

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 255 - september 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

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 Nebbe
Englebakken 1
2000 Frederiksberg - 31 19 82 72

Sjælland
Lolland-Falster og Bornholm
Willibald Farbmacher
Hjortevænget 613
2980 Kokkedal - 49145167

Fyn
Arne Sørensen
Odensevej 327
5300 Kerteminde - 65 32 22 49

Sønderjylland
Frits B. Johansen
Sjællerupvej 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

Flat:
Ole Emil Riisager
Se under Bilhistorisk Tidsskrift

Flat - 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 Kranup - 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 Lønnedal - 32 52 77 77

Sokkelund Herreds Køreselskab:
Svend Draaby - 38 71 39 02

Køreselskab Fyn:
Fritz Kaudsen - 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 Nebbe - 31 19 82 72

American Automobiles:
Peter Løvstrøm Sørensen
44 44 25 86

Mødesteder

København:
Nivågård
Gl. Strandvej 20, Nivå

Midtjylland:
Kværkebyvej 79
Kværkeby ved Ringsted

Østjylland:
Nygade 3, Klippinge

Fyn:
Egeskov Veteran Museum
Kværndrup

Nordjylland:
Restaurant Svanemøllen
Svenstrup

Østjylland:
Ristrup Hovedgård
Ved Søbro

Vestjylland:
Sindinggård ved Herning

Sønderjylland:
Lunderup Markvej, Rødekro

Syddøstjylland
Børkop Vandløse

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
Krogholmsgårdsvej 70
2950 Vedbæk
Kan skriftlig henvendelse.

Teknisk brevkasse:
P. E. Hansen
Torsted Allé 25
8700 Horsens
Fax 75647109
Kan skriftlig henvendelse.

Alt stof skal sendes inden den 20. til:
DYK - 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 63 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,-

Lay-out, sats og tryk



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

Næste Veteran Tidende udkommer uge 42, 1997

Forsiden: Studebaker Champion 1954

Foto: Gorm Bang Olsen

Indhold

Møder, løb og arrangementer 3

Leder 4

Nyt fra bestyrelsen 5

Klubaktiviteter 6

Guldhornløbet 1997 8

Motorhistorisk Samråd 10

Munkebjerg Hill Climb 12

Båstad Classic Car Show 14

Månedens køretøj 16

Herregårdsrally 20

Danmarksløbet "Kyst til Kyst" 21

Månedens køretøjsprofil 22

Morris Week 24

Teknisk information 26

Erhvervskøretøjer 27

Bilhistorisk Tidsskrift 28

Køb salg og bytte 30



Møder

September

15. Klubmøde - Sindinggård er flyttet til d. 22 sept.
 16. 19.30: Klubmøde - Kværkeby. Aftenløb. Alle er velkomne. Gratis deltagelse.
 17. 19.30: Klubmøde - Nordjylland, Svenstrup.
 18. 19.30: Møde Nivågård.
 18. 19.30: Rødekre. Garagebesøg hos Flemming Schelde, Vejen (se klubaktiviteter).
 22. 19.00: Klubmøde - Sindinggård (foredrag om olie, benzin og dæk, tilm. tlf. 97895062).
 30. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn. Besøg af Claude Teisen-Simony.

Oktober

02. 19.30: Klubmøde - Nivågård.
 06. 19.30: Klubmøde - Klippinge.
 07. 19.30: Klubmøde - Ristrup Hovedgård.
 14. 19.30: Klubmøde - Børkop Vandmølle.
 15. 19.30: Klubmøde - Nordjylland, Svenstrup.
 16. 19.30: Nivågård. Virksomhedsbesøg. (se under klubaktiviteter).
 20. 19.30: Klubmøde - Sindinggård.
 21. 19.30: Klubmøde - Kværkeby.
 28. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn. Der vises film fra årets fynske bustur.

November

03. 19.30: Klubmøde - Klippinge.
 04. 19.30: Klubmøde - Ristrup.
 06. 19.30: Klubmøde - Nivågård.
 11. 19.30: Klubmøde - Børkop Vandmølle.
 17. 19.30: Klubmøde - Sindinggaard
 18. 19.30: Klubmøde - Kværkeby.
 19. 19.30: Klubmøde - Nordjylland, Svendstrup.
 25. 19.30: Klubmøde - Egeskov, Fyn.

Løb og arrangementer

September

25. Kl. 20. Ikeas Aftenløb. Start Ikea Gentofte. Løbet er et nat-orienteringsløb m. sportsligt præg.
 Arr. Claus Neble & Ib Jensen.
 26. Årets fynske bustur. Arr. Rene Dalager, tlf. 65331690



Restaureret eller original?

Jeg har været medlem af DVK i godt 10 år og derfor også deltaget i en del af klubbens løb, træf o.l. Hver gang har det været en stor glæde at se og høre medlemmernes mange særdeles flotte køretøjer og på den måde blive mindet om "gamle dage".

Jeg har spekuleret en del over, hvorfor de gamle biler i grunden kommer til at fremstå i en så unik stand efter en restaurering - flere af bilerne er helt sikkert flottere end da de forlod fabrikken for mange år siden! Kig f.eks. i bilernes motorrum - her var alle dele garanteret ikke oprindeligt så smukt lakerede - bilen var jo tænkt som en brugsgenstand!

Jeg beundrer virkelig de folk, der er i stand til at opbygge en gammel, udtjent bil til så høj en standard. Det er forståeligt, at man gerne vil gøre sit arbejde så godt som overhovedet muligt; men jeg mener nok, at man ikke altid behøver at udnytte den "moderne tekniks" formåen til det yderste.

Jeg er helt sikker på, at man ofte har kunnet genbruge mere af den gamle, bil end det efter min mening er tilfældet. Jeg mener, at et gammelt køretøj mister noget af sin identitet, hvis væsentlige dele af køretøjet forsynes med nyfremstillede dele til overflod! Det er da klart, at der mange steder skal nye dele til; men noget kunne nok også repareres, omend det kan være mere omstændeligt. Prøv at sammenligne gamle møbler med gamle biler. Hvorfor er der forskel på biler og møbler? Gamle møbler må gerne - ja skal vel nærmest have patina - mens et køretøj helst skal fremstå som mindst fabriksnyt.

Det er lidt ærgerligt, at bilerne ofte restaureres, så man slet ikke kan se, at de engang var et transportmiddel med den patina, som det nu engang giver. Tænk på dette kære medlemmer og brug så mange af de gamle dele, som I overhovedet kan. Så bevarer man også i højere grad originaliteten - de nye dele kan jo aldrig blive andet end efterligninger!

Jeg har heldigvis i den senere tid lagt mærke til, at der nu og da dukker et gammelt, løbende vedligeholdt køretøj op. De har en god brugsstand - og her er jo selv duften original og uerstatteligt.

DVK

Frits Johansen
Frits Johansen



DVK's klubkontor

Klubbens forretningsfører Steen Haselmann har meddelt bestyrelsen at han ønsker at fratræde sin stilling. Bestyrelsen har accepteret opsigelsen og Steen Haselmann er fratrådt pr. 31. august 1997, men på grund af tilgodehavende ferie har kontoret været ubemandet siden 18. august 1997.

Der vil så hurtigt som muligt blive ansat en ny klubsekretær, og indtil da vil vi i bestyrelsen gøre vort yderste for at klare administrationen bedst muligt. Vi beder om at vise forståelse hvis ekspeditionstiden i enkelte tilfælde bliver længere end der er normalt.

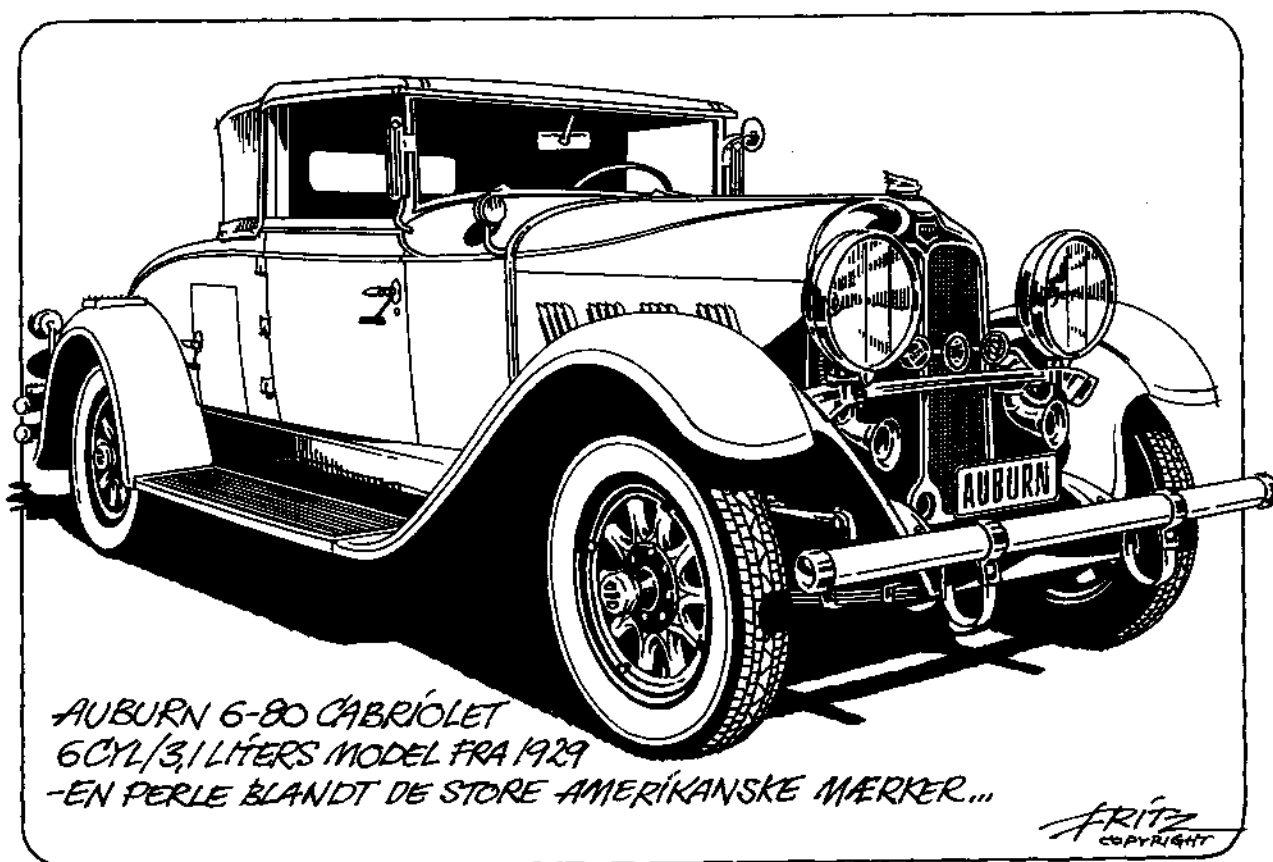
Bestyrelsen/ Poul Suhr

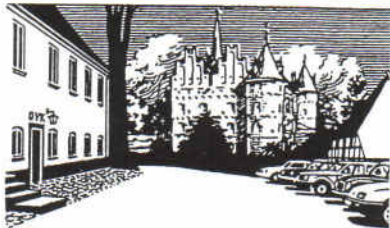
Forsikring

Samarbejdet med Runa Forsikring gennem Veteran Forsikringsklubben udvikler sig meget positivt, med mange fornuftige og billige forsikringstilbud. Vi glæder os over at kunne yde alle medlemmer denne gode service, og vi glæder os ikke mindst over den gode tilgang vi har fået af forsikringstagere. Det gør vi for det første fordi vi er sikker på at I har fået en god forsikring af jeres gamle

køretøj, men også fordi I dermed er med til at støtte DVK, idet vi får del i Veteran Forsikringsklubbens overskud i forhold til antal forsikringer. Husk at det er inden 1. december du skal skifte til Runa Forsikring, hvis du vil have glæde af de gode tilbud i det næste år, husk også at Runa Forsikring kan tilbyde gode privatforsikringer til alle medlemmer af DVK.

Bestyrelsen/ Poul Suhr



FYN - EGESKOV.


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

Fredag, lørdag og søndag den. 26-27-28. september.

Årets fynske bustur til "Musée Nationale de L'Automobile i Mulhouse i Frankrig. Ring til arrangør Rene Dalager 65 33 16 90 og spørg om eventuelle ledige pladser. Vi er blevet lovet en ny luksusbus (sovebus) denne gang.

Tirsdag den 30. september kl. 19.30

Klubmøde på Egeskov. Besøg af Claude Teisen-Simony.

Han vil fortælle om Motorhistorisk Samråd samt internationalt samarbejde i F.I.V.A.

Tirsdag den 28. oktober kl. 19.30

Klubmøde på Egeskov. Der vises videofilm fra årets fynske bustur. Der gik til "Musée Nationale de L'Automobile i Mulhouse i Frankrig.

På aktivitetsudvalgets vegne -
Arne Sørensen .

NORDJYLLAND - SVENSTRUP

På det første klubmøde i det nordjyske blev der snakket om mulighederne fremover. Vi fandt ud af, at det i fremtiden bliver den 3. onsdag i måneden, der holdes klubmøder. Torben Hermansen fra Nibe har lovet at være kontaktperson for klubmøderne. Klubmødet i september bliver et garagebesøg.

Onsdag den 17. september kl. 19.30.

Klubmødet er hos Bent Pedersen, som bor på Hougård, Hougårds-

vej 23 i Åbybro. Her kikker vi på garagens indhold som bl.a. tæller Buick, Nash og Plymouth. Blandt de nyere ting finder vi en Bentley og en Zephyr.

Klubmøde i oktober bliver igen på Restaurant Svanemøllen i Svenstrup.

Tom Jensen

VESTJYLLAND - SINDINGGÅRD
Formandsbesøg


Dansk Veteranbil Klubs formand, Poul Suhr, har adskillige gamle bilers liv på sin samvittighed. Han har uden at ryste på hånden engang i fjerne tider skåret bevaringsværdige køretøjer over og indrettet dem til kørsel med værktøj og alskens skrammel. De få pragtstykker, som han egentlig gerne selv dengang ville have ejet, fik han slet ikke fingrene i.

Afsløringen af klubformandens meritter skete under Poul Suhrs første besøg i det vestjyske mødested på Sindinggård ved Hering, og vi skylder formanden at fortælle, at de "frygtelige" scener udspillede sig i hans unge dage.

Poul Suhr var i smedelære, og når værkstedsbilen var slidt op, tog man rask væk en anden gammel bil, skar karrossen over og byggede et lad på - næsten ligesom nogen gør i dag med nye amerikaneerbiler i et desperat forsøg på at reducere afgiften. Poul Suhr afslørede også, at snedkerens Citroën 1923 derhjemme fik han aldrig fingre i, men siden har han jo så rigeligt gjort det godt igen og har senest på TV vist hvorledes han nu genopbygger gamle biler til ny herlighed.

Klubformanden gav også et levende indtryk af sin interesse for at genopbygge Dansk Veteranbil Klub, hvor 21 personer i en fem års periode har passeret ind og ud af bestyrelsen.

Der skal være orden i sagerne, siger Poul Suhr, der ud over at være formand har påtaget sig jobbet som fungerende bladredaktør og senest skal ud og finde en ny klubsekretær. Medlemspleje og kommunikation er nøgleord for formanden, der ønsker at klubben øver størst mulig påvirkning overfor samfundet og myndighederne til gavn for veteran-interessen. Besøget på Sindinggård blev indledt med en tur omkring stedets og aftenens køretøjer, velkomst ved distriktsrepræsentanten Finn Ristoft Nygård og en engageret debat.

Vær venligst opmærksom på, at tidspunktet for septembermødet på Sindinggård som nævnt i mødekalenderen er flyttet til den 22. september kl. 19.00. Emnet er fortsat det interessante: Benzin, olie og dæk.

Ting og sager i oktober

Ugebladene har lanceret et royalt "Glo og Snag" koncept, men sådan er vi ikke helt. Oktobermødet på Sindinggård drejer sig om et kig i medlemmernes gemmer, men i al fordragelighed.

Vi opfordrer til, at alle tager sjove ting og sager med, et par modelbiler, et gammelt skilt eller emblem, en sjov bog, altså automobilia og effekter, hvorom der kan spindes ende. Jeg fortæller eksempelvis gerne om, hvordan Mr. Ferrari forærede mig to eksemplarer af sin sorte hest. Sved den, I samlere?

Planlægningsudvalget sysler i øjeblikket med muligheden for at tilrettelægge et besøg på smedemuseet i Holstebro, hvor mange gode traditioner holdes i hævd. Besøget vil i så fald være vores november-arrangement, men herom senere når detaljerne er på plads.

Gorm Albrechtsen



BØRKOP VANDMØLLE

Forrige møde

Ved vort sidst afholdte møde på Vandmøllen d. 12. august, havde vi et fint fremmøde. Der var også en god håndfuld flotte biler, de fleste uden tag, samt enkelte ligeså flotte motorcykler.

Snakken gik livligt over bordene, beretninger om tidligere tider, gode råd og diskussioner om vore biler og restaurering af dem, men også om hvad vi skal fylde i aftenerne.

Kommende møder

Møderne ligger på den anden tirsdag i måneden, næste gange er 9. september og 14. oktober. Vi vil fremover arbejde for at der på klubmøderne er (korte) indlæg om konkrete restaureringsprojekter eller andet relevant emne. Til aftenen d. 9. september, omkring dette blads udgivelse, har vi to emner på programmet.

Herudover vil vi arbejde for, at få arrangeret nogle spændende garagebesøg og evt. firmabesøg og køreture. I den anledning er forslag yderst velkomne, både til indlæg på aftenerne på Vandmøllen, men også mulige garage/firmabesøg, der har interesse for veteranejere.

Relationen til Vandmøllen

Lidt om relationen til Vandmøllen, da der har været lidt forvirring omkring dette. Vore klubmøder på Vandmøllen sker i kommunalt regi, forstået derhen at det er kommunens lokale, vi låner. Dette lokale er ikke en del af restauranten.

Det betyder, at vi enten selv kan medbringe vor kaffe og brød (evt. bytte med sidemanden) og/eller vi kan ved mødets begyndelse samle bestillinger sammen og derefter bestille i restauranten. Men altså - ingen købetvang fra restauranten.

Og nok så interessant, ved vore møder må vi parkere vore køretøjer helt nede ved restauranten, også inde i selve gården, dersom pladsen tillader. Blot ikke i gennemkørslen da denne skal være fri i tilfælde af brand.

Vi beder også om lidt tålmodighed med meldingerne i VT, vi skal lige vænn os til, at vi skal være en god måned forud med planlægningen, for at annoncering kan nå VT rettidigt.

Dette var ordene, vi håber at se mange til møderne, så vi kan gøre klubben aktiv også i vor region.

Med venlig hilsen
Asger Bækmark Christensen
Poul-Erik Jakobsen

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

I lyskrydset på Hellevad vejen i Rødekrø køres mod Lunderup Mark. Der, hvor denne vej bliver til en grusvej drejes til højre. På venstre side ligger klubhuset, som ejes af Walkie-talkie-klubben.

Obs. Obs. Obs. Klubmødet torsdag den 11. september er flyttet til:

Torsdag den 18. september kl. 19.30: Vi mødes i garagen hos Flemming Schelde, Fabrikvej 8, Vejen, tlf 75362130. Mød talstærkt op og vær på denne måde med til at gøre det til en god aften! Der er flere spændende biler og motorcykler i garagen - bl.a. en sjældnen Lea Francis med karrosse opbygget over et træskelet. Den er adskilt, så der er mulighed for at fordybe sig nærmere i konstruktionen. Undertegnede fortæller lidt om det at arbejde på en "træbil". Medtag 20 kr. til kaffe og en ostemad. Da vi gerne vil vide, hvor meget vi skal gøre ud af det "kulinære", vil vi være meget glade for et lille præj. Du kan tilmelde dig til Frits Johansen på tlf 74459450 inden 16. september.

Torsdag den 9. oktober kl. 19.30: Vi mødes i klubhuset i Rødekrø. Hvis I vil se, hvor meget I har forandret jer på 10 år, så kom og se en video om Als-løbet dengang.

Frits Johansen

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Mødestedet er "Steffensgård", Kværkebyvej 79, Kværkeby. Væjen 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 16. september kl.: 19.00.

Vi har lagt en aftentur som sidste år. Alle kan deltage.

Ingen tilmelding. Bemærk tidspunktet kl. 19.00.

ØSTJYLLAND - RISTRUP

Tirsdag den 7. oktober kl. 19.30
Besøget på Center Mobilium aflyst.

Da Billund Museet nu lukker, betyder det desværre at vi må aflyse vores besøg den 7. oktober. Det var planlagt at vi sammen med DVMC skulle have besøgt museet. I stedet holder vi ordinært klubmøde på Ristrup kl 19.30.

Tom Jensen

KØBENHAVN NIVÅ

Mødeaften d. 2. oktober 1997. kl. 19.30.

Her er sidste mulighed for at vise det gamle køretøj frem, ved næste møde er der program.

Aktivitetsaften d.16. oktober 97. kl. 19.00.

VIRKSOMHEDSBESØG. Vi besøger fa. Bent Bekker, Frederiksborgvej 47-51 København NV. Det er Københavns Porsche centrum og VAG forhandler. Her vil være rundvisning og demonstration af virksomheden og dens faciliteter. Der vil senere blive mulighed for at købe forfriskninger. Tilmelding nødvendig på 49145906.

Venlig Hilsen Claus Neble.

Guldhornløbet 1997

Foto: Peter Bering

Med så fornemt et navn skal det selvfølgelig også være et flot løb, og det var det så sandelig også; selv et kongeligt islæt med de to royale hunde Oscar og den nye dalmatiner, som logrende løb omkring mellem de mange fine biler på slotspladsen på Schackenborg var med. Ellers må man nok sige, at Robin Roost kan være glad for sin familie - forældre - svigerforældre svigerinder og svogre. Alle bliver inddraget til at løse opgaver, stå post, lave kaffe, bage vidunderlige sønderjyske kager og hygge om deltagerne, så derfor blev det et rigtigt flot løb. Utroligt så mange kønne veje og nye steder der findes. Rigtigt spændende var det selvfølgelig at køre på diget ved sluserne. Sjove op-



1908 Buick 10, Martin Andersen.

gaver som heldigvis kunne løses ligeså godt (eller skidt) af os uden bilforstand. Specielt vil jeg gerne fremhæve en lille skruemøtrik opgave, der gjorde, at alle skulle snakke med (næsten) alle for at finde de dele, der passede sammen. Altså hver bil fik enten en skrue eller en møtrik, og skulle så finde den, der passede til. Den opgave kunne godt bruges igen en anden gang. Vejret var jo det flotteste sommervejr, og for en gangs skyld viste vores lokale fjernsyn et flot indslag, måske mest fordi der var et lille glimt af mig i et lille hjørne, og et stort indslag med Bedstefar (Lars-Hugo Kristiansen). Men en STOR tak til Robin og ikke mindst Åse og hele familien og venner for et flot løb.

Lise Johansen



1959 M.G. A, Vagn Nissen og ex arrangør Robin Roost i Ford T.



Dodge 1934, Johs. Mathiesen. Alvis Speed 25 1937, Bering. Alvis 12/70 1939, Tønnesen.



1950 M.G. TD, Britt og Rolf Engsig. 1939 Opel Kapitän, Pehrsson. VWen i baggrunden var en official.



1932 Chevrolet, Schmidt Christensen. 1934 Ford V8 roadster, Alice og Lars Hugo Kristiansen



Guldhornløbet 1997

Foto: Peter Bering



1937 Buick.

Buffet:
 Sandblest skinke
 forkromet lammekølle
 rustbehandlet oksesteg
 nysynet kartoffelsalat
 lakerede flødekartofler

Prøvekøres med:
 rustbehandlet salatbuffet
 flütes med bundtræk
 afbalanceret frugt med
 råcreme
 hjulspinds-ostebord.

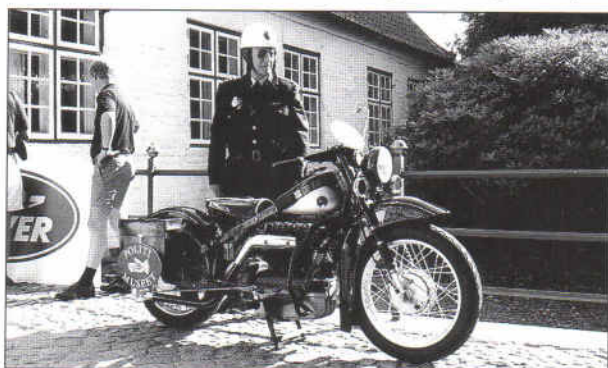
Traditionen tro er der Guldhornløb på de ulige årstal den anden weekend i august, det er også en tradition at vi starter fra Slotspladsen, Schackenborg, hvor vi samles og har god tid til at hilse på hinanden i skyggen af de gamle smukke træer og med udsigt til det snart færdigrestaurerede smukke slot. Turen var som sædvanlig

særdeles veltilrettelagt i det smukke flade Vestsønderjylland Højer, Rudbøl, Nørremølle, Visby Trøjberg nævnt i tilfældig rækkefølge. Naturligvis var der ophold og en post ved Guldhorns mindestene. Opgaverne rundt ved posterne var for alle så pigerne også kunne være med (og vist nok fik de fleste point hjem). Middagen fore-

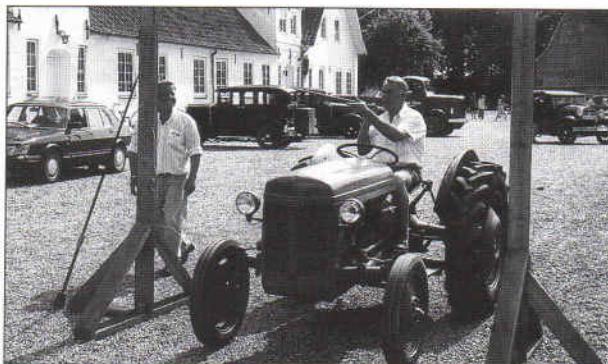
gik på Eccocentret i Tønder, hvor der var buffet.

Absolut et "Guldsandet" løb. En stor tak til Robin Roost og hans mange hjælpere, vi følte os meget velkomne i det sønderjyske. Løbet var sponsoreret af Rover Danmark

Par nr. 7



Viggo Betjent kom kørende fra Politimuseet på den gamle Nimbus for at stå post.



Så er der med at holde tungen lige i munden, sådan en opgave må selvfølgelig med til et ægte sønderjysk løb



En flot baggrund for en fin Buick.



En af deltagerne igang med "skrue-møtrik" opgaven.



NYHEDSBREV fra MhS

Sorte emalje-nummerplader

Så har Folketinget vedtaget lovændringen af færdselsloven, der giver mulighed for at biler og motorcykler, som er indregistreret første gang før 1. april 1958, kan få historisk korrekte emalje-nummerplader.

Som omtalt i sidste nummer af Nyhedsbrevet havde Samrådet og Dansk Veteranbil Klub foretræde for Folketingets Retsudvalg for at forklare, at prisen for disse nummerplader i lovforslaget var sat for højt.

Vores henvendelse har betydet, at prisen på emaljenummerplader blev sat ned fra 900 kr. til 650 kr. for en enkelt plade (fra 1.800 kr. til 1.300 kr. for et sæt).

Vi er ganske godt tilfredse med dette resultat.

Trafikministeriet forventer, at de nye nummerplader vil kunne fås fra den 1. januar 1998.

Samrådet har netop modtaget ministeriets udkast til ny registreringsbekendtgørelse til udtalelse. Udkastet omfatter både de detaljerede regler om sorte emalje-nummerplader og de nye regler om periodisk syn af personbiler. Bekendtgørelsen skal træde i kraft den 1. januar 1998, og Samrådets svar til ministeriet skal indsendes senest den 21. august 1997. Vi vil vende tilbage til indholdet af denne bekendtgørelse i næste nummer af Nyhedsbrevet efter at vi har haft lejlighed til at diskutere problemerne i Samrådets bestyrelse.

Veteran-varebiler og den nye varebilbeskatning

Skatteminister Carsten Koch fremsatte i maj måned et lovforslag om omlægning af varebilbeskatningen.

Det nye bestod i, at der blev indført en ny afgift på vare- og lastbiler. Afgiften kaldes "tillæg for privat anvendelse" og er på 1.000

kr. for små varebiler (op til 2.000 kg) og på 5.000 kr. for de store (2.001 - 4.000 kg).

I lovforslaget havde skatteministeren dog taget højde for, at ejere af veteranvarebiler (d.v.s. 35 år fra køretøjets 1. registrering) kun skulle betale 1/4 af disse afgifter på samme måde som med den nedsatte registreringsafgift.

Samrådet og Dansk Veteranbil Klub fik foretræde for Folketingets Skatte- og afgiftsudvalg inden lovforslaget blev færdigbehandlet for at få afskaffet den nye afgift for veteranvarebilerne.

Vi mødte stor velvilje for vores synspunkter, og mødet betød, at vi fik gennemført, at der ikke skal betales den nye afgift for vare- og lastbiler, når de bliver 35 år gamle. Det var 2. gang, hvor det lykkedes at påvirke Folketinget til en bedre løsning for veterankørerne!

Lov om afgift efter brændstofforbrug

Skatteministeren har også fremsat et lovforslag om en ny måde at beregne registreringsafgiften for almindelige personbiler. Folketinget vedtog loven i juni 1997, og den nye beregning får virkning for biler, som registreres 1. gang den 1. juli 1997 eller senere.

Det nye består i, at der for nye biler i stedet for en vægtafgift beregnes en afgift efter bilens brændstofforbrug (kilometer pr. liter), således som det er oplyst af fabrikken.

De nye regler har ikke nogen direkte betydning for veteranbilerne, idet der også i disse regler er medtaget en "rullende" 35 års grænse fra bilens 1. registrering, hvorefter der kun skal betales 1/4 af den sædvanlige afgift.

Der anføres i bemærkningerne til lovforslaget, at for ældre personbiler vil den periodiske afgift fortsat være baseret på bilens vægt, og at det kun er de nye årgange, som skal omfattes af den nye grønne ejeravgift.

Der anføres dog yderligere følgende:

"Efterhånden som de nye årgange har erstattet de ældre, vil hele personbilbestanden dog blive omfattet af den nye grønne ejeravgift."

Samrådet vil derfor have opmærksomheden rettet mod udviklingen på dette område.

Anvendelse af styrthjelm ved veteranoptog - rettelse

Som omtalt i sidste nummer af Nyhedsbrevet har Samrådet udvirket, at der nu er lavet en dispensationsmulighed for førere af og passagerer på motorcykler, scootere og knallerter i veteranoptog fra pligten til at bruge styrthjelm.

Det drejer sig om køretøjer fra før 1951, som deltager i veteranoptog af "teknisk-historiske grunde", og hvor optogets hastighed er lav.

Det er imidlertid ikke nødvendigt at ansøge politiet om dispensationen - det er tilstrækkeligt, at veteran-optoget opfylder de nævnte betingelser!

MEN husk at dispensationen ikke gælder til og fra løbets start- og slutsted !!

Forslag til en ny kontingent- og stemmetalsberegning

Samrådets bestyrelse arbejder for tiden på et forslag til en ændret kontingent- og stemmetalsberegning som skal diskuteres på årsmødet i november måned.

Baggrunden er som nævnt i Nyhedsbrev nr. 1-1997, at medlemskabet af den internationale veterankøretøjsorganisation FIVA med de nugældende vedtægter vil medføre, at især de mindre klubber kommer til at bære en forholdsmæssig stor del af de øgede omkostninger.

Vi skal gøre opmærksom på, at vi meget gerne modtager forslag til en ny fordeling.

Alle forslag bedes sendt til Samrådets kasserer Henrik Thostrup, Birkevænget 16, 2880 Bagsværd.



Katalysator på gamle biler ?

Transportrådet har i en ny rapport udtalt, at forureningen fra ældre biler uden katalysator kan nedbringes væsentligt ved at eftermontere en katalysator.

Rådet konstaterer dog, at det er økonomisk mest effektivt at begrænse eftermonteringen til biler, som må forventes at have en betydelig restlevetid, og Rådet opstiller på denne baggrund en forudsætning om, at ændringen kun skal omfatte køretøjer, som er registreret efter 1987.

Der var pr. 1. 1. 1997 indregistreret godt en million personbiler uden katalysator i Danmark, og en ordning som skitseret af Rådet vil omfatte ca. 30 % af disse.

Danmarks Automobilforhandler

Forening (D.A.F.) fremsatte på foreningens generalforsamling et forslag om, at man kan løse forureningsproblemet i København ved at forbyde biler uden katalysator at køre i byens centrum i dagtimerne.

Forslaget var ganske vist ment som en provokation, men man skal være klar over, at en eftermontering af katalysatorer på biler fra årgang 1987 til 1990 ifølge Transportrådet vil beløbe sig til en samlet omkostning på omkring 1,3 - 1,7 milliarder kr.

Hvis det blev besluttet at gennemføre dette, så vil der være en ganske betydelig beskæftigelse og dermed avance at hente for D.A.F.'s medlemmer.

Motorhistorisk Samråds navn

I overensstemmelse med debatten på sidste årsmøde har bestyrelsen nu fået registreret navnet "Motorhistorisk Samråd" og forkortelsen "MhS" i Erhvervs- & Selskabsstyrelsen.

Internet og MhS

Det blev også diskuteret på årsmødet, om Samrådet burde registreres med egen "Home Page" på Internet.

Bestyrelsen har indtil videre ikke været i stand til at finde en person med kendskab til at lave en sådan hjemmeside.

Center Mobilium lukker

Svigtende besøgstal i sommer betyder lukning af Center Mobilium i Billund

Fredag den 15 august blev det meddelt fra Center Mobilium, at museet lukker pr. 1 september.

I pressemeddelelsen lyder det: "Center Mobilium Fonden, Danmarks Flyvemuseum; Falck Museet, Danmarks Bilmuseum har besluttet at lukke sine aktiviteter med udgangen af august måned i bygningerne i Billund. Museerne vil fortsætte med anden geografisk placering. Hvor ligger endnu ikke fast."

Direktør Karen Meldgaard og teknisk chef Jan Larsen har arbejdet på at gøre museerne mere familievenlige, så der var noget for hele familien at se på, for på den måde at få fat i et bredere publikum. Det gik lidt ud over den bil-

historiske side af sagen, men det var dog et kompromis som var nødvendigt, og som i øvrigt blev løst meget flot. Det er derfor trist at se at anstrengelserne ikke gav det fornødne resultat.

Der var planer om mange spændende udstillinger de kommende år, til næste år skulle der f.eks. have været gangsterbiler (fra 20'erne og 30'erne).

Der var ofret mange penge på forskellige vejbelægnings, samt opførelsen af husene, som danner rammen om køretøjerne. En investering som skulle have været afskrevet over de næste års udstillinger.

Også DVK havde ofret tid, penge og kræfter på indretningen af vores lille hus. Vi skal nok finde anvendelse for plancherne i andre sammenhænge, men som værende en af dem der har brugt kræfter på projektet er det naturligvis en

skuffelse at vi ikke fik gavn af anstrengelserne længere tid. Pressemeddelelsen lægger dog op til at museerne fortsætter. Der er dog endnu ingen aktuelle planer, og vi ved derfor heller ikke om de måtte involvere DVK.

Tom Jensen

MUNKEBJERG HILL CLIMB

Det var let at konstatere, at vi var på rette vej, da vi tidlig lørdag morgen på landevejen mellem Vejle og Fredericia i rask tempo befandt os i en konvoj af racere. Foran Svend Algrens M.G. Q racere og bag os en svensker med sin Riley Brooklands på transporteren.

Egentlig var vi på ferie i BMW'en i Jylland, men et ægte HILL CLIMB var jo ikke sådan at holde sig borte fra.

I ryttergården på Køreteknisk Anlæg i Fredericia åbenbarede sig et imponerende antal sports- og racerbiler. Knap 80 havde meldt sig hvoraf ca. 15 var fra før anden verdenskrig. Lørdag formiddag var der træning på den korte bane (570 meter).

Med indlagte chikaner var der ikke store muligheder for at komme op i 3. gear, så det foregik stort set i 2. gear med mange omdrejninger.

Om eftermiddagen var der tidskørsel, således at man kunne få startplaceringen fastlagt til det "store bjergløb" om søndagen.

Der var deltagelse fra Sverige, Norge, Italien og England. Ole Sommer havde taget både sin Jaguar C og D-typen med. Riley fra før krigen var fint repræsenteret. En sjældnen M.G. Magnette K 3 i en utrolig stand kunne ses og ikke mindst høres.

Det var den type, som G. Eyston vandt en klassesejer med i Mille Miglia i 1933 selvom han måtte

skifte 150 tændrør under løbet. I min klasse for debutanter deltog Ernest Kristensen med en utrolig

skulle køres tidskørsel blev der dystet bravt, og jeg måtte ud på grønsværen, da den hvide SS Special absolut ville forbi.

Lørdag aften efter strabadserne kunne vi slappe af med en fremragende festbuffet på Munkebjerg Hotel, men stemmerne skulle hæves for at overdøve de ihærdige "Stompers" der spillede under banketten.

Søndag raceday, og det var bare om at komme ud af fjerene, da der var førermøde kl. halvotte!. Regnen pøse ned, da jeg på Ibæk Strandvej hørte en saftig lyd og i bakspejlet så de to store Lucaslygter. Det var Ernest Kristensen, der gik til sagen lige fra starten, så i vandfald blev vi overhalet af den hvide SS Special!

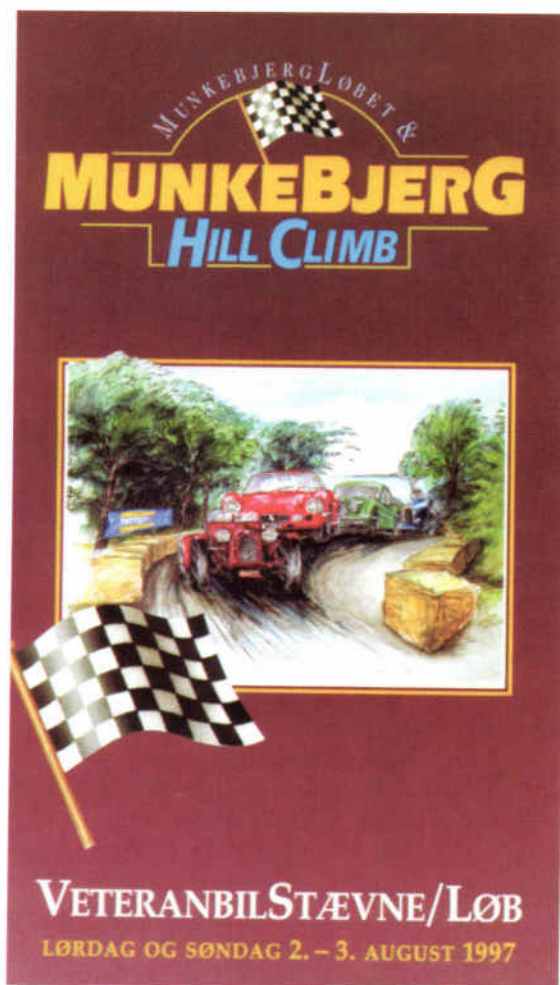
Banen der kaldes "Serpentinevejen" løber fra Vejle Fjord gennem skoven op til Munkebjerg Hotel, kunne ikke være bedre valgt. I nattens løb var der kørt mange tons halmballer på plads som sikring for tilskuere og deltagere. Det gik løs med

det samme med træning, men det regnede og regnede!

Til frokost brød solen igennem, og kalecherne kom omgående ned. Tilskuerne myldrede frem, og alle var glade.

Der var 3 kommentatorer, der holdt publikum underrettet.

På vej op opfattede man udover motorens mange omdrejninger, speakerens bemærkninger, og publikum var begejstrede.



fint restaurerede SS Special på 2,7 liter.

Jac Nellemann med en M.G. Midget på 1400 ccm.

Søren Pedersen i en ikke mindre flot Riley Lynx Special på 1600 ccm.

Fritz Trøst Hansen i sin 2 liters Citroën roadster og undertegnede med min BMW 327/28 cabriolet også på 2 liter.

Som lørdagen gik på hæld og der



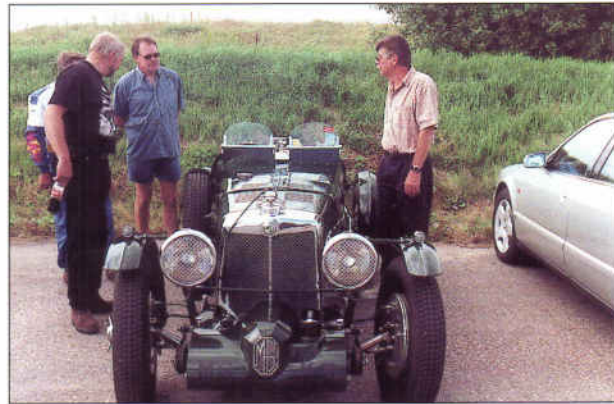
Der lines op til start på "Hill Climb". S tudebaker som "Pace car".



To rivaler SS Special og BMW 327/28.



Og Henrik skruede og skruede på Riley'en. Den var ikke helt færdigsamlet ved ankomsten, men ved afslutningen, så gik motoren.



M.G. K3



Riley mafiaen.



SS Special på 2,7 liter.

Egentlig er en BMW 327/28 ikke nogen væddeløbsvogn, men en hurtig rejsevogn, men det gik nu godt alligevel. Ærkefjenden var den hvide SS Special, og vi kæmpede bravt. Han var 3 sekunder hurtigere. Hvorfor solgte jeg også den 328? Der var en dejlig stemning under

hele arrangementet, hvor Gorm Bang Olsen HSS og hans dygtige crew afviklede løbet på bedste måde, så hermed en stor tak også til løbsleder Troels Lund.

Jeg blev da nr. 2, men den hvide SS vandt.

Så var det overstået. Det hele blev pakket ned igen og vi fortsatte vor ferie i det nu solbeskinnede Jylland og da vi på hjemvejen på Storbæltstfærgen så solen gå ned over den nye bro, kunne vi se tilbage på en dejlig uge. Tak allesammen!

Ib Jensen
medlem nr. 560

BÅSTAD CLASSIC CAR SHOW



DODGE 1939

Den 5. juli tidligt op og afsted til Båstad Classic Car Show. Som vanligt på denne dag skinner solen og det er lunt og fint sommervejr.

Vi starter tidligt hjemmefra da vi gerne vil ankomme til Norrvikens trädgårder før det store rykind begynder.

Den officielle åbningstid er kl. 10.00 men allerede fra 7 morgen er der adgang til parken. Adgangsvejene til Norrvikens trädgårder er smalle og trange. Der er i år tilmeldt 900 biler, så kommer man ikke tidligt er det lange køer og tomgang i lange tider. Hårdt for ens tålmod og for tændrør m.m.

Vi ankommer i god tid til kl. 6.55 færgen i Helsingør. Det er HH færgen, et prisbilligt alternativ til Scandlines, men med færre afgang.

I ventebanen er vi snart adskillige biler der er på vej til Båstad. En Hillman Minx fra 55, en NSU Wankel Spider 65, en VW type et samt vor egen Corvette Sting Ray fra 63.

Første del af turen ad motorvejen til Gøteborg. Vi drejer af ved Ängelholm, den sidste del af turen til Båstad er smuk ad snoede veje. Vi ankommer i god tid ca. kl. 8 og kan køre direkte til vor plads i sektion I.

Hen ad 10 er alle ankommet og det myldrer allerede godt med mennesker fra de mange biler. Solen skinner, det bliver en varm og smuk dag.

Over dagen bliver det en sand vrimmel af mennesker. Foruden alle fra bilerne er der ca. 15.000 besøgende.

Udover de mange udstillede biler (900) er der også et stort og velassorteret stumpemarked. Selv om der er åbent lige til kl. 18.00 og vi har næsten 9 timer til vor rådighed, må vi hvert år konstatere at der er meget vi ikke fik set. Blot at fordybe sig lidt i det store stumpemarked sluger nemt 3-4 timer.

Det er altid lidt mere interessant for os at komme til Båstad i forhold til det tilsvarende show i Gavnevø parken. Her ser vi mange nye biler og et udvalg der er en del anderledes end vort hjemlige. Hovedvægten af biler er fra 60'erne og 70'erne men også mange 30'ere biler især amerikanske og ligeledes en del fra 40'erne. Man fornemmer klart at Sverige er og har været et helt anderledes bil-land end Danmark.

Rigtige veteraner er der ikke mange af desværre, samme tendens som på Gavnevø. Det er ligesom at

denne form for show ikke er tiltrækkende. Men selvfølgelig er der et pænt udvalg af Ford A, heriblandt 3 fra DK, den ene Thostrups 29 phaeton.

Noget af det ældste vi så var en Ford T fra 1923, en Studebaker Six fra 1925, og en Roosevelt 8 fra 1929. Ikke imponerende hvis man er til de helt gamle biler.

Årets tema var 50'ere biler. Et bredt udvalg fra Mercedes 300 SL til Lloyd LP 400.

Især bemærkede vi en Hudson Hollywood fra 1956. Et design og en farvesammensætning som får bilen til at fremtræde som et veritabelt kunstværk, i sammenligning med vore dages design og farvemæssige trivialiteter.

Af 46 specialudstillede 50'ere biler var blot 2 fra DK Jens Jensen med Morris Minor cab. 1965 og Leif Gaarde med Hillman Minx 1955. Der afholdes både restaureringsbedømmelse og Concours de Charme, hvis man er til det.

Vi snakkede med en af de danske deltagere i restaureringsbedømmelsen. Preben Gulberg i NSU Wankel. Vi kunne forstå at standarden er meget høj og kravene særdeles skrappe hvis man vil gøre sig håb om en placering.



Af biler tilmeldt Concours de Charme, måtte vi især beundre en norsk deltagers Auburn Phaeton 654 fra 1936. Der har nu altid været noget ganske særligt elegant ved Auburn. Men en Studebaker President fra 1936 var nu heller ikke uden interesse.

Ser vi programmet igennem kan det godt undre at der ikke er flere danske deltagere, i så kort en afstand fra København og Sjælland. Det må alene skyldes ukendskab og færgeskræk, for der er ikke noget sidestykke til Båstad show-et inden for en rimelig afstand.

At Ferrari fylder 50 år kunne ej heller skjules i Båstad. Der var et stort areal reserveret alene til Ferrari. Men til vor store skuffelse viste det sig stort set udelukkende at være nyere modeller udstillet af forhandlere. Ikke en eneste af de "rigtige" klassiske fra 50'erne og 60'erne. 50 stk. Ferrari, stort set alle fra 90'erne. Det ser selvfølgelig imponerende ud, men med så mange dør det exclusive og da vi havde glemt at få vores American Express platinkort med, valgte vi efter kort tid at fortrække til biler af mere ydmyg karakter, hvor man kunne få en god snak uden først at have viftet med sit platinkort.

Der er også mulighed for at købe sig en bil. Men udvalget var i år ikke så interessant som vi tidligere år har set. Det var mest præget af nyere biler. Som dansk kan man godt blive lidt misundelige når man ser på en flot BMW V 12, 850 coupé fra 92, der står som fabriksny og med en pris på kun ca. 200.000 DKR.

Ser man på prisen på veteran og klassiske biler er der prismæssigt ikke rigtigt noget at komme efter. Der var et par Jaguar Mk II til tilsyneladende fine priser, men ved nærmere eftersyn så de ud til at være en del mugne i karrossen. Plasticpadding og maling er forunderlige produkter, især når man vil af med en halvsyg Jaguar Mk II. Vi bemærkede også en dansk



OLDSMOBILE 1934



SINGER GAZELLE 1957

BMW cabriolet af den gamle 500 serie fra 50'erne. Ejeren var kørt herover på danske prøveplader for at sælge vognen. Det var iøvrigt ikke den eneste vogn i Båstad på danske prøveplader.

Jeg kan i den forbindelse ikke lade være med at advare mod den slags. Det er ikke kun ulovligt at køre uden for landets grænser på danske prøveplader, men man kører også uden nogen form for forsikringsdækning. Det kan udover bøde blive noget af en økonomisk gyser hvis det rigtige uheld opstår. Så lad være med den slags.

Norrvikens trädgårder er i øvrigt en smuk have, den ligger på et stærk kuperet terræn ned mod vandet. Har man blot den mindste interesse for havekunst bør man unde sig en afstikker rundt i haven, det er absolut turen værd.

Har man lyst til at komme til Båstad Classic Car show, er det en god idé at tilmelde sig med bil, ganske vist forpligter man sig til

at komme før 9.30 og ikke køre før efter 18.00, men i forhold til den temmelig høje entre er det en god investering.

Showet er godt arrangeret af Motorhistoriska Klubben i Skåne i samarbejde med bladet Nostalgia og Nordvästra Skånes Tidningar. Det vrimler med officials ved ankomst til at vise på plads og pladsen er lydæssigt dækket af store informationshøjtalere. Utroligt så mange pilleglas og punge folk går og taber på sådan en dag, helt bortset fra alle de stakkels små børn bilopslugte fædre mister kontakten med.

Et alt i alt flot og spændende arrangement af en klub med "kun" 1400 medlemmer. Det afholdes fast lørdag primo juli, så sæt allerede et kryds i 98 kalenderen, det kan stærkt anbefales.

Steffen Frølich

Den der ager med stude kommer også ud at køre



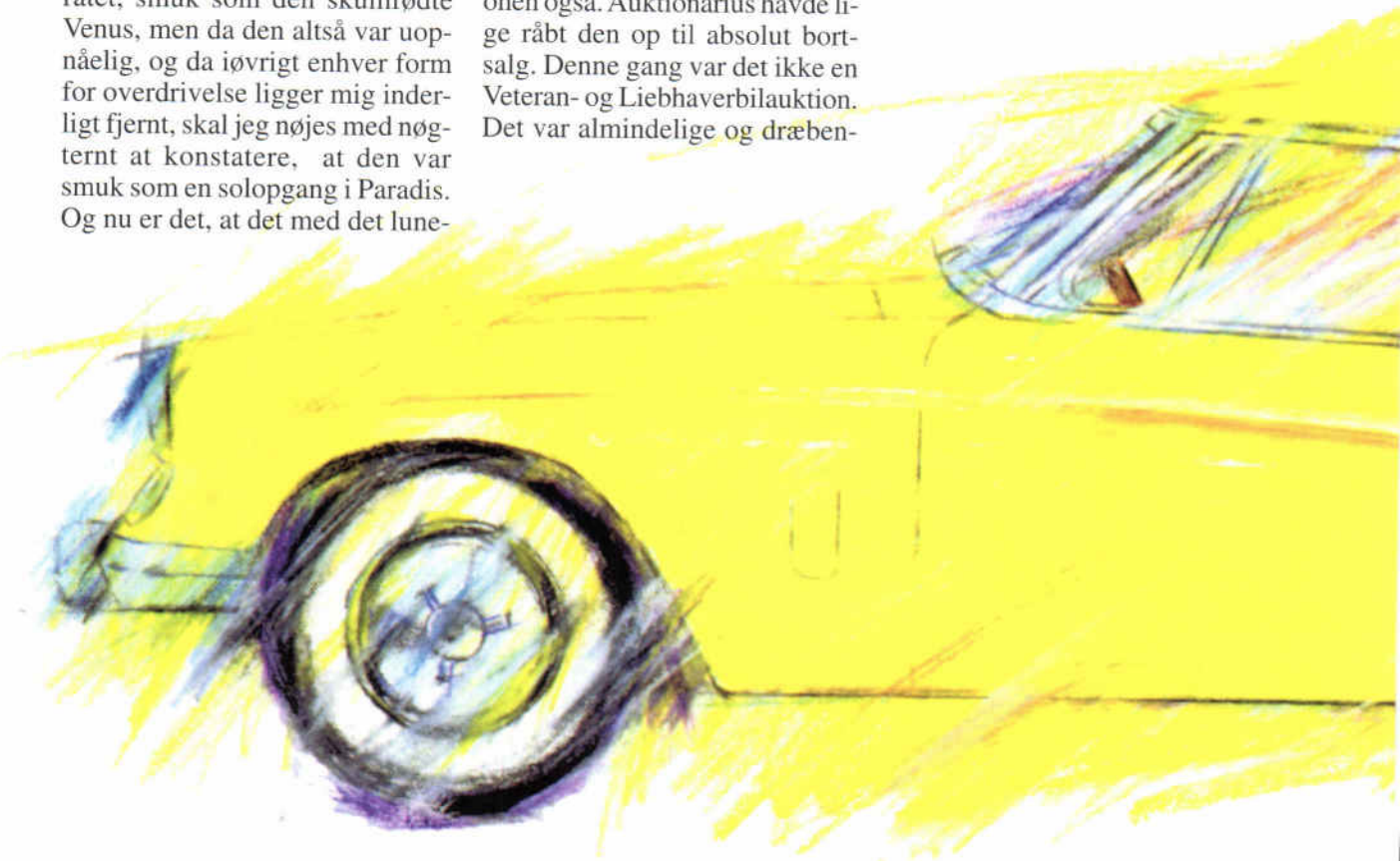
Naturen den er lunefuld, og skæbnens vej er dunkel. Der var en, der hele tiden overbød mig, og jeg måtte opgive den underskønne Studebaker Champion 1954 på auktionen i Bella-centret i oktober sidste år (se referat i VT- dec. 95). Den var ellers, som påstået i referatet, smuk som den skumfødte Venus, men da den altså var uopnåelig, og da iøvrigt enhver form for overdrivelse ligger mig inderligt fjernt, skal jeg nøjes med nøgternt at konstatere, at den var smuk som en solopgang i Paradis. Og nu er det, at det med det lune-

fulde og dunkle kommer ind i billedet. En dag ringer telefonen: - Hallo. Så er din stud til salg.

Selvom jeg kan virke lidt tung i det, gik budskabet rent ind, og 10 minutter efter stod jeg klar i auktionslokalet. Det gjorde Championen også. Auktionarius havde lige råbt den op til absolut bortsalg. Denne gang var det ikke en Veteran- og Liebhaberbilauktion. Det var almindelige og dræben-

de kedsommelige nyere biler, der var under hammeren, og der var ingen gammelbilentusiaster tilstede.

Auktionarius måtte altså kaste sig ud i den helt store retræte - der ville have klædt enhver feltherre men ikke en klenodiesælger - med ned-

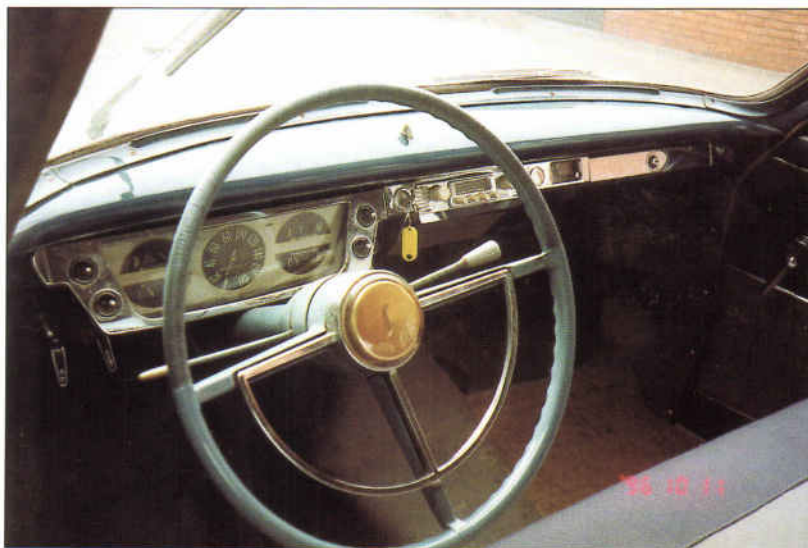




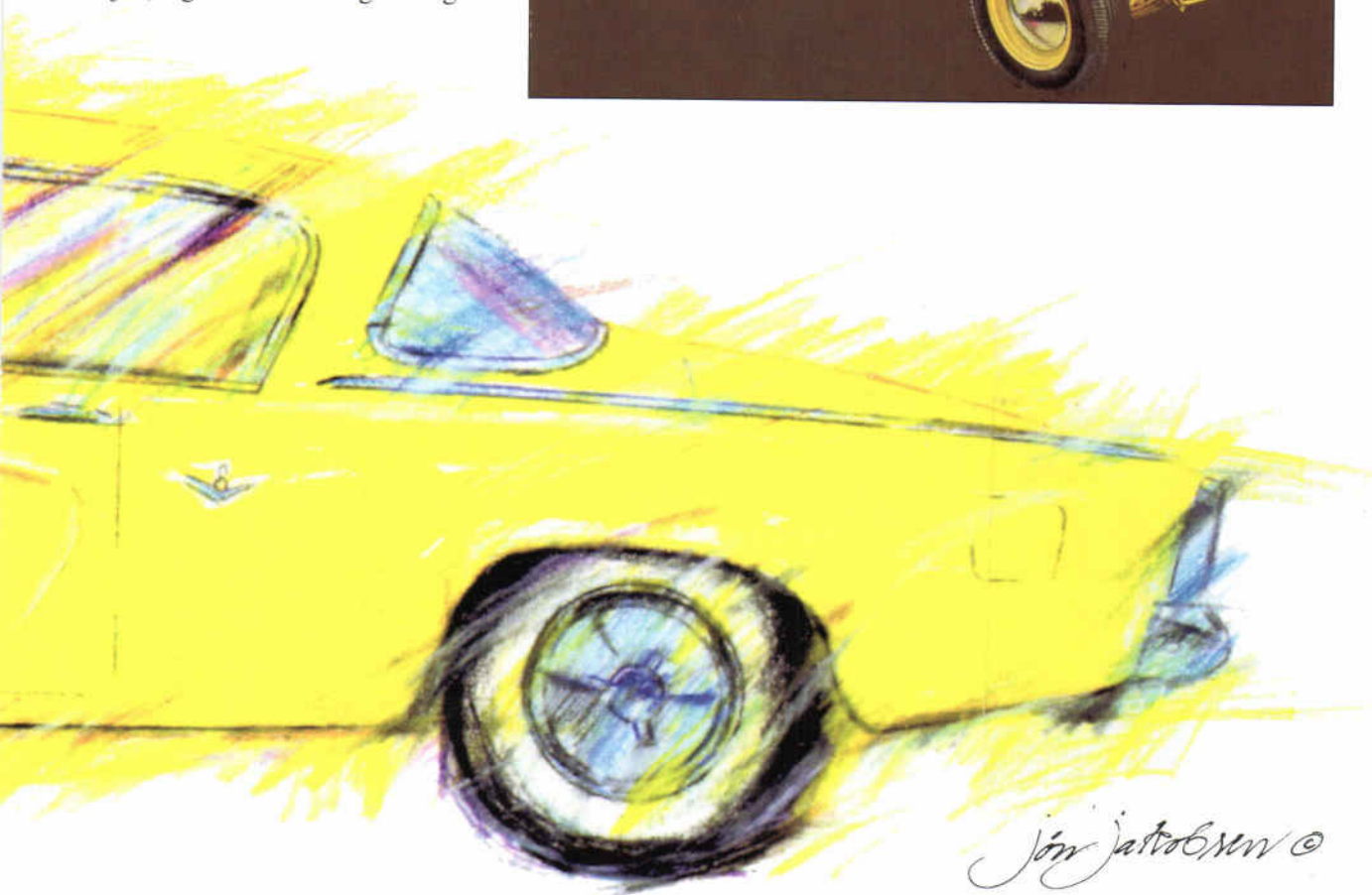
adraslende budforslag, indtil han og forslagene var sunket så dybt, at det nærmerede sig spot. Til sidst kunne jeg simpelthen ikke tage mere på mærkets vegne, hvorfor jeg gjorde en diskret markering.

Ofte har jeg hørt kloge og forstandige folk udtale, at verdens smukkeste bil skulle være en Jaguar E-type, og jeg er tilbøjelig til at give dem ret, men jeg har også hørt endnu mere belæste og yderst studerte personer med høje akademiske grader hævde, at Studebaker 1953 Coupe skulle være endnu smukkere, og også i disse betragtninger finder jeg megen visdom. Summa summarum: Pludselig var jeg blevet indehaver af noget nær verdens smukkeste vogn. Godt nok ikke en Coupé, og godt nok ikke en 1953, men tæt på. En Sedan, 1954. Nærmere himlen kan man vist ikke nå i denne jordiske jammerdal.

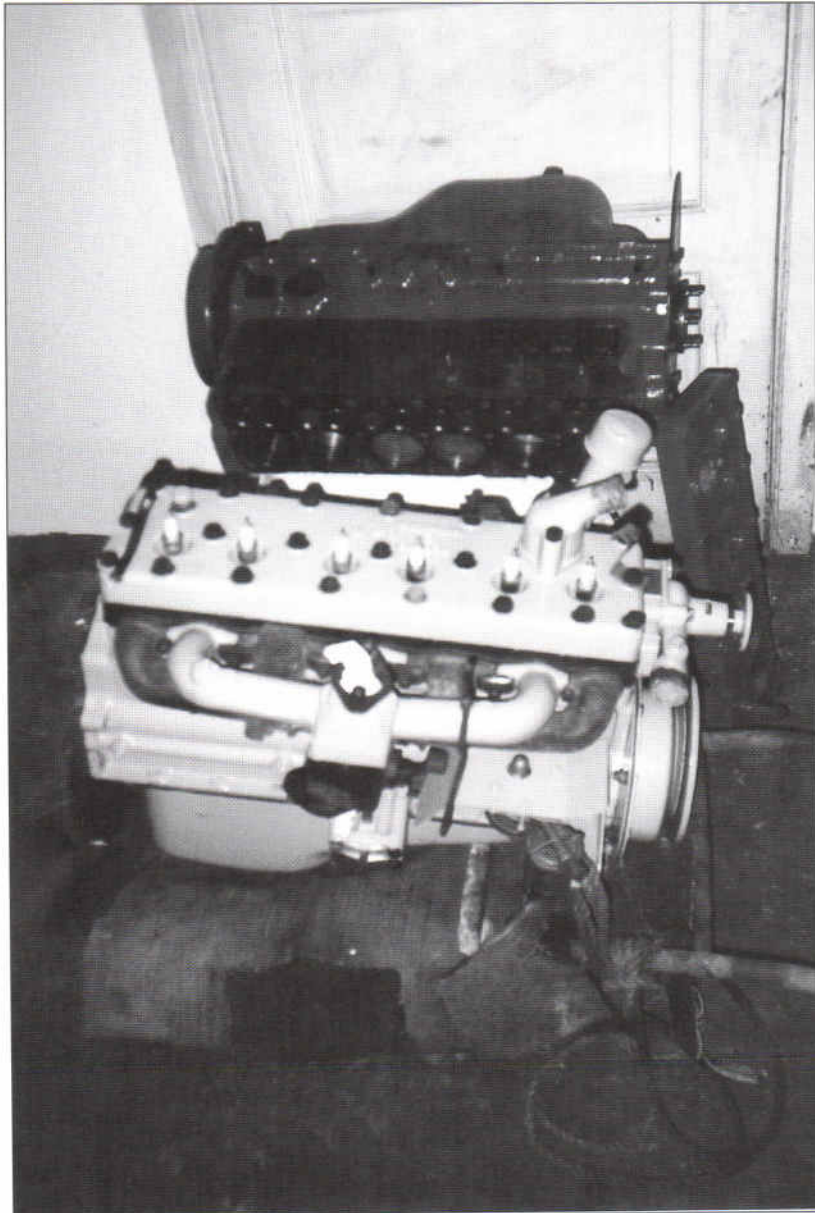
Min lykke burde herefter lyse klart også i de kulørte nuancer, men ak. Her melder der sig et lille problem. Min kone mener, at jeg efterhånden har Studebakere nok, (jeg har tre andre stude i stalden i forvejen) og hun mener sig i sin gode



Nøgleringe burde vælges med større respekt for fortiden.



Jørn Jastobsen ©



Hvilken motor skal vi vælge idag?



ret til at købe en hundehvalp, hver gang jeg køber en okse. Jeg har ikke lyst til flere hverken hunde eller hvalpe, så vil I ikke nok lade være at fortælle hende om min nye studehandel.

Tekniske specifikationer:

Jeg har mærket mig, at Månedens Bil altid afsluttes med nogle tekniske specifikationer, men dem er jeg ikke så stiv i. Der er, hvad der skal være. Alt er pænt og i orden. - Typisk Studebaker. Fordelen ved en Studebaker er, at man behøver ikke vide hvordan tingene fungerer. De gør det bare.

Efter papirerne har min okse lige så mange kræfter som 85 heste. Momentet er enormt og den kan let trække en karavane af postdilignencer efter sig.

Bilen er i væsentlighedens målestok uden rust og er renoveret i pænt niveau uden på nogen måde at overdrive. Ny krom og lak. Konservatoren er ikke faldet for dillen med at forchrome mere, end hvad der skal forkromes eller fundet på anden nymodens fjas. Dog falder plasticskiltet på nøgleringen ikke helt i min smag, men det er altid rart at have noget at brokke sig over. Man er vel en ordentlig dansker. Det har bilen også altid været.

Og så er herligheden iøvrigt sat til salg, da min kone her på det sidste er begyndt at stille nogle besynderlige og tankevækkende spørgsmål.

Gorm Bang Olsen

Importør af Studebaker var
Scandinavisk Motor Compagni SMC.
Grafittien viser hvordan.

BILMESSE og BRUGTMARKED

i Dronning Margrethe Hallen - 7000 Fredericia
18.-19. oktober 1997



Danmarks største messe af sin art
over 2 dage, hvor alle kan være med.

Priser:
Bilstande kr. 625.- incl. moms.
Stumpe- og Kræmmerstande
kr. 25.- incl. moms pr. m²
i haller med lys og varme.

Efter marts messen 1997
med over 10.000 besøgende,
er vi nu klar
til at gentage succesen.



Professionel markedsføring
i ind- og udland får i tusindvis
af bil- og motorcykelentusiaster
til at køre til Fredericia
den 18.-19. oktober 1997.

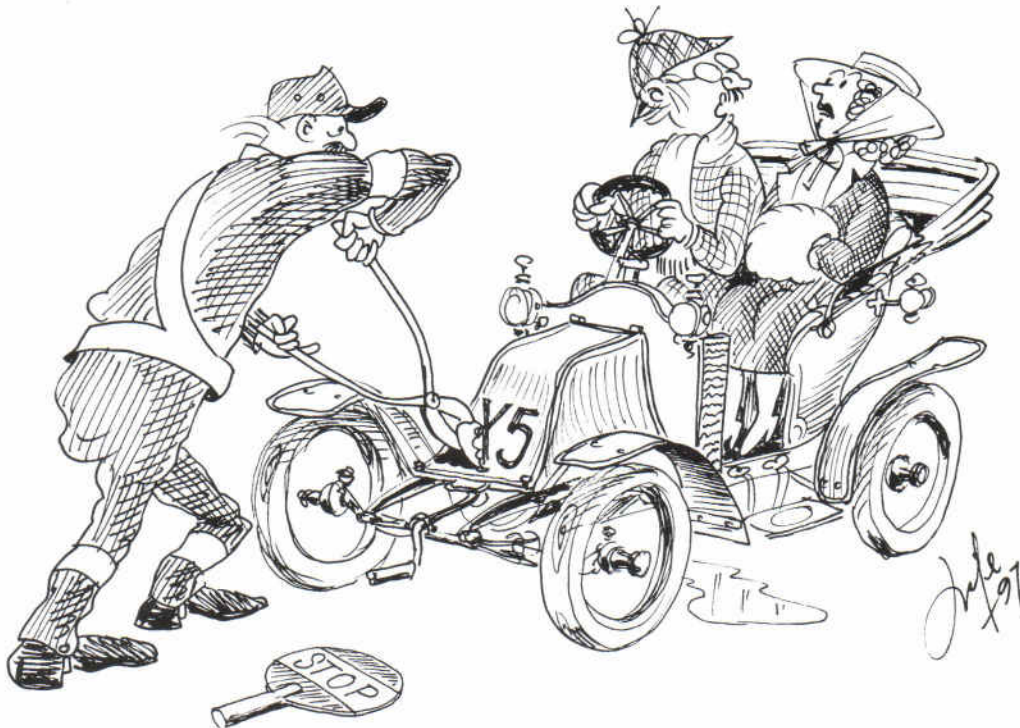
Vil du sikre dig en af landets
billigste standpladser - så ring på
nedenstående tlf. numre.

Peder Fuglsbjerg

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

Peder Nielsen

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



- Nu klipper han sørme pladerne, Amalie!

Herregårdsrally den 10. aug. 1997

Tekst og foto: Claude Tøisen-Simony



Ved præmieoverrækkelsen var der præmier til følgende:

Hovedpræmie - flotteste bil:	Per Staunskjær	Jaguar E Roadster 1961
Præmie - hurtigste tilmelding:	Dorte Stadil	Mercedes Benz cabr. 1959
Præmie - længs fra kommende:	Aase Bjeldorf Olsen	M.G. B GT 1971
Præmie - ældste bil:	Fritz Trøst Hansen	Citroën 11 cabr. 1934



Vi mødtes i varmt og solrigt vejr på havnen i Holbæk, hvor Søren Wolstrup fra Holbæk Egnens Turistbureau havde sørget for rigelige mængder af kaffe og morgenbrød. Kl. 10 holdt Holbæks borgmester en tale, som bl.a. omfattede et fornuftigt udsagn om, at de gamle biler jo var et stykke kul-

turhistorie som bilentusiasterne for egne midler bevarede for eftertiden. Talen var samtidig starten på løbet, hvor undertegnede sendte hver enkelt kører og bil afsted. Turen gik langs Holbæk Fjord til Munkholmbroen. Videre igennem Hornsherred, forbi nogle flotte herregårde til den lille fiskerby Gershøj, hvor der var pause på havnen med Gershøj gamle kro. Der var god gang i snakken entusiasternes imellem, så der var lidt forsinket afgang efter pausen, hvor turen gik ad smukke smalle veje til Ledreborg Slot. På Ledreborg var der sørget for en lækker buffet i den meget smukke familiesal, som er rigt udsmykket bl.a. med et stort antal fine gamle familieportrætter. Under frokost-

pausen blev der foranlediget en publikumsafstemning om den flotteste deltagende bil til brug ved uddeling af dagens hovedpræmie. Ledreborg Slot og Park blev virkelig værdsat af de deltagende, så det var lidt svært at få dem til at løsrive sig. Men det var vigtigt at vi kom afsted rettidigt, idet cykelløbet Danmark Rundt skulle passere ad vor rute kort tid efter.

Atter ud på små hyggelige og fredelige sjællandske landeveje, forbi en række fine slotte og herregårde, til pause ved det fantastiske sted Maglesø, som hensætter den besøgende til mere bjergrige egne af Europa.

Videre gik turen forbi to meget smukke og idylliske slotte - Løvenborg og Torbenfeldt - for at slutte af på den fine herregård Kongsdal, hvor ejerne Susanne og Hans Iacob Estrup var værter ved et hyggeligt grillarrangement under nogle store flotte træer i parken. Derudover blev der lejlighed til at bese hovedbygningens tårn og spændende kælderhvelvinger, samt få en orientering om stedets spændende historie.

Afslutningsvis et hjerteligt tak til DVK for støtte til præmier samt trykning af flotte rally plader.





Mine oplevelser fra Danmarksløbet "Kyst til Kyst"



Ved ankomsten til Esbjerg kursus- og konferencen-ter. Fra venstre skimtes Anton Halds Ford B Cabriolet, Chevrolet Coach 1931 tilhørende Lise og Frits Johansen, Cord type 810/812 tilhørende Berit og Svein Storsveen og Pehrsons smukke Opel Kapitän Cabriolet 1931. Den deltager stort set i alle løb!

For første gang har jeg været med til et større løb under D.V.K. Jeg var selvfølgelig meget spændt, syntes ikke at jeg kendte nogen, og slet ikke noget til gamle biler, så det blev sikkert kedeligt; men hvad gør man ikke for husfreden. Vi mødte op i Esbjerg onsdag eftermiddag, og skulle heldigvis følges med nogle kendte her fra Guderup. Men sikke flotte biler der var, det kunne selv en uvidende som jeg se, og Frits var faldet helt i svime over en Cord, sådan en havde han aldrig set før. Jeg anede selvfølgelig slet ikke, at noget sådan fandtes. Stakkels Otto Krogh var gået "i stykker", godt det ikke var mig, men det tog han i stiv arm: "Jeg henter en ny bil, og møder Jer i morgen i Taulov."

Tirsdag morgen drog vi af i fint vejr fra Harald Nyborg, og kom efter en fin tur ad små kønne veje til Center Mobilium i Billund. Der var en utrolig flot Frankrigsudstilling med flotte biler og små cafeer, virkelig flot lavet. Jeg glæder mig til at se den næste udstilling, vist nok med amerikanybiler, og da Center Mobilium også gav frokost, kørte vi glade videre. Efter at Peter (Dyrlæge) Jensen og Lars Hugo Kristiansen havde hjulpet Erik Dinesen lidt på vej. I Egtved var der mulighed for at se Egtvedpiggen og en opgave om

træsletter i Robert Jacobsen grus-graven. Der var mange, bl.a. Bent Bastholm, der havde check på de enkelte træsletter. Dagen sluttede på Kryb-i-ly ved Taulov, så det kunne jo ikke være bedre.

Fredag fortsatte vi over Fyn, stadig i det utroligste flotte sommervejr og Claus Ottesen og Ole Andreasen havde virkelig anstrengt sig for at vise det smukkeste af Fyn frem. Der var også et par sjove opgaver bl.a. med minigolf, hvor Niels Arne Thomsen og Kurt Daell klarede prøven i et hug. Vi havde fået billetter af Scand-lines og blev behørigt beundret mens vi holdt i kø, inden vi sejlede over Storebælt, og nåede til Karrebæksminde feriecenter, der kunne vi godt være blevet mange dage. Lørdag kørte vi videre hvor Hanne og historiemanden Niels Jonassen viste os det bedste af Sjælland. Jeg er sikker på, at selv kjøvenhavnerne ikke var klar over, at de havde så smukke små veje, og det var rart også at få lidt at vide om, hvad vi kørte forbi, og det kunne historielæreren slet ikke lade være med at fortælle os.



Lørdag aften sluttede med en flot middag med dans og musik i Kolle Kolle. En rigtig dejlig tur var slut. Men Ulla og Håkan Johansson fra Sverige fortalte, at de i år 2000 vil arrangere et nyt kyst til kyst løb for både Sverige og Danmark. Heldigvis for os alle lovede Kurt Daell, at Harald Nyborg gerne vil støtte igen en anden gang; for uden deres hjælp var det aldrig gået.

Tak for I alle var med til at gøre turen til en dejlig oplevelse.

Lise Johansen.

Et kig i Cord'ens meget flotte motorrum.

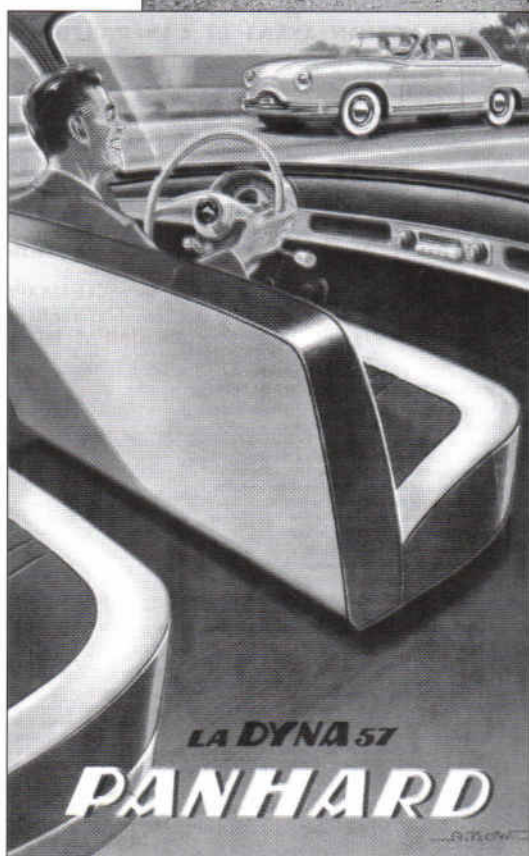


Instrument bordet i Birgitte og Terkel Lund Ovesens Wolseley Hornet Special Tickford Coupé.

Dyna Panhard - en fransk overraskelse



En Dyna Panhard ved et rally i Frankrig i sommeren 1997



Af Niels Jonassen

For 30 år siden påstod både Daimler-Benz og Panhard & Levassor at de var verdens ældste bilfabrik. Den diskussion er overflødig i dag. Panhard findes ikke mere. Inden de lukkede byggede de imidlertid en række meget spændende biler - helt anderledes

end alle andre, og helt anderledes end de meget store biler de havde bygget før Anden Verdenskrig.

En af bilindustriens pionerer

Panhard & Levassor var et gammelt familieføretagende med rødder helt tilbage i 1845. Indtil man i 1875 begyndte at bygge gasmotorer havde produktionen bestået af maskineri til træbearbejdning; noget som Panhard ivoigt lavede lige til 1951. I 1887 fik man fransk licens til at bygge Daimler-motorer, og i 1890 rullede de første biler ud af porten i Avenue d' Ivry i Paris.

I årene inden Første Verdenskrig brød ud i 1914 deltog Panhard meget i motorløb med mange gode resultater. Bl.a. vandt Émile Levassor løbet Paris-Bordeaux-Paris i 1895.

I mellemkrigsårene var Panhard-bilerne næsten uden undtagelse store og dyre, og fra omkring 1930

blev de leveret med meget særprægede, svulmende karrosserier. I et forsøg på at forbedre udsynet - eller var det for at være interessant? - havde de næsten alle en lille ekstra rude af krumt glas mellem forruden og sideruden. Det gav nogle overdådige forvrængninger når man så gennem dem.

Nye tider, nye biler

Da Anden Verdenskrig var slut i 1945 var fabrikkens leder, Jean Panhard, overbevist om at tiden var løbet fra de store biler. Ingen havde råd til overdådighed, og skatterne på store biler var røget helt op i skyerne. Der blev etableret et samarbejde med konstruktøren Jean Grégoire om en let, lille aluminiumsbil med 2-cylindret boksermotor, som Grégoire havde konstrueret før krigen.

Da den nye Panhard - med fornavnet Dyna - blev præsenteret i 1947 var der ikke så meget tilbage af



Grégoires konstruktion, men bilen var opsigtsvækkende nok. Det var et lille, 4-dørs aluminiumskarroseri på et chassis af pressede stålprofiler. Foran sad en luftkølet, 2-cylindret boksermotor på 610 cc og 30 hk. Det gik langsomt med at få gang i produktionen. Kun 50 eksemplarer i 1947 og 1.340 i 1948. Franske bilkøbere er almindeligvis ikke bange for at købe ukonventionelle biler; f.eks. var Citroën 2CV en umiddelbar succes. Forklaringen på Dyna Panhards dårlige salg skal søges i prisen. Det var dyrt at bygge i aluminium, og motoren var også en ganske dyr konstruktion med mange ukonventionelle træk. F.eks. var ventilfjedrene torsionsfjedre indkapslede i små tårne. Meget smukt forarbejdet, men dyrt. Motoren støjede præcis så meget som en luftkølet, 2-cylindret motor gør. Det er helt i orden med teknikfreaks som kører omkring og glæder sig over al den begavede mekanik, men den almindelige bilkøber gider ikke betale en masse penge for en bil der larmer som en billig 2CV.

Specialmodeller og noget helt nyt

Da motoren blev lidt større - 745cc/35hk - i 1950 begyndte det at hjælpe på salget. Nu var tophastigheden helt oppe på 120 km/t,

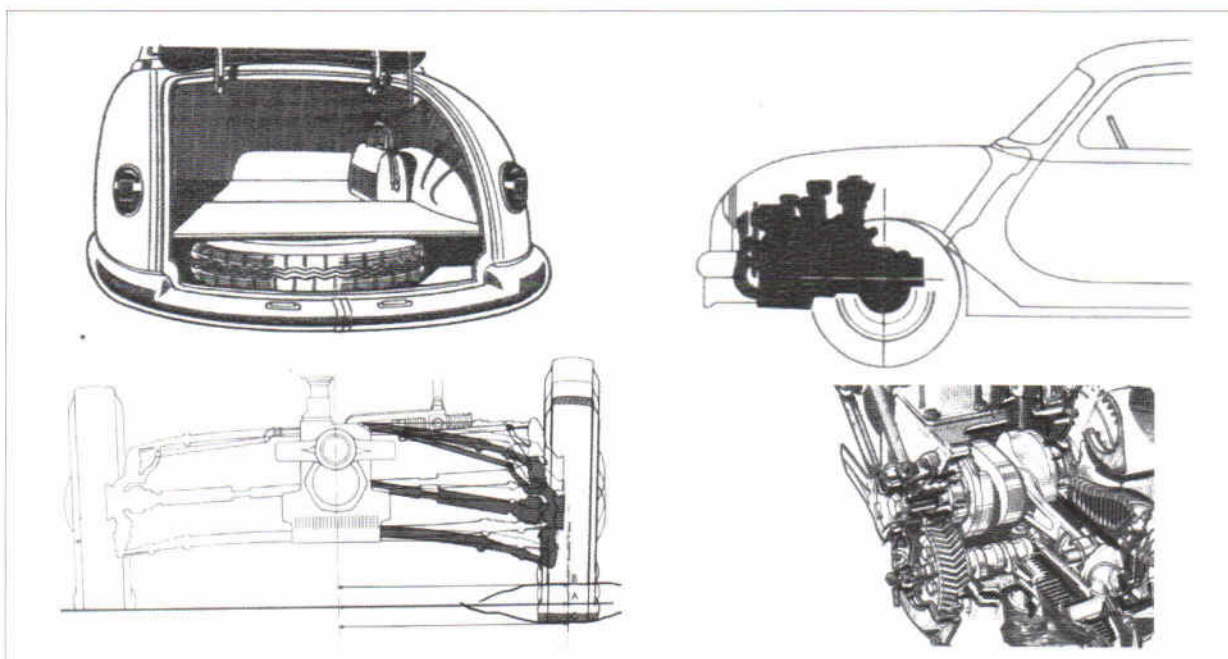
og det var meget for en bil med så lidt motor. Der blev solgt ca. 10.000 i 1950 og 14.000 i 1951. Flere små specialfabrikker begyndte at få øjnene op for Panhard-chassisets kvaliteter. En af de mere interessante var Veritas i Tyskland. Veritas var skabt af gamle BMW-teknikere og byggede sportsbiler på basis af opsamlende BMW 328. For at overleve forsøgte man med en billigere model, Dyna-Veritas, med Panhard undervogn og karroseri fra Bauer. I 1954 lancerede Panhard selv en sportsmodel, Dyna Junior, med åbent, 2-personers karroseri. De fleste Junior blev leveret med 850 cc-motor på 45 hk, men der fandtes også en kompressorversion på 62 hk. I mange år blev de små klasser ved 24-timersløbet i Le Mans domineret af et mærke som hed DB - Deutsch et Bonnet. Det var specialversioner af Dyna Panhard.

Alle erfaringer viser at ingen bilfabrik kan overleve på sportsvogne alene, så man ventede i spænding på Panhards nye personbil. Den kom i 1953 og hed Dyna 54. Undervognen var den kendte med motor på 850 cc og 42 hk. Til gengæld var karroseriet helt nyt. Fabrikken prøvede at leve op til den viden som alle teknikere havde

men aldrig brugte: Lav vægt og et aerodynamisk karroseri sparer benzin. Karroseriet var temmelig stort og bredt men glat og afrundet, og lavet af aluminium. Det medførte at den mellemstore, sekspersoners bil havde en tophastighed på 130 km/t og et benzinforbrug på 14,3 km/l. Det kunne ingen andre klare dengang.

En fransk specialitet

Rejsende til Paris i 50'erne kunne ikke undgå at opdage det enorme antal Dyna 54 der kørte som taxier. De var robuste, billige i drift og meget rummelige. Så spillede den høje indkøbspris ikke så stor en rolle. Det gjorde den imidlertid for den almindelige køber. Og så kan folk ikke lide støjende motorer. Salget voksede langsomt, men det nåede aldrig højere end de 38.000 eksemplarer der blev bygget i 1957. Der blev også solgt nogle stykker til eksport, både af den oprindelige version med aluminiumskarroseri og versionen med stålkarroseri som kom i 1957, mest for at spare penge. På det tidspunkt var Citroën begyndt at købe aktier i Panhard, og selv om der kom en ny model, CT24, i 1963 var klokken faldet i slag for det gamle mærke. I 1967 blev den sidste Panhard bygget.





Morris Week '97

Vil du med 8 dage til Roskilde i en åben veteranbil sammen med ca. 50 andre "biltossede" mennesker!!!

Jeg må indrømme at det var med lidt bange anelser at jeg tog afsted. En ting er madpakketur, en anden ting er weekendtur. Men en hel uge hvor alt drejer sig om fritsidende lygter, sideventilet motor, S.U. karburator, alukarrosse og justerbar tænding.

Så er det at man tager en lang snak med sig selv, om at man jo skal tage del i hinandens interesser, især når man har en partner, hvis halve liv er gamle biler.

Så mit svar var "selvfølgelig skat, hvornår er det"?

Vi ankom søndag den 20. juli sidst på eftermiddagen i vores lille Austin 7 "Nippy" fra '34. Vi blev mødt af en glad og veloplagt Willibald som brugte det meste af eftermiddagen på at arrangere vores lejr og ikke mindst placeringen af bilerne, dette var åbenbart slet ikke så let og ligetil.

Selve turen/løbet var arrangeret således at man frit kunne vælge hvad man ville deltage i. Der var køreture hver dag, og 2-3 seværdigheder pr. dag, dette var en væl-

dig god måde at gøre det på. Også dette at næsten alle boede på Vigen Camping gav en utrolig god stemning, især om aftenen. Vi startede samlet hver morgen fra vores fælles base og hvis man valgte den nemme løsning, kørte man efter Willibald, men var man til udfordringer brugte man den mappe alle havde fået udleveret ved ankomsten. Denne mappe var en super idé, da alle info. om hver seværdighed, ruter og kort var vedlagt.

Jeg kan naturligvis ikke omtale alle de steder vi var, men jeg bliver nok nødt til at omtale det danske sildebord. Dette var meget populært især blandt de udenlandske deltagere. Vi var 9 biler fra Skotland og England, 1 enkelt fra Tyskland og ca. 15 stk. fra Danmark.

Det føromtalt sildebord var mandag aften. Jeg må sige at der findes intet som sild og snaps der kan ryste folk sammen. Dette var en utrolig hyggelig og morsom aften. Der blev sunget meget og vi syntes det lød vældig godt, jeg er lidt mere i tvivl om resten af campisternes mening. Vi kan jo ikke alle have samme smag.





Tirsdag var slottenes dag. Frederiksborg Slot og Fredensborg Slot. Vi holdt pause og fik en dejlig frokost på Nivågård. Der var en af deltagerne der tabte sin tegnebog på Nivågård, jeg siger ikke hvem!! Der var også nogle der blev lidt våde i løbet af eftermiddagen.

Onsdag kørte vi til København. En lang men meget smuk tur. Det må også have været et smukt syn med alle disse gamle biler kørende igennem det gamle København. Vi havde en dejlig dag med frokost udendørs, besøg på Carlsberg og havnerundfart, igen kunne man selv vælge hvad man ville. Vi sluttede af i Tivoli med fyrværkeri. Jeg tror vi var mange der sov lidt på vejen hjem (altså os der sad ved siden af).

Torsdag den smuk køretur i det midtsjællandske, hvor vi sluttede af i Karleby forsamlingshus og fik en dejlig middag. Underholdningen var så absolut helt i top.

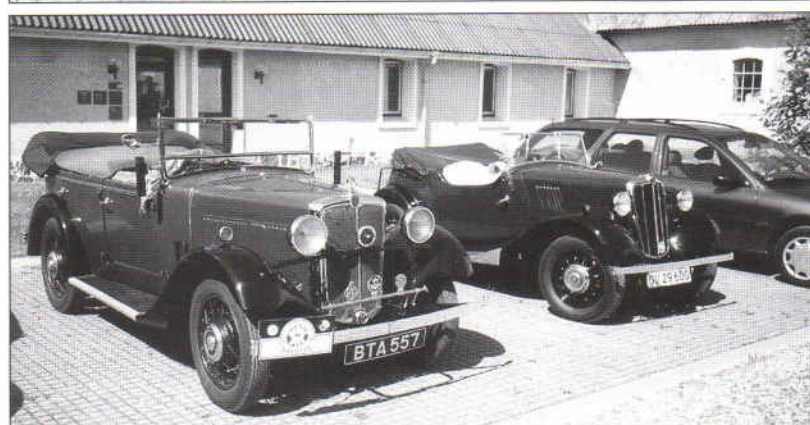
Fredag kørte vi den længste tur og nogle af bilerne var da også blevet lidt trætte, men der blev talt pænt til dem, de blev klappet de rigtige steder, og så gik det fint igen. Fredagen gav mange valgmuligheder, Kronborg Slot, Louisiana, Karen Blixens hus og vi sluttede af hos Sommers Bilmuseum (vi måtte lige se lidt biler). Lørdag var dasedag, nogle kørte en tur, andre gik til stranden, og nogle nåede aldrig ud af vores lejr. Desværre var vejret lidt dårligt sidst på dagen. Der blev holdt afskedsfest lørdag aften. Rigtig hyggeligt, igen med megen sang og snak, grillmad og fadøl.

Konklusion

Jeg må jo nok indrømme at mine bekymringer var absolut ubegrundede. Jo, der blev talt biler, men egentlig mest den første dag. Vi havde en rigtig dejlig uge.

Så skulle der rundt omkring i de små hjem sidde kvinder og frygte dette, til dem kan jeg kun sige: **Prøv det - prøv det.**

Karina Hjerl Huld
(Robert Lindvigs kæreste)



Om karrosseridele

Havde den røde Fiat været en lukket bil, ville ingen „røre den med en ildtang“. Nu er det imidlertid en åben Spider, og så er sagen en anden, selv om den må siges „at være langt væk“. I hvert fald er Iver Jensen igang med at restaurere bilen. Bagenden er så rusttæret, at det har været nødvendigt at fremstille en ny nederste afslutning på bagkarrossen.

Som det ses på billederne består karrosseridelen af et hvælvet (dobbeltkrumt) nederste skørt, en vandret del og en krum lodret del. Den øverste kant skal til sin tid svejses til det oprindelige karrosseri. Det sker 70-80 mm over den vandrette plade, her er karrosseriet ikke rusttæret.

Karrosseridelen er fremstillet af 1 mm elektroforzinket karrosseri-plade. Som det ses ved svejseømme består emnet af flere sammensvejsede dele. Iver Jensen har formet dem ved hamring på en ambolt med en svag hulning. Man kan også bruge en hårdtræklods 100x100 mm med en hulning formet i endetræet, opspændt i en skruestik. En tredje mulighed er en sandsæk 500x500 mm. Ved arbejde på ambolt og træklods vil jeg bruge en stålhammer, på sandsækken en træhammer. Sandsækken er bedst egnet til små hvælvinger.

Ved hjørnerne har det været nødvendigt at udføre emnet af flere sammensvejste pladestykker grundet den stærke hvælving. Ved skørtets sammensvejsning til den vandrette plade er dette sket ved at ombukke den vandrette plade, sammensvejsningen sker så få mm nede på skørtet. Man svejser aldrig et hjørne (en vinkel) blot ved at støde de to pladekanter sammen, man ombukker den ene pladedel og lægger svejseømme borte fra hjørnet.

Alt svejsearbejde er udført med gassvejsning, „løbet sammen“



uden tråd. Svejsningen til karrosseriet skal også ske med gassvejsning. Fremstillingsmetoden ved ophamring giver naturligvis en masse hammermærker i pladen, derfor forestår et omhyggeligt spartelarbejde.

Fremstillingarbejdets omfang står i kontrast til mængden af værktøj, der skal bruges. Hamre, ambolte,

håndklodser, håndsakse, (der findes både højre og venstre pladesakse), svejsebrænder og papskabeloner til at kontrollere facon, er hvad man behøver. Dertil den nødvendige faglige kunnen.

PS. Iver Jensen ejer to Spider'ere, en restaureret DN 72.975, og den der er „på vej“.

P. E. Hansen



Erhvervskøretøjer



Skiladning Papir til A.S.N. Raackmanns S.S. "Finlandia" i Horsens Havn 31.10.-1.11. 1942.

Dampskibet Finlandia er gået til kaj i Horsens Havn og lossere papir til Nicolai Raackmanns Papirvarefabrik.

Billedet er interessant, fordi det er tidsfæstet til oktober/november 1942, på det tidspunkt havde Besættelsen været 2° år. Alligevel lod det sig gøre at få råvarer, hvidt og brunt papir i ruller, der skulle forarbejdes til poser. Sørejsen fra Finland gik gennem Den Botniske Bugt og Østersøen til Horsens. At man skulle sejle gennem farefyldt farvand ses ved de ekstra livbåde og flåden agterude.

Fire lastbiler er bakket til skibssiden for at fragte rullerne til havnepakhus. Raackmann, nu Danisco Flexible, havde fabrik i midtbyen og kunne ikke huse en skibsladning papir. De to Ford AA'er på fløjene var Raackmanns egne, de kørte daglig i byen, til bane og lastbilstation, datidens fragtcntral, og handlende, der brugte poser. De to International'er, Nr. 2 og Nr. 3, tilhørte vognmand Chr. Mortensen. Det er en tilsnigelse at billedet giver indtryk af, at Raackmann ejede alle fire biler. Jeg var vidne til øjeblikket ved Nr.3's højre forskærm.

For at øge lasteevnen til tunge papirvarer havde Raackmann ud-

styret sine Ford'er med andre baghjul, 18" med sværere gummi end de normale 20" hjul på AA'erne. De to International'er havde gas-generator, Ford'erne kørte stadig på benzin, formentlig har der været en ordning med mindre at lastbiler i nærtrafik kunne få tildelt benzin. Raackmanns Ford'er var grønne, Chr. Mortensens seks syv lastbiler var postkasserøde med sølvfarvet skrift, på ladsiderne, HORSENS FLYTTETRANSPORT, på bagsmækken, Telefon 1745. (se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 61).

International var et gedigent amerikansk produkt bygget i Chicago af International Harvester Company, som begyndte lastbilproduktion i 1914. Nr. 2 var en C-serie, der blev fremstillet fra maj 1934 til april 1937 i 208.000 eksemplarer. Der blev tilbudt 16 hovedtyper med forskellige chassislængder, bagaksler og bogier med °-5 tons lastevne. IH benyttede primært egne motorer, enkelte mindre typer var udstyret med Waukesha motorer. På °-tons chassis blev bl. a. bygget københavnske taxa'er. (se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 79).

Nr. 3 var en D-serie, fremstillingen begyndte i marts 1937 og sluttede i november 1940 med en

samlet produktion på 321.000 biler. Også D-serien blev tilbudt i et stort antal udgaver, bl. a. kunne den fås med Cummins dieselmotor. Begge serier brugte støbte artillerihjul i lighed med andre USA lastbilfabrikker.

International blev solgt i Danmark i henved halvtreds år til 1970. De sidste blev samlet i Horsens på en måde, der var noget anderledes end det amerikanske samleband. F. eks. blev chassisrammen samlet med pasbolte, det normale var, og er, nitter, monteret i varm tilstand.

Mærket var anerkendt i 1930'erne, efter krigen mistede man markedsandele til de svenske og tyske lastbiler. Vognmand Rasmus Jensen, Århus, der i en årrække kørte for FDB, foretrak International, i alt havde han haft 36 vogne.

Raackmanns Ford'er blev i 1947 udskiftet med to nye Citroën'er. Nr. 2 overgik til Chr. Mortensens søn, der begyndte egen forretning. Nr. 3 blev i krigens slutning okuperet af den tyske værnemagt. Dette skete med mange vognmandsbiler. Mange blev fundet igen i Sønderjylland efter 5. maj 1945, men ikke Nr. 3.

P. E. Hansen

DVK's historie

Hvad der stod i medlemsbladene

Sidste afsnit

Februar 1962: Magisteren beklagede sig i en spidsartikel over eksporten af danske veteranbiler og mente at det efterhånden drejede sig om et tocifret antal. Det kan som bekendt være mellem 10 og 99. Men særlig nævnte han en Maybach og en mængde Ford T, og i tidligere år en fin Bugatti og den før nævnte Hudson Boattail Speedster. Han konstaterede at ingen DVK-medlemmer havde formået at fastholde de pågældende biler i landet, så var det for så vidt ligegyldigt om det skyldtes manglende penge, interesse, forståelse, vilje, evne eller initiativ. Og det har som bekendt ikke ændret sig. Om eksportørerne er medlemmer af DVK eller ej betyder ikke videre fra eller til, skrev Magisteren, og hans overvejelser mundede ud i at skulle bilerne absolut eksporteres burde de gå nordover fremfor sydover (han

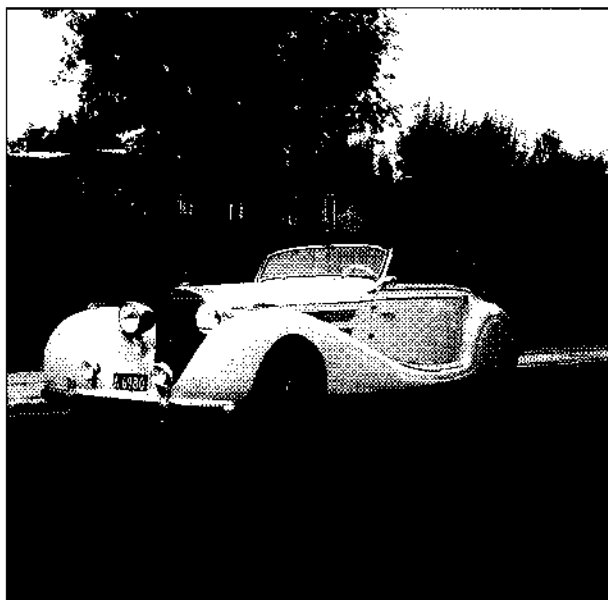
kunne have tilføjet eller over Atlanten). Det har heller ikke forandret sig. Signaturen s. (Sestoft?) skrev om biler under restaurering, og specielt klubvognene: Swift, Dürkopp, Szawe, Bentley, Rolls-Royce Silver Ghost, og som deponeret hos DVK Delaunay-Belleville. I dag befinder Swift, Szawe og Delaunay-Belleville sig på DTM, dog sådan at Swiften af og til trækkes ud, som i klubbens jubilæumsløb, Bentley og Silver Ghost blev i sidste ende restaureret hos Poul Sachmann. Dürkopp kommer vi ind på ved en senere lejlighed.

I samme blad fyldte Magisterens fortælling om en rejse til USA og den 16. Glidden Tour mange sider. Der var ingen biler annonceret til salg, til gengæld dukkede listen over ny medlemmer op igen, tilligemed både udmeldte, slettede, adresseforandringer

og en der var afgået ved døden. Af de ny har vi stadig Peter Henrik Horsten. Mellem de slettede pga. kontingentrestance var mærkeligt nok flere fremtrædende medlemmer, deriblandt en næsten-stifter, der oven i købet havde været bestyrelsesmedlem.

Forår 1962: Jeg skylder at nævne at i alle numre af bladene er der omtale af medlemsmøder, udflugter og lignende. I dette nummer også en beretning af Georg Christiansen om deltagelse i et stort hollandsk arrangement.

Efterår 1962 - bemærk at der har været temmelig langt mellemrum mellem de seneste blade. Lang omtale af vor norske søsterklubs 10 års jubilæumsløb og af et stort engelsk arrangement med deltagelse af 400 RR og Bentley, skrevet af vor hjemlige RR-specialist Paul Tybjerg - som så afgik ved døden og fik nekrolog af Neel. I



I det stærkt kritiserede Rundskueløb 1962 var det nok denne vogn der vakte mest opsigt, skønt den kunne ses i almindelig brug i København og omegn: legetøjsgrosserer Hansens baby-lyseblå Mercedes-Benz 540K. Den var tidligere mørkeblå og dukkede op lige efter krigen, kørt af den ene af indehaverne af maskinfirmaet Brdr. Vestergård. Efter hvad han udtalte havde han købt den af "englænderne" og den havde ganske bestemt tilhørt Göring. Efterhånden blev den for dyr at køre i for Hansen, hans daglige transport blev i stedet en 3-hjulet Fuldamobil. Kompressor-Mercedes'en blev sendt til reparation i Tyskland. Og der blev den.



det nummer også boganmeldelser, råd og vink (som findes i mange numre), noget om udenlandske museer og igen en liste over ny medlemmer mm. deriblandt Ulf Peter Ottosson, Thomas Jan Hove og Svend Erik Hansen, for at nævne dem vi stadig har.

Netop på det tidspunkt blev så to håbefulde unge mennesker medlemmer: Kjeld Schouboe og Deres Ærbødige, begge FIAT 501-entusiaster, Kjeld havde netop fået sin 1924-model, jeg havde ikke nogen endnu men fik den første året efter, min nuværende reservedelsvogn. Og så sker der altså det at udgivelsen af Bilhistorisk Tidsskrift går i stå. Der går et år, før der kommer et „September 1963“. Med gode artikler og den vigtige meddelelse at der ved forhandlinger med Statens Biltilsyn var opnået tilsagn om en vis forståelse for at veteranbiler kunne friholdes for det ny krav om stænklapper - forudsat at de blev holdt hjemme i smattet føre! Henholdsvis at stænklapperne var lette at tage af og sætte på, så de kunne monteres når det måtte anses for fornødent. Formanden anbefalede at undlade at søge om direkte dispensation, idet man til gengæld kunne påregne overbærenhed over for skærmtyper, der ikke var lange og dækkende nok. En formular til ansøgninger var dog udarbejdet. Blandt de ny medlemmer er P.E. Hansen, Pierre Lefèvre, Willy Boes Hansen, Poul Erik Mortensen, Kurt Jørgensen og Børge Jensen.

„Vinter 1963“: En Nash 1928 og en Peerless 1928-29 udbydes til salg, sidstnævnte til 1.500-2.000 kroner. „Den skal være behagelig at køre i“. H.C. Rasmussen vil gerne formidle to Bugatti type 44 fra Frankrig, den ene til kr. 18.000 med karrosseri, den anden til 7.500 uden karrosseri. Ny medlemmer foruden Kjeld og mig: Svend Algren, Erik Christiansen (Linå Vesterskov) og Svend Am-dissen. Georg Christiansen meddelte at han ikke mere har tid til at være med i løbsudvalget og



Man vil desværre lægge mærke til at de fleste af bilerne på billederne til denne artikel ikke er her i landet mere. Det gælder også denne Stower 9,5/18 PS ca. 1911. På billedet ses den inden afgang i 1955 fra Rønne, hvor den så vidt vides havde tilhørt en vognmand Ole Holm. Trods diverse "morsomme" bemalinger, det påbyggede lad og de elektriske lygter kan man se at den har været en af de få næsten komplette rigtige veteranbiler herhjemme. Med bibeholdelse af det elektriske lys blev den gjort i stand af vort daværende medlem Niels Otto Jensen, men nogle år senere så han sig desværre ikke i stand til at beholde den. Skønt prisen var meget lav fandt den ikke afsætning herhjemme, men blev købt af vort svenske medlem Wald. Smedberg. Den 4-cylindrede motor er sideventilet og på ca. 1,7 liter. Jensen fortalte detaljeret om vognen og restaureringen i årsskriftet 1957-58. Den var efter hovedreparationen i stand til at klare Frederiksberg Bakke i 4. gear.

bladredaktionen. Dog skriver såvel Christiansen som Mammen og Wiboe Hansen om Rundskueløbet året før. En københavner-begivenhed og utvivlsomt god reklame for veteranbilismen, men samtidig særdeles kritisabelt. Som Georg Christiansen skrev: Lad Andersen drikke Martini i en Oldsmobile 1902-03 med navn på til daglig, det kommer ikke os ved, men overlad reklamerne til programmet under et veteranbilløb. Og Wiboe Hansen: Hvis ethvert lig, udstyret med petroleumslamper etc., kan deltage i et sådant løb, ville det så ikke være en mere passende betegnelse at kalde det „skrammeløb“? Han hentydede til en Citroën „A“, tilhørende en higger på Horsens-egnen, som mest lignede noget fra en tegnefilm og dårligt kunne slæbe sig afsted. Wiboe benyttede lejligheden til at nævne det savn, at der

ikke var nogle flere sommerudflugter, fx Fensmark-turen.

Nå, men så kom der igen ikke noget blad i lang tid. Magisteren forklarede kryptisk at det var fordi der var for meget stof. Kjeld havde gennem familiens firma forbindelse med en bogtrykker og indhentede tilbud på hvad det ville koste at lave et medlemsblad i rigtigt bogtryk, og det kunne gøres for de samme penge som det hidtidige dupliserede. Det korte af det lange var at hen på året 1964 satte vi i gang med Bilhistorisk Tidsskrift „ny serie“. Om det kunne man læse i BHT 124/1996.

EMIL

**Biler sælges**

Triumph TR6 1971. Meget god stand. Pris kr. 120.000. Ring for yderligere oplysninger på tlf. 65957660.

DKW Junior 1960. Har stået i lade ca. 25 år. Rimelig stand, pænt interiør.

Iver Andersen 40324125

VW 1300 årg. 1966/ 6 volt. Kørt 124.000 km. 1 ejer. Nysynet. Vognen står som ny i org. farve (lysegrå) og krom. Sorte MA plader. Org. købekontrakt. Ønskes solgt til seriøs køber, der vil passe bilen med omhu.

Jørgen Andersen, tlf. dag 31676200, aften 39698653, bil 20668653.

Studebaker Champion 1954. 4 dørs sedan. 6-cyl. sideventilet rækemotor. Flot krom og lak. Stort set rustfri. Altid dansk. Lige til at køre ud i solen. Sælges indregistreret i købers navn kr. 82.500. Evt. uindregistreret kr. 79.500.

Gorm Bang Olsen, tlf. dag 31578250.

Opel Kadett B st.car 1972. Kun 142.000 km m. inderskærme, træk. Let at syne. Kr. 1.800.

Ford Cortina Mk I 1965 og en 1966. + 2 gode brugte forskærme, 2 nye skærmkanter, 1 højre baghjul. Sælges samlet for kr. 3.900. Ejner Kragelund, tlf. 97822693.

Sunbeam Alpine årg. 1963 cab. sælges event. bytte med 20-30 tals bil af amerikansk oprindelse.

Erik Kjær, tlf. 86241015.

Renault 8S 1969, i komplet og orig. stand, noget rustarbejde. Enkelte reservedele medfølger: nye paneler + skærme for, kr. 6.800.

Renault Estafette 1969, høj og lang lukket varevogn, sjælden model, ideel til campingbus. Kørt 124.000 km, kan starte og køre. Noget rust, men reservedele medfølger. Absolut bevaringsværdi. Kr. 2.900.

K. Korsgaard, tlf./fax 86486968.

Jaguar E Coupé 1963 u. afgift, moms og told betalt. Skal totalrestaureres. Kr. 69.000. Evt. bytte

med køreklar MK II, M.G. B el. lign.

Kim Pedersen, tlf. 53483820.

Morris Minor Traveller (bindingsværk) 1968. Fin stand. 32.000 km. Mange nye dele, bl.a. træværk. Pris kr. 50.000.

Henv. tlf. 75363996.

Peugeot 404, årg. 67, 116.000 km, grøn, m. sorte nr. plader, én ejer, org. lak, har aldrig kørt om vinturen, utrolig flot og velholdt, virkelig en éner. Pris kr. 20.000.

Henv. tlf. 75246029.

Morris 10 årg. 1938, kr. 55.000. Mange dele medfølger.

Henv. tlf. 49145167.

Opel Olympia årg. 1936. Meget regulær og original, sælges for 16.000 kr.

Morris Oxford varevogn årg. 1958. Meget pæn og original sælges for kr. 15.000.

Harald Phillip, tlf. 62631293.

Ruska Regina Replica Car. Bygget på VW 1300 årg. 1969. H. styret, Racing green m/kaleche. Nysynet. Eneste mobil i DK. Minder om Morgan, pris kr. 80.000.

Grethe Andresen, tlf. 30661405.

Ford A-Tudor, 2 dørs sedan med kuffert, nye dæk, nyt indtræk, motor, gearkasse renoveret, pæn, velholdt. Pris kr. 50.000.

Henv. tlf. 75645275.

Ford Popular til reservedele kr. 2.500.

Morris 1000 m/papirer, bedst til reservedele.

Hans Sørensen, tlf. 75132852.

Austin Cambridge A 70 1954. Pæn velholdt, komplet historie samt ekstra dele, kun 2 i DK. Prisdé kr. 19.000.

Ole Torp, tlf. 39656467.

Alfa Romeo 1750 GT, 1969 Bertone Coupé, renoveret af Alfa-specialist og nysynet, org.-stand, kr. 49.000. Lev. indreg. excl. maling. Jens Chr. Fogh, tlf. 44986160.

Ford V8 1/2 T Pick-up, 1941. Original stand, rustfri, aldrig svejst.

Texas import. Nysynet. Prisdé kr. 75.000. Evt. bytte.

Buick Le Sabre Conv., 1963. Dansk bil med historie. Rimelig stand. Nysynet kr. 60.000. Evt. bytte.

Leif Kongsø, tlf. 46491251.

M.G. B Roadster 1965, rød, usædvanlig flot, kr. 140.000.

Bent Larsen, tlf. 33155166.

Volvo Amazon 2 stk. 1966 og 1969. Sælges enkeltvis eller samlet for kr. 2000.

Thorkild Møller, tlf. 53681817.

Volvo 164, 1973, rød, nysynet, fin stand, kr. 19.800.

Lindgård Nielsen, tlf. 74685336.

Landrover 1973 model 88, Serie 3 Pick-up med Presenning 2,25 liter diesel, velholdt og velkørende. Nyrenoveret og nysynet. Pris kr. 27.000.

Claus Greve, tlf. 38280502, 40680502.

VW 1300 1969, hvid original stand, istandsat i 1991. Krom ok. Nye bremses, nye støddæmpere, ny udstødning. Originale ekstra fælg med vinter pigdæk. Kr. 12.000.

Leif Fortmeier, tlf. 42813434.

Riley RMB 2,5 liter, 1948. I god stand, evt. bytte med M.G. A-1600. Torben Hermansen, tlf. 98353955.

M.G. A Roadster 1956. God dansk bil med trådhjul. Ingen rust. Samme ejer i 10 år. Kr. 110.000.

M.G. B Roadster 1969. Bilen er adskilt. Karrosseri rep. af prof. for 30.000. Trådhjul overgear hardtop m.m. kr. 45.000.

Michael Petersen, tlf. 40156603.

Jaguar MK VII 1954. Pladearbejde udført.

Wolseley 300 MK II 67. aut. 2 stk. fra 8.000 evt. bytte.

Ford A 4 dørs Sedan 1931, renoveret motor-karosse.

Ford T Touring 1919, delvist rest, mange dele, kaleche, indtræk, dæk. Bent Faber, tlf. 39637977.

BMW 700 LS årg. 63. Orange rust i skærme med org. papirer + div. hånd bøger kr. 6.000.

A. Justesen, tlf. 64441451.



Cadillac 1946 4 dørs sedan (1 ejer)
Cadillac 1940 4 dørs sedan.
La Salle 1934, 4 dørs Sedan.
Alle DK biler.
Henv. tlf. 55813686 eller
31190075.

Frazer Nash BMW 327/80 DC,
rhd. Original urestaureret bil med
Rudge hjul og 3-karb. motor. Bilen
skal totalrestaureres.
Ib Jensen, tlf. 43994762, fax.
43993562.

Jaguar S 3,8 årg. 65. Ædel engelsk
klassiker i original og perfekt stand.
Rød m. rødt læderindtræk. Pris nysynet
kr. 120.000.
Svend Vestergaard, tlf. 97152362.

Mercedes 250 SL 1967, 150 HK,
aut., hvid, imp. Florida, hard-/
softtop, komplet og kører. Har rust
og skal restaureres. Told og moms
betalt. Billig afgift. Salgspris kr.
85.000.

Mercedes 230 SL 1963, 150 HK,
aut., sølvgrå, imp. Texas, 2 ejere,
A/C, hard-/ softtop, org. radio, ser-
vo, pænt marineblåt vinyl interiør,
ingen rust, komplet og org. på DK-
plader. Kr. 195.000.
Morten Strømsted, tlf. 35432031.

Rover P4 1952, musegrå, mangler
kosmetisk klargøring, ingen rust,
mange ekstra dele, sælges grundet
plads- og tidsnød. Kr. 22.000.
Henv. tlf. 74486383.

Alfa Romeo Bertone 2.0 - 1974:
Meget fin stand mørkeblå (Blu
Scuro) med lyst læderindtræk, sæl-
ges nysynet for kr. 95.000.
Morten Simonsen,
tlf. 33338094 - 35360808.

BMW 2000 TI årg. 1968. Restau-
reret gennem en femårig periode,
fuld historie fra første leveringdag
i tyskland 1968 til i dag!!! Nysynet
på danske papirer.
Henv. tlf. 39271022 daglig ml.
8.00-16.00.

Ford TT 1922, ladbil, rigtig god
stand, næsten totalrenoveret, kan
leveres synet eller usynet. Nye dæk,
nyt batteri, renov. motor, brems-
styretøj, samt lad. Sælges for kr.
55.000 eller byttes med Harley halv-
topper eller sideventilet før 1940.

Studebaker 1 ton Pick-up, 1949.
Køreklar ren. objekt. intet lad, uden
afgift kr. 20.000.
Ford F1 Pick-up, 1949, mangler
bagklap, ren. objekt. uden afgift kr.
20.000.
Peter Hansen, tlf. 54444168.

Biler købes

Til **Mercedes Benz 170 SV**. Højre
indvendige vinduesramme til for-
dør, askebæger for.
Henning Olsen, tlf. 97214188.

Ford Junior, model Y, C 33-34.
Erik Mathiasen, tlf 86560770.

Dele til biler sælges

Hornkrans til Buick 1937 - **Ur**, 6v,
til Buick 1937 - **Ur**, 6v, til Opel P1
- **Ur**, "Kienzle" til ældre bil - **4 dæk**
18x525/550 (iorden) - **Søgelygte**.
Erik Kjær, tlf. 86241015

Dæk nye 4 stk. 215/75 x 14 med
hvide sider kr. 2.400. Bremsetrom-
ler til **Porsche 356B** næsten som
nye, 1 stk. for, 1 stk. bag, 1.600 kr.
stk. Aluminiums topstykker nyt til
Hudson 6 cyl. 1936 kr. 4.500.
Lance Henningsen, tlf. 48302277.

Ford Y 34. Topstykke udst. mani-
fold, indsugn. manifold, 2 fælg, 2
nye Firestonedæk.
Erik Mathiasen, tlf. 86560770.

M.G. B karrosseri, 1963 uden dø-
re, for- og bagklap og forskærm.
Rust de sædvanlige steder. Alt for
god til at kassere. Kan være redning
for en gennemrustet M.G. B.
Højeste bud.
Carl Van Webber, tlf. 39692161.

5 diagonaldæk 6,70x15 m. hvide
dæksider, U.S. Royal safety 800",
sælges billigt, har kørt 500 km.
Palle Murmann, tlf. 49139666.

Fiat 500 Topolino, div. brugte de-
le, samt 1 stk. ny motor blok.
Ford V8 1936 sedan 2 stk. venstre
døre, nye ventiler + lejer.
Jan Olander, tlf. 44986969.

4 stk. trådhjul, lidt rustne til **Fiat**
600.
Henv. tlf. 55813686 eller
31190075.

Goggomobil motor uden cylindre.
Henv. tlf. 65314152.

Dele til biler købes

Ford Y 34, rat og forkofanger, 2
baglygter og blinklys, der kan bru-
ges for, bag, sider.
Erik Mathiasen, tlf. 86560770.

Overland Whippet 96A 1929.
Købes toppakning manifoldspak-
ning karburator samt reservefælg.
Poul-Erik Jensen, tlf. 66187331 eft.
18.00.

MC'er sælges

Humber motorcykel 1926, 350 cc,
fremstillet på bilfabrikken Humber.
Komplet, urestaureret, mangler
lygter.
Henv. tlf. 65314152.

Automobilia sælges

Volvo Amazon værkstedshåndbog
(1965-1969), svensk kopi, kr. 250.
Torkild Møller, tlf. 53681817.

Original plakat fra **Fanø motorløb-
ene 1919** af Bøgelund kr. 4.000.
Stationær motor ca. 1915 fra USA.
Har magnet tænding.
Tandemcykel ca. 1930
Viklit Graae Jørgensen,
tlf. 42425268, fax. 42424068.

Ford: Service Lit.: 1965 (serie d)
+ **Zodiac & Zephyr** 1966-67 & 69,
Truck Shop Manual: 6 stk. 1970-
76. **Cadillac** Shop Manual, Owners
Manual, brochure, fabriksfoto, far-
vekort m.m. ca. 1940 og frem, alt
originalt.
Henv. tlf. 55813686 el. 31190075.

Bagagebærer kuffert fra ca. 1926,
god urestaureret stand.

Trædecykel dansk Ørsted uden
friløb. Har tilhørt Ellen Fuglede
Skovgård - Langeland.

Junior model - komplet med dæk -
karbidlys - læder værktøjskasse
osv.

Kr. 2.500.
Henv. tlf. 65314152.

Automobilia købes

Salgsbrochure til **Sunbeam Alpi-
ne 61**. **Ford Victoria Coupé EL/4**
dørs 1956 evt. andre dele.
Hans Sørensen, tlf. 75132852.

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

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.

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