

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 252 - juni 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
E-mai: t.jensen.a.post6.tele.dk.

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

København/Sjælland
Claus Neble
Fuglebakken 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

Morris:
Willibald Farbmacher - 49 14 51 67

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

Sektioner

Morris Klub Danmark:
Henrik Christensen - 97 12 24 14

MG:
Henning Andersen - 38 79 51 79

Historisk Sports Sektion:
Sten Heide - 35 37 03 98

Peugeot:
Claus Sonne Linnedal - 31 57 27 18

Sokkelund 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 Løvtrøm Sørensen
44 44 25 86

Mødesteder

København:
Nivågård
Gl. Strandvej 20, Nivå

Midtsjælland:
Kværkebyvej 79
Kværkeby ved Ringsted

Østsjælland:
Nygade 3, Klippinge

Fyn:
Egeskov Veteran Museum
Kværndrup

Østjylland:
Ristrup Hovedgård
Ved Sabro

Vestjylland:
Sindinggård ved Herning

Sønderjylland:
Lunderup Markvej, Rødekro

Nordjylland:
Kjældgårdsvej 2, Sæby

Bibliotek

Hanne Jonassen
Boserupvej 510
3050 Humlebæk - 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 den 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

Annoncepriser:

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

ALLER GRAFISK
Ole Callesen
Skovhusevej 7, 6070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 16 11 - 20 48 65 11

*Forsiden: Bugatti type 13, årgang 1911
Foto: Thomas Hebsgaard*

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Månedens personprofil	14
Leder	4	Bilhistorisk Tidsskrift	16
Hørt Set og Sket	5	Månedens køretøj	18
Klubaktiviteter	6	Månedens køretøjsprofil	22
Odsherredløbet	7	Erhvervskøretøjer	25
Tiderne skifter	8	Teknisk information	26
Ford T model	9	Arr. og løbsinvitationer	28
Mine biler i USA	10	Køb, salg og bytte	32
Nøvling Autoværksted	12	<i>Næste Veteran Tidende udkommer uge 28, 1997</i>	



Møder

Juni

12. 19.30: Klubmøde - Røde Kro. Sidste møde inden sommerferien.
16. 19.30: Klubmøde - Sindinggård, Herning.
17. 19.30: Klubmøde - Kværkeby, sommeraftentræf med de gamle køretøjer.
19. 19.00: Aktivitetsaften, København. Mødested Kronborg, Helsingør.
24. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn. Præsentation af det nye eller gamle veterankøretøj.

Juli

01. 15-20: Klubmøde - Ristrup. Besøg på Djursland Museum, Grenå.
03. 19.00: Klubmøde - Nivågård.
15. Klubmøde - Kværkeby. Der afholdes ikke møde (sommerferie).
29. Klubmøde - Egeskov, Fyn. Der afholdes ikke klubmøde denne dag (sommerferie).

August

07. 19.00: Klubmøde - Nivågård.
11. 19.00: Klubmøde Klippinge
14. 19.30 Klubmøde Røde Kro (se under klubaktiviteter)
18. 19.00: Klubmøde - Sindinggård, Vestjylland. Besøg af klubbens formand Poul Suhr. tlf. 97895062.
19. 19.30: Klubmøde - Kværkeby. Alm. mødeaften.
26. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn.

Løb og arrangementer

Juni

14. Vitus Bering Løbet, Horsens. Poul Suhr, tlf. 75 65 78 36
14.-15. HSS. Sturup Raceways (også debutanter).
14.-15. Classic Autojumble, Gavnø. Arr. Svend Carstensen, tlf. 32 53 01 26
16. Vestjylland. Udemøde hos USA bilklubben i Holstebro. Tilm. tlf. 97895062.
19. "Ud i det blå", Kronborg Slot. Arr. Claus Neble, tlf. 31198272.
23. Sct. Hans aften. Bar -B -Q. Arr. American Automobiles, Peter Sørensen, tlf. 44442586.
26. Kl. 18-19. Ikealøb, København. Start Ikea Tåstrup. Arr. Kai Wredstrøm og Claus Neble.
29. Ford T-Sektion. Madpakketur ved Tylstrup Barelse Sø, Sydvestsjælland.
 Arr. J & H Westengaard, tlf. 53640199.

Juli

- 5.-6. Bornholm Rundt. Arr. Allan Pihl Hansen, tlf. 56493544.
24. Kl. 18-19. Ikealøb, København. Start Ikea Tåstrup. Arr. Ole Vium, Claus Neble.
20.-27. The Morris Week. Arr. Willibald Farbmacher. Tlf. 49145167.
25.-26. Ringkøbingløbet. Info: Thue Thomsen, tlf. 97321365

August

02. Kl. 9.00. Stevnsløbet - Østsjælland. Tilm. Hans Peter Nielsen, tlf. 53678093.
02. Kl. 9.00. Glostrupløbet, København. Arr. Sten Hasselmann & Jørgen Behrendt, tlf. 43535503.
3.-4. Munkebjergløb & Hill Climb. Info, tlf. 31546922, Fax. 75720886.
9.-10. Guldhornløbet i Møgeltønder. Arr. Robin Roost, tlf. 74738595.
10. Ø & Herregårds Rally, Sjælland. Arr. Claude Teisen-Simony, tlf. 38792794.
16. Arresøløbet - Frederiksværk. Arr. Arne E. Pedersen, tlf. 42124187.
17. Fælles madpakketur med besøg af ærøske Motorveteranvenner.
 Arr. John Jørgensen, tlf. 65353344.
23. Føtex-løbet. Arr. Robert Lindvig, tlf. 65934193.
28. Kl. 18-19. Ikeas Aftenløb, København. Start Høje Tåstrup. Arr. Claus Neble.

September

07. Madpakketur. Arr. Ditlev S. Schæffer, tlf. 62601980.
26. Årets fynske bustur. Arr. Rene Dalager, tlf. 65331690



Bilhistorien

På min reol står en kassette og ni ringbind, indholdet er 124 Bilhistorisk Tidsskrift'er fra sommeren 1964 til efteråret 1996. Sammen med andre publikationer, bl.a. det „gamle“ Veteran Tidende, tegner de et billede af Dansk Veteranbil Klubs liv siden 1954. Gennem snart 43 år har bladene været det der holdt klubben sammen. Ganske vist har DVK lavet masser af arrangementer for medlemmerne, adskillige har deltaget i klublivet gennem kortere eller længere tid og er forsvundet igen. Når jeg alligevel kan se navne i medlemslisten, der har været med gennem årtier uden at køre, uden at deltage i møder, må det være fordi de føler deres interesse for gamle biler tilgodeset gennem klubbens udsendelser. Blandt alle tiltag er det skrevne ord, ofte illustreret med billeder, det eneste „klubgode“, der når ud til alle medlemmer.

Historisk/kulturelt har Bilhistorisk Tidsskrift skabt mulighed for at nedfælde og bevare viden om bilen i Danmark. Mange af de personer, som har meddelt sig til Tidsskriftets artikelforfattere er i dag borte. Og ingen andre publikationer har opsøgt den viden af vidt forskellig art og omfang disse mennesker havde. Ligeledes har Bilhistorisk Tidsskrift inspireret medlemmerne til at opsamle viden og billeder af biler og hvad der omgav biler. Meget ville være gået tabt uden dette engagement. I bedste fald havnet på lokalarkiver - nok bevaret, men vanskelig at lokalisere. Billedet fra provinsens strøggade kan rumme interessant bilhistorie.

Bilhistorisk Tidsskrift er gennem alle 32 år blevet skabt af en snæver personkreds med Ole Emil Riisager som det faste midtpunkt. Det bekræfter at kontinuitet er bevarende. Uden Emil's redaktør-ildsjæl var det ikke blevet det samme - måske var det slet ikke blevet!

Bilhistorisk lagde Tidsskriftet den linie, at det skulle handle om dansk bilhistorie, og den bør fortsætte. Emnerne er tilstede, blot handler det om at samle dem op - at finde billeder og berette. Og stadig at have lugejernet i skabet. Vi skal lave et seriøst blad og positiv kritik skal være velkommen, men husk: Det hele gøres con amore.

P. E. HANSEN

P. E. Hansen

DVK



Registre og sektioner

Ford T sektionen er nu overtaget af Jon Friss Wandall, der er bosiddende på Fyn. Egon Wang Neesgaard, der tidligere har taget sig af Ford T sektionen, sprang til da klubbens tidligere formand John Jacobsen døde. Jon Friss Wandall ønsker at samle så mange informationer om Ford T som muligt (hjælp ham), og er også manden der sørger for at det årligt tilbagevendende Ford T træf sættes på benene.

Tom Jensen

Peugeot Sektionen kan nu også nås via Internet, hvor vi har etableret en „hjemmeside“ række praktiske informationer: <http://home3.inet.tele.dk/a-hansen/pcdk>

Hjemmesiden kan også nås via „jubii“ og „alta-vista“

Claus Sonne Linnedal

Renault Klub Danmark afholder det 7. Skandinaviske Renault træf i Jelling den 4.-6. juli

1997. Yderligere oplysninger hos Tommy Lind Kirsebærvej 35, 7800 Skive. Telf. 97528009.

Opel Kadett Coupé Klub Danmark har besluttet at åbne klubben for alle baghjulstrukne Kadetter.

Yderligere oplysninger hos Hans Hansen Østermarksvej 89, 8983 Gjerlev. Telf. 86476509.

Engelske firmaer er begyndt at leje veteranbiler ud til turister. Så hvis man drømmer om at opleve England i en gammel Aston Martin, kan det opfyldes for ca. 700 pund for en weekend.

Guldhornløbet den 9. august 1997.

Vi må nu "melde udsolgt" til Guldhornløbet 1997, idet vi har nået grænsen på 60 køretøjer.

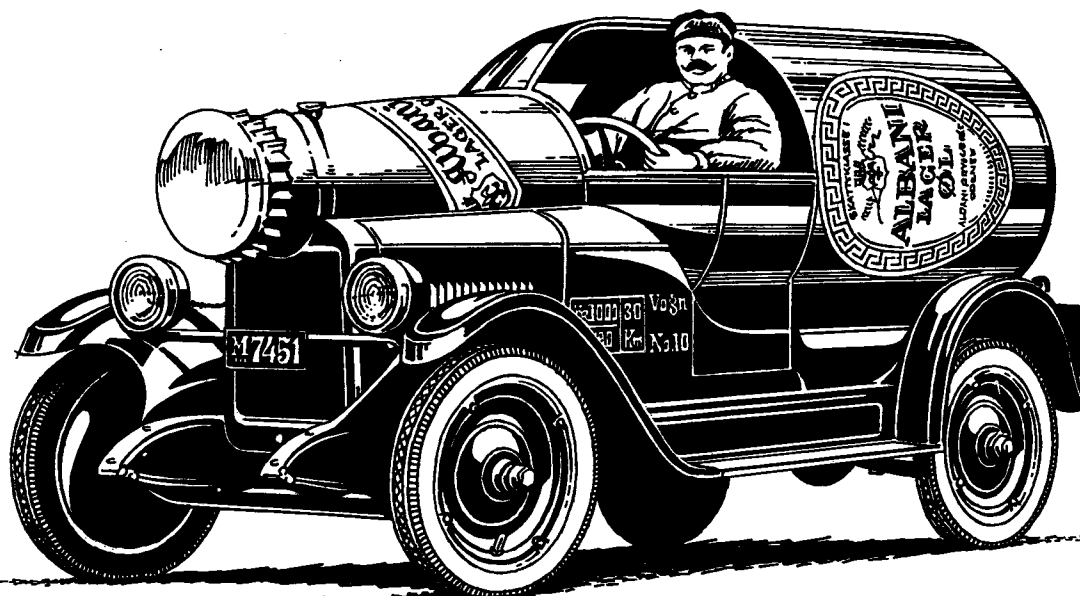
Det kan meddeles, at Rover Danmark er sponsor ved løbet. De vil udstille deres bilprogram samt sende ledsagervogn med på turen.

Med venlig hilsen

Jørgen Nicolaisen, Broder

Lülzen og Robin Roost, tlf.

74720926



HER ER EN RIGTIG DANSK "ØLBIL", SOM FRA 1928 TIL SIDST I TREDIVERNE VAR EN RULLENDE REKLAME FOR ALBANI LAGER BYGGET OP OVER EN 4 CYLINDRET CHEVROLET...

Fritz
COPYRIGHT

**FYN - EGESKOV.**

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

Tirsdag den 24. juni kl. 19.30: Klubmøde på Egeskov. Sidste klubmøde før sommerferien. En aften hvor vi kan summe over klubaktiviteter der er sket og vil ske resten af året og selvfølgelig tale om vores hobby „gamle“ biler.

Juni 27-28-29:

Egeskov veteran weekend. Bemærk dette arrangement er aflyst på grund af manglende tilslutning. Aktivitsudvalget på Fyn vil bruge vinteren til at planlægge et andet arrangement i 1998.

Juni 29.

Madpakketur: Mødested ved hovedindgangen til Egeskov kl. 10.00. Start kl. 10.30. Vi vil køre en tur i det sydfynske landskab, retur til Egeskov kl. ca 15.00, hvor den medbragte kaffe kan nydes ved klublokalet. Arr. Kurt Christensen. Tlf. 65 35 33 44

*På aktivitetsudvalgets vegne
Arne Sørensen*

ØSTJYLLAND - RISTRUP

Mødet den 6. maj hos Poul Erik Jensen i Hadsten blev en stor succes. Vi blev vel modtaget af Poul Erik, der serverede øl og sodavand. Der var mødt 21 klubmedlemmer for at se den store samling af personbiler, varevogne,

lastvogne og naturligvis busser. Blandt mærkerne var EMW, Mercedes, Ford (A, Zephyr m.fl.), Opel og Chevrolet. Kaj Munks Chevrolet fra 1938 hørte til samlingen, og der blev fortalt historier om hvor "god" Kaj Munk havde været ved bilen. Jeg har siden er faret at Poul Erik har erhvervet endnu en bil til samlingen, en Ford Zephyr cabriolet årg. 52/53. Vi sluttede aftenen på Kollerup Møllekro, hvor snakken fortsatte livligt. Tak for en god aften.

Erik Kjær.

Tirsdag den 1. juli

Vi besøger Djurslands Museum i Grenå. Læs i det foregående nummer om arrangementet. Vi savner førkrigsbiler til at deltage, så hvis du har en sådan, og har lyst til at deltage i en hyggelig køretur, så ring hurtigt til 40335431 eller 86140635.

Lars og Tom.

Klubmøder resten af året planlægges til følgende dage:

5. august, Ristrup Hovedgård
2. september Ristrup Hovedgård
7. oktober (franske oplevelser, Center Mobilium)
4. november Ristrup Hovedgård
2. december, Juleafslutning

Tom Jensen

**MIDTSJÆLLAND
KVÆRKEBY**

Steffensgaard, Kværkebyvej 79, Kværkeby.
Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Vi har møder den 3. tirsdag i måneden og næste møde er:

Tirsdag den 17. juni

Vi fortsætter med de udendørs møder her i sommertiden og håber at se mange fine køretøjer.

Tirsdag den 15. juli

Intet møde grundet ferietiden.

Tirsdag den 19. august

Igen almindelig mødeaften.

Egon Neesgaard.

KØBENHAVN - NIVÅ**Torsdag den 19. juni**

Vi starter sæsonens uformelle aftenkøreture "Ud i det blå". Denne første aften mødes vi på Kronborg Slot i Helsingør. Arr. Claus Nebble vil være på plads kl. 19.00.

Husk også Ikeas Aftenløb den sidste torsdag i måneden. Se i løbskalenderen.

Løbsudvalget/Claus Nebble

SØNDERJYLLAND**Torsdag d. 12. juni kl. 19.30:**

Sidste klubmøde før sommerferien. Tag madkurven, familien og den gamle bil med.

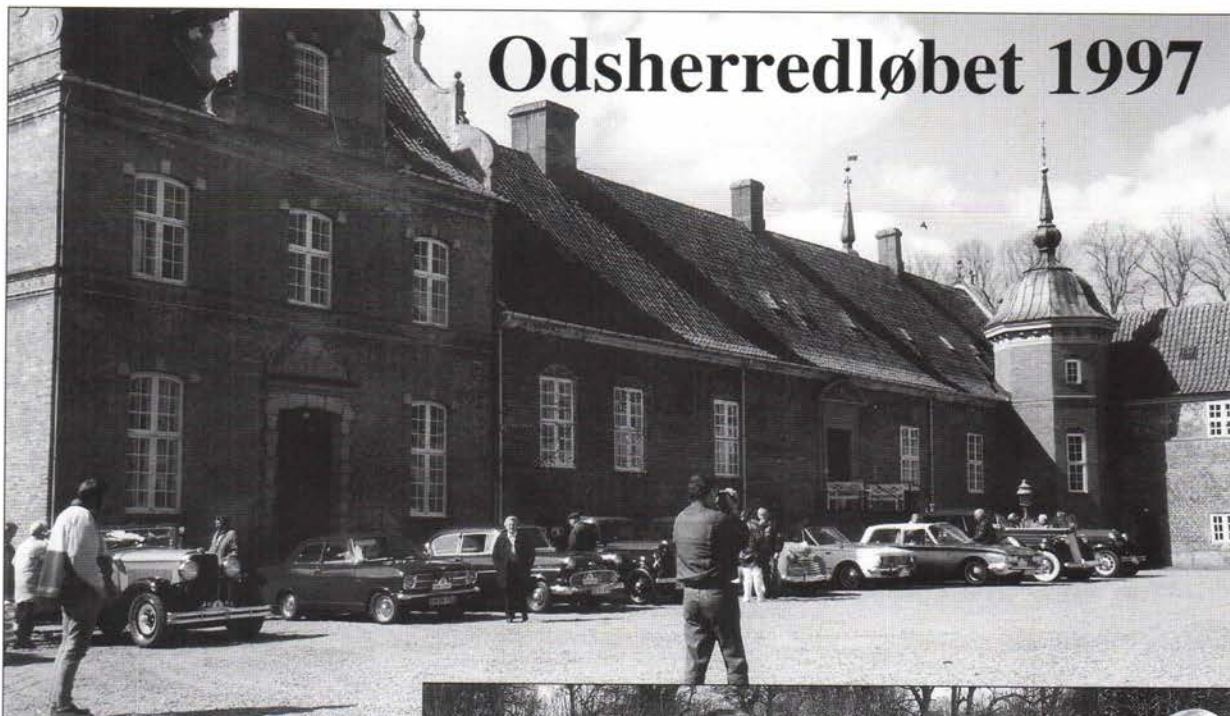
Torsdag d. 14 aug. kl. 19.30:

Vi ser på gamle brochurer. Tag med hvad du har af interessante bilbrochurer fra gamle dage. Bilen historie - nu er vi nået til 50'erne.

Søndag d. 31. aug. kl. 10.00:

Madpakketur. Vi starter kl. 10.00 fra teglværket "Catrinesminde" på Broagerland. Adressen er Illerstrandvej 7, Iller Strand.





Odsherredløbet 1997

*Parade foran
Løvenborg
Slot*

Forårssolen spejlede sig i 36 bilers og 1 motorcykels nypolerede lak St. Bededagslørdag ved Dragsholm rådhus. Borgmester Finn Madsen havde fået Dragsholm Garden til at spille fra kl. 9.00 til kl. 10.00 og sørget for at morgenkaffen var klar i Rådhusets kantine. Borgmesteren var selv mødt for at starte løbet. Men hvor var initiativtager Ole henne i alt dette?



*Greve C.
Ahlefeldt
Lauvig Jun.
fortæller om
slottets
historie.*

Vores uvurderlige hjælp Niels Erik Nielsen kom i sin indledning med forklaringen: "Jeg skal hilse fra initiativtageren Ole Vium. Han er ked af, at han desværre ikke kunne deltage i dag. Sagen er, at han også er initiativtager til Odd Fellow Ordenens Hospice Fond og som sådan, er han i dag i Århus for at modtage en donation på 200.000 kr. En donation af denne størrelse er en stor anerkendelse af Oles arbejde - og det tjener ham til ære - og da begge arrangementer ikke kunne flyttes, må vi forstå, at hans valg blev Århus." Borgmesteren gav skuddet til starten på løbet. Nu kunne man fra Åsen nyde udsigten over den udtørrede Lammefjord og fra bjergene over Sejerøbugten med Neksø i forgrunden.



*Ford A Special
Coupe 1929,
Rolls Roys
Cabriolet 1936,
Ford AA 1°
ton lastbil
1931.*

Efter en lille times kørsel var vi

fremme ved Løvenborg Slot hvor vi havde pause, og hvor slægtens Grand Old Man Greve C. Ahlefeldt-Lauvig glædede sig sammen med os over de fine køretøjer og det herlige forårsvejr.

Efter at have kørt syd om Maglesø- Danmarks Schweiz - nåede vi frem til Andelslandsbyen Nyvang. Her ventede en fin buffet og derefter en rundvisning.

Ved eftermiddagskaffen blev afgørelsen af dagens tipskupen offentliggjort og gevinsterne - alle håndlavede på landsbyens værksteder - uddelt.

En herlig dag var slut. Til næste år falder St. Bededagslørdag d. 9. maj. Mon ikke vi alle kan forvente, at Ole i vinterens løb har tilrettelagt et nyt løb?

Tove Vium

"Tiderne skifter"



I min efterhånden fjerne drengebarndom fik vi banket ind med syvtommersøm, at til de fremmeste dyder hørte: Omsorg for børn og gamle og svage - hjælpsomhed overfor alle i nød - og endelig høflighed og ridderlighed overfor det såkaldte "svage køn".

I følge mine mangeårige iagttagelser er disse dyder nu i tydeligt forfald - især blandt den "bilende" del af befolkningen - og ofte efter opskriften: "kan man ikke glæde sig over egen fremgang, kan man da altid glæde sig over andres uheld"!

I de allerseneste år er der dog - stadig efter egne erfaringer - sket en lille bedring, hvad angår tolerance og hensynsfuldhed i trafikken. Med skam at melde, kommer bedringen hovedsaglig fra den stigen-

de andel af kvindelige bilister - så måske er de mandlige dyder ved at være udsat for et "kønsskifte", hvad følgende lille hændelse muligvis er et bevis på:

Undervejs til mekaniker, med min søns gamle bil, "døde" motoren brat. Den var umulig at genoplive. Det skete desværre midt under et venstresving i et stort, lysreguleret kryds, med voldsom trafik. Jeg steg ud af vognen og spejdede efter lidt hjælp. Bag mig holdt 3 biler, med hver sin mandlige fører, også til venstresving. Den bagerste snoede sig fri, og passerede mig med et medlidende nik. De to andre iagttog mig spændt, som om de tænkte: Hvordan mon det "mosefund" i den "oldsag" klarer den affære - Jeg er årgang 1917, vognen en "Bob-

le" fra 1960. Men når nøden er størst er hjælpen nærmest. Fra 2 biler kom pludselig to unge damer ilende med ordene: nu skal vi hjælpe dig til at komme af vejen; den ene virkede som "lods", den anden skubbede og vi endte hurtigt i "smult vande". Jeg takkede for hjælpen og forklarede, at jeg var på vej til mekaniker - og den ene af damerne tilbød straks at køre mig - uden i øvrigt at spørge om, hvor han boede.

Se - det var en dejlig historie - og eftersom tiderne altid ændrer sig, må man håbe, at de gamle dyder er begyndt at komme til ære og værdighed igen, og kommer til at fordele sig ligeligt blandt begge køn.

Kai Ottosson



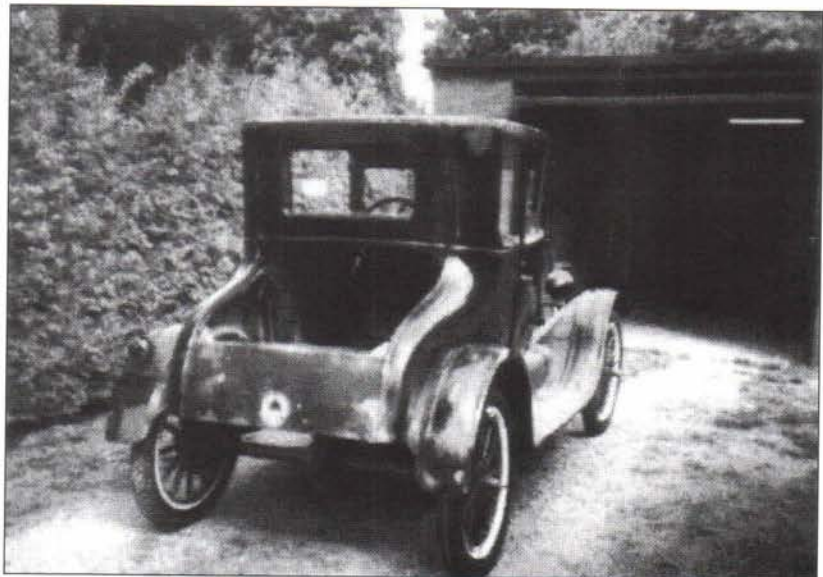
Ford model T

Jeg har altid ment at Ford T var nok ikke lige mig, men stillet ansigt til ansigt med en 1926 coupé med fire flade sutter forkerter lygter og forkerter hjul, var jeg leveret. Jeg var simpelthen nødt til at have den, men jeg havde jo nok ikke penge nok.

Men jeg var heldig eller dygtig, eller begge dele for efter et par timers forhandlinger var vidunderet mit og ved hjælp af sælgerens autotrailer lykkedes det mig nogle dage efter at få den bragt hjem til min garage. Herefter gik der nogen tid med at gå rundt om den og fundere over hvordan sådan en egentlig fungerede og hvordan den burde se ud, motoren kunne drejes rundt med håndsvinget, måske kunne den oven i købet også starte? Nederste kølerstuds blev tætnet med avispapir og tape, og der blev hældt vand på og det holdt tæt, olien blev kontrolleret, fem liter benzin hældt på tanken, startkabler og batteri sat til og efter lidt fumleri med benzinhanen og karburatorjustering gik den i gang, lidt ujævnt men den gik, følelsen kan ikke beskrives men det var som at være barn igen og have fødselsdag.

Lidt uovervejede besluttede jeg at prøve at køre en tur rundt om husene, heldigvis gik det godt og jeg fik konstateret at gearsystemet virkede, fodbremsen virkede og håndbremsen virkede ikke, hvilket i og for sig ikke var så mærkeligt for der var ingen bremsesænger til baghjulene og heller ingen bakker i tromlerne.

Som det måske fremgår er mit kendskab til Ford T ikke så overvældende stort og jeg støtter mig hovedsageligt til et par bøger fundet hos Køster, så det ville være rart med en kontakt med ligesindede. Der må rundt omkring i landet være en masse mennesker der ved noget om Ford T og har erfaring med restaurering af samme,



så måske var det en ide at puste lidt liv i Ford T sektionen inden ilden helt dør ud, der kunne måske arrangeres et par Ford T træf rundt om i landet, garagebesøg hos Ford T folk så vi kan se hvad andre har gjort, formidling af kontakter, reservedele og viden.

Som det måske fremgår af ovenstående er jeg blevet lidt bidt af Ford T, og selvom jeg selvfølgelig er et enestående eksemplar af menneskeracen, så tror jeg dog ikke jeg er den eneste der har det sådan. Jeg har gået rundt og troet at Ford T sektionen var en slags

klub i DVK, men det synes ikke at være tilfældet, så jeg vil da gerne slå til lyd for at det bliver sådan, og jeg vil da også gerne arbejde på sagen hvis der er andre der er interesserede.

Jeg har købt en del stumper, meget mere end jeg har brug for til min egen restaurering så måske kan jeg hjælpe hvis nogen mangler noget.

Jon Friis Wandall
Tassovænget 5
5260 Odense S.
Tlf. 65906811

Mine biler i U.S.A.

En fortælling om en ung danskers ophold i USA i årene 1952-53 og i særdeleshed om, hvordan drømmen om egen bil gik i opfyldelse - men hvilken bil!

Maskinhandler Jens Toft i Højmark ved Lem i Vestjylland færdes hjemmevant til lands og i luften. Han fyldte 70 år den 11. juni og har stillet afsnit af sine erindringer til rådighed for Veteran Tidendes læsere. Erindringerne er endnu ikke udgivet, og de er her bearbejdet af DVK-medlem Gorm Albrecht-sen, Herning Folkeblad.

Første afsnit handler om hvordan den unge landbrugselev blev bilejer. Siden følger et afsnit om en særpræget tur gennem USA, og i tredje afsnit fortælles om hvordan Jens Toft kom hjem til Danmark - med egen bil i bagagen.



Tiden er april 1952 i Wisconsin i USA, og omme bag laden på den gamle farm fra 1870 stod den store Plymouth 1934. Det skulle blive unge Jens Tofts første bil i USA, men først skulle bilen altså lige på fode. Hjul og sæder lå i kælderen - tagbeklædningen var fløjet væk i en storm.

Gennem Danmark Amerika Fondet havde jeg i 1952-53 lejlighed i 18 måneder at arbejde på forskellige farme i U.S.A. Dengang sejlede man over Atlanten, for mit vedkommende med Svenska Amerika Liniens „Gripsholm“, hvilket tog 11 dage !

Min første arbejdsplads var på en farm i Wisconsin, nord for Chicago. Bag farmen stod en gammel bil uden hjul, gummitagstoffet i midten af taget var om vinteren fløjet ad helvede til, så i loftet var der nu kun hønsetråd og det indvendige betræk. Det var en meget fin 4 dørs Plymouth fra 1934. Familien havde haft den fra ny, men da koblingen året før var gået sig en tur, havde man købt en helt ny Ford. Plymouth'en havde man beholdt, idet sønnen havde tænkt på at bruge hjulene til en landbrugs-vogn. Jeg gik og kiggede lidt på bilen, og fik at vide, at hvis jeg kunne lave den, kunne jeg få den billigt. Jeg fik hjulene fundet frem og monteret, fik strøm på et gam-

melt batteri, og da sønnen sprøjtede benzin i karburatoren og jeg drejede håndsvinget gik motoren. Det var rigtig nok at koblingen ikke virkede, så jeg fik bilen bragt, så jeg kunne arbejde under den. Kardanakslen blev demonteret, derefter gearkassen og så var jeg fremme ved koblingen, der, som forventet, var helt uden belægning. Man fik den med til byen, og nogle dage senere fik jeg den tilbage med ny belægning til en pris af 5 Dollar. At rode under bilen om aftenen var ikke bare spøg idet myggene var glubske og ikke nemme at holde på afstand. Bilen kørte nu fint og jeg købte den for 60 Dollar. Jeg måtte ofre et nyt batteri, noget tagstof bremsevædske olie filter vinduesvisker m. m. som alt i alt løb i cirka 20 Dollar. Så måtte jeg have den registreret, som uden problemer skete ved at man indsendte den gam-

le registreringsattest sammen med 12 dollar, hvorefter man var lovligt kørende. Indtil de nye nummerplader kom, skulle man bare medbringe kvittering på at man havde betalt. Et kørekort fik jeg på brandstationen mod forevisning af det danske kørekort og betaling af 2 Dollar. Hud- og øjenfarve samt vægt og højde blev skrevet i kørekortet, som man så måtte underskrive. Billede var unødvendig. Godt en måned efter min ankomst var jeg kørende med fod under eget rat. Jeg brugte ca 150 gallon benzin den sommer i Wisconsin. 5 gallon kostede ca 1,40 Dollar.

En anden dansker som var ovre på samme program ville have en bil med hjem. Hen i august var vi med ham mange steder for at se på bil. Han spekulerede på at købe en ca to år gammel Ford på afbetaling,



men et par dage senere bestilte han en fabriksny Chevrolet af den allerbilligste 2 dørs model uden spor overflødig isenkram. Den kostede 1700 Dollar, og han ville få den leveret sidst i September. Mange ting ville han selv montere, blandt andet blinklys, som han købte fra Sears & Roebuck

Jeg havde bestemt mig for, at jeg ville til California for vinteren. Der var gode penge at tjene, særlig hvis man var indstillet på at malke køer. Det med køerne var nu ikke lige min livret, men da jeg også kunne tænke mig at tage en bil med hjem, måtte jeg jo se at få tjent en stak Dollar.

Jeg skulle ikke for sent afsted til California, idet der så kunne være risiko for at passene gennem Rocky Mountains ville være lukket af sne. Så sidst i September fik jeg travlt med at blive rejseklar. Bilen smurt og olie skiftet. Forsædet løsnet så det med et beslag og et par klodser kunne vendes på langs, så jeg fint kunne sove i bilen. En sovepose og noget værktøj, blandt andet en hjulnøgle købte jeg, samt kniv, ske og gaffel, krus og en dyb tallerken, spritapparat og kasserolle til havregrød. Kort fik jeg fra Shell sammen med rutebeskrivelse og fortegnelse over hvilke pas der kunne forventes at være farbare i begyndelsen af Oktober.

Jeg startede ud mandag den 29. september om formiddagen efter at have været på rov under æbletræerne og fyldt en papkasse, som stod lige bag forsædet, handy indenfor rækkevide. Og så gik turen ellers ned ad highway 151, som jeg skulle følge langt ind i Iova. Jeg kørte gennem Madison, hovedstaden i Wisconsin, og ved aftenstid gik jeg til ro ved en lille skov lidt før grænsen til Iova, efter at have sat en portion corn flakes til livs. Det og så havregrød udgjorde mine hovedmåltider undervejs. Da jeg om eftermiddagen tankede benzin opdagede jeg en utæthed i et olierør, som jeg de-

monterede og gratis fik svejset på et traktorværksted. Et par dage senere var det galt igen, og denne gang måtte jeg betale 25 cent for reparationen.

Tirsdag morgen kogte jeg havregrød efter den opskrift der stod på posen: havregryn hældes i vandet når det koger! det blev noget mærkeligt grød.

Torsdag morgen vågnede jeg op med udsigt til Rocky Mountains i det fjerne mod vest, og næsten ingen strøm på batteriet, så jeg måtte starte med håndsvinget. Den hurtige kørsel dagen i forvejen havde antagelig været årsag til, at laderelæet var brændt af. Ved hjælp af en ledning og en kontakt lavede jeg en nødreparation, så jeg manuelt kunde tilslutte generatoren, når jeg havde startet motoren. Om eftermiddagen kom jeg uden vanskeligheder over Loveland pas i 11992 fods højde, og fortsatte gennem Rocky Mountain til Rifle, hvor jeg rullede soveposen ud.

Næste morgen fik jeg tanken fyldt helt op og købte proviant, der var nemlig 147 miles gennem ørkenen til den næste by. Da jeg havde kørt ca 45 miles sagde det „bang“. Det var venstre bagdæk, der røg langt ud i ørkenen. Donkraften var for høj til at kunne gå under bagakslen nu da fælgen stod på vejen, men jeg fik det punkterede hjul kørt op på en af de klodser jeg ellers brugte til at lægge under forsædet når jeg sov, og så fik jeg skiftet hjul. Jeg var langt fra glad ved situationen, idet mit reservehjul jo ikke var mit bedste, så jeg overvejede, om jeg skulle køre de 45 miles tilbage, eller vove det ene øje, og fortsætte de hundred miles vestpå. Jeg valgte at fortsætte, idet der et stykke fremme lå en lille by Garrison lidt fra vejen, og der regnede jeg med at kunne blive hjulpet. Det blev jeg ikke. Der var en mekaniker, men han havde kun to brugte dæk i overstørelse, som han ville sælge samlet for 60 dollar med slanger. Da jeg sagde at det hav-

de jeg ikke penge til, sagde han, at jeg nemt kunne få arbejde som lastbilchauffør i et par måneder ved minen, til en løn af 1,75 dollar i timen for en 10-12 timer om dagen. Jeg vovede igen det ene øje, og fortsatte vestpå over Sacramento pas og Connors pas som begge er over syv tusinde fod, og nåede uden problemer Ely i Nevada, hvor jeg for 35 Dollar købte to nye dæk og en slange. Af min regnskabsbog fremgår at jeg i Nevada havde tabt 20 cent ved gambling i en spillebule. Der var et spil hvor man kunne vinde en stor flot revolver, hvis man var heldig, og den ville jeg gerne have, men jeg opgav altså hurtigt.

Søndag formiddag klokken ti kørte jeg over grænsen til California i 6000 fods højde, og få miles senere blev jeg stanset for kontrol. California er bange for smitsomme plantesygdomme og skadedyr, så der er forbudt at indføre frugt og grøntsager. Jeg måtte pænt tage afsked med min kasse med resten af æblerne. Da jeg afleverede papkassen, bad jeg om lov til at spise et par æbler først. Kontrolløren grinede, da han kiggede i kassen, resten af æblerne havde ikke haft godt af turen tværs over Amerika. Senere fik jeg en snak med en cowboy med en flok kreaturer. Han grinede, da jeg spurgte om revolveren. Det var på hans farfars tid at man havde en sådan. Ved middagstid var jeg fremme ved Sirra Nevada, og nu gik det opad mod Tioga pas som er i 9948 fods højde. Det var hårdt ved den gamle Plymouth, første gear meste af tiden, og engang imellem stop fordi kølevandet kogte. På toppen måtte jeg betale 2 Dollar for at køre videre, vejen gik nemlig gennem Yosemite National Park. 21 miles af vejen ned var en meget gammel vej med kun en kørebane og vigepladser mange steder undervejs. Nedturen foregik meget af tiden i første gear, og ofte også med brug af bremses. Dagen sluttede med havregrød.

Fortsættes i næste nr.



Her får kostbare biler bank

Af Gorm Albrechtsen
Foto: Ole Lauritsen, Herning

En billedskøn Jaguar XK 150 fra 1968 har fået en ny håndlavet front, og Steen Hansen foretager en sidste tilpasning - med øjemål og hammer.

Til Nøvling, ved Herning, kommer kunder fra ind- og, udland med sjældne biler som skal under behandling

Før bilerne ruller ind på pladsen, adskiller Nøvling Autoværksted ved Herning sig sikkert ikke meget fra de fleste andre af slagsen. Men det er alligevel her på adressen Skråningen 2, forskellen kommer til udtryk, for kunderne kan lige så godt komme i en sjælden, gammel Jaguar eller en Ferrari af nyere årgang som i en VW Golf eller en Toyota Corolla.

Folk fra ind- og udland parkerer biler i millionklasse hos mekaniker Steen Hansen, som uden at gøre spor reklame har oparbejdet et solidt ry som problemløser. Jo, han har engang, indrykket en lille annonce i Jaguar-klubbens blad. Sådan nærmest for at støtte det gode formål, for da det kom til stykket bad han dem om at fjerne navnet og lade annoncefeltet stå

bart. Sådan er Steen Hansen også.

Hos ham kan man komme med den sjældne veteranbil og få den restaureret og genopbygget, og hos ham kan man få bygget sportsvognen om så den ligner den nyeste model fra fabrikken. Eller hvis det heller ikke er avanceret nok, kan bilen bygges om, så den er helt efter ens eget hoved.

Den hele klares med håndlag, tålmodighed og med en hammer og en sandsæk som væsentligste værktøjer.

Vilje og vej

Faktisk står de ofte i kø, danskere, tyskere og svenskere med deres Lamborghini, Ferrari eller Porsche, for tingene ta'r den tid, som ting nu engang skal ta', og Steen Hansen er næppe den der går på akkord med det håndværksmæssige. Man kunne meget passende hænge et skilt på væggen i det lille propfyldte aflukke, som

gør det ud for virksomhedens kontor:

- Mirakler tager lidt tid, det umulige lidt længere.

Men da han er en beskeden tusindkunstner nøjes han med selv at udtrykke det således: - Hvis kunden har viljen, har vi nok også sammen evnen til at nå et resultat. Resultatet kan besigtiges i værkstedet - men i endnu højere grad på landevejene. På værkstedet er en af de fire medarbejdere i gang med at justere en VW transporter på rullefeltet, mens en anden gør en lille personbil til brugsbil igen. Ved siden af står en billedskøn Jaguar XK 150 sportsvogn fra 1968 og skinner som sølv. Den har fået helt ny front og skærme, formet i rå metal af Steen Hansen. En sort Lamborghini er ved at være klar til maleren. Også den har fået front og forskærme skiftet, og nu siddet de som de skal.

En stor Jaguar er kommet på lif-



ten og en anden lift bærer en Porsche, som er ved at blive skilt ad til atomer.

- Man må jo smede mens jernet er varmt, siger Steen Hansen med et smil og har det ganske godt med, at han netop har afleveret håndlavede kofangere til en Lamborghini fra 60'erne. Bilen er så sjælden, at det faktisk ikke var til at skaffe de nye, smukt buede kofangere. Men så lavede mirakelsmeden i Nøvling, et sæt nye med talent og håndkraft. Bilejeren var lykkelig, og, noget af det bedste, synes Steen Hansen, er når en bilejer fra tid til anden ruller til døren og viser ham, hvordan det siden er gået med bilen.

Mål efter model

Ofte er det noget slidsomt at stå til kokken to om natten for at få det helt rigtige svine, På en karrosseriplade, uden at have andet at gå efter end resterne af engammel skærm, siger Steen Hansen. Man skal brænde 100 procent for det, og det gør han. En af de små hemmeligheder er en imponerende samling af modelbiler. Ikke de helt små, men de noget større. De holder nemlig målene og Steen Hansen bruger dem som udgangspunkt, når han skal genskabe en bil eller forvandle en anden til et 1996-look.

Det skal ligne, siger han og har præsteret at forme en karrosseriplade med små buler efter hammeren, fordi sådan er den originale plade. Man skal kunne se hammerslagene. Er den oprindeligt punktsvejset, så bliver den også det. Ægte håndlavet det hele.

I Nøvling, laver man som nævnt også almindelige biler. Der skal jo brød på bordet, som det udtrykkes, og til daglig kører Steen Hansen rundt i en temmelig, almindelig Saab. Hvorimod en af hans mekanikere kører i den smukkeste customiserede Ford V8, man kan forestille sig, med amerikansk V8-motor, Jaguar bagtøj og Opel for-tøj, sænket og med lysende grøn metallak.

Modelbilerne er flotte at se på, men ikke bare til pynt eller morskab.

Steen Hansen bruger dem faktisk som udgangspunkt for, hvordan en bil kan genopbygges eller bygges om. Han overfører målene fra modellen direkte til stor målestok og til virkelighed.

Men mester selv, han holder sig til Saab'en. **Og** så har han en drøm. Han vil ikke bare lave andres biler. Han vil også designe, inde i hovedet rumsterer i den sparsomme fritid et projekt om bil af egen avl. Helst skal det ligne noget i retning af en Ferrari F40, men det ta'r tid, og tid er ikke lige hvad han har mest af.

Meget af den går med de dyre specialbiler, som kunderne gerne vil have Steen Hansen til lige at kigge på. En flot Porsche 911 skal måske lige have ændret lidt på fronten, en Aston Martin skal have bygget luftindtagene om, og en anden skal helt bestemt have fjernet noget af bagpartiet, som er alt for gumpetungt. En ganske ualmindelig engelsk fuldblodsbil skal bygges om til en kopi af en berømt gaderacer, og sådan er hverdagen fuld af spændende udfordringer.

Der er dog, en grænse.

Steen Hansen vil ikke være med til at lave Brian-biler. Han er ikke til fancy ombygninger i plastic eller glasfiber og overdimensionerede skørter og brede fælge er heller ikke lige ham. I det stille ser han vistnok sine specialkunder lidt an, **og** giver ikke meget for dem, han kalder Sprællemænd. Hvad den betegnelse dækker over, kan man så selv udlægge. Men det er vist noget med dyre drenge og smarte vekselerer fra det såkaldte whiskybælte. - Vi er jo et lille hold på fire-fem personer, og der skal være tid til det hele, så jeg har pålagt mig selv den begrænsning kun at tage fem store opgaver ind om året, siger han. Det kan jo tage sin tid, når en skærm skal formes med



håndkraft, selv om Steen Hansen mener, at det faktisk er hurtigere og i hvert fald en hel del mere håndværksmæssigt rigtigt at bygge karrosseridelen op i hånden. Selv om man måske kan hitte en original fabrikslavet del et sted i udlandet, er han ikke meget for det. Made in Nøvling, er bedre, selv om der engang medgik 450 timer til et nyt karrosseri til en Jaguar-sportsvogn.

Et håndbygget specialkarrosseri kan godt løbe op, men ellers er priser og den slags ikke noget man snakker om. Det bliver mellem parterne.

Og heri har Steen Hansen åndslægtsskab med en anden bilbygger, den berømte franske konstruktør Ettore Bugatti, der også helst ville tale om sine bilers udseende end deres præstationer. Det var ham, der engang til kritikere sagde at hans biler var bygget til at køre, ikke til at bremse. Steen Hansen bygger biler der kan det hele, både bremse og bedåre. Det gør lidt ondt inde i mig, når de kører væk fra værkstedet, men jeg glæder mig til gengæld, når jeg gensér dem ude på landevejen, siger han om drømmebilerne fra Nøvling.



Regnar Sørensen

Horsens

Født 1912 og aktivt medlem af DVK

Af Poul Suhr

Der er et gammelt ord der siger, at erfaren mand er god at gæste, og det gælder ikke mindst indenfor vor hobby. Sådan én er Regnar Sørensen, og det er der mange i det jyske der kan bekræfte, for hvis der er problemer med en bil- eller motorcykelmotor er alt ikke forsøgt før man har forhørt sig hos Regnar.

Han kom til verden i 1912 i landsbyen Haldrup lidt udenfor Horsens, hvor hans far var landsbysmed. Det var også faderens mening at Regnar skulle være smed,

men det var motorer og biler der interesserede den unge mand, så det blev kun til 1 1/2 års læretid i smedefaget. Det lykkedes ham i 1928 at finde en læreplads hos en mekaniker i Horsens, der havde forhandling af amerikanske biler af mærkerne Essex, Pontiac og Oakland.

Efter læretiden skulle værnepligten overstås, og det skete i Tønder, hvor Regnar havde stor glæde af sin mekanikeruddannelse, idet han blev tilknyttet regimentets Triangel lastvogne og fik ved den lejlighed kørekort til stor vogn. Prøven blev aflagt i København, og det blev dengang betragtet som noget særligt.

Efter militærtiden specialiserede Regnar Sørensen sig i motorrenovering, og havde ansættelse i flere af de velkendte firmaer som Nellemann, Carl Christensen og



sluttede hos Burchardt Nielsen i Horsens. Til udboring af lejer i krumtaphuse udviklede Regnar Sørensen et effektivt flugtboringsudstyr som forenkledede renoveringsarbejdet væsentligt.

En arbejdsskade i slutningen af 30'erne medførte at han måtte opgive det tunge arbejde med motorer. Så kom anden verdenskrig og han fik ansættelse i et firma der fremstillede udstyr til cykelsmede, bl.a. små kompressorer. Efter krigen forsøgte han sig med forskellige opgaver og var i kort tid medindehaver af en trævarefabrik. Men det var bilerne hans hjerte bankede for, og i 1948 byggede han et autoværksted i landsbyen Egebjerg nord for Horsens. Efter at have drevet det i ca. 10 år, solgte han det og købte en stålvarrefabrik i Randers, som han flyttede til sin nuværende adresse i Horsens. Regnar Sørensen drev

den som en enmandsvirksomhed med fremstilling af beslag til butiksinventar frem til 1990, hvor han solgte virksomheden, men arbejder stadig som underleverandør til køberen.

Interessen for veterankøretøjer startede først engang i 70'erne da han blev kontaktet af en gammel bekendt der havde set et billede i et veteranblad af tre „Dirt Track“ kørere, hvor man efterlyste navnet på den ene af kørerne. Den gamle bekendt havde genkendt den efterlyste, og det var Regnar. I begyn-

delsen af 30'erne var han nemlig en flittig „Dirt Track“ kører på en Raleigh fra 1929, på hvilken han vandt mange sejre.

Han fik nu lyst til at være aktiv igen og fik tilbudt en sideventilet Triumph motorcykel fra 1928, der var adskilt og lå i fem kasser. Det var nu ikke hans ønskecykel, han kalder den en „Fodermestercykel“, altså en der ikke er så meget spræl i, men han fik den samlet og blev meget glad for den og deltog i 8 Skagensløb, første gang i 1979.

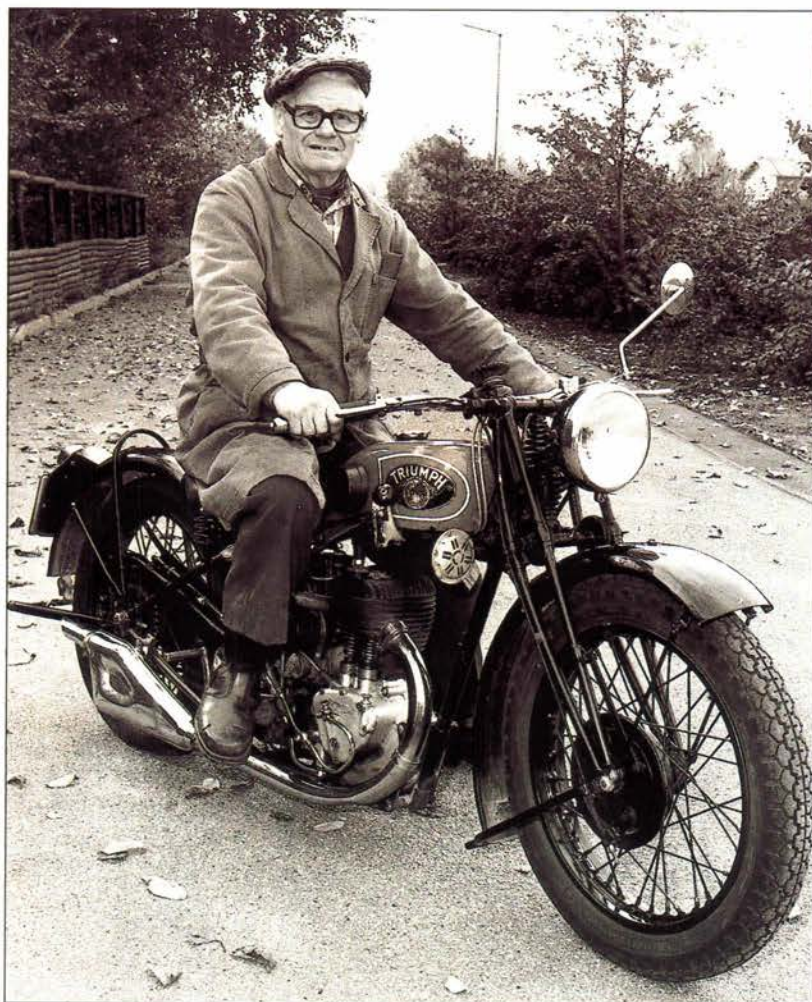
I 1984 opfordrede Knud Arhøj ham til at deltage i Ringkøbingløbet. Han blev nu medlem af DVK og skiftede Triumph'en ud med en Opel Kadett fra 1938. Med den har han siden deltaget i mange veteranbilløb, både i Danmark og i Norge og Sverige, det længste var Scandinavian Viking Rally i 1985.



Starten går ved en af de mange veteranbilløb som Regnar Sørensen har deltaget i med sin "chokolade" farvede Opel Kadett 1938



Her viser Regnar Sørensen os sin dejlige Renault Ondine 1962



Regnar som den stolte soldat fotograferet i 1934 ved en af militærets Triangel lastvogne



Billedet med den efterlyste "Dirt Track" kører i midten

"Fodermestercyklen" blev ikke så ringe

Regnar Sørensen har i mange år godt kunnet tænke sig en bil med hækmotor, og købte derfor, for nogen år siden, en meget velholdt urestaureret Renault Ondine fra 1962, som han også kører mange løb i.

Sin høje alder til trods er Regnar Sørensen stadig en meget aktiv person, der nyder livets goder og deltager flittigt i alle de veteranbilarrangementer han kan overkomme. Han arbejder fuld tid hver dag på sit værksted, og har igen flere motorrenoveringsopgaver og ikke mindst med hans specialitet, udbringning af lejer i krumtaphuse.

Hvem der bare kan være så frisk som 85 årig.

Klar til det første Skagensløb i 1979, sammen med Jens Åge Christensen, bedre kendt som "Jens Lyn"



DVK's historie

Hvad der stod i medlemsbladene

For ca. 13 år siden lavede Thom Bang Pedersen en indholdsfortegnelse over Bilhistorisk Tidsskrift og dets forgængere, det vil sige årsberetningerne og „Meddelelser til Medlemmerne“. Det er tanken snart at udsende en ajourført fortegnelse, der slutter med Bilhistorisk Tidsskrifts ophør som selvstændigt blad i A5 format. Denne indholdsfortegnelse vil man så kunne hænge ind i samlebindene.

Men for størsteparten af vores nuværende medlemsskare er selve tryksagerne fra i hvert fald den første halve snes år, måske meget længere, ukendte; der er næppe bevaret ret mange komplette sæt. Derfor følger her en række citater.

Hvad årsberetningernes indhold angår henvises til Thoms indholdsfortegnelse.

Den første forløber for Bilhistorisk Tidsskrift udkom to år efter klubbens stiftelse, i september 1956, og var tre stykker papir i nærmest folioformat, benævnt „Meddelelser til Medlemmerne“, duplikeret og redigeret af E. Vagn Jensen. Det fremgår dog at der forinden havde været udsendt en medlemsliste. Mest fyldte i de første „Meddelelser“ en beretning fra Ry Andersen om fund han havde gjort i Jylland af køretøjer som trængte til at blive reddet fra op-hugning. Dernæst meddelelse om at et klubblem var under udarbejdelse, om oprettelse af en Ford T Section (stavet med C). Og navnene på syv ny medlemmer, hvoraf ét (journalist Jørgen Falcon) senere over for mig har bedyret aldrig at have været medlem, et par stykker vides at være døde forlængst, flere kender vi ikke noget til og et enkelt af de dengang ny medlemmer døde desværre som tidligere omtalt sidste år, nemlig Jørgen Sestoft.

Næste nummer af „Meddelelser til Medlemmerne“ udkom allerede måneden efter, nu som 5 sider og efter henstilling fra flere i et mindre langstrakt format. Igen med Ry Andersen som flittigste bidrager med to sider betragtninger over tyvernes biler. Men vi vil citere en glædelig meddelelse om redningen af en af de biler han havde omtalt måneden før:

„Holstebro-vognen (en todørs Ford T 1923), der for alvor var ved at komme til landbruget som gum-mivogn, er reddet. Efter en begivenhedsrig tur er trofæet hjemført til København. Fra Holstebro til Grenå holdtes den eventyrlige gennemsnitsfart af 10 km/t. En særlig dyb indånding bragte vognen ombord på M/S Marsk Stig. Ombordkørslen var næppe lykkedes, hvis ikke vognen var punkteret og derved fik højden reduceret 10 cm. En natlig undersøgelse på Hundested Havn afslørede at stemplerne ikke havde været helt enige om i hvilken rækkefølge de skulle bidrage til ekvipagens fremdrift. En tiltrængt omarrangering af tændkablerne frembragte den karakteristiske klang fra en gammel T, og det var som om de slumrende hestekræfter tøede op under motorhjelm. Ved hjælp af gammel ståltråd og et stykke felttelefon-ledning etableredes en strålende illumination fra for til agter, og med en ny hårdtpumpe bagring tiltrådte man de sidste 70 km til København. Himlen åbnede nu sluserne, og for at gøre det rigtig festligt blev der arrangeret et fint fyrværkeri af lyn og torden, der blandede sig med motorens lyde. Nu nægtede dynamoen helt at levere strøm, og lysstyrken nedsattes efterhånden betragteligt, indtil man fandt det nødvendigt at bytte batteri med ledsagervognen. Da vinduesviskeren ganske var

forsvundet, kneb det noget med at holde kursen gennem de oprørte vande, men det lykkedes dog hen på de små timer at lægge til kaj i en sidegade på Østerbro.“ Desværre oplyses hverken hvem der havde erhvervet vognen eller hvem der var med på turen.

Nummeret meldte i øvrigt bl.a. at stifteren O.T. Neel havde købt en Ford T (en anden end ovennævnte, som tidligere nævnt på Lolland), en Chrysler 1926 (den der senere ejedes af Dråby og som sidste danske ejer havde P.P. Ponsel), og Austro-Daimleren fra Kolding (se BhT 118). I forvejen havde Neel den Ford B, familien havde haft fra ny, plus den bekendte Minerva. Redaktøren filosoferede over at da Neel med familie repræsenterede fire medlemmer af DVK, oversteg det ikke 1.25 køretøj pr. medlem. Neel havde nemlig også indmeldt fru Tove og deres to børn. Regnskabet forekommer ikke at passe helt og desuden blev yderligere Neels mor senere meldt ind.

Den erklærede ambition at „Meddelelser“ skulle udkomme hver måned kunne ikke holde, næste udgivelse var i marts 1957, igen med Ry Andersen som flittigste forfatter, denne gang af betragtninger over restaureringsarbejde (Lancia Lambda og mest Germain). Man kunne læse: „Hvis man kan tegne bør man, forinden man går over til at adskille en del af vognen, tegne alt dette op“. Og vi kan efter at DVK har overtaget Ry Andersens arkiver bevidne at det praktiserede han selv i en utrolig og imponerende grad. En anden gang vil vi vise nogle af Ry Andersens detailtegninger af de biler, han restaurerede. I dag ville man nok i vid udstrækning, men mere kedeligt, kunne få samme resultat med fotografier. Men der er



Erik Vagn Jensen har heldigvis stadig sin fine Lancia Lambda, som familien kørte på langfart med. Det er ikke fabrikkenes egen version, men en Tipo 8a kort chassis med cabriolet-karosseri fra Farina. Vognen er naturligvis højrestyret, og det er fru Jonne, der smiler i døren. Læs om denne vogn og andre eksemplarer af Lancia i Danmark i BHT 73 og 74/1983.

andet at lære af: „Selv har jeg fortrudt at jeg på et ret tidligt tidspunkt af restaureringen lod en maler fjerne de mange tykke lag maling på motorhjelm, uden at jeg selv undersøgte lagene. Jeg husker kun at der inderst var flere lag cremefarvet. Siden er vognens nuværende røde farve med stafferinger i vermillion (cinnoberrød, red.) blevet draget i tvivl, idet Germain efter sigende kun leveredes i creme, grønt eller gult“.

Eller læs: „Det har været meget diskuteret, hvor nøjeregnende man skal være med bibeholdelse af originale smådele, såsom skruer, bolte og møtrikker, som er synlige oven på skærmen. De fleste knækkede pga. rust, da jeg afmonterede skærmen. Jeg opdagede at jeg ikke kunne få ny bolte i den størrelse med den tilsvarende, flotte størrelse i hovede, og da jeg ikke ønskede at køre rundt med nogle små, moderne boltehoveder,

flyttede jeg de gamle over på de ny bolte.“

Næste „Meddelelser“ kom september 1957. Som i det foregående nummer bl.a. med referat fra klubmøder og oplysning om kontakt med udenlandske klubber osv. Vognmærket kunne nu leveres, man havde valgt Bent Mackeprangs forslag og de første 50 var sat i arbejde. Pris 15 kr. pr styk.

Hovedartikler: Beretning af redaktøren, E. Vagn Jensen, om langtur med Lancia Lambda ca. 1929 Farina cabriolet, fra Holme-Olstrup på Sjælland gennem Tyskland-Holland-Belgien til Paris med ankomst 27. juli, ca. 1.500 km på fem dage med diverse afstikkere. 7° km pr. liter benzin, ringe forbrug af olie, des mere af vand, køleren viste sig at være i dårlig forfatning. Via Dieppe over Kanalen til England og ad den gamle rute Brighton-London og til Erlestone med besøg hos en lidel-

sesfælle med tre gamle og flere nyere Lancia'er. Rundtur i England, retur til Erlestone og alle Lancia'erne og hjem derfra med mange reservedele og ikke mindst mange gode råd. Ved hjemkomsten til Næstved-egnen aflæstes 3.200 km med et forbrug af benzin på 435 liter og af olie på 4 liter. Når bortses fra England, hvor de snørklede veje forbød hurtig kørsel, havde marchfarten været 65 km/t.

Fortsættes i næste nr.



DANSK VETERANBIL KLUB

Bugatti type 13, årgang 1911



Denne meget sjældne bil ejes af brødrene Hebsgaard i Skanderborg, de har arvet bilen efter deres far Dennis Hebsgaard, der i en alt for tidlig alder døde i 1990.

En af brødrene, Thomas Hebsgaard, der iøvrigt kom til verden samme år som Bugattien kom i familien Hebsgaards eje, har fortalt mig følgende spændende historie om bilen, en historie der godt kan betegnes som et rigtigt eventyr.



Af Poul Suhr
Foto: Thomas Hebsgaard

Familien Hebsgaard stammer fra Hurup i Thy. I denne by var der en mekaniker ved navn Jens Nielsen og han ejede en gammel Bugatti, som han kørte i indtil 1935. Dennis Hebsgaards mor har som ung kørt flere ture i bilen. I 1935 skilte mekanikeren bilen ad for at ville restaurere den. Det fik han imidlertid aldrig gjort og bilen henstod i kasser til hans død i 1960. Dennis Hebsgaard (DH), og også andre, havde flere gange forsøgt at købe bilen, men han ville ikke sælge.

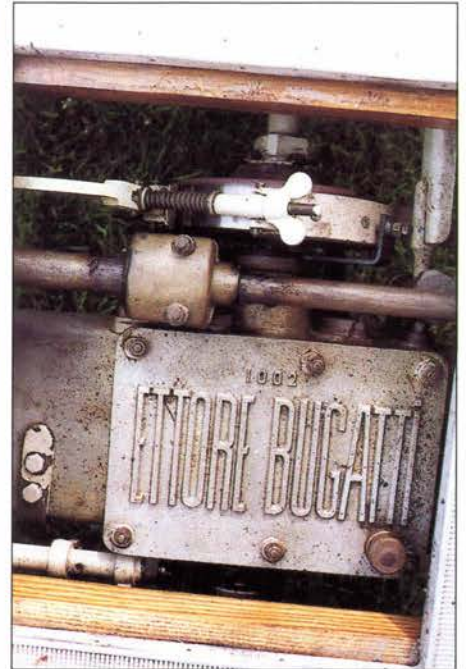
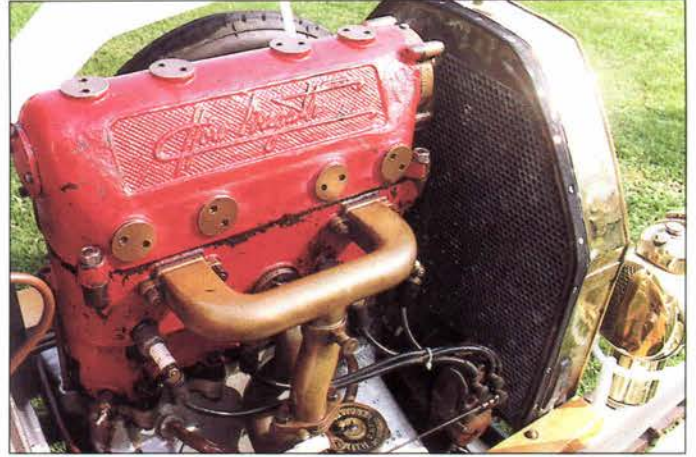
Efter Jens Niensens død blev der indrykket en lille annonce i dagspressen om en dødsboauktion over hans ejendele, blandt dem en Bugatti uden karrosseri, og 6 stk motorcykler.

DH's mor, der nu boede i Århus, tog op til auktionen, og inden de købestærke interesserede fra København havde opdaget at auktionen var gået igang, fik fru Hebsgaard hammerslag for et bud på kr. 2.800.-. Hvilket efterfølgende gav anledning til en del avisomtale, hvor der blev skrevet lidt sjovt om de fremmødte interesserede købere, der ikke forstod thybosk. Hun blev iøvrigt budt det firedobbelte for bilen umid-

delbart efter auktionen, men bilen skulle hendes søn naturligvis have.

Som ung ingeniør var DH på det tidspunkt netop hjemkommet efter tre års ophold i Canada og havde ikke mange penge så det var hans svigerfar der finansierede projektet. Det krævede imidlertid en del efterforskning inden restaureringen blev påbegyndt, idet nogen gennem tiden havde forsøgt at gøre bilen lidt mere moderne ved at forsyne den med en større kølerhjul og skærme med runde former. Bugatti fremstillede som bekendt ikke karrosserierne.

DH fandt frem til tidligere danske ejere tilbage til 1919, hvor histo-



rien fortæber sig. Ejeren fra 1919 nåede at se bilen færdigrestaureret. DH rejste også rundt i Europa for at finde reservedele. Han besøgte naturligvis også den lukkede Bugatti fabrik i Molsheim og fandt ved den lejlighed en komplet motorblok og flere værdifulde reservedele. Resultatet af studier og restaureringsarbejde var klar seks

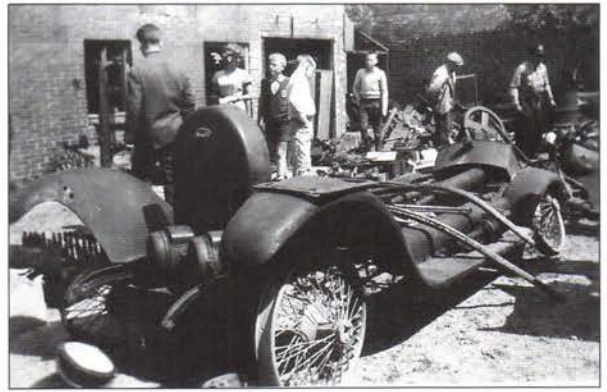
år senere og havde kostet ca. kr. 12.000.-

Thomas fortæller at hans far først samlede så meget som han kunne uden at gøre noget som helst ved delene, der blev samlet efter snavsmærker, udelukkende for at finde ud af hvordan den havde været skruet sammen. Derefter

blev det hele gennemfotograferet og skilt ad igen, hvorefter den egentlige restaurering fandt sted. Han fortæller også at hans far samlede bilen færdig i kælderen i det hus de boede i i København. Da de så skulle flytte til Skanderborg måtte bilen skilles ad for at komme ud af kælderen.

Thomas fortalte også en anden





Dødsboauktion i Hurup

Efter begæring af arvingerne i boet efter mekaniker Jens Nielsen afholdes off. auktion paa afdødes bopæl, Klok-kedal 5, Hurup/Thy.

Tirsdag den 14. juni kl. 14.00 over en del løspreeffekter, hvoraf fremhæves:

1. Bil mrk. Bugatti, aarg. 1911, uden karrosseri og adskilt.

2. 6 motorcykler (herunder 2 med sidevogn).

3. Værktøj — herunder 35 stk. staaibor — slibesten, akkumulatorer m. v.

Kredit i 6 uger til undertegnede bekendte købere.

Udenherredsboende maa medbringe soliditetsbevis.

Incassator, sagfører Johan Jakobsen, Hurup.

Hurup/Thy, den 1. juni 1960.

Johan Jakobsen,
auktionsleder.

Jysk auktions-skik gav københavnerne lang næse

De fattede ikke, at auktionen var både begyndt og sluttet

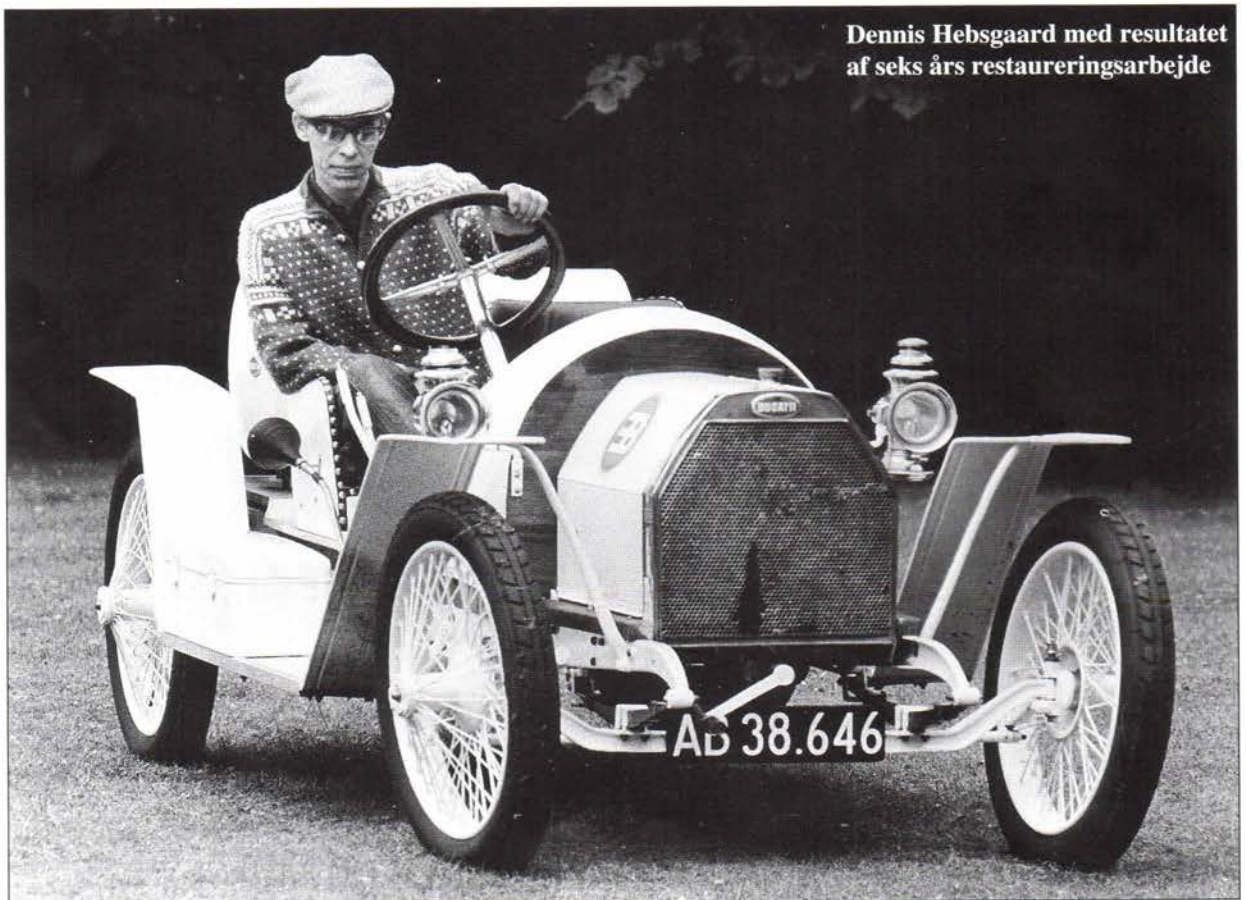
KØBENHAVN, torsdag
(Fra vor egen redaktion)

I Jylland smiler man i disse dage af en historie fra en auktion i Hurup, hvor den specielle jyske skik med nik og øjeblik under auktion har skaffet porcelænsmalerinden fru Wisse Hebsgård Jacobsen, Århus, en sjælden bil, en Bugatti 1911, mens københavnske liebhavere overhovedet ikke fattede, at auktionen var begyndt.

Auktionarius, sagfører Johan Jacobsen oplyser til „Thisted Amtstidende“, at han taler udmærket rigsdansk — dette fordi man har antydnet, at det var sprogvan-

skeligheder, der gav københavnerne en lang næse. — De, der stod ved siden af mig, nikkede for hvert tal, jeg nævnte, og jeg brugte min stok som hammerslag, da ingen bød over fru Wisse Hebsgård Jacobsen. Auktionen var annonceret til en bestemt tid, og jeg kan ikke gå rundt her og sige, at nu er jeg kommet, svarer sagføreren på et spørgsmål om, hvorvidt han havde oplyst, at auktionen var begyndt.

Fru Wisse Hebsgård Jacobsen fortæller, at inden københavnerne havde fået afleveret deres første bud, havde hun fået hammerslag for 2.800 kr. Bilen er flere tusinde kroner mere værd for liebhavere.



Dennis Hebsgaard med resultatet af seks års restaureringsarbejde



Thomas og hans far viser stolt en vinderpokal efter et veteranbilløb i 1968

morsom historie om sin far, nemlig at han foruden at være utrolig langsom og grundig, aldrig klædte sig om i arbejdstøj når han arbejdede med bilen, han satte blot slipset ind mellem skjorteknapperne, og han blev aldrig beskidt på tøj.

Der går mange historier om Dennis Hebsgaard og hans gamle Bugatti, en af dem er hvordan han fandt de originale tændrør, og Thomas mener at den godt kan have fundet sted. DH havde nemlig engang besøgt en landmand på Hurup egnen og så i hans traktor nogle meget specielle messing-tændrør. Manden fortalte at han havde fået dem hos mekaniker Jens Nielsen i Hurup. DH skyndte sig hen til den nærmeste servicestation for at købe nogle nye tændrør som han byttede med dem i traktoren. Disse tændrør sidder stadig i Bugattien.

Bilen er forsynet med karbidlygter, de smukke forlygter var der ikke fra starten de er kommet til senere. Den har en fire cylindret motor på 1400 ccm. med overliggende knastaksel, motorblok og topstykke er i ét stykke. Den yder ca. 20 HK, men i papirerne står der angivet 7.0 HK, hvilket var danske skatte HK.

Den har fire fremadgående gear, og efter hvad Thomas siger, kører den bedst ved 80-90 km. i timen. I 1974 væltede DH med bilen på Jyllandsringen under et opvisningsløb. Ved den lejlighed blev bilen ret beskadiget, men genopbygget til samme stand som før uheldet. Thomas fortæller at forlygterne blev slebet halvt væk under turen hen ad asfalten. Dem byggede DH selv omhyggeligt op igen ved hjælp af omsmeltede gamle messingting.

Brødrene Hebsgaard har fornylig

gennemrenoveret bilen så den nu står i meget flot stand. Thomas fortalte at de havde fået vanskeligheder med at starte bilen, der jo har magnetænding. En autoelektriker i Skanderborg vurderede at det kunne være en tråd i magnetspolen der var knækket, og for at løse det var der ikke andet at gøre end at starte med at vikle de meget tynde tråde af spolen, og da de kom til det syvende lag var der en knækket tråd. Enden blev loddet til forbindelsen, og bilen starter nu villigt når der trækkes i håndsvinget.

Brødrene deltager ikke så meget i løb, men holder meget af at køre ture i det smukke landskab omkring Skanderborg, men jeg har dog fået dem lokket med til Vitus Beringløbet i juni.

Tak til dig Thomas for en spændende beretning.

327



Af Ib Jensen

Det er 60 år siden, at man i Eisenach startede produktionen af den yderst velformede BMW 327 model.

Bayerische Motoren Werke AG præsenterede den helt nye model 327 som cabriolet på den internationale automobiludstilling i Berlin i 1936. Produktionen kom dog først igang i juni 1937 hos Gläser i Dresden, der dengang leverede cabrioletter til flere af de tyske bilfabrikker.

Basis for den ny model var BMW 326, der var udstyret med en let chassissamme i kasseprofiler. Foraksel uafhængig med underliggende tværgående bladfedjer med støddæmpere udformet som triangler, og en stiv bagaksel, torsionsaffjedret.

327'ens chassis var en forkortet udgave af type 326, men med bagakslen ophængt i halvelliptiske bladfedjer. Styretøj af tandstangs-

typen. Selvjusterende kraftige hydrauliske bremsesørgede for, at bilen kunne bremse.

Motoren var den kendte 2 liters topventilede 6 cylindrede, der udstyret med 2 Solex karburatorer af stigstrømstypen ydede 55 heste. Oliekøler hørte til standardudrustningen således at høj hastighed kunne holdes i timevis på det nye Autobahn-net, der i midten af 30'erne forbandt store dele af Tyskland og var den direkte årsag til, at de tyske biler hurtigt udviklede sig til at være de mest moderne i Europa.

Lav vægt under 1100 kg fuldtanket - lavt tyngdepunkt og stor sporsvidde gav nogle fremragende køreegenskaber for den nye rejsesportsvogn, der i starten udelukkende blev leveret som 2 personers cabriolet med 2 små nødsæder bag. I 1938 kom coupéen til. Produktionen af denne meget elegante rejsesvogn blev overgivet til Firmaet AUTENRIETH.

Der var travlhed hos BMW i midten af 30'erne. I februar 1936 kom 326 modellen. I august type 329 (en billigmodel). I september den legendariske sportsmodel type 328. Allerede året efter i juni startede produktionen af 327 modellen. I juli 320 modellen, den billigste af de 2 liters, og så endelig i august firehjulstrækkeren type 325.

Set i bakspejlet må det siges at være lidt af en præstation for det lille konstruktionsteam på 20 mand, der i München havde ansvaret for bilproduktionen.

Produktionen af de gængse bilmødder foregik i Eisenach.

I 1938 havde man udviklet 327'en yderligere og leverede nu som type 327/28 modellen med den 80 hestes motor fra sportsmodellen type 328. Andre kendetegn for den nye hurtige model var RUDGE-fælge. Omdrejningstæller kompletterede den ellers rigelige instrumentering.

En 327 med den 55 hestes motor klarede en konstant rejsehastighed på 115 km/t og den kraftigere 80 hestes 327/28 kunne konstant hol-



BMW 327/28 Coupé



327/28'er ved siden af engelskejet Messerschmidt ME 109 Tune lufthavn 1993



EMW 327/2 cabriolet DDR



EMW 327/2 cabriolet interiør

de 130 km/t på de nye autobahn-er.

Benzinforbruget lå på mellem 11 og 12 liter på 100 KM.

327ens karosseri var egentlig en overgangskonstruktion. Karrossen var svejset til chassiset og samtidig var karrossens bærende konstruktion af træ. Det har vi bandet over mange gange i årenes løb, når en bil skulle renoveres.

Affjedringen var fast men komfortabel. Gearkassen fuldsynkroniseret. Styretøjet letgående, og retningstabiliteten er perfekt også ved høje hastigheder. Bilen skal ikke „styres“. Sidevind er ikke noget problem. Kalechen er foret og helt tæt og lukkes op - og ned på et øjeblik. Bagagerum for 2 kufferter bag det bagerste nødsæde.

327'en var ikke det foretrukne befordringsmiddel for det 3. riges spidser. De kørte Mercedes og

Horch, men Hitlers arkitekt Albert Speer og professor Messerschmitt (Me 109) havde begge en 327/28 cabriolet.

Produktionen ophørte (foreløbig) i 1941.

Anden Verdenskrigs afslutning medførte, at BMW helt mistede fabrikken i Eisenach med hele fabriksanlægget til bilproduktion. Under krigen havde man begået den skæbnesvangre fejltagelse at flytte MC produktionen til Eisenach, så i München var der ikke mange muligheder for at komme igang efter krigen.

I Eisenach - nu i den russiske zone - kom man dog allerede i 1945 igang med produktionen af førkrigsmodellen type 321 og da man i Bonde og Arbejderstaten savnede en prestigemodel til folkets virkelige sønner, planlagde man en relancering af 327 modellen.

Det var dog ikke nogen let opgave, da DRESDEN og dermed Gläser fabrikken var totalt udbombet og hele det omfattende arkiv

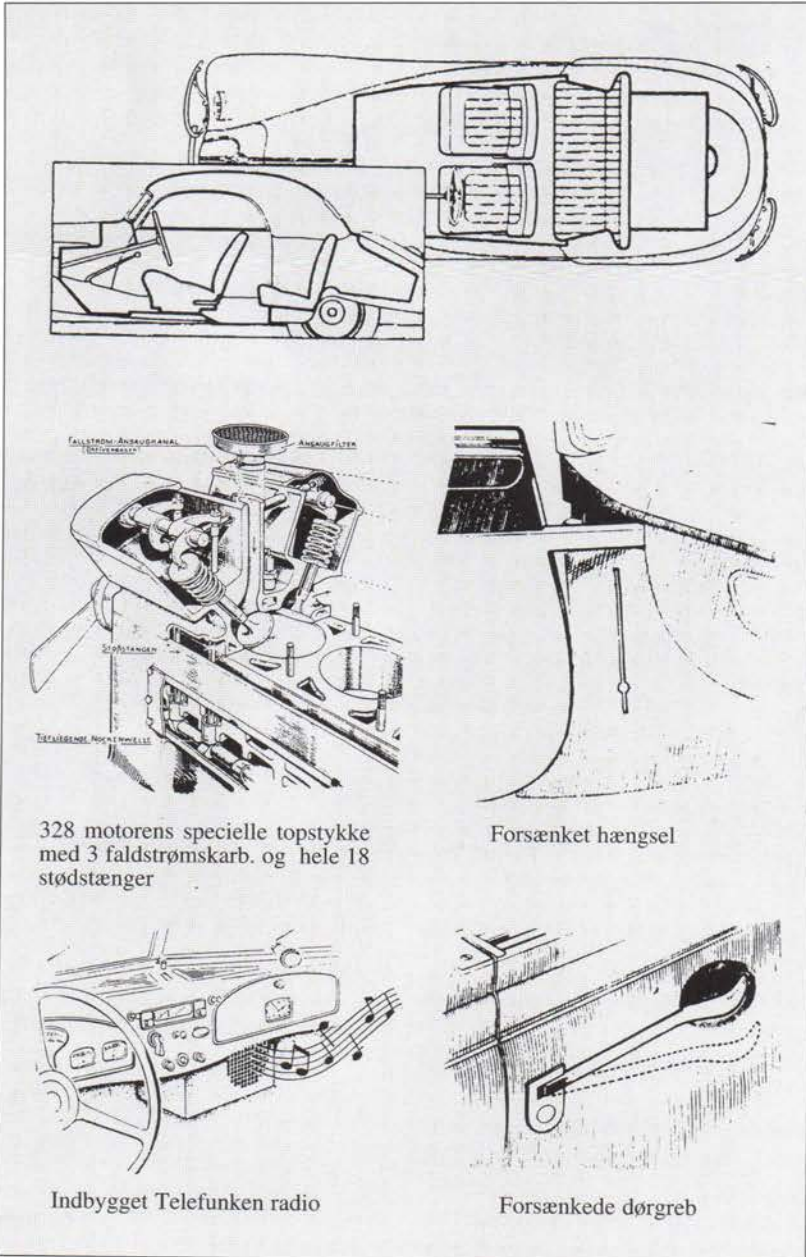
var gået tabt, så man måtte til tegnebordet igen. I 1949 kom de første eksemplarer af den nye 327 til verden på den genopbyggede Gläser fabrik, der nu var blevet omdøbt til VEB IFA-KAROSSERIEWERKE DRESDEN.

Den nye 327/2 cabriolet var tilsyneladende af samme proportioner som førkrigsmodellen, men kun tilsyneladende.

Skærmene har en anden hældning. Det samme har bagpartiet og forhjulene sidder lidt for langt fremme i forskærmene, alt sammen på grund af, at tegningerne af den oprindelige 327 gik tabt.

Mekanisk følger 327/2 den oprindelige model, men leveres nu udelukkende med 55 hestes motoren og en "enhedsgearkasse" med fri-løb i første og andet gear.

Interiøret er mere spartansk og instrumenteringen overtaget fra førkrigsmodellen type 335, BMW's største model på 3,5 liter.



328 motorens specielle topstykke med 3 faldstrømskarb. og hele 18 stødstænger

Forsænket hængsel

Indbygget Telefunken radio

Forsænkede dørgreb

En retssag afgjorde, at man i Øst ikke mere måtte anvende BMW's, blå-hvide logo, derfor oplevede man, at de første østtyske modeller var med EMW logo, og de senere med rødt-hvidt logo fabrikken hed nu: Eisenacher Motoren Werke VEB.

327/2 blev bygget til 1955. Det sidste år byggede man også en lille serie coupéer, i en enklere udførelse end førkrigsmodellen.

En EMW 327/2 cabriolet kostede 17.740 DDR mark. Når man betænker, at en skolelærer i DDR fik en månedsløn på 250 mark, ja så var den nye 327 for de meget få, f.eks kulturminister Johannes R Becher, der var flot kørende når han fra sin villa i Berlin begav sig mod sit sommerhus i Bad Sarrow.

PRODUKTIONSTAL

BMW 327 Cabriolet	1127 stk.
BMW 327 Coupé	179 stk.
BMW 327/28 Cabriolet	486 stk.
BMW 327/28 Coupé	86 stk.
EMW 327/2 Cabriolet	492 stk.
EMW 327/3 Coupé	151 stk.

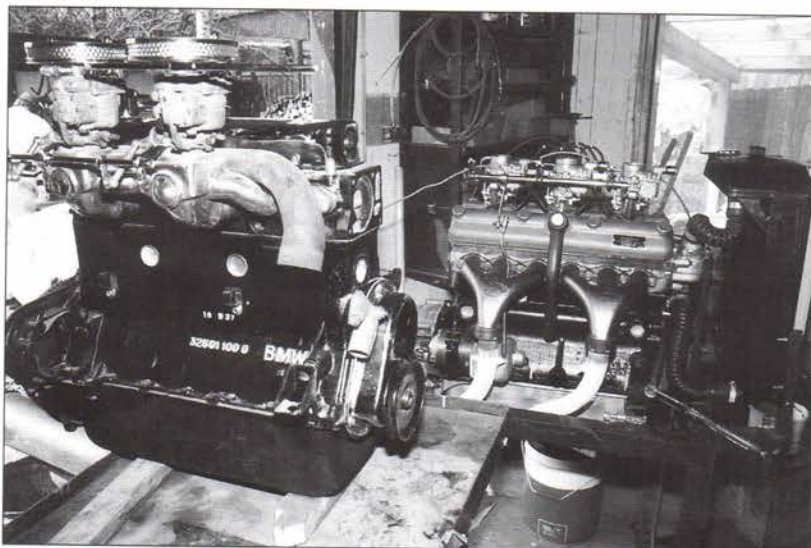
327 i DANMARK

Skandinavisk Motor Compagni importerede indtil 1940:

8 stk 327 cabriolet og
3 stk 327/28 cabriolet.

Efter krigen havde BOHNSTEDT-PETERSEN A/S importen af den østtyske EMW, men da alt materiale er forsvundet (hvor er vognbøgerne?) er der ingen importtal for 327/2. Jeg anslår dog at tallet må have ligget på ca 15 stk.

I dag har vi tilbage 6 BMW type 327cabriolet. 2 coupeer og en enkelt 327/28 cabriolet. Der er 7 EMW 327 cabriolet og 1 coupe i Danmark.



55 og 80 hk motor

Erhvervskøretøjer

Af P.E.Hansen

Chr. Bangs Triangel type L 125 D (L for lastvogn, D for diesel) er blandt den sidste håndfuld lastbiler, der blev fremstillet af De forenede Automobilfabrikker.



Virksomheden blev dannet i 1918 af de to københavnske fabrikker Anglo-Dane og JAN og Odense-fabrikken Thrige. De tre fabrikker havde fremstillet personvogne og lette varevogne, DfA valgte at satse på sværere erhvervskøretøjer, man indså, at det var umuligt at klare sig i konkurrencen med udenlandske masseproducerede personbiler.

Thomas Barfoed Thrige (1866-1938) var ankermanden i sammenslutningen, og Triangelfabrikken fik da også hjemsted i Odense, indtil den i 1940 flyttede til Randers. Her var Thrige fra 1930 hovedaktionær i jernbanematerieffabrikken Scania. Thomas B. Thrige overførte i 1934 sine virksomheder til en fond, som stadig bærer hans navn.

DfA fremstillede fra 1918 til 1961, da den sidste Triangel blev leveret, ca. 3900 biler. Med et gennemsnit på under 100 biler om året var basis for produktionen mere baseret på håndværk end egentlig serieproduktion, og derved manglede man konkurrencedygtighed. De bedste resultater nåede man i årene 1936-38 med 205, 259 og 284 solgte vogne. I tiden 1945-61 fremstilledes ca. 400 biler. DfA havde sideløbende med Tri-

angel-fabrikken import af udenlandske biler, i tyverne Fiat personvogne, senere Austin person- og lastvogne. Generelt var Triangelfabrikken en dårlig forretning, slægtskabet med de øvrige Thrige-fabrikker og fabrikantens interesse for automobilproduktion var imidlertid i stand til at skaffe de nødvendige økonomiske resurser. Og dermed fik Triangel det længste liv, 43 år, af alle danske automobilfabrikker.

Med en så lille produktion måtte bilerne blive til på grundlag af indkøbte komponenter. f.eks.. udstyrede man de 3900 Triangel'er med ikke mindre end 8 forskellige motorfabrikater, her i blandt en af eget fabrikat i 1920'erne og Bur-Wain diesel i slutningen af 30'erne. Til disse indkøb er knyttet en særlig historie. I 1933 købte DfA et dusin Federal lastbilchassiser i USA med total vægt på 4950 kg. Hjemkommet udskiftede man Federal-mærkerne med Triangel-mærker, og solgte dem som Type T 32 med dansk førerhus og lad. T 32 er den eneste „Triangel“ udover 1920-modellen, der har kørt med støbte artillerihjul og ventilationsklapper i motorhjelmsiderne, som bl.a. Chevrolet 1932. Vognmand Johan Larsen, Horsens-Aarhus Godstransport, hav-

de fra 1935-46 en T 32 i drift på godsrueten.

Chr. Bangs Triangel havde en totalvægt på 12,5 tons og dieselmotor fra Henschel i Tyskland. Førerhus og kølekatte var bygget hos Jensen Aagaards karrosserifabrik i Vejle omkring 1955. Nummerpladetyper er fra 1950-58. Glasfiber som karrosserimateriale kom frem i 50'erne, og spørgsmålet er om førerhusfronten er glasfiber. Horsens Karrosserifabrik byggede i denne tidsperiode tre møbeltransportbusser på Bussing chassiser, og til de to blev brugt en glasfiberfront indkøbt hos DAB i Silkeborg. Bussing-fronten ligner Triangel-fronten. Horsens-fabrikken brugte plexiglas til de buede hjørnevinduer. Tidligere medarbejder Sv. E. Stenkjær fortæller, at man tog hen på den stedlige rugbrødsfabrik med plexiglas og forme, her varmede man plexiglasset i ovnen når bagningen var færdig hen på eftermiddagen. Og i „lun“ tilstand kunne man forme plexiglasset.

Tak til Kim Loeb, Rødovre, for detailoplysninger om Triangel.

Om gassvejsning

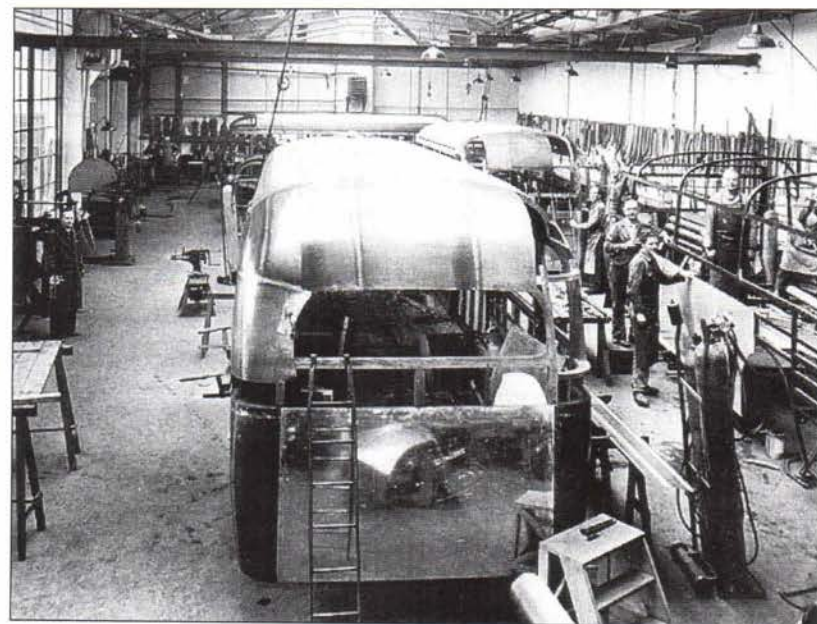
P. E. Hansen

At svejse er at sammenføje to stykker stål ved at smelte dem sammen. Den ældste svejsemetode er essesvejsning, som baseres på at de to ståldele, der skal svejses sammen, opvarmes i essen og hamres sammen på ambolten. Metoden kræver en betydelig håndværksmæssig erfaring - faktisk tror jeg ikke længere der findes smede, der kan udføre den form for svejsning. Som andre gamle håndværksmetoder er den gået tabt da nyere og lettere måder at gøre tingene på opstod.

Essesvejsning kan kun anvendes ved sværere stålemner, og var gennem århundreder aktuel, f.eks.. ved vognbygning. Selv til den simpleste arbejdsvogn skulle to håndværk indvolveres, karetmageren og smeden. Og karetmageren havde undertiden en „underleverandør“, hjulmageren. Hjulets trædele blev holdt på plads af en stålring, og den formede smeden, svejste den sammen og lagde den på hjulet i varm tilstand, ved køling krympede ringen, og preskede trædelene sammen. Samme pålægningsmetode bruges ved montage af startkranse på ældre biler.

Da det blev muligt at udskille ilt fra atmosfæren og fylde på stålflasker opstod gassvejsmetoden. Brændstoffet er acetylengas, og ved at tilføre forbrændingen ren ilt opnår man i en koncentreret flamme en så høj temperatur (3200 grader C) at man kan smelte kanterne og styre smeltebadet på de to stålemner, der skal sammensvejses.

Alle pladesamlinger på karrosserier bygget på danske fabrikker fra 1930-60 blev udført med gassvejsning. Gassvejsning af 1 mm karrosseriplade har den fordel, at det



Pladeværkstedet hos Dansk Automobil Byggeri i Silkeborg i slutningen af 1940'erne. Busbagenden beklædes med kuplede pladestykker, der samles med gassvejsning, svejsesømmene ses tydelig på billedet. Til højre arbejder man med et buskarrosseri helt i stål. Til lastbilførerhuse fortsatte man med træ som byggemateriale.

kan ske uden tilsatsmateriale (svejsetråd), derfor er opretningen forholdsvis let. CO₂ svejsning af 1 mm plade danner en „stiv“ samling, der besværliggør opretning. Jeg vil hævde, at visse reparationsarbejder på gamle karrosserier kan udføres med gassvejsning. Allerede i 1920'erne brugte man elektrisk punktsvejsning ved massefabrikation af karrosserier, f.eks.. ved brændpladens samling med torpedoen. Det kan ikke klares med gassvejsning, men med CO₂ svejsning.

De to luftarter, ilt og acetylengas, fås på stålflasker. Man kan eje eller leje flaskerne. Til hobbybrug er eje-forholdet at foretrække, vel er det en investering, men at leje løber også op. Man køber to fyldte flasker, ved påfyldning bytter man og betaler for indholdet. Man har altså til stadighed to flasker, som bevarer deres nyværdi.

Udover svejsningen bruger jeg min gasbrænder til hårdlodning og til at løsne genstridige møtrikker. Man opvarmer møtrikken, og når den er kold kan man i reglen løsne den. Endvidere er en gasbrænder nødvendig, hvis man vil på-

lægge karrosseritin i samlinger. Gennem årtier var det den eneste løsning hvis samlingen eller bulen bare var få mm dyb. Men også til disse arbejder er der nu andre hjælpemidler: Plastic Paddig. Og rigtig anvendt er det et udmærket produkt, også til finspartling. I næste Veteran Tidende omtales hvordan man gassvejses 1 mm karrosseriplade.



Et komplet gassvejsesaggregat, Rollerflam, pris ca. 10.000 kr. incl. moms.



DVK

Det var først i tredserne far var på rejse til Frankfurt am Main, og da han kom hjem berettede han om et syn han havde set en aften på Königsallé; den store hovedgade som går fra banegården. En strøm af biler kører hele tiden igennem gaden, men der var

een som straks ved første øjekast brændte sig fast på hans nethinde,- det var en hvid, åben Mercedes 190 SL. Det var bare bilen, den smukke mest stilrene, charmerende og klassiske, - ja alle de superlativer man kan hæfte på en bil blev sagt om den. At der så derforuden sad en skøn blondine i den, gjorde jo ikke det positive indtryk ringere, men det er en anden historie som fik en sørgelig ende.

Den smukke blondine i den smukke bil var een af de letlevende „dammer“ som trak i den store midtby, men til forskel fra de øvrige som slentrede på fliserne og viste deres yndigheder frem, så kørte Rosemarie Nitribit som hun hed - og trak i sin Mercedes 190 SL op og ned ad Königsallé, og det var noget helt specielt som sikkert havde stor effekt. Imidlertid endte det sørgeligt for Nitribit. Hun blev en nat kvalt i en silkestrømpe. Man fandt vist aldrig morderen, men dramaet ryddede forsiderne på aviserne og alle talte om hændelsen dengang. Sidenhen har historien givet kælenavnet eller øgenavnet om De vil - til 190 SL'eren, så alle ældre tyskere kender den specielle bil under navnet „die NITRIBIT“. Imidlertid kunne min far ikke frigøre sig fra den forelskelse på Königsallé - altså i bilen, og ikke så længe efter dette intermezzo udskiftede han sin ID 19 med en Mercedes 190 SL, som han havde stor glæde af i en del år.

Men da den - til trods for alle sine gode egenskaber ikke kan siges at



GAMMEL KÆRLIGHED RUSTER IKKE.....

Og det samme gælder bilerne fra Californien for de kører i solskin og ikke i salt.

være familievenlig (der er ikke plads til 3 børn bagi) - blev den byttet med en Audi 100. En hel del forskellige biler har siden udfyldt hans store kørselsbehov - han elsker at køre bil. Han elsker iøvrigt også gamle flyvemaskiner. Min far er medstifter af DANSK VETERANFLYSAMLING, som har et stort museum eller rettere en stor samling af historisk interessante fly, som ved ihærdig indsats af entusiaster holder flyene i luften, hvilket er meget krævende, da der gælder strenge sikkerhedskrav fra myndighederne.

Min far er nu trådt i baggrunden af ledelsen efter 20 år som formand, men han flyver stadigvæk i den gamle Piper Cub fra 1939, som han har skænket samlingen i Stauning derude ved Ringkøbing Fjord.

Det kan måske interessere læserne at vide, at omhandlede fly stammer fra Bohnsted Pedersens samlefabrik i Lundtofte, hvor firmaet før krigen havde en virksomhed som byggede fly af amerikansk oprindelse.

Nu hvor der ikke mere er så travlt med flyveriet, hvad gør man så for at udfylde fritiden, jo, man går på jagt efter den aldrig glemte hjertenskære, 190 SL'eren. Bilblade fra alle lande hober sig op. Der higes og søges. Der telefoneres, der snakkes biler og ad snørklede veje lykkes det at finde den rigtige - men helt ovre i Californien stod den.

De "pruttes" lidt om prisen. Enighed opnås og hjemtransporten i container sammen med 5 andre USA biler påbegyndes. Ventetiden

er lang nu da beslutningen endeligt er taget. En skønne dag ankommer så containeren til dansk havn. Min far havde det som en lille dreng der får et elektrisk tog i julegave. Kan næsten ikke vente med at pakke

ud. Spændingen udløses - nu står den der på alle 4 hjul og ser rigtig god ud - sådan da.

Men hvad gemmer der sig bag det pæne udseende - spændende. I de følgende måneder hører vi ikke om andet end om bremseklodder, karburatorer, overliggende knastaksler, tændspoler og jeg ved ikke hvad - når familien er samlet; omkring spisebordet men det går godt fremad. Reservedele fremskaffes fra her og der. Der faxes og skrives breve. Der snakkes tysk og engelsk i telefonen og sommetider kommer store glædesudbrud som afslutning på en lang samtale som signal om, at nok en vanskeligt fremskaffelig reservedel til den kære bil er fundet og erhvervet.

Nu varer det ikke længe før familiens pudse/polérhold skal i sving med tvist og pudseklude.

Jo - det går godt.

Og en skønne dag er værket fuldendt - så står den der og stråler som en nyslået toskilling. De hvide dæksider forhøjer nydelsen.

Den har lige været til syn - altså igennem Statens Biltilsyns strenge godkendelse af, at alt fungerer som det skal, lys, bremses, ingen rust o.s.v, O.S.V. Hvad mon bli'r det næste som far går i lag med. Spændende - der er jo kun gået 40 år siden den første 190 SL'er, og han er bare 77 år gammel men stadig lige ung.

Venlig hilsen - hans datter
Annet Busk, Risskov.
Medlem nr. 5668



OBS. Nyt Bilstævne i 97

Roskilde Dyrskueplads 9.-10. august
Velkommen Veteraner



Arrangementet lægger op til en hyggelig familieweekend i Dyrskuepladsens grønne omgivelser med fokus på bilhobbyen. En enestående chance for, at vise hvad der røre sig blandt hobbyfolk der dyrker bilen som mere, og andet, end blot et transportmiddel. Her skelnes ikke mellem mærker, farver, antal cylindre eller nationalitet, men mellem engagement, interesse, kærlighed og flid. Du er lige velkommen om du kører Veteran, Ferrari eller Rally, blot køretøjet ikke er et almindeligt hverdagskøretøj. I så fald skal der fremvises gyldigt medlemskort fra anerkendt mærkeklub. Opfylder man disse krav, giver det gratis adgang for bilen + fører. For publikum er entreprisen kr. 60,- pr. dag, eller kr. 100,- for hele weekenden. Børn under 12 år gratis, camping på området er gratis. Masser af pokaler, konkurrencer, mad og drikke.

Venlig hilsen
Kim Hoffmeyer
Romsdalsgade 6, 2300 Kbh- S
Fax 31 54 31 70

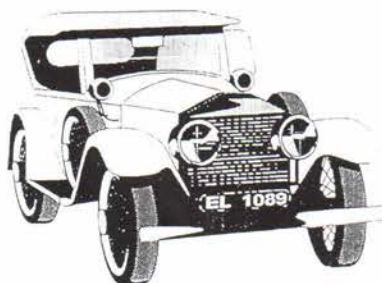


STEVNS-LØBET

Lørdag den 2. august 1997

Program:

- 9.00-9.30 40 Veterankøretøjer ankommer til (Kirketorvet) i Store Heddinge, udstyres med løbsnummerplade og opstilles til parade på torvet. Imens serveres morgenkaffe for kørerne. (I Lions clubhus)
- 10.30-11.00 Bilerne varmes op og sendes af sted gennem Algade til Nytorv. Hvor den officielle start foregår.
- 12.30-13.30 Ankomst til Store Heddinge, hvor bilerne stilles op til parade på Algade og Nytorv.
- 13.30- Kørene bydes på frokost og derefter præmieuddeling.



Lions Club
Stevns

Hans Peter Nielsen
Automobilforhandler
Stationsvej 5
4672 Klippinge

Tilmeldingsblanket side 31



GLOSTRUP LØBET

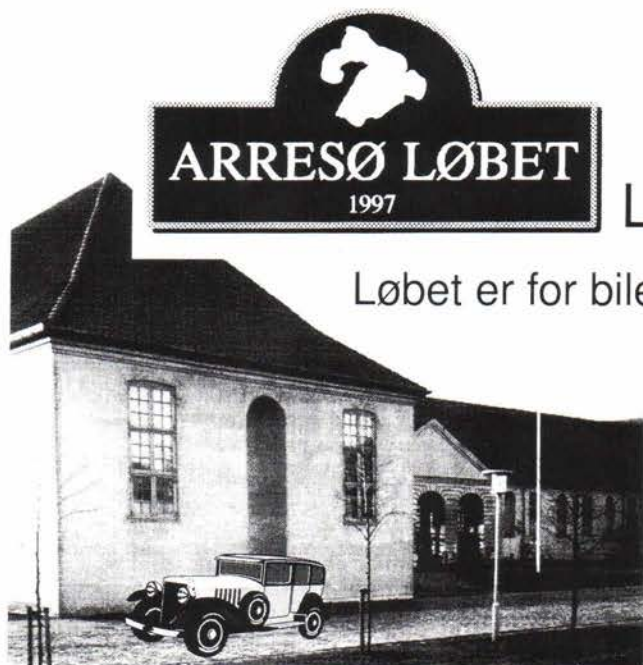
Klubbens bankforbindelse vil igen i år gerne være sponsor for et veteranbilløb.
Løbet vil foregå på/ved Københavns Vestegn.

Løbsdatoen er sat til lørdag den 02.08.1997.

- Program: **kl. 9.00** Køretøjerne ankommer til Glostrup Storcenter, hvor der vil blive serveret morgenmad.
- kl. 10.00** Første køretøj afsendes.
- kl. 13.00** Køretøjerne ankommer til Glostrup Storcenter. Der bliver serveret frokost i bankens kantine.
- kl. 15.00** Præmieoverrækkelse.

Løbet er åbent for max 40 køretøjer til og med årgang 1972. Prøvepladeordningen skal respekteres.

Tilmeldingsgebyr kr. 50,- pr. køretøj incl. 2 personer. Tilmelding til Jørgen Behrendt på tilmeldingsblanketten side 31 senest den 26.07.1997



Start og mål ved Gjethuset i Frederiksværk

Lørdag den 16. august

Løbet er for biler og motorcykler fra før 1972

PROGRAM

- 09.30 - 10.30 Ankomst/morgenkaffe/brød.
10.30 - 11.00 Klargøring til start.
11.00 - 11.25 Køretøjerne sendes afsted på en cirka 60 km lang rute med poster undervejs.
13.00 - 14.00 Frokost.
15.30 - 17.00 Kaffe/kage, præmieuddeling og afslutning.



Sct. Hans Aftens Bar-B-Q i Vigen Strandpark ved Roskilde Camping

Tid: Søndag den 23 juni. Kl. 18.00 - 23.00

Sted: Vigen Strandpark, Roskilde



*Med bilerne parkeret på græsset ned til Roskilde Fjord,
griller vi vores medbragte mad, imedens vi nyder de
mange Sct. Hans bål rundt omkring fjorden.
Husk borde & stole.*



Gratis adgang!



**American
Automobiles**



Indbydelse fra FORD T sektionen under DVK

MADPAKKETUR

med Ford T-erne

Turen udgår fra parkeringspladsen ved Ringsted station

Søndag d. 29. juni kl. 10.00

Vel mødt.

Vi kører turen rundt om Tystrup -Bavelse søerne med indlagte pauser på ruten undervejs.

Husk: Det gode humør og forsyninger til hele turen, plus bord og stole.

Turen er ca. 50 km lang og slutter omkring kl. 16.00

Tilmelding inden fredag d. 27. juni

venlig hilsen

Jacob og Henrik Westengaard

Hættevej 35

4100 Ringsted

tlf 53640199



GLOSTRUPLØBET LØRDAG d. 2. AUGUST 1997

Navn: _____

Medlemsnr: _____

Adresse: _____

Postnr. og by _____

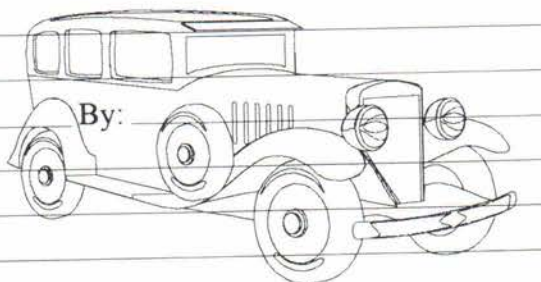
Køretøj, model & årgang: _____

Startgebyr kr. 50,- pr. køretøj incl. 2 personer (ekstra personer kr. 50,- pr. person) sendes til Jørgen Behrendt . Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk Strand.

ARRESØ LØBET lørdag den 16. august 1997

Prisen er 175 kr. pr. køretøj incl. 2 personer.
Ekstra personer: 2 - 12 år kr. 25,- og 12 - 112 år kr. 125,-.

Navn: _____
Adresse: _____
Postnr.: _____
Bilmærke: _____
Type: _____
Årgang: _____



1 2 = 175,-

á 25,- =

á 125,- =

Total =

Vedlagt i check.

Tilmelding senest den 1. juli 1997 til
Arne E. Pedersen, Nørrevangen 14, 3300 Frederiksværk.

Bekræftelse på deltagelse, plus nærmere detaljer fremsendes senere.



STEVNS-LØBET



Liens Club
Stevns

Navn: _____

Medlemsnr: _____

Adresse/tlf.: _____

Postnr. og by _____

Køretøj, model & årgang: _____

kr. 50,- vedlægges i check.

Tilmelding for køretøjer d.v.s. biler og motorcykler fra før 1970 sendes til:
Hans Peter Nielsen, Stationsvej 5, 4672 Klippinge

**Biler sælges**

Ford C de Luxe 36. Tip top stand sælges. Gerne bytte med anden veteran i tilsvarende stand. A. G. Kristensen, tlf. 74821445.

Saab 99, årg. 1969. 2 ejere. Ny-istandsat i 1994. Pæn og velholdt, skal synes. Kr. 6.700. Jøm Harding, tlf. 47770637.

Opel 1961 PII, 2 dørs, blå. Pæn ind- og udvendig. Nem at syne.. Kun kr. 6.500.

Ford Cortina 1969, mark II, utrolig flot, næsten ingen rust. Kom og byd.

Taurus 20M 1966, 2-dørs, 6 Volt Rød også betræk. Til restaurering. Kom og byd, skal væk nu.

VW 113 Boble, lille bagrude, 1955 m/papirer, uden motor. Kun kr. 2.500. Ejgil Christensen, tlf. 53613819 efter kl. 18.00.

MGA MK II, 1961. I særdeles flot satnd. Rød med sort læder. Skal ses og prøves før den bedømmes. Ole Brandt, tlf. 75501643.

Mercedes 190 SL Roadster 1961. Hvid sportscoupe med hardtop, flot restaureret, USA-model, nysynet og indreg., meget flot. Kr. 225.000. M. Strømsted, tlf. 35432031.

Ford A, 1930, Phaeton, delvis rest. 4-dørs Ford A eller Nimbus tages gerne i bytte. V. Graae Jørgensen, tlf. 42425268.

Austin Healey MKI, 1960, "Frogeye" Racing green, total rest, alt fornyet, nysynet i banetrim, kr. 98.500,-. Leif Jacobsen, tlf. 62671717.

Sjælden folkevogn! Org. VW 1200 standard årg. 1961. Er i særdeles god stand og let at restaurere. Pris 10.000 kr. Vagn Sørensen, tlf. 97452340.

Wolseley 6/99, 6 cyl m.m. automat gear, årg. 1962, kr. 6.000. Bjarne Jacobsen, tlf. 75626919.

MGB Roadster 1969, California Car, trådhjul, BRG, ny stativ og kalesche m.m. Bilen er meget original, delvis restaureret, delvis adskilt. Moms og afgift betalt. Pris ide kr. 30.000. Carl van Webber, tlf. 39692161.

MGC Roadster 1969. Dansk indregistreret, velholdt og velkørende. El-overdrive, rød med sort læder. Kr. 195.000. Bent Nordahl, tlf. 86813666.

Ford Popular 54. Rimelig pæn. Godt restaurerings arbejde. Pris 15.000 kr. Aage Jakobsen, tlf. 65942338.

Buick Marquette 1930, 4-dørs sedan, 6 cyl. god stand, mange reservedele. Michael Nancke, tlf. 53146545.

Opel Kapitän 1939. Lys grøn, lidt defekt men uden rust. Sælges f.h.b. Medfølger: 2 nye forskærme, 2 nye bagskærme, ratstamme. Mogens Thor Møller, tlf. 42333602.

BMW 700 Sedan (sjælden kort model) 1960. Urestaureret, motor OK, kan køres igang. Pris kr. 5.000. Henv. tlf. 74442003.

Opel Olympia Caravan P2 1961, 80.000 km. Lyseblå med hvidt tag, som ny overalt. kr. 40.000.

Mercedes Benz 280 S automatic 1969, metallic grøn. Sjælden fin stand, USA-model, kr. 65.000. Henv. tlf. 56266333.

VW 1200 -Hvid, 1967. Kun kørt 104.000 km. Pæn stand og velholdt. Henrik Christensen, tlf. 86110419.

Ford Popular årg. 54. 82.000 km., samme motor/stel. Prof. rest. fra A-Z. Står som fabriksny. Bør ses. Nysynet m/plader. Kr. 44.800. Evt. bytte.

Opel Kadet A-model 1964. 134.000 km. 2 ejere. Flot indvendig. Går og kører som ny. Nysynet. Trænger til maling. Kun

10.500 evt. bytte m/MC. P. Jensen, tlf. 86601744/40119715.

Alfa Romeo GTV. Rød Skal synes kr. 3.500. Kurt Jensen, tlf. 31421089, dag.

Austin Seven 1931, delvis færdigrestaureret, alle dele medfølger. **Austin seven 1932,** urestaureret, men intakt (dvs. komplet). Søren Kliim-Larsen-Møn., tlf. 55813047.

Ford A, 2 dørs sedan årg. 1930. Næsten komplet. Lidt rusten, kr. 10.500.

Ford A roadster årg. 1928-29. Som ny, kr. 200.000. Evt. bytte med autocamper. Henning Knudsen, tlf. 97381264.

Ford V8 ladvogn med ruf 1948, skal synes, sælges billigt. Opel Olympia personvogn 1939, skal synes, sælges billigt. Ejner Frederiksen, tlf. 56961029.

Rover 3500 1974, velholdt, sælges for højeste bud. Henv. tlf. 53661514.

MG B GT 1971 m. overdrive. Bilen er gennemrenoveret, kun kørt 20.000 km. Nymalet i orig. farve, rød. Ro style hjul. Synet Juni 96, ny lædersæder. Frede Lillelund, tlf. 31594060.

Peugeot 404 Injection 1965. med alle papirer og enkelte reservedele. Betal annoncen (kr.) og køb og afhent bilen for 1 kr. Henvendelse til Holstein, Spurvej 15. 2970 Hørsholm, tlf. 42862711.

Uden papirer sælges: **Rambler årg 60,** rusten, pris kr. 2.500.

Ford Anglia årg. 65, pris kr. 1.500.

Fiat 600, forkeret vendte døre, pris kr. 1.500.

Commer Cop, lettere adskilt, pris kr. 1.500.

Med papirer sælges:



Commer minibus årg. 70, diesel, pris kr. 3.500.

Volvo Amazone årg. 66, lettere adskilt, pris kr. 1.500.
Henv. tlf. 75865113.

Chevrolet, 1929 kr. 45.000

Opel Olympia, 1955, kr. 8.500.

Renault 10, 1967, kr. 2.500.

Volvo 444, 1955, kr. 5.500.

Renault 16 TS, 1969, sorte nr.plader, synet 9/93 m. omb. motor kr. 9.500.

Benny Hansen, tlf. 62262211 / 62261871.

Pontiac 1937 komplet ny renov. motor - ny kobling - nye bremses fotøj renoveret - nyt ledningsnet - nye dæk med hvide sider - 4 ekstra fine skærme og meget mere. Kr. 65.000.

Ford Thunderbird 1955, orig. egefølge, told og moms betalt, kr. 140.000 + afgift ca. kr. 21.000.

Chevrolet 1957, Townsman 5 døre kr. 55.000 + afgift ca. kr. 18.000.

Garth Haworth, tlf. 4051199.

Porsche 912 coupe 1966, klassisk grøn, god orig stand, nyrenoveret motor, aldrig vinterkørt. Usynet kr. 125.000, synet kr. 135.000 ell. bud.

Peter Tillge, tlf. 49190061 / 49190391.

Mercedes 200 B, 1977. 1-ejer, ikke ryger. RDS radio, træk, lidt rustarb. skal påregnes, evt. byttes m. Nimbus ell. eng. MC, 35-39. Kr.B. Jensen, tlf. 97422917.

Morris Cowley, sjælden og bevaringsværdig, årg. 1956, 4-dørs mange ekstra dele, kr. 9.000.

Austin 1100 de Luxe, årg. 71, blå, komplet, kr. 1.500.

Opel A-model, årg. 1964, hvid, komplet, men rusten.

Per Rønnow, tlf. 86276299 / 40296679.

Austin A55 Cambridge, 1957. 4 dørs saloon, sort m. rødt læder, indregistreret, fin stand.

Søren Damgaard Jensen, tlf. 97324705.

Ford Thunderbird hardtop, årg.

1959, 352 cu.inch, V8, manuelt gear m. overdrive (meget sjælden). Ingen rust, Adskilt. Mange nye dele. Værkstedshåndbog og diverse andet litteratur. Kr. 40.000 eller højeste bud.

VW 1200, årg. 1964. Ny motor. USA-kofangere. Mange ekstra dele. Lidt rust.. Defekt koblingskabel. Skal synes. Alu-følge (nypris ca. kr. 10.000) Kr. 6.000. Morten Larsen, tlf. 75551076.

Renault Dauphine årg. 1962 i sort lakering. Bilen er i god sund stand. Har stået opbevaret inde i 12 år med oliekonserveret motor. Bilen har haft overtræk på sæderne fra ny, hvorfor interiør er i flot stand. Bilen behøver 4 nye skærme. (kan evt. hjælpe med anskaffelse). Bilens sælges p.gr.a. opbevaringsproblemer. Pris kr. 6.000. Henrik Stenholt, tlf. 46400402.

Citröen B 11 1939 Familiale. 7 pers. hyrevogn meget sjælden og original alle papirer forefindes selv benzin rationeringskort. Fine Pilotehjul, urestaureret men kan køre. Kr. 42.000.

Hasse R. Jensen, tlf. 97191076.

BMW 327 Kabriolett 1939, eneste af denne model i Danmark. Restaureringsobjekt. Fineste mekanik med original motor med hurtigoptræk. Alt originalt med rundinstrumenter og varmeapparat samt elektronisk OM-tæller, jodlamper, fanfarehorn og ekstra bagtøj. Indført brugt fra Sverige i 1947, sidste ejer i 39 år. Henv. tlf. 31209176 kl. 9.30 til 10,30 hverdage.

Singer Le-Mans Spedster 1934. Ældre renovering, kræver nogen istandsættelse.

Finn Jensen, tlf. 49717645.

Ford Lincoln Continental, mark II, 1970, hvid. Pris kr. 85.000. (Har kørt på danske plader.)

Prince 4, 1971, meget lidt rust, pris kr. 2.500.

Waxhall Victor 1962, pris kr. 5.000.

Jimmy Gadgaard, tlf. 75393333.
Dodge Bros. Coupé 1926. Total

restaureret, kr. 80.000.
Svend Draaby, tlf. 38713902.

Saab 96 Totakt 1966. 3.cyl. med 3 karburatore. Kun 1 ejer, skal restaureres men er komplet. Alle orig. papirer og instruktionsbog medfølger + ekstra motor. Kr. 4.000.

Hasse R. Jensen, tlf. 97191076.

Volvo P 1800 S 1964. Rød - nysynet. Istandsæt fra A-Z. Fantastisk flot. Kr. 99.000.

Opel Kadett-A 1965, pæn og velholdt, nem at syne. Kr. 2.900.

Vauxhall Victor 101 Super 1966, pæn og velholdt, nem at syne. Kr. 2.900.

Hans Peter Nielsen, tlf. 53678093 efter 18.00.

Alfa Romeo Giulia Super 1,6 2 stk sælges. En er komplet og kørende med nyrenov. motor, en er helt adskilt og næsten færdig svejst med nye skærme, paneler, front m.m. Ring for pris.

Alfa Romeo Montreal 1973. Super Alfa med V8 motor. Total restaureret med ny læderkabine. Metalliseret. Giv bud.

Danielle M. Dezzi, tlf. 38332886.

Volvo Amazone 1967. Lyseblå. Samme ejer siden 1969. Pæn og i god mekanisk stand, men noget pladearbejde må påregnes. Gode sæder (sovebeslag). El-bagrunder, radio, cykelstativ o.l. Nye originale pladedele (paneler, skærmanter, skørter, bagplade o.a. købt for 3.500 kr.) B 20 motor, skærme, front, køler, chrom og et utal af gode reservedele medfølger. (bl.a. intakt instrumentbord). Samlet kr. 5.000.

Henrik Mohr, tlf. 45850117.

MGB 1976 US bil ingen rust original lak (grøn). Ny kalesche & indtræk. Told og moms er betalt. Lev. synet. Kr. 62.000. Evt. ældre velholdt BMW eller NSU motorcykle i bytte.

NSU Sport Prinz 1966. Toprestaureret og synet i 95. Vognen er meget smuk og monteret med Ronald Aluminium følge. Fast



pris kr. 55.000. Evt. bytte med BMW eller NSU motorcykel i bytte.

Mercedes Benz 280 E 1977. Meget flot og velkørende. Soltag, alufælge, mann.gear. Kr. 55.000.

Jens Høstrup, tlf. 75665898.

Biler byttes

Renault 4 L. årg. 60 - 1967. Stand underordnet.

Kurt Jensen, tlf. 31421089, dag.

Dele til biler sælges

Ford Popular motor hjælm + for-tøj. Samlet pris kr. 2.000

Aage Jakobsen, tlf. 65942338.

Michelin dæk til **Citröen** x 165-400 70% gummi kr. 250,00.

Til **Cadillac årg. 1953** foreste kofanger + orig. radio.

Hasse R. Jensen, tlf. 97191076.

Waxhall Victor (62) dele sælges. Jimmy Gadgaard, tlf. 75393333.

Opel rekord C-model: 2 forskærme h+v sandblæst + grundmalet, fejlfri, pr. stk. kr. 300,-.

Autounion (DKW) 1000 sp: chassisramme m. reg. att. sandblæst, metalliseret + malet kr. 800,-.

H. Hütter,

tlf. 53144155 efter kl. 19.00.

Hydragas elementer - nye Allegro - Maxi - mm.

Krumtap slebet m. lejer

Rover V8 m.fl.

H. Jensen, tlf. 65958538.

Volvo 544: For- + bagklap. Frontgitter/ramme. Kofangerdele. Kr. 350,- pr. stk.

Flemming Friis Jensen,

tlf. 53657931.

Til **Fiat 1500 Cabriolet eller coupe 1963-66** et stk. 5 trins gearkasse komplet.

Fiat nye bremseskiver til 1500 L. fra 63 - 1800 fra 61 2300 fra 61 2300. S.- fra 61-65 + skiver til 850

Spider og coupe fra 65 med gevind i alle huller.

Henv. tlf. 46480064.

Ford T: For og bagaksler, hjul,

hjulnav, fælgringe, lygter, parabol, lygtekranse, tændspoler, tændspolekasser, strømfordelere, stempler, plejlstænger, udstødningsmanifold indsugningsmanifold, karburatorer, startere, topstykke, for- og bagbro og meget mere. sælges eller byttes.

Jon Friis Wandall, tlf. 65906811d.

Amazon køler m beholder 200 kr., benzin vac-pumpe chevrolet 6 cyl. Chev 53-54 rat 150 kr.

Martin Jensen, tlf. 75912427

Opel PI, h forskærm (plast) med for og parkeringslygte, kr. 850,-.

2 **Renault Daufine** hjulkapsler, rigtig pæne, kr. 250,-.

Ford B motor komplet (ny).

Forchromet lister til Opel PI og PII og **Ford Consul og Corsair 1963-1965.**

Ford Consul/Corsair 1500 1963-65: komplet topstykke kr. 850,-.

Komplet varmeapparat m blæser kr. 750,-.

Opel PI V forkofangerdel + samler kr. 500,-.

Opel 1955 VanV bagerste kofangerdel kr. 500,-.

Ejgil Christensen,

tlf. 53613819 efter kl. 18.00.

Ford A fælge, 4 stk.

Michael Nancke, tlf. 53146575.

Morris 1000 Minor 1965: 1 højre og venstre dør komplet hvid og uden rust. Kr. 500,- pr. stk.

1 gammel gas og ilt vogn med jernhjul 1.00 kr.

1 **Ford Escort** gitter nyt mark 1. kr. 300,-.

Pileblink til 2 lamper nye kr. 50,- pr. stk.

Otto Krogh, tlf. 59186500

5 brugte dæk 600/650 x 18 kr. 800,-.

Messingkøler til **Ford T**, kr. 2.500,-.

Hans Peter Nielsen,

tlf. 53678093 efter kl. 18.00.

EMW 327/2 dele: Motor, hovedrep. m. nye lejer/stempler/ny oliepumpe/vandpumpetop med nye ventiler og styr. Vippetøj med nye bøsninger og stilleskruer. Gear-

kasse eftersat og ok. Instrumenter komplet i panel. Alle er renoveret. Nystand. Foraksel komplet med styretøj urenoveret. Køler renoveret og ok, mange andre dele til denne model haves.

Ib Jensen,

tlf. 43994762, fax. 43993562.

Ford Taunus P7 -17 -20 26 m, årg. 1969-71. Døre til 2 og 4-dørs.

Servo styrhus komplet. For- og bagklap. Karburator. Lister til skærmkanter. For- og bagkofanger. Forbro. Starter. Generator.

For- og bagruder, grøntonet og med el i bagrude. Styrhus m.m.

Ford Escord mark II, mark person ophæng. Motor 1,3, kørt 70.000 km. Gearkasse. Starter/køler. For- og bagklap. Varmeapparat m.m.

Christian Ravnborg, tlf. 42120117.

Peugeot 1961: 4 hjulkapsler • 1 ratkrans • 1 kølergitter billigt.

VW: Rat • Baglygter • "instrumentbræt" • forlygter • Isolering • Bagrude m/tråde + gummiliste, billigt

Arne Christensen, tlf. 42286512.

Nye dæk til ældre biler forskellige størrelser pr. stk. kr. 250,-.

Fiat 850 fabriksny motor og gearkasse, komplet.

Henning Jespersen, tlf 46350679.

Dele til biler købes

Sund krumtap for **MG type WA** eller tilsvarende fra Morris med samme blok. Evt. med motor.

Ib Jensen,

tlf./fax. 43994762/43993562.

MC'er sælges

NSU superlux 57. Flot renoveret rød mc. Original toldattest, kr. 16.500.

Flemming Friis Jensen, tlf. 53657931.

Harley Davidson 1921, 1000 cc halvtopper i meget fin stand - evt. bytte m. åben bil. Kr. 75.000,-

Ole Pedersen, tlf. 46193408.

NSU Prima 1958, total restaureret, ny lak, chrom, sadler, dæk.



Batterier. Motor hovedrep. Meget flot og original. El start og bagagebærer. Skal ikke synes. Pris 18.500,-.

NSU Prima 1958, god original stand. Motor hovedrep i 1997. Klargjort og samlet til syn. Pris uden syn kr. 7.800. Nysynet pris kr. 8.500.

Ib Rasmussen, tlf. 49141623.

NSU Super Lux 57. Flot renoveret MC m. orig. toldattest. Kr. 14.800,-

Flemming Friis Jensen, tlf. 53657931.

Honda 500, 1976. Ombygget som HD-Sportster. Speciel MC, kr. 19.500.

Morten Strømsted, tlf. 35432031.

MC'er købes

NSU Special Max, årg. 1954-55, (den med den rene klang i udstødningen) og den skal være sort Poul Suhr Tlf. 75657836

Dele til MC'er sælges

Vespa scooter motor 125 ccm, årg. ca. 1952. God komplet motor, til istandsættelse.

Ib Rasmussen, tlf. 49141623.

Vespa scooter motor 2 stk. med ramme og div. udstyr cc ?. Skal istandsættes, men er komplette kr. 500 pr. stk.

Ib Rasmussen, tlf. 49141623.

Diverse sælges

Orig. væltepeter fra 1892 Amerikansk Kardan-cykel 1910.

V. G. Jørgensen, tlf. 42425268.

Opbevaring: Garageplads m,ed gode tilkørselsforhold centralt beliggende Lykkevalg 18 i Korinth tilbydes til **Veteranbiler** / hverdagsbiler.

Langtidsopbevaring i tør og aflåst garage, hvor der er dagligt opsyn pris 1.000,-. pr. 12 mdr. Korttidsopbevaring pris kr. 100,-. pr. mdr. Poul Arne Christensen, tlf. /fax. 62651808, bil: 40272930.

Automobilia sælges

Classic American 7 stk • Street Machine 1 stk • Auto nr. 4-1960, **Volvo Blad Ratten** nr. 4-1959. Martin Jensen, tlf. 75912427

Motor Klassik 1988-1994, enkelte numre mangler sælges samlet kr. 500,-.

MGB, MG Midget, MG 1100/1300 sælges div brochurer og litteratur, Chrysler og Plymouth reservedelskataloger 1949. Brochurer 1939-70 ca. 300 stk. alle mærker. Instruktionsbøger ca. 200 stk. ca. 1950-70 alle mærker. Div. blade og tidsskrifter ca. 1924-70 have.

Knud Madsen, tlf. 75431045.

Værkstedshåndbog og reservedelskatalog Dansk Til **NSU prima scooter** omhandler både motor og stel mv. (kopi) pris kr. 300,-. Ib Rasmussen, tlf. 49141623.

Bilen, Motor og Sport sælges. Komplet samling fra 1967-1993. Giv bud. Daniele M. Dezzi, tlf. 38332886.

Brandværnshåndbogen 1. udg. 1931 og 2. udg. 1940 med mange illustrationer af datidige brandkøretøjer. V. Løweners Hovedkatalog ca. 155 over værktøj, maskiner og køretøjer m.m. H. Bechmann, tlf. 53439928, aften.

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

MC

Dele til MC

Automobilia mv. Navn:

Diverse Tlf.:

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

MC

Dele til MC

Automobilia mv. Navn:

Diverse Tlf.:

Afsender:

Adresse:

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

Nogle medlemmer af DVK betaler for meget for deres forsikringer

Er du forsikret i et andet selskab end RUNA FORSIKRING? Så betaler du sandsynligvis en del mere, end det koster for tilsvarende forsikringer i RUNA.

RUNA's præmier har altid været blandt Danmarks billigste samtidig med, at kvaliteten er i top.

Det er der flere grunde til:

- ◆ RUNA FORSIKRING er et kollegialt selskab, der bl.a. tilbyder DVK'ere samt deres familier gode private forsikringer.
- ◆ RUNA's administration er enkel og effektiv. Det betyder lave administrationsomkostninger.
- ◆ RUNA forsikrer medlemmer, der ved, at der er fornuft i vedligeholdelse og beskyttelse af deres ejendele.

Selvom præmierne er lave, får du kvalitet for pengene. Hos RUNA lægger vi stor vægt på, at forsikringerne dækker netop de behov, medlemmerne har.

Hører du til dem, der endnu ikke kender RUNA? Så spørg et andet medlem af DVK og du vil høre om et kvalitetsselskab med lave præmier og fin skadebehandling.

Ud over private forsikringer kan dine veterankøretøjer naturligvis også forsikres i RUNA.

Vil du høre nærmere om betingelserne og præmierne for veteranforsikringer og øvrige private forsikringer, så kontakt Dansk Veteranbil Klub.

RUNA FORSIKRING A/S, Farvergade 17, 1463 København K. Tlf. 33 32 22 00



Veteran
forsikrings-
klubben

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20

Postbox 33

2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 Fax 49 14 11 14

Tænker du på
at købe bus - eller sælge?
Få udarbejdet
tilstandsrapport
og få tegnet
ejerskifteforsikring
hos RUNA.
Ring på telefon:
33 32 22 00

Svarkupon

- Ja, jeg vil gerne høre mere om billige veteranforsikringer.
- Ja, jeg vil gerne have yderligere oplysninger om private forsikringer.

Navn

Adresse

Svarkupon sendes i lukket kuvert til DVK.