

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 253 - Juli 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/Forsikringsforhold
Jørgen Behrendt
Klintsøvej 8
2665 Vallensbæk - 43 53 55 03

Sekretær
Registre og Sektioner
Peter Løvstrøm Sørensen
Gedvad 39, st.th.
2800 Lyngby - 44442586

Kasserer
Steffen Frølich
Lindevej 6
2791 Dragør - 32535922

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

København
Claus Neble
Fuglebakken 1
2000 Frederiksberg - 31 19 82 72

**Sjælland,
Lolland Falster og Bornholm**
Willibald Farbmacher
Hjortevænget 613
2980 Kokkedal - 42245167

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 Løvstrøm 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, Rødekrø

Sydøstjylland
Børkop Vandmølle

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
Fax 75647109
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

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

Forsiden: VW cabriolet 1968. Foto: Jens Heldgaard

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Månedens køretøj	12
Leder	4	Erhvervskøretøjer	23
Import told af gamle biler	5	Styrkeprøven	24
Klubaktiviteter	6	Brønshøj Museum's veterantræf	25
Rapport fra FIVA	7	Teknisk information	26
Mine biler i USA	8	Bilhistorisk Tidsskrift	28
Skandinavisk V8 træf	10	Køb salg og bytte	34
Musée Peugeot	11	Næste Veteran Tidende udkommer uge 33, 1997	



Møder

Juli

15. Klubmøde - Kværkeby. Der afholdes ikke møde (sommerferie).
17. Aktivitetsaften - København. Mødested: kl. 19.00 Havnen, Dragør
21. Vestjylland, Sindinggaard holder ferie, så intet møde.
29. Klubmøde - Egeskov, Fyn. Der afholdes ikke klubmøde denne dag (sommerferie).

August

05. 19.30: Klubmøde - Ristrup Hovedgård.
07. 19.00: Klubmøde - Nivågård.
11. 19.00: Klubmøde - Klippinge.
12. 19.00: Klubmøde - Nivå. Biblioteksaften.
12. 19.30: Klubmøde - Børkop Vandmølle.
14. 19.30: Klubmøde Rødekro (se under klubaktiviteter
18. 19.00: Klubmøde - Sindinggård, Vestjylland. Besøg af klubbens formand Poul Suhr. tlf. 97895062.
19. 19.30: Klubmøde - Kværkeby. Alm. mødeaften.
19. 19.30: Klubmøde - Nordjylland, Aalborg (nyt mødested).
26. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn.

September

02. 19.30: Klubmøde - Ristrup Hovedgård

Løb og arrangementer

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

2. Kl. 9.00. Stevnsløbet - Østsjælland. Tilm. Hans Peter Nielsen, tlf. 53678093.
2. Kl. 9.00. Glostrupløbet, København. Arr. Sten Hasselmann & Jørgen Behrendt, tlf. 43535503.
2.-3. Munkebjergløb & Hill Climb. Info, tlf. 31546922, Fax. 75720886.
9.-10. Bil-Festivalen 97, Roskilde Dyrskueplads
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

Oktober

07. Center Mobilium "Franske oplevelser".

Indflydelse eller hvad?.



Når man ser på hvor mange medlemmer der møder op til klubbens generalforsamling, må man undre sig.

På den sidst afholdte d. 19 april 97 mødte 25 op til tiden og 4 kom en halv time efter start, altså ialt 29 personer, heraf var de 11 bestyrelsesmedlemmer og opstillede. Det vil sige 18 medlemmer, bestemte klubbens nærmeste fremtid. Det er det der undrer mig. Hvorfor kommer der ikke flere? Hvad er der galt, eller er der ikke noget i vejen? Er det bare en tendens at overlade arbejdet til de andre, eller gør klubbens ledelse en fejl, siden det er sådan?

Når der er noget godt på programmet ved klubmøderne er der jo medlemmer nok der møder op.

På Sjælland er vi gået op i mødefrekvens, så der er to mødedage om måneden, det har haft den virkning at der er kommet langt flere til møderne, det er den mekanisme jeg synes der er mærkelig, lige så snart der er noget på tapetet hvor der kan blive tale om at man er forpligtet, så daler entusiasmen.

Jeg er begyndt at gå den modsatte vej, nemlig at spørge udvalgte medlemmer om hjælp til de arrangementer der bliver afholdt, og sørme om ikke der altid er folk der er villige til at tage en del af arbejdet. Det er dejligt at se hvordan hjælpsomheden bliver større og større. Apropos Arne Sørensen leder for et par måneder siden om foreningsrettens grundlovssikrede rettigheder, der i sidste måned har været gældende i 148 år, så er det mærkeligt at man ikke holder mere på sine demokratiske rettigheder i vores klub.

Det var lidt af det sure, så nu må vi nødvendigvis komme til det søde. Hvor er det dejligt, at der er så mange flinke, rare, søde og hjælpsomme medlemmer i vores klub. Uanset at man ringer sent på aftenen, bliver man altid mødt med venlighed og hjælpsomhed, hvis man har et teknisk problem eller behøver hjælp med en løsning på et mekanisk problem, så er ildhuen utroligt stor for at hjælpe. Der havde Arne fat i noget essentielt, det er også det der er klublivet.

Så må vi jo nok leve med at der er så få der møder op til generalforsamlingen.

DVK

Claus E. Neble
Bestyrelsesmedlem



Importtold af 30 år gamle biler, importeret for mere end 3 år siden

Classic Bil og MC ved Jens Robdrup bruger meget spalteplads i sit juli nummer, til at skælde ud på Told & Skat, i forbindelse med afslag på tilbagebetaling af ulovlig opkrævet importtold, på sager der er mere end 3 år gamle.

Told & Skat henholder sig til den sædvanlige 3 års forældelsesfrist. Jens Robdrup opfordrer til at man anlægger sag mod Told & Skat for at få refunderet told i sager der er ældre end 3 år, idet han argumenterer for, at det er urimeligt at det skal falde borgerne til skade, at Told & Skat har administreret på ulovligt grundlag.

Dette synspunkt kan vist de fleste tilslutte sig.

Virkelighedens verden ser dog desværre p.t. lidt anderledes ud.

Der er som sagerne står i dag ikke meget ide i at sætte næsen op efter at få sin for meget betalte told tilbage, og bruge tid og penge på en retsag. Jeg skal henvise til en netop aflagt landsskatteretsdom i en lignende sag. Sagsøger fik ikke refunderet for meget betalt skat der lå ud over 3 års fristen.

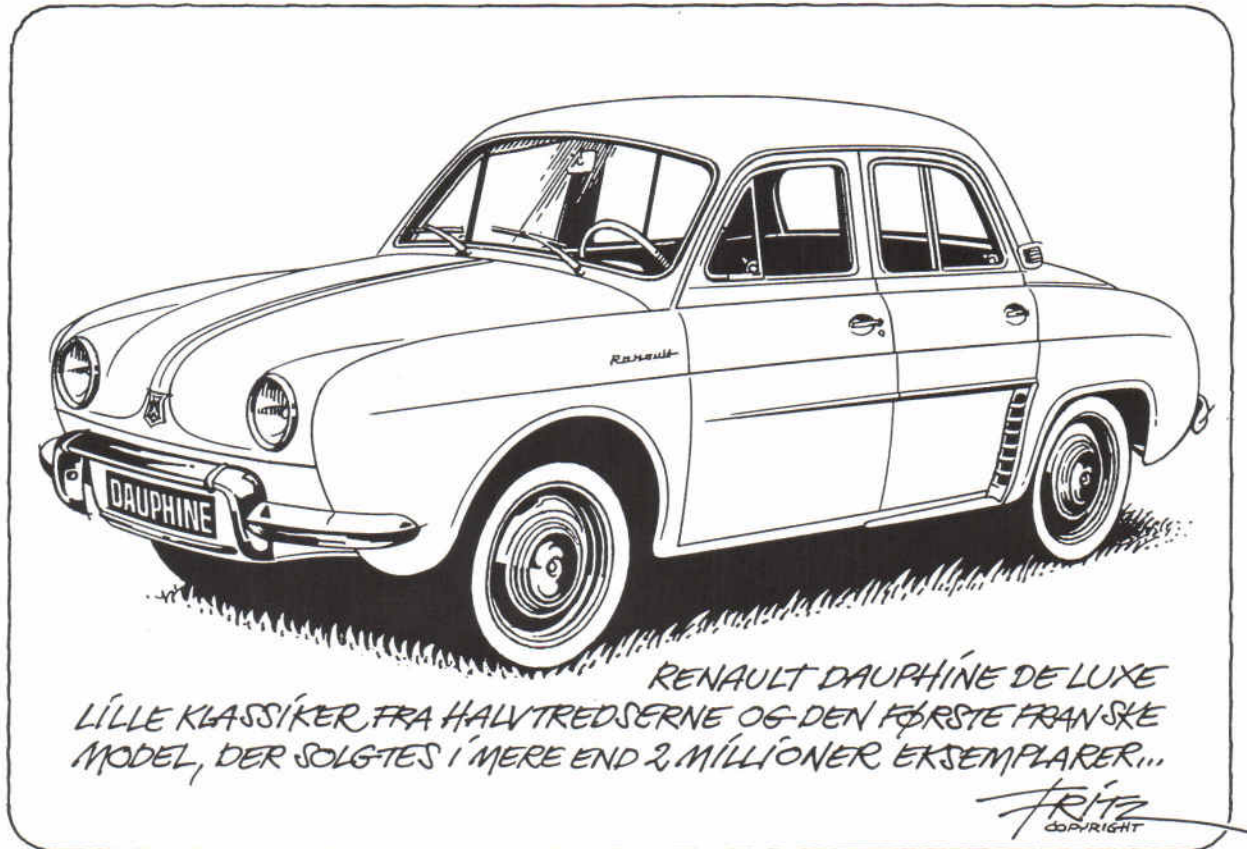
Sagen er meget parallel, idet den angik ulovligt opkrævet aktieudbytte skat, for Malaysiske aktier. Sagen gik helt tilbage til 1973, hvor skattemyndighederne i modstrid med en med Malaysia indgået dobbeltbeskatningsaftale afkrævede fuld udbytteskat i Danmark.

Her er der også tale om at myndighederne har administreret på direkte ulovligt grundlag, i klar

modstrid med gældende ret. Men ikke desto mindre fastholder Landsskatteretsdommen at Told og Skat ikke skal tilbagebetale, hvad der ligger ud over 3 års forældelsesfristen.

Vi kan derfor kun sætte hvor lid til politikerne og håbe at denne helt urimelige behandling bliver ændret. Vor nuværende politiske magthavere er ikke positivt indstillet til en ændring, men Gitte Seeberg fra de konservative vil rejse spørgsmålet over for den ansvarlige minister. Vi kan kun håbe og bede til at det vil give resultat.

*Steffen Frølich/Miljøudvalget
Motorhistorisk Samråd.*



**FYN - EGESKOV.**

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

Ingen klubmøde i juli

ØSTJYLLAND - RISTRUP

Tirsdag den 5. august kl. 19.30

Vi planlægger at arrangere en mindre køretur denne aften. Denne gang nøjes vi ikke med at køre på Ristrup's jorde, men tager også alfar vej i brug. Der er vanskeligheder indlagt i turén, der nok mest henvender sig til efterkrigsbiler/MC. Vi både starter og slutter i Ristrup.

OK-Herregårdsløbet

bliver desværre ikke til noget i år, da jeg ikke har haft de fornødne personlige ressourcer til at lave løbet. **OK** har i stedet været sponsor for Vitus Beering løbet, og jeg skal benytte lejligheden til at sige tak til **OK!**

Tom Jensen

NORDJYLLAND - AALBORG

Tirsdag den 19. august kl. 19.30

Bestyrelsen tager initiativ til at starte mødeaktiviteter op i Nordjyllands området. Vi har fundet en kro lige syd for Aalborg. Kroen ligger idyllisk lige ned til en sø og bæk.

På den første mødeaften vil vi snakke om mulighederne for at have aktiviteter i området. Nær-

mere beskrivelse kommer i næste nummer.

Tom Jensen

KØBENHAVN - NIVÅ

Torsdag den 17. juli

Aktivtetsaften. Vi mødes på Dragør Havn kl. 19.00, ingen tilmelding.

Torsdag den 24. juli

OBS! IKEA's aftenløb er denne gang tirsdag den 24. juli, og ikke som normalt den sidste torsdag i måneden. Mødetidspunkt mellem kl. 18.00 og 19.00.

Claus Neble.

ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

OBS! OBS!

Undtagelsesvis er augustmødet flyttet til mandag den 11. august kl. 19.00. (For dem der ikke ved det er møderne ellers altid den 2. torsdag i måneden).

Vi har lånt en manøvreprøvebane denne aften. Her kan du afprøve bilens og dine grænser. Der vil være kyndig instruktion, så snyd ikke dig selv for denne hæsblæsende aften. Tilmelding på tlf.: 53678205.

Hilsen Henning og Kaj

SYDØSTJYLLAND BØRKOP VANDMØLLE

Tirsdag den 27. maj 1997 blev der afholdt et orienteringsmøde på restaurant Børkop Vandmølle ved Fredericia. Formålet med mødet var at få drøftet muligheden for at få etableret et mødested i det Sydøstjydske. Der var fremmødt 54 interesserede medlemmer, og det blev besluttet at etablere mødested på Børkop Vandmølle med et månedligt møde den anden tirsdag i hver måned.

Der blev oprettet et arbejdsudvalg med foreløbig 2 personer, nemlig

Asger Bækmark Christensen, Børkop og Erik Hougård, Vejle, der vil tage sig af mødeaktiviteterne. Næste møde er:

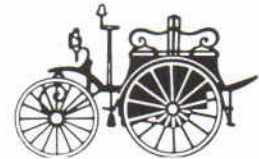
Tirsdag den 12. august 1997.

VESTJYLLAND SINDINGGAARD

Mødet tirsdag den 20.05.97, blev aflyst i sidste øjeblik, thi Jens Bjerregaard, som vi skulle have besøgt, lå i flytterod, grundet salg af en del af sin produktion. Fra aktivitetsudvalgets side, forsøgte vi at ringe til så mange som muligt, og ændre til almindeligt møde, dog uden større effekt. Kun få mødte på Sindinggaard, men vi havde et hyggeligt møde. Bedre gik det i juni, hvor mange kom i gammel bil til mødet i Holstebro Amerikanerbil Klub, omend det ikke var skrevet i bladet under Vestjylland. Holstebro Amerikanerbil Klub har til 1-7 Klublokale på Holbergvej, her har de kun tilladelse til at parkere 3 vogne på pladsen foran klublokalet, så kvoten var vist overskredet, da gården var propfuld af veteraner og amerikaner biler, men flot så det ud. Snakken gik livligt, ikke mindst om de tekniske dele, vi fik indblik i hvordan man køler olien i en automatgearkasse o.s.v. Vi sluttede aftenen i Van Noys Klublokale med mere snak over kaffen.

Venlig hilsen

Finn Riistoft Nygaard





Rapport fra FIVA

Der er dannet fire nye FIVA aktionsområder:

- FIVA Public Relations
- FIVA medlems relationer og forhold
- FIVA
- FIVA relationer til motor industrien
- FIVA relationer til motor museer

FIVA vil således fremover intensivere indsatsen for via pressen, at informere om aktiviteter og sprede viden om de særlige forhold for vores spændende hobby.

Undertegnede har ansvaret for

medlems relationer, og har således fremlagt et oplæg til et spørgeskema, som bliver det første i en række til klarlæggelse af forskellige relevante forhold hos FIVA's medlemmer. Disse oplysninger vil i fremtiden have indvirkning på FIVA's indsats.

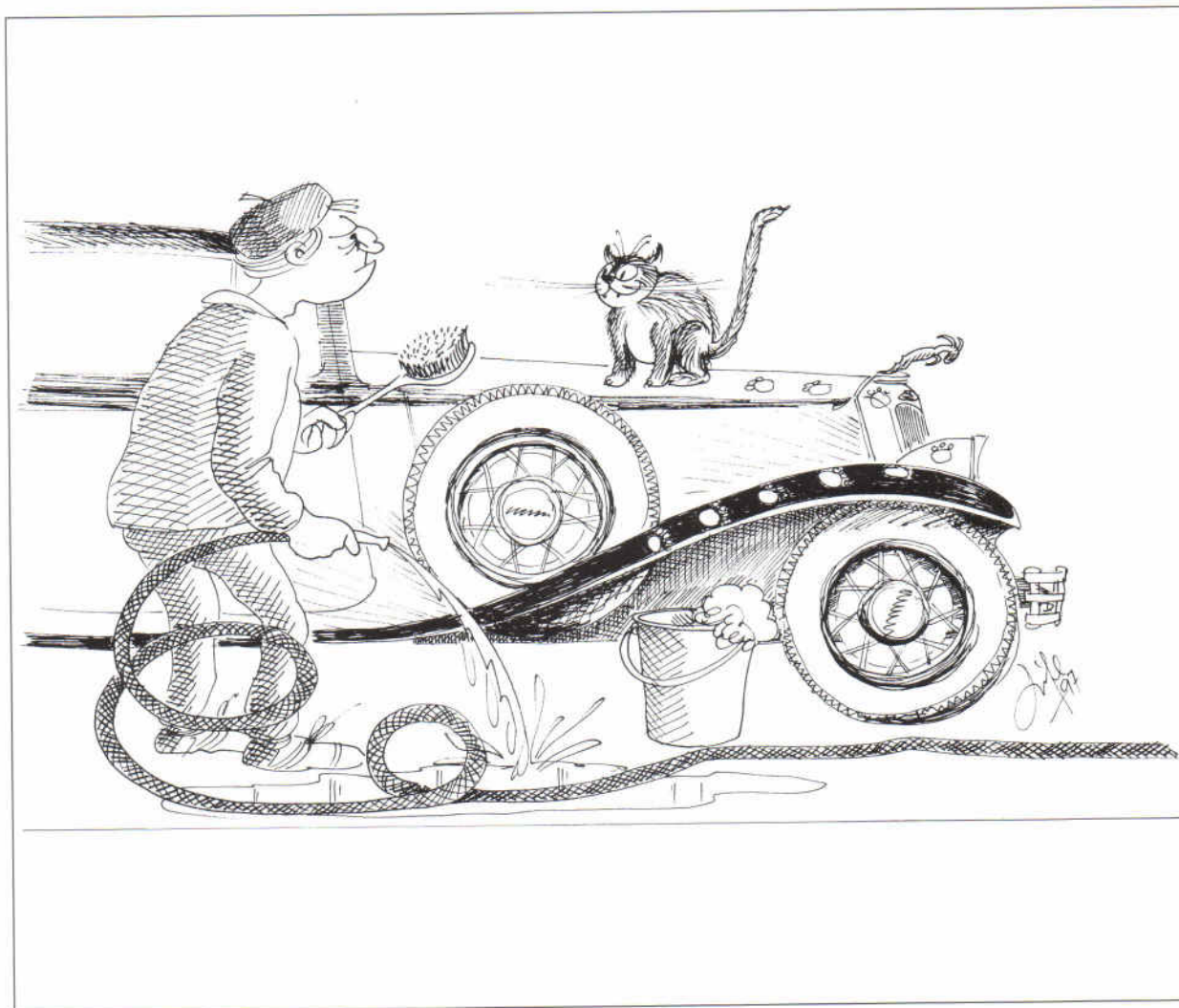
FIVA vil styrke sine relationer til motor industrien til gensidig fordel. Men også i håb om, at det kan styrke FIVA's finansielle side, i form af særlige medlemskaber for motor industrien.

FIVA vil ligeledes knytte særlige bånd til motor museer, således at

den aktive og den stationære side trækker på samme hammel. Blandt andet er det tanken, at motor museerne kan opnå en særlig FIVA status.

Der foreligger nu en formel ansøgning fra Motorhistorisk Samråd om FIVA medlemskab, som fremtidig dansk repræsentant. Der er samtidig informeret om, at dette vil medføre, at Dansk Veteranbil Klub vil ophøre med sit medlemskab.

Claude Teisen-Simony



Mine biler i USA

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.

Maskihandler Jens Toft i Højmark ved Lem i Vestjylland fortsætter her sine erindringer fra et ophold i USA i 1952-53. Artiklerne er bearbejdet af DVK-medlem Gorm Albrechtsen, Herning-Folkeblad

Andet afsnit handler om hvordan unge Jens Toft udskiftede sit bilvrag med en noget pænere ekvipage, der skulle med hjem til Danmark. I tredje afsnit fortælles om hvordan han kom hjem til Danmark - efter et par fikse manøvrer på et skattekontor.



Flot kørende i maj 1952 i den Plymouth 1934, som skulle bringe unge Jens Toft gennem mange stater i USA og mange oplevelser. Bilen står som original med nypudset lak, men med nyt tag og ny kobling. Også inskriptionen på vognsiden er ny: Begrebet Flying Enterprise of Denmark blev skabt ved den lejlighed. Jens Tofts flyintresse fornægter sig ikke. Nederst på døren står malet: Pilot: Jens Toft.

Mandag den 6. Oktober startede med havregrød, idet brød og Corn flakes var sluppet op. I løbet af dagen kom jeg ned i varmen og sov om natten under palmerne i San Joachin Vally og dagen efter så mig om efter et arbejde. Jeg fandt hen på dagen ud af at den dal var et nummer for varm for mig, og fortsatte til Salinas dalen nærmere Stillehavet, og hvor det aldrig blev helt så varmt. Her fik jeg arbejde som malker til en løn af 220 Dollar om måneden plus kost og logi.

Der var mange unge danskere der malkede der på enen, og det blev jo diskuteret hvor man skulle tage hen og tjene penge næste sommer. De fleste ville ihvertfald ikke malke mere, hvis man kunne blive fri. Nogle havde sommeren før været på hvedefarme i Montana og der kørte traktor hele sommeren, for en løn af ca. 200 Dollar om måneden plus kost og logi,

og så havde man fri om Søndagen, hvilket lød meget tiltalende, efter et år med meget lidt frihed. Jeg funderede på at tage til Montana, men først skulle jeg have fundet en nyere bil til at tage med hjem. Hvis man tog en bil med hjem, skulle man have ejet den mindst seks måneder, for at man kunne få den indregistreret i Danmark. Jeg var kommet i forbindelse med en morbror til min svoger. Han boede i Detroit og ville gerne hjælpe mig at købe en bil der. På grund af transportomkostninger var biler meget billigere i nærheden af hvor de blev lavet, end for eksempel i California, og det gjaldt også for nyere, brugte biler. Ebbe havde en onkel nord for Chicago, og han havde tilbudt at hjælpe Ebbe

med bilkøb, så vi fandt ud af, at vi ville slå vore pjalter sammen og køre i min Plymouth østpå.

Onsdag den 25. Marts startede vi så sydpå mod Los Angeles. Undervejs var vi inde for at se til en anden kammerat, hvilket vi ikke skulle have gjort, idet mit udstødningsrør brækkede af, da jeg kørte ad den hullede vej for at komme op til farmen. Reparationen tog så lang tid, at det var blevet aften før vi var i Los Angeles hvor vi besøgte en kammerat som viste os lidt af byen, blandt andet Hollywood. Aftenen sluttede med en drink i en bar der hed „The hangman's tree“.



Næste dag startede vi med at få skiftet olie på bilen, hvorefter vi satte kursen mod Phoenix i Arizona, først gennem vinmarker og områder med appelsinplantager, hvor appelsiner var så billige, at det ikke engang kunne betale sig at stjæle dem, 25 cent for en sækfuld. Så kom vi til tørken med kaktus og op til 45 grader Celsius. Vi ville gerne til Phoenix inden aften, så vi kørte godt til, op til 65 miles i timen, og det var dumt, for pludselig kom der en mislyd fra motoren. En mekaniker på en benzinstation bekræftede vore anelser: et leje var røget sig en tur, og da vi var klar over, at en reparation ikke kunne komme på tale, fortsatte vi forsigtig de 15 miles til Blythe, en større by lige før Coloradofloden, hvor vi på plymthværkstedet fik at vide, at en reparation ville koste 40 dollar, og at han ville give 15 dollar for bilen. Vi besluttede at tage med bus østpå, og da bussen først gik senere fik vi et hotelværelse, og ville så om for at sælge bilen. Da hotelværtten hørte om vort problem bød han os 25 dollar for bilen, og så var det naturligvis ham der fik den.

I Detroit opsøgte jeg Peter Ernsten og vi begyndte straks at se på biler. Jeg havde bestemt mig for at jeg ville have en Chevrolet, helst ikke over et år gammel. Peter tilbød mig, at hvis jeg ikke kunne finde andet, så kunne jeg købe hans 1951 Chevrolet Bell-Air, men da den var 2 dørs, var den ikke så interessant. Vi kørte så rundt og besøgte 25 - 30 bilhandlere, og da vi kom til aften havde vi en lang liste over biler som var interessante. Deraf udvalgt vi fem, som der skulle ses nærmere på og prøvekøres. Næste formiddag var Peter optaget, så han lånte mig sin bil, så jeg kunne køre rundt og afprøve de fem udvalgte biler, og så var der bare to tilbage. Om eftermiddagen kørte Peter med, for at se på de to biler. Den ene var meget flot, men motoren trak ikke som den skulle. Det kunne jo lig-

ge i en lille ting. Vi prøvede igen bilen, og kørte så ind til en mekaniker, og Peter spurgte ham, om han for fem dollar kunne fortælle os, hvilke fejl der var ved bilen. Han lyttede på motoren, skruede karburatoren lidt ned i tomgang, hvorefter dommen lød på, at stemplerne var meget slidte, og at motoren ville bruge meget olie. Vi skulle så videre til den sidste, men undervejs kom vi forbi en Chevrolet forhandler, hvor vi ikke tidligere havde været. Og der stod min bil! Den så pæn ud og prisen var rimelig, men den ville ikke starte. Vi fortsatte så over til den sidste, vi tidligere havde set på. Motoren gik meget fint og vi fandt ikke noget at udsætte på den, udover prisen, som han kun ville slå 45 dollar af på. Vi sagde, at vi ville sove på det, og på tilbagevejen holdt vi igen ind til Chevrolet'en, der ikke ville starte. Her havde man i mellemtiden tørret tændrørene, og nu startede den fint. Vi prøvekørte den, hvorefter Peter sagde, at hvis vi kunne få prisen 50 dollar ned, så var det den bil, jeg skulle købe. Vi fik den 85 dollar ned! Jeg havde krævet, at den i prisen skulle smøres og have olien skiftet. Den ville være klar næste formiddag. Jeg fik min gamle ansvarsforsikring overført samt tegnede en kaskoforsikring. Bilen var en hvid-grå 1951 4 dørs Chevrolet Styleline De Luxe. Da vi nu skrev April 1953, var den nok ca. to år gammel. Speedometeret stod på 15000 miles, men det var der antagelig fusket med. Det er ikke så vanskeligt at købe bil, når man har en fagmand med, og går efter noget helt bestemt, og der så er så stort udvalg, som vi havde i Detroit. Tirsdag morgen startede vi med at se på biler, og lørdag morgen var jeg klar til at starte vestpå, så vi havde altså brugt fire dage på operation Chevrolet.

På vejen til Montana ville jeg besøge min gamle plads i Wisconsin, og havde undersøgt hvad en færgebillet over Lake Michigan ville koste, men da jeg syntes at

13 dollar var for meget, besluttede jeg at køre syd om søen gennem Indiana, Michigan og Chicago.

De biler som de unge danskere kørte rundt i, kaldte man trainee cars. Der er fortalt utallige historier om de unge danskeres oplevelser med deres biler. En kørte rundt i en tredørs Chevrolet, og en sådan havde man aldrig hørt om før. Han var væltet rundt med den, og en bagdør var blevet blokeret, men bilen kørte stadig godt nok. En anden var på langfart i en Studebaker, da toppakningen blev utæt. Reparation på et værksted ville koste 15 dollar. En ny toppakning kostede 1 dollar, og et sæt topnøgler gav han 9 dollar for, og så klarede han sagen selv og havde sparet 5 dollar. Topnøglesættet havde han med hjem til Danmark i hans nye Ford, sammen med en kæmpe værktøjskasse han senere købte hos en pantelåner i Las Vegas. To mand var på vej tilbage til Montana fra California, da der røg et plejlstangsleje. Man demonterede bundkaret, skruede det defekte plejlstangsleje af og blokerede smørehullet i krumtappen og satte et spændebånd omkring, og humpede hjem på fem cylindre! (fortælles der)

Fortsættes i næste nr.



Skandinavisk V8 træf i Haslev 16 - 18 maj.

Vi ankom til mødestedet som var Haslev Seminarium fredag kl. ca. 17.00. Der var allerede en del biler samlet. Oppe i cafeteriet sad de otte arrangører som bestod af Birger, Lene, Kim, Dorthe, Lars, Lotte sidst men ikke mindst Niels og Jytte der tog imod os. Der var stillet kaffe, øl og vand frem til fri afbenyttelse. Det var en hyggelig måde at blive modtaget på. Vi fik derefter udleveret nøgler til vores værelse og Kim tog med over for at vise os hvor det lå. Vi fik et dejligt lyst dobbeltværelse med bad. Kl. 19.00 var der fælles spising i kantinen med en buffet bestående af lunt og kold bord. Til maden kunne vi købe øl og vand til billige priser. Efter maden blev der serveret kaffe og så kunne vi bruge resten af aftenen til at snakke og kikke på alle de flotte biler der var ankommet, (vi manglede des værre en masse danske biler, lidt dårligt ikke.) Vi gik i seng ca. kl. 24.00.

Næste morgen var der stort morgenbord + gammel dansk fra kl. 8.00 til kl. 9.30. Kl. 10.00 blev vi kaldt sammen, nu var det tid til at køre tur og løse opgaver. Vi kørte rundt i Haslev og omegn „meget smukke omgivelser“ efter en beskrivelse der bare stod til ug. Vi havde flere stop undervejs. Bl.a. Ford i Haslev hvor 1. prøve blev holdt det gik ikke så godt, men o.k. Ved Rosendal slot gik det heller ikke så godt men vi fik udleveret

en madpakke samt sodavand eller øl til dem der ville have det, så det gjorde det godt igen. Næste stop var Bregentved slot hvor 3. prøve skulle laves, det gik altså heller ikke så godt, men i stedet for fik vi kaffe samt wienerbrød. Derefter kørte vi tilbage til Haslev Seminarium hvor vi igen blev opvarmet med øl og vand. Så var det ved at være tid til at finde værelset igen, vi skulle jo være klædt om til festen om aftenen.

Kl. 18.30 går vi over til festsalen hvor vi for velkomstdrinks. Så bliver dørene åbnet ind til festsalen der er flot pyntet til aftenens middag og festtaler og lign. Her bliver vi trakteret med en tre retters menu samt et glas vin, bestående af hønsesalat hovedret svinekam stegt som vildt til dessert store chokoladekager, friske jordbær, kivi, is. Under middagen var der en pianist der spillede, det vakte jubel hos nogle af de svenskere som vi sad sammen med, de syntes det var rigtig hyggeligt. Efter hovedretten var der tid til at dele præmier ud som bl.a. var sponsoreret fra Veteranbilklubben samt flere butiksejere i Haslev. Svenskerne havde også præmier de delte ud, den del stod Olav for. Nordmændene roste os for vores træf, så de var ikke kede af at dagene faldt sammen med deres nationaldag, de havde kun rosende ord at sige om træffet. Efter maden blev der serveret kaffe og ka-

ger. Kl. 22.00 kom et 3 mands orkester og spillede op til dans. Så vi brugte resten af aftenen til fest og hygge. Vi gik i seng kl. ca. 02.00. En rigtig dejlig dag.

Næste morgen var morgenbordet fornuftig nok flyttet til kl. 9.00 - 10.30. Derefter afleverede vi nøgler til værelserne og så var det tid til at køre hjemad. Det har været en dejlig weekend og alle penge værd med alt det vi har fået kan det simpelthen ikke blive bedre (Nordmændene har noget at leve op til). Jeg kan ikke forstå at vi danskere ikke kan bakke noget mere op om et træf ovenikøbet et Skandinavisk V8 træf der bliver holdt i Danmark og arrangeres af nye unge kræfter der ikke har en klub i ryggen, men gør tingene på eget initiativ, selv skaffer lokaler, hoteller, sponsorer samt alt hvad der skal til for at man kan holde et træf Jeg tror svenskerne, nordmændene, hollænderne samt tyskerne går hjem og siger DANMARK KAN JO GODT.

En stor tak til Lene og Birger Blakø, Dorthe og Kim Høier, Lotte og Lars Grønager samt Jytte og Niels Madsen.

Fra nogle tilfredse deltagere
Jette og Klaus Saaby Hansen
Roskildevej 406
2640 Hedehusene

Skandinavisk Ford V8 træf i Pinsen

Det blev en succes og en fin oplevelse for deltagerne, og det skyldes først og fremmest familierne Blakø, Grønager, Høier og Madsen, som i lang tid forud havde arbejdet med tilrettelæggelsen. Der blev kørt en meget smuk tur i det sydsjællandske med diverse

"overraskelser", og dertil kom så en perfekt indkvartering, god forplejning og en fin fest med musik og det hele lørdag aften. De fortjener stor tak for det velgennemførte træf.

Vi må love for, at der kom et så stort antal svenske og norske del-

tagere, at træffet i det hele taget kunne gennemføres, men samtidig spørge: hvorfor kom der ikke flere danske V8'ere??

Venlig hilsen
L. David Nielsen



Musée Peugeot i Socheaux

Af Claus Sonne Linnedal

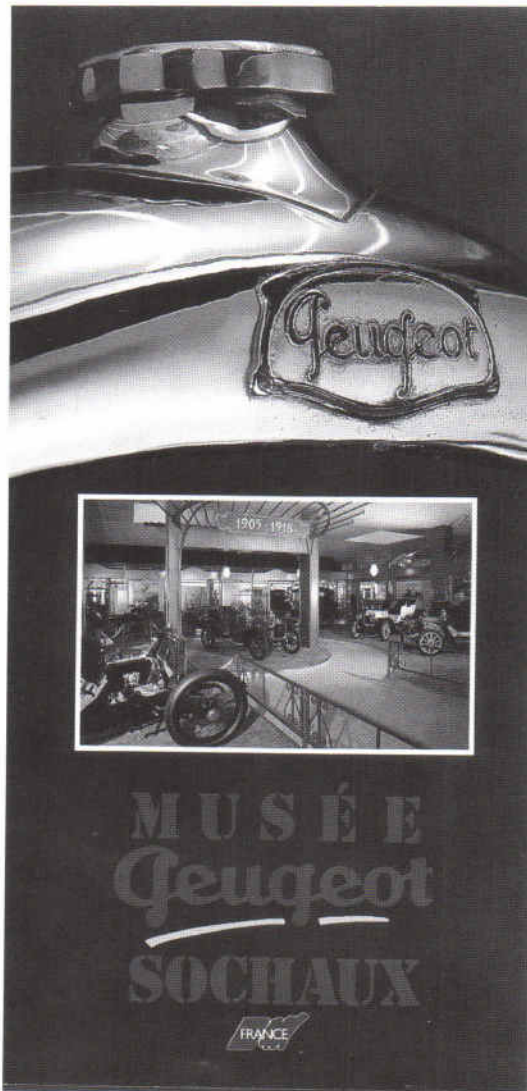
Hvis du en dag skulle få den gode idé, at lægge vejen forbi Brødrene Schlumpfs fallerede tekstilfabrik i Mulhouse - Musée National de l'Automobile (Collection Schlumpf), eller iøvrigt skulle være på de breddegrader, skulle du overveje at lægge vejen forbi Musée Peugeot ved samme lejlighed. Musée Peugeot har til huse i Peugeots gamle fabrik i Socheaux, som ligger i udkanten af Belfort, cirka 60 km vest for Mulhouse, ad vejen imod Dijon.

Peugeot-brødrene etablerede deres første fabrik i Paris, men da bilproduktionen startede i begyndelsen af århundredet, flyttede man produktionen til Socheaux i industriområdet Alsace. Peugeot fabrikkerer iøvrigt stadig biler i området.

Ved frakørslen til Socheaux, vil man erfare at denne egn har et nært tilknytningsforhold til bilen med løven. Den overvejende del af bilparken er fra Peugeot, og hele byen er nærmest centreret omkring resterne af den gamle fabrik, som lægger lokaler til museet.

Indenfor mødes man af Peugeot-freres fascinerende alsidighed. Udover biler har de været ophavsmand til et imponerende udbud af produkter. Peugeot startede med at producere cykler og motorcykler. Siden kom bilproduktionen og beslægtede ting såsom bådmotorer, flymotorer og knallerter. Endvidere har Peugeot haft en betragtelig produktion af køkkenredskaber, symaskiner og værktøj. Prøv eksempelvis at vende bunden i vejret på peberkværnen derhjemme, den er muligvis fra Peugeot.

Biludstillingen er opdelt i fem tidsperioder (oprindelig 6), samt



en "blandet landhandel" med rally- og specialbiler, forsøgsmodeller og sportsvogne.

Tidsperioderne starter ved århundredets start, og bevæger sig herefter op til årene omkring anden verdenskrig. Bilerne er assisteret af tidstypiske remedier såsom cykler, benzinstandere, værkstedsinteriør, figurer i originale klæde- og lignende. Der er et andet verdenskrig-sceneri, hvor modstandsfolk er ved at skjule en model 402 i en lade. Udstillingen har en repræsentant for næsten samtlige modeller frem til den anden store krig, blandt andet er der et par fantastiske eksemplarer af både model 401 og model 601 fra primo

30'erne, som er helt på højde med det fineste og største fra USA, England og Tyskland. Selvom der i brochurermaterialet for museet eksisterer en „periode“ med biler fra 1945-60 (model 203, 403, 404), må man lede forgæves efter køretøjerne. En flink dame lod mig forstå at de „nye“ biler var hældt i mølpose, til ære for en race- og rallyudstilling. Selvom denne udstilling blandt andet indeholdt en 402 Darl'mat fra 1938, samt en 906 Le Mans-vinder fra starten af halvfemserne, synes jeg det var lidt af et offer at undvære efterkrigsbilerne.

Udover biler har Peugeot haft et stort udbud af cykler, knallerter/scootere og motorcykler. Museets store samling repræsenterer et udsnit af modellerne. Motorcyklerne har tyngden før krigen, mens cykler og knallerter også nærmer sig vore dage. Der er blandt andet udstillet en række Tour de France racere, med Bernard Hinaults vindercykel fra slutningen af halvfjerdserne, som den nyeste.

Hvis du alligevel er på de nordøst-franske breddegrader, kan det varmt anbefales at besøge Musée Peugeot. Du vil få et godt indtryk af et enestående stykke fransk industrihistorie, selvfølgelig med hovedvægten på de firhulede.

Hvis du alligevel er på de nordøst-franske breddegrader, kan det varmt anbefales at besøge Musée Peugeot. Du vil få et godt indtryk af et enestående stykke fransk industrihistorie, selvfølgelig med hovedvægten på de firhulede.





Tekniske data for cabriolet'en.

Motor: 4 cyl. Boxer. Ca. 1584 cm³

Luftkølet. Ca. 50 hk

Gearkasse: 4 synkr. gear

Affjedring: Tværgående torsionsstænger + støddæmpere.

Bremser: Skiver for - tromler bag.

Kaleche: 3 lags- med coatet stof yderst, og isolerende mellemlag.

"Folkevognen"

Boblen, Käfer, Beetle o.s.v - den lille folkevogn har mange navne verden over, og enten hader man den, eller også elsker man den - få kan sige sig fri for, på et eller andet tidspunkt at have været i kontakt med bilen eller nogle der har ejet en "boble".

Der blev produceret over 20 millioner - heraf kom ca. 203.000 til Danmark, og langt de fleste er nu borte igen.

Vores Folkevogne

Af Tove og Jens Heldgaard

Vores interesse for den lille enkle bil blev vakt i 1993, da Niels (vores søn) begyndte at "se på bil" - vi kiggede nederst i bil annoncerne efter noget billigt vi kunne sætte i stand, og valget faldt på en VW 1303'er fra 1973.

Den købte vi, skilte ad, og smed det meste væk !! - så havde vi lært noget om skjult rust, men havde dog set det geniale i den næsten 50 år gamle grundkonstruktion. Vi fik købt stumper + endnu en bil, og ved fælles hjælp og efter mange hyggelige timer i garagen, kunne Niels stolt skrue nummerpla-

der på 03'eren den 13. Maj 1994, - efter et problemfrit syn hos bilinspektionen i Skanderborg. (Synsassistentens bemærkning: "Det er rart at se et stykke ordentligt arbejde" - den var vi glade for !!)

Efter denne omgang havde vi en lille pause, men havde dog fået mod på endnu et projekt - og efter nogen søgen fandt vi i Tyskland en cabriolet fra 1968, som tilsyneladende var til at redde fra rustdøden.

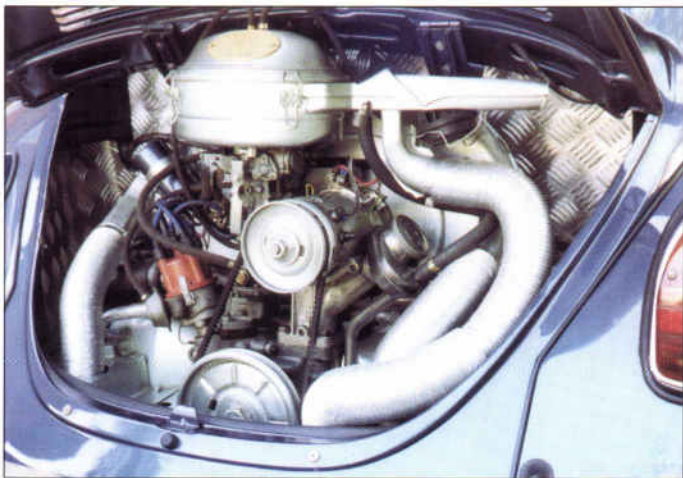
Vi gik igang, og havde nu mere erfaring som grundlag.

Dog er der mange specielle løsninger i denne model - der blev fremstillet hos Karmann. Der er særlige bærebjælker svejst under

panelerne, der er forstærkninger i karosseriets nederste hjørner omkring dørene, og så er der hele kalechekonstruktionen.

Det vigtige vi startede med, var at svejse en afstivningsramme indeni bilen, inden de dårlige dele i bunden blev skåret bort - dette sikrer at man "holder målene", når tingene igen skal samles.

Alt blev nu adskilt, rensat / sandblæst, bundkonstruktionen metaliseret, alt grundet og malet mange gange med en god to-komponent lak, for endelig at blive genopbygget igen med behørig indfedtning og indsmøring af alle samlinger m.v., så vi for håbentlig ikke skal igang igen foreløbig.



I motorrum har vi tilladt lidt "gejl", idet bagvæggen er beklædt med aluplade istedet for det sorte pap/filt, der udgør en brandrisiko - alle blikdele er afrenset og derefter elektrogalvaniseret - let at holde pænt.



Nyt interiør - modellen er med høj sæderyg, og syningen er lavet ret tæt på original-mønsteret.

De fleste "smådele" var heldigvis bevaret, så de var til at pudse op igen, blot skulle vi sende messingrammerne omkring sidevinduerne til omforchromning.

Cabriolet'en blev færdig og indregistreret i august 1996, og når vi nu her i sommeren 1997 kører ture i det smukke østjyske landskab, får vi belønningen for de mange timers arbejde - det er en fornøjelse at køre ad de små veje og opleve steder, man normalt ikke kommer i det "daglige

På prøveplader til sadelmager for at få hjælp til kalechemontage



Klar til mange dejlige ture i sommerlandet.



Specielt ved cabrioletér er det vigtigt med en god afstivning, inden der skæres i karosseriet. Her er stativet fikseret i hængselbeslag og beslag til sikkerhedsseler bag.



Karosseriet monteres på en lille vogn - dette letter transporten og giver god adgang til undersiden når der som her skal grundmales.



Kaleche-stativet var meget medtaget, og måtte fornyes flere steder - bl.a. er der monteret nye "trædele", og alt er malet grundigt efter sandblæsning.



Karosseri og skærme blev befriet for mange lag mystisk lak med en varmpistol, og derefter sletet i bund, inden behandling med grunder m.v.

ræs", - og over alt møde venlige folk, der gerne vil snakke om folkevogne - alle har kendt disse populære biler, og vil gerne fortælle om gode oplevelser med dem.

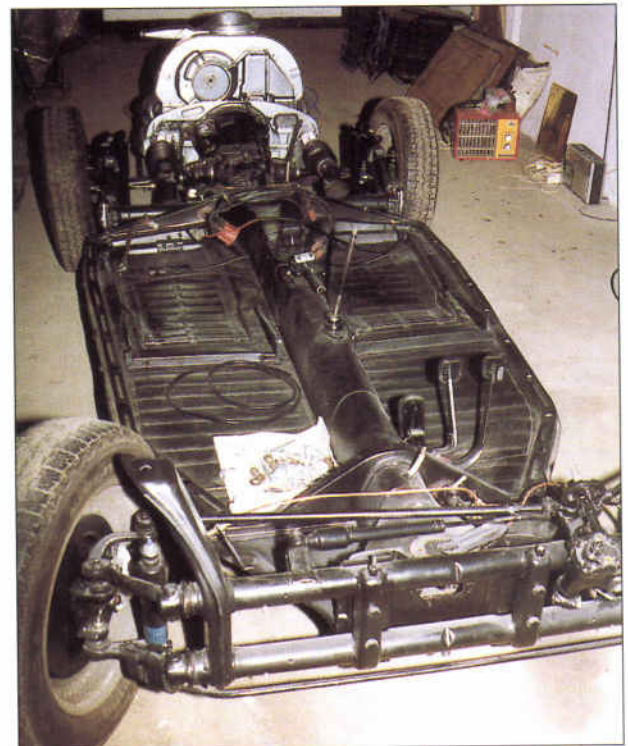
Veteran-folkevogne ??

Hører denne historie overhovedet hjemme i en veteranbilklub?

Det kunne vi sikkert få mange diskussioner ud af, men for os er interessen for gamle biler ikke lig med pris eller alder. Vi vil gerne hygge os med at bevare de gamle biler, og deltage i stævner og træf sammen med andre med samme interesse, så til slut tak for, at der også blev givet spalteplass til os med de "yngre veteraner"

Venlig hilsen
Tove og Jens Heldgaard,
Lund v. Horsens.

PS: Vi er iøvrigt lige gået igang med en VW-Brillemodel 1950 -den gamle med sprosse i bagruden - den er dansk og meget medtaget, så vi får brug for alt hvad vi har lært ved de to foregående projekter - men vi glæder os til opgaven !!



Platformen under genopbygning. Bunden er sandblæst og metalliseret. Nye bremse- og benzinrør m.v. er lette at installere her. Motor er hovedrepareret, og alt kontrolleret inden samling.

DNA Automotive Group

World Wide Car Sales Damgaard-Nielsen Automobiler AS



**Drømmer du om en Ferrari, en Rolls Royce
Corniche Cabriolet, en Jaguar 420,
en Ford Thunderbird eller en anden
Exclusive, Classic, Performance
eller Sports Car?**

Hvidovrevej 75-81, dk-2650 Hvidovre, Denmark
Phone: +45 3647 1100 - Fax: +45 3647 0566
Internet [HTTP://www.dna.dk](http://www.dna.dk) e-mail: aa@dna.dk

Så tal med Damgaard-Nielsen Automobiler. Vi har altid mellem 50 og 100 exclusive biler på lager.

Damgaard-Nielsen Automobiler er en division i DNA Group, som ud over at være importør af Ferrari (Norden), Bentley og Rolls Royce samt forhandler af Mitsubishi og Rover - også er en af Nordens største forhandlere af Vintage Cars. Inden for det sidste år har vi solgt biler lige fra kr. 50.000 til 3.500.000.

The World Wide Car Sales Division køber og sælger for klienter over hele verden, såvel klassiske som helt nye specialbiler. Cabrioleer, coupeer, hatchbacks, sedaner og sportsvogne.

Her holder de, de smukkeste biler i verden. Velholdte ud over alle grænser. Mange af dem er rariteter, hvis ligemænd der kun findes en håndfuld af i Europa. Og ingen andre i Danmark! Har du først været en tur rundt i vore showrooms, er det svært at lave en undvigemanøvre. Nu er du advaret!



Et af vore specialer er amerikanske biler. Vi indkøber biler fra de bedste samlinger og auktioner overalt i USA. Alle biler der hjemtages fra USA gennemgår desuden et grundigt eftersyn både mekanisk og kosmetisk på vort værksted i Californien inden de sendes afsted til Danmark i lukkede containere. Her reproduceres desuden mange udgåede reservedele til amerikanske biler af specialister med mange års erfaring.

Vi ønsker kun at sælge biler der har et meget højt kvalitetsniveau ud fra erfaringen om, at de fineste biler i længden også er de billigste for ejeren.

Ring venligst og få tilsendt en aktuel lager- og prislister. Har vi ikke netop den bil du ønsker, kan vi sikkert skaffe den gennem vore mange forbindelser verden over.



Eksklusive biler



1995, Bentley Brooklands, Peacockblue, km 13.000, én ejer!



1994, Mercedes Benz SL 600, Imperial rød, km 10.000 med én ejer!



1993, Bentley Continental R, grøn, km 20.000, verdens dyreste coupe!



1989, Jaguar XJS 5,3 Cabriolet, Solentblue, km 28.000



1987, Bentley Turbo R, rød, km 100.000, utrolig velholdt!



1987, Rolls Royce Corniche Cabriolet, rød, km 28.000.



1987, Mercedes Benz 260SE, Diamantblau, km 168.000, meget udstyr.



1990, Nissan 300ZX TwinTurbo, hvid, km kun 2.000, særtilbud.



1990, BMW M3 Cabriolet, sort, km 20.000, el-kaleche.



1983, Mercedes Benz 500SEC, Manganmetallic, km 98.000, meget udstyr.



1984, Mercedes Benz 500SEC, Anthrazitmetallic, km 161.000, meget udstyr.



1981, Mercedes Benz 500SLC, Dunkelblau, km 107.000, sjælden model.

American Cars



1965, Ford Mustang Convertible, rød,
High performance motor!



1978, Chevrolet Corvette Pace Car, sort/sølv,
kun 300 stk. bygget. Aldrig kørt.



1956, Cadillac Eldorado Biarritz, rød,
helt fantastisk flot, mere end 3000 timer anvendt på restaurering i USA.



1985, Cadillac Eldorado Coupe, cremegul,
meget elegant med al udstyr.



1989, Cadillac Fleetwood
Brougham, Lightbluemetallic,
kun 25.000 miles. Flot limousine.



1960, Cadillac Coupe de Ville,
sølvgrå, helt original bil i fantastisk
stand.



1960, Cadillac Eldorado Biarritz
Convertible, sort, total restaureret i USA. Meget speciel model.



1941, Cadillac Coupe Series 62,
sort, klassisk model. Flot istandsat.



1970, Oldsmobile Tornado GT,
Goldmetallic, GT model med
455CID V8, forhjulstræk!



69, Lincoln Continental Mk III,
beige, meget flot istandsat.

American Cars



1960, Ford Thunderbird Convertible, silvermetallic, V8 Automatic.



1965, Ford Thunderbird Coupe, turkis, V8 Automatic



1966, Ford Thunderbird Coupe, sort, V8 Automatic.



1979, Lincoln Continental Mk V, beige, Special Cartier udgave, 23.000 miles



1978, Lincoln Town Car Convertible, hvid, special-bygget!



1976, Lincoln Town Car Coupe, blå, meget fin stand, 47.000 miles



1956, Continental MK II
USA's dyreste bil i 1956, meget flot istandsat.



1979, Lincoln Continental Mk V, sandbeige, Special Pucci udgave, km 82.000



1911, Ford T Speedster, sort, genopbygget på originalt chassis. Skal ses!



1960, Lincoln Mk I Convertible, sort, vundet mange præmier i concour



1965, Ford Mustang Fastback, rød, prisvinder i USA 289 CID V8



1932, Chevrolet Landau Phaeton, fantastisk flot og gennemført restauration.

Classic & Sports Cars



1966, Rolls-Royce Silver Cloud III, silver/black, fantastisk flot restaureret.



1974, Jensen Interceptor III, bluemetallic, 440 Magnum V8 motor, flot istandsat.



1968, Jaguar 420, British racing green, omfattende dyr restaurering.



1973, Jaguar E V12 Roadster Aut., rød, den sidste rigtige åbne Jaguar.



1980, BMW M1, Chamonix hvid, km 34.000 BMW's racerbil!



1973, Maserati Ghibli 4,9SS, rød, total restaureret, Borrani trådhjul.



1991, Lotus Elan Turbo, gul, km 24.000, meget velkørende.



1981, Porsche 928S, blauschwarz metallic, km 120.000, ombygget til S4 look.



1971, Maserati Indy 4700, rød, km 2.000 med ny motor.



1972, Maserati Ghibli 4,9SS, sort, original bil i meget fin stand.



1973, Maserati Merak 3.0, rød, meget fin original urestaureret bil.



1972, Mercedes Benz 280 SL, Silver, blå top, meget velholdt.

Ferrari



1978, 308GTS, rød, kun 16.000 km, danmarks flotteste og mest originale 308.



1991, Testarossa, gul, fabriksny! Sidste årgang af denne model.



1993, Mondial T Cabriolet, gul, fabriksny! Valeo kobling.



1994, 348GT Competition, rød, fabriksny! Kun bygget 50 stk.!



1964, 330GT 2+2, rød, Borrani trådhjul, total restaureret.



1969, 365GT 2+2, rød, Borrani trådhjul, total restaureret, højrestyret.



1972, 365GTC/4, 2+2 silver, sjælden model, meget flot stand.



1972, 365GTB/4 "Daytona", sort, Borrani trådhjul, den berømte frontmotor coupe fra Ferrari.



1976, 308GTB, "Glasfiber" silver, den mest værdifulde af alle 308'ere.



1980, 512BB, rød, kun 31.000 km, forgænger til den berømte Testarossa model.



1987, 412i Aut., nerometallic, Ferrari's luksuscoupe til 4 personer.



1992, F40, rød, km 250, Ferrari's legendariske superbil.



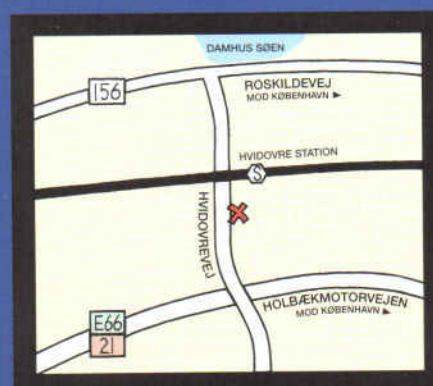
1993, 512TR, rød, km 20.000, den bedste Testarossa! Meget velholdt.

Vi er centralt placeret, mindre end 10 minutters kørsel fra Rådhuspladsen.



Du finder os på Hvidovrevej 75-81, ca. 10 minutters kørsel fra City og 20 fra Københavns Lufthavn. Ring gerne før du kommer, så vi kan vise dig rundt og præsentere dig for den eller de biler, du har i tankerne. Fra Hvidovrevej sælger vi udover Vintage Cars, Rover, Mitsubishi, også nye og brugte Ferrari, Rolls Royce og Bentley'er.

På gensyn



Exclusive Cars - Classic Cars - Performance Cars - Sports Cars
Showroom - Workshops - Restorations - Parts



Hvidovrevej 75-81, DK-2650 Hvidovre, Denmark
Phone: +45 3647 1100 - Fax: +45 3647 0566
Internet [HTTP://www.dna.dk](http://www.dna.dk) e-mail: aa@dna.dk

USA afd.: CUSTOM CLASSICS
40614 154th Street East Lancaster - Californien 93535
Telephone: 001 (805) 264 1132 - Telefax: 001 (805) 264 0323

Erhvervskøretøjer

Af P. E. Hansen

Ved Forum-udstillingen i 1939 præsenterede General Motors koncernen fem lastbilmærker og konkurrerede dermed med sig selv. Måske var virkeligheden en anden end den udstillings-kataloget gav indtryk af. Faktisk var det Opel Blitz og Bedford der blev solgt. Chevrolet og GMC var gledet i

GENERAL MOTORS LASTVOGNE



hvad man transportede, og hvordan man håndterede godset. Skønt Oldsmobilebilledet er retoucheret, får man et indtryk af hvad der sker omkring vognmand Vehrs lastbil. Man er igang med at bære kul eller koks ind i en større ejendom i Frederiksstaden eller på Østerbro. Kullene skovles op i en kurv, en



baggrunden. Kataloget viser da også kun amerikanske billeder af disse to mærker. Derimod er Oldsmobile'n dansk, dansk førerhus og lad og ejet af en vognmand i Nærum.

Oldsmobile gik ind på lastbilmarkedet to gange, fra 1918 til 1924 og fra 1936 til 1939. Skønt man kun producerede tre år i anden omgang, nåede man at tilbyde to forskellige modeller, først en sideventilet på 3,5 liter, dernæst en topventilet på 3,8 liter. Hvor meget der var nyudviklet og hvor meget der var „skrab sammen“ er vanskeligt at afgøre. Begge modeller synes at have brugt Chevrolet for- og bagakslar og fælge. Og fronten ser ud til at være sammensat af udgåede personvognsdele. Den tids mellemklasse lastbiler kørte med personvognsmo-

torer, og dermed var pladsbehovet det samme.

Oldsmobile fravalgte det amerikanske hjemmemarked, lastbilen blev udelukkende eksporteret. Til Danmark kom de som chassis, GM og de enkelte forhandlere sørgede så for bygning af førerhus og lad. Bilerne kan også være kommet i trækasser og monteret på GM's samlefabrik i Aldersrogade i København. Dette fabriksanlæg begyndte samleproduktion i 1924 og havde indtil 1939 produceret 151.000 biler, dels til det danske marked, dels til reeksport til Norge, Polen og Randstaterne. Samlefabrikken ophørte i slutningen af 1960'erne

Til mine indlæg om erhvervskøretøjer vil jeg helst vise billeder af „biler i arbejde“, det fortæller

løv, som mændene bærer på ryggen ned i kedelrummet i kælderen. Et omstændeligt, tungt og ikke mindst snavset arbejde. En betydelig lettelse da man overgik til automatisk styrede oliefyrrer eller fjernvarme, og fastbrændseltransport og -fyring blev historie. Oldsmobile'n er udstyret med et særligt vindspejlrensearrangement. Over vindspejlet er monteret en cylinder med stempel, der ved vacuum (?) fører gummibladet frem og tilbage over frontruden. Jeg kender ikke komponentens virkemåde, men hører gerne om indretningen.

Styrkeprøven

Bornholm

22.-25. maj 1997



International 1911



Calcott 1914



Citroën B10 1925


 U.S. Longdistance 1903,
Bagved Cadillac 1904


Ford T 1916



Franklin 1919

Løbet startede for mit vedkommende med at vi lidt over middag torsdag kørte til Rønne Havn og modtog dem der kom med færgen fra Ystad. Vejret havde længe været gråt og kedeligt og med regn ind imellem, men lige da færgen kom til kaj skiltes skyerne og solen kom frem, og det var den resten af dagene. Vi kørte direkte til indkvartering og start ved Hotel Abildgård i Sandkås.

Kl. 16 var alle indskrevet, og efter en kort velkomst fra løbsformand Ole Lambrecht og hjælpere, kørte vi en paradedetur med indlagte poster/opgaver. Ved Tejn Brugs udleverede Statoil 1 ltr. motorolie til hvert køretøj, derefter gik turen til Sandvig hvor der var kaffe til alle deltagerne på Thestuen og Ella's konditori. Retur over Allinge og Tejn. Dagens etape 15 km. Middag på hotellet hvor dagens etapevinder blev kåret. Efter middagen stillede et lokalt medlem Find Hansen op med sine modelmotorer, og der blev studeret og spurgt meget.

31 af 32 tilmeldte køretøjer kom til start. En havde kørt sin motor i stykker lige inden han tog afsted.

Fredag d. 23.

Løbsorientering og første start kl. 08.30. Ruten gik over agerland og et par småskove over midtøen til Bolsterbjerg hvor frokosten blev indtaget. Videre til Rønne, langs kysten til Hasle, Hellig Peder og Teglkås. Her så man den bratte klippekyst på nært hold. Op ad en af Øens stejleste bakker mod Vang, over Slotslyngen til Hammershus og mod mål. Så var der eftersyn af køretøjerne og optankning til næste dags tur. En International havde fået et løst svinghjul som skulle repareres. Motoren blev skilt ad og så gik ejeren Petter Hoberg i gang. Han reparerede til det blev mørkt. Da solen stod op gjorde manden det samme, og bilen blev klar til start. Andre havde karburatorproblemer m.m., men også det blev klaret. Dagens etape 76 km med 9 opgaver undervejs. Middag og dagens etapevinder.

Lørdag d. 24.

Løbsorientering og start kl. 08.30. Ruten gik ad Kystvejen mod Øst med klippepartier, små sandvige, hyggelige småbyer over Gudhjem,

Svaneke med de mange gamle bevarede huse, Nexø til Balka hvor der var frokost. Herfra ind over øen gennem flere plantager på grusveje og gennem agerland over Østerlars til mål i Sandkås Dagens etape 94 km, men med knapt så bratte stigninger som gårsdagens etape. 8 opgaver undervejs. Og nok en af de mest utraditionelle iblandt. På Baltic Sea Glas skulle deltagerne puste et glas til en diameter på eks. 19 cm. Deltagerne fik dog hjælp af eje-



Glaspusteri



Bakprøven



Find vandret

ren Pete Hunner. Han tog glasmas- sen op samt holdt pusterøret, der var meget varmt.

DVK's formand Poul Suhr og frue ankom ved frokosttid, og kørte dagens sidste etape samt søndagens med Edgar Jørgensen i Ford T fra 1925. Også i løbet af dagen blev der skruet og reguleret på flere køretøjer.

Om aftenen festmiddag og præmieuddeling og korte gode taler af Poul Suhr, DVK, Dag Johannesen, NVK, Trygve Krogsæter

og Håkan Johansson. Derefter dans.

Søndag d. 25.

Start kl. 09. Rutelængde 38 km. Første del kørtes gennem agerland som postkasseløb og 2 indlagte opgaver. Ved Klemensker kaffe og kringle. Resten af turen gik hovedsagelig genmen og langs med Almindingen og var en ren afslapper hvor man blot kunne nyde naturen. Afslutning ved Ole Hermansen's Automobilmuseum,

hvor frokosten var arrangeret i et stort telt. Uddeling af 3 pokaler til dagens vindere. Kl. 14 afslutning med et „tak for denne gang“ og „håber vi ses igen til næste år“. Flere skulle med færgen om eftermiddagen, andre om aftenen, og nogle få endnu senere.

TAK for et godt løb og nogle dejlige dage.

Codriver i nr. 29, en T Ford model 25

Kirsten Jørgensen

Brønshøj Museum's Veteranbiltræf

Museets veterantræf og -løb ind gennem København søndag den 1. juni blev en succes. 28 køretøjer fra mellem 1903 og 1935 deltog, og blev før og efter beundret af en masse interesserede, der havde fundet vej ud til Brønshøj Torv.

Med venlig hilsen Lars Cramer-Petersen



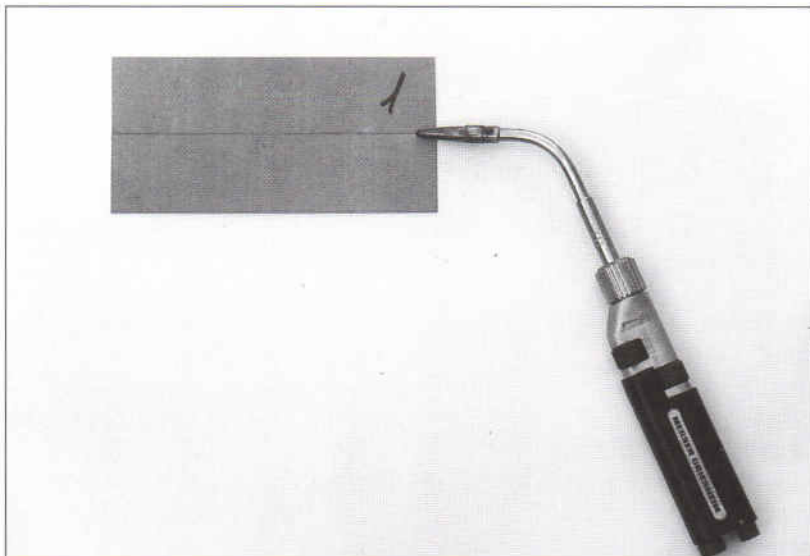
De to ældste deltager biler: en Oldsmobile 1903 (Viklit Graae Jørgensen) og en Citroën 5 HP, Topedo 1922 (Lars Cramer-Petersen). Begge gennemførte løbet. Oldsmobilen kørte fra løbets øvrige deltagere, mens Citroën'en kom for sent hjem p.gr.a. strømsvigt.



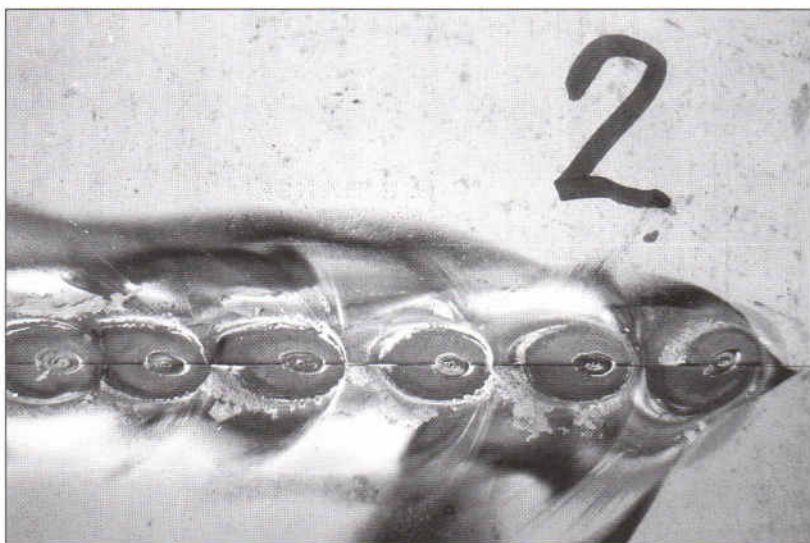
På vej hjem til Brønshøj Torv passeredes indgangen til Frederiksberg Have. Fra venstre ses en Austin 7 fra 1929, en Franklin 147 SS fra 1930 og en Fiat 501 fra 1921.

Om gassvejsning

Af P. E. Hansen Foto Iver Jensen



Som omtalt i Veteran Tidende Nr. 252 benyttede man i dansk karrosseribygnings „glansperiode“ fra 1930 til 1960 næsten kun gassvejsning. Som andre håndværksmetoder har gassvejsning sine fordele og ulemper. Man kan sammenføje to karrosseriplader uden fortykkelse ved svejsesømmen, men det kræver håndelag og tager lang tid.



De to pladestykker, der vises på billederne, er 1 mm elektrogalvaniseret karrosseriplade. Normalt er gassvejsning i zinkbelagte emner en ubehagelig sag, men zinklaget på karrosseripladen er så tyndt, at det ikke volder besvær. Den galvaniserede plade har også den fordel, at den ikke rustet ved opbevaring og streger ses let på pladen.



Billede 1 viser, at de to pladestykker er klippet nøjagtigt således at fugen er helt tæt.

Det er naturligvis let på en maskinsaks, men med en god håndaks lader det sig også gøre, både efter rette og krumme linier. Brænderen er en Messer 1-2 mm. Men egentlig foretrækker jeg min gamle Hornung Junior. Og et „håndværkertips“ fra faglærer Erik Nielsen, der underviste på DVK-svejskurset: Jeg bruger et brænderrør 1-2 mm med en mindre spids 0,5-1 mm. Altså rør nr. 2 med spids nr. 1, det skulle give den bedst egnede flamme. Gas- og ilttryk til brænderen er 0,2 og 2,0 bar. Ved ejektorvirkning blandes de to luftarter til en brændbar gas. På flammekernen kan man se om blandingen er rigtig. Den rigtige flamme opnås ved at justere gas- og iltmængderne ved brænderhåndtagets ventiler.



Det ene pladestykke fastspændes, det andet holdes med en tang. Der findes flere modeller klemtænger og magnetklodser, der er velegnede til at fastholde pladerne. Man begynder svejsningen fra højre mod venstre. Brænderen holdes parallelt med sømmen og danner en lille vinkel med pladen, når begge pladekanter gløder rejser brænderen, og der fremkommer en „punktsvejsning“, billede 2. Sådan fortsættes med en punktafstand på 15-20 mm.

Hvis pladerne „sakser“ eller danner „V“, åbner sig, må man stoppe. Hvis de „sakser“ må man bearbejde de sidst svejste punkter med hammer og modhold i kold tilstand.

Derved strækkes sømmen (punkterne). Hvis de danner „V“, må man varme et par punkter og chokkøle med vand og svamp, derved krymper sømmen.

Når pladerne er hæftet „løber“ man dem sammen uden tilsatsmateriale (svejsetråd).

Her gælder det om at føre brænderen frem med den rigtige hastighed, er man for langsom brænder man hul, er man for hurtig svejser man ikke igennem. Man holder stadig brænderen som billede 1, vinklen med pladen er ca. 45 grader. Hvis man brænder hul, fortsætter man fra næste punkt og vender tilbage til hullet.

Efter sammensvejsning oprettes pladen. Ved småting på en plan stålklo, ved større ting med en håndklo, som modhold. Til en plan svejsesamling bruger jeg en hammer med en planslebet bane, 20x20 mm. En kuplet bane, som hamre normalt har, strækker pladen, og man risikerer at lave en „spillemand“ som bunden i en gammel smørekande. Plane karrosseridele er vanskeligere at oprette end kuplede dele.- Pilen på



billede 4 viser det brændte hul. Det lukkes efter opretningen med så lidt 2 mm svejsetråd som muligt. Billede 4 bagside viser at der er svejst igennem.

Man kan ikke ved svejsningen se om man svejser igennem, det må alene bero på erfaring hvor hurtig man skal føre brænderen, når man „løber“ sammen.

Gassvejsning i tyndplade er som alt håndværk et spørgsmål om

øvelse. Man må vide hvordan det gøres og så prøve - øve sig.

Når pladen afslibes og spartles kan svejsesømmen ikke ses. Og skulle man ønske at gøre det samme på bagsiden, f.eks. ved åbne skærme på ældre biler, er det også muligt. Man tilfører ikke fremmed materiale ved gassvejsning i 1 mm plade, derfor har man ingen svejsesøm i traditionel forstand.



DVK's historie

Hvad der stod i medlemsbladene

„Sukkerhusvognen er startet“. I et af de forrige numre kunne man læse at dens deltagelse i Brightonløbet måtte opgives fordi den ene af de to restauratorer, Tønnes Pedersen, havde brækket en finger under startforsøg. Men nu skete det, i de dumdristige restaurators hobby-kælder og i overværelse af indbudte, i særdeleshed Danmarks Tekniske Museums ledelse. Hvem skrev beretningen? - „De indbydes herved til at overvære starten af en af Danmarks ældste motorer, lød det til mig i telefonen forleden dag, det sker på lørdag. Og lørdag eftermiddag kørte et antal velholdte automobiler af forskellige årgange op foran et nyt hus på en lille vej. En halv snes herrer forsvandt ind i huset, hvorfra der en time senere lød et højst mærkeligt spektakel, der fik ungdommen i kvarteret til at stille sig op på fortovet og lytte. Gennem et kældervindue til vejen var der stukket en slange, der udsendte en tydelig og stikkende røg, samtidig med at der som før nævnt lød motorstøj fra kælderen.... Med sikker hånd fylder klubbens sekretær (Bent Mackeprang) benzin i en dåse, der anbringes i en højere position end den bitte motor. Første konservator (Tønnes Pedersen) ordner køleproblemet (en slange fra kælderhanen lod vandet passere om motoren gennem dens kølekappe med rundløb til en spand). På tegnet 'klar' griber sekretæren en kæmpe bjørneskindshandske til højre hånd, og med et par elegante cirkelbevægelser i det specielt ny-fremstillede ekstra svære start-håndtag sættes motoren i gang. Først kommer der et par små, spæde hik, senere en regelmæssig tikken, og til sidst takket være første konservators ventilbevægelser med tommelfingeren arbejder motoren med en jævn rytme, alt imens klubbens formand ivrigt foreviger begivenheden med sit ældgamle veteran-kamera, særlig røgdudviklingen fra udblæsnings-

slangen, der er ført op gennem det åbne vindue, er genstand for fotografens opmærksomhed. Motoren går nogle minutter, så udvikler den så megen varme at udblæsnings-slangen kommer i brand, vi stopper maskinen og kvæler den lille ild i slangen. Vi har alle både set og hørt at der er liv og kraft i den gamle motor, og vi glæder os til at se vognen køre sin første tur.“

Om dens senere deltagelse i Brightonløbet 1966, ført af Svend Hauberg og Bent Mackeprang, kan man læse i BhT 53/1977, hvor der også er oplysninger om dens tekniske opbygning. En formodning om at den skulle være af H.C. Christiansens fabrikat og skænket Danmarks Tekniske Museum af filmmagnaten Ole Olsen er forlængst aflivet.

„Meddelelser“ fra februar 1958 indledes med besked om at der er kommet ny redaktion som vil forsøge at få skriftet til at udkomme hyppigere. Imidlertid er det stadig E. Vagn Jensen, der står som redaktør.

Hovedindholdet er i øvrigt en medlemsliste. Der er rundt regnet 100 medlemmer og vi møder igen Jørgen Falcon, der hævder aldrig at have været medlem, og så løb jeg for sjovs skyld løseligt igennem hvem vi den dag i dag kan genfinde i DVK's medlemsliste. Resultatet var mindre sjovt. Af de 103 medlemmer står kun 14 i vores nyeste trykte medlemsliste, deraf fire stiftermedlemmer. Der var en enkelt til som var medlem af og til, fordi han sjældent kunne finde ud af at betalt kontingent. Jeg nævner ikke navnet, men det var ham der senere tegnede det første bladhoved på Bilhistorisk Tidsskrift.

Nå, til noget mindre vemodigt: Næste tryksag var helt anderledes. Den hed for første gang „Bilhistorisk Tidsskrift“, udkom i marts 1958 og benævntes årgang 3 nummer 2. Og nu er redaktionen overtaget af Jens Nielsen. Han intro-

ducerer sin redaktørperiode sådan: „Med dette nummer begynder en ny periode for vores klubmeddelelser, idet den hidtidige interne journal søges videreført som rigtigt teknisk-historisk periodicum. Omend bladet til stadighed skal være forbeholdt medlemmernes eksklusive kreds, vil vi med tekniske, strukturelle og principielle ændringer søge at nærme det til en egentligt tidsskriftform, idet vi lægger an på at bibringe det et sådant indhold og udseende, at det foruden som forenings-organ tillige kan tjene som alment automobilhistorisk oplysningsblad - og som repræsentant for Dansk Veteranbil Klub.“

Hvad man ikke før har kunnet læse fremgår af Jens Niensens introduktion, nemlig at Dr. Mackeprang var med til at få udgivelsen af „Meddelelser“ i gang, og Dr. stod for doktor (Erik M). Ny i redaktionen var nu Jørgen Sestoft, som allerede tidligere havde bidraget med en skildring af rejsen til Italien i Lincoln 1927. Hans Christian Rasmussen havde æren af bladhovedet, som foroven havde Hammel-vognen i Bent Mackeprangs version fra klubemblemet, og derunder i to linjer navnet BILHISTORISK TIDSSKRIFT i det klassiske skriftsnit Garamond, som vi længe bevarede, men altså dengang med bar store bogstaver.

I øvrigt var bladet stadig maskinskrivet, i kvartformat (Jens Nielsen forklarede at hvis man ville have det i A4 kunne man klippe en centimeter af på højkant) og duplikeret, men nu på begge sider af papiret, så der på fire stykker papir var otte sider. Nederst på sidste side bekendtgjordes at nummeret var trykt i 150 eksemplarer og at næste nummer ville udkomme i april. Det formåede den ny redaktion at opfylde. Hovedartiklerne var en anmeldelse af årets biludstilling i Forum, nogle betragtninger om Ford A, boganmeldelser, en beskrivelse af Kaj Bachs Ma-



GM-veteranen Harald Anton Knudsen var fast mand på firmaets Olds ved mange lejligheder i de år. Før sin død overlod Knudsen DVK en del GM-instruktionsfilm, desværre var de på den gammeldags eksplosionsfarlige basis så vi kun har kunnet bevare hvad der havde speciel dansk interesse, overført til 16 mm sikkerhedsfilm. Læs om de bevarede danske Olds Curved Dash i BhT 53/1977

this, noget om karrosseritypers benævnelser (en af Jens Niensens kæpheste) og en lille sproglig formaning om at bruge ordet ege rigtigt. En ege, flere eger. Signeret Nc - var det Cleve?

Det meste af bladet havde Jens Nielsen selv skrevet, også lidt om biler han trods sin unge alder kunne huske, og hvad var der blevet af dem? En Marmon limousine med B-nummer, en sort Packard 1931 roadster, en brun sedan af samme mærke med trådhjul, endnu for nylig set i København og omegn. Jens Nielsen sluttede: Finder De en Mercer eller en Pierce Great Arrow, venter der Dem en fornem udnævnelse! Man var De's. Det har i hele Bilhistorisk Tidsskrifts historie været karakteristisk at hovedparten af stoffet blev skrevet af redaktøren selv. Andre har åbenbart haft den opfattelse at nu var den sag i gode hænder, så kunne de lægge deres egne i skødet.

Blandt de ny medlemmer var Alfred Frydenberg, som havde været med til at lave Anglo Dane motorcykler og biler, og hvis beretning om det vi har bevaret på

bånd; den blev også aftrykt i BhT august-september 1958 og november 1958, og i Beretning Nr. 4. Desuden Harald Anton Knudsen, der i mangfoldige år havde været ansat hos General Motors som lærer på værkfører-skolen, og hvem det var betroet at køre GM i Danmarks Curved Dash Olds. To dejlige gamle repræsentanter for bilismens barndom og ungdom i København. Særlig Knudsen havde jeg selv den glæde at lære nærmere at kende, og Frydenberg kom troligt til vores klubmøder så længe han formåede. Fred være med disse gæve veteranbiler.

BhT årgang 3 nummer 3 udkom i april 1958 og havde igen en hel del betragtninger af Jens Nielsen, endvidere den dramatiske beretning om en Benz 1914-15 på naturlig kørsel - genoptrykt i BhT 55/1978 og da med fotografi. Og en udredning af Jørn Palle Thomsen om farer og ulemper ved at forsøge at køre på petroleum eller blandinger af benzin og petroleum. Kort sagt: Lad være med det! Han var selv en af de bilister som havde gammelvogn i daglig brug, en Wanderer 5/15 PS ca. 1921 hvor-

med han i sommersæsonen sammen med fru Mildred hjemsogte de jyske feriebyer og falbød sit kunsthåndværk. Han deltog også i klubbens første løb og i flere løb i Holland og Tyskland. Det var den vogn, Guldager senere fik. Jørgen Sestoft fortalte om motorloven af 1918, som han mente viste at myndighederne dengang var aldeles urimelige. På listen over ny medlemmer var Peter Hass.

BhT fra maj 1958 indeholdt referat fra generalforsamlingen, hvor Vagn Jensen pegede på vigtigheden af at „de af medlemmerne ejede vintage-vogne, hvoraf mange er i daglig brug, altid er i udadtil orden ... da de motorsagkyndige og politiet har opmærksomheden henvendt på de mange 20-30 år gamle biler, der kører på landet.“ Klubbens regnskab udviste et glædeligt, ganske vist lille, overskud på kr. 553.05, dog med en beskæmmende post på 50 kroner, nemlig ubetalte serveringer i Palækonditoriet i Bredgade, hvor de københavnske møder blev holdt. Referenten Sestoft tilføjede: - Vi må igen på dette sted gøre opmærksom på denne uorden, da



Den annoncerede Rolls-Royce Phantom I 1929 som skulle have tilhørt den amerikanske milliard-arving Barbara Hutton viste sig ved nærmere eftersyn snarere at være en Phantom II 1931 og ydermere med et ændret Hooper karrosseri fra 1938. Dens danske tilknytning hang sammen med Barbara Huttons ægteskab med en dansk greve. Vognen gik fra sælgeren på billedet gennem Øelund-Schouboee-Moes før den forsvandt ud af landet.

også 4 tilstedeværende på generalforsamlingen glemte at betale.

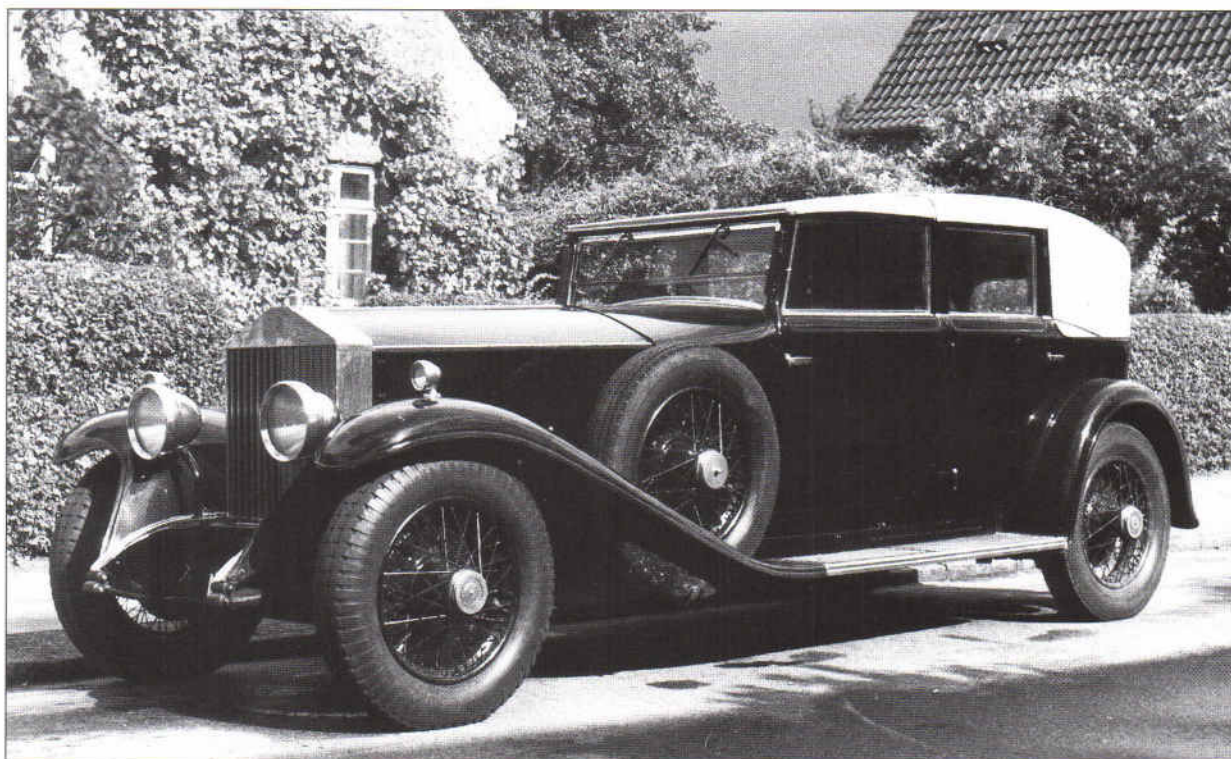
Af de gamle årsberetninger og blade fremgår at DVK af og til

modtog gaver. Blandt andet bøger. Ingen af dem vides stadig at være i klubbens varetægt, omend vores bibliotek jo siden på helt anden vis

er blevet meget stort. Hvad skete? Familien Brems skænkede et stort fotografi, når det kan bese i klublokalerne på Nivågård skyldes det at Neel overlod det til KDAK, i hvis dødsbo det så blev genfundet (som så meget andet af Deres Ærbødige. Hm!). Andre gaver i de tidlige år var et forniklet boldhorn med slange, skænket af Tito Achen, og fra Teknologisk Instituts motorafdeling en stor samling ældre karburatorer, hvoraf flere fabriksny, en del ældre ampèremetre og benzinmålere, forskellige demonstrationstavler med motor- og chassisdetaller fra 1923-35, en samling automobilhåndbøger og brochurer for mange forskellige vognmærker og forskelligt elektrisk udstyr, som magneter, tændspoler og strømfordelerdæksler til vogne fra 1920'erne. Borte tog det hele. Eller: Måske gik det i virkeligheden videre til Danmarks Tekniske Museum! Det må kunne opklares. Beretning Nr. 4 fortæller foruden om diverse boggaver at „et interessant bille-



Blandt de mest aktive veteranbilister var Jørn Palle Thomsen og fru Mildred, der i ferietiden søgte de vestjyske badesteder og solgte deres kunsthåndværk fra den velholdte Wnderer 5/15 PS 1921. Læs om den og andre af arten i BHT 64/1980



Ib Wiboe-Hansens Rolls-Royce 40/50 HP Phantom I 1929 sås i en årrække til næsten alle klubbens arrangementer. Sin størrelse til trods er elegant vogn takket være karrosseriet fra Letourneur & Marchand i Paris. Wiboe havde overtaget den med en kilometers-tand på kun 60.000 efter generalkonsul Nordstrand. På billedet med trådhjulene synlige, den fik blanke hjulplader på, og det var fint nok - men en senere ejer spolerede stilen ved at lave om på farvefordelingen, og nu er også den i udlandet. Her fotograferet af Ole Bering i september 1956.

de er skænket klubben af stationsleder A. Jacobsen, Falcks Redningskorps i Tåstrup. Billedet menes at gengive en køretur, der er blevet afholdt i århundredets første år med forskellige ministerielle deltagere, uden at det dog med sikkerhed kan siges, hvem det drejer sig om. Dansk Veteranbil Klub foretager nu de fornødne historiske undersøgelser. "Fedt hjælp det når ingen ved hvad der blev af billedet.

Godt at vi i dag tager bedre vare på hvad velmenende mennesker skænker DVK.

Af andre sager som nævnes i de gamle skrifter, og som forekommer at være forsvundet fra jordens overflade, er diverse film, deriblandt som tidligere nævnt en om Hammel-vognens deltagelse i Brighton-løbet.

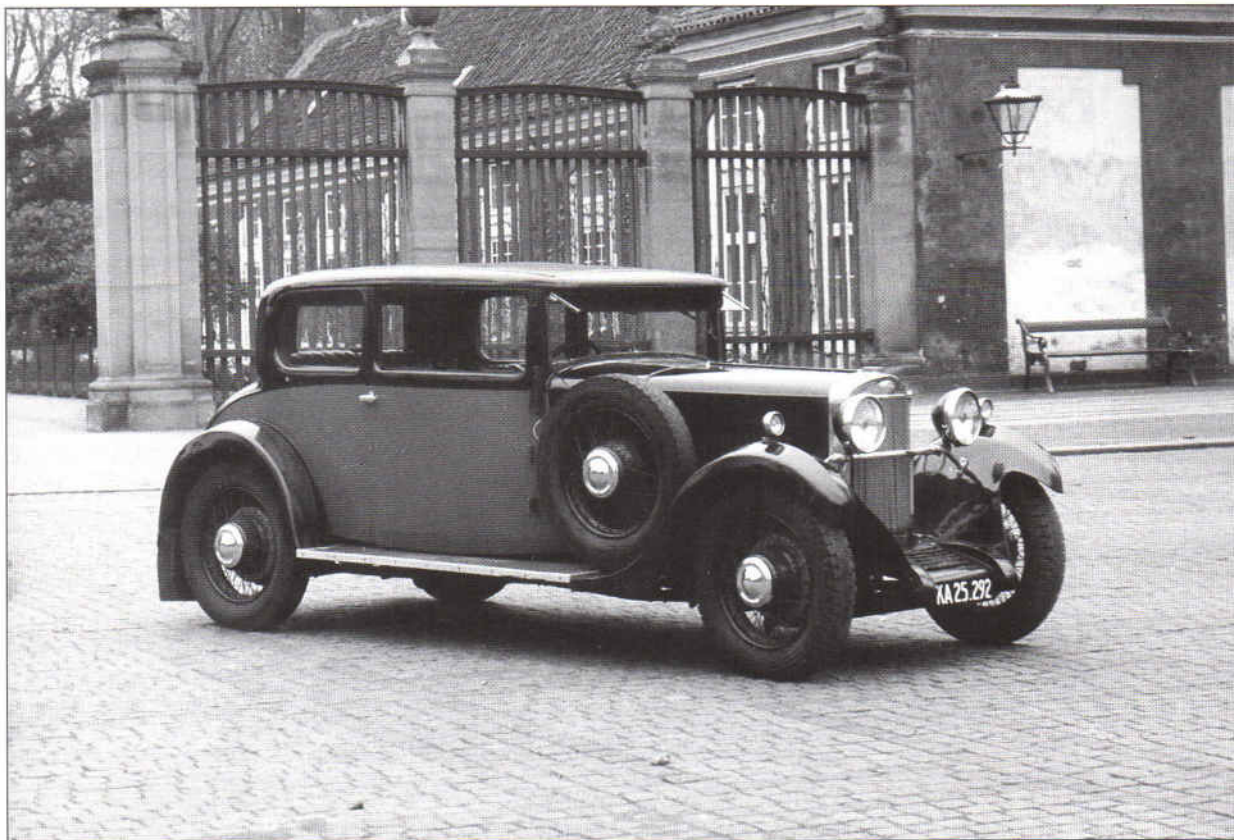
Bladet fra maj 1958 havde også en beskrivelse af generalkonsul Glads Isotta-Fraschini, en forklaring på hvordan skattehestekræfter udregnedes i forskellige lande - og atter noget om karrosserityper. Denne artikelseries vignetter er i øvrigt de første illustrationer,

Bilhistorisk Tidsskrift bringer. De er signeret JS, det kan kun være Jørgen Sestoft. I senere numre kommer også tegninger af redaktør Nielsen. Af de ny medlemmer kendes ingen i dag.

De næste to numre af BhT var dobbelt-numre, en fidus Deres Ærbødige også selv engang har benyttet. Man giver et blad to numre uden at det af den grund bliver tykkere. Juni-juli 1958 bragte bl.a. det råd at forynge indtræk, muffe og kalecher af gammelt læder med marvolie (ikke narv-). Af en forbløffende virkning, så såre læderet har indsuget olien. Der begynder at komme annoncer: 2-pers. DKW cabriolet 1931, sort-creme, nyere motor, årlig skat 90 kr. Der nævnes ingen pris. Brennabor 1931, 6-cyl. 2½ liter. 350 kroner. Annonceret af Frese-Madsen, som i samme nummer stod som nyt medlem. Men hvor blev bilen af? Rolls-Royce Phantom I 1929, nyt Hooper karrosseri fra 1938, tidl. tilhørt Barbara Hutton. Gerne økonomisk vogn i bytte. Renault 1930, 4-dørs sedan, 6 cylindre, 2 ny dæk, 2 med 70% gum-

mi. Ny akkumulator, strømfordeler mm. Kr. 1.800. Buick 1931 sportcabriolet, fin stand, kr. 2.000. Auburn 12-cylindret, trænger til en kærlig hånd. Kr. 1.500. Den blev senere solgt og var i brug i nogle år, og nu kan man se den på Lourings museum. Nyt medlem var også Børge Kå. Sestoft giver nogle tekniske oplysninger om den Lincoln, han tidligere var i Italien med, og der er en omtale af syv engelske veteranbilisters besøg undervejs fra Esbjerg til et veteranbilløb i Malmø. På listen over ny medlemmer er også et siden trofast: Georg Christiansen.

August-september 1958, igen et dobbeltnummer, optages for tre siders vedkommende af Neels forslag til kontrakt om medlemmers forpagtning af klubvogne. Dem var der fire af, og det kom der meget bøvvl ud af, indtil man indså at det var rigeligt med en enkelt klubvogn eller to. Her er så første afsnit af Frydenbergs beretning om Anglo-Dane. Sestoft beklager sig over at de ny nummerplader er så ondartet grimme; det var de første med to bogstaver. Og blandt de



Den Sunbeam 16 HP 1930 eller 31 close-coupled coupé som blev annonceret i 1958 var en fin vogn. 6-cylindret, topventilet motor på 2,2 liter - usynkroniseret gearkasse med kanalskift, men hydrauliske bremses og centralsmøring. Mærket havde så vidt vides ingen dansk repræsentation da denne vogn var ny, og blev heller ikke vist på den engelske udstilling i 1931. Den er formentlig kommet til landet senere og der opstod den formodning at første ejer skulle have været Prinsen af Wales. Det eneste som kunne dokumenteres var dog at den i 1946 var indregistreret i Præstø amt under H 3879. Den var ualmindelig velkørende, med et meget let styretøj. Blev købt af Jens Nielsen i 1958 for 700 kroner og sås derefter i den københavnske trafik. Skiftede senere ejer en del gange og gik desværre for nogle år siden retur til England.

ny medlemmer er Irene Christian- sen og Dissing Andersen.

Oktober 1958: Beretning om udflugten til Gershøj på eftersommerens sidste smukke søndag, 21. september. „Formanden kastede en kort stund sin nådes lys over forsamlingen fra sin håndmalede Minerva limousine“, fortæller redaktionen, som også nævner Wiboe Hansens gigantiske Rolls-Royce og det svenske medlem Smedbergs hidsige Lancia Lambda. I alt ca. 15 pæne biler fra mellemkrigstiden og ikke én eneste rigtig veteranbil. Endnu flere annoncer, og man må have mig undskyldt at jeg med særlig beklagelse nævner Sunbeam 1930 close coupled coupé fra Mann Egerton, 2,2 liters topventilet, motoren for nylig gennemrepareret, skal have tilhørt Prinsen af Wales. Fordi den for nogle år siden ganske unødigt blev sendt ud af landet. Og FIAT 512 7-personers sedan, køreklar,

med i prisen kr. 900.- følger op- hugget tilsvarende vogn. Til over- flod nævnes at „prisen er yderst fordelagtig“. Det har muligvis været en forhenværende minister- vogn. „Vognen går snart til ophug- ning“. Og det gjorde den. Fan- dens!

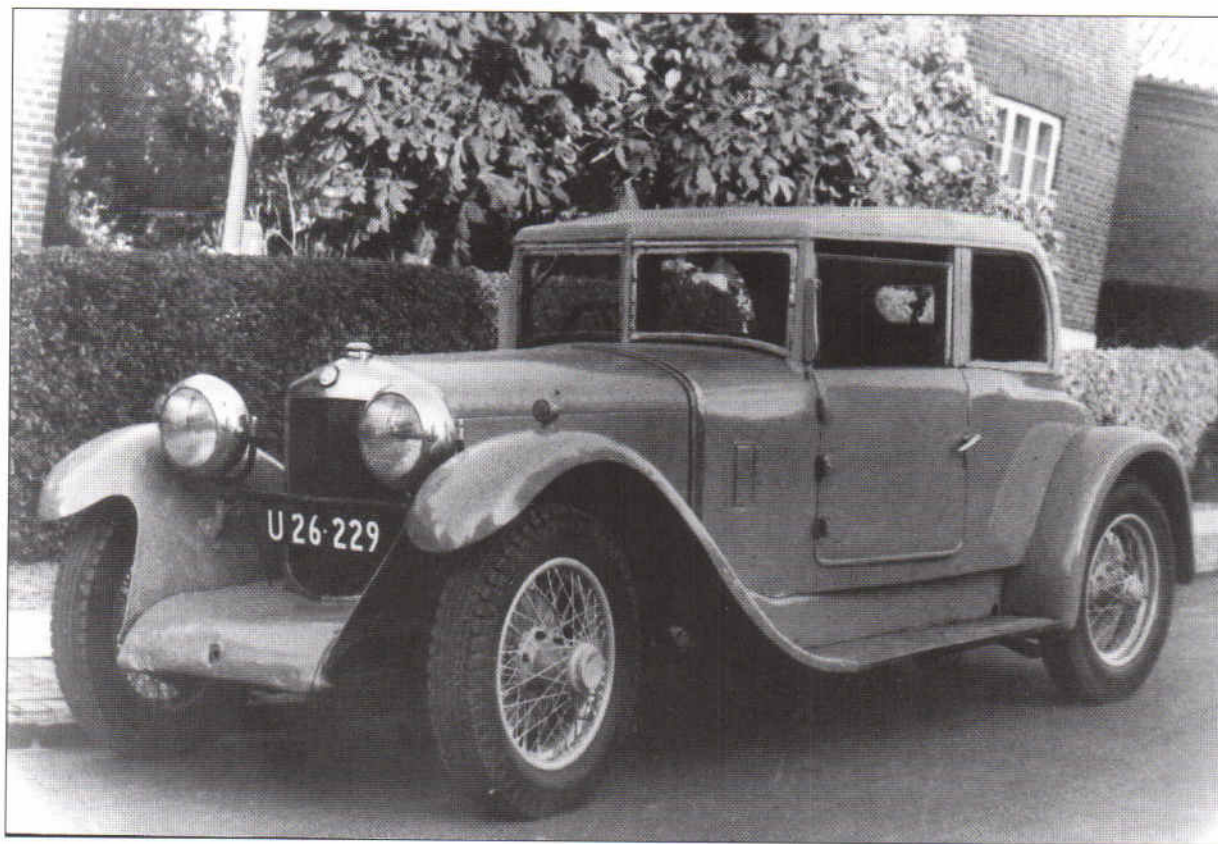
Der averteredes også en Buick 1934 convertible coupé, ny kale- che, nyligt istandsat styretøj og bremsesystem, der var ofret 1.200 kroner på istandsættelse, men vog- nen solgtes for 1.000 af medlem til medlem af DVK. Hvad blev der af den?

Med egne tegninger fortalte H.C. „af og til“ Rasmussen om en langtur med FIAT 501, hvis egen- skaber han fandt „næsten tidssva- rende“. Endelig af Sestoft to sider om dampbiler.

November 1958: På grund af Sestofts militærtjeneste overtog H.C. Rasmussen hans plads i re- daktionen. Georg Christiansen

skrev om sin Hupmobile „S“ 1929, som han havde overtaget i 1954 efter en onkel, i hvis eje den hav- de været siden 1936. Af medlem Knud Larsen en artikel om en tre- hjulet Dansk Automobilfabrik. Og blandt de ny medlemmer Ole Bal- lermann og Bo Bonfils.

Julenummeret 1958 havde på forsiden en vidunderlig tegning af medlem Paul Høyrup med fem gamle biler. Høyrup var en af ti- dens eleganteste illustratører, han lavede mange bogomslag og teg- nede til Mandens Blad, ofte fik han puttet autentiske gamle biler ind. Han var tidligt medlem af DVK og døde desværre for mange år siden. H.J. Beier skrev om sin Delage D8-120 1939 med todørs karro- seri fra Letourneur & Marchand (den er i disse år under fornyet re- staurering). H.C. Rasmussen an- noncerede sin FIAT 501 til salg og Tønnes Pedersen gav en historisk oversigt over Ford T.



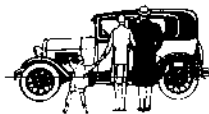
Etablissements Ballot, Boulevard Brune i Paris, byggede biler fra 1919 til 31. Herhjemme var det mest Ballots enkle, sideventilede motorer, som var kendt fordi de blev brugt i Thrige og de mindre Triangel vogne. Ballots egne biler havde langt mere raffinerede motorer og mærket fik en mere eller mindre glørværdig løbshistorie, blandt andet på Indianapolis-banen takket være Peugeots berømte konstruktør Ernest Henry. Vognen som blev annonceret i januar-februar bladet 1959 var oprindelig en fin topersoners med karrosseri fra Labourdette, som fra ny havde tilhørt en københavnsk overretssagfører. I 1947 var den endnu i fin stand da den blev solgt til Nordjylland, hvor den hurtigt fik flere ejere som ikke var flinke ved den og den blev bygget om til den viste primitive 4-personers coupé. Modellen hedder 2 LTS, hvor L står for litre og TS for Tourisme Sport. Vognen er fra 1926 og har en 4-cylindret motor med overliggende knastaksel drevet af en lodret aksel og skåtskårne tandhjul. TS-modellerne havde desuden skrånstillede ventiler og halvkugleformede forbrændingskamre. Usædvanligt var også Dewandre vacuum servo til de mekaniske bremses som en kuriositet kan nævnes at 12-14 år efter at vognen var gået til Jylland fandt nuværende ejer med hjælp af første ejers nevø den originale magnet og startmotor.

Januar-februar 1959: Hovednummeret er Veteran Car Club of Great Britains regelsæt i dansk oversættelse. Ægte veteraner er fremstillet før 1. januar 1905! Der er en større artikel om de 12-cylindrede Packard og specielt to danske - som vi heldigvis stadig har. Blandt det annoncerede igen den 12-cylindrede Auburn og en Ballot 2LTS 1926. 4-cylindret, to liters med overliggende knastaksel. Sælges af gartner Larsen i Hvorup pga. køb af ny vogn. Vognen blev købt af et medlem i Hillerød, som desværre for mange år siden besluttede ikke mere at være medlem, men som stadig har sin fine Ballot. Den var i fjernsynet for nogle år siden og man så den toprestaurerede undervogn stå i hans stue. Marts-april 1959, fra generalfor-

samlingen oplystes at overskuddet var næsten dobbelt så stort som året før, endda var medlemmer tilsammen i kontingentrestance med kr. 1.100 kroner. I Bredgade udenfor sås flyveleder Clausens nyrestaurerede Peugeot Quadrilette (senere Poul Henriksen, senere Børge Kå, senere?) Til salg: Nercar i fin og køreklar stand. FIAT 503. Jordan 1928 4-dørs sedan. Vort svenske medlem Wald. Smedberg tilbød 1918-20 Benz for 600 skr, 1937 8-cyl. Horch cabriolet for skr. 1500 og sin kendte Lancia Lambda for skr. 3.000. Sidstnævnte beholdt han dog og deltog fx senere i Absalon-løbet med den. Til gengæld købte Smedberg senere den Stoewer ca. 1911 som et dansk medlem annoncerede til salg, gennemrestaureret, dog

med elektriske lygter, med ekstra motor og gearkasse. Samme medlem tilbød gratis 1914 Adler chassis med køler og torpedo mod at modtageren forpligtede sig til at restaurere den. Hvad blev der af den? Videre Chrysler „75“ 1929 roadster, som ny, kørt 65.000 km, 75 hk. Det var den, advokat Anker Thide siden havde i daglig brug i en årrække. Hvor er den? Jens Nielsen skrev om forskellige typer speedometers virkemåder. Og Ry Andersen om en særlig ondsindet hugger der brændte sjældne biler af bare for at ærgre veteranbilfolket. En Rickenbacker var fx gået op i luer.

Fortsættes i næste nr.

**Biler sælges**

Renault 16 årg. 1968, samleobj. Een ejer, original, sorte plader. Km 90.000, blå, pænt interiør. Torben Andersen, tlf. 46151569.

Morris 1000 Super + mange dele, kr. 2.500.
Sv.Aa Mailand, tlf. 74530398.

Chevrolet årg. 1954, model 2103, 4-dørs. Sedan. Skal lakeres, grill, kofanger skal omcromes. Skal synes. + næsten hel bil, kr. 22.500. Thomas Ulf, tlf. 20849959 / 31312686.

Fiat 126, 1974. Km 42.000, orig. lak, kører som en ny bil, nysynet. Kr. 18.000.
Asbjørn Funder, tlf. 48241797.

Triumph TR4, 1962. Absolut topstand, samme ejer i 9 år, total renoveret, ingen rust, nys., kr. 142.000.
Morten Petersen, tlf. 86212977.

Rover 3,5l V8, 1984, model SDI. Rep. for 100.000 i '95-'97. Pris kr. 40.000.
Ole Pedersen, tlf. 46193408.

Alfa 2000 Touring Spider, 1959. Meget sjælden, altid DK. Adskilt, skal restaureres.
Anders Christiansen, tlf. 40119248.

Chevrolet 1957 (210). Townsmann 4D Station Car V8 Aut. Grøn tonet ruder. Import fra C.A. uden afgift.
Skal ren. Pris kr. 38.500.
Niels, tlf. 39691722.

Ford Anglia 101E, årg. 1958. Særdeles flot bil, skal synes. Pris kr. 11.000.
Jens Christian Laursen, tlf. 35823342.

Ford A Tudor 30. Skal ej synes ved ejerskifte. Sorte nr. plader. Kr. 43.000.
Kim Thunø, tlf. 32537724

Opel Olympia 1952, sorte plader, god stand.
Trabant 601 S 1984. Nete og Bent Larsen, tlf. 53826008.

MGB Roadster 1963, rød, karrosseri + motor OK, mange nye orig. dele, kobling m.m. Kr. 80.000. Meget fin, skal ses.
Preben Jensen, tlf. 75690096.

Mercedes 190 SL Roadster 1961. Hvid sportscoupé m. hardtop, flot restaureret, USA-model, nysynet og indregistreret, meget flot. Kr. 225.000.
Morten Strømsted, tlf. 35432031.

Ford Anglia de Luxe 1963. Hvid med rødt indtræk, på sorte nr. plader, skal ikke synes, kørt km. 40.000. Pris kr. 40.000.
Finn Nielsen, tlf. 43969345.

Dodge 1930 1/2 tons, kr. 22.000.
Børge Kaa, tlf. 48716610.

NSU Prinz 4 1970. Jagtgrøn orig. lak, sorte plader, original og velholdt, kr. 12.500.
S. Pedersen, tlf. 31394859.

Cadillac V12. 4, 1936. Mørkeblå, totalrestaureret, meget flot. Pris kr. 185.000,- + afgift.
Henv. tlf. 40195557.

Morris Cowley, sjælden og bevarelsesværdig, årg. 1956, 4-dørs, mange ekstra dele, pris kr. 7.000.
Austin 1100 de Luxe, årg. 1971, blå, komplet, pris kr. 1.500.
Opel A-model, årg. 1964, hvid, komplet, men rusten, pris kr. 1.000.

Per Rønnow,
tlf. 86276299 + 40296679

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

Jaguar XJ6 serie 1 1970. Perfekt nyrenov. Nyt interiør, Nyere motor, ny lak, nysynet. Kr. 79.500.
Tlf. 33325059 el. mob. 40110110

Mercedes Benz 250, 8-model, 1971. Km. 96.000. 2 ejere. Nylakeret, total rustfri, original, velholdt i fantastisk stand, pris kr. 68.000. Vibeke Thychsen,
tlf. (arb) 38794876 (hjem) 35370419.

Oldsmobile, 4-dørs sedan 1927.
Opel Olympia Cabrio Coach 1939.

Bedste bud over 30.000.

Renault Dauphine 1958 for bedste bud.
Peter Hass, tlf. 53708576.

Ford V8 1/2 T Pick-up, 1941. Original stand, rustfri, aldrig svejst. Texas import. Nysynet. Prisinde kr. 75.000.
Leif Kongsø, tlf. 46491251.

Opel 1,0 L Laubfrosch 1925. 1-dørs Touring - 3 personers. En meget sjælden lille Opel med egenvægt kun 600 kg. Farve: grøn/sort + sort kaleche. Originale papirer. Er ikke renoveret, men grundlaget er godt.
V. Holm Jensen, tlf. 66121314.

Riley 1.5, 1949. Højrestyret. Front komplet med lygter, kofanger o.s.v. Temmelig rusten. Nok kun til reservedele. Prisinde kr. 2.000.
Rover 75, 6-cyl., 1952. Baglygter samt afviserarme intakte. Døre samt for- og bagklap i aluminium. Ellers meget rusten. Til reservedele.
Prisinde: kr. 2.000.
Tlf. 64473132 eller 40408680.

Biler købes

Dodge Van fra årgang 1970 og fremefter. Stand underordnet, motor underordnet.
Thomas Ulf, tlf. 20849959 / 31312686.

Dele til biler sælges

Køler til **Ford V8 Lastvogn 1946**, kr. 500.

Styretøjsbøjle + krængningsstabilisator til **MGB**, kr. 1.300
Gearkasse til **Buick 215"** manuel., kr. 300.

Komplet servostyring til **Mustang 1965**, kr. 800.
Mogens Jensen, tlf. 65315057.

Chevrolet STD 33 kølerkappe kr. 500,- 2 stk V. forskærme kr. 400,-
Chev. 53 baglygter kr. 400,- **Chev. 54** frontklap kr. 400,- **Ford A** fælge 19" 2 stk. kr. 200,- Samlet bagkuffert til **bil årg. 1920-1930** kr. 400,-
Bo Sørensen, tlf. 46359114.



2 stk. forlygter til Chevrolet i lygteglasset står **Twilite Chevrolet ca. årg. 30.** Pris kr. 400,-
Flemming Johansen, tlf. 65331181.

Til **Sunbeam ALPS. I+II+III+IV+V.** Komplet trådhjulsæt med 6.13" hjul + nav, kr. 1.000.
Jesper Hermann, tlf. 49221616.

Styresnekker og bremsesystem alle mærker renoveres, ring og spørg.
Lars Karlshøj, tlf. 53780082.

Til **Triumph:** Vandpumpe, ny, komplet Triumph MKI-IV kr. 250,-. 1300 motor komplet m. karburator, dynamo, starter og gearkasse, uden nye lejer kr. 2.000. 4 sandblæste Spitfire Alufælg med 18 eger kr. 1.500. 2 stk. MK JV baglygter kr. 300. Fjernlygte forromet, Lucas Ranger og tågelygte forromet, Lucas Fog-ranger kr. 400. pr. stk.

Til **Mercedes 220-8/ W115 årg. '72:** højre fordør og bagdøre, motorhjul kr. 800. pr. stk. Træktøj kr. 500. Meget velkørende motor 220D kr. 2.500. Alt i meget fin stand.

Til **Mercedes 190/ W110 årg. '62:** 2 døre kr. 800 pr. stk.
Henv. tlf. 40741099.

Chevrolet Roadster 1933.
2 pers. m. klap. Adskilt, sælges fra dødsbo. Kr. 40.000,-
J. Dalsgaard Tlf. 97985420

Dele til biler købes
Opel Kaptajn -39 2.5 ønskes en vippearms aksel, helst ny.
Jesper Hermann, tlf. 49221616.

Cockpit dækken til **MGB 1965.**
Frank Mogensen, tlf. 32537574.

VW Type 2 kasse el **bus/Samba,** helst fin stand. Fra før 1967, trænger evt. til omlakering. Helst original. God pris gives.
Thomas Møller, tlf. 75834436 eft. 17.00.

MGA 1500 motor komplet - gerne til renovering. Indsugningsma-

nifold og Twin SU H4 1 1/2" karburatorer.
Lars Hansson, tlf. 31869575 eft. 18.00.

Dele til biler byttes
Haves: 4 fælg til **Volvo 544/210,** helt som nye, 2 med gislaved 6,40x15 diagonal + manifold m. Stromberg **ønskes:** Alu-ventildæksel til Volvo B-18 motor.
Henning Klausen, tlf. 86993822.

MC'er sælges
Isetta 300 1961, nysynet og renoveret, kr. 37.500.
Sv.Aa Mailand, tlf. 74530398.

Norton 750 Commando, uden afgift, kr. 38.000.
Ducati 916 årg. 1994, kørt 8000 miles, kr. 96.000 uden afgift.
Hans Jørgen Kardousky, tlf. 42846961/31811787.

Harley Davidson 1921, 1000 cc halvtopper, meget fin stand, evt. bytte med åben bil. Kr. 75.000.
Ole Pedersen, tlf. 46193408.

NSU Prima 1958 total restaureret, ny lak, chrom, sadler, dæk, batterier, motor-hoved rep. Meget flot og original. Elstart og bagagebærer. Ny synet, pris kr. 16.500.
NSU Prima 1958, god original stand. Motor hovedrep. i 1997.

Klargjort og samlet til syn. Pris uden syn kr. 7.800. Nysynet pris 8.500.
Ib Rasmussen, tlf. 49141623.

MC'er købes
Matless 1 cyl. gl. motorcykel købes
Lars. T. Jørgensen, tlf. 47383899.

Viktorija, gerne sportsmodellen fra først i halvtredserne. Helt eller delvist urestaureret. Max. kr. 5.000.
J. Pedersen, tlf. 86165643.

Diverse sælges
Veteranknallert Power motor, 1955, dansk. Pris kr. 6.000 eller bud.
Henv. tlf. 42863624.

Diverse købes
Garage/ladeplads til 1 eller 2 veteranbiler ønskes til leje, snarest i Odsherred eller omegn. Må være tør.
Thomas Andersen, Høve, tlf. 53450364

Automobilia sælges
Skærm til **microfilm** fra DOMI forhandling - **div. reservedelsfilm** m.m. type NCR ACMI. Filmene indeholder bl.a. **Oxford - Austin - MG - Riley.** Pris kr. 500,-
Flemming Johansen, tlf. 65331181

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:

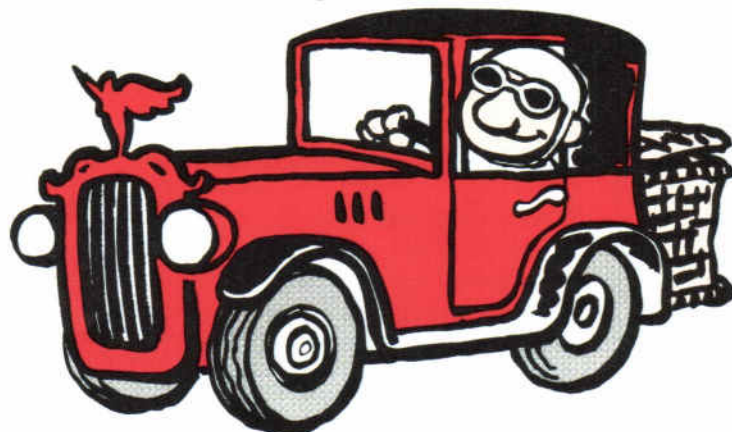
Diverse Tlf.:

Afsender:

Adresse:

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

Veteranforsikring



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1962

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

Brugsveteranbiler 1950 - 1975

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

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



*Veteran
forsikrings-
klubben*

Klassiske biler 1963 - 1975

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

Veteranmotorcykler 1900 - 1960

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub
Postbox 33 - 2990 Nivå
 Tlf. 49 14 59 06 (10-12)
 Fax 49 14 11 14