indtages undervejs ved Rosendal Gods. I løbet af dagen god mulighed for V8 snak. Fest, præmieoverrækkelse og dans om aftenen.

Søndag den 18. maj

Efter morgenmad udcheckning og farvel i løbet af formiddagen.

Pris pr. person danske Kr. 990,- i kollegieværelser af vekslende kvalitet - bad og toilet på gang, incl. alle måltider. Drikkevarer til rimelige priser.

Tilmeldingsgebyr til Dorthe og Kim Høier. Gironr.: 1-658-0767.

Yderligere information

B. Blakø 32949397, L. Grønager 39639984, K. Høier 53140166, N. Madsen 56316661.

Tilmelding til V8 træf 1997

Navn: _____

Adresse: _____ Tlf.: _____

Postnr.: _____ By _____ Land _____

Bilmærke: _____ Årgang: _____

Tilmelding og betaling senest 1. marts 1997 til Kim og Dorthe Høier, Solrødbyvej 38A, DK-2680 Solrød, tlf.: 53140166. Postgiro 1-658-0767. Prisen inkluderer 2 overnatninger på værelser med bad og toilet på gangen, aftenbuffet, 2 x morgenkomplet, frokost, eftermiddagskaffe, festmiddag med dans. Indkvartering i tilmeldingsrækkefølge. Bekræftelse på din tilmelding fremsendes i midten af marts 1997.

DANMARKSLØBET



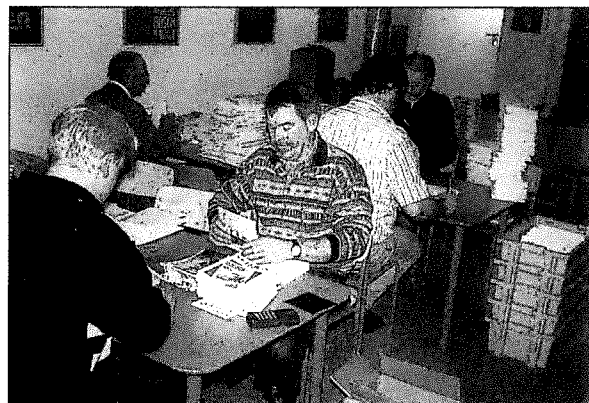
Løbet starter torsdag den 5. juni kl. 9.00 hos Harald Nyborg, Esbjerg. Turen køres ad nogle af Danmarks smukkeste veje i Jylland, på Fyn og Sjælland - i alt ca. 450 km. Lørdag aften Galamiddag i København. Løbet slutter søndag den 8. juni om formiddagen. Alle køretøjer over 35 år kan deltage - dog maks. 50.

Deltagerpris pr. køretøj med 2 pers. 3.800 kr. incl. færge t/r samt fuld pension - dog excl. drikkevarer.

Tilmeldingsblanket følger i næste nummer.

Med venlig hilsen
Frits Johansen 74459450
Lars Hugo Kristiansen 74415420

Sidste pakkeaften på Nivågård





Specifikationer:

- Hækmotor: 4 cylindre topventilet
- Boring: 54,5
- Slaglængde: 80 mm
- Cylindervolumen: 748 cc
- Kompressionsforhold: 7,25:1
- Bremsehestekraft: 21 HK ved 4100 omdr/m
- Udskiftelige cylinderforinger
- Karburator: Solex 22 BIC
- Automatisk forvarmning
- 3 fremadgående gear, 1 bakgear
- Enkelt-plade tørkobling
- Trykkøling
- 6 volt batteri

Af CARL J. BUUS

Renault 4 CV's store modelserie kom i 1954. Den forblev stort set uændret, til den gik ud af produktion i 1961 - og det er den, de fleste husker.

Det var modellen med de tre brede ribber på fronten, med maskinen på 747 ccm og med en popularitet og et salgstal, der kun blev overgået af et par enkelte andre europæiske mærker.

*Mere plads
Mere varme
Mere komfort
4 CV er en komfortabel vogn*

Men før 1954 succes'en var i hus, havde Renault 4 CV mere end 10 år på bagen.

Renault fabrikkerne blev stærkt beskadiget under krigen. Halvdelen af bygninger og maskiner blev ødelagt, og hele konstruktionsafdelingens arkiv blev udslettet. Man holdt dog stadig fast i produktionen, og da krigen



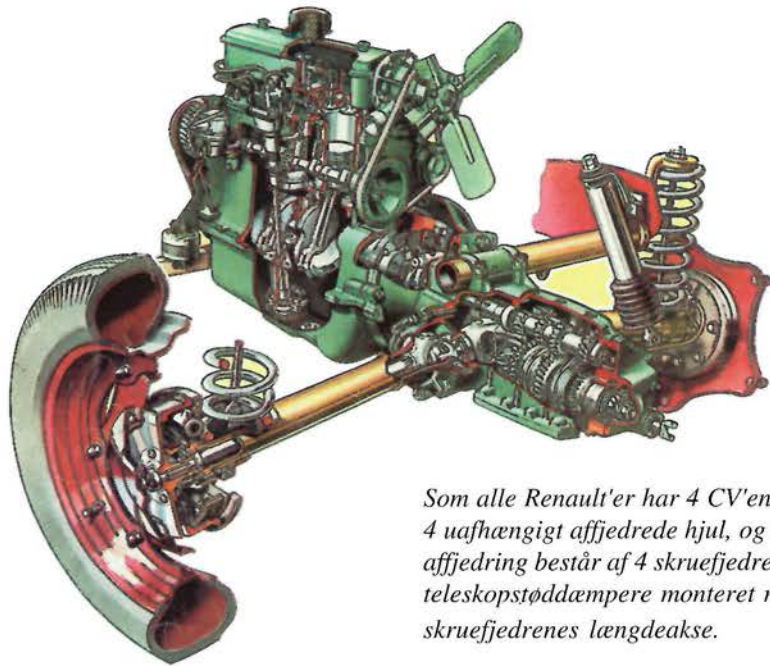


sluttede, var der flere end 13.000 ansatte. Den trods alt heldige udgang af krigen kom dog til at koste Louis Renault fabrikken. Samarbejdet med tyskerne blev dyrt, idet fabrikken blev nationaliseret.

Louis Renaults endeligt var på alle måder tragisk. Dømt til fængsel kort efter Frankrigs befrielse og tortureret og dræbt i fængslet den 24. oktober 1944 af landsmand, der ønskede hævn over det samarbejde, der sandsynligvis havde været uundgåeligt.

I begyndelsen af krigen havde fabrikken udviklet en prototype til en model 4CV. Med store ligheder med den første VW og umådelig ufransk i linjerne. Der var megen diskussion om, hvad man skulle gøre - sætte prototypen i produktion eller skabe en helt ny bil over projektet.

Man valgte det sidste og foretog et genialt skaktræk ved at lokke Ferdinand Porsche til den fransk-besatte del af Frankrig, fængsle ham og sætte „tommelskruer“ på geniet, der gik med til at planlægge produktionen af en helt ny model.

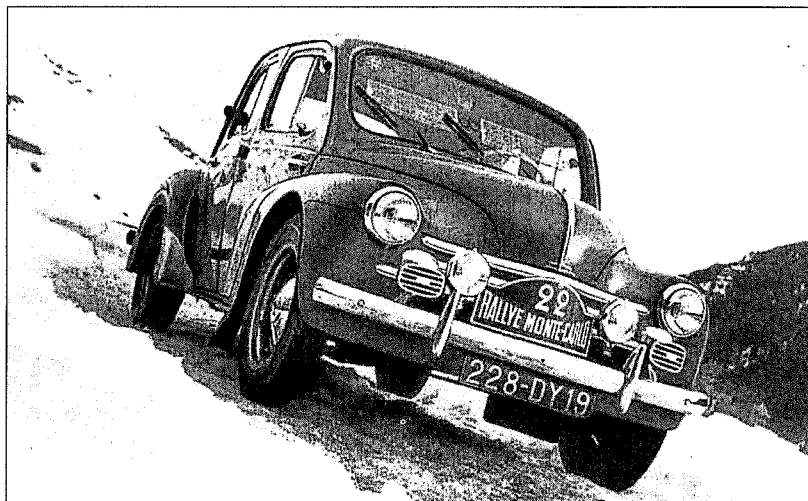


Som alle Renault'er har 4 CV'en da også 4 uafhængigt affjedrede hjul, og dens affjedring består af 4 skruefjedre og 4 teleskopstøddæmpere monteret midt i skruefjedrenes længdeakse.

Renault fabrikken fejrede 4 CV's 50 år jubilæum ved at fremstille et stilstudie af modellen på chassis'et af en Renault Sport Spider. Ikke en replika, men måske et alvorligt forslag til et lækkert lille fritidskøretøj.



Renault 4 CV de luxe fra sidst i 50'erne, hvor brochurebilleder var rene kunstværker med små modeller, der fik små biler til at bevæge sig i limousineklassen.



På grund af krigsskadeerstatninger var hele produktionsapparatet borte, og tilbage var kun nedslidte maskiner og bygninger. Men det blev Renaults lykke, da man indså at kun automatisering og rationalisering kunne redde fabrikken. Og sådan blev Renault 4 CV på flere måder forgængeren for moderne bilproduktion i Europa.

I de første efterkrigsår kom der adskillige små, økonomiske biler, der skulle tilpasse sig den stramme økonomi. Men de allerfleste var blot oppudsede førkrigsmodel-

ler uden mange dikkedarer. Det gjaldt om at komme i gang og skabe arbejdspladser, valuta og handelsbalance.

Renault 4 CV var helt anderledes. Konstruktørerne havde indset, at den første betingelse for gode køreegenskaber var en så lav uaffjedret vægt som muligt. Det blev til uafhængig affjedring for og bag. Forhjulene med korte og lange tværsvingarme, skruefjedre og teleskopstøddæmpere. En stabilisator sørgede for minimal krængning i sving.



Baghjulsaaffjedringen var „ren Porsche.“ Ophængt i pendulakslers, dvs. at hvert af baghjulene er i stiv forbindelse med en halv bagaksel, der er hængslet på differentialet. Affjedring med skruefjedre. Hver halvdel kan så bevæge sig uafhængig af den anden, og differentialet er ikke længere en del af den uaffjedrede vægt.

Andre finesser finder man i drivlinjen - motor, differentiale og gearkasse som en sammenboltet og kompakt enhed, der sammen med baghjulsoophængt kan tages samlet ud af vognen i et stykke.

Mens de fleste andre biler på den tid stadig havde en tung og kostbar chassisramme, der ikke egnede sig til moderne produktion, kom 4CV ud med et helsvejset, selvbærende karrosseri, der med sine fire døre gav en næsten overdådig adgang til de fire pladser.

Set med datidens øjne var køreegenskaberne usædvanligt gode. Især hvis man sammenlignede den med dens engelske klassekammerater. Styretøjets letgående og præcise tandstang var klasser bedre end mange slaskede styrehuse, og ujævnheder i vejen har aldrig været den store udfordring for den lille franskmænd.

De hydrauliske bremses er glimrende og - igen sammenlignet med de gamle englændere fra 50'erne - langt bedre end de fleste i samme prisklasse.

Der var nu heller ikke meget, der skulle bremses ned. En egenvægt på 560 kg lader sig tømme, selv med 80 km/t, der er en helt naturlig marchhastighed for 4 CV. Tophastigheden bliver ved de fleste prøvekursler målt til et sted mellem 95 og 100 km/t.

Dengang målte man accelerationer fra 0-80 km/t som sammenligningsgrundlag mellem forskellige biler - mange kunne ikke køre 100, og her kom 4 CV ud med 34 sek. Ikke imponerende i dag, men hæderligt i begyndelsen af 50'erne.

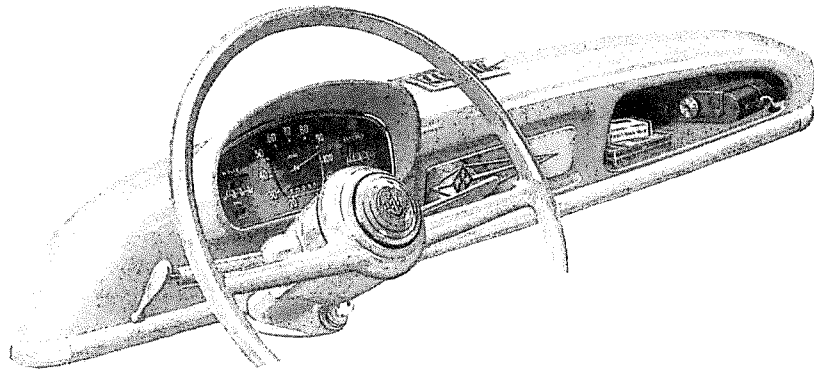
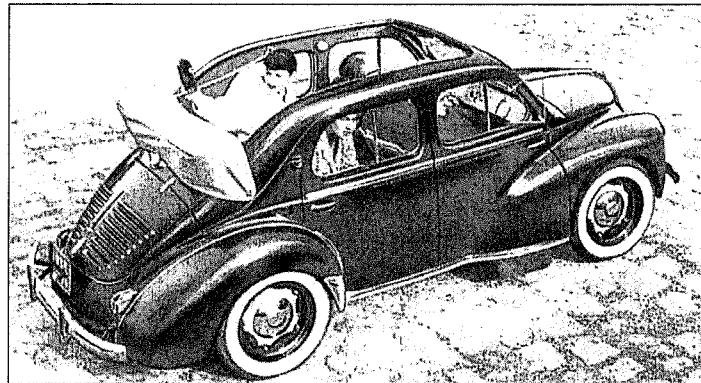
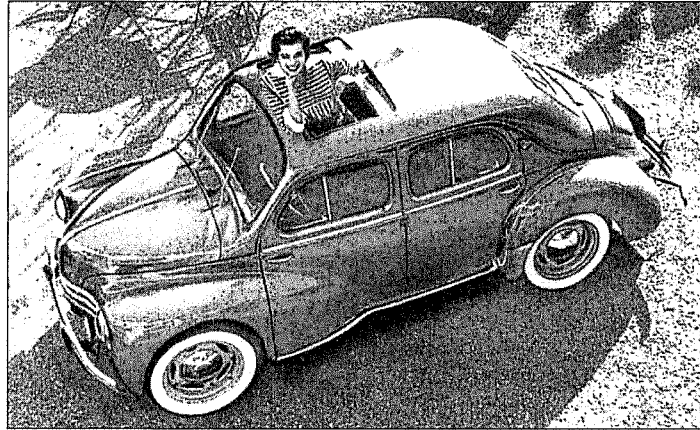
Den topventilede motor undergik kun små forandringer i tidens



løb. I starten var den på 760 ccm, hvor den udviklede 19 hk. Det var imidlertid upraktisk, da internationale klasser i forskellige konkurrencediscipliner skilte ved 750 ccm. Derfor blev det ret snart til 747 ccm, og ved flere mindre ændringer kom den samtidig op på 21 hk.

Gearkassen havde kun tre gear fremad, hvad mange følte var en mangel. Til gengæld kunne man stort set blive i 3. gear i de allerfleste trafiksituationer. Som restaureringsobjekt er 4CV taknemmelig at have med at gøre. Den kan erhverves relativt billigt, de fleste reservedele lader sig skaffe, men i mange tilfælde skal man være forberedt på omfattende pladereparationer. Til gengæld for man en lille klassiker, der trods et totalt produktionstal på 1.105.543, er ved at være en sjældenhed. De allerfleste er vendt tilbage til naturen, og først på et ret sent tidspunkt kom man i tanke om, at den lille franske perle var yderst bevaringsværdig.

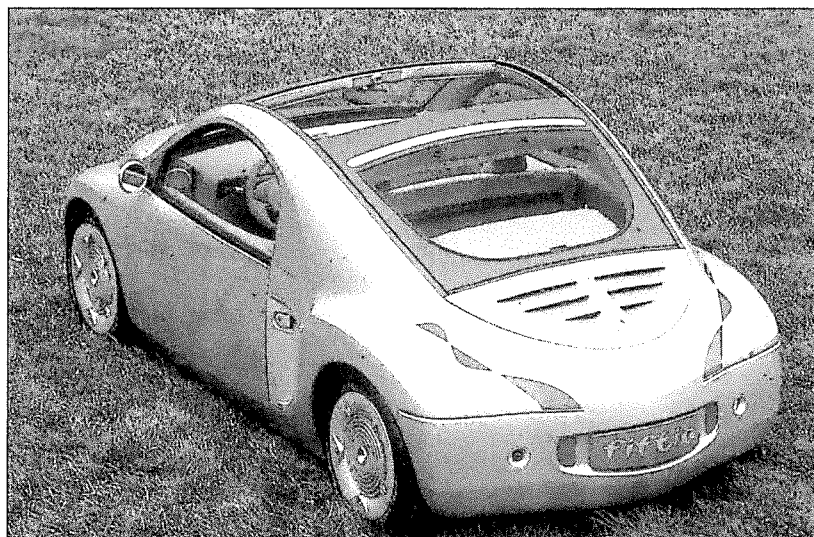
Renault 4 CV blev introduceret i 1948 og sluttede sin karriere i 1961, hvor den blev afløst af Renault 4 L - fabrikkens første bil med forhjulstræk.



EPILOG

For at fejre bilens 50 års jubilæum viste Renault på Geneve udstillingen i marts et meget smukt og nostalgisk stilstudie over 4 CV kaldet „Fiftie,“ som utvivlsomt skal stå for de 50 år.

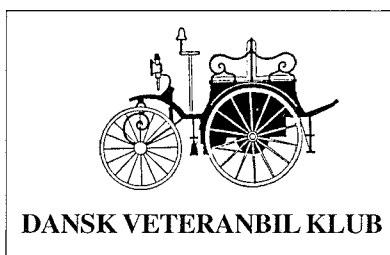
Den er usædvanlig smuk og fremstillet i aluminium på chassis'et af en Renault Sport Spider. Man fremhæver, at det ikke er en replika, snarere et forslag til et højteknologisk fritidskøretøj iklædt et karrosseri med rødder tilbage i tiden umiddelbart efter krigen, hvor Renault med sin moderne teknik stod som en af verdens førende, når det gjaldt automatisering og design.



DVK's OPRINDELSE

Endnu har Dansk Veteranbil Klub en lille kerne af medlemmer der har været med fra stiftelsen i 1954 og en knap så lille klump der kom til den næste halve snes år. Fra de følgende årtier er der så også en del, men i hele klubbens historie har der været en ganske kraftig udskiftning i medlemsskaren. Det vil sige at der mellem vore noget over 3.000 medlemmer i dag er mange, som egentlig aldrig har hørt eller læst om, hvordan det hele begyndte. Det får de mulighed for her. Det følgende er nedfældet med støtte i hvad medstifteren Bent Mackeprang skrev i 25 års jubilæumsskriftet fra 1979 (som særligt interesserede sikkert stadig kan købe på klubbens kontor), desuden forhandlingsprotokollen, klubbens love med mere:

Initiativtageren var højesteretssagfører O.T. Neel. Inspireret af klubber og begivenheder i udlandet og ikke mindst af at der havde været holdt et internationalt veteranbilløb i Danmark, med afsluttende udstilling i Tivoli i København af blandt andet den nyrestaurerede Hammel-bil, fik han i september 1954 både dagspressen og motorpressen til at gengive en meddelelse om at en kreds med særlig interesse for bilismens historie havde tænkt sig at danne en sammenslutning med det formål at bevare karakteristiske ældre biler og fremme kendskabet til bilhistorien. Eventuelle andre interesserede opfordre-



DANSK VETERANBIL KLUB

des til at henvende sig til Neel. 3. november samme år kunne Neel tilstille Ritzaus Bureau den meddelelse til udbredelse i landets nyhedsmidler, at der dagen før var stiftet en Dansk Veteranbil Klub. Det stiftende møde var indkaldt til at blive holdt på Neels sagførerkontor i Bredgade i København.

De ti deltageres opfattelse var nogenlunde sammenfaldende, om ikke andet fik den drevne jurist Neel det til at ende sådan. De var, foruden Neel selv: Arkitekt Thor-kild Ry Andersen, Risskov, civilingeniør Erik Vagn Jensen, dengang Fensmark, sekretær i dyreværnsforeningen Svalen Knud Johansen, Valby, generalsekretær i Kongelig Dansk Automobil Klub Vagn Loft, arkitekt Bent Mackeprang, Gentofte, sekretær E.A. Nissen, Lille Værlose, civilingeniør Niels Tønnes Pedersen, Gentofte, og professor, civilingeniør og direktør for Danmarks Tekniske Museum Georg Weber.

Er der Interesse for de gamle Biler?

Af Højesteretssagfører O. T. Neel

EN Kreds af Bilinteresserede, der navnlig interesserer sig for Bilismens Historie, har tænkt at danne en Sammenslutning med det særlige Formaal at bevare Kendskabet til ældre Biler, der findes eller har været her i Landet. Ligeledes er det Hensigten at søge bevaret karakteristiske ældre Vogne.

Vi er imidlertid af den Opfattelse, at Bilmaterialiet her i Landet ikke er tilstrækkelig stort til kun at søge dannet en Sammenslutning af Ejere af egentlige Veteranvogne, eller Aargangsvogne, (Vintage-cars). Det vil formentlig være det rigtigste at søge den fælles Interesse i saavel egentlige Veteranvogne som i karakteristiske og ejendommelige Vogne af knap saa høj en Alder forenet. Under Hensyntagen til, at det egnede Vognmateriale maa formodes at blive ret begrænset, er det dog Tanken at udstrække Interessen ogsaa til Indsamling af Billeder og Beskrivelser, herunder Specifikationer af ældre Vogne.

Formaalet med dette, er at finde frem til, om der er en tilstrækkelig stor Kreds, der kan antages at være interesseret i Emnet. Vi er af den Opfattelse, at de Interesserede i hvert Fald indledningsvis udelukkende bør findes blandt de to førende Motororganisationers Medlemskreds, for at Sagen fra Starten kan faa det fornødne saglige Tilslut.

Eventuelle Interesserede bedes henvende sig til Undertegnede, hvorefter nærmere Meddelelse om Antallet af Henvendelser vil fremkomme. Bliver der tilstrækkelig Tilslutning, er det Tanken at søge afholdt et orienterende Møde paa et passende Sted i Landet.

O. T. Neel.



Der er bevaret en for størsteparten håndskrevet „Forhandlingsprotokol“, som indeholder referater fra det stiftende møde og godt og vel det første årtis bestyrelsesmøder og generalforsamlinger. Af protokollen fremgår at det var meningen at også Bent Mackeprangs storebror, læge Erik Mackeprang, og en politifuldmægtig A.E. Sørensen skulle have været til stede ved det stiftende møde, men de var forhindret. Med Erik Mackeprang lykkedes det om aftenen at få forbindelse, og han var indforstået med at stå som medstifter (og er da medlem den dag i dag), hvorimod der ingen kontakt opnåedes med Sørensen, som vist nok ingen siden har hørt noget som helst til. Til gengæld kom en af cheferne for det gamle bilfirma F. Bülow & Co., B. Bülow Jacobsen, hurtigt ind i billedet og blev optaget i bestyrelsen. Vi kan så i dag, godt og vel 42 år senere, konstatere at vi stadig har fire af stifterne blandt os, nemlig Erik Vagn Jensen, E.A. Nissen og brødrene Mackeprang. Weber døde ret kort efter klubbens stiftelse, Loft nogle år senere og Johansen gled ud på grund af sit store arbejde i Svalen.

Om det stiftende mødes forløb har Neels navnkundige sekretær Fru Schlosser, efter Neels diktat, noteret at „Indbyderen, højesteretsagfører Neel, redegjorde for sine tanker, hvorefter der udspandt sig en livlig diskussion, til hvilken alle de tilstedeværende gav deres bidrag.“ Godt fjorten dage senere havde Neel et forslag til vedtægter klart, og 12. januar 1955 blev vedtægterne tiltrådt og en bestyrelse bestående af stifterne konstituerede sig, med Neel som formand. Både Weber og Loft blev bragt i forslag som formandsemne, men afslog, hvorefter hvervet naturligt nok til-

faldt Neel. Vedtægterne er blevet ændret mange gange siden, men med det stabile fundament som udgjordes af Neels oprindelige. Fra den første udgave af vedtægterne kan citeres at der i paragraf 2 stykke G stod at klubbens formål også var at „Fremme den venskabelige og kammeratlige ånd, som må eksistere blandt alle, som samles om Dansk Veteranbil Klub.“

I paragraf 4 oplystes at kontingentet for personlige medlemmer var 25 kroner, for organisationer og bedrifter mindst 150 kroner, for juniormedlemmer under 18 år 10 kroner, og at bestyrelsen under

ikke fandtes på generalforsamlingens dagsorden, og at „Da en af klubbens hovedopgaver er at etablere kontakten mellem ligesindede med fælles interesser, er medlemmerne mere vidtgående forpligtede overfor hinanden end sædvanligt i foreninger, navnlig således at ørkesløst kævl er bandlyst.“

Derefter fulgte et længere afsnit om at ingen strid mellem medlemmerne vedrørende klubben måtte kunne indbringes for en domstol, men i sidste instans skulle afgøres af en opmand udpeget af Sø- og Handelsrettens præsident! Vi kan desværre ikke spørge Neel, hvordan det i givet fald kunne være håndhævet.

Fra klubbens stiftelse var samarbejdet med Danmarks Tekniske Museum nærmest en forudsætning for DVK's eksistens, og i de første vedtægter stod at læse at i tilfælde af klubbens opløsning skulle både dens samlinger og formue overgå til DTM (i hvis repræsentantskab DVK har sæde og hvor Neel, Bent Mackeprang og Niels Jonassen har været indflydelsesrige personer). Ved senere lovrevisioner er bestemmelsen om det ørkesløse kævl udgået, og retningslinjerne for klubbens eventuelle opløsning blevet pindet mere ud - for hvis nu også DTM var ophørt med at eksistere. Intet overlades til tilfældighederne.

Det skal ikke være nogen hemmelighed at Neel ret enerådende styrede DVK de første år, dog sådan at resten af bestyrelsen udmærket kunne sættes til mere praktiske gøremål. Det var karakteristisk at de københavnske klubmøder den næste halve snes år eller mere blev holdt i et katolsk konditori i samme ejendom som Neels eget advokatkontor, og senere i et lokale på tagen ovenover.



Sådan blev vognmærket præsenteret i DVK's årsberetning 1956-57. Prikkerne over og under Hammelvognen er skruehuller beregnet til fastgøring.

ganske særlige omstændigheder kunne indrømme kontingentfrihed, deriblandt til de ved enstemighed valgte æresmedlemmer. Af dem er der aldrig kommet nogen, derimod indstiftedes mange år senere et guldemblem, som Neel fik, og som det er meningen ingen anden skal kunne få, og et sølvemblem som blandt andre tidligere formænd plejer at få. Blandt de mere berømte bestemmelser i de tidlige vedtægter erindres at punktet „Eventuelt“

Der blev oprettet snæver kontakt til de lidt ældre søsterklubber, især i Sverige og Norge, og de endnu ældre i Storbritanien og USA.

Den første officielle generalforsamling fandt først sted i april 1957. DVK havde da 57 medlemmer. Mødet foregik omkring lindetræet i gården bag den gamle Polyteknisk Læreanstalt - til stede var kun formanden og fire bestyrelsesmedlemmer, der således sad med ryggen til hinanden. Neel oplæste formandsberetningen og et regnskab der balancerede med 1.000 kroner, og uden at gøre ophold sluttede han: - Jeg går ud fra at ingen har noget at bemærke, så hermed erklærer jeg generalforsamlingen for afsluttet. Det hele varede 10 minutter.

I september 1956 kom det første tilløb til et medlemsblad, betitulet „Meddelelser til Medlemmerne“ - men den side af sagen kommer vi tilbage til i en særskilt artikel. Det skal dog også nævnes at ved årsskiftet 1956/57 kunne klubben med pengehjælp fra Danmarks

Tekniske Museum udgive det første af fire årsskrifter. I begyndelsen af 1957 godkendtes klubbens bomærke, tegnet af Bent Mackeprang, og en produktion af vognemblemer blev sat i værk, i den første udgave med en helt emaileret forside som desværre viste sig ikke at være lysægte. Senere kom de i mere holdbare varianter.

Nogle år efter klubbens stiftelse kom så småt løbsaktiviteten i gang, og sideløbende med det klubvirke der koncentreredes i København, var Ry Andersen særdeles aktiv i Århus og Jylland, både med at opspore biler og deres ejere og som den første med at indsamle gamle fotografier, foruden med møder og løb. På Fyn var et par år senere F.C. Smith den lokale drifkraft og sådan spredte ringene sig.

10-årsjubilæet blev rundet og markeret med en lille bog i stift bind med guldtryk, redigeret af Bent Mackeprang, som da allerede flere år før havde udsendt bogklassikeren „Biler 1885 til nu“, illustreret med tegninger af vort desvær-

re tidligt afdøde medlem Paul Høyrup.

Det var meget kort noget om klubbens stiftelse og de første aktiviteter - senere er der jo sket meget, med møder, løb og udflugter, snart kom de første forhandlinger med myndighederne, og efterhånden forsikringsordningen osv. osv.

Desværre opstod tidligt den meget livskraftige myte at DVK var et eksklusivt og snobbet foretagende, der kun optog folk fra de højere sociale lag som medlemmer og udelukkende interesserede sig for de meget gamle biler. At man kunne overbevise sig om noget helt andet ved at deltage i klublivet forhindrede ikke at der ligefrem dannedes protestbevægelser. I dag er enhver på det rene med klubbens alsidige medlemsgrundlag, og der er heldigvis et godt samarbejde mellem de forskellige klubber.

EMIL

fortsættes i næste nummer

Erhvervskøretøjer

Da der aldrig har været skrevet ret meget om gamle erhvervskøretøjer, vil jeg i de kommende numre bringe beskrivelser og billeder fra dette interessante område. Denne gang om Ford AA 1929.

Af P.E.Hansen

Hvis man kunne få lov til at se de gamle motorprotokoller fra 1929, ville man konstatere, at Ford og Chevrolet var flest blandt lastbiler. To tons lastevne, enkelt momtering på baghjulene, danskbygget førerhus, benzin som drivmiddel. Det var hvad Danmark primært fragtede varer på dengang.

Billedet viser en Ford AA 1929, oprindelig med enkeltmonteret baghjul. Den er fotograferet i krigsårene 40-45. Afblændede lygter og gasgenerator, chaufføren sidder på den frontmonterede gaskøler, Ø-nummeret indikerer hjemmehørende i Ringkøbing Amt. Behovet for transport af brunkul fra jyske lejre var enormt. Ford'en er rigget til med tvillinghjul, og ladet ser ud til at være forlænget - og Ford'en trækker en påhængsvogn. Hvis

man nærlæser billedet, ses at det midterste ladhængsel ikke er placeret midt på ladsiden. Da man forlængede ladet, har man åbenbart ikke flyttet hængseldelen på vognbunden bagud til midt på den nye ladelængde. Derfor denne symetriske placering.

Påhængsvognen er fra fabrikken DAN. Den fremstillede, trods krigens materiale-mangel, en model med tvillingehjul, baseret på personvognsdæk. Lastevne 3200 kg. Påhængsvognen er nemlig yngre end forvognen. I 1929 kunne man ikke drømme om at spænde noget efter en AA. Så med lidt overlæs er Ø 2948 dampet afsted med 6 tons brunkul.



Til fremdriften havde man 40 HK, motoren var den samme som i personvognen, dog med 4-trins gearkasse. Og til det modsatte, bremsningen, var der mekaniske bremsere på forvognen og påløbsbremsere på efterløberens forhjul. Det er ikke gået særlig hurtigt med at fremdrive eller stoppe.

Da jeg i 1962 blev medlem nr. 300 i DVK udkom Bilhistorisk Tidsskrift noget uregelmæssigt og indeholdt ikke væsentligt om erfaringer eller anvisninger vedrørende restaureringsprojekter. Måske ganske naturligt, for de biler man "fandt" dengang var ofte velbevarede, og "gør-det-selv-folket" udgjorde en minoritet i klubben. Sommeren 1964 udkom det nye Bilhistorisk Tidsskrift nr. 1, siden er det udkommet 123 gange, alle med Ole Riisager som redaktør og skrivende hovedkraft. I nogle af de mange Bilh. T. havde jeg lejlighed til at berette om løsningen af restaureringen af en løsdel - forhåbentlig til hjælp for andre.

Nu står vi igen ved en "bladkorsvej" - Bilhistorisk Tidsskrift og Veteran Tidende er blevet til et blad. Det skal udkomme månedlig og indeholde en række faste rubrikker, bl.a. om restaureringsspørgsmål.

Klubbens bestyrelsesformand, Poul Suhr, spurgte mig om jeg ville medvirke. Og det vil jeg gerne ud fra det forhold: det vil blive selvoplevede problemløsninger og noget jeg har erfaret i samtale med andre.

Jeg kan naturligvis ikke vide alt om gamle biler - langt fra, men netop samtalen kan føre til gode historier. Vel og mærke samtalen med ham/hende der gør-det-selv, fagmanden og ikke-fagmanden.

Og specielt i mine samtaler om restaureringsemner vil jeg inddrage Iver Jensen, gammelbil-mand, uddannet automekaniker, beskæftiget ved faget i fyre år og stadig aktiv.

Jeg ser frem til det nye bladprojekt. At skrive om det gode håndværk, der er basis for det gode restaureringsresultat

Af P.E.Hansen

Om skruer

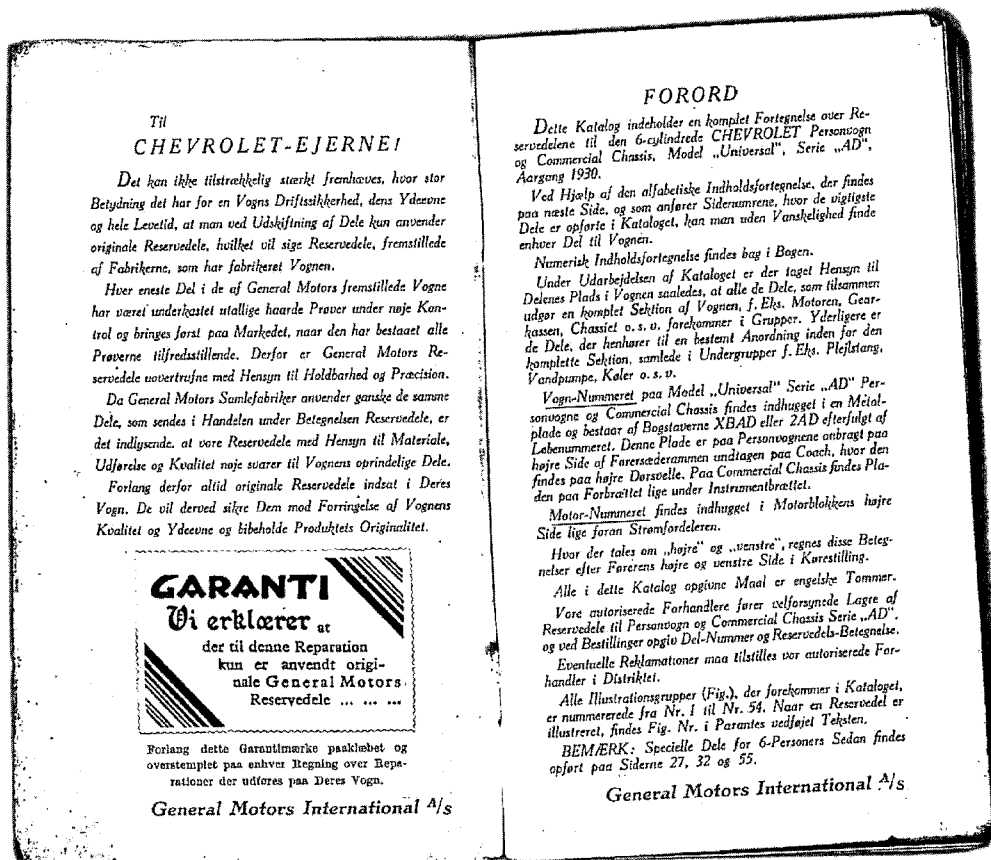
Lykken er at være godt informeret.

Med købet af en Chevrolet i 1930 fulgte et lille lommekatalog på 104 sider over samtlige reservedele til vognen, nogle endda illustreret ved stregtegninger.

Ved montage af en forskærm skal bruges et antal skruer. F.eks. katalognr. 113959, rundhovedet jernskruer. Tallene i parentes betyder at skruediameteren er 1/4" (6,35mm), der er 20 gevind pr tomme og længden er 1"

(25,4mm). Skruen skal spændes med en firkantet møtrik, der skal bruges en slutskive (skærmskive) og en fjederskive.

Disse skruer er forlængst udgået fra GM-forhandlerens lager - og så andre steder. Hvad kan man da bruge. Jeg ville anvende rustfrie sætskruer med to skærmskiver, een under skruehovedet og een under møtrikken. Fjederskiven vil jeg undlade, men skrue godt sammen. Og så iøvrigt se bort fra det originale, men mange andre steder vil jeg fastholde originalitet. En rundhovedet skrue er ok som ny, men som rusten er den vanskelig. Kærven i det runde hovede giver et dårlig greb for skruetrækkeren. Og den firkantede møtrik forekommer fremmed indenfor maskinteknik. Den bliver normalt brugt i forbin-





50 RESERVEDELSKATALOG SERIE „AD“ 1930

Del Nr.	RESERVEDELS-BETEGNELSE	Stk.
FORHJULSKUGLELEJE (New Departure)		
909501	Kuglelejekonus, udv.	2
909601	Kuglelejeskaal, udv.	2
909701	Kugleholder med Kugler, udv.	2
909502	Kuglelejekonus, indv.	2
909602	Kuglelejeskaal, indv.	2
909702	Kugleholder med Kugler, indv.	2
335448	Kuglelejeftitskive, indv.	2
352464	Kuglelejeftitskive Holder, stor	2
335447	Kuglelejeftitskive Holder, lille	2
FORSKÆRM		
354514	Forskærm, højre	1
354515	Forskærm, venstre	1
356296	Forskærm med Forsænkning, højre	1
356295	Forskærm med Forsænkning, venstre	1
355489	Forskærm Forsænkning (for Reservehjul)	2
355487	Forskærm Forsænkning Beslag	2
356213	Forskærm Forsænkning Underlag	4
106746	Rørnitte (1/16" x 1/2")	8
352903A	Forskærm Reservehjulholder, komplet	1
355072	Forskærm Bolt med Møtrik (mellem Skærm og Stiver)	6
113959	Rundhovedet Jernskruer (1/4"-20 x 1")	2
113957	Rundhovedet Jernskruer (1/4"-20 x 1/2")	6
133049	Rundhovedet Jernskruer (1/4"-20 x 1"-blank)	2
114380	Firkantet Møtrik (1/4"-20)	14
120120	Ovalhovedet Jernskruer (1/4"-18 x 1/2"-blank)	2
103319	Fjederskive (1/4")	22
120214	Fjederskive (1/4")	8
106261	Slutskive (1/4")	12
106262	Slutskive (1/4")	2
134551	Møtrik (1/4"-20—blank)	2
135505	Ovalhovedet Jernskruer (1/4"-18 x 1/2"—blank)	2
113863	Rundhovedet Bolt (1/4"-18 x 1")	2
105616	Firkantet Møtrik (1/4"-18)	2
354544	Forskærm Stiver, højre	1
354543	Forskærm Stiver, venstre	1
106280	Bolt (1/4"-24 x 1/2")	4
103320	Fjederskive (1/4")	4
103025	Møtrik (1/4"-24)	2
351953	Forskærm Stiver Forstærkningsstykke	4
354530	Forskærm Spændestykke (for Sidevængen)	2
355614	Forskærm Anti-Basie-Kantband (mellem Skærmen og Slideskærmen) (Personovogn)	2

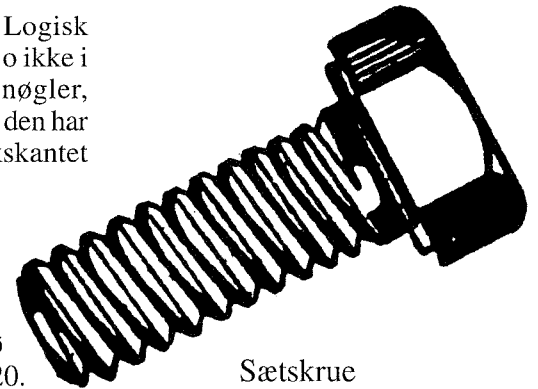
Brug kun originale Chevrolet Reservedele og bevar Deres Vogns Driftssikkerhed og Ydeevne

delse med bræddebolte. Logisk nok, for tømmeren havde jo ikke i sin værktøjskasse faste nøgler, derimod en skiftenøgle, og den har et dårlig greb om en sekskantet møtrik.

En sætskrue er en bolt med sekskanthoved og har gevind på hele længden. Den mindste måler 4ø x 8, den største 30ø x 120.

Til forskærmen vil jeg bruge 6ø x 20. Aldrig længere end nødvendig, det er sjusket montage at mange mm stritter udenfor møtrikken.

Rustfri skruer (boltevarer) er fremstillet af rustfri stål, altså er det ikke skruer, der er gjort "rustfrie" ved en elektrolytisk overfladebehandling. Rustfrie boltevarer er en forholdsvis ny artikel, der normalt



Sætskrue

ikke føres i detailhandelen, men boltevareregrossisterne har dem. Måske sælges de kun i hele pakker med min. 100 stk.

Jeg vil i en senere artikel vende tilbage til gevindenes mangfoldighed på gamle biler.

P.E.Hansen.

**ALTID BILLIGSTE PRISER PÅ DÆK
TIL DIN VETERAN & KLASSIKER
3000 STK. DIAGONAL / RADIAL DÆK MED OG UDEN
HVIDE SIDER PÅ LAGER TIL OMGÅENDE LEV.**



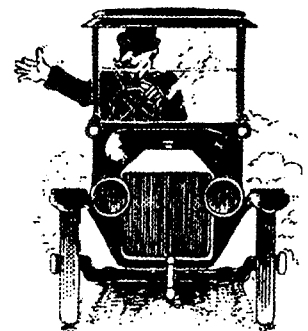
MICHELIN



U.S. ROYAL

RING OG FÅ ET GODT TILBUD!!!

**Kirsten & Knudåge Carlsen
Hjortevej 44, 2880 Bagsværd
Telefon & Telefax (45) 44 44 00 91**





Teknisk brevkasse

Spørgsmål

Forfjedrene på min Chevrolet 1929 er noget slappe, faktisk er de lige når bilen er ubelastet. Og fjederlaskerne står noget skråt bagud. Hvordan bringes fjedrene tilbage til den oprindelige form?

Erik Kramer
medl. nr. 793

Da din bil var ny, var forfjedrene så krumme, at fjederlaskerne var lodrette. Denne krumning skal de have igen, og det sker ved at fjedrene, sagt i smedesprog, ophamres. Det er en proces, som kun få smede mestrer. Jeg har spurgt smedemester Jørn Andersen, Hasle, hvordan man reparerer bladfjedre.

Jørn Andersen siger: Jeg skal vide hvor meget fjedrene skal "løftes", hvor mange millimeter de skal forhøjes på på midten. Jeg adskiller fjederen og lægger de enkelte lag i nummerorden på et bord. Derefter "luner" jeg hovedlaget i esse eller med svejsebrænder til temperatur ca 250° C og bearbejder og bearbejder fjederlaget med en håndhammer på ambolten. Jeg bruger en ambolt, der har en hulhed i banen, i modsætning til en almin-

delig ambolt, der har en plan bane. Sådan fortsættes med alle fjederlagene, og de enkelte lag gives ikke lige meget krumning. Det er et spørgsmål om erfaring hvor meget de enkelte lag ophamres.

Når lagene er hamret slibes overfladen og eventuelle grathuller. Man må aldrig fylde op med svejsetilsatsmateriale. Fjederlagene samles uden smøremiddel, fedt vil virke som lim på de sandkorn, der fyger omkring fjedrene under kørselen. De vil sætte sig fast mellem fjederlagene, der åbner sig når fjedrene arbejder.

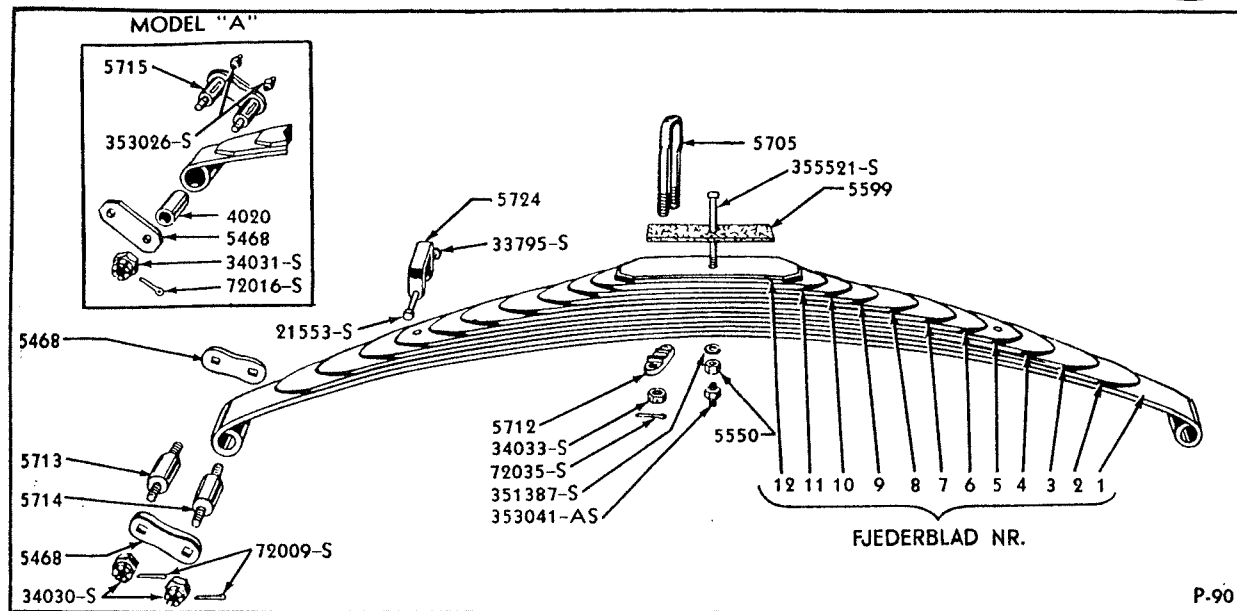
Jørn Andersen slutter: Det er vigtigt at begge fjedre bliver lige høje, ellers ender vi med en skæv bil. Jørn Andersen har værksted Viborgvej 167, Hasle, 8210 Århus V. Telefon 86154140, bil 40275880.

P.E.Hansen.



Ford Motor Company

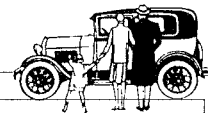
KATALOG OVER CHASSISDELE



BAGFJEDER TIL PERSONVOGN

Automobilfjedre består af et antal fjederlag, fremstillet af hårdet fjederstål. Med tiden mister fjederen sin spændstighed og ændrer form. Et lag kan også knække, og det kan ikke svejses, et nyt lag må tildannes.

I dag fås fjederstål ikke i de gamle tomme dimensioner, så det kan være et problem at skaffe materiale til et nyt hovedlag. Men f.ex. kan lag nr. 3 laves af lag nr. 2 fra en reservefjeder. Det er også vigtigt at midterbolten (355521-S) ikke knækker, i så fald forskydes lagene. Ligeledes at klemmerne (5724) holdes på plads.

**Biler sælges**

MGA, 1956. Flot restaureret. Hvid Californiabil. Leveres nysynet. Kr. 90.000.

Chrysler, 4-dørs, serie 60. 54000 miles. Står komplet original. Flot eksemplar. Kr. 80.000.

MGB GT, 1972. Meget fin stand. Kører perfekt. Uden afgift. Kr. 25.000.

Gilbern GT, 1,8, 1962. Sjælden bil, kun lavet i 340 eksemplarer, på danske plader. Kr. 69.800.

Jaguar MK II, 3,4l. Km. 104000. Total fejlfri bil. Leveres nysynet. Kr. 135.000.

Ford A, 1928. Står fuldstændig som ny bil, med ny motor. Kr. 78.000.

Plymouth PA 1932. Restaureret og i top stand. Sælges nysynet. Kr. 88.000.

Peter vestergård, tlf. 75179218.

Ford V8, 1937. 2d. sedan. Adskilt og delvis rustlavet. Komplet, pris Kr. 25.000.

Jack Wolf, tlf. 36471692.

Peugeot 172R, Roadster, 1925. Indreg. 1. gang 31.12.1924. Fremtræder overalt som ny bil. Kr. 90.000.

Chrysler Coronado, 1963. Tilhørt kongehuset (forlænget model). Flot sort limosinebil. 100% afgift & nysynet. Kr. 150.000. Jan Jacobsen, tlf., dag: 33126023, aften: 56720720.

Fiat 600, 1961 (baghængslede døre ikke komplet, kr. 2.500.

Fiat 1500 (u. motor passer fra Polonaise), kr. 2.000. Fiat 1800, 1960 (6-cyl.). Kører fint, kr. 5.000. Asbjørn Funder, tlf. 47777774.

MG-A 1600 MK II, roadster, 1962. Hvid med rødt indtræk, meget velkørende, men trænger til et kosmetisk løft. Køretøjet sælges synet og indregistreret i ejers navn, på de orig. sorte emaljplader. Pris kr. 80.000. Lotte Dandanell, tlf. 31245256.

Citroen, 1924. Perfekt eksemplar af den meget populære men efter-

hånden sjældne Doctors Car eller Firkløver, som den også blev kaldt. Flottre eksemplar findes ikke. Sælges for ca. kr. 100.000. Ole Madsen, tlf. 42906335.

Opel Kadett LS coupé, 1967. Den med den indadgående bagrude. Kørt 56.000 km. Står som ny bil. Kr. 30.000. Anne Lise Bruun, tlf. 53582396.

Ford Consul MrK II, 1957. 1. ejer fra 60. Passet og plejet som lille barn. Sort med flot chrom. Nysynet m. sorte plader. Ulrik Tang, tlf. 86167526/97732299.

Daimler 4-dørs, 1956. God stand.

Riley 2.5 RM 4-dørs, 1950. God stand. Sælges for højeste bud. Kun seriøse henvendelser. Tlf. 38792794.

MGB-GT, årg. 1971. Rød, sort læder, overdrive. Meget flot stand, såvel kosmetisk som teknisk. Pris kr. 120.000. Jørgen W. Nordø, tlf. 42817468 el. 40155064.

Plymouth Baracuda, årg. 65. Sort uden rust. Indtræk lidt defekt. Sælges uden afgift. Prisinde kr. 25.000. Bøje Hansen, tlf. 75321515.

Opel 1,7 P II 2-dørs, blå. Pæn ind.- og udvendig. Nem at syne. Kun kr. 7.500.

Ford Cortina MrK II, 1969. Nåede ikke at bevare de sorte. Derfor til reservedele. Utrolig flot, næsten ingen rust. Kom og byd.

Taunus 20M, 1966, 2-dørs, 6 volt, rød også betræk. Til restaurering. Kom og byd, skal væk nu. Eigil Christensen, tlf. 53613819 efter 17.00.

"Armstrong Siddeley Star Sapphire, 1959. 6 cyl, 4 ltr. sedan. Dansk historie med papirer. Eneste i DK. Motor fabriksrenoveret. Mange nye dele: skærme, dørsider, udstødning. Kr. 15.000. Johan Reimann, tlf. 42860286.

SAAB 96, V4, årg. 67 (ca.). Stådig aktiv, dog rusten med skrammer, kører hver dag, men sælges uden plader. Prisinde kr. 2.000 eller bud. Tlf. 35433142 (tlf.svarer).

Peugeot 304, cabriolet, årg. 1971. Ønskes solgt. Skal synes. Kun kørt ca. 60.000 km. Prisinde kr. 45.000. Tlf. 20237237.

Biler købes

Autobianchi Bianchina sedan (den med skrå bagrude som Anglia) Asbjørn Funder, tlf. 47777774.

BMW 321, limosine
BMW 327/EMW 327.

Til restaurering. Ib Jensen, tlf. 43994762/fax 43993562.

Dele til biler sælges

Tuningsdele til **Fiat 500-126-600-850-127-A112.** Nye og brugte. Jørgen Albertsen, tlf. 46730466, fax. 46730466.

H Opel PI plastskaerm m. baglygter, kr. 850.

Bagkofanger kr. 450.

Renault Daufine V bagskaerm kr. 700. 2 hjul kapsler kr. 250.

Ford Corsier, komplet varmeapparat m. blazer, komplet topstykke, kr. 1000 kr.

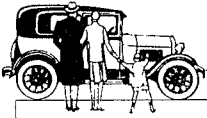
Eigil Christiansen, tlf. 53613819.

Nye dele til **Renault fra årg. 1950 til 1970.** Ingen pladedele. Henning F. Larsen, tlf. 53146155.

Volvo 544 og Amazon. B21-motor-gearkasse- forklap - bagklap - ruder. Alt muligt andet. Skil selv. Billigt.

Jørn Hovgaard, tlf. 48795655, aften.

Nye reservedele **årg. 1950-1970.** Koblinger, koblingskabler, bremse- dele, tændingsdele o.m.a. sælges samlet for højeste bud. Jan Jacobsen, tlf. 33126023.



Taunus 12 M motor 1,5 ltr., årg. 1956. Den første med topventiler. Kørt ca. 32.000 km.

Taunus 12 M, årg. 1954. Globus emblem og instrumentpanel. Starter til **Taunus 12 M V4, 1966.**

Anne Lise Bruun, tlf. 53582396.

Rullegardin fra **Chevrolet 1925**, kr. 50.

Kardanled fra **Chevrolet 1925**, kr. 350.

Gl. 6V signalhorn mrk. Klaxon, kr. 150.

Forniklet boldhorn, kr. 350.

2 stk. bremsebelægning orig. til **Ford T**, kr. 200.

K.W. Nielsen, tlf. 55721185.

Dele til biler, købes

Triumph Spitfire MK II, 1969:

Alu- eller trådfælge.

Johnny Larsen, tlf. 42845047.

Scintilla MN4 magnet og køler-rullegardin (max. bredde 400 mm) i Brugbar eller reparabel stand købes.

Kjeld Jessen, Belgien,

Tlf. 00-32 3658 1571.

Fax. 00-32 3685 1571.

MC'er sælges

1934 Royald Enfield 500 cc, topventileret, urestaureret, men komplet og original. Kr. 19.500.

Tlf. 64401127, efter kl. 19.00.

A.J.S., årg. 1953, 500 cc. Kr. 28.000.

Tlf. 75323798 og 75368188.

MC'er købes

DKW, 125cc. Skal være renoveret.

Gunnar Egsgaard, tlf. 75365400.

Dele til MC'er

Forhjul til **Brockhouse Corgi 1947** "Folding Motorcycle" 12 1/2 - 2 1/4" Dunlop samt benzintank for samme.

Leif Gr.Thomsen, tlf. 74566593.

Diverse sælges

Campingvogn. Dansk MKP

Grand, 1968. Hvid glasfibervogn med galvaniseret undervogn. Meget god stand. Kr. 8.000.

Jørgen Albertsen, tlf. 46730466
Fax. 46730790.

300 m2 lade med nyt tag og betongulv udlejes. Stor køreport og gode tilkørselsforhold.

Tlf. 53681803 el. 63681986.

Automobilia, sælges

Org. fabr. workshop manuals for **Morris Six ('49)**, **MG Magnette ZA ('57)**, **Woleley 4/44 and 15/50 ('57)**, **MGA ('57)**, **MGA Twincam (AKD 926)**, **MGB (AKD 3259)**, **Jag XJ6/SOV S2** rep. man. plus parts cat. ('78), karrosseri rep. man. for **Morris Minor/Oxford/Six ('50)** og **MG**

Magnette ZA ('56), parts list for **Wolseley 6/90 (AKD 1106)**. Kr. 180 pr. stk./ Kr. 1.500 for alle 11, plus forsendelse.

Kjeld Jessen, Belgien

Tlf. 00-32 3658 1571

Fax. 00-32 3685 0737.

1946 Chevrolet - orig. reserve-dels Katalog kr. 300. **1953 Chevrolet** instruktionsbog - engelsk kr. 150. Kopier af div. installationsbeskrivelser.

Martin Jensen, tlf. 75912427.

Automobilia, købes

1953 og 54 Chevrolet instruktionsbøger på dansk. Skal være i meget fin stand.

Martin Jensen, tlf. 75912427.

Annoncekupon til Køb-Salg-Bytte i Veteran Tidende

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen, som højst må fylde 5 linier, afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen. For evt. billet mrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand

Salg Køb Bytte Tekst:.....

Biler

Dele til biler

MC'er

Dele til MC'e

Automobilia mv. Navn:.....

Diverse Tlf:.....

Salg Køb Bytte Tekst:.....

Biler

Dele til biler

MC'er

Dele til MC'e

Automobilia mv. Navn:.....

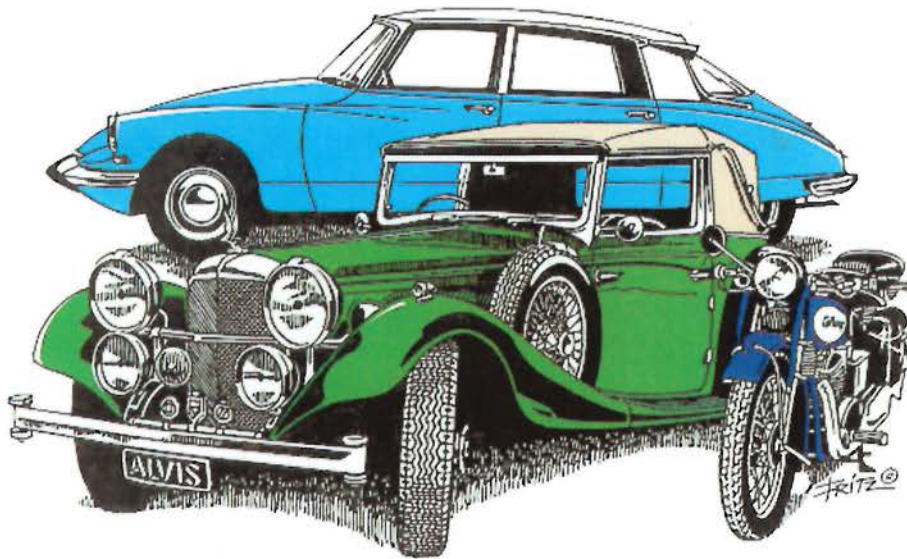
Diverse Tlf:.....

Afsender:.....

Adresse:.....

**DVK - Postboks 33 - 2990 Nivå
Husk! Annonce deadline den 20. i måneden!**

Veteran forsikring



i RUNA forsikring

Veteranbiler 1900-1960			Klassiske biler 1961 - 1975			
Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand	Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand	
50.000 kr.	550 kr.	315 kr.	25.000 kr.	1.277 kr.	750 kr.	
100.000 kr.	735 kr.	425 kr.	50.000 kr.	1.600 kr.	900 kr.	
200.000 kr.	1.035 kr.	700 kr.	100.000 kr.	1.915 kr.	1.250 kr.	
300.000 kr.	1.450 kr.	995 kr.	200.000 kr.	2.670 kr.	1.850 kr.	
			300.000 kr.	3.530 kr.	2.500 kr.	
Brugsveteranbiler 1950 - 1975 Max. handelsværdi 100.000 kr.			Veteranmotorcykler 1900 - 1960			
Præmietrin	Præmietrin	Præmietrin	Handelsværdi max.	Ansv. & kasko	Ansvar	Stilstand
1) 14.241 kr.	2) 10.579 kr.	3) 8.138 kr.	50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
4) 6.103 kr.	5) 4.476 kr.	6) 3.255 kr.	100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.
7) 2.441 kr.	8) 2.116 kr.					



Veteran
forsikrings-
klubben

Kontakt:
Dansk Veteranbil Klub
TEL: 49 14 59 06 (10-12)
FAX: 49 14 11 14 (hele døgnet)
Postboks 33 - 2990 Nivå