

Medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub

# VETERAN TIDENDE



**DVK**

Nummer 258 - december 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  
Fuglebakken 1  
2000 Frederiksberg - 38 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  
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 - 49 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 - 46 36 11 18

**Ford V8:**  
Birger Blakø - 32 94 93 97

**General Motors - Efterkrigs**

**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 - 32 52 77 77

**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:**  
Jon Friis Wandall  
65 90 68 11

**Ferdinand Porsche:**  
Claus Nebbe - 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

**Nordjylland:**  
Restaurant Svanemøllen  
Svenstrup

**Østjylland:**  
Ristrup Hovedgård  
Ved Sabro

**Vestjylland:**  
Sindinggård ved Herning

**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, Rødekro

**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  
Krogsholmgårdsvej 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,-

**Layout, sats og tryk**

ALLER GRAFISK

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

**Næste Veteran Tidende udkommer uge 3 1998**

Forsiden: Citroën C 5HP 1923  
Foto: Egon Neesgaard

**Indhold**

Møder, løb og arrangementer .....	3	Månedens personprofil .....	14
Forlig med Provinzial .....	5	Arrangementer .....	16
Klubaktiviteter .....	6	Månedens køretøj .....	18
Registre og sektioner .....	8	Bog anmeldelser .....	22
FIVA .....	9	Resumé af stormøde i HSS .....	23
Motorhistorisk Samråd .....	10	Museumsbesøg i Prag .....	24
Retromobilium .....	12	Månedens køretøjsprofil .....	26
		Teknisk brevkasse .....	30
		Bilhistorisk Tidsskrift .....	32
		Køb/salg .....	33



## Møder

### December

- 15. 19.00 Vestjylland, Sindinggård - Julefrokost
- 16. 19.30 Vestsjælland, Kværkeby - Julefrokost
- 17. 19.30 Nordjylland, Skalborg - Mødet er aflyst

### Januar

- 06. 19.30 Østjylland, Ristrup - Klubmøde
- 08. 19.30 Sønderjylland, Rødekro - Klubmøde
- 13. 19.30 Østjylland, Børkop Vandmølle - Klubmøde
- 15. 19.00 København - Aktivitetsaften virksomhedsbesøg (se under klubaktiviteter).
- 19. 19.30 Vestjylland, Sindinggård - klubmøde
- 20. 19.30 Vestsjælland, Kværkeby - klubmøde
- 21. 19.30 Nordjylland, Skalborg - Klubmøde
- 27. 18.00 Fyn, Egeskov, Biblioteket er åbent til kl. 19.30
- 27. 19.30 Fyn, Egeskov, Klubmøde. Lysbillede foredrag.
- 27. 19.30 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde





### Kære medlem

I januar i år kunne vi for første gang præsentere Veteran Tidende i den nye udgave. Vi var meget spændt på hvordan det blev modtaget. Det er nu snart et år siden og dette er det 12. nummer i den nye udgave, og vi er meget stolte over den modtagelse bladet har fået.

Vi valgte at lade bladet udkomme hver måned hele året og var naturligvis spændt på om der ville komme tilstrækkeligt stof til det. Det er lykkedes ganske godt og det skyldes først og fremmest en trofast indsats fra de stofleverandører der gav deres tilsagn da vi planlagde bladet, men også de gode indlæg fra medlemmerne har været betydningsfulde. Vi vil gerne benytte denne lejlighed til at sige tak til alle for den positive indsats. De kritikpunkter der har været har vi naturligvis taget til efterretning. Vi vil gøre vort yderste for fortsat at forbedre bladet og ser frem til et spændende arbejde i det kommende år.

Dansk Veteranbil Klub har i det forløbne år været inde i en meget positiv udvikling med en stadigt voksende medlemstilgang. Bestyrelsen blev igen fuldtallig og der er udført et godt og målrettet arbejde mod de mål der er sat for til stadighed at udvikle klubben.

På grund af ændringer i klubbens administration har der været perioder hvor det har været vanskeligt at yde den medlemsservice vi gerne ville, men det skulle nu være overstået og vi vil gerne udtrykke vor taknemmelighed over den forståelse der i den forbindelse er blevet vist.

Bestyrelsen ser frem til et nyt og spændende år med mange gode tiltag og oplevelser, og vil gerne sige tak til alle medlemmer for et godt og positivt år, med ønsket om en rigtig glædelig jul og et godt og lykkebringende nytår.

Med venlig hilsen

Poul Suhr  
formand og ansv.redaktør



## Forlig med Provinzial Forsikring

DVK har indgået et forlig med Provinzial om DVK's tilgodehavende.

DVK har således fået udbetalt et samlet beløb på godt kr. 500.000, til endelig og hel afslutning på vort mellemværende.

Tilgodehavendet var opstået i for-

bindelse med vort mangeårige samarbejde med AI Forsikring. Et samarbejde som blev afsluttet i 1995.

Da vort daværende samarbejde med AI Forsikring var af en meget fortløbig karakter, blev mange aftaler desværre kun indgået mundtligt. Dette forhold har med-

ført betydelige vanskeligheder i forbindelse med forhandlingerne med Provinzial. Men begge parter har haft lyst og vilje til at finde en fornuftig løsning, efter min opfattelse er det nu lykkedes.

Claude Teisen-Simony  
DVK ansvarlig vedr. forsikringsagen

DVK har som bekendt haft et mangeårigt godt samarbejde med AI-forsikring, som desværre endte med et brud i 1995 på grund af forskellig opfattelse mellem de daværende ansvarlige om den fremtidige forsikringsaftale.

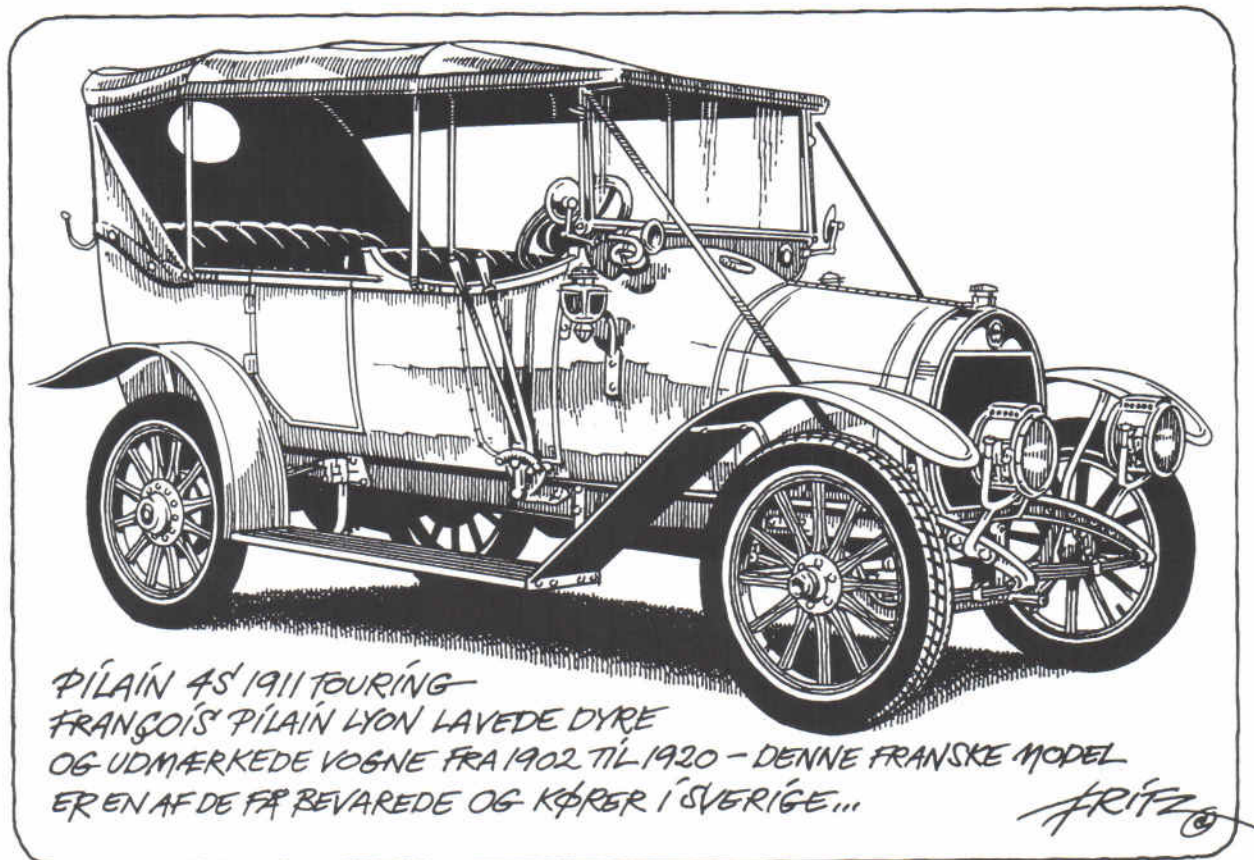
Det er meget glædeligt at vort mellemværende med Provinzial

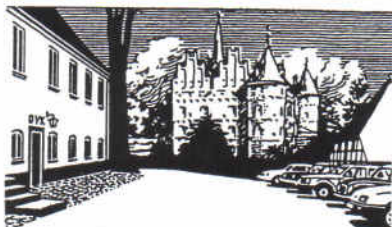
Danmark A/S (tidligere AI forsikring), nu er afsluttet med et forlig som begge parter kan leve med, og bestyrelsen vil gerne benytte denne lejlighed til at sige tak til Provinzial Danmark A/S for den aftale der nu er opnået.

Det har været en langvarig proces med mange forhandlinger, hvor

det har været nødvendigt også at skifte advokat. Bestyrelsen vil specielt gerne sige tak til Claude Teisen-Simony, der har udført et stort og prisværdigt arbejde som nu er kronet med held.

Bestyrelsen/ Poul Suhr



**FYN EGESKOV**


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

Bemærk der er ingen klubmøder i december.

Aktivitsudvalget ønsker hermed alle i klubben en glædelig jul og et godt nytår - på gensyn i 1998.

Som noget nyt vil klublokalet på klubaftenerne den 27. januar og den 24. februar som et forsøg være åbent fra kl. 18.00. Denne ekstra åbningstid på 1½ time skal give mulighed for at de der vil benytte det efterhånden meget omfattende bibliotek kan gøre det i mere rolige omgivelser, altså før den normale klubaften starter kl. 19.30. Denne forsøgsperiode skal så vise om det er noget vi skal fortsætte med.

**Tirsdag den 27. januar**

Biblioteket åbner kl. 18.00  
Derefter almindeligt klubmøde på Egeskov kl. 19.30.

Vi får besøg af den kendte Jørgen Lind fra Fanø der vil fortælle om og vise en række interessante lysbilleder fra de historiske motorløb der blev afholdt på Fanø i perioden 1919-1924.

**Tirsdag den 24. februar**

Biblioteket åbner kl. 18.00  
Derefter almindeligt klubmøde på Egeskov kl. 19.30.

*På aktivitsudvalgets vegne -  
Arne Sørensen*

**MIDTSJÆLLAND  
KVÆRKEBY.**

Mødestedet er „Steffensgård“, Kværkebyvej 79, Kværkeby. Ve-

jen 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 16.12. kl.19,30.**

Emnet er julefrokost, og der vil ved bladets fremkomst sikkert være overtegnet, men prøv alligevel. Tlf. 46 38 34 26.

**Tirsdag den 20. januar 1998:**

Tilrettelæggelse af næste sæsons aktiviteter. Programmet følger i VT for januar.

Vi fra Kværkeby sender alle i DVK de bedste ønsker for julen og det nye år.

*Egon Neesgaard.*

**SØNDERJYLLAND  
RØDEKRO**

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

**Torsdag den 11. december  
kl. 19.30:**

Sædvanen tro slutter vi året af med en lille julefrokost, banko og hyggeligt samvær. Medbring en lille pakke til bankospillet. Da klubhuset højst kan rumme 30 personer er det nødvendigt med tilmelding til undertegnede på tlf. 74459450 senest l. december. Har du forslag til forårets aktiviteter? - så kom med dem!

Jeg vil gerne sige rigtig mange tak for alle de dejlige timer, vi har været sammen i 1997 og håber at se mindst ligeså meget til jer i det nye år. Jeg glæder mig allerede! I ønskes alle en glædelig jul og et godt nytår.

*Med venlig hilsen  
Frits Johansen*

**BØRKOP VANDMØLLE**

På Vandmøllen den 11. november indledtes snakken med oplevelser fra de netop overståede arrangementer i Fredericia og Herning. Herefter underholdt P. E. Hansen

med erindringer fra 35 år i klubben, eller måske ligeså korrekt om et liv med interesse for biler. P.E. huskede således, at hans interesse for biler vakte helt tilbage i 1941, hvor han var 6 år og hans mor arbejdede hos en vognmand i Horsens. Interessen for de gamle køretøjer genoplivedes i studieårene i Odense, inspireret af motorskribenten (og DVK medstifter) Ry Andersen i Jyllands-Posten. Den første mulige veteran stod i Odense og skulle koste kr. 800. P.E. ventede for længe, bla. fordi han manglede en god plads til bilen, så da P.E. var klar til at slå til, var bilen væk. Da næste interessante mulighed bød sig, kom bilen før garagen. Så det blev en Ford A Phaeton, købt for kr. 1000 hos Ford i Børgense. Så kom indmeldelse i klubben, som dengang tydeligvis ikke syntes så "bred" som nu. Aktiviteterne var nok også lidt københavner centreret.

Men der blev taget initiativer i det jyske. I 1965 blev der kørt Juelsminde-løb. Deltagerne fra Sjælland kom over med Juelsminde-Kalundborg færgen og efter opmarch på færgepladsen, gik det ud ad de små veje. I 1969 arrangerede værftejer Jakobsen fra Ringkøbing det første Ringkøbing løb. P.E. huskede også, at olieselskabet BP var klubbens første sponsor ved et "Ringridnings/kørings"-arrangement i Sønderborg i 1971. Sponsorvirksomheden gentoges året efter ved Århus-København løbet.

P.E.'s interesse for de ædle gamle køretøjer svækkedes ikke med årene og han huskede, hvordan et af de gamle medlemmer på Sjælland ved sit husbyggeri først af alt havde bygget garage og værksted ind i skrænten på sin byggegrund og derefter beboelsen ovenpå. Og ligeså måtte P.E. jo gøre, da han år senere skulle bygge hus i Horsens.

Tak til P.E. Hansen for et spændende resumé af sin og klubbens fælles historie.

Et andet emne, som nærmer sig en føljetonagtig tilstand, er et med-



lems verserende forsikrings sag, hvor begrebet "i andres varetægt" er et kernepunkt. Jeg tror, vi vil informere i bladet, når sagen er endelig afsluttet, da den kan have bred interesse.

#### Næste møde er den 13. januar.

Bent Friis vil fortælle om sin Singer, 1939 (tror jeg nok). På dette møde mener jeg også, vi skal tage en diskussion om mødedag på Vandmøllen. Det er nemlig nu blevet klart for mig, at vores flittige flytten rundt på Vandmøllen skyldes, at vi har fået lagt aftenen uheldigt i forhold til de få andre faste brugere af "klublokalet".

Jeg mener derfor, vi skal beslutte om vi vil finde en anden aften, så vi kan få et fast tilholdssted, med bedre mulighed for at have lidt bibliotek og arkiv.

*Med venlig hilsen  
Poul-Erik Jakobsen*

#### ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

Det har vist sig, at vore hidtidige månedsmøder er afholdt på en uheldig ugedag for mange interesserede medlemmer. Vi har derfor valgt at flytte vore møder fra og med januar 1998, fra den 2. torsdag til den 4. tirsdag i hver måned. Mødetidspunktet er fortsat kl. 19.00 i mødelokalerne Nygade 3, Klippinge. Det første møde i det nye år er således tirsdag den 27. januar 1998.

Ved at ændre mødedagen opnår vi også den fordel, at evt. nye emner og bekendtgørelser kan offentliggøres rettidigt i Veteranbilledtiden inden mødet finder sted.

Vore programemner for det kommende år bliver følgende:

Dæk, brug af rigtig olie, periodisk syn, foredrag og video om sjældne og specielle veteranbiler, deltagerfortællinger fra udenlandske veteranbilløb. I denne forbindelse beder vi om tilkendegivelser fra klubmedlemmer, som er villige til at ofre en aften for at fortælle om deres egne oplevelser fra

deltagelse i ind- og udenlandske løb, rejser, etc., evt. understøttet med videooptagelser eller billedmateriale.

Nye emner og temaaftener meddeles løbende her i bladet.

Så husk at alle interesserede medlemmer er velkommen i Nygade 3, Klippinge på Stevns, den 4. tirsdag i hver måned kl. 19.00.

Vi ønsker jer alle en rigtig glædelig jul og godt nytår og håber at I møder talrigt frem i det nye år.

*Henning og Kaj.*

#### ØSTJYLLAND RISTRUP

Klubmøde Januar, vi indleder det nye år med at se 1-2 videoer fra rejser bilmuseer i det store udland. Derudover er der som altid mulighed for at læse i de sidste nye bilblade såvel som i de ældre.

Første møde i det nye år bliver den 6. januar kl. 19.30.

*Tom Jensen.*

#### VESTJYLLAND SINDINGGÅRD

Den 19. november blev vores møde holdt i Holstebro, i meget smagfulde og fornemme rammer, thi vi besøgte det arbejdende museum; Den Gamle Smedie, som ejes af Dansk Metal, og er en lille del af Metals Kursuscenter. Dansk Metal har i sin tid købt en gård på Nybobakke, som i fordums tid har tilhørt Færik familien.

Kun 15 klubmedlemmer mødte op i Den Gamle Smedie, skade at ikke flere kom. Vi blev modtaget af de pensionerede smedes formand, Johannes Johansen, samt en af smedene, Kaj Nørgaard Christensen. Disse to rare mænd havde sat fuldt blus på essen; og i den tid vi var i Smedien, nåede de at fortælle om alle de mange mærkelige ting som man har samlet, og nåede at smede 3 stk. hestesko. Smedien er en tro kopi af en landsbysmedie og maskinværksted, fra Laugø i Nordsjælland. Efter en times tid i Smedien gik vi over i den smukt renoverede hovedbygning,

på vejen hertil fortalte Johannes os, at under den anden Verdenskrig havde værnemagten haft den ene længe og de danske modstandsfolk havde holdt til i den anden, uden problemer. Det varede næsten 1 time at se hele kursuscentret. Overalt er brugt de bedste materialer, det være sig i bygninger og møbler. Ikke mindre end to billardrum, en meget stor opvarmet svømmehal, og indtil flere områder hvor man kan spise. Vi indtog kaffen og ostemadderne i et område kaldet Torvet. I et forfængeligt håb havde jeg bestilt til ca. 30 mand, så mad manglede vi ikke. Medens vi endnu opholdt os i Smedien kom en hr. John Hansen, som er medarbejder på Centret, og spurgte os; hvor er alle veteranbilerne? Vi blev kraftigt opfordret til at komme igen til sommer iført veteranbiler. Så her er et oplagt emne til vores aktivtetsudvalg. Der kan sikkert laves et godt arrangement i forbindelse med smedenes sommerophold på Kursuscentret.

Næste gang vi mødes, den 15.-12. er der julefrokosten på Sindinggård.

Alle ønskes en god jul samt et godt nytår.

*Med venlig hilsen  
Finn Riistoft Nygaard*

#### KØBENHAVN NIVÅ

Virksomhedsbesøg. Vi besøger firma Rosenborg Agentur Maglebjergvej 5A, 2800 Lyngby. Firmaet importerer en række bilplejeprodukter med særlig interesse for gamle biler. Det mest interessante er et produkt der stærkt reducerer friktionen mellem metalflader (ikke teflon). Produktets egenskaber vil blive demonstreret i en særlig prøvestand. Der er også mulighed for at tage en bil indenørs og få afprøvet diverse produkter på denne. Så kom gerne i en gammelbil. Firmaet er vært ved en lille forfriskning. Tilmelding absolut nødvendig da pladsen er temmelig begrænset. Ring 49145906.

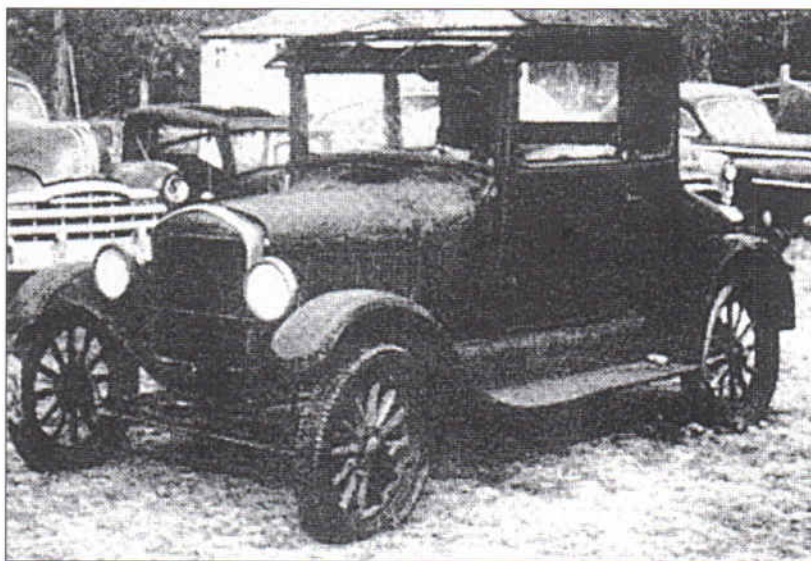


## Ford T Sektionen

Den hoster, ryster sig lidt, knalder en enkelt gang, stønner højlydt, sukker dybt og står så ganske stille og hvæser fra en enkelt spole. Den er godt nok svær at få i gang. Måske skulle man — måske en anden mekaniker. Måske hvis vi allesammen skubber bag på, det er jo da før lykkedes at få startet på den måde.

Nogenlunde sådan har Ford T Sektionen det. Den er godt nok svær at få i gang, måske skulle man lade den stå og bruge tiden på noget andet.

Mine forslag om et årligt træf og en fortegnelse over Ford T-er i Danmark, er resulteret i et par forsigtige host. Der er i alt 4 der har vist interesse for et træf og en der synes at det er en god ide at lave en fortegnelse. Så det var nok helt ud i skoven.



Måske er Ford T blevet en museumsbil, bilen man taler om når man deltager i arrangementer i sin nyere bil ( Ja så har jeg jo også lige en fin gammel 1923 coupé stående hjemme i garagen.

Måske er jeg ikke støvet og gråhåret nok til at være Ford T-kustode.

Måske skal jeg koncentrere min indsats der hvor jeg ved jeg gør gavn, der hvor bilernes hjul stadig drejer rundt.

Måske bliver der en Ford T til salg.

### Livet er for kort til støvede garagebiler

Jon Friis Wandall

## FRA MEDLEMMERNE

Herlev d. 18. november 1997.

### Forespørgsel om noget så ydmygt som en Ford Popular:

Til det udmærkede medlemsblad „Veteran Tidende“.

Som tilskuer til „Nyhavns-løbet“ 1997 bemærkede jeg en Ford Popular, hvad der sådan set ikke var noget mærkeligt i, men jeg bemærkede så årgangen - og så at der var tale om en årgang 1947. Min første tanke var, at det kunne ikke passe, for jeg huskede fra mine unge dage, at Ford Popular kom omkring 1952 - efter at engelsk Ford havde sendt deres Ford Anglia og Prefect på gaden, men da den for mange mennesker var lidt dyr grundet indkøbstilladelser o.s.v., så kom Ford med deres Popular, og jeg har så i mange år gået

og troet, at det så først var omkring 1952, at Popular navnet kom i brug.

En ældre herre, som også stod og studerede Ford'en, fortalte mig, at det var korrekt med en Popular fra 1947.

Da jeg herefter hev den udmærkede køretøjsliste frem, kunne jeg jo godt se, at der var korrekt med en Popular fra 1947, og jeg må da også erkende, at jeg tidligere har set bilen og talt med dens ejer, men blot ikke tænkt på årgangen, 1947.

Jeg vil nu gerne spørge de mere kloge:

Blev Popular-navnet benyttet før 2. verdenskrig?

Var Popular fra 1947 en skrabet Anglia førkrigsmodel ~ og hvornår blev den fabrikeret første gang - evt. før krigen og så efter?

I medlemslisten er der en Popular fra 1952, der bærer typebetegnelsen 104 E. Er det så modellen, der kom efter den nye Anglia og Prefect - altså efter at Popular navnet ikke havde været brugt i en kort årrække?

Er en Popular fra f.eks. 1947 identisk med den senere Popular, hvoraf der jfr. køretøjslisten findes mange 1954-modeller.

På forhånd tak, men man må jo spørge, når man ikke ved det.

Med venlig hilsen  
Jørgen Andersen  
medlem nr. 3480  
Dalbugten 73  
2730 Herlev.





### England, Sverige og Norge ønskede ikke kompromis.

FIVA har netop afsluttet sin årlige generalforsamling.

Årets store spørgsmål, var at en Anglo-Skandinavisk blok, bestående af England, Sverige, Norge, Finland og Sydafrika, havde tilkendegivet, at de ville forlade FIVA samarbejdet, hvis ikke de fik ændret på stemmereglerne, således at de store nationer fik flere stemmer.

Det Anglo-Skandinaviske forslag gav mulighed for, at fire nationer kunne dominere FIVA, således ville f.eks. England, Sverige og Norge sammen med Holland få 102 ud af 198 stemmer. Dette kunne naturligvis ikke accepteres i en demokratisk organisation som FIVA med ca. 30 nationer.

Generalforsamlingen forsøgte at finde et kompromis ved at imødekomme disse nationer på tre punkter:

1. nyt budgetsystem
2. nye vedtægter
3. nyt stemmesystem

Ad 1: Generalforsamlingen præsenterede et nyt budgetsystem, som ville medføre en reduktion i de store nationers bidrag. Således ville England opnå en reduktion på 33 %, Sverige og Norge hver 7 %.

Forslaget blev vedtaget. Anglo-Skandinaverne + Holland stemte imod.

Ad 2: Generalforsamlingen imødekom de nævnte nationer på langt over halvdelen af deres ønsker om ændringer i FIVA's vedtægter.

Forslaget blev vedtaget. Anglo-Skandinaverne stemte imod.

Ad 3: Generalforsamlingen fremsatte en kompromisløsning mht. stemmereglerne. Kompromisforslaget gav således de store nationer mere stemmekraft, f.ex. Eng-

land 40 %, Sverige 22 %, Norge 7 %.

Forslaget blev vedtaget. Anglo-Skandinaverne stemte imod.

Man må sige at FIVA's generalforsamling gjorde alt, hvad den med rimelighed kunne.

Nu må tiden så vise, om de nævnte nationer virkelig gør alvor af at melde sig ud?

Uanset hvad der sker, vil FIVA fortsat have egen lobbyist i Bruxelles, idet dette har en høj prioritet på budgettet.

For Danmark var det store spørgsmål at få godkendt optagelsen af Motorhistorisk Samråd i stedet for DVK som medlem af FIVA.

Medlemskabet blev heldigvis meget godt modtaget, idet FIVA fremtidigt vil foretrække og arbejde imod at få sammenslutninger af klubber som FIVA medlemmer, i stedet for enkeltstående klubber.

Claude Teisen-Simony

## Oversigt over FIVA A-løb i 1998

Hermed en oversigt over FIVA A-løb for sæsonen 1998, der kan forekomme mindre korrektioner. FIVA-B løb kalenderen er endnu ikke færdiggjort.

### Rallye Automobile Monte Carlo Historique

Monaco, 15.-18. januar  
Tel: +377 93 15 26 00,  
Fax: +337 93 25 80 08

### Winter Marathon 1998

Italien, 16.-18. januar  
Tel: +39 30 377 11 73,  
Fax: +39 30 480 93

### Int. Hist. Horneland Rally

Holland, 14.-15. marts  
Tel/Fax: +31 495 63 43 74

### Int. Hist. Tulpenrallye

Holland, 20.-25. april  
Tel: +31 33 47 22 747,  
Fax: +31 33 46 53 293

### Transappenninica

Italien, 29. april - 3. maj  
Tel: +39 547 33 31 60,  
Fax: +39 547 33 43 94

### Mille Miglia 1998

Italien, 14.-17. maj  
Tel: +39 30 377 11 73,  
Fax: 39 30 480 93

### 10. Cyprus Int. Hist. Car Rally

Cypern, 14.-16. maj  
Tel: +357 2 31 32 33,  
Fax: +357 2 31 34 82

### L'Hexagonal

Belgien, 20.-24. maj  
Tel: +32 41 68 55 08,  
Fax: +32 41 68 55 07

### Über Kaiserliche Strassen

Østrig, 4.-7. juni  
Tel/Fax: +43 1 889 40 71

### Liège-Rome-Liège

Belgien, 21.-28. juni  
Tel: +32 4 254 19 50,  
Fax: +32 4 254 25 40

### Centenario „Torino-Allessandria-Torino“

Italien, 26.-28. juni  
Tel/Fax: +39 11 924 37 62

### Transamerica Trail

USA, 25. juli - 14. aug.  
Tel: +44 1886 833 505,  
Fax: +44 1886 833 144

### Classic Scheveningen-Luxembourg-Scheveningen

Holland, 28.-30. aug.  
Tel: +31 70 306 99 11,  
Fax: +31 70 355 49 53

### Basque Catalan Classic Rally

Spanien, 7.-12. sept.  
Tel: +44 181 773 3404,  
Fax: +44 181 773 3704

### Philpa Int. Rally

Grækenland, 17.-24. sept.  
Tel: +30 1 6534700,  
Fax: +30 1 6533420

### Gran Premio Nuvolari

Italien, 18.-20. sept.  
Tel: +39 376 327 929,  
Fax: +39 376 322 003

### Rally Mondial FIVA

Frankrig, 19.-27. sept.  
Tel: +33 2 99 50 40 50,  
Fax: +33 2 99 50 75 50

### Mini Tour des Alpes

England, 5.-10. okt. - kun Mini'er  
Tel: +44 181 773 3404,  
Fax: +44 181 773 3704

### Coupe des Sources

Belgien, 13.-15. nov  
Tel/Fax: +32 87 77 39 57



## Oktober 1997 - nr. 4

### De mange aldersgrænser

Der er mange opfattelser af, hvor gammelt et køretøj skal være for at blive betragtet som et veteran-køretøj. I den internationale veterankøretøjsorganisation FIVA opererer man med en 25 års-grænse, men for de danske myndigheder er det ikke så nemt !

Erik Kristoffersen har forsøgt at lave en oversigt over de danske regler:

Når det handler om brugen af "kørelys" om dagen, så gælder der en fast grænse for alle køretøjer, som er indregistreret første gang inden den 1. januar 1951. Disse køretøjer kan undlade at bruge kørelys, hvis de kun bruges til "lejlighedsvis" kørsel.

Den samme grænse gælder, hvis man kun ønsker at køre med løse prøveplader, når man har brug for det i forbindelse med veteranarrangementer. Det er i denne situation et krav, at køretøjet er synet til veterankørsel i den nuværende ejers ejertid, at køretøjets nummerplader ikke er fjernet af politiet på grund af mangler, og at køretøjet kun anvendes af teknisk-historiske grunde til "lejlighedsvis" kørsel.

Der gælder en anden grænse, når vi taler om nedsat vægtafgift for gamle køretøjer. Alle køretøjer, som er 35 år eller ældre (regnet fra den første registrering), får automatisk nedsat vægtafgiften til 1/4 af den normale afgift.

Denne grænse gælder også, hvis man vil importere et udenlandsk køretøj. Her får man beregnet en lempeligere registreringsafgift (40 % af den oprindelige afgiftspligtige værdi), hvis køretøjet er 35 år eller ældre.

Ved import af køretøjer fra lande uden for EU kan man slippe for at betale told ved importen, hvis kø-

retøjet er mere end 30 år gammelt, i original stand og af en model eller type, som ikke længere produceres. I disse tilfælde vil man også slippe med en væsentlig lavere moms.

Der er i EU-Direktiv 96/96/EF om indførelse af periodisk syn af biler i medlemslandene givet mulighed for, at de enkelte medlemslande laver særregler for biler, som anses for at være "af historisk betydning", og som er bygget før den 1. januar 1960.

Vi ved endnu ikke, hvad der bliver grænsen for de danske veteranbiler i denne relation. Det vil først blive klart, når registreringsbekendtgørelsen foreligger.

Som I kan se, så er det danske samfunds holdning til veterankøretøjer ikke særlig systematisk. Samrådet vil dog fortsat arbejde for, at vi får ensartede regler for veterankøretøjer.

### Det kommende årsmøde

Årsmødet holdes denne gang lørdag den 22. november 1997 i Odense.

Der er kun kommet 2 ansøgninger om optagelse i Samrådet, og heraf er den ene en følge af, at veteranknallertklubberne har slået sig sammen til en union og søger om optagelse i denne form.

Desuden har Volvo 1800 Klub Danmark søgt optagelse.

På dagsordenen er bl.a. 3 forslag til ændret kontingent- og stemmetalsberegning, hvis formål er at mindske kontingentet for de mindre klubber.

Der vil også komme en redegørelse for den seneste udvikling på FIVA's årsmøde, som har været holdt i denne måned.

Endelig vil bestyrelsen fortælle om arbejdet med en fælles veteranforsikringsordning og en "hjemmeside" på internettet.

### Samrådets miljøudvalg

Vi må desværre konstatere, at arbejdet med at indsamle oplysninger om miljø og gamle køretøjer ikke går så godt. Samrådet udsendte i april måned 1997 en opfordring til de tilsluttede klubber om at fremsende alt materiale (avisartikler o.a.), som berører miljøspørgsmål og gamle køretøjer.

Samtidig ønskede vi kontakt til 1-2 dygtige PR-folk og nogle teknisk kyndige personer, som ville hjælpe os med det videre arbejde.

Vi har heldigvis fået kontakt til en dygtig miljøtekniker i Jylland, men vi mangler stadig nogle medlemmer med PR-kendskab.

Vi har brug for klubbernes opbakning til dette arbejde - både til at sende oplysninger ind til os og til det konkrete arbejde !

### Åbning af Storebæltsbroen

I 1998 vil Storebæltsbroen blive åbnet for almindelig trafik.

Dansk Røde Kors står for arrangementet af de festlige begivenheder, som er optakten til broens åbning.

Samrådet har tilbudt at organisere et bredt sammensat optog bestående af 2-, 3- og 4-hjulede køretøjer, som er mindst 25 år gamle. Vi synes, at det er en glimrende anledning til at vise mangfoldigheden af vores gamle køretøjer, samtidig med at den skelsættende begivenhed fejres med respekt for den historiske udvikling på transportområdet.

Dansk Røde Kors har indtil videre givet udtryk for, at vores idé



lyder interessant, og at de vil vende tilbage for en nærmere planlægning, når man kender datoen for broens åbning.

#### FIVA

FIVA's lobbyist i Bruxelles oplyser, at EU-Kommissionen ikke ønsker at fastsætte fælles regler for "road pricing", som er den senest udtænkte måde at begrænse køretøjers forurening på.

Kommissionens eneste interesse er at sørge for, at de enkelte landes regler ikke vil gribe ind i konkurrenceforholdene, og at de tekniske systemer fungerer på samme måde i de forskellige lande.

Konsekvensen af dette er, at de 15 medlemslande hver især må tage stilling til, hvordan reglerne skal være.

Det vil være en kommende opgave for Samrådet at sørge for, at der tages de nødvendige hensyn til veterankøretøjerne også på dette område.

Det fremgår desuden af lobbyistens seneste månedsrapport, at det igen har været diskuteret, hvordan de 2- og 3-hjulede køretøjer (d.v.s. motorcykler) skal behandles i forhold til reglerne om periodisk syn.

Det viser sig, at både de danske og de franske regeringsekspertter er tvivlende overfor værdien af at indføre periodisk syn for motorcykler. Der er imidlertid ikke tvivl om, at hvis man alligevel beslutter sig for at lave et direktiv om dette, så vil man lave de samme særregler, som man har lavet for veteranbilerne.

EU-Kommissionen er også i gang med et arbejdsrapport om kvalitetskrav til synsstederne, således at man i fremtiden også kan bruge de andre medlemslandes synsgodkendelser i hjemlandet.

Imidlertid protesterede både Danmark og Tyskland over dette, idet

vores krav til bilernes bremses er væsentlig strengere end kravene i Direktiv 96/96/EF. Arbejdsrapporten er derfor indtil videre lagt væk.

Endelig har EU-Kommissionen genoplivet et gammelt forslag om at få en fælles EU-max.grænse for alkohol i blodet på førere. Grænsen skal være på 0,5 svarende til den seneste ændring i vores færdselslov (som endnu ikke er sat i kraft!).

Til sidst kan nævnes, at i EU-Direktiv 97/24/EF fra 17. juni 1997, som handler om bl.a. standard-typegodkendelsen af 2- og 3-hjulede køretøjer, er det fastsat, at EU-Kommissionen skal komme med forslag til skærpede grænseværdier for både luftforurening og støjniveau. Forslaget skal ligge klart inden 2 år efter vedtagelsen af dette direktiv.

#### Skrot-affald

Miljøstyrelsen har i august måned 1997 lavet et foreløbigt udkast til en bekendtgørelse om miljørigtig håndtering af skrot-affald.

Efter udkastet skal hver enkelt autoophugger registreres og godkendes med henblik på, at virksomheden har de nødvendige faciliteter til en miljømæssig forsvarlig skrotning af motorkøretøjer.

Udkastet foreslår desuden, at der laves en skrotningsattest med køretøjets seneste registrerings- og stelnummer.

Udkastet forventes dog ikke færdigt før efter den 1. januar 1998, hvor de nye regler om periodisk syn formentlig vil skabe et større antal skrotbiler!

Miljøstyrelsens udkast skal ses i sammenhæng med, at EU-Kommissionen i juli måned 1997 fremsatte et forslag til direktiv om udtjente biler. I EU skrottes hvert år ca. 9 mil. biler, og det svarer til 8-9 mil. tons affald, hvoraf ca. 2 mil. tons er farligt affald.

Direktivforslaget arbejder med en

målsætning om, at i år 2005 skal mindst 85 % af bilernes vægt genanvendes, og i år 2015 skal det være 95 %.

Bilindustrien er dog mest interesseret i at undgå et direktiv, og henviser til, at den hellere vil have frivillige aftaler, idet den er imod enhver form for indgriben i markedsmekanismen. Desuden vil bilerne fordyres, hvis miljømålsætningen har højeste prioritet.

Autogenbrugsbranchen udtaler, at det i dag er teknisk muligt at genvinde helt op til de 85 %, som Kommissionen kræver i år 2005. Det er derimod en helt anden sag, om det er økonomisk og praktisk muligt!

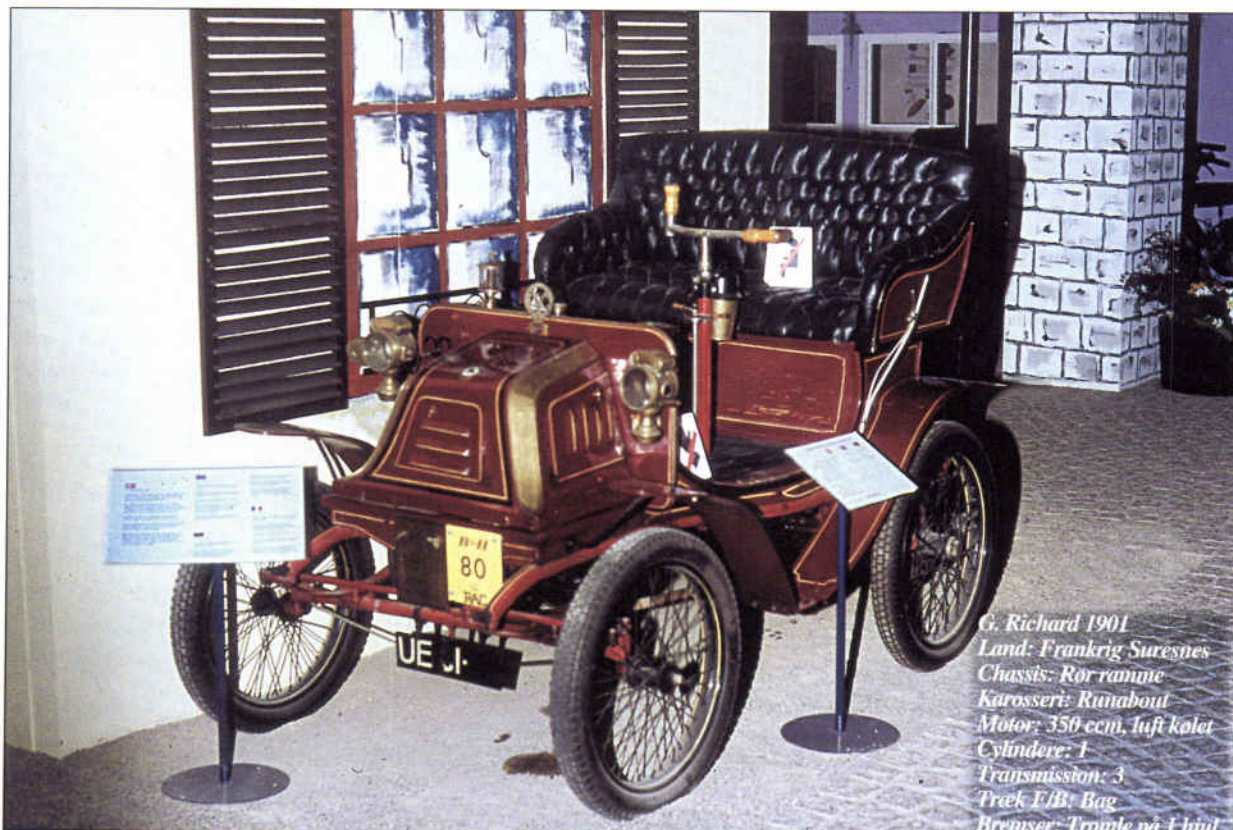
Det varer nok et års tid, før direktivet er færdigbehandlet!

Ole Lindberg

### Gamle nummerplader

Reglerne om gamle typer nummerplader træder som bekendt i kraft de 1. januar 1998. Som det fremgår af det sidste nyhedsbrev fra Motorhistorisk Sanråd forventede man en offentliggørelse i løbet af november måned i år. Desværre er resultatet ikke blevet klart ved redaktionens slutning, derfor er vi desværre ikke istand til at bringe yderligere informationer i dette blad. Vi kan dog oplyse er der er en håndbog under udarbejdelse med alle relevante informationer, og den forventer vi at kunne bringe uddrag fra i januarudgaven af Veteran Tidende.

Bestyrelsen/ Poul Suhr



G. Richard 1901  
Land: Frankrig Suresnes  
Chassis: Rør ramme  
Karosseri: Runabout  
Motor: 350 ccm, luft kølet  
Cylindere: 1  
Transmission: 3  
Træk F/B: Bag  
Bremses: Tromle på 1 hjul

*Richard 1901. Denne bil er den ældste bil som Allan Söderström selv har erhvervet. En typisk repræsentant for bilerne omkring århundredskiftet. Den første af denne slags kom frem i 1896 - bygget af Georges Richard, hvilket også er typisk for tiden, at man opkaldte bilen efter skaberen af bilmærket. Han anvendte De Dion motorer. Kraften overføres til baghjulet ved hjælp af remme. Der er en styrepind i stedet for rat. Senere skiftede navnet til Richard - Brasier og man havde stor succes ved at vinde Gordon Bennett løbet i 1904 og 1905. Bilen her har deltaget i London-Brighton løbet med Allan Söderström ved styrepinden. Bilen er ifølge de traditionelle regler fra den engelske Veteran Car Club en ægte veteranbil, som skal være fremstillet før 1905.*

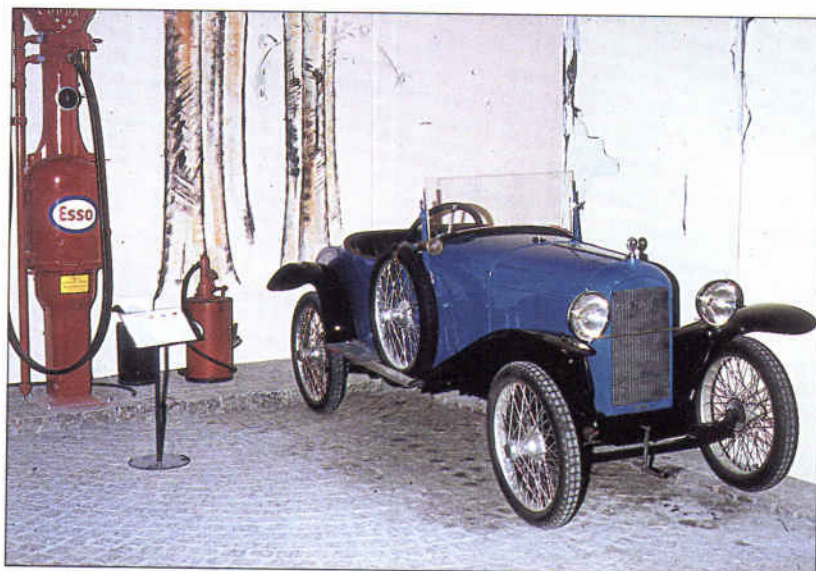
Af Tom Jensen

**C**entromobilium lukkede d. 1. oktober i år. Det har været vekslende med udstillingerne i bilmuseet, idet man tidligere udstil-

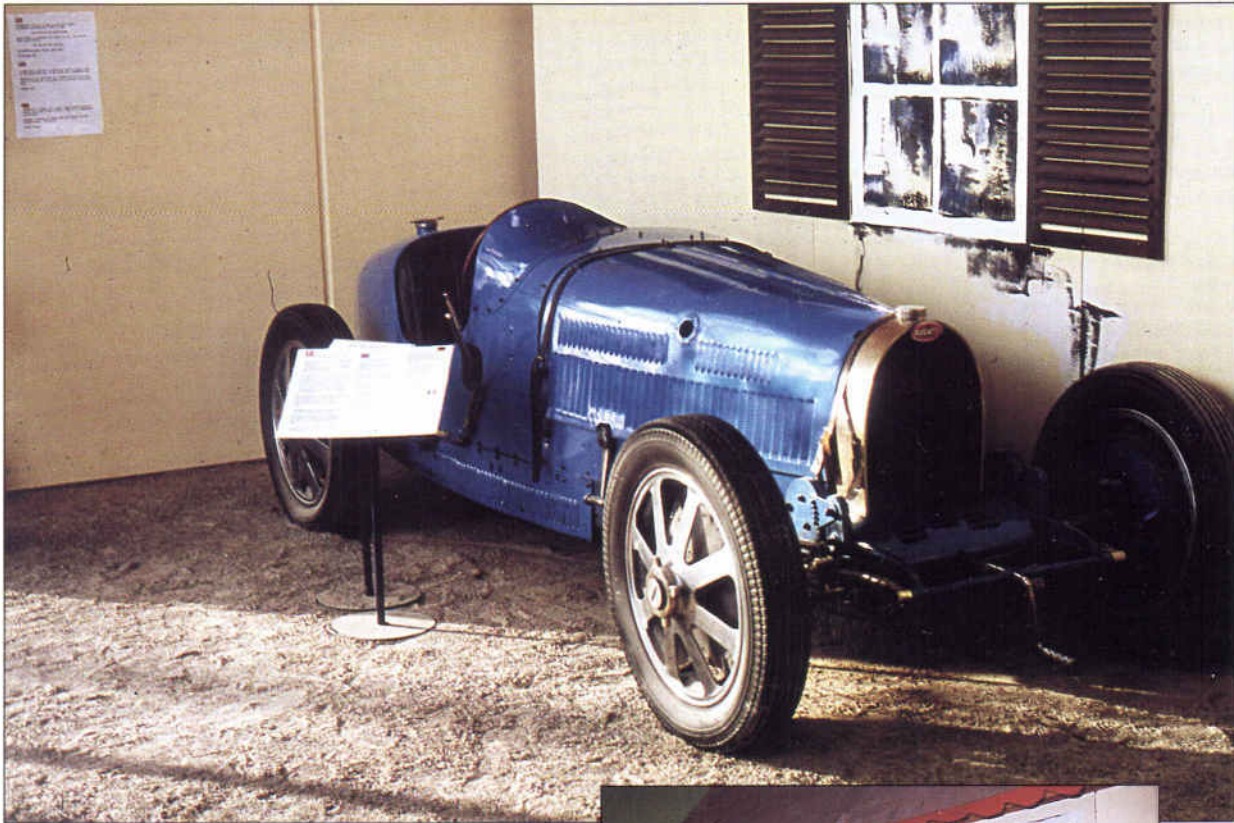
lede en del biler. Nye ideer førte til at en kulissey, der tidligere havde været brugt op til jul i Vejle, fandt fin anvendelse med nye farver i bilmuseet. Ligeledes blev der gjort meget ud

af vejbelægningen, hvor der både var anvendt asfalt, brosten og grus. Med disse huse og veje som baggrund var grunden lagt til den hyggelige by, som især hen under aften bragte nostalgien frem med gamle biler og tændte gamle gadelys. En cafe i centrum bød på diverse mad og drikkevarer til nydelse ved de små borde med rød- og hvidternede duge. Denne ide om en by, hvor bilerne indgik i en større og naturlig sammenhæng, betød derfor også, at der ikke var så mange biler på udstillingen. Til gengæld trådte hver enkelt tydeligere frem.

DVK havde naturligvis også en stand. Vi havde vores eget lille byhus ved indgangen til bilmuseet, hvor en glasmontre med franske



Amilcar



Bugatti

modelbiler netop understregede udstillingens tema "Franske oplevelser." Derudover var væggene beklædt med plakater og skifterammer, der gav gæsterne en god mulighed for kendskab til bilens historie, såvel som til DVK.

DVK's lille byhus



Alt i alt var det en udstilling, der var værd at se! Men pga. af et for lavt besøgstal, trods en placering lige overfor en af landets største turistattraktioner, kom økonomien til at skrante. Falck- og Flymuseerne skal nok genopstå i andre lokaler, hvorimod bilmuseets udsigter ser langt vanskeligere ud.

Skal vi se franske biler i fremtiden, må vi tage med Kristen Korsgaard til Retromobile udstillingen i Paris.





## MÅNEDENS PERSONPROFIL

Lars Hugo Kristiansen

Taksator

Født 1937

DVK

Af Frits Johansen

Jeg har selv, stort set siden jeg kunne gå, interesseret mig for biler og lagt mærke til alt, der bevægede sig på landevejen v.h.a. en motor. Da jeg flyttede til Als for mere end 20 år siden, tog jeg naturligvis min interesse med og bemærkede med jævne mellemrum forskellige steder i omegnen en gammel bil ført af en herre med sixpence og fipskæg suse forbi. Jeg tænkte: „Det må da være en fra fortiden eller en anden planet.“ Der skulle gå mange år, inden jeg lærte L.H. at kende - i mellemtiden fandt jeg for øvrigt ud af, at jeg da såmænd var kollega med denne fortidspersons kone - Alice.

Efterhånden fik jeg selv tid, lyst, men ikke råd til også at prøve det med gamle biler - og først da kom jeg så tæt på Lars Hugo, at jeg lærte ham at kende - og det må jeg nok sige har været en meget stor og berigende oplevelse. Her følger, hvad Lars Hugo fortalte mig en aften i september, hvor vi mødtes for at lave denne personprofil:

Jeg blev født i Fasterholt ved Herning en kold januar nat for lidt over 60 år siden. Jeg har, siden jeg var en lille dreng, været meget glad for teknik - ja, jeg var nærmest lykkelig, når kæden hoppede af min cykel eller hvis den punkterede - så selvfølgelig måtte mit erhvervsvalg være noget med mekanik. Jeg gik ud af skolen i april 1951 og kom 15. maj samme år i lære som automekaniker hos GM-forhandler Ørum Petersen, Herning. Det var en meget spændende tid og en dag, da Erik Bie Nielsens M.G. TA kom ind på værkstedet, var jeg solgt. "Sådan en bil vil jeg også have en dag", tænkte jeg, og siden den dag har jeg faktisk været „tændt“ på biler - især de lidt mere specielle. Interessen blev yderligere styrket gennem et tæt og lærerigt samarbejde med Arne Poulsen, som var mekanikersvend hos Ørum Petersen. Jeg lavede naturligvis regu-



lært reparationsarbejde - men også begrebet service eksisterede dengang. Jeg har f.eks. lavet service på Kragelunds Chevrolet, da den var ny. Den ejes nu af DVK-medlem Hasse Rahbæk Jensen, Kibæk, og har stadig de gamle nummerplader - nemlig Ø 6235. Som en pudsigt ting kan jeg fortælle, at færdselspolitiet i Herning dengang havde en Jaguar som patruljevogn. Den kom også på værkstedet til reparation og service for vi var nemlig „go'e“! Der kørte i min læretid mange 30'er biler rundt på vejene, for det var nemlig dyrt og besværligt for folk, der ikke havde noget egentligt behov, at anskaffe en ny bil. Visse erhvervsgrupper var begunstiget med hensyn til køb af ny bil. Det drejede sig f.eks. om de „kunstige tyre“ (dem kaldte vi inseminørerne), dyrlæger, læger, repræsentanter og arkitekter. Jeg fik kørekort som 18-årig efter 3-4 timers undervisning. Mit første køretøj var en Vespa 125 ccm årgang 1953, den med lygten på forskærmen. Vespa'en solgte jeg senere til min broder og købte en Olympia 1938. Jeg blev udlært i februar 1956 og fortsatte i firmaet til engang i '57. Arne Poulsen etablerede sammen med en kompag-

non Mercedes-Benz-firmaet Gjørret og Poulsen og opfordrede mig til at følge med over i det nye firma. Det gjorde jeg, og her var jeg indtil 1965, hvor jeg startede som taksator. For en god ordens skyld skal det lige nævnes, at Gjørret og Poulsen er det firma, der i dag hedder Ejnar Hessel og stadig forhandler Mercedes-Benz.

I november 1965 blev jeg så taksator. Det var et ønskejob - ikke fordi jeg var træt af skrue på biler - men fordi jeg i min tid på autoværkstederne havde lagt mærke til den andægtighed og respekt, der altid blev udvist, når taksatoren kom på besøg. Hertil kom ny bil og pænt tøj. Det måtte være livet, tænkte "knægten" - og var det nok også, eftersom jeg jo stadig er taksator. Dengang kiggede man flere gange på skaden under bilens opbygning - det var sværere helt præcist at opgøre skaden. I dag aflægges et besøg, og skaden er endeligt opgjort.

Min første veteranbil var en Ford V8 Roadster 1934, den har jeg endnu. Den blev købt i 1969 med et træ, der groede op midt igennem bilen. Senere fulgte en række interessante køretøjer - bl.a. Daimler 16/20 1932, Ford Taunus 17 M Cabriolet 1958, Porsche 356, Mercedes 190 SL, M.G. TA, M.G. A, M.G. B, Renault 1925, Peugeot 1926, Morris 8 1939 og sidste skud - en BSA Scout 4 personers roadster 1939. Den er snart færdigrestaureret og jeg håber, at den kommer ud at køre i 1998.





I begyndelsen af min „veteranbil-karriere“ var det stort set alt gammelt, jeg „tændte“ på. Det har ændret sig gennem årene - så i dag er det mest de engelske biler, der står mit hjerte nært - jeg kan ikke stå for træ og læder! Når du spørger mig, hvad der er den flotteste bil, som jeg har haft - ved jeg ikke rigtigt, hvad jeg skal svare - men det er nok M.G. TA'en - ihvertfald at kigge på.

Jeg blev medlem af DVK i 1975 - ville gerne have været medlem før - men troede, at man skulle have et køretøj, der kunne køre. Når man bruger så meget af sin fritid

og for den sags skyld også penge på de gamle biler, må det nødvendigvis være noget, hele familien er med på. Da vore to børn, Niels og Karen, endnu var hjemme, var de altid med på gammelbilturene sammen med Alice og mig. Vi har fra den tid, såvel som i dag, rigtig mange gode minder fra samværet i DVK. Vi har truffet rigtig mange dejlige mennesker - flere af dem tilhører den nære vennekreds. Det har altsammem været godt, og slutte skal vi jo også - så jeg vil gerne slutte af med at sige:

**UDEN ALICE GÅR DET IKKE!**

Lars Hugo nåede lige at tilføje, at hans liv har bestået af tre faser: Først var han interesseret i piger, så var det biler og piger og nu skulle det kun være biler - på den måde han ser på Alice, tror jeg nu nok, at han stadig har to interesser.

Dette var en gengivelse af lidt af den snak, Lars Hugo og jeg havde i september 97 og Alice diskede som sædvanligt op - så det blev ret sent.



## Slumrestykke i Herning

*Tekst og foto: Gorm Albrechtsen*

Ej fanger sovende mand sejr, sagde allerede krønikeskriveren Saxo, og ordsproget fik ny aktualitet med denne situation fra efterårets Stympemarked i Herning.

Opstillingen af en lille salgsbod med diverse rørstykker til ubestemmelige formål havde tilsyneladende trætet dens indehaver så meget, at han sov trygt mindre end en time efter markedets start på efterårets første årle vintermorgen. Det samme gjorde vagthunden, og meget symbolsk slumrede hele standen under et flag med den tidligere østtyske arbejder- og bondestats forhadte symbol erstattet af en grøn stoffirkant. Og som et andet ordsprog jo siger: - Den der sover, synder ikke.

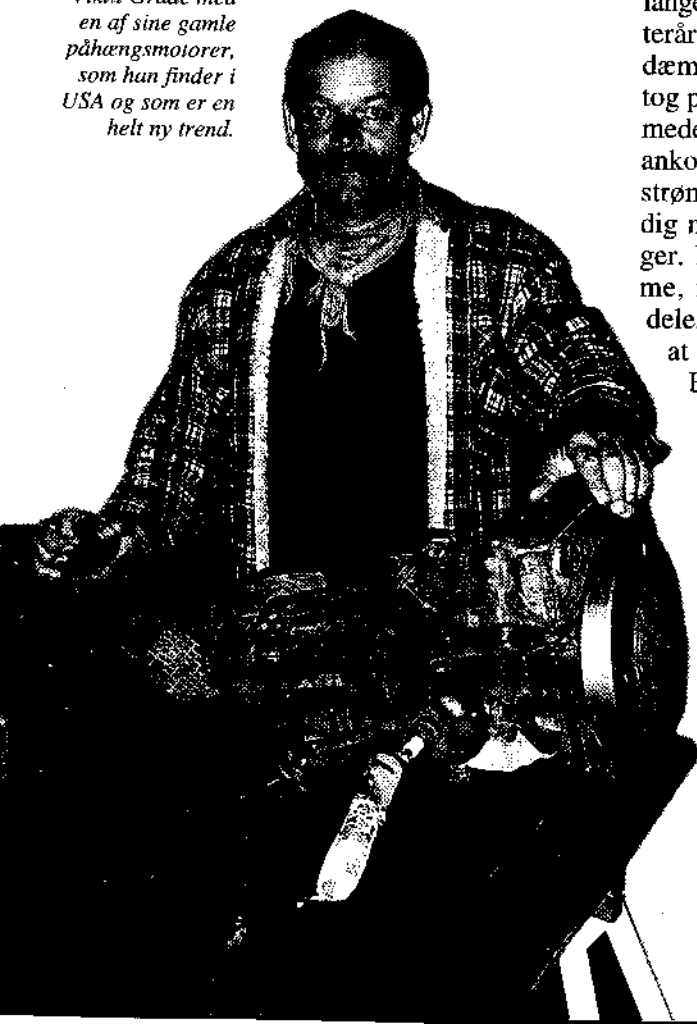
# Stumper til alle

De store Stumpemarkeder i Herning er en folkelig begivenhed - i dette efterår med tilbud til 20.000 besøgende

Af Gorm Albrechtsen

Hvad enten man er til gamle motorcykler, sjældne biler, ting til hjemmebaren eller sjove filmplakater er der hjælp at hente på de årlige Stumpemarkeder i Herning. Efterårets marked af slagsen var ved at sprænge alle rammer. 20.000 besøgende myldrede ind til det 26. marked med mere end 750 stande i ni haller i byens messecenter.

*Veteranbilmanden Viklit Graae med en af sine gamle påhængsmotorer, som han finder i USA og som er en helt ny trend.*



*De lidt ældre gav sig god tid og studerede med kendermine indholdet af diverse kasser.*

## En folkefest

Stumpemarked er blevet både en international samleraktivitet og en folkeforlystelse af format, hvad enten man vil gå efter stumper eller har mere hang til kræmmerafdelingernes ting og sager. Oplevelsen begynder allerede ved indgangen til messecentret, hvor der for en gangs skyld ikke var lange køer fra morgenstunden. Efterårets første sne havde lagt en dæmper på tilkørslen, men siden tog publikum revanche og strømmede til. Så er det man som nyankommet kan opleve at se folk strømme ind, mens andre samtidig myldrer ud belæst med sager. Man slæber afsted med skærme, motorer og andre tekniske dele, som man har sikret sig ved at være rigtig tidligt fremme.

Efter en tur ud i bilen med stumperne, vender de tilbage påny og er klar til at kaste sig over de kilometerlange rækker med spændende tilbud. De erfarne udstillingsveteraner venter derimod helst til markedet er ved at være forbi, for så falder priserne måske i takt med at sælgerne er ved at blive møre.

Problemet med denne fremgangsmåde er blot, at man måske venter så længe, at en

anden har snuppet den eftertragtede effekt, inden man selv når til fadet.

## Nostalgiens tårer

Når det hævdes, at alt kan hittes på Stumpemarked i Herning, er det næppe forkert. Et par baglygter til en amerikanskbygget Kessel, en hel tosædet Essex Super væddeløbsbil fra slutningen af tyverne, Viborg-turistchefen Jørn Grønkjærs Citroën fra 1956 eller række efter række af istandsatte engelske motorcykler fra 50'erne og 60'erne - lutter guf og blank krom, der kan få nostalgi-tårerne frem.

Hvis man hverken er til nye og gamle reservedele eller hele køretøjer, var der trøst at hente blandt markedets utallige modelbiler. Samlinger af Tekno-biler er blevet suppleret op, og der er blevet købt vogne til modeljernbanen derhjemme. Selv en afstandsmåler til en kanon kunne erhverves. - Den kan skam bruges, har en militærmand lige fortalt mig. 2350 kroner så får du den, lød det fra sælgeren.

Den kendte veteranbilmand Viklit Graae havde et helt andet tilbud, gamle påhængsmotorer, som han venter bliver den helt store dille. De er fra tyverne eller måske før - og de ligner gamle jern-





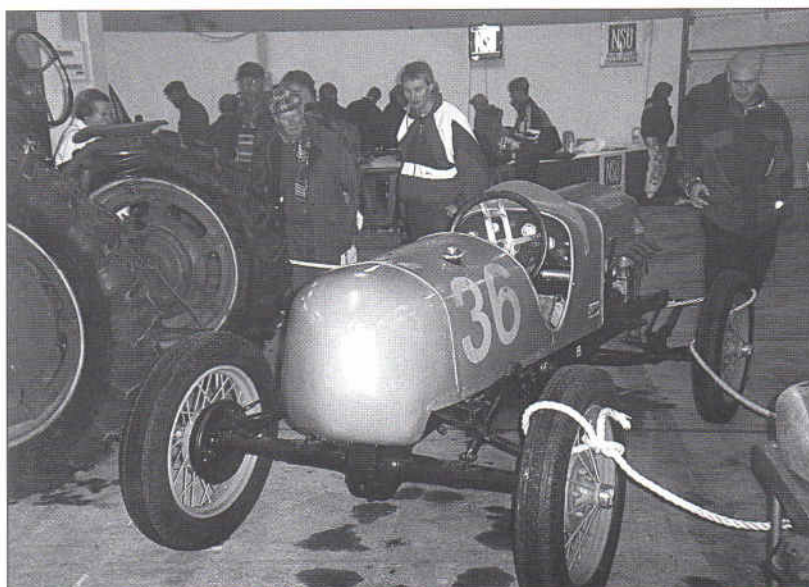
*Her er lidt for enhver smag, og hvis man ikke lige kunne hitte den rigtige skrue, kunne man jo altid smutte omkring kræmmermarkedet og købe lidt julepynt.*

*Denne Essex Special er med nogen sikkerhed den eneste af slagsen. Bygget som tosædet racersportsvogn, formentlig i 20'erne, og endnu så sprælsk, at den var tøjret solidt på standen. Nej, rebet tjente alene som afspærring.*

skulpturer, men kan bringes til at fungere på en nostalgisk træbåd. De første motorer af slagsen gik over skranken allerede lørdag formiddag.

Stumpemarked i Herning er blevet så stort, at det giver ømme fusser og en slunken tegnebog, hvis man giver efter for alle de fristende tilbud. Måske bør man overveje at udstrække markedet til at vare i to dage, selv om det naturligvis medfører ekstra besvær og udgifter for udstillerne. Men det kan jo være at en øget omsætning på grund af hele to åbningsdage kan kompensere lidt for besværet.

Vi er i hvert fald nogle, der var parat til at købe et motoriseret løbehjul - bare for at nå hele vejen rundt på dette overflods-marked i Hedens Hovedstad.



*Dansk Veteranbil Klub var repræsenteret p'a Stumpemarked med en velplacert stand og en flot MG sportsvogn og en Harley-Davidson som blikfang. Det virkede!*

# MÅNEDENS KØRETØJ

## Citroën C 5HP 1923



### Smedens bivejsautomobil

I 40 år transporterede den smedemester Hans Hansen (1881-1966) rundt til kunder og familie omkring Næsby nær Sorø. De 856 cm<sup>3</sup> fordelt på fire cylindre har i 75 år (- 30 år i dvale) været - og er stadig - i funktion. Mere herom senere.

Tandhjulsfabrikant André Citroën startede sin bilproduktion i Paris i 1919 umiddelbart efter 1. verdenskrig. Der blev lagt vægt på fabrication af solide køretøjer med lang levetid og en passende lav pris. I juni 1923, da Hans Hansen købte sin Citroën model C 5HP hos Ci-

#### Bilens data:

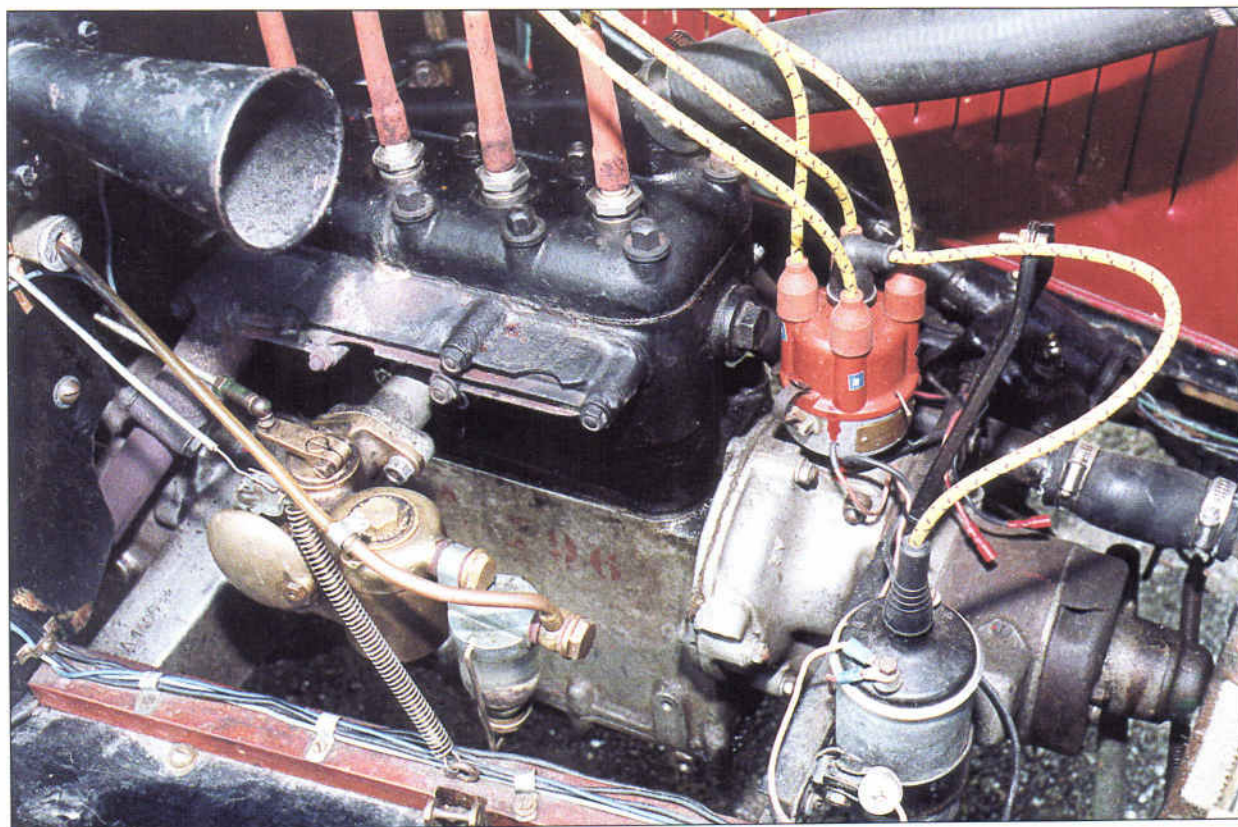
Rækkemotor med 4 cylindre, 856 m<sup>2</sup>,  
5 franske skatte-HK,  
efter dansk beregning: 11 HK.,  
3 gear og bakgear,  
Kardanbremse og mekanisk håndbremse til baghjulene.  
El: 6 V,  
hverken benzin- eller vandpumpe.  
Tophastighed: omkr. 50 km/t.

troëns danske generalagentur, firmaet Kragholm & Langer, København B (baneterrænet), var prisen omkring 3.200 kr. Den kørte med nr. H 3058 fra 1923 til 1930. Senere (indtil 26.juli 1962) med nr. B 8619.

Bilen var en lille to-personers torpedo-model, „Citroën-gul“ med kaleche. En af de tidligst producerede af denne model: nr. 940 af de ialt omkring 88.200, der - som model C og C3 - blev produceret fra 1922 til 1926.

Min bil med kælenavnet „Amalie“ tilhører den oprindelige korte 2 personers type med smalle fælge. Fra 1924 blev også fremstillet 3-





personers biler, de såkaldte „kløverblad“-modeller. Også små varebiler blev fremstillet på dette chassis.

Det var en af de første biler, som blev markedsført som en „damebil“ - en indkøbsautomobil for pariserinder. Bagageplads er der nu ikke meget af, men i de tider bestilte man jo varerne i stormagasinerne Samaritaine og Printemps i Paris. Så blev de senere bragt ud - måske i en lille 5HP varebil!

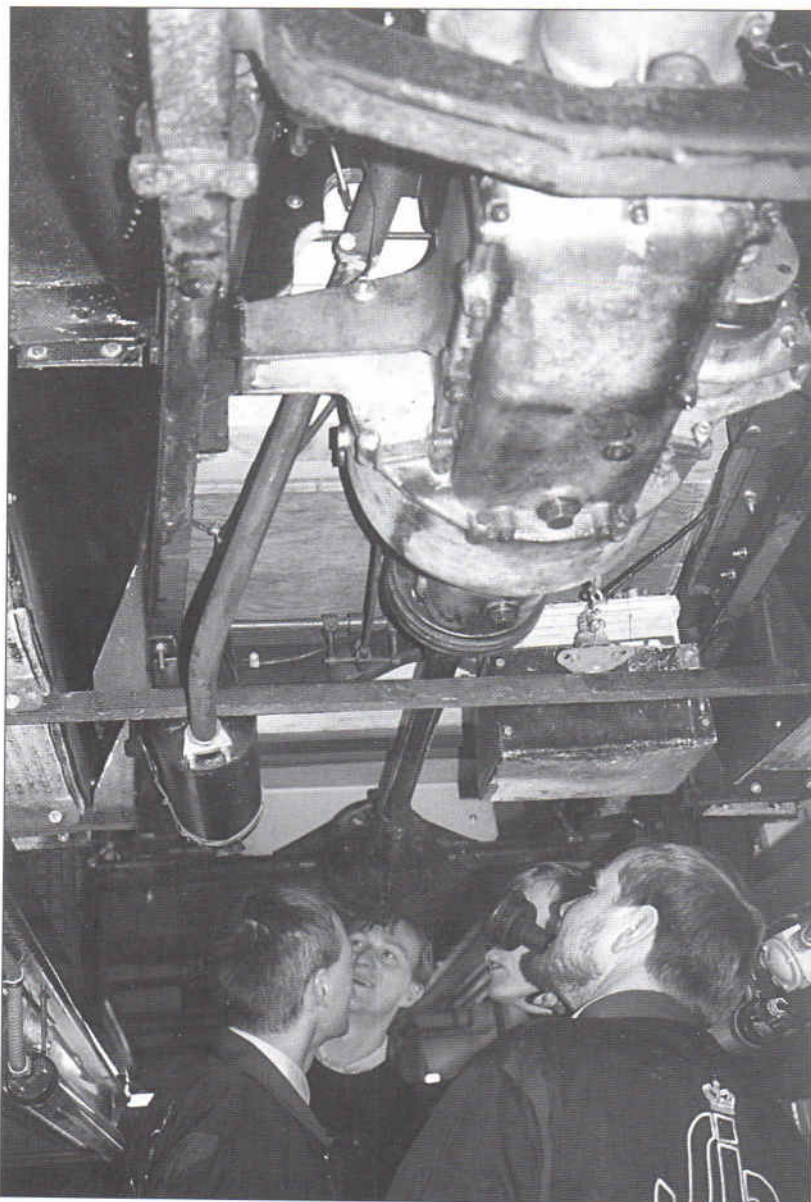


se. Den kom i 1923 til smedemester Hans Hansen, efter sigende en kraftig og høj mand, der rigeligt fyldte på det lille dobbelte sæde, når han futede rundt på landevejene ved Sorø i den én-dørs bivejsautomobil.

Så vidt jeg lokalt og gennem DVK's registeroplysninger har fået oplyst, kørte smedemesteren som nævnt i bilen fra 1923 til 1962 - næsten 40 år. Som smed har han selv kunnet reparere bilen, og under min istandsættelse har jeg bemærket omhyggeligt udførte reparationer. Ingen steder har der været

„Amalie“ fik en anden tilværel-





tegn på overlast eller kollisioner. Kun meget lidt korrosion, ligesom træopbygningen af karosseriet også var næsten intakt, selvom vognen har stået stille i over 30 år i en fugtig lade.

Fra omkring 1962 til 1967 ejede arkitekt Tybjerg bilen. Han har med en passus i den gamle salgsaftale fra 1967 sørget for, at bilen forbliver i Danmark.

Mellem 1969 og 1993 stod den opklodset i en lade hos Niels Sinding i Hundstrup på Fyn. Efter de 24 års stilstand i laden købte jeg vognen i juli 1993, fik den transporteret hjem til Brønshøj og gik igang med adskillelse og genop-

bygning. Næsten alle dele var der, kun enkelte måtte skaffes fra Depanoto og på Retromobile-messen i Paris. Motoren blev renoveret af Ingana, sadelmagerarbejdet blev fagligt udført. Citroën, Nørrebro sponsorerede renoveringsprojektet med en fin nylakering. Da den var klar - men uden nummerplader - var den i vinteren 1994/95 udstillet hos Citroën på Tagensvej, mellem nyere Citroën-slægtninge. Den vakte tilpas opmærksomhed i udstillingsvinduet.

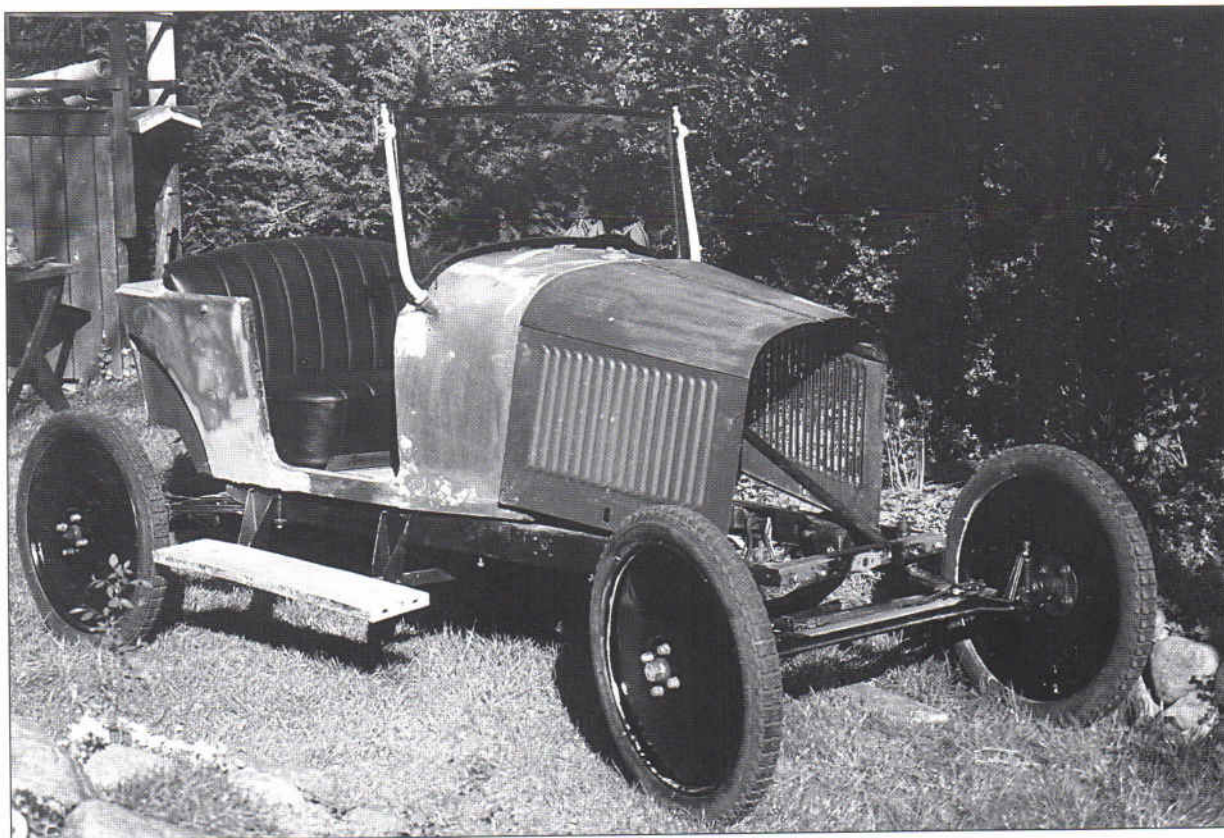
Formentlig engang i 1930'erne kunne kalechen ikke mere. Smedemesteren fik hos en karrosseriemager fremstillet en velformet hard-top, som stadig fungerer hen-

sigtsmæssigt, og som kun har skullet renoveres med en hel del silikone, som den udtørrede voks-dug sugede kraftigt til sig.

Det var i sensommeren 1994 det virkeligt spændende begyndte: samlingen af alle de adskilte dele. Selv om jeg aldrig tidligere havde samlet veteranbiler, så lykkedes det med hjælp fra interesserede venner, min søn og en forstående familie i løbet af forholdsvis kort tid at skruer bilen sammen. Motoren kørte, men så begyndte problemerne at komme. El-anlægget, så simpelt det end var, drillede og ligeså karburatoren. Med en forsinkelse og en del yderligere genvordigheder med bl.a. metaltræthed og drillende moderne kultråds-tændrørskabler, lykkedes det i 1995 at få indregistreret bilen allerede 1. gang og uden bemærkninger. En gruppe elever og personale på motorkontoret fik forevist og blev undervist om teknologien i dette meget simple næsten 75-årige køretøj.

I mellemtiden havde min veteranbilinteresse udviklet sig. I februar 1995 var en tilsvarende blå Citroën 5 HP fra 1924 med fabr.nr. 38.007 til salg. En bil, der oprindeligt stammede fra Belgien og herfra var bragt til Sverige til renovering, hvorefter den var kommet til Danmark. Den købte jeg, satte den i køreklar stand og fik den indregistreret. Den fik navnet „Hugo“, men også dens teknologi har drillet mig en del siden, men nu kører den - og det er ikke så ringe endda!

Der sker ofte noget uforudset, når jeg og familien skal på tur i „Amalie“ eller „Hugo“. Indtil nu har alle fejl kunnet afhjælpes. Under alle ture har vi mødt interesse, hensynsfuldhed og begejstret vink, når vi „tøffer derudaf“. Det hjælper på de små genvordigheder, der ofte indtræffer - typisk når vognene ikke vil starte p.g.a. manglende strøm, stelforbindelse eller benzin!



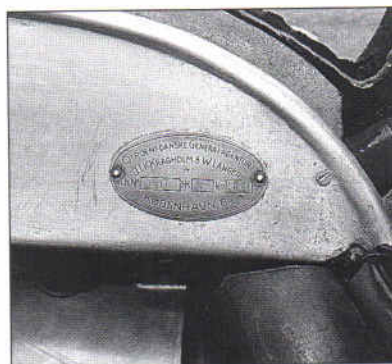
I 1996 forsøgte vi så på Brønshøj Museum, som jeg leder, at lave et Veteranløb for biler og motorcykler fra før 1930. Det blev kun til 10 deltagere. Et godt løb med passende hastighed. Men både „Amalie“ og „Hugo“ nægtede at gennemføre, da vi skulle vende hjemad efter 15 go'e kilometer til Søllerød. „Amalie“ blev bragt tilbage af veteranoptogets medfølgende kranbil, fra Zone-museet i Holbæk, og „Hugo“ kom hjem med Falck! Begge de to redningskorps var igang samtidig den majdag i 1996, og jeg blev nogle erfaringer rigere.

Næste Brønshøj Veteran-løb var 1.juni 1997 for køretøjer fra før 1935. Nu deltog det dobbelte antal på et løb ind til København og tilbage over Frederiksberg. Det år svigtede kun „Hugo“ på grund af en karburatorfejl, men også „Amalie“ havde strømsvigtproblemer undervejs. I 1998, formentlig søndag den 7.juni, håber jeg så begge mine to 5 HP-vogne gennemfører. Vi håber, at der da vil starte 30-40 køretøjer fra Brønshøj Torv.



Jeg har i de få år, jeg har været med blandt veteran-entusiaster, fået del i erfaringer og mødt stor velvilje og hjælpsomhed. Jeg vil her også takke alle for den hjælp, jeg som ny veteranbilejer har fået.

Et særligt problem opstod, da bilen, som er uden de oprindelige indregistreringspapirer, skulle til syn og indregistrering. En unødigt stejl holdning hos toldvæsenet blev klaret med et brev direkte til skatteminister Carsten Koch. Og så klaredes sagen forbavsende hurtigt!



Med nu tre indregistrerede veteranbiler, forstår jeg bedre de mange medlemmer af DVK, som i årevis går og hygger sig med istandsættelse af en veteranbil, samtidig med at de har et fungerende veterankøretøj. Mit hastværk med at få de to små „citroner“ i køreklar stand og indregistreret, gør nu, at jeg savner et tilsvarende nyt renoveringsprojekt, som jeg i fred og ro kan hygge mig med!

Lars Cramer-Petersen  
2700, Brønshøj.



## BOGANMELSELSER

DVK

**Quentin Wilson: Den Store Bog om Klassiske Biler. Borgens Forlag, 224 sider. Illustreret. 348 kr.**

**D**en Store Bog om Klassiske Biler er en international produktion lavet over en kendt læst: Mange og flotte farvefotos af spændende drømmebiler, suppleret med specifikationer og lidt oplysende tekst. Den er god at tage i hånden, og man bliver let fanget ind af de mange billeder, ikke mindst de mange detaljer. Hvis man går bogen nærmere efter i sømmene begynder man at stille spørgsmål om hvorfor biler som Riley og Bristol helt forbigås og hvorfor Volvo skal repræsenteres af P1800 og ikke de langt mere populære PV544 og Amazon. Hvad Volvo angår kan forfatteren svare at han kun har valgt biler med „magt, seksualitet og image.“ Det forklarer bare ikke hvorfor han så medtager Peugeot 203 og Citroën 2CV.

Man kan naturligvis diskutere til evig tid hvilke biler der skal med i en sådan bog. De fleste valg er indlysende. Biler som Austin-Healey 3000, Ferrari Testarossa, Ford Thunderbird og Mercedes 300 SL vil de fleste godkende. Der er omtalt 90 biler i alt.

Kan udvalget diskuteres kan der



ikke være tvivl om at fejl er en uting. Desværre er der mange småfejl. Det er ikke Bertone men Flaminio Bertoni som har tegnet karrosseriet til Citroën DS19 og det er ikke Vittorio Jano men Francesco de Virgilio som har konstrueret motoren til Lancia Aurelia. Alfa Romeo Disco Volante bliver kaldt en Giulietta, og det hæves at den aldrig deltog i motorløb. Faktisk blev den nummer 2 i Mille Miglia i 1953. I omtalen af Citroën B11 fortælles det at Michelin lavede specielle Pilote hjul og dæk - og så vises der et billede af et X-dæk. Bogen lider også under udeladelser og manglende præcision. Det er da rigtigt at bagskærmene på en Citroën DS19 er lette at afmontere, men på billedet vises en Chapron cabriolet. Der kan man bestemt ikke skrue bagskærm-

ene af. I omtalen af Fiat 500 fortæles at en gamle 500 blev kaldt Topolino, men hvorfor ikke fortælle at den her i landet hed Mariehønen? Det ville også have været rimeligt at forklare at Jaguar C's baghjulsophæng er andet og mere end bare, som der står: „Stiv bagaksel“. Læseren får heller ikke at vide at Facels lille model, Facellia, endte med at være monteret med Volvo-motor.

Man kan få indtryk af at forfatteren har taget det let med hensyn til at kontrollere sine oplysninger. På den anden side må man medgive ham at han er bredt orienteret og kender meget til sit emne. Der er en del ganske fornuftige betragtninger om hvordan man skal te sig hvis man vil købe en gammel bil, og han gennemgår kyndigt hvordan interessen og priserne har udviklet sig gennem de sidste tyve år. Hans baggrund er engelsk, og det præger hans erfaringer og holdninger samt de biler han omtaler. De færreste danskere kommer nogensinde i nærheden af disse biler. Priserne opgives også i engelske pund.

Den Store Bog om Klassiske Biler kan ikke bruges som opslagsbog, men den er hyggelig til en stille stund i lænestolen, og den kan også sætte den uerfarne lidt på sporet.

Niels Jonassen

## En nostalgisk anmeldelse II

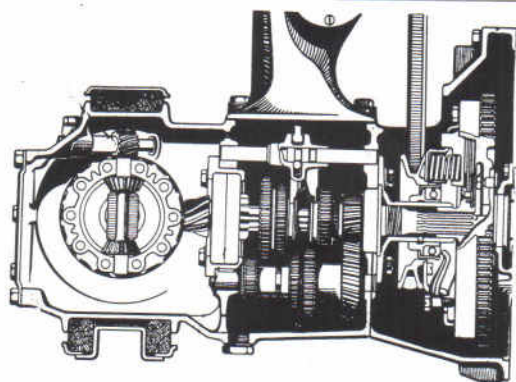
"Undervognsreparationer" fulgte skemaet fra sin forgænger og gennemgik chassiset lige fra koblinger, gearkasser, kardanakslar, differentialer, bagakslar, forhjulstræk, styretøjer, forhjulsophæng, chassisrammer, affjedring og til bremsar. Afslutningsvis lidt om lygtesystemer, autoradio, smøring, svejsning og tabeller.

Ligesom sin forgænger fik den nye bog et handy format, og stoffet blev behandlet i form af gennemgang af forskellige systemer med eksempler fra gængse modeller. Alting fulgt op af reparationsanvisninger og instruktive illustrationer. Da de automatiske gearkasser begyndte at vise sig i løbet af 30'erne er det ikke sært, at de blev godt stof i denne fortræffelige bog.

Ikke alene er bogen en god fremmedfører for den, der begiver sig i kast med at reparere en undervogn. Den er også, ligesom "Motorreparationer", en vældig god lærebog for den motorhistorisk interesserede, idet man får indsigt i konstruktionsprincipper og virkemåder for en mængde forskellige bilmærker, kort sagt alt det, der ellers er usynligt.

Desværre er bogen ikke at finde på boghandlerens boghylde, men find den hos antikvariatet, på stumpe- eller kræmmermarkedet, på bibliotekernes udsalgsgang eller arv den fra en gammel mekaniker. Du bliver glad for den.

Leif Gr.Thomsen



*Adler diff/gear/kobling. "Man kunne få den tanke, at Adler opfandt den delelige kilerem."*

**En nostalgisk anmeldelse II, "Undervognsreparationer" v/Laurens Porse, Ivars Forlag, København 1939, ca. 870 sider, rigt illustreret.**

Det undersøgte eksemplar er en 3.udg. fra 1949.

Knap var "Motorreparationer" på gaden, før der blev behov for endnu en bog omfattende undervognsreparationer, og den kom i 1939.



Tid: Mandag d. 27.10.97 kl. 19,30  
Sted: Hos Volvo Personvogne DK  
A/S. Ringager 6, 2605 Brøndby.

Til drøftelse forelå dagsorden i flg.  
Nyhedsbrev nr. 22 udsendt til sek-  
tionens medlemmer.

#### Dirigentsvalg.

Formand Ole Markussen bød velkommen og foreslog valg af Jens Juul Jeppesen som dirigent. Det har Jens prøvet så ofte før, så forsamlingen følte sig straks i trygge omgivelser, og Jens kvitterede med at returnere ordet til Ole for formandsberetning.

#### Formandsberetning.

Ole gennemgik sektionens storslåede bedrifter i det hedengangne år med tæt race og nærkampe i Ganløse, Sturup, på Jyllandsringen, Ring Djursland, KTI, Munkebjerg og Knutstorp, hvoraf de 4 arrangementer havde været sektionens egne. 4 af banerne havde ligeledes lagt ryg og asfalt til DASU-cuppen, og Ole glædede sig over, hvordan tilskuertribunerne fyldes, når vi fører os frem. Munkebjerg havde trukket 80 gamle racerfuldblodsvogne af stalden og formanden mente at være tak skyldig til Hans Geschwendtner (ejer af Munkebjerg Hotel) for et sjovt arrangement, der nu planlægges at indgå i kalenderen hvert andet år vekslende med Copenhagen Classic Car Cup. At Ole nu (det påstod han i hvert fald) er røget ned på en 5.plads i løbene, skyldes ikke, at han kører langsommere, men at der er kommet mange nye og kompetente biler og køre-re, og formanden mente at kunne konkludere, at det viser noget om foretagendets seriøsitet!

Vi tabte mange penge på Sturup, men hentede dem hjem igen på KTI, som også gav mange nye medlemmer. De månedlige medlemsmøder er velbesøgte og Ole sluttede formandsberetningen af med et håb om, at vi også fremtidigt kan afholde nogle af møderne på Nivågård.

Beretningen blev modtaget med applaus, idet dog en enkelt henstillede, at tobaksnydelse indskrænkes en kende.

#### Kassemesterens beretning.

Søren Cortsen gjorde kassen op og mente at årets underskud på kr. 10.553,- var udtryk for at medlemmerne har moret sig. Han konstaterede, at forretningen stadig er solvent med en formue på kr. 16.192,-. Regnskabet blev godkendt.

#### Omdannelse af HSS til HMS (Historisk MotorSport Danmark).

Ole fortalte, at baggrunden for dannelse af en selvstændig klub var, at engagementerne er ved at blive så store, at vi ikke kan operere uden at have et juridisk grundlag for vore aktiviteter. Der må skaffes klarhed over hvem, der kan forpligte, og hvem der skal bære ansvar, samt hvem der er ejer af evt. formue. Spillereglerne må nedfældes i nogle klubvedtægter. Ole understregede, at selvstændighedstrangen ikke skyldes nogen form for utilfredshed med DVK.

Herefter fulgte en temperamentsfuld debat, hvor alle placerede sig i overhalingsbanen. Brødrene Nørgård ville henholdsvis vide på hvilket kapitalgrundlag HMS hviler, og hvad der skal ske med HSS fremover? Ole håbede at formuen fra HSS (efter nærmere drøftelse med DVK) kan overføres til HMS, og at HSS nedlægges fra i dag for at genopstå som HMS i morgen. John Neel ville vide, om formuen ikke blot kunne udbetales til medlemmerne, men dirigenten frarådede dette, da det sandsynligvis ville udløse beskatning. John Milland mente ikke, at DVK nogensinde har set HSS' regnskaber og tvivlede på, at DVK ville stille krav. Niels Jonassen spurgte, om ikke nuværende HSS-medlemmer er gratister resten af året. Claude forhørte sig, om omdannelsen er drøftet med DVK, og Ole svarede at DVK er informeret, ligesom DASU er det, og at HMS

kan bevare medlemsnummer 002 i DASU. Claude og Jens Kaaber appellerede om, at HMS melder sig ind i MS (Motorhistorisk Samråd) og Claude desuden om, at HMS melder sig ind i DVK. I øvrigt henviste Claude til den betydelige goodwill DVK har hos myndighederne, mens der vel ikke udenfor den snævre kreds er nogen, der aner en disse om, hvad HSS står for.

Mange flere gode og tankevækkende betragtninger og anskuelser blev anstillet. Især var der en, der påkaldte sig særlig opmærksomhed ved at skulle give sit besyv med, ligegyldigt hvad der var til forhandling. Han var ganske vist ikke medlem, men det var ingen hindring, ligesom han ej følte sig hæmmet af talerækkefølgen, og når forsamlingen ikke delte hans opfattelse - hvad den aldrig gjorde - konkluderede han, at det skyldtes, at forsamlingen ikke havde forstand på det, vi sad og beskæftigede os med. Om det var komisk eller tragisk kan ikke afgøres, men megen tid blev spildt på ingenting.

Et altoverskyggende hav af hænder stemte for omdannelse af HSS til HMS, mens ingen stemte imod. Det blev ikke konstateret, om der var nogen, der stemte hverken for eller imod.

#### Godkendelse af nye vedtægter.

Med nyhedsbrev var udsendt udkast til nye vedtægter, og disse blev gennemgået punkt for punkt.

Herefter fulgte en teknisk gennemgang af vedtægterne og ændringsforslag, men denne gennemgang skønnes ej interessant for de gemene, hvorfor dette afsnit udlades. Vedtægterne kan rekvireres hos HMS.

Alene af interesse er at melde, at vedtægterne blev godkendt.

Referat ved Gorm Bang Olsen

ZLIN Z-XIII 1937

Museet er beliggende ved en stor park på den anden side af Moldau floden nord for Prags centrum.

Det meget omfattende med alverdens spændende tekniske frembringelser og finurligheder. Tjekkiet har jo igennem hele industrialismen været blandt de førende nationer i Europa.

## Det Nationale Tekniske Museum i Prag

Af Claude Teisen-Simony

Her er lidt om museets bilsamling. Jeg havde den fornøjelse at blive vist rundt af Petr Koticek, ansvarlig for museets biler, med hvem jeg havde korresponderet igennem et år.

Museet har en fin bilsamling på knap 100 enheder, hvoraf der kun er plads til knap 30 i udstillingen. Der skiftes således ofte, for hele tiden at variere udstillingen.

Tjekkiet var faktisk først ude ved bilens opfindelse, idet den berømte Markus bil fra ca. 1875 faktisk er udført i Tjekkiet. Men da Tjekkiet dengang tilhørte det Østrig-Ungarske rige, står bilen i dag på Teknisk Museum i Wien.

Men Teknisk Museum i Prag har flere andre meget spændende lokale biler fra perioden 1880-1900. Bl.a. en fin racerbil af mærket NW bygget af Theodor von Liebieg i 1900. Bilen deltog i flere internationale racerløb, dog uden bemærkelsesværdig succes. Den har en 2 cyl. vandkølet motor på 4250 cc, ydelse 18 HK, topfart 90 km/t.

Dertil har museet to andre specielle klenodier. Både den ældste bevarede firhulede Benz, og den tilsvarende Molsheim Bugatti, en type 13, chassissnr. 365, først leveret til Prinsen af Hohenlohe i Tjekkiet. Bugatti startede sin produktion i Molsheim med chassissnr. 361, nr. 364 blev dog aldrig produceret. Bugattis prototype, type 10, findes i USA, men den blev udført mens Bugatti arbejdede for Deutz i Köln.

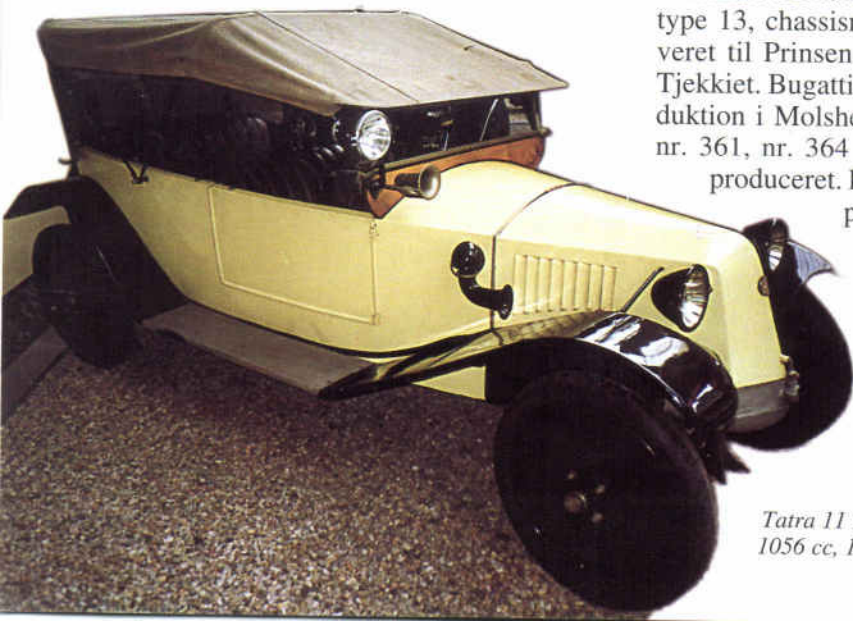
Der er yderlige-

re fine eksemplarer af nationale mærker som Tatra, Laurin & Klement (Skoda), Walter og Aero.

Jeg kastede dog særligt min kærlighed på den fantastiske Mercedes Benz W154/M163 racer fra 1938-39. Kørt af den berømte kører Caracciola. Man fornemmer at Caracciolas sved stadig sidder i sædets betræk og hans karismatiske ånd udstråler fra hele vognen. Bilen har nemlig aldrig været restaureret, den fremstår således totalt original, som bilen blev gemt i Tjekkiet i forbindelse med 2. verdenskrig. Formentligt den ene-

Tatra 11 1929, luftkølet 2 cyl. topventilet, 1056 cc, 12 HK, topfart 70 km/t.

Mercedes Benz W154 1938. 3 liters V12 med kompressor. 485 HK, topfart ca. 320 km/t. Ex R. Caracciola.







ste totalt originale bil af denne type. De øvrige eksemplarer er alle spoleret af tåbelig overrestauring af enten Mercedes Benz museum eller private ejere. Også dette eksemplar presser Mercedes Benz på med at få lov til at restaurere, men indtil nu har museet afslået - heldigvis.

Udover bilerne blev jeg meget betaget af et meget fint lille fly. En ZLIN Z-XIII fra 1937, bygget i ganske få eksemplarer af den berømte skomagnat og industripioner Hr. Bata fra byen Zlin. Flyet har en Walter Major 4 på 130 HK, vægt 435 kg, topfart 230 km/t.

Jeg var så heldig også at besøge et par af museets depoter. Her var der blandt meget andet en spændende lokal racing special, bygget som single seater i 1931-32. Tydeligt inspireret af Bugatti's Grand Prix konstruktion i chassis, for- og bagtøj, samt støbte aluminium hjul. Men naturligvis med en lokal motorkonstruktion. Museet forhandlede om erhvervelse, idet vognen var privatejet.

Jeg kan absolut anbefale et besøg på dette museum.

NB! I Veteran Tidende juni 1997 var der en omtale af familien Hebsgaards spændende og tidlige Bugatti, chassis nr. 446, motor nr. 88. Denne Bugatti er rent faktisk en type 15, idet den har det lange chassis. Årgangen er 1912, leveret til Luxus Automobil i München 25.5.1912.



NW 12HP 1900, 2 cyl., 4250 cc, 18 HK, 90 km/t.

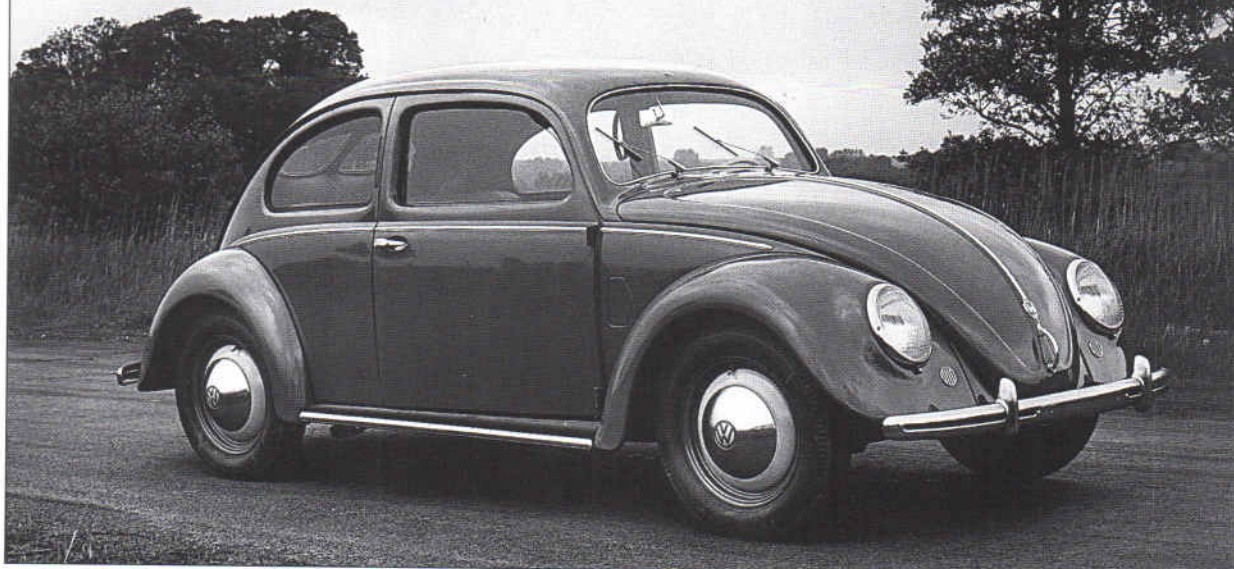


Bugatti, type 13, 1910. 4 cyl. 1327 cc, 15 HK, topfart 75 km/t.



Nu slipper vi forhåbentlig for hans vrøvl, når der er dårligt vejr i weekenderne!

## Asfaltboblen, den nedgroede negl - ja kært barn har mange navne



*VW exportmodel årgang 1951. Bemærk ventilationsklapperne.*

**A**lle ved, hvad en Folkevogn er, men hvor mange ved, hvem der egentlig har skabt denne meget velkendte bil?

Ideen til Folkevognen kommer fra Ferdinand Porsche. Han ønskede at lave en bil, som stort set alle havde råd til. En aften i september 1931 sad han og funderede ved sit tegnebræt, og pludselig lå der en skitse til en Folkevogn på tegnebrættet. Nu skulle man måske tro, at Ferdinand netop denne aften havde fået ideen til at lave en „Folkevogn“, men faktisk havde han gået med tanken om at lave en "Folkevogn" i 20 år.

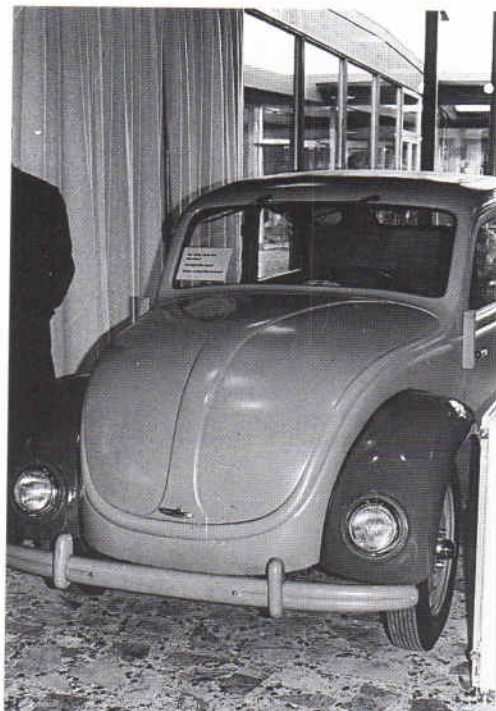
Tegningen til Folkevognen begyndte at vokse frem fra tegnebrættet, men desværre var der mangel på penge, så Ferdinand Porsches nyoprettede konstruktionsbureau måtte modtage ordrer udefra for at kunne klare økonomien og p.g.a. dette blev Folkevognsprojektet sat på lavt blus.

Porsche sad ofte på sit kontor og tænkte, så det knagede. En dag fik han en bestilling fra bilfirmaet Wanderer, der gik ud på at lave en uafhængig hjulaffjedring af alle fire hjul. Porsche forsøgte ivrigt, og til sidst lykkedes det og-

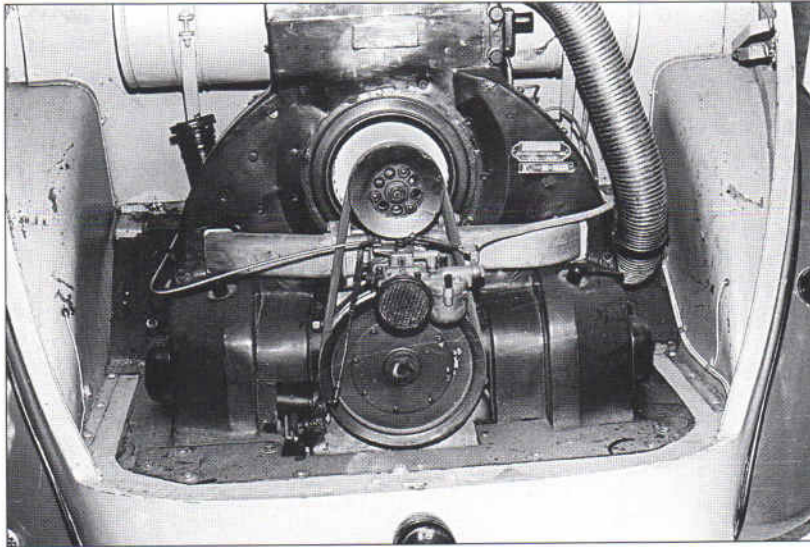
så. Han modificerede et gammelt fransk patent og lavede derved verdens første torsionsaffjedring. Torsionsaffjedringen blev en stor succes for Wanderer og øgede Ferdinand Porsches berømmelse. Nogle dage efter succesen fik Porsche besøg. Det var Geheimrad Neumeyer, ejeren af mc-fabrikken Zündapp. Han kom for at få Porsche til at lave en Folkevogn! Porsche troede ikke sine egne ører. I 20 år havde han forgæves forsøgt at få bilindustrien til at lave en Folkevogn, og så kom der en motorcykelfabrikant og bad ham om at gøre det. Porsche sagde naturligvis ja med det samme og havde en velbetalt ordre på sit eget drømmeprojekt. Denne aften bød Porsche på middag, kaffe, cognac og store cigarer til sine medarbejdere.

Porsche havde påtaget sig at lave tre prototyper, alle vandkølede og med hækmotor. Allerede et halvt år efter stod de klar til en prøvetur. Prøveresultatet var desværre ikke så godt. Motoren var ved at smelte sammen p.g.a. utilstrækkelig køling. Porsche tænkte så, at det nok var bedre med luftkøling til en bil med motoren bagi. Det-

te var dog ikke Fritz Neumeyers mening, og da det var ham der bestemte, fortsatte man med vandkølet motor. Efterhånden løb Neumeyers penge op, og man måtte stoppe projektet. Nogen tid senere fik Porsche besøg igen. Denne gang var det Fritz von Falkenhayn,



*NSU-prototype fra 1934.*



Boxermotor anno 1934.

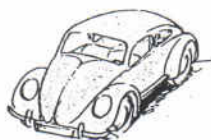
direktøren for NSU. Han forestilte sig en bil med en 1,5 liters motor og plads til 4 personer. Resten skulle Porsche klare. Porsche accepterede og gik i gang. Motoren blev en 4-cylindret luftkølet boksermotor på 1470 ccm og udviklede 30 hk. Karrosseriet skulle være større end på den tidligere Zündappmodel, men alligevel skulle bilen være let og have gode køreegenskaber. For at opfylde det sidste brugte Porsche sit eget patent med torsionsstænger. Resultatet blev meget bedre denne gang. Von Falkenhayn klagede kun over motorlarmen. Porsche ville sørge for en bedre

lydisolering og von Falkenhayn og NSU var tilfredse. Bilen blev en succes, og Porsche troede, at Folkevognen ville blive en masseproduceret realitet. Dette blev dog ikke tilfældet, og da Porsche var på besøg hos NSU, fik han at vide, at projektet var stoppet. Von Falkenhayn forklarede, at NSU havde indgået en kontrakt med Fiat, der forbød NSU at lave andet end tohjulede køretøjer. Igen stod Porsche uden et firma, der var villigt og havde råd til at betale for en Folkevogn. Ca. 1½ år senere fik Ferdinand Porsche en besked om at møde op i Berlin, han skulle møde Rigskansleren Adolf Hitler. Først troede Porsche, at Hitler ville tale om racervogne, men da han kom til Berlin, fortalte en gammel ven fra Mercedes, at Hitler var interesseret i Folkevognsprojektet. Igen troede Porsche ikke sine egne ører, og spurgte hvorfra Hitler kendte til Folkevognen. Werlin svarede, at han selv havde fortalt det, og det havde vist sig, at Hitler havde haft en lignende ide. Der Führer, som Hitler også blev kaldt, lavede hurtigt en skitse på en lap papir og sagde, at sådan skulle Folkevognen se ud. Hitler bestemte kun, at bilen skulle have plads til 4-5 personer, bruge højst 0,8 l benzin pr. 10 km. (dvs. 12,5 km på literen), køre omkring 100 km/t og det allervigtigste, bilen skulle kunne

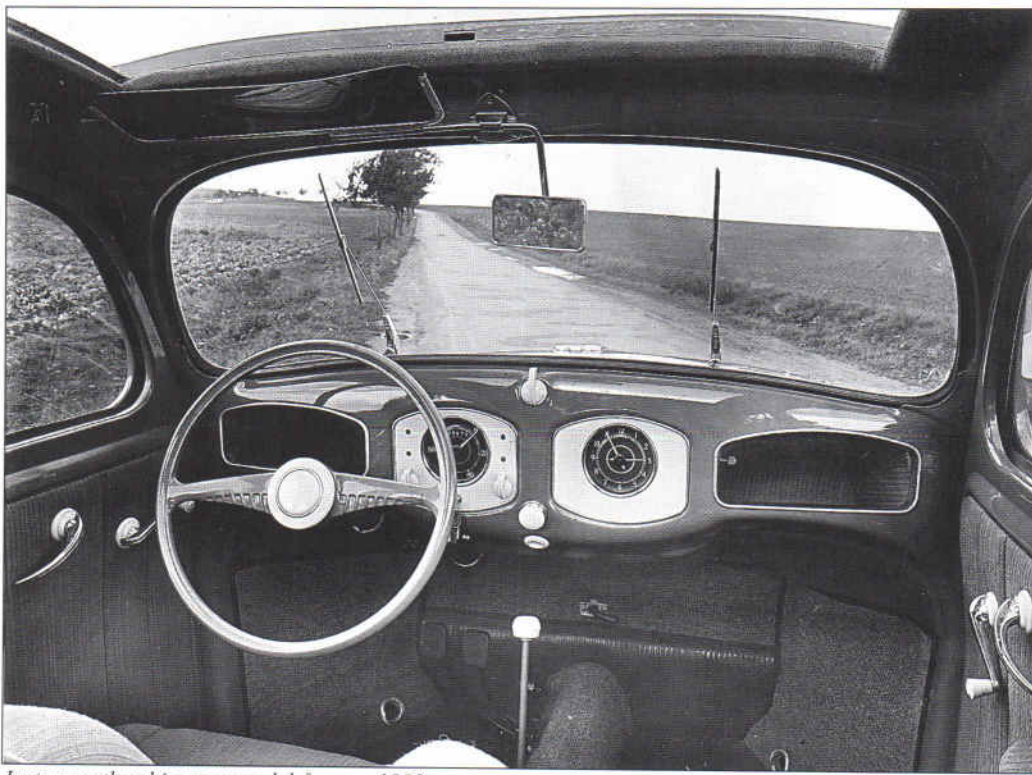
produceres til en pris af kun 1000 Rigsmark (RM). Dette sagde Porsche var umuligt. Hitler sagde, at det kunne han ikke tage sig af. I 1933 svarede 1000 RM til 15 måneders arbejde for en almindelig arbejder. I dag vil 1000 RM være for dyrt, men dengang var det nærmest en sensation. På værkstedet gik man i gang med at lave Folkevognen. Der var blevet stillet 233.000 RM til rådighed, og man havde 10 måneder til at gøre projektet færdigt på. Porsche sendte sine beregninger ind til RDA (Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie, Tysk Automobilindustri Forbund). Porsche foreslog en fire-cylindret luftkølet motor på 1250 cm<sup>3</sup> placeret bagi. Derudover skulle den være på 26 hk, køre omkring 100 km/t og ikke bruge mere end 0,8 l benzin pr.10 km. Hele herligheden vejede omkring 670 kg. Men der var en fejl ved Porsches beregninger: Bilen kunne ikke presses ned på de 1000 RM, den højst måtte koste. Den kostede 550 RM for meget. Den 22. juni 1934 kommer godkendelsen fra RDA og startskuddet til en hektisk periode lød. I efteråret 1936 kunne man så præsentere de første prototyper. Prøvekørselens resultater var gode, og kontrollanterne var enige: Konstruktionen var hensigtsmæssig og anvendelig. Benzinforbruget holdt sig inden for den anviste grænse. Ydeevnen og køreegenskaberne var udmærkede, og efter kontrollanternes mening opfordrede bilernes egenskaber til videreudvikling. Den 26. maj 1938 blev grundstenen til VW-Werke nedlagt. Fabrikken skulle bygges i to dele. I den første del skulle 17.000 arbejdere bygge 500.000 biler om året. I den anden del skulle 30.000 arbejdere bygge 1 million Folkevogne om året. Omkring fabrikken skulle byen Wolfsburg så brede sig. Allerede inden fabrikken var færdig, kunne folk begynde at spare op til en Folkevogn ved hjælp af de såkaldte "Sparkarte". Der var nogle meget stramme regler for, hvordan man

Kalkulation des Volkswagens.

Das Jahr der Proklamation des Käf. Wagens	19
	37
Grundsteinlegung zum Käf. Wagenwerk	26.
	5.
	19
	38
Geschwindigkeit in km/st.	100
Anzahl der PS	24
Benzinverbrauch in lt/100 km	7
Länge d. Wagens in cm	420
Breite " " "	150
Höhe " " "	145
Errechneter Preis	RM 990



Sådan regnede man ud, hvad en Folkevogn skulle koste.



Instrumentbord i exportmodel årgang 1950.

skulle spare op: Hvis man først var begyndt at spare, kunne opsparingen ikke annulleres, og mistede opsparingshæfter kunne ikke erstattes. Glemte man at betale, skulle man starte forfra med opsparingen, og før man overhovedet fik sin vogn at se, skulle man også betale 50 RM for levering og 200 RM for to års forsikring (en arbejders løn var 200-300 RM om måneden). Selvom reglerne for opsparingen var stramme, var der alligevel blevet sparet 280 millioner RM sammen fra købevillige kunder. Hvor mange købere der egentlig har været vides ikke helt nøjagtigt, men tallet skal nok findes et sted mellem 200 og 300 tusinde. I øvrigt kan antallet heller ikke regnes ud, da nogle af Folke-

vognene er blevet købt af grupper. Én ting ved man dog, der var ingen, der fik deres Folkevogn at se, selvom der var produceret 70.000. Dem havde Hitler "lånt" til at opbygge sit tusindårsrige med. Ferdinand Porsche kaldte bilen under hele udviklingsforløbet for "Volkswagen", og Hitler var også indforstået hermed lige til fabrikens grundstensnedlæggelse den 26. maj 1938. Da Hitler gik på talerstolen, ombestemte han sig imidlertid og kaldte, vel nok til Porsches store forundring, i stedet bilen "KDF" - bogstaverne står for "Kraft Durch Freude".

I september 1939 bryder krigen ud, og Hitler beder Porsche om at lave nogle militærkøretøjer til sig. Porsche bliver ikke videre overrasket. Faktisk havde han allerede været i gang med at lave en militærversion af Folkevognen.

Det var den såkaldte "Kübelwagen". Denne model havde en motor på 24 hk og et slagvolumen på 985  $\text{cm}^3$ .

Motoren blev senere på 1131  $\text{cm}^3$  og 25 hk. Den næste model hed „Kommandeurwagen“ og var faktisk den ordinære Folkevogn blot med firehjuls-træk og ekstra lavt gear. Den skulle kunne klare stigninger helt op til 75%! Den tredje og sidste krigsmodel blev „Schwimmwagen“. Som navnet antyder, kunne denne bil ud over at køre også sejle.

Det er klart at en fabrik, som producerer krigsmateriel, er særligt udsat for bombeangreb. Derfor blev en meget stor del af fabrikken også ødelagt - ja det fortælles, at totredjedele af

fabrikken var uden tag, og mange steder stod der flere cm vand på gulvet. Englænderne overtog fabrikken under ledelse af Major Yvan Hirst og producerede under engelsk ledelse biler helt frem til 1948, hvor Heinrich Nordhoff overtog ansvaret for fabrikken. Man kan godt undre sig over, at det overhovedet har været muligt at producere biler under disse forhold, men man kan også læse sig til, at der har været utallige kvalitetsproblemer - f.eks.. mistede flere biler det meste af lakeringen, da man inden afleveringen fjernede den sne, der lå på dem - det var måske de vandbaserede lakkers begyndelse? Fra 1948 begyndte fabrikken at få styr på tingene. Flere lande viste interesse for bilen, og Danmark var imellem de første kunder. Der var flere danske bilimportører, der viste interesse for den lille og efter datidens forhold moderne bil, men det var SMC, der fik importen. SMC er i øvrigt stadig importør af mærket. Det første år blev der kun solgt 5 biler; men fra midten af halvtredserne steg salget støt og toppede i 1961 med et salg på 14.265 biler. Det var rigtig mange - hver femte nye bil dette år var en Folkevogn. Herefter faldt salgskurven - men så sent som i 1973 var „Boblen“ dog stadig den mest solgte bil.



VW cabriolet  
årgang 1949.



Den sidste Folkevogn - af kende-re også kaldet VW Type 1 - blev solgt i 1978. Den havde i grunden længe været forældet - men nu var der simpelthen så meget moderne at vælge imellem, at næsten ingen ville købe den „gravide rulleskøjte“.

Det er vel her også på sin plads lige kort at ridse op, hvordan Folkevognen trods alt ændrede udseende igennem de mange år, den blev solgt. Grundprincippet blev der aldrig rørt ved; men bilen blev igennem alle årene forbedret på mere end 78.000 punkter! - så er de vist også alle talt med. Her en kort oversigt over de vigtigste ændringer:

#### Oktober 1949:

Startsvinget bortfalder, exportmodellen indføres (forkromede kofangere, rudelister, dørhåndtag, flottere indtræk samt fuldt beklædt loft og sider, ur m.v.)

#### Marts 1950:

Olietryksbremser - men kun på exportmodellen!

#### Januar 1951:

Ventilationsklapper foran dørene, tyskerne kaldte dem „Rheumaklappen“, altså gigtklapper, så der var nok en grund til, at de allerede forsvandt igen i oktober 1952.

#### Oktober 1952:

Nyt instrumentbræt med radiogitter i midten, gearkassen blev synkroniseret bortset fra 1.gear, 15" fælge i stedet for 16" som hidtil, mere moderne kofangere.

#### Marts 1953:

Den meget omtalte sprosse i bagruden forsvinder ved produktionsnummer 454950 - det skete helt nøjagtigt den 10. marts, i december 1953 afløses den gamle 1131 ccm 25 hk motor af en tilsvarende på 1192 cm<sup>3</sup> på 30 hk.

#### August 1957:

Den hidtidige ovale bagrude erstattes af en dobbelt så stor firkanter bagrude, og forruden forstørres samtidig.

#### August 1960:

Afviseringeme afløses af blinklys! Det var vist den sidste, der gik over til blinklys.

#### August 1964:

Alle ruder forstørres.

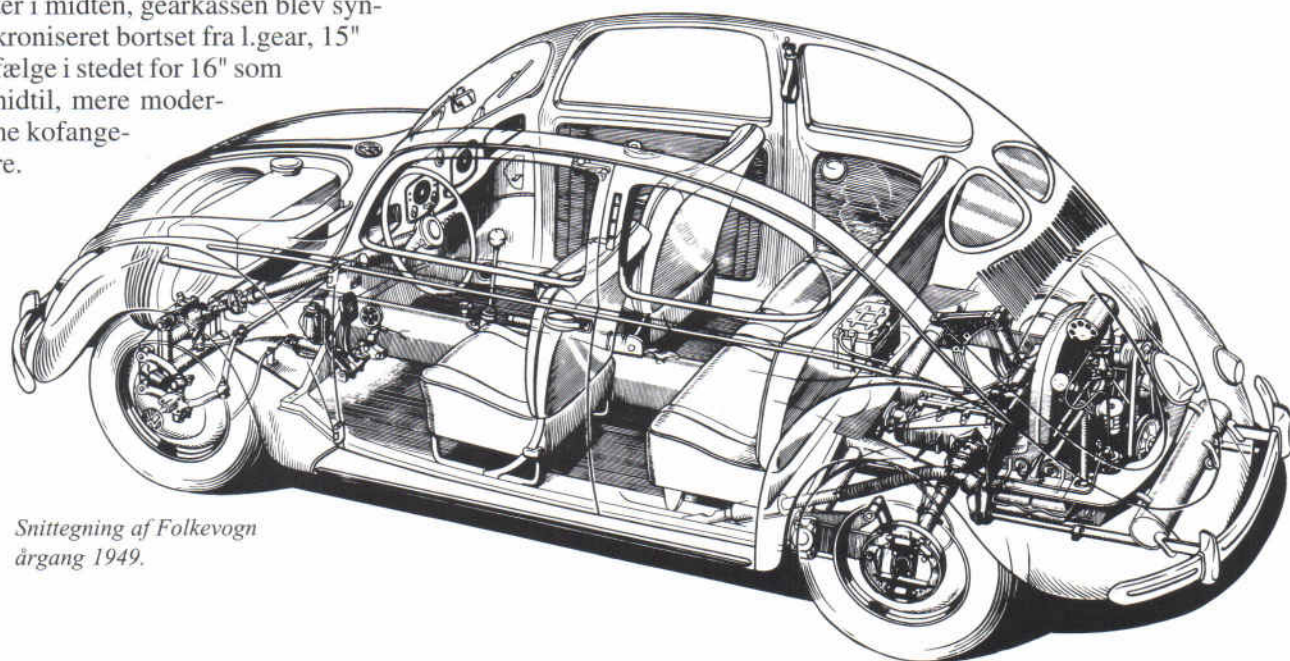
#### August 1967:

Kofangerne gøres væsentlig kraftigere, og der indføres sikkerhedsratstamme.

Fra dette tidspunkt har Folkevognen egentlig ikke forandret sig - den ser faktisk sådan ud den dag i dag, hvor den fortsat produceres i Mexico. Der skal nok være nogle, der har bemærket, at jeg endnu intet har nævnt om modellerne 1302 og 1303. De kom i henholdsvis 1970 og 1972 og var mere „moderne“ med bl.a. fjederben foran og triangelbagaksel (den

blev senere anvendt i Porsche 924) og fra august 1974 med tandstangsstyring. Disse mere moderne modeller „gik altså til“ før den gamle model med torsionsforaksel og pendulaksler bag. 1303 modellen udgik i 1975, men fortsatte dog stadig indtil 10. januar 1980 som cabriolet. Cabriolet-modellerne, der ikke blev fremstillet af VW-fabrikken men af Karmann fabrikken i Osnabrück, var igennem alle årene eftertragtede biler og i de mere velstillede hjem i udlandet ofte „konebil“. Cabriolet-udgaven fik især sin renæssance i sit sidste leveår. Der blev i alt igennem cabriolettens 31 leveår produceret lidt over 331.000 eksemplarer, og kun meget meget få kom her til landet. De cabrioletter, der i dag eksisterer her i landet, er næsten alle importeret som brugte fra enten Tyskland eller USA.

I dag laves Folkevognen som tidligere nævnt i Mexico. Egentlig er det utroligt, at Folkevognen stadig produceres med stort set det samme udseende, som den fik i 1937. Det har ingen anden bil opnået, og det vil nok heller aldrig ske mere. Så på den måde må man sige, om man kan lide det eller ej, at Folkevognen er unik. Den er indtil nu produceret i omkring 23 millioner eksemplarer. Man må sige, at Ferdinand Porsches ønske om at skabe en "Folkevogn" gik i opfyldelse.



Snittegning af Folkevogn  
årgang 1949.

Anders Niensens spørgsmål om svejsning af støbejern har foranlediget Iver Jensen til at svejse en revne i et frostsprængt topstykke. Iver Jensen forklarer ved tekst og billeder processen.

Endvidere har Iver Jensen spurgt Fa. Iversens Cylinderservice i Horsens, hvor det får svejsearbejde udført. Virksomheden udfører selv svejsereparationer, og benytter samme metode som Iver Jensen beskriver.

Jytte og Niels Kjærgaard, Birkerød, har meddelt at deres virksomhed påtager sig svejsning af jernstøbegods og andre støbte metaller.

Tak for informationerne om svejsning. Brevkassen har stadig et par artikler om temperaturmålere, som vi vender tilbage til.

#### Tillæg til håndværkerlisten.

Niels Fjerbæk udfører elektromekanisk arbejde:

Renovering af magneter og dynamoer. Vikling af tændspoler, ankre, horn mv. Remagnetisering af magneter. Renovering og justering af laderelæer.

Fast pris kan aftales.

Adr. Kildeager 3, 8751 Gedved  
Telf. 75665020 - 20825518

P.E. Hansen

#### Lysbuesvejsning af gråt støbejern med elektroder

Det materiale en veteranbils motorblok og topstykke er lavet af, eksempelvis en Ford A, er gråt støbejern. Ordet støbegods er en fællesbetegnelse, der dækker forskellige støbte metaller. Hvis man sammensvejser to 10 mm stålplader med fuld gennemsvejsning, udskræbes de to svejsekanter først i en V-formet fuge, med en afstand i bunden, der svarer til elektrodens kernediameter. Omkring svejsbadet, hvor stålet flyder, udvikles en meget kraftig varme, der får stålet til at udvide sig. Efterhånden som svejsningen skrider frem

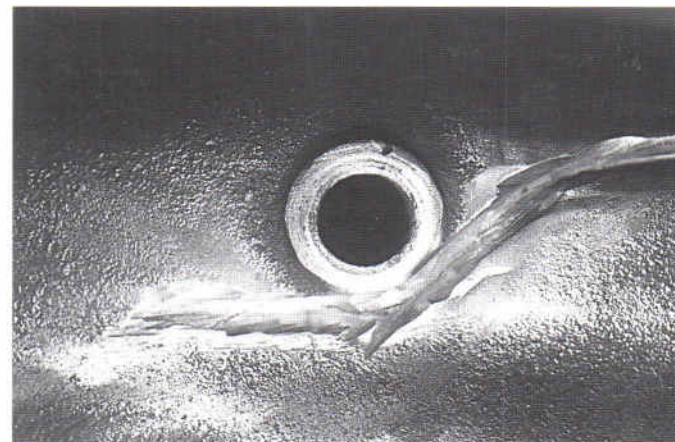
Topstykket med revnen fra boltehul 2 til 4 i venstre side.



Nærbillede af revnen.



Topstykket er rengjort og en V-formet fuge slebet ved revnen.



afkøles smeltebadet, det trækker sig sammen og stålet følger med. Stål kan nemlig lade sig trykke og trække i en vis udstrækning. Den egenskab har gråt støbejern ikke. Der vil ofte opstå store trækspænding i støbejernet under afkøling af smeltebadet, det kan bevirke, at der opstår revner hvor svejsmaterialet hæfter til støbejernet. Når man svejser gråt støbejern, skal man bruge en anden fremgangsmåde.

Fremgangsmåde ved svejsning af et frostsprængt Ford A topstykke:

#### Værktøj og materiale til brug ved svejsningen:

En vinkelsliber med skrubskeive. En lille hurtiggående luftsliber, hvori der er monteret en næsten opslidt skæreskeive med en diameter på ca. 45 mm.

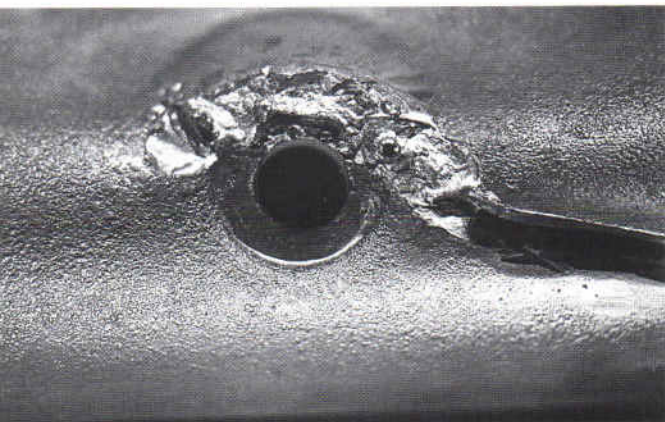
Og senere i samme luftsliber, en lille rundel bestående af smergelstrimler.

En slaggehammer.

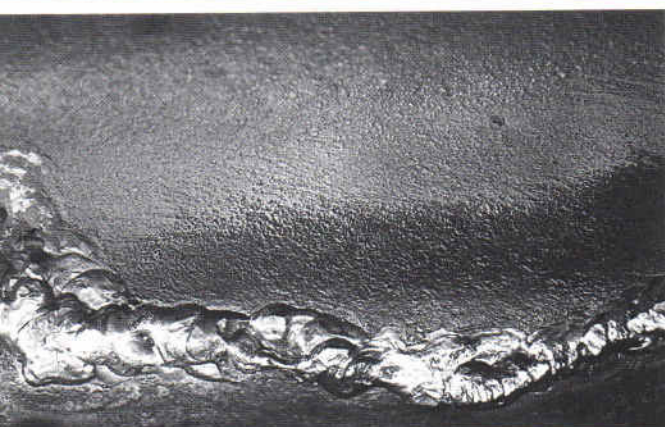
En stor svejsebrænder, påstemplet 6-9 mm.

En stålborste.

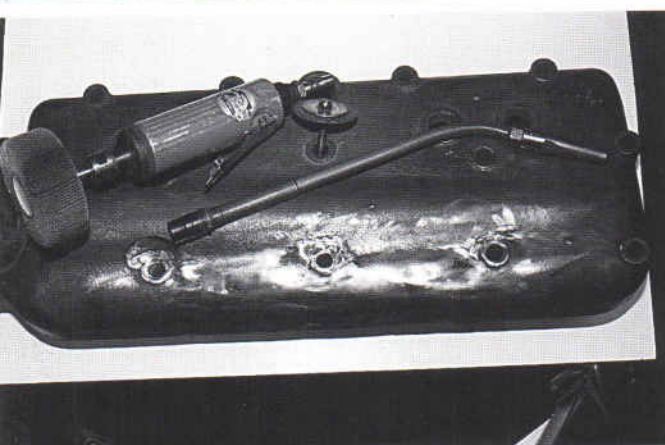
Den anvendte elektrode er Gricast



*Svejsningen er i gang. De sorte pletter i svejse-sømmen er porer, som opslibes og eftersvejses.*



*Nærbillede af svejse-sømmen.*



*Færdigt arbejde. Luftsliber med smergelrundel og den slidte skæreskive. Svejsbrænderen er den største i brændersættet.*

1 (GNK) Messer Griesheim GMBH.

Forhandler: HN Automatic, telf. 7942800, Vejle.

Elektroden består af 98 % nikkel, 1,5 % jern og 0,5 % kulstof.

Kernediameter 3,25 mm

Svejsestrøm 80 Amp.

Topstykket gøres først grundigt rent for rust og gammel maling. Det gøres bedst med en roterende stålborste. Derefter slibes der langs den frostsprængte revne en V-formet fuge. Topstykket er op-

lagt på to stykker firkantør for at varmeisolere det fra underlaget. Smeltebadet skal ligge vandret under hele svejseprocessen, flyt underlaget om nødvendigt.

Nu tændes den store svejsbrænder, og topstykket varmes op over hele overfladen, men specielt omkring revnen - og der skal virkelig varmes. Vand skal syde når det dryppes på som en prøve på temperaturen. Grunden til opvarmningen er at temperaturforskellen mellem støbejern og svejse-søm

skal være så lille som mulig af hensyn til trækspændingerne.

Nu begynder elektrosvejsningen, men svejs højst 10 mm ad gangen. Stop op, tag omgående slaggehammeren og bank den spidse ende på svejse-sømmen i nogle sekunder. Dette gøres for at strække svejse-sømmen i bredden, for på den måde at gøre trækspændingerne mindre. Brug stålborsten flittigt til at rense kanterne på det sidste svejsestop, inden der startes igen. Fortsæt på denne måde indtil hele den V-formede fuge er fyldt op. Er revnen lang, så afkøler topstykket under svejsningen, så varm op med svejsbrænderen igen. Brændes der hul i støbe-jernet, kan det fyldes op ved hjælp af korte stepsvejsninger.

Efter endt svejsning slibes overskydende materiale væk med vinkel-sliberen, og til sidst poleres med smergelrundellen.

Nu fyldes topstykket op med vand og eventuelle utætheder mærkes op. Vandet hældes ud, der slibes en V-formet fuge ved utæthederne, topstykket varmes op med svejsbrænderen, og der svejses igen. Topstykket skal planslibes inden endelig montering.

Elektroden har tendens til at „lime“ fast i svejsefugen, når den tændes, så nogen øvelse i lysbue-svejsning vil være en fordel. Afkøl aldrig det opvarmede topstykke i koldt vand.

Iver Jensen

#### Gættekonkurrence

Konkurrencen om at gætte fabrikatet på den blomsterdækkede bil, der blev vist i oktobernummeret, blev vundet af Peter Hass, Store Heddinge.

Mere om resultatet vil blive bragt i januarnummeret sammen med en ny konkurrence.

EMIL



I 1930'erne udkom en række bogværker, der fortalte om forskellige erhverv og portrætterede personer, der var beskæftiget med det pågældende erhverv. Bl.a. Dansk Godstrafik med Auto fra 1937, udgivet på Danske Erhvervs Forlag med Nic. Hurup som redaktør. Ikke alle vognmænd var omtalt i bogen, det må være et spørgsmål om organisationsmæssigt tilhørsforhold.

Mange af de omtalte vognmænd havde en fragtrute fra købstaden til landsbyen, hvor de havde bopæl. En sådan fragtrute var ikke tilstrækkelig beskæftigelse, derfor måtte suppleres med anden kørsel.

Holger Mathiesen var vognmand i Christiansfeld. Tilfældet førte mig sammen med Mathiesen i 1970'erne. Han havde fotograferet alle sine biler gennem de aktive år, og havde en liste over dem.

*Mathiessen, Holger. Vognmand, f. 22. Juni 1906 i Ødis Sogn, Søn af Brøndgraver Niels Mathiesen, gift 25. Maj 1933 med Kirstine, f. Nørgaard. Lastvognsfører hos Vognmand Chr. Sørensen, Christiansfeldt, 1924/27. Forretningen etableredes i 1922 af Vognmand Chr. Sørensen. Overtaget af nuværende Ejer fra 1927. Følgende vogne er i drift: D 337. Reo 1930. 60 HK. 2200 kg. Last 2450 kg. D337. Ford 2-hjulet Paahængsvogn. 540 kg. Last 1440 kg. D 1065. Bedford 1935. 65 HK. 2350 kg. Last 4250 kg. D 1065. Auto 4-hjulet Paahængsvogn. 1130 kg. Last 2700 kg. Medstifter af og Medlem af Bestyrelsen for Haderslev Amts Vognmandsforretning, Afdeling A, fra 16. Januar 1932 til 1935. Næstformand for Foreningen fra 1935. Medlem af Bestyrelsen for Kolding Oplands Kreatur- og Svine-tansportforening fra 1935. Adresse: Christiansfeldt.*

Derfor kan jeg illustrere Mathiesens opgivelser til Dansk Godstrafik med Auto med de to lastbiler der omtales, D 337 Reo 1930 og D 1065 Bedford 1935. I 1937 var Mathiesens forretning fortrinsvis beskæftiget med kreaturtransport.

Reo'en blev købt i 1930 på automobiludstillingen i Forum af Reo-forhandler Robert Svendsen, der havde en fortid som flyver. Til bilen blev koblet en Ford påhængsvogn. Dvs. det var en tohjulet påhængsvogn fremstillet af en udrangeret Ford TT lastbil bagende. Nærlæser man billedet ses TT snekkedrevsbagtøjet og den tværliggende bagfjeder. I bogen er omtalt mange biler med tohjulede påhængsvogne af mærket Ford og Chevrolet, og det skal forstås sådan, at det var omdannede ældre lastbiler, akkurat som man nu skærer dem ned til traktortræk.

Ombygningen blev udført af lokale smedeværksteder, godkendelse af påhængsvogn og sammenkobling er vel sket ved at fremstille vogntoget for den lokale motorsagkyndige. I Horsens foregik bilsyn under åben himmel på pladsen ved politistationen indtil først i 1960'erne. Blandt tohjulede påhængsvogne i Horsens erindrer jeg kun to af fabrikat DAPA, de tilhørte en stålforretning, hvor de efterkøbt en 1935 Bedford og en 1938 International blev brugt til transport af stålbjælker og armeringsstål. Vognmændene kørte med ombyggede lastbilpåhængsvogne.

Reo'en er fotograferet ved Kolding Eksportmarked med 6 kreaturer på forvognen og 3 på påhængsvognen. På lastbilens forsmæk ses et hvidt skilt, ligeledes

på påhængsvognens sidesmæk; på skiltet stod: Godkendt til Kreaturtransport. Hvem der godkendte ved jeg ikke, det kan have været den motorsagkyndige eller dyrlægen på slagteriet.

Billedet med kreaturlasten bringer en fortalt oplevelse i erindring. Faglærer Harald Kristensen lå som ung mekaniker i 1930'erne på landevejen og skulle skifte en knækket bagaksel på en lastbil læsset med kreaturer. At knække en bagaksel var ikke usædvanligt, at slæbe biler til værksted gjorde man ikke bare for en bagaksel. Pludselig lader et af dyrene vandet udover ladsiden, uheldigvis var det placeret lige over bagtøjet.

Bedford'en er den store model fra 1935, fotograferet som ny inden den fik monteret træk til påhængsvogn. Mathiesen købte bilen hos GM-forhandler Hesselberg i Haderslev. Bogen siger at Bedford'en blev tilkoblet en auto påhængsvogn. Andre billeder fra Mathiesens samling viser den firehjulede påhængsvogn koblet til senere biler. Jeg erindrer påhængsvognsmodellen, uden at have hæftet mig ved fabrikatet. Modellen kørte med de karakteristiske Bedford fælge med seks huller, to større og fire mindre. Kan det være Dansk General Motors, der fremstillede disse påhængsvogne?

1930 Reo'en blev i 1937 udskiftet med en ny Reo Speed Wagon. I 1939 blev Bedford'en udskiftet med en ny Bedford, og med firehjulede påhængsvogne og trægasdrift kørte bilerne til 1946.

P. E. Hansen





**Biler sælges**

**Volvo P1800 E, DK 1970** særdeles god stand og velkørende (ej vinterkørt) 100 % original og alt mekanisk perfekt og nysynet. Pris kr. 90.000.

Jonas Østergaard, tlf. 31574137.

**Ford Popular 1954.**

Pænt istandsat, køreklar og indregistreret, sidst synet 290890. Bil til reservedele medfølger.

Mek. Aage Jakobsen, tlf. 65942338.

**La Salle 1939 2D Coupé**, California bil, ingen rust, Ny lak og interiør. Kr. 70.000 incl. moms og told.

**Jowett Javelin 1952** helt original, skal restaureres. Kr. 7.000 incl. told og moms, dansk bil. Eller bud.

**Fiat 500, 2 stk. 1969 og 1970.** Originale biler, en køreklar den anden rusten. Fra kr. 6.000.

Danske biler.

André Petersen,

tlf. 32504070 (ml. 12-18).

**Chevrolet 1930.** Næsten klar til syn, men mangler det sidste, er der nogen der kan hjælpe mig.

Henv. tlf. 46787565.

**Chevrolet 1925** rest. påbegyndt.

**Fiat 1100 1949** urest., 1 ejer.

**Citroën 1925** Kløverblad rest.

**Chevrolet 1933** Cabriolet Højer rest.

Hans Sørensen, tlf. 75132852.

**Singer SM 1500, 1953.** Beige med rødt interiør, skal restaureres men er komplet bortset fra mgl. kofangerhorn, oprindelig dansk indreg., nye dæk samt rep. håndbog medfølger. Pris kr. 15.000. Henv., tlf. 20104918 ell. 49180102.

**Rolls Royce 1925.** 20HP "Woody Estate" sjælden model, eneste i DK. Fuldt renoveret. Registreret "Rollsen".

**Jaguar Mk II/240, 1968.** Meget velholdt. Racing green. Totalt renoveret.

Bjarne Egedal, tlf. 33301919 (dag) 48280355 (aften).

**Rover 2000 TC, 1972.** Hvid med rødt læderindtræk. Kørt 149.000 km. 1 ejer bil. Pris kr. 10.000.

V.P. Christensen, tlf. 31550795.

**Austin Seven 1935.** Samme ejer siden 1954 og har været i brug til 9/97. Sorte nr. plader A 42.461, mange reservedele, danske papirer, et godt restaureringsobjekt. Sælges for

højeste acc. bud.

Erik Hansen, tlf. 36416001 eft. 19.00.

**M.G. B GT 1972.** Km garanti 56.000, uden afgift, flot original stand, står næsten som ny.

Kr. 30.000.

Henv. tlf. 75179218.

**Hupmobile 1927 6 cyl. coupé m.** svigermodersæde og golfdør. Pæn ældre restaurering, som kun har kørt 20.000 miles. Kører virkelig som en drøm. Kr. 99.900.

Pontiac 1926 2 dørs 6 cyl. Første årgang. Pæn ældre restaurering af dansk bil, Kr. 60.000.

Hans Peter Nielsen, tlf. 53678093, efter 18.00. Fax 4553678693.

**Sunbeam Rapier S. 4 1964.**

Kører historisk rally. Original M.O.D. 2 karb., driftssikker. Sølvgrå/sort alufølge + mange dele.

Kr. 26.000.

Jesper Hermann, tlf. 49221616.

**Volvo 375 diesel 1956** med 3-vejs tip, god motor, godt restaureringsobjekt. Kr. 12.000.

Aksel Rasmussen, tlf. 53625123, 40635123.

**Volvo Amazon 121, 69.** 97.000 km. Rød med hvide sæder. Aldrig omlakeret, står helt original.

Pris kr. 45.000.

Jørgen Johansen, tlf. 62512554.

**VW 1300 69.** Sort. 1-ejer. 98.000 km. Original stand. Sorte plader. Sælges for ældre mand.

Thomas Møller, tlf. 75834436.

**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.

**Morris Cowley, 1956,** 4-dørs. Sjælden og bevaringsværdig, mange ekstra dele. Kr. 5.000.

**Austin 1100 de Luxe 1971,** blå, komplet. Pris kr. 1.000.

**Opel A-model 1964,** hvid komplet men rusten. Kr. 1.000

Per Rønnow, tlf. 86276299 + 40296679.

**Triumph 3A 1959.** Restaurering påbegyndt. Ramme i perfekt stand, sandblæst og primet. Motor 2138 cc. Gearkasse original (usynkroniseret). Snekke/rulle eller tandstangstyring. Gamle sæder og kaleche. Karros m. stål (nye) glasfiber dele, ca. 90 %

komplet. Mekanisk ca. 98 %. Birth certificate. Delvis samlet 37.000 kr. Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

**M.G. A 1500 cabr. 1958.** Bilen er totalrestaureret, ingen rust, farve rød. Pris kr. 145.000.

Oddbjørn Vangen, tlf. 62526223 (Norge).

**Opel Kaptajn P 2600, 1960.**

Skal synes. Pris kr. 7.500.

Hans Løkke, tlf. 56275735.

**Taurus 20 M 1966.** Rød 6 volt. Pænt rødt indtræk. Til renovering eller reservedele. Kom hurtigt. Kun kr. 1.000.

Ejgil Christensen,

tlf. 53613819 efter kl. 19.00.

**Ford T 1921 Centerdoor.** God og driftssikker brugt vogn. Kr. 82.000. Peter Lykkeberg, tlf. 40621300.

**Ford A 1930 Tudor.** Kører dagligt. Er indregistreret på sorte plader, men skal synes ved ejerskifte. Bilen har en næsten ny motor, ny køler og er igrøvrigt velholdt.

Bilen står hos Adolf Christensen, tlf. 54855194.

**Mercedes Benz 250SE 1966,** sorte plader, 2 ejere, 114.000 km., sort m. orig. soltag, flot indtræk, 6 cyl., 150 hk. Særdeles velholdt garagebil i original stand med flot krøm.

Den skal bare ses!

Pris kr. 75.000.

Torben Würtz, tlf. 86945212

efter kl. 17.00.

**Jaguar Mk II, 1960,** manuel m. overdrive. Hvid m. sort interiør. Indreg. Kr. 45.000.

Henv. tlf. 75655862.

**Mercedes 250 S 1967 model 108,** creme-hvid, meget velholdt, originalt fejlfrit indtræk og interiør, km. 194.000, sorte plader. Kr. 35.000.

**Opel Rekord P 2 Caravan 1500 1961.** Enestående fin stand overalt. Kun kørt 80.000 km. Lyseblå m. hvidt tag. Synet. Sorte plader. Kr. 35.000.

Evt. bytte med dem begge til Buick fra beg. af 50'erne.

Jørgen Steen Nielsen,

tlf. 56266333.

**Morris Mini van 1976.** Skal synes. Pl. arb. mangler. Mange nye dele er mont. Pris ?

Henv. tlf. 36468613 / 20468613.



**Ford Taunus 2000 V6 Coupé 1974.** Står med sorte plader i rimelig stand.

Sælges for højeste bud.  
Henrik Norup,  
tlf. 39291344, 39291344.

**Volvo Amazon stationcar 1965.**

En ejer. 165.000 km. Nye bremses, rør, bærearmer, dæk, lygter. Mangler delvis lak.  
Synet, kr. 30.000.  
Jørgen Egelund, tlf. 62601150.

**Triumph TR4, 1962.** Top stand, totalt renoveret, ingen rust, rød, nys. Vinterpris kr. 110.000.  
Morten Petersen, tlf. 86212977.

**MB 1954,** beige, synet 1996, original, meget velholdt.  
Pris kr. 55.000.

Knud J. Pedersen, tlf. 74724387.

**Fiat 500 1967** m. nr. plader. Pæn og velholdt.

**Fiat 850 sort 1967.**

**Fiat 127 van 1978.**

**Fiat 128 3P 1979 og 1976.**

Gert Rasmussen, tlf. 53834732.

**Chevrolet 2 dørs sedan, 1928,** 4 cyl. Meget dårlig stand, men næsten komplet, kun til reservedele.

**Morris 8 E, 4 dørs sedan, 1939/46,** højrestyret, rimelig stand, kan restaureres.

Jens Salmonsens, tlf. 97971219.

**Mercedes 230 SL 1963,** 150 HK, aut. sølvgrå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, hard-/softtop, servo, pænt marineblåt vinylinteriør, ingen rust, komplet og org. på DK-plader. Kr. 195.000.

Morten Strømsted tlf. 20232756

#### **Biler købes**

**Chevrolet Bel Air,** 2 dørs hard top coupé, 1957.

Henv. tlf. 97162671.

**Fiat 1200 cabriolet 1959-63.**

Alt til denne model købes. Specielt mangler jeg horntryk og bakspejl, hvis det har interesse har jeg dele at bytte med.

Mogens Ottosen, tlf. 38748495.

#### **Dele til biler sælges**

**Datsun reservedele** fra 1968-1980. Ca. 3.000 nye dele i orig. emballage. Evt. salg af kpl. lager.

Nottelmann,  
tlf. 74529977/74523341.

**Ford V8 60 hk** amerikansk motorblok, blokken er renoveret med nye

stempler, ventiler, lejepander, takt-hjul, m.v., krumtap, knastaksel og plejlstænger mangler. Normal pris ca. kr. 13.000. Sælges for højeste acceptable bud.

Poul Hedegaard,  
tlf. 97141483 anviser.

**Ford Mustang 1964-66.** Udstødningsmanifold, komplet GT udstødningsystem samt div. dele.  
Carsten Beer, tlf. 39629999.

**Til Ford A kølerhjul "28",** kr. 500, + andre dele

Bagtøj til **Ford Prefect "39"** kr. 1.200.

Diverse **Ford T** dele bl. a. starter dynamo-hjul.

Berrard stationær motor, giv et bud.  
Henv. tlf. 62691098 el. 40132996.

Til **Chv 1927,** v. forskærm u. rust kr. 1.500.

Til **Chv. 1934** v. forskærm u. rust kr. 1.500.

Forlygter til Chv. 1929-1930.

Kølerfigurer til Chevrolet 1929-30-31-32-33 og 1934.

Hans Peter Nielsen, tlf. 53678093.

**Ford A:** Topstykke, starter.

**Ford T:** Ruderammer indvendig, forruderamme ny, trinbrædt, sæder. Dixie magnet 4 cyl.

**Taunus:** Globus køleremblem.

**Chevrolet 27** topstykke.

Henv. tlf. 59595741/ 40308990.

6 stk. **Good Year** dæk 475/500/19, fabriksnye, kr. 500,- pr. stk. 2 stk. nye 525 x 16., kr. 800,-.

**Saab 96:** ny 3 cyl. krumtap kr. 1.500, højre bagskærm Saab 96 res. nr. 737 388 fabriksny, kr. 800,-.

Henv. 75179218.

Mange nye og brugte dele til USA **Ford fra 50'erne.** V8 og 6 cyl. motorer samt diverse dele til USA biler, også nyere.

**Mercedes** original hardtop til gl. model 1965-73. Meget fin stand, kr. 3.000 eller højere bud.

André Petersen, tlf. 32504070 ml. 12 og 18, alle dage hele ugen.

**Mathis:** motor gearkasse.

**Hjul:** 1 stk. Chevrolet, 1 stk. Opel P4, 1 stk. Opel P6.

**Citroën 5 CV Kløverblad:** div. dele.

Carl Danielsen, tlf. 98373897.

Ombyttningskøler **Ford A 1930/31,** kr. 1.800,-. Motorhjul 30/31, kr. 500,-. Forlygter + rataksel Ford A 29/30/31.

**Morris 8 type II A/4** motor i fin stand fra brandsprøjte, kr. 3.000,-  
Hans Sørensen, tlf. 75132852.

Gearkasse til **Ford A 1929 og 1930,** 250,- kr. stk.

**Borgward Isabella** forskærm og bagklap til st.car. Samlet kr. 500,-  
Henv. tlf. 97162671.

**Ford Heichendor FF.** Motor. Fantastisk Ford Precross Flow garanteret 160 Din hk 19 kg. moment som ny. sælges for kr. 22.500. Motoren er fra 1995 og har kørt 1.000 km. Ring hurtigst.  
Henv. tlf. 33240171.

**Ronald 5J x 12" alufælge** som nye passer på NSU Prinz 1000 + 1200 TT Austin 1100/1300/GT samt Toyota Corolla, kr. 1.600

**NSU Sport Prinz:** Kofangersæt renoverede og forkrømede, kr. 6.000.  
Henv. tlf. 75665898.

**Sunbeam Alpine serie I (1960-63):**

1 stk. v. dør + håndtag. 1 stk. h. dør + rudehåndtag. 1 stk. bagklap. 1 stk. frontklap. 1 stk. hardtop, alu. 1 stk. forkofanger. 1 stk. bagkofanger.

Rustfri dele, pris efter aftale.

Kenth Jensen,  
tlf. 48390822, aften.

2 små søgelygter, **Chevrolet: 53-54** sikringsholder, rat, blinkkontakt. Chev. 53: grillbeskytter. Grilltand - højre.

**Chevrolet:** batteriholder 40-54, benzín/vac. pumpe 6 cyl. Indsugnings- og udstødningsventiler. + fjedre. 6 cyl. 49-50 motorophæng.  
Martin Jensen, tlf. 75912427.

4 eikefelger, 5 hulls, 17", passer amerikanske biler 1932-38. 4 hjulkapsler til Volvo Amazon. Alt billigt.  
Oddbjørn Vangen,  
tlf. 62526223, Norge.

**Opel P11:** 1 højre og venstre forskærm med liste, samlet kr. 1.000.

**Opel P1:** Højre plastforskærm m. for- og blinklygte 850 kr.

Ford Corsair kompl. topstykke + varmeapparat.

Ejgil Christensen, tlf. 53613819 efter kl. 19.00.

**Toyota: Crown-Corona Corola** o.s.v. stempler, komplet pakningsæt, slibesæt, fjederventiler, lejer, tandhjul og mange andre motordele.

Gert Rasmussen, tlf. 53834732.

Til **Triumph TR:** gearkasse 4 trin



synkron. hovedrep. med nye lejer og synkromesh (for 3.500 kr.) sælges for 5.500,- kr.

**Til Triumph TR7/Dolomite:** motor 2.000 cc - 16 valve - OHC - ca. 130 hk. Hovedrep. m. ny krumtap, knastaksel, stempler, lejer, vandpumpe etc. for kr. 9.600. Dele afvejet, por-te og ventiler bearbejdet. Motor komplet m. svinghjul, ind- og udstødningsmanifolde, strømfordeler og vandpumpe. Sælges for kr. 11.000.

**Til Lotus m.fl.:** GKN fælge, 5 stk. 7 x 14" originale for Lotus Eclat & Elite. Passer også Mazda m.fl. med 4 bolte i D 114 mm. Incl. møtrikker og centre kr. 3.000,-.

**Til Rover P6 2000 - 2200 - (3500):** gearkasse mod. 2000 - kørt 28.000 km: kr. 2.500,-. Instrumentbræt med runde instrumenter kr. 800,-. Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

**Ford V8:** insugningsmanifold 2 stk., årg. 35 og 38 samt 1 til en 60-hestes motor, 350 kr./stk., originalt støddæmpersæt (6 stk.) til årg. 32-34, kr. 1.000,-. Forlygte til årg. 33, kr. 300,-. Aluminiumstopstykke, god stand, kr. 300,-. Ford orig. sæt tåglygter til kofangerjern, kr. 600,-. Torpedolygter (nye) til årg. 33-34, kr. 800,-. Hårdforkromede styrebolte m. komplet monteringsæt årg. 33-34, 10 stk. tændrør (AC) 18 mm, kr. 100,-. Diverse strømfordeler/spoler og tændingsdele årg. 36-38. **Værktøj:** tændingsjusteringsapparat for justering af afmonteret strømfordeler, kr. 600. Ventilfjeder-strammer for afmontering af ventiler, kr. 200,-. Originalt dansk reservedelskatalog, kr. 200,-.

Klaus Møllgaard, tlf. 45660363.

1 stk. bananudstødning model "Big Bore", special tuningsdel M.G. B nyt kr. 650,-.

2 stk. nye sorte lædersæder Corbeau Bucet Seat model Classic passer M.G.-Mini-Triumph PH. Fejlkøb hos Demon Tweeks GB. Samlet pris kr. 6.000 incl. nakkestøtter og rammer.

4 stk. M.G.B malede trådfælge, kr. 1.000,-.

1 stk. M.G.A hardtop Bermuda i fiber, blå m. hvid kanalsyet beklædning, kr. 1.000,-.

1 stk. trådfælg Jaguar XK 150 malet m. dæk, kr. 500,-.

1 stk. Jensen Rodstyle fælg m. dæk, Interceptor Mk I, kr. 500,-.

1 stk. Morris Oxford serie V 1500 motor m. gearkasse kr. 1.500,-.

1 stk. M.G.A motorklap m Oxford luftindtag, kr. 500,-.

Kim Polte, tlf. 39652223.

#### Dele til biler købes

"Carcoon" klar plastic garage, billigste pris.

Henv., tlf. 75665898.

**Til Ford AA '31** mangler jeg en brugelig køler og kappe. Har du rimelige døre til AA eller Tudor kunne jeg finde på at købe dem også.

Ib Christensen, tlf. 48481378 efter 18.00.

**Opel Rekord model C** kofanger, for og bag + div. smådele byttes mod 30 stk. sneøl.

Henv. tlf. 36468613 ell. 20468613.

**Opel Kaptajn** 2,6 motor årg. 1956-64 evt. andre dele.

**Ford Taunus P2** st.car "flyvende tæppe" støddæmper, evt. andre dele. Henv. tlf. 97162671.

**Nakkestøtter universal** til udenpå forsæder.

Hans Jørgen Jensen, tlf. 86892591.

**Hegglinfælge** (alu) i dim. 5" J 14 hr, indpresningsdybde 43,5, hulafstand 140 mm.

Tomas Fjalldal, tlf. 66160476.

**Austin A 30 1954:** Højre dør.

Svend Fransk, tlf. 75551348.

Jeg er en ejer af en **Wolseley 300 1964** og mangler div. reservedele. Er der nogle der kan hjælpe, evt. adresser i England?

Hans Erik Jensen, tlf. 75871950.

**Austin 7 1931/32:** rat i hel stand, div. dele til at lukke soltag samt evt. andre dele til 7'er.

Henv. tlf. 59595741 ell. 40308990.

#### MC'er sælges

Knallert: **3 FC Stafette 1954**, urest., kr. 1.800,-.

2½ **Velo Solex** kr. 1.200 samlet.

kr. 300,-.

Hans Sørensen, tlf. 75132852.

**NSU Quickly** knallert 1962. 25.000 km., fra ny og i fin stand, incl. håndbog, kr. 2.800,-.

Henv. tlf. 46353751.

**Matchless G 12 1961** 2 cyl. 650 cc original motor og gearkasse, pæn og velkørende sælges kr. 37.000.

Tom Bruno, tlf. 53663441.

**Nimbus Luxus 1937.** Reg. første gang 3/1 39. Rød m. varesidevogn samt Steib L 500 personsidevogn sælges samlet for kr. 40.000,-.

Henv. tlf. 36468613 ell. 20468613.

**BMW R50, 1956**, god stand, nye hjullejer, nye dæk, nye karburatorer, relativt ny udstødning., med sorte plader, kr. 48.000,-.

K. Dahlgaard, tlf. 65981188.

#### Dele til MC købes

**Nimbus:** gearkasse, kardan, bundkar, styr, sæde, sidevognshjul, tændspole, stempler, gaffelkroner.

Carl Danielsen, tlf. 98373897.

**Vespa** indregistreret, stand underordnet. Billigste pris.

Henv. tlf. 75665898.

#### Automobilia sælges

**Motor (FDM)** 14 årg., 1983-1996. Kr. 40,- pr. årg. samlet kr. 400,-.

K. Dahlgaard, tlf. 65981188.

Alle former for lekturer til **Harley Davidson, Indian, Henderson, Super X, Exelsior og Cleveland** samt **Nimbus** alle årgange. Leveres i perfekte fotokopier. Desuden også mange forskellige MC transfers. Poul Jørss, tlf. 32585377.

#### Automobilia købes

**NSU motorcykler/biler** original brochurer m.m.

Henv. tlf. 75665898.

Alt om **Rover** biler MC cykler billeder brochurer bøger eller bare oplysninger om gamle Rovere Finn Stepping, tlf. 75251742.

#### Diverse sælges

**Dæk:** 4 stk. Lester med hvid side 700 x 17. Fejlkøb: 3.500 kr.

Henv. tlf. 36786118.

**Drejebænk** af absolut ældre veteran dato. Funktionsdygtig. Stor og tung. Kan afhentes gratis.

Christiania Veteranbil Klub, tlf. 32957234 ell. 31541427.

**Opbevaring:** Mangler du plads til dine biler, så har vi pladsen i tør og isoleret hal.

Finn Stepping, tlf. 75251742.

**Garage:** opbevaring af bil ell. MC i stor garage i det centrale Valby.

Kurt Meier, tlf. 36301109.

**Stationær dielselmotor Fa. Sendling, München.** 10 hk 1200 o/m, kr. 4.000.

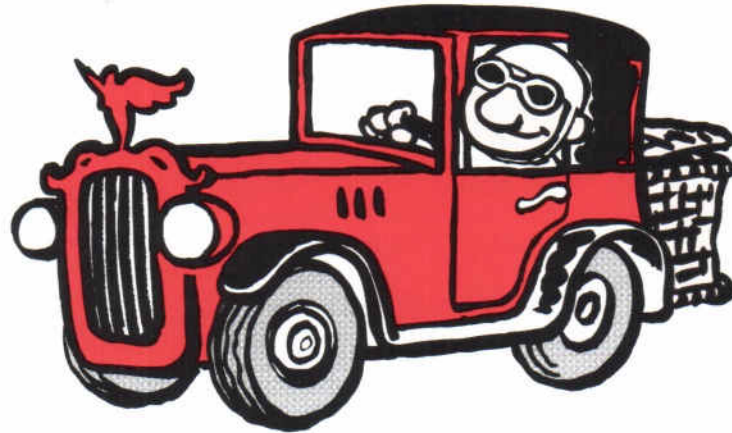
**Værkstedspresse,** 40 tons, kr. 500.

Ældre **søjleboremaskine** med motor, kr. 500.

**Værkstedskran,** giraf-type, svær model, i orden, kr. 500.

Knud Erik Kramer Sørensen, tlf. 75654455/40720455.

# Veteranforsikring



## i RUNA FORSIKRING

### Veteranbiler 1900 - 1962

Handelsværdi 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

Max. handelsværdi 100.000 kr.

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

Handelsværdi 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

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsbetingelserne. Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer.

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