

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 259 - januar 1998 - 28. Årgang

**Dansk Veteranbil Klub**

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 Nebel
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 Høide - 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:
Brik 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 Nebel - 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

Syddøstjylland
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,-

Lay-out, satz og tryk

ALLER GRAFISK

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

Næste Veteran Tidende udkommer uge 7 1998

Forsiden: M.G. B 1962

Foto: John Milland

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Matador-bilerne	16
Tidstypiske nr. plader	5	Konkurrence	17
Klubaktiviteter	6	Månedens køretøj	18
Periodisk syn	8	Fra medlemmerne	24
Fra bestyrelsen	10	Teknisk brevkasse	31
Fra medlemmerne	11	Bilhistorisk Tidsskrift	32
Vore gamle formænd	14	Arrangementer	33
		Køb/salg	34



Møder

Januar:

- 08. 19.30 Sønderjylland, Rødekre - Klubmøde
- 13. 19.30 Østjylland, Børkop Vandmølle - Klubmøde
- 15. 19.00 København, Virksomhedsbesøg (se klubaktiviteter 1 VT nr. 258)
- 19. 19.30 Vestjylland, Sindinggård - Klubmøde, tilm.tlf. 97895062
- 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, lysbilledforedrag
- 27. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde

Februar

- 03. 19.30 Østjylland, Ristrup - Klubmøde
- 05. 19.00 København, Nivågård - Klubmøde
- 10. 19.30 Østjylland, Børkop Vandmølle - Klubmøde
- 12. 19.30 Sønderjylland, Rødekre - Klubmøde
- 16. 19.30 Vestjylland, Sindinggård - Klubmøde
- 17. 19.30 Vestsjælland, Kværkeby - Klubmøde
- 18. 19.30 Nordjylland, Skalborg - Klubmøde
- 19. 19.00 København, Aktivitetsaften - Virksomhedsbesøg (se under klubaktiviteter)
- 24. 19.30 Fyn, Egeskov - Klubmøde, biblioteket er åbent fra kl. 18.00 til kl. 19.30.
- 24. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde

Løb og arrangementer

Februar

- 10.-15. Bustur til Retromobile Paris, arr. Kristen Krosgård, telf. 86486968

Marts

- 14. Stumpemarked i Herning.
- 28. Veteranbilmesse i Fredericia.

Maj

- 02.-03. HDM's åbningsløb på Jyllandsringen
- 09. Odsherredløbet 1998, arr. Ole Kirk Vium, telf. 59914334
- 09.-10. Fionialøbet, arr. Ole Andreassen, telf. 65978595
- 21.-24. Styrkeprøven Norge. Arr. Norsk Veteranvogn Klubb.

Juni

- 07. Brønshøj Museums Veteranløb arr. Lars Cramer-Petersen, telf. 38282722.
- 07. „Stumperne“, Stumpemarked Ålsbogård Lystfiskersø, arr. Henning Larsen, telf.64791994.
- 20. „Stumperne“ Madpakketur fra Ålsbogård Lystfiskersø, arr. Henning Larsen, telf. 64791994.
- 26.-28. International Veteranbil træf for Packard vogne. Arr. Jens Nielsen, tlf. 31 55 26 19

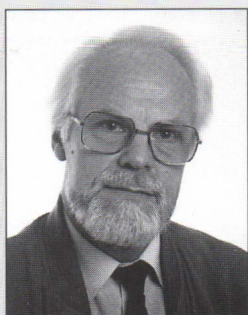
Juli

- 04.-05. Bornholm Rundt 1998, arr. Allan Phil Hansen, telf.56493544
- 24.-25. Ringkøbingløbet 1998, arr. Børge Andersen, telf. 97320734

August

- 08. Munkebjergløbet 1998, arr. Hans Geschwendtner, telf.31541921.
- 31.-5. Danish Classic Rally 98. Arr. Ole Sommer, tlf. 45 56 56 56

Fornyelse



Det siges at være godt med en god og sund fritidsinteresse, men det kan være svært at vælge blandt det store udbud af muligheder der findes i dag. Det moderne menneske synes ofte at være splittet på grund af tidens jag og krav om at være med alle vegne og lade sin røst høre, men her i livet kan vi nu engang ikke nå det hele, vi må give afkald på noget for at være med til noget andet. Her er det så vigtigt at foretage et valg der vil bringe glæde, ikke kun til en selv, men også til andre.

Alle er ikke lige begunstiget med en plads i solen, men vi må være tilfreds med den plads vi fik, og interessen for veterankøretøjer er netop så rummelig at der er plads til alle, det er udelukkende et spørgsmål om at finde sammen om det der interesserer en mest, og her har klubberne en stor betydning. Derfor er det vigtigt at være opmærksom på den udvikling der foregår omkring os, tingene sker så hurtigt at både små og store ting bliver til historie næsten før vi får tænkt os om.

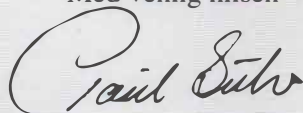
For at kunne skabe og fastholde interessen for veterankøretøjer, især for de yngre medlemmer, tror jeg at nøgleordet er fornyelse, og der er jo også et velkendt mundheld der siger: For at kunne bevare må der skabes fornyelse. For os i DVK er det af stor betydning, at fornyelsen sker skånsomt og på en sådan måde at vi ikke samtidig mister noget. Vi må derfor, først og fremmest, fastholde klubbens vigtigste formål nemlig, at bevare motorkøretøjer af teknisk-historisk interesse, søge at skabe interessen for disse køretøjer, og fremme at det sker i en venskabelig og kammeratlig ånd.

Når vi alle opmærksomt vil arbejde målrettet på at skabe fornyelse, er jeg sikker på at Dansk Veteranbil Klub kan se en lys fremtid i møde, lad os derfor huske de gamle visdomsord, som lyder: Ingen kan hæve sin lod ved at kræve. Livsloven er nemlig: Du er hvad du yder.

DVK

Jeg glæder mig til et fortsat godt samarbejde, og ønsker alle et godt 1998 med mange glæder og gode oplevelser.

Med venlig hilsen



Poul Suhr



Tidstypiske nummerplader

Så er et længe næret ønske blandt veterankøretøjsere blevet opfyldt, nemlig at kunne anvende tidstypiske nummerplader på køretøjerne.

De første indledende forhandlinger med myndighederne ligger helt tilbage i 1973.

Nu er så det endelige resultat klar, og ansøgningskemaer kan afhentes på alle landets motorkontorer fra den 2. januar 1998.

Det er naturligvis vort håb, at mange vil benytte sig af at få bragt sit køretøj i et endnu mere originalt udseende, og vil gerne opfordre til at afgive ordre så hurtigt som muligt af hensyn til produktionstiden.

Der er lagt et stort arbejde i efterforskningen for at komme tættest muligt på det oprindelige.

har betjentene i Rigsarkivet været til stor hjælp i deres "higen og søgen".

D3789
3789

Først og fremmest vil vi rette en tak til Centralregisteret for den store imødekommenhed.

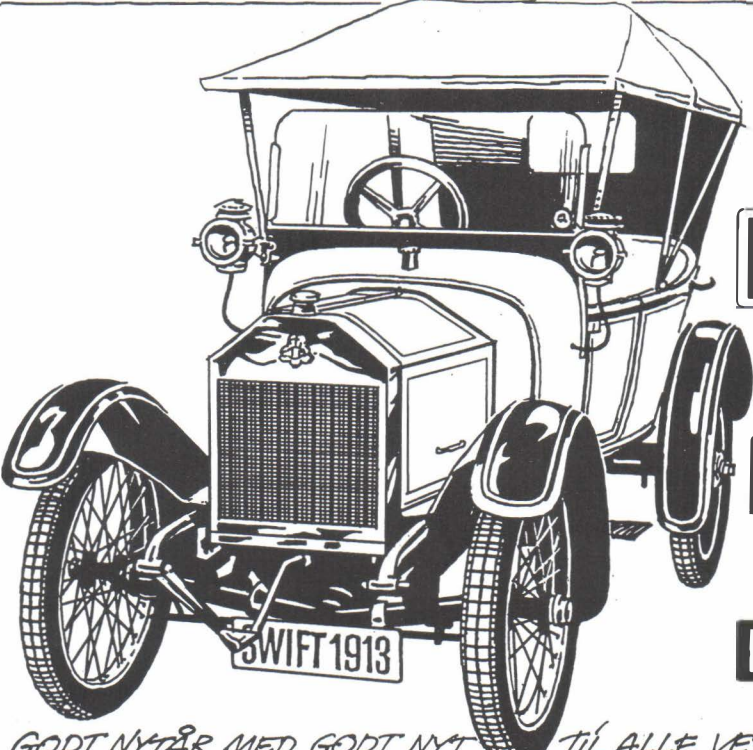
Mange har bidraget med oplysninger. En særlig tak til Claus Espeholt, medlem af Dansk Veteranbil Klub, der har bidraget med uvurderlige oplysninger. Tillige

Vi er naturligvis glade for at kunne aflevere dette stykke arbejde til landets veteran- og motorcyklejere.

Eventuelle spørgsmål vedrørende nummerplader bedes rettet til mig på adressen Jydeholmen 48, 1. th., 2720 Vanløse.

Spørgsmål om syn og registrering bedes rettet til Erik Kristoffersen, Krogager 10, 2640 Hedehusene.

*Motorhistorisk Samråd/
Svend Draaby*



K 834
TYPE I (1905-1919)
MALET HVID PLADE
MED SORT SKRIFT.

M 2678
TYPE II (1919-1922)
MALET HVID PLADE
MED RØDE BØGSTAVER
OG BLÅ TAL.

D 3789
TYPE III (1922-1930)
MALET SORT PLADE
MED HVID SKRIFT,
MINDRE FØRPLADE.

N 4890
TYPE IV (1930-1950)
SORT EMBALJEPLADE
MED HVID SKRIFT.

R 28-890
TYPE V (1950-1958)
SORT EMBALJEPLADE
MED HVID SKRIFT.

PLADEEKSEMPLER:

GODT NYTÅR MED GODT NYT TIL ALLE VETERANKØRETØJSEJERE -
NU TIDSTYPIKKE NUMMERPLADER OP TIL 1960...

FRITZ



FYN EGESKOV



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

Tirsdag den 27. januar kl. 18.00
Biblioteket åbner kl. 18.00.

Derefter almindeligt klubmøde på Egeskov kl. 19.30. Mød op til en spændende aften for at se og høre 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 kl. 18.00
Biblioteket åbner kl. 18.00.

Derefter almindeligt klubmøde på Egeskov kl. 19.30. Det er nu vi skal have sat datoer på sommerens madpakketure eller andre spændende arrangementer, hvor vi kan deltage med de gamle køretøjer.

*På aktivitetsudvalgets vegne -
Arne Sørensen*

SØNDERJYLLAND
RØDEKRO

I lyskrydset på Hellevad vejen i Røde Kro køres 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 8. januar kl. 19.30
Vi rydder op i vore gamle blade, kom og vær med hertil, er der noget af interesse i bladene, kan du få dem med hjem til evigt eje. Vi ser et afsnit af bilens historie.

Torsdag den 12. februar kl. 19.30
Vi kigger på gamle billeder og vil bagefter snakke om de gamle nummerplader.

Torsdag den 12. marts kl. 19.30
Vi besøger en autolakerer, nærmere herom senere.

Torsdag den 16. april kl. 19.30
Vi møder i klubhuset, nærmere herom senere.

Torsdag den 14. maj kl. 19.30
Garagemøde hos Thomas Petersen, Drejervej 3, Bolderslev.

Torsdag den 11. juni kl. 19.30
Sommerafslutning i klubhuset, tag madkurven med.

Frits Johansen

ØSTJYLLAND
BØRKOP VANDMØLLE

Den lille hyggelige krostue på Vandmøllen var rammen, da vi 9. december mødtes til vor juleafslutning. Vi 27 fremmødte fik ihvertfald stillet sulten. Der blev både serveret sild, lune retter og andet godt. Afslutningsvis øst og rigeligt med Risalamande med varm kirsebærsovs. Det var ikke så ringe endda. Og der blev konverseret flittigt ved bordene, også om ideer til næste års aktiviteter. For at det hele ikke skulle gå op i gumlen, tant og fjas, havde undertegnede forberedt en lille side med lidt vejledende tekst og tilhørende tomme felter. De tomme felter skulle udfyldes med korrekte svar. Og da alle oplysninger til udfyldelse af de tomme felter havde været at læse i årets numre af Veteran Tidende, var det jo samtidig en ganske uvidenskabelig kontrol af, om Tidende nu også var blevet læst behørigt. Der var naturligvis fine præmier til de tre bedste besvarelser. Første og tredje præmien var fine individuelle besvarelser, baseret på læsning af Tidenende og grundviden er jeg sikker på. Anden præmien var et udslag af

moderne team-work, dog havde alle seks ved bordet ikke skrevet lige rigtigt af efter den ved siden af, så der blev "omkamp" mellem to besvarelser. Disse havde to forskellige, men forkerte svar på det vindende køretøj ved Munkebjerg Hill Climb, så de fik endnu en chance. Nu var de så enige om køretøjet, omend det stadig var forkert, så der måtte lodtrækning til.

På stemning og bemærkninger i aftenens løb må konklusionen være, at vi havde en god juleafslutning, som jeg håber lægger grunden til gode og velbesøgte møder i det kommende år.

Næste møde er **tirsdag den 10. februar**, hvor vi vil opfordre til at tage gamle bøger, blade, håndbøger med meget mere med. Jeg er sikker på, at det kan blive en livlig aften med læsning og snak ud fra det medbragte.

I skrivende stund ved vi ikke om mødedagen bliver rykket fra marts mødet og frem. Dette er jo til debat på januarmødet. Vær opmærksom på meddelelsen i februar-nummeret af Veteran Tidende.

*Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen*

ØSTSJÆLLAND
KLIPPINGE

Vi starter det nye års klubmøder i Nygade 3, **tirsdag den 27. januar kl. 19.00** med at Mike vil fortælle om sin deltagelse i det store træf "Tyskland Rundt" og fra Jaguar Træf Rundt i Danmark. Desuden skal vi tilrettelægge hvordan vi på kollektiv vis får klaret den sidste del af renoveringen af en Singer Roadster fra 1939. Vognen står nu i garagen i Nygade 3. Klubmedlemmernes arbejdsindsats og tid går til en "klubkasse", som vil blive brugt til glæde for alle. Så er du interesseret og har tid, lidt eller meget, til at deltage i et lille hyggeligt team, så er det bare om at møde op tirsdag den 27. januar kl. 19.00.

Henning og Kaj.


**VESTJYLLAND
SINDINGGÅRD**

Overraskelse i det nye år. Biblioteket i mødelokalerne på Sindinggård er vokset pænt på det seneste. I forbindelse med Stumpemarked i Herning i efteråret fik vi en stak årgange af den hedengangne Skandinavisk Motorjournal fra 50'erne og 60'erne som en gave fra Jens Toft i Højmark, der syntes at bøgerne ville gøre fyldest i klubreolerne.

Og så fjede familien Toft sandelig en hel kasse bøger mere, fortrinsvis Renault-værkstedshåndbøger, til i forbindelse med julespisningen den 15. december, så klubben fik også en julegave på den konto.

De midt- og vestjyske veteraninteressererede har efterhånden et ganske omfattende bibliotek af relevante udgivelser. Måske bliver der lejlighed til at kigge, sortere og møblere lidt om på de ting under årets første møde. Vi starter stiltfærdigt i det nye år med et almindeligt klubbemøde **mandag den 19. januar.**

I februar er der også god grund til at krydse af i kalenderen, for der venter en overraskelse. Reservér venligst dagen til et besøg blandt biler i nye omgivelser. Pagh Mørup viser rundt, men mere herom senere, når besøget og datoen er endeligt fastlagt.

Det gamle år blev afsluttet med den traditionelle julespisning. Halli-Hallo, hvor det er noget der rykker, både i kalorietabellen og i livmålet. Alle pladser var optaget, og de 50 deltagere fik en festlig aften med masser af god julemad og hyggesnak omkring bordene i de julesmykkede omgivelser på Sindinggård. Megen tak og et tre-foldigt leve blev med rette adresseret til Finn Riistoft Nygaard og hans juleriisnissebande af travle hjælpere, uden hvis indsats den vellykkede aften ikke kunne gennemføres.

Gorm

**K ØENH A N
NIVÅ**

T orsdagen 5. februar kl. 19.00 Medlemsmøde. Erik Kristoffersen fra Motorhistorisk Samråd, kommer og fortæller om samrådets arbejde, samrådets visioner og hvilke mål der allerede er nået.

T orsdagen 19. februar kl. 19.00 Aktivitetsaften. Mødet er hos Fa. O. Damgård-Nielsen Automobileer i Hvidovre. I lighed med forrige år holder vi møde hos vort medlem O. D. Nielsen, hvis mange smukke biler tages i øjesyn, denne aften. Der vil blive lejlighed til at røre ved de udstillede genstande, få en behagelig aften, hvor bilen er i centrum. Tilmelding til kontoret 49145906 eller fax 49141114.

Claus Neble

**MIDTSJÆLLAND
KVÆRKEBY**

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

T irsdagen 20. januar
Vi tilrettelægger vinterens aktiviteter.

T irsdagen 17. februar
Almindelig mødeaften. Vi ville have haft Erik Kristoffersen, der er formand for Motorhistorisk Samråd til at fortælle om nr. plader og syn. Det bliver i stedet tirsdag den 17. marts kl. 19.30 såfremt vind og vejr tillader.

Med venlig hilsen
Egon Neesgaard



STUMPEMARKED

STUMPEMARKED I HERNING

Lørdag d. 14. marts 1998

kl. 8 - 16

Mød op med eller kom og se alt i reservedele til veteranmotorcykler, -biler, -traktorer, -knallerter, m.v. Komplette veterankøretøjer. Litteratur - antikviteter. Messecentret, Vardevej, Herning



Med venlig hilsen og på gensyn.

"DE MIDTJYDSKE VETERANER"

Bestilling af studeplads og yderligere oplysninger hos:

Ove Knudsen tlf. 75-347242
Sv. Aage Mortensen tlf. 97-151603
Poul Hedegaard tlf. 97-141483

Velkommen igen

14. november





Den nye registreringsbekendtgørelses forskellige regler, der særligt vedrører veterankøretøjer

Alle køretøjer, der ikke anvendes erhvervmæssigt, der er registreret før 010160, kan registreres til veterankørsel, hvilket vil sige, at det ikke er en selvfølge, og det er frivilligt. Det skal desuden bemærkes, at såfremt køretøjet er registreret til veterankørsel, må det kun anvendes til lejlighedsvis kørsel.

Vi skriver alle køretøjer, hvilket vil sige at det også gælder lastbiler med totalvægt over 3500 kg samt busser.

Bestemmelserne om periodisk syn vedrører alene biler. Med hensyn til motorcykler er reglerne de hidtil gældende.

Registreringen til veterankørsel finder sted ved at henvende sig til et motorkontor, hvor en udfyldt anmeldelsesblanket vedlagt registreringsattest afleveres. Registreringen sker uden syn af bilen og uden gebyrbetaling.

Registrering til veterankørsel og montering af tidstypiske nummerplader kan ske uafhængigt af hinanden. Man kan således lade et køretøj, der er registreret inden 010458 forsyne med tidstypiske nummerplader, uden at køretøjet samtidigt registreres til veterankørsel. Dermed kan man køre uden at tage hensyn til bestemmelsen om lejlighedsvis kørsel, men bilen skal derfor til syn hvert andet år.

Biler registreret i perioden fra 010458 til 010160 kan således registreres til veterankørsel, men kan ikke forsynes med tidstypiske nummerplader.

Hvornår skal veteranbilerne så til syn?

Vi har opstillet nogle eksempler, som er gennemgået af personale i Statens Bilinspektion. Selv om det er sket, vil vi dog tage forbehold for evt. fejl, idet ingen er ufejlbarlig.

Hovedregel: Personbiler skal synes 1. gang 4 år efter 1. registrering (herefter 1. reg.) og derefter hvert 2. år. Lastbiler med totalvægt over 3500 kg synes, hvert år som hidtil.

En af undtagelserne er biler, herunder også lastbiler og busser, der er registreret til veterankørsel. De skal synes første gang 40 år efter 1. reg. og derefter hvert 8. år.

For at gøre det så overskueligt som muligt har vi opstillet følgende eksempler:

Eks. 1:

En personbil afmeldt i okt. 1997. *1. reg. 150555 • Sidst godkendt 050697 • Ønskes registreret 150398.*

Bilen kan registreres umiddelbart, da synet den 050697 fortsat har virkning, jf. Reg.bkg's. § 19, stk. 2, nr. 1. ved aflevering af anmeldelsesblanket og gl. registreringsattest på motorkontoret samt betaling af gebyr (1998) for nummerplader kr. 1.040,- + evt. gebyr for tidstypiske nummerplader kr. 1.300,- (Husk der er leveringstid på tidstypiske nr. plader, og der udleveres ikke et sæt hvide midlertidigt). Samtidig kan bilen registreres til veterankørsel og dermed komme til første periodesyn maj 2005. Hvis bilen ikke registreres til veterankørsel skal den til

periodesyn i maj 1999, idet 1 reg. dato lægges til grund for indkaldelsen i begge tilfælde.

Eks. 2:

En registreret bil ønskes registreret til veterankørsel af ejeren.

1. reg. 31.12.26 • Sidst godkendt 180494.

Anmeldelsesblanket udfyldes og afleveres på motorkontoret efter 020198 og inden 311098, idet biler kan indkaldes 2 mdr. før og 3 mdr. efter i forhold til 1. reg. dato, og hvis indkaldelsen er udsendt kan det periodiske syn ikke undgås, selvom man omregistrerer bilen til veterankørsel. Hvis anmeldelsen sker før man modtager indkaldelsen til periodisk syn, kan bilen omregistreres til veterankørsel uden syn og gebyr.

Bilen indkaldes til periodesyn med dec. mdr. i 1998 som udgangspunkt. Dens ejer bør således anvende bestemmelsen i § 113, som tillader en ejer at møde til frivilligt syn indtil 6 mdr. før normal indkaldelsestermin. Den nye synsdato vil herefter gælde for alle fremtidige syn.

Eks. 3:

En bil ønskes registreret til veterankørsel af nuværende ejer.

1. reg. 151059 • Sidst godkendt 050494.

Anmeldelsesblanket udfyldes og afleveres på motorkontoret 150198. Bilen registreres til veterankørsel uden syn og uden gebyr. Bilen skal til periodesyn i okt. 1999, hvor den fylder 40 år, jf. § 99, stk. 4.

Indtil da kan bilen ejerskiftes uden syn jf. § 20, stk. 2, nr. 4.

**Eks. 4:**

En bil med

1. reg. 311210 • Sidst godkendt 150695

sælges fra dødsbo 100398 uden at være omregistreret til veterankørsel og uden at være afmeldt.

Bilen skal synes jf. § 20, stk. 2, nr. 3.

Derefter kan den registreres enten efter de almindelige regler med deraf flg. 2-årigt periodesyn eller registreres til veterankørsel med 8-årig synsperiode.

Også her skal den nye ejer anmode om at den nye synsdato må blive registreret som grundlag for kommende periodesyn.

Eks. 5:

En bil med

1. reg. 020248 • Sidst godkendt 150477

Bilen er ikke omregistreret til veterankørsel.

Bilen skal periodesynes i feb. 1998.

Hvis bilen omregistreres til veterankørsel, hvilket den kun kan, hvis den endnu ikke er indkaldt til syn, som anført i eks. 2, skal den til periodesyn i feb 2004, hvorefter der forløber 8 år.

Hvordan når man så frem til 2004. I følge SBI er det igen 1. registrering, der lægges til grund for udregningen. Det er 020248. Dertil lægges de 40 år, da det er en veteranbil. Dertil lægges 8 år = 1996. I 1996 er bestemmelsen om periodesyn ikke trådt i kraft, hvorfor der skal tillægges 8 år, som bliver år 2004.

I MhS. stiller vi os tvivlende til SBI's fortolkning, idet vi mener, bilen skal til syn under alle omstændigheder i feb. 1998, jf. registreringsbekendtgørelsens § 99, stk. 4, som siger at et køretøj registreret til veterankørsel skal til periodisk syn første gang 40 år efter 1. reg. og derefter med 8 års mellemrum.

Eks. 6:

En lastbil med totalvægt på 5000 kg

1. reg. 070457 • Sidst godkendt 080897.

Bilen omregistreres til veterankørsel 150198, og også i dette tilfælde er det væsentlig at få sidste godkendelsesdato registreret som grundlag for kommende periodesyn.

Bilen skal herefter til periodesyn i aug. 2005.

Bilen kan indenfor perioden frem til aug. 2005 ejerskiftes uden syn, jf. § 20, stk. 2, nr. 4.

Der vil givet være mange andre eksempler, hvor der vil kunne opstå tvivl, men med disse håber jeg, mange vil kunne placere deres eget køretøj i et af eksemplerne, og dermed få svar på spørgsmålene.

Hvordan undgås "Vintersyn"?

Det fremgår af den nye registreringsbekendtgørelse § 113, stk. 3, at man kan stille til frivilligt syn 6 mdr. forud for det syn, man forventer at blive indkaldt til, og det skal vi kraftigt opfordre til at bilejere, der har biler som skal til syn i vintermånederne gør.

Derfor skal man læse sin registreringsattest, se rubrikken med dato for 1. reg. dato. Hvis den er anført i månederne fra okt. til apr., er det således muligt at møde frivilligt til syn i f.eks. sep. måned forud for det aktuelle tidspunkt. Mødetidspunktet vil som udgangspunkt være den måned, hvor bilen blev registreret 1. gang. Det vil sige, hvis bilen er anført med 1. reg. som 3112 1910, vil den som hovedregel blive indkaldt i dec. 1998.

Bemærk at Centralregistret har valgt at registrere mange brugte

importerede og andre veteranbiler med 1. registrering med datoen 0101 eller 3112.

Kørsel med løse prøveskilte

Kørsel på løse og **bemærk vi skriver løse prøveskilte** er blevet muligt med køretøjer der er registreret inden 010160. Kørselen finder sted på samme vilkår som tidligere, hvilket vil sige, at bilen og i dette tilfælde også motorcyklen blot skal være synet og godkendt i den nuværende ejers tid, hvorefter man kan låne et sæt løse prøveskilte til lejlighedsvis kørsel af teknisk historiske grunde.

Det er således ikke tilladt, når bilhandleren sætter sine faste prøveskilte på for at deltage i et løb, og vi skal på det kraftigste opfordre løbsarrangørerne til at afvise de køretøjer, der møder op med faste prøveskilte, ligesom det kan medvirke til at vi alle får et dårligt omdømme.

Med disse eksempler håber vi at have bidraget til, at så mange som muligt vil kunne få svar på de spørgsmål, de har stillet i det forløbne år, men skulle der være yderligere, vil vi fra samrådet forsøge at få løst de problemer, der givet vil opstå.

Endelig vil vi opfordre alle til at få ordnet deres køretøj, så det kan fremstilles uden problemer, hvorved vi alle i veteranverdenen kan stå frem med oprejst pande og sige, at det ikke er i veteranbilflokken, der findes defekte og trafikfarlige biler.

*Erik Kristoffersen
formand for samrådet*

Runa Forsikring orienterer

Hvordan er man dækket i tilfælde af færdselsuheld med sin bil?



Hvis man er så uheldig at blive impliceret i et færdselsuheld med sin bil, er det vigtigt at vide, hvilke forsikringer man har behov for og hvilke forsikringer, der dækker skader på bilen, tingskader samt personskader.

Der kan være selskabsbestemte forskelle i forsikringsdækningen, og dækningen kan variere i de enkelte skadesituationer, men som hovedregel dækker forsikringerne som følger:

- Bilens kaskoforsikring dækker skader på bilen, samt fast tilbehør til bilen, f.eks. bilradio, højtalere og værktøj til bilen.
- Familiens basisforsikring dækker de indbogenstande, f.eks. tøj, briller, der bliver beskadiget ved et færdselsuheld.
- I tilfælde af personskade dækker bilens lovpligtige ansvarsforsikring personskade på passagererne. Ansvarsforsikringen dækker til gengæld **ikke** skade på føreren af bilen.
- Har føreren af bilen tegnet ulykkesforsikring og kommer ud for personskade, vil der blive udbetalt erstatning ved invaliditet, tandskade eller død. Hvis passagererne også er omfattet

af en ulykkesforsikring, vil der samtidig blive udbetalt erstatning fra deres ulykkesforsikring - udover erstatningen fra bilens ansvarsforsikring.

- Hvis der i tilknytning til bilforsikringen er tegnet en autoulykkesforsikring, vil der blive udbetalt erstatning til føreren og passagererne ved død og invaliditet. Erstatningen udbetales ud over erstatningen fra bilens ansvarsforsikring og evt. ulykkesforsikring.

Runa kan tilbyde at tegne alle private forsikringer, bl.a. Familiens Basisforsikring, bilforsikring og ulykkesforsikring.

Hvis du vil vide mere om Runa's forsikringer, er du velkommen til at ringe på tlf. nr. 33 32 22 00. Spørg efter Tegningsafdelingen.

DVK's bibliotek

Der er på vort bibliotek efterhånden opbygget en betydelig samling af værdifuldt materiale om motorkøretøjer af teknisk-historisk værdi, det er derfor vores pligt at sikre at denne rigdom bevares på forsvarlig måde.

Hanne Jonassen har nu i flere år arbejdet ihærdigt på at få styr på tingene, men tilgangen har i de senere år været så omfattende at der har været rigeligt at gøre med blot at holde orden på roderiet, som hun selv siger.

Ifølge vore vedtægter har vi en forpligtelse om at tilvejebringe et bibliotek til støtte for medlemmer-

ne og for Danmarks Tekniske Museum. Derfor har bestyrelsen indgået en aftale med Hanne og Niels Jonassen om at de pr. 1. januar 1998 i fællesskab påtager sig ansvaret for vort bibliotek. Niels Jonassen har som bekendt været klubbens formand fra 1985 til 1991, sidder i bestyrelsen for Danmarks Tekniske Museum og har en betydelig motorhistorisk viden og dermed gode forudsætninger for at sikre bibliotekets opbygning og synliggørelse.

Arbejdet sker på frivillig basis efter nærmere aftalte regler og med ansvar overfor klubbens bestyrelse. Der er foretaget mindre loka-

lemæssige ændringer idet klubbens kontor er udvidet for at give plads til indretning af klubbens arkiv.

Der vil blive installeret et nyt PC anlæg med en moderne database til brug for registrering og medlemsservice.

Biblioteket vil i fremtiden kun være åbent ved klubmøder under bibliotekarens tilstedeværelse og ansvar.

Bestyrelsen / Poul Suhr



DANSK MOTOR KLUBS VÆDDELØB FANØ

Som det er mange bekendt, holdt Dansk Motor Klub & Fanø Lokalhistoriske Forening i samarbejde en markering af de gamle Fanøløb i september 1996 - og lige siden har mange spurgt: "Bli'r der mon FANØ-LØB igen i år?"

"En mand fra den stad Sønderho" - i dette tilfælde arkitekt Jørgen Lind, formand for Fanø Lokalhistoriske Forening, medforfatter af bogen "Historien om Fanø-Motorøbene 1919-1924" og medarrangør af 1996-løbet - har svaret omtrent lige så præcist, som manden i versene, men tilføjer dog:

Både DMK, FLF, alle deltagerne og mange af de flere tusinde tilskuere fandt, at 1996-arrangementet var spændende og gav lidt af stemningen fra 1920'erne. Men det skal undersøges nøje, om der vil være grundlag for at gentage succes'en, f.eks. i 1999, - og på hvilken måde?

Jeg er ikke spor i tvivl om, at veteranmotorcykelfolket stiller til start, bare vi hvisker det til dem. Men bilerne? Er der tilstrækkelig interesse for at deltage? Er der overhovedet ejere af biler fra før 1925, som vil stille op med deres køretøjer til "væddeløb" på Fanø Strand? Er der biler nok til "et helt felt?" - **Vi savner tilkendegivelser fra veteranbilfolket!**

Fanø Lokalhistoriske Forening/Jørgen Lind kan kontaktes på adressen:
Møllegården, Sønderho, 6720 Fanø og/eller tlf. 75164114/Fax 75164514.

12 • 13 • JUNI • 1920

Lorry Jensen er gået bort.

Len alder af 80 år blev Lorry Jensen, Howitzvej, Frederiksberg taget fra os med udgangen af november.

Lorry Jensen, også kaldet "Hjul Jensen", var kendt viden om i Kongeriget, som følge af sit fine håndværk med at reparere trådhjul. Et håndværk og en erfaring han havde arvet fra sin far, som også reparerede trådhjul. Lorry havde været med næsten hele vejen fra bilerne begyndte at være almindelige i tyverne til vore dage. Han tilbragte det meste af sin barndom på det legendariske "Jernbaneterrænet" ved Vesterport i København, som var en spændende klondyke af små værksteder og ophuggere. Så vidt jeg ved havde faderen værksted på jernbaneterrænet, senere flyttede han til Howitzvej med sin reparation af trådhjul. Denne trådhjuls reparation over-

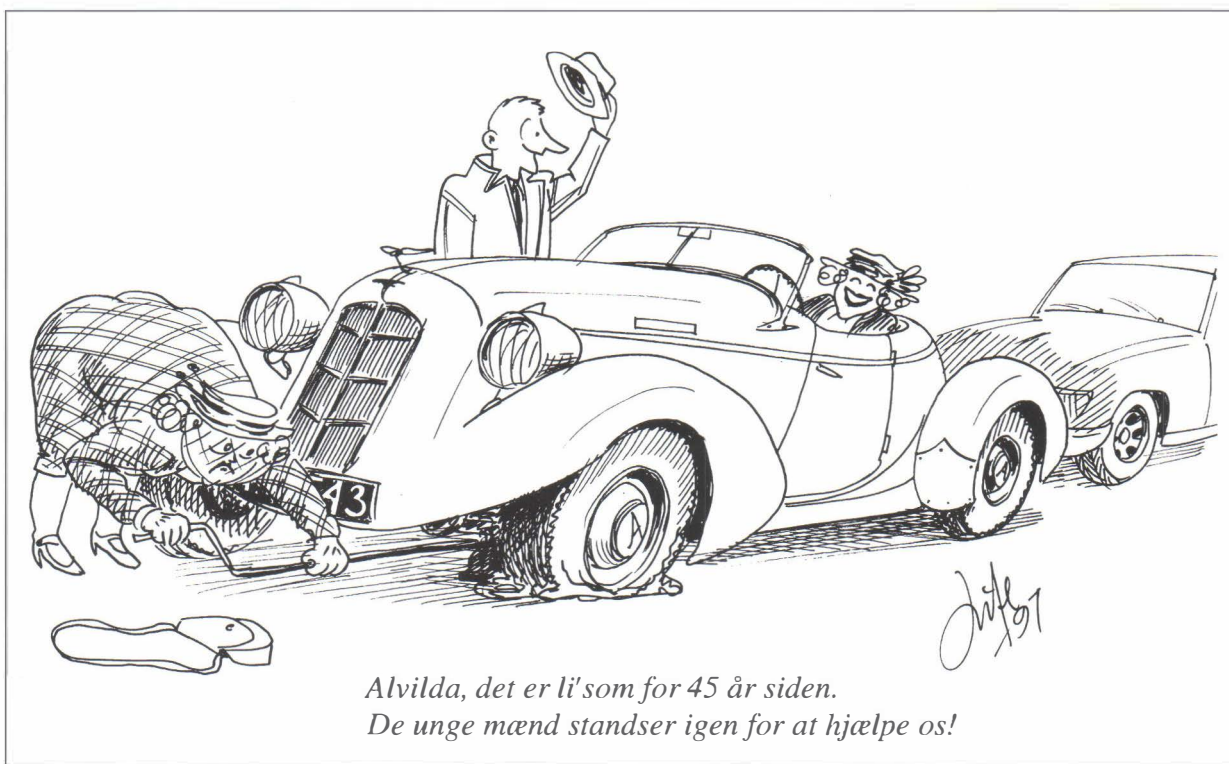


tog Lorry senere, og var da igennem mange år redningsmand for veteranfolket og deres trådhjul.

Reparationerne blev udført i kælderen hjemme hvor Lorry boede. Det gav anledning til mange venskaber og bekendtskaber indenfor veterankøretøjs-miljøet. Således også vort venskab, og da Lorry boede tæt på mig, blev det almindeligt at jeg kiggede ind og fik en hyggelig sludder samt en forfriskning hos Lorry og hans søde Rosa. Så gik snakken om gamle dage, dengang der var rigtige biler til, herunder om livet blandt huggere og andet godtfolk på "Jernbaneterrænet". Det blev også til flere lejligheder, hvor Lorry trods sin høje alder tog med til flere arrangementer, blandt andet i Historisk Sports Sektion (nu Historisk Motor Sport-Danmark).

Jeg vil savne ham. Æret være hans minde.

Claude Teisen-Simony



*Alvida, det er li' som for 45 år siden.
 De unge mænd standser igen for at hjælpe os!*



VETERANMARKNADER/SWAP-MEETS

RYKANDE FÄRSKA DELAR FRÅN HERSHEY/CARLISLE. TEMA VOLVO FORTSÄTTER

* GÄVLETRAVET E4 GÄVLE N	31 Jan
* Ö-VIK ARNÄS KÖPCENTER	7 Feb
* SÖDERTÄLJE-SCANIARINKEN	28 Feb
* MALMÖ BALTISKA HALLEN	21 Mars
SUNDSVALL-NORDICHALLEN	4 April
HELSINGFORS-TUUSULA	18 April

Öppet för allmänheten 9-15. Entré 40:-, under 15 år gratis!

Anmälan via PG 837 66 50-1, BGT EXPO HB.
Ange antal rutor, namn, adress samt telefon.
Bekräftelse, ca. 2 veckor före resp. marknad.

Rutor *6x2,5 m. Övriga 6x3 m. S-vall/Söd.tälje 400:-, Helsinki 200:-, Övriga 350:-/ruta.
INFLYTTNING SÄLJARE FRE 17-21, LÖR 7-9. Säljare kan övernatta i hallen!

**INFORMATION: 08-96 64 62, 0498-28 47 30,
070-569 64 62, 070-528 47 30, FAX: 08-751 88 20**

JUBILÆUMS BILMESSE og BRUGTMARKED

**For 25. gang den 28. og 29. marts 1998
i Dronning Margrethe Hallerne - 7000 Fredericia**

Messen har stor succes med stadigt stigende besøgstal og indeholder bilmesse, stumpemarked med dele til biler og motorcykler, stort kræmmermarked og klubtræf for mærkeklubber.

Da det er 25. gang, messen afholdes, vil vi fejre det med champagne. Derfor vil alle kunder, der bestiller standplads senest 15. februar, få overrakt en flaske champagne på åbningsdagen.

HUSK! Det er hos os, at køber og sælger mødes, og man kan over 2 dage finde den bil eller ting, man søger.



NB! Husk det er på bilmessen, at bilerne sælges.

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.

Peder Fuglsbjerg

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

Peder Nielsen

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



MÅNEDENS PERSONPROFIL

DVK

Erik Vagn Jensen

Medlem nr. 2

Medstifter af DVK og tidligere formand.



Af Leif Gr. Thomsen

"Jensen!"

Sådan lød Jonnes stemme i telefonen, klart og tydeligt, da den udsendte medarbejder ringede til vor gamle formand for at få en snak og lidt stof til bladet. Jonne er Erik Vagn Jensens kone.

Og så kom Erik: „Nej, husker I mig endnu? Jamen vil du besøge mig? Du er så hjertelig velkommen, og så når vi nok lige en silde-mad sammen.“

Godt gemt væk fra alting, i Pederstrup på Djursland, tilbringer Erik pensionisttilværelsen sammen med Jonne, hans kone gennem 52 år. Efter mange års udlændighed slog de sig ned her i den gamle skole, et stort hus med mange hjørner og sære rum. „Der kan du bare se,“ sagde Jonne, „det hele er genbrug, om det så er hunden.“ På vejen gennem huset passeres Eriks arbejdsværelse, et rum, der vidner om værtens interesse for biler, idet væggene nærmest er tapetseret med emblemer og billeder af gode køretøjer, på en hylde lyser DVKs vognliste op.

Erik var med til i sin tid at stifte DVK, og han mindes den



første tid, hvor møderne blev holdt på et konditori lige under Neels kontor. Man drak chokolade, og Neel håndskrev alt og gemte sagerne i gule papircharteques, nøjagtigt som oppe på kontoret, hvor nogle af dem lå og „mørnede“. De allerførste duplikerede blade stod Erik for.

Erik var dengang driftsingeniør på Holmegårds Glasværk, og det med det industrialiserede glas blev hans livsopgave. Han havde lige tilbragt en række år i England i branchen, og mon ikke han er blevet stimuleret i interessen for ældre biler derovre? Erik mindes, at hanovre i England havde mulighed for at købe kong Farouks Isotta Fraschini, et enormt stort køretøj. Han kunne cirka bytte lige over med den Douglas motorcykel, som han ejede dengang, men hvem kunne fodre et sådant uhyre?

Efter hjemkomsten fra England kom han i besiddelse af en RR Silver Ghost 1920 med nyere karrosseri (nr. 39EE, se BhT 49/1976, 101/1990), som han fik kørt en del i trods benzinforbruget. Omkring den tid, hvor DVK blev stiftet, fortalte Bent Mackeprang om en Lancia Lambda, der skulle være til at få fat i inde på Strandboulevarden, og den blev Eriks næste vogn. (Se BhT 73/1983 og VT nr. 252). Lambdaen bragte familien trofast rundt i det meste af Europa. Fra England importerede Erik sin drøm om en køremaskine, en Morgan 3-hjuler fra 1929 med JAP-motor. (Se BhT 11/1967). Begge vogne har han endnu, de står i en særlig garage, som han var nødt til at bygge ved den gamle

skole. Der står også hans Mercedes 230 Automatic 1972, som blev taget med hjem fra Tyskland.

Neel var vor første formand, og Erik afløste ham og var formand op gennem 60'erne. Det var dengang, Erik etablerede egen maskinfabrik i Neder-Randlev for fabrikation af bl.a. stålskorstene. Dengang begyndte man med klubmøder på Høring Kro, og i det

jyske kørte man Himmelbjerg-løb med Ford T'er, og så var der Juelsminde-løbene. „Dem planlagde vi på mit køkkenbord sammen med en ung mand, der hed P.E.Hansen,“ kommer det fra Jonne. Thorkild Ry Andersen, en anden af medstifterne, nævnes med veneration som en god kammerat. Til Himmelbjergløbene kom en englænder ved navn Max med en meget gammel Ford T, og det var ham, der i sin tid ringede til Erik og sagde, at nu kunne han godt komme og hente sin Morgan.

Morgan blev hjemført på egne hjul ved vintertide, og da man nærmede sig hjemmet i Drammelsbæk, forrest Jonne i brugsbilen og Erik bagefter på Morgan, var der sne på vejene med opkørte og frosne spor. Sporene var lavet af 4-hjulede biler, og det kunne Morgan ikke lide. Ganske få kilometer før hjemmet så Jonne i bakspejlet, hvorledes Morgan og Erik forsvandt ned i grøften i den forkerte side af vejen. Det havde Morgan ikke så godt af, men den blev da lavet igen og kører forøvrigt udmærket, når vejret da er lunt og godt.

I Eriks formandstid har der været ca. 300 medlemmer i DVK, og når nye medlemmer kom til, var der tid til for formanden at sende et personligt brev ud med en velkomst, lidt oplysninger og til de jyske medlemmer en opfordring til at deltage i klubmøder på Høring Kro.

Eriks dybe engagement i DVK kom til standsning i 1969, idet han holdt med firmaet og fik ansættelse i Iran,



Så var der Lambdaen, den stod godt tildækket for vinteren. Ved siden af stod Morgan, forførende frisk og forventningsfuld. „Jeg har ladet lidt på batteriet, fordi du skulle komme,“ sagde Erik og håndterede olie-pumpen til dråbetælleren, der sidder på instrumentbrættet. Benzinhanen blev åbnet, karburatoren blev tippet, og så startede JAP'en ved et let tryk på kontakten. Sikken en lyd. Det var en grå decemberdag, og det var begyndt at regne, men drengen i Erik var vågnet, og, ja, Jonne nåede lige at klemme en strikhue ned over ørerne på gemalen i forbifarten, snart var vi på vej ud ad den lille vej, Morgan var 68 år, piloten var 83.

Turen var våd, JAP'en holdt ej heller så meget af fugten, hvilket afstedkom mishagsytringer i form af livlige knald fra begge lydpotter. Da vi skulle ud af køretøjet igen, meldte den tanke sig, om sådanne vogne krymper i regnvejr eller om det er noget, der kommer med alderen. Inde fra huset lød det: „Du er også godt tosset at stikke af uden jakke på, og så i sådan et vejr, her i december!“ Erik sagde lige så stille: „Hun passer så godt på mig, det er nok derfor, jeg bliver så gammel.“

På vej hjemover i den moderne efter en god dag drøner tanker rundt i hovedet på én. Man bør nok huske på det med en sildemad og en Jensen's til. Og de svedne pletter på bukserne fra de oplagte udblæsningsrør, det er skønne minder.

glasindustri igen. Dette blev starten på mange års udlændighed, idet han blev driftsingeniør på glasværker ikke alene i Iran, men også i Pakistan, Holland, Tyskland og på Trinidad. Her kommer familiens tradition for en spegesild ind i billedet, for på Trinidad kunne man jo hverken opdrive et glas spegesild eller en flaske snaps. Det klarede Jonne ved at salte flyvefisk ned, dem var der mange af. De blev lavet til spegesild. Snapsen blev lavet ved at man lod kommen trække i vodka et døgn, hvorefter smagen blev afrundet med et par stænk sherry. Og minsandten, traditionen lever i familien, til vor sildemad fik vi en Jensen's. Sådan noget rører ved én dybt indeni.

ikke var afsat mad til den lille, udvirkede Jonne dog, at hun blev madet. Og hun levede op. Da de rejste fra Iran, ville familien Jensen have den lille pige med børnelammelse med sig. „Jamen hvorfor ikke tage en rask en, vi har 40?“ „Nej, det skal være hende her, og jeg skal vise jer, at sådan en også kan blive til noget.“ Det var rene ord fra mennesker, der kom fra H.C.Andersens land. Den lille Fetneh, som nu er en voksen dame, starter på et studium, der bl.a. vil bringe hende til universitetet i Edinburgh.

„Du, vi skal lige ned i garagen en tur,“ siger Erik, og da porten glider op, åbenbares hans skatte. Forrest står Mercedes'en, den blev lige kørt ud.

Under hele udlændighedsperioden, der varede til 1982, stod vognene på Veteranbilmuseet på Egeskov.

Man får et indtryk af, hvad familien Jensen er for folk, når man hører om, hvad opholdet i Iran bragte dem. Af børn var de velsignet med 4 sønner og 1 datter. Som om det ikke var nok at passe dem, tog Jonne job i en børneinstitution, hvor små forældreløse kom ind. En dag kom en spæd og meget svag pige ind, hun havde børnelammelse. „Stil hende i en krog, hun dør snart,“ var beskeden. „Vel gør hun ej,“ sagde Jonne, og selv om der



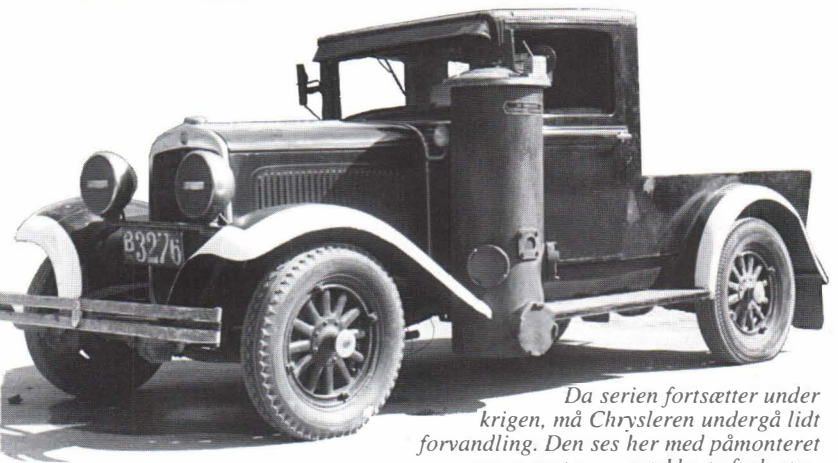


Af Leif Gr. Thomsen

Så kører Matador igen over skærmen rundt omkring i de små hjem, og vi sidder allesammen og kigger på, hver især får forskellige ting ud af serien.

Nogle nyder at se de kære skuespillere, hvoraf en god part ikke er blandt os mere. Nogle nyder at se de utroligt korrekte interiører, påklædningen og rekvisitterne og må samtidig indse, at filmfolkene har været endog meget omhyggelige med at finde de rigtige ting og sætte dem tidsmæssigt rigtigt ind.

Gammelbilsfolket nyder at se bilerne, og også her fornemmer man, at man virkelig har forsøgt at skaffe de rigtige vogne til de roller, der skulle bruge en. Man kunne her som retningspil bruge tesen „Sig mig, hvad du kører i, og jeg skal fortælle dig, hvad du er for een“. Der er grisehandler Larsens sorte ladvogn, der er bankdirektørens diskrete maroon-



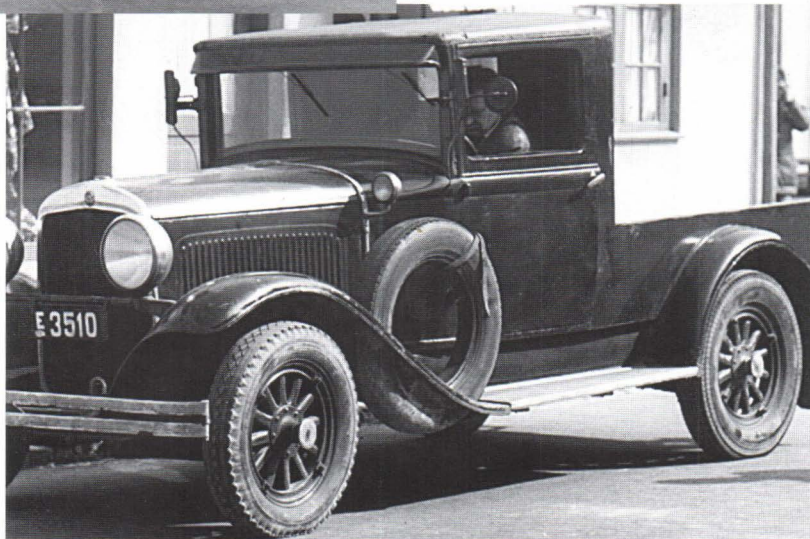
Da serien fortsætter under krigen, må Chrysleren undergå lidt forvandling. Den ses her med påmonteret gasgenerator og mørklagte forlygter.

farvede sedan, der er Gitte Grås lille åbne sportsvogn o.s.v. Alle vogne omhyggeligt udvalgte til at understrege netop den pågældende rolleindehavers personlighed, og da de fleste automobiler som regel er til at tidsfæste temmelig nøjagtigt, må man sige, at de forskellige valg har været præcise.

Vognene er alle udlånt af DVK-medlemmer bosiddende på Sjælland, og den største leverandør var ligegodt Børge Kaa, som de fleste vil være bekendt med gennem artiklen i november-VT og så foredraget, han gav på Nivå-klubmødet samme måned.

Den mest berømte af vognene må nu være grisehandlerens. Vi ser den gennem hele serien, og den er også et af de køretøjer, vi så aller-

Grisehandlerbilen uden for Skjerns butik. Man genkender Buster Laesen bagfra og Lilly Broberg på den anden side af bilen.



først. Den er samtidig en af de mest gådefulde, for mange diskussioner har der været ført om, hvilket fabrikat der egentlig er tale om. Man kunne altid blive enige om, at det er en amerikaner.

Men det er altså en Chrysler, og årgangen er 1929. Og Matadorserien starter i 1929, så den er god nok. Man må nok sige, at grisehandleren er fornemt kørende, men Børge Kaa, som leverede denne vogn, oplyser, at Erik Balling, seriens instruktør, insisterede på, at grisehandleren skulle have en speciel bil, ikke for almindelig. Man ville nok give det indtryk, at selvom grisehandleren ikke omgikkes de fine i Korsbæk, er han på ingen måde nogen fattigmås.

Denne Chrysler fik Børge fra baronen på Nysted i en byttehandel med en Mercedes. Man må nok sige, at Chrysleren efter at være blevet landskendt har forrentet sig bedre end Mercedes'en. Vognen havde sit udseende, da Børge fik den. Oprindeligt hørte der en kasse til at sætte oven på ladet til Chrysleren, men den kom aldrig frem fra den tidligere ejer.

Der er helt tydeligt tale om en ændring, hvor man har taget en almindelig sedan og skåret bagparten væk. Umiddelbart bag forsædet er så sat en flad plade på, så var den lukket af. Sådanne små ladvogne var almindelige helt op

Chrysleren, som den præsenterer sig i begyndelsen af serien.



i 50'erne, idet de var en logisk løsning på håndværkeres og småhandelndes transportbehov, indtil papegøjeperioden holdt sit indtog. På grisehandlerens bil er bagpladen sat op så tæt bag døren, at der er meget lidt plads til stede i førerhuset.

Buster Larsen var noget nervøs, da han skulle lære at køre denne ald-

rende bil, men, som vi alle fik at se, lykkedes det over al måde. Til sidst, da alle optagelser var færdige, udtalte Buster Larsen, det dejlige menneske, at han ville få svært ved at undvære den vogn.

Den teknisk interesserede vil nok lægge mærke til, at den 6-cylindrede motor i filmen har en noget knækkende lyd. Det kommer sig

af, at blokken var frostsprængt. I mellemtiden har Børge fået fat i en tilsvarende motor fra en baghængt brandsprøjte, og den bliver nu lagt i Chyleren, som forøvrigt i øjeblikket er skilt fuldstændigt ad. De blanke dele er blevet forkromet, så det bliver en flot grisehandlerbil, vi får at se, når den kommer ud at rulle igen.

KONKURRENCE



Som kort nævnt i sidste blad blev konkurrencen i oktober-bladet vundet af Peter Hass, der som den eneste kunne se at den blomstersmykkede bil var en Chrysler og damen i den Erna Hamilton Hermansen.

Det var lidt lumskt fordi der findes et mere kendt billede af hende hvor hun sidder i en Oakland af nogenlunde samme årgang og facon, men den var det altså ikke. Drengen i bagklappen var vist nok piccolo på Hornbæk Badehotel eller muligvis Trouville.

Det skulle være noget nemmere at gennemskue hvad der er for en bil der mens den endnu var brugsvogn holder tyngtet af sne ved sin daværende ejers bopæl i kvarteret mellem Tivoli og Politigården i København. Den var senere i en lang årrække ejet af et fremtrædende medlem af DVK, indtil den igen skiftede ejer for et par år siden.

Med mit kendskab til Peter Hass forudser jeg den mulighed at han ville vinde hver gang, så jeg har tænkt mig den udvej at han her-

med udnævnes til overdommer i vores konkurrencer, uden adgang til at deltage.

Hvis vi har flere eksemplarer af bogen om Fanø-løbene bliver præmien den samme som sidst - ellers håber jeg formanden finder på noget passende.

Besvarelser skal være hos Bilhistorisk Tidsskrift, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk, senest 1. februar.

EMIL



Søndag den 30.11.95 kørte jeg stolt ud af Frederikssund, som ny ejer af Danmarks ældste og først importerede M.G. B årg. 1962

En drøm gik i opfyldelse

Bilen blev fortoldet og indregistreret for første gang 19. nov. 1962 med nr. EM 59 516 og solgt til Chr. Lillilund, Vedbæk. Bilen blev et par år efter solgt og overtaget af Ole Fredsgaard, den 21.4.65 og omregistreret til LA 28.672 på gamle sort/hvide plader, og han var så ejer af den i 30 år.

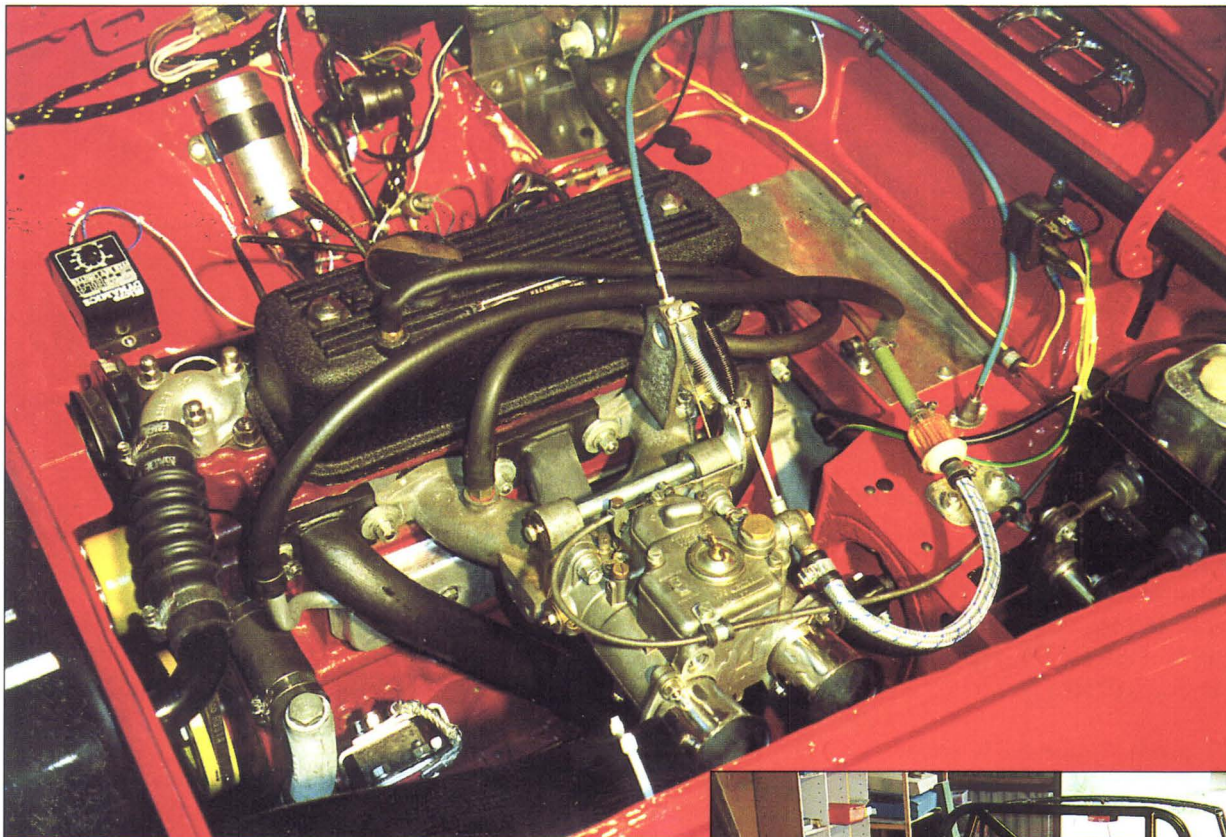
Min nye/gamle M.G. B har et utrolig lavt chassissnummer. B/GHN3L-1516 fremstillet 12-16. oktober 1962. Seriefremsstillingen startede juni 1962 med vogn nr. B/GHN3L-101 og der blev det



første år kun fremstillet i alt 4518 M.G. B og kun roadsters. M.G. fabrikken i Abingdon fremstillede den sidste M.G. B 23-10 1980 og fabrikken blev herefter lukket. Da

havde man i de 18 år og med kun få forbedringer fabrikeret i alt 386.789 roadsters, men med næsten helt samme karrosseri.

Fortsættes side 20



*1845 ccm, M.G. A twin cam plejstænger, smedede stemp-
ler, alle bevægelige dele vægtjusteret og afbalanceret,
effekt ca. 125 hk*



2. restaurering af M.G. B

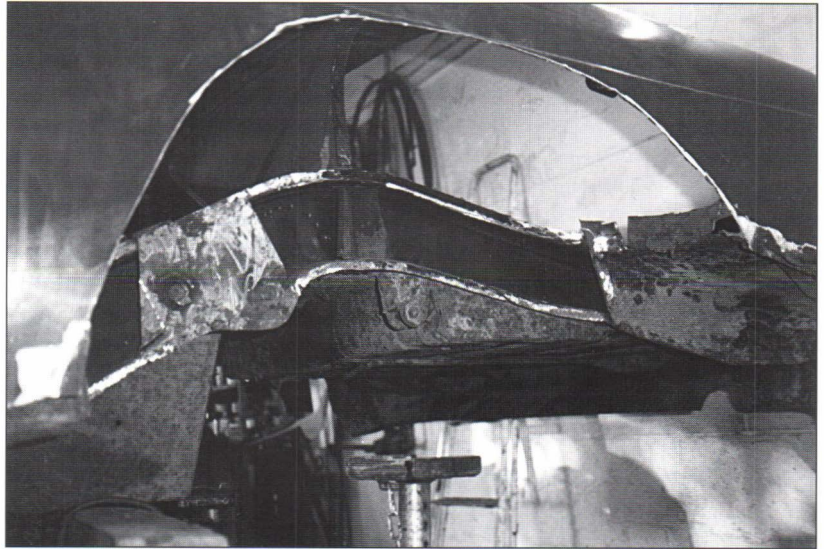
I 1987 købte jeg mit første vrag af en M.G. B, en 1969'er som jeg brugte ca. 2 år på at gennemrestaurere og sagde efter at den var blevet færdig, "det gør jeg aldrig mere".

Men man har jo et standpunkt til man tager et nyt og efter min kone meget fornuftigt havde fortalt mig, at den pæne blå var for pæn til at køre "ræs" i, jeg havde så småt begyndt at køre nogle manøvreprøver osv., blev det besluttet, at jeg skulle kigge mig om efter en M.G. der udelukkende skulle køre på bane og altså ikke indregistreres, for de historiske bilmotorløb havde fat i mig og den gamle interesse for racing var blevet bragt til live igen.

Original Appendix K racer

Ole Fredsgaard er lidt af en legende i M.G. regi og har med denne M.G. B kørt adskillige racerløb f.eks. på Roskilde Ring, samt overalt i Norden og en masse klubløb i f.eks. M.G. klubben og med denne bil vundet et væld af præmier.

Ole fik for nogle år siden en dårlig ryg og skiftede interesser så nu skulle den sælges. Da jeg begyndte at interessere mig for den, havde den været til salg i adskillige år, hvor den i den periode stort set kun blev brugt af hans kone til indkøb. Den var særdeles svær at sælge da den til dels stadig var udstyret med div. uoriginale racerdele samt var utrolig rusten. Men



Ole vidste jo godt at den havde en vis historie og dermed kunne prisen skrues lidt i vejret.

Det bedste var at han stadig havde mange gode, nye og originale racerdele endog i originale æsker som kunne indgå i handlen, bl.a. magnesium indsugningsmanifold til 45 DCOE Weber, som bilen er homologeret med i GTS klassen, Minilite fælge, closeration gearkasse, div. gearinger til bagtøjet, speciel benzintank, competition krængningsstabilisator, original og FIA godkendt styrtbøjle, headlamp cowls, samt pladedele og ekstra aluminium motorhjelme og sidst men ikke mindst en komplet og original 3 hovedlejers competition racermotor med tilhørende topstykke, lettet og afbalanceret med mange specielle dele som i dag vil være næsten helt umulige at fremskaffe.

Efter adskillige forhandlinger som gik over et helt år blev vi til slut enige og et stort arbejde ventede på mig forude.

Uduelig pladesmed

Bilen blev først adskilt i atomer, hvilket tildels var rimeligt let, da mange af delene faldt fra hinanden pga. rust og ælde, det der ikke kunne skilles ad blev simpelt hen skåret væk med en vinkelsliber da der ikke var meget stål tilbage. Så blev karrosseriet kørt til en pladesmed som var blevet mig anbefalet, men som viste sig ikke at være meget bevendt, idet han var tæt på at ødelægge hele karrossen. Hvordan kan man lukke en roadster op i begge panelsider og skære bag-, inder- og yderskærmene af uden først at befæste med isvejsede barduner henover cockpittet og i dørene. Så tror da pokker at han havde svært ved at svej-





se de nye inderskærme i, når dør-gabet i begge sider var blevet næsten 2 cm bredere, så der var rigelig og god plads til dørene.

Min M.G. B blev lynhurtigt fjernet fra hans værksted og en ny pladesmed blev fundet og arbejdet blev tilendebragt med et godt resultat i slutningen af vinteren 1997.

Karrossen blev herefter sandblæst i samlinger og div. rustne steder og bagefter grundet. Efter tilpasning af yderskærme, døre samt fremstilling af specialfront med luftindsugningstragte, specielt bagpanel, hjelm med gæller, som de works biler fra BMC, der deltog i Le Mans og Sebring i starten af tresserne så ud, blev den kørt til maler Benny Andersen, Gerlev, hvor den blev færdig op til påske.

På det tidspunkt havde jeg på mit værksted renoveret fortøj og ilagt differentialespær i bagtøjet, opraitet støddæmperne og mont. nye fjedre, forsynet hele hjulophængningen med nylontron-bøsninger overalt. Alle bolte og beslag havde været en tur i Roskilde Galvaniserings ætsebad og galvaniseret på ny så alt fremstod som næsten nye dele.

Klar til montering

Det var en dejlig dag at putte det samlede og nyrenoveret for- og bagtøj op i traileren sammen med hjulene og begive sig til Gerlev og montere det på den nymalede karrosse der stod og skinnede i sin nye Tartanrøde farve.

Så begyndte den egentlige samling, og nu blev der travlhed i det lille værksted for jeg havde jo sat mig det mål, at min ny racerbil skulle have sin ildåd ved Hill Climb løbene ved Munkebjerg aug. 1997, arrangeret af Historisk Sports Sektion.

Kun folk med kendskab til hvordan man samler og monterer en racerbil ved hvor lang tid det tager. Alt skal næsten laves om i forhold

til en original bil, 100 special beslag skal fremstilles, bremserør fremstilles og monteres anderledes, motoren er et helt kapitel for sig, koblingen skal forstærkes, ligeledes bremserne, sikkerheds udstyr i form af styrtøjle, brandslukning, sikkerhedsseler, sæde, hovedstrømsafbryder, osv. skal monteres på en helt bestemt måde, og hele tiden inden for "lovens" altså FIA's appendix K's foreskrevne måder.

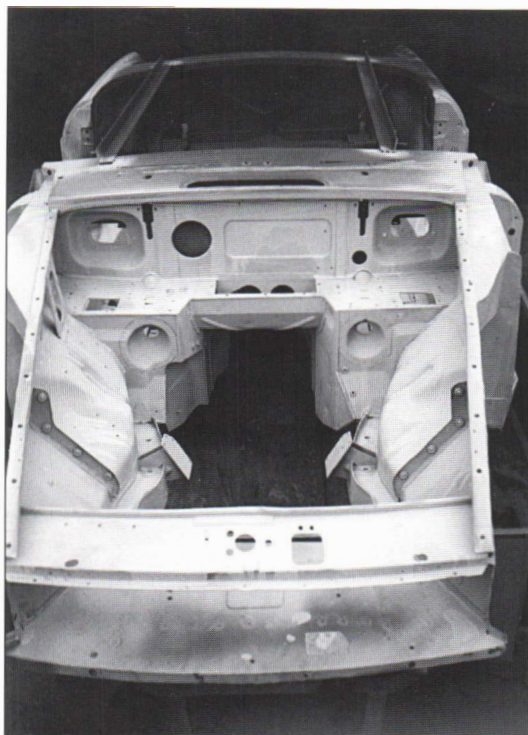
Bilen skulle også have sit "blå stempel" i form af en FIA Historic Vehicle Identity Form. På dansk en vognbog, som skal følge bilen og er DASU's ejendom så længe bilen er i racerstand.

Ingen biler kan deltage i internationale racerløb uden denne bog.

En M.G. racer med låg

En kuriositet er f.eks. udluftningen af kabinen. På alle works vognene havde man på hard toppen monteret et udluftningslåg fra Morris Mascot van, og et sådan skulle findes for originalitetens skyld. På en tur sidste år til England, blev samtlige huggerpladser i Sydengland besøgt uden resultat. Annonce i div. bilblade inkl. Veteran Tidende blev forsøgt, og først efter flere forsørgingede min gode ven Jesper Hermann mig op og sagde, at jeg kunne da bare hente et hos ham, han havde godt nok ikke selve kransen, men det vigtige, låget og lukkemekanismen var i god behold, så op til Jesper og hjem og kreere en krans i aluminium og nu sidder den der.

Endelig oprandt dagen hvor vi skulle "ha' ild i cigaren", min gamle ven Poul Heichendorff (tidligere mekaniker for mange års



Danmarksmester i "Hundehus" Erik Højer), havde lovet mig at bistå ved "fødslen" og tirsdag den 22. juli kl. 02.15, - blev motoren startet, "og den gjorde det sgu".

Så skal vi ud og "køre med de skøre"

Nu skulle M.G. raceren køres lidt til på de danske sommerveje, monteret med et par prøvenummerplader, men det er ikke nemt at manøvrere en fultrimmet racer rundt imellem campingvogne, langsomtkørende lastbiler, samt sommertrafikkører når motoren nægter at tage fat førend omdrejningerne har passeret de 4500, men derefter er det som at sidde i en F-16 under opstart ca. 8 meter inden det næste stop i trafikken kommer.

Men raceren blev færdig til løbene den 2.-3. aug. i Jylland og den opførte sig eksemplarisk bortset fra, at småjusteringer måtte foretages, bl.a. druknede karburatorerne hvis motoren ikke gik i gang ved første forsøg pga. at højtryksbenzinpumpen trykkede for kraftigt så nåleventilerne ikke kunne



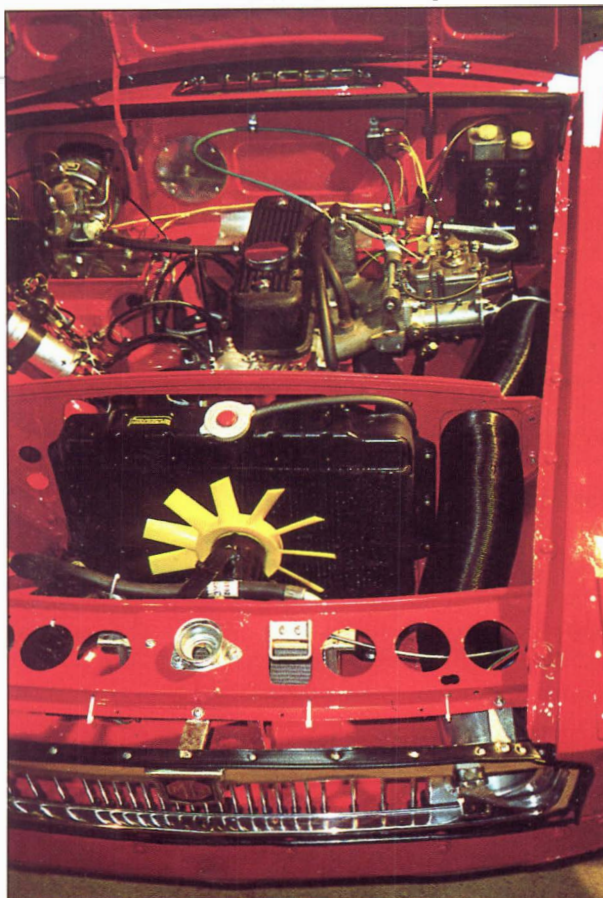
holde. Dette er blevet afhjulpet ved montering af en Filter King benzinregulator.

Ulige selskab

Vi blev nummer fem i vores klasse som er den hurtige GTS klasse hvor vi dystet imod f.eks. Jaguar E, Morgan +8, Porsche 911, og Lotus Elan.

Det er et hårdt selskab at flirte med og især med en bil som min der er grænseløs gammel i sin konstruktion, og her tænker jeg især på selve motoren, som hverken er med overliggende knastaksler eller udstyret med cross flow topstykke, der end ikke er lavet i aluminium, den er heller ikke på særlig mange ccm (normalt 1798 ccm, men jeg har boret op til +40 overstørrelse stempler der så giver 1845 ccm.). Og så vejer den næsten et ton. BMC har heller ikke homologeret ret meget motorudstyr eller bearbejdningstilladelser, og derfor kan man ikke få særlig mange HK'er ud af maskinen.

Undervognen er f.eks. ikke homologeret med justerbare støddæmpere af Koni typen, men her må



man blot køre med de originale "dørlukketyper" som ganske vidst har fået kraftigere fjedre og ventiler samt anden olie. Fjedrene foran er sænkede og kraftigere og krængningsstabilisatoren er også lavet kraftigere. Bagfjedrene er den normale type roadster bladfjedre for at få vognen blød bagtil således at den står fast i sving, selvom der skulle være ujævnheder. M.G. fabrikken var jo ikke kendt for at lave revolutionerende ændringer, så næsten alle M.G.

typerne var ældgamle konstruktioner når de blev fremstillet, men man kan jo sige godt gennemprøvede.

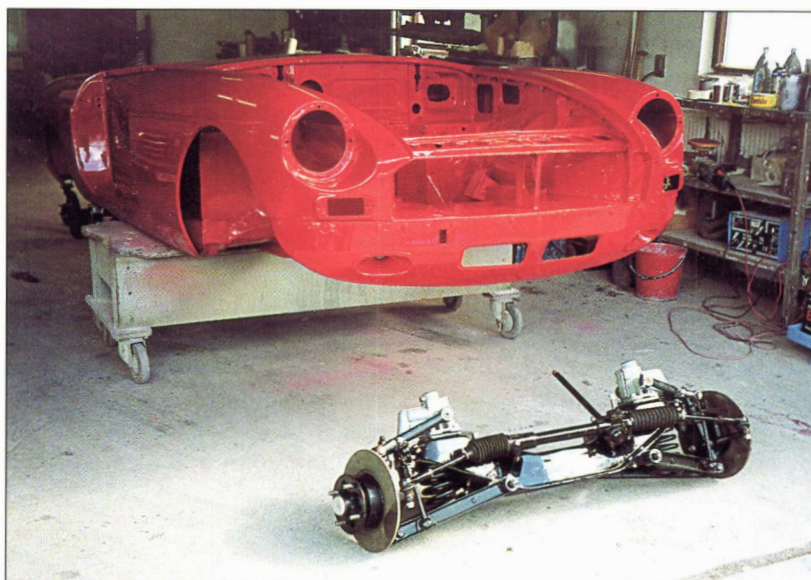
På den anden side er det alligevel en skæg bil at køre race i og det er sjovt at vide at netop denne bil har været "med i krigen" på mange racerbaner og er en original Appendix K bil som jeg håber en dag at stille op med på f.eks. Nürburgring til Old Timer Grand Prix, eller Silverstone til M.G. Meeting, hvor folk fra hele verdenen kommer i en weekend og dels køre race i div. klasser, men lige så meget for at være sammen om netop M.G.'er.

Epilog

Det er ikke for at vinde præmier jeg har sat en M.G. B i stand til race, hvis det var for præmier og ære, skulle man nok finde en anden type historisk racerbil, men udelukkende min store interesse for dels M.G. B typen og i særdeleshed for historisk race. Jeg finder M.G. B'en smuk i sin udformning, og den er faktisk ret nem at skille ad, samle og reparere. Sidst men ikke mindst, man kan købe næsten alle reservedele og tuningsudstyr stadigvæk, har man f.eks. en gammel og rusten M.G. B karosse er det blot at bestille en ny og for ca. 30.000,- har du en sprit ny.

Jo, min drøm om en ægte M.G. B racer, Tartan red med Old English White hard top, trimmet som works racerne fra Abingdon i midten af tresserne er blevet til virkelighed.

Med venlig hilsen
John Milland





Nu kan alle benzinmotorer køre blyfrit! - Problemfrit!



Hvis din motor normalt skal køre på blyholdig benzin, kan du nu med fordel skifte til blyfri benzin blot ved at tilsætte Castrol TBE.

- Erstatte blyets smørende virkning
- Nedsætter slitage på ventiler og ventilsæder
- Fjerner aflejringer
- Beskytter mod korrosion i brændstofsystemet
- Holder indsprøjtning og karburator ren
- Giver større motorydelse
- Giver bedre benzinøkonomi
- Kan anvendes til katalysator

Castrol TBE fås i to størrelser: 100 ml tube, der rækker til hele 100 liter blyfri benzin. Vejledende pris kr. 35,-. 1/2 liters flaske til 500 liter blyfri koster kr. 95,-

Castrol TBE - farvel til blybenzin

Generalimportør: PKK A/S, Ny Esbjergvej 5, 4720 Præsto
Tlf.: 55 99 15 37, Fax: 55 99 15 37



Et dristigt kig ind i bilafgifternes krystalkugle !

DKK

Af Bent Hoffmann

Sæt katalysator på og få rabat

Side 12 - Ingeniøren - nr. 20 - 16. maj 1987

Gamle biler kan eftermonteres med katalysatorer, hvilket gør dem mere attraktive for bilkøbere og begrænser dermed miljøet.



Katalysatorer er den sidste sammensligning af de billigste og mest effektive tekniske løsninger til at reducere forureningen fra trafikken. Derfor er det interessant, hvis ældre biler kan få eftermonteret en katalysator, mener Miljøstyrelsen. (Foto: Tom Ingvor/bent)

på gamle bilers luftforurening. Udviklingen sker på tysk initiativ. "Gamle katalysatorer. Der findes også uregulerede katalysatorer til eftermontering."

Simpel teknik gør gamle biler grønne

Få komponenter kan begrænse forureningen fra biler betydeligt

A/Rolf Ask Clausen

motoren, fordi der er værd og højt tryk til stede. Kvælstofpartikler tvinges til at slippe og bliver til frit kvælstof. Kun for entusiastlæst og gale samfundsdeltagere. Sådanne forurening i varm tilstand passer sig i varme afledningsrør på en

Biler lever ikke op til miljøkrav

Katalysatorer gør gamle biler grønne

Politisk interesse for katalysatorer

Dansk firma klar til at levere katalysatorer til gamle biler

Katalysatorer frikendt

Ansporet af tysk succes, finder Miljøstyrelsen det interessant at se på krav om katalysatorer på ældre biler

ultat. Det viser tiltrækker fabri

miljø ar 19 genn

Det foreslår at se på eftermontering.

Derimod er synderen typisk for elektroniske styring af (motoren) eller den

Ingvor/bent



Som gammelbiler kan man til tider opleve et natligt mareridt, hvor en flerhed af offentlige væsener og politikere med lovtilpasset autoritet forlanger hidtil ukendte afgifter betalt som følge af ejerskab af ældre biler.

Sådanne mareridt fik mig til at foretage lidt research på afgiftsområdet - i håb om en beroligende effekt.

Der blev således rekvireret div. rapporter og indstillinger fra Transportrådet og Miljøstyrelsen, afholdt samtaler med Dansk Teknologisk Institut, deltagelse i IT-konferencer - samt indhentet oplysning om hvad der er sket i andre lande og endelig lidt betragtelse af de bonede gulve.

Efterfølgende - har jeg søgt danne mig et overblik over hvad man som gammelbiler kan risikere at se af nye "stjerner på afgiftshimmelen".

Det skal dog fremhæves at der er tale om vurderinger - og det skal pointeres at:

- Der er tale om et forsøg på indkig i en fremtid på 5-8 års horisont.
- Der er p.t. ikke mig bekendt politisk klarhed eller officielle aftaler på alle områderne.
- Der er udelukkende tale om mine egne vurderinger af muligheder.

Men er der bare nogenlunde hold i vurderingerne, så kan gammelbilfolket blive udsat for indgreb i brugsmuligheder for køretøjerne, samt mærkbare afgiftspålæg. Derfor er det mit håb, at dette indlæg kan være en impuls for Motorhistorisk Samråd - og at der sluttet op om rådets betydningsfulde arbejde.

Afgifter, statsprovenu, miljøafgifter, adfærdsregulering og andre uhyggespredere:

"Vi har da ellers noget nær verdensrekord i bilregistreringsafgifter og vægtafgifter her i landet - så folkene på Tinge kan da næppe

finde på mere!" - tænker mange og lever videre i indbildt tryghed.

Men vore politikere er særdeles kreative og fleksible i deres holdnings- og reguleringsadfærd.

Eksempel herpå var da finansministeren en varm sommerdag af lagde beretning om statens finanser. Heri fik vi at vide at staten havde et mindre budgetoverskud. Alt var såre vel - og skulle det værste ske "så ku' vi da lige smække 1 krone eller 2 på cigaretterne."

Her godt 3 måneder efter informeres vi fra samme kilde om at landet har været i økonomisk uføre, hvorfor kommune- og amtsskatter (vanen tro) skal stige, samt at der indføres en tvungen opsparring!

Nu forestår den årlige ritualdans omkring finanslovsforslaget. Hvis det her skulle vise sig behov for lidt omfordeling af finanserne, er det bestemt ikke udelukket at der inklineres til en svingom efter noderne til den velkendte evergreen om bilrelaterede afgifter.

Medierne har allerede lagt op til ouverturen ved i nogen tid at have svirret med debatindlæg om en række forhold og muligheder vedr. bompeng, vejafgifter, "Road Pricing" og "Stinker afgifter" m.m. Disse indlæg inviterer til en politiker motivation for at "noget må ske" for at dæmpe den tiltagende privatbiltrafik og reducere dens miljøbelastning.

Der er således næppe tvivl om at der i de kommende år vil figurere nye afgifter og en form for brugerbetaling på trafikområdet. Disse nye afgifter eller afgiftsændringer kan påvirke vore muligheder for brug af vore yndlingsbiler. Om denne påvirkning bliver positiv eller negativ afhænger i høj grad af vor evne til at fremlægge vor sag - og vor evne til at blive hørt.

Afgiftssystemets 3 hovedmål;

- A:** At skaffe provenu til staten.
B: At skaffe mere provenu til staten.

- C:** At tilvejebringe miljøforbedrende adfærdsregulering hos bilister

Det sidste hovedmål kan umiddelbart forekomme lidt højskoleagtigt; men tag ikke fejl. Netop miljøsidens udgør den løftestang, der (med nogen ret) giver dispensation fra hidtil gældende etik omkring afgiftspålæggelser fra vore styrende organer.

(Historisk har vi set at tilsvarende løftestænger har medført radikale samfundsændringer. Tænk bare på korstogstiden, hvor en magtfuld kirke og øvrighed gav de brave korsridere dispensation fra flertallet af de 10 bud!)

Det kan med rimelig sikkerhed forventes at de nuværende vægtafgifter på kortere sigt vil blive suppleret med adfærdsregulerende afgifter med rod i luftforurening og energiforbrug.

Således arbejdes der politisk på en radikal omlægning af bilafgifter i erkendelse af at den nuv. vægtafgift næppe er holdbar i fremtiden, eftersom den i dag fastlægges alene ud fra den enkelte bils evne til mulig belastning af vejnettet og derfor ikke til den aktuelle vej- og miljøbelastning, målt efter dens faktiske brug i km. (Det svarer billedligt talt til at alle bilejere indtil nu er forhåndsdømte for voldtægt, eftersom de er udstyret med remedierne hertil, og strafudmålingen baseres på bilens potens.)

På kortere sigt:

Vi må nok se i øjnene, at der indenfor en temmelig kort horisont vil blive pålagt biler - der ikke er udstyret med et katalysatorsystem - en miljøafgift, der opkræves sammen med vægtafgiften.

Størrelserne af disse ventes fastlagt ud fra:

- Stats- og lokalmyndigheders behov for provenu.
- Køretøjets idømte belastning af luftmiljøet.
- Trafiktrængslen - specielt i større byer.



- Køretøjets idømte andel i vedligeholdelsesomkostninger til vejnet.

I Tyskland har myndighederne allerede pr. 1/1 97 indført en såkaldt "Stinker afgift", der fastlægges ud fra motorvolumen og bestyknings med reguleret katalysator system. Denne afgift relaterer sig selvfølgelig ikke det aktuelle brug af bilen. Den tyske regering er tilfredse med ordningen, da den både skæpper i kassen, øger omsætningen i bilindustrien og skaber arbejdspladser til kontrolinstanser og fremstilling af katalysatorudstyr.

Der høres kun sporadisk fra bilene. Gammelbilfolket ligger jo på et komfortabelt mindretal, der ikke har den store medieopmærksomhed. Disse folk kan jo bare frikøbe sig ved en "Oldie-ordning", der med visse begrænsninger giver dem mulighed for at benytte deres gamle skrammel ved særlige godkendte arrangementer!

På længere sigt:

Imidlertid findes der allerede i dag velprøvede teknologier, der med rimelig lethed vil kunne danne grundlag for afgiftspålæggelser, som relaterer sig til det enkelte køretøjs faktiske andel af miljøgener ud fra gennemkørte strækninger i definerede afgiftszoner, kombineret med registreringsdata om motorstørrelse og katalysator bestyknings.

Forventelige nye afgifter og potentielle afgiftsomlægninger:

- A:** Merafgift for biler uden et reguleret katalysatorsystem. (1-3 år)
- B:** Betaling for kørselstilladelse i visse byer. (1-2 år)
- C:** Hel eller delvis omlægning af nuv. vægtafgift med zoneafgift på gennemført kørsel (4-7 år)

I det følgende beskrives de 3 afgiftskategorier.

A: Merafgift for biler uden et

reguleret katalysatorsystem.

I november 1995 afholdt Folketingets Trafikudvalg en høring under overskriften "Bilen og Miljøet". Efterfølgende har Trafikudvalget i oktober 1996 anmodet Transportrådet om at drage en række konklusioner, samt udarbejde en vifte af muligheder på området.

Dette er nu sket og resultatet heraf kan læses i Transportrådets rapport af maj 1997 "Mere miljøvenlige biler - tekniske muligheder og politiske tiltag".

I rapportens katalog over mere miljøvenlig bilteknologi anbefales "Eftermontering af katalysator på ældre biler". Her hæfter man sig specielt ved gasserne: Kulbrinter og kulilte (uforbrændt brændstof) samt kvælstofilterne, hvor udslippet kan reduceres markant ved eftermontering af et katalysatorsystem, der lever op til Euro 1 direktivanvisningerne.

I Danmark har vi en bilpark på ca. 1,7 mio. biler. Heraf vurderes at godt og vel 1 mio. - produceret før 1990 - ikke er udstyret med katalysator.

Den i Tyskland indførte stinker-afgift - (med det officielle navn "Kraftfahrzeugsteuer") - påvirker den årlige bilafgift i Tyskland på følgende måde for biler uden katalysator:

(Liter motorvolumen)* (vægtafgift for 1 liter motor volumen før 1/1 1997)* 1,93

For en 4,2 liter Jaguar bliver den tyske afgift:
 $4,2 * 820 * 1,93 = 6.633$ kr./år.
- en merudgift på 3.189 kr. i forhold til 1996 niveauet.

Eftermonteres et reguleret katalysatorsystem på bilen reduceres afgiften til:
(Liter motorvolumen)*500kr.

For 4,2 liter Jaguaren udgør den i Tyskland gældende afgift herefter:
 $4,2 * 500 = 2.100$ kr./år - en bespa-

relse på 4.533 kr. i forhold til bilen uden katalysatorsystem. Reelt er der tale om en besparelse i forhold til 1996 niveauet på $4,2 * (820 - 500) = 1.344$ kr. Denne besparelse betegnes politisk som "Ein Belohnung", hvilket antages at motivere bilejerne til enten at eftermontere et katalysatorsystem, eller udskifte bilen. Med tradition for kopiering af andre landes provenuløftende tiltag, er det vel nærliggende at befrygte et dansk sidestykke til stinkerafgiften - blot "justeret til danske afgiftsniveauer".

Hvordan vil et evt. dansk afgiftsgrundlag se ud?

Mon ikke også der sikres "folkelig passivitet" gennem en miljørigtig markedsføring, suppleret med en klam belønning af de "Miljørigtige"?

Påvirkning på veteranejerskab?

Transportrådet anbefaler en fokus på årgangene fra 1987 - 1990 (30% af bilparken er uden katalysator); men det kunne da godt tænkes at man "af administrative bekvemmelighedsgrunde" vil lade det gælde for alle biler under 35 år.

Vælger man dette er der nemlig samtidig lukket op for at gennemføre en "Oldie" ordning der med tysk forbillede begrænser brugsmuligheden for biler over 35 år!!

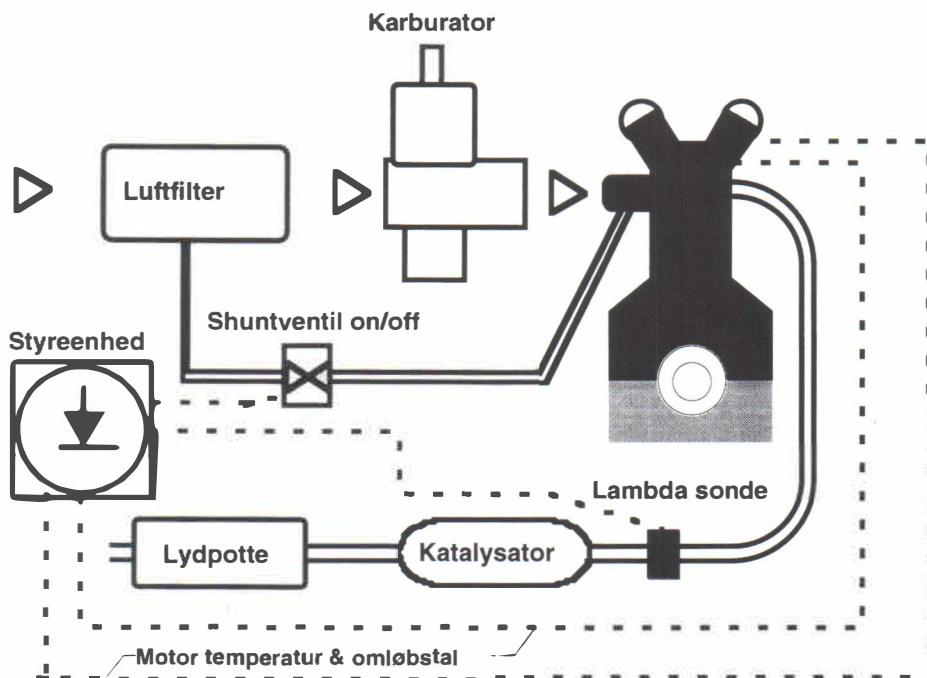
Kan der sættes et reguleret katalysatorsystem system på en karburatorbil?

Ja! Afgiftssystemet i Tyskland har sat gang i udvikling af kit-systemer til eftermontering.

Men det er ikke uden indgreb i motorens indsugningssystem. Glem alt om bare at købe en katalysator og skrue den på før lyd-potten. For at det skal kunne godkendes af bilinspektionen skal det være et system bestående af:

- En støkiometrisk sensor (Lambda sonde) der løbende

Principskitse for katalysator system eftermonteret på karbureret bil



registrerer udstødningens forhold mellem uforbrændt gas og ilt.

- En styreenhed der omsætter Lambdasondens signaler til styring af en aktivator.
- En aktivator, der - i form af en lille shuntventil - løbende kan forøge luft/gas forholdet i indsgningen i relation til lambdasondens målinger.
- En converter/katalysator der sikrer at resterende kulbrinter og kulilte forbrændes til vand og kuldioxid, samt at kvælstoffilterne reduceres til kvælstof og ilt.

Et sådant system er ikke for hjemmefuskere. Kalibrering kræver specielt måleudstyr, og kan derfor kun foretages på autoriserede værksteder.

Som det fremgår er systemet ikke meget forskelligt fra det som injection fuel biler er udstyret med. Det nye ligger i aktivatoren, som udgøres af en styret shuntventil mellem luftfilteret og indsgningen. Princippet er i sin gribende enkelthed, at der ved for fed en

blanding åbnes for shuntventilen indtil den optimale blanding af luft og benzin er på plads, og ved for mager blanding lukker shuntventilen. I praksis betyder det at karburatoren skal indstilles til en smule federe blanding

Kan der købes monteringskit?

I Tyskland producerer et par virksomheder (GAT & HJS) godkendte monteringskits, der kan rekvireres af autoriserede værksteder. Jeg har taget kontakt til en af virksomhederne.

Det oplyses, at der er betydelig efterspørgsel og at der kan være ventetider.

I Danmark er der mig bekendt kun én virksomhed der har udvist interesse for et agentur.

Men ved en forespørgsel hos denne virksomhed fik jeg indtryk af en såre beskeden paratviden på området. Det er min opfattelse, at man afventer politikernes afgiftsudpil før man ofrer kræfter på området.

De tyske systemer har været testet på Dansk Teknologisk Institut. Her er kits blevet testet på en mindre population af gængse ty-

ske biler - og resultaterne herfra har i overvejende grad overholdt de Euro-1 krav, som er gældende - også i Danmark.

Hvad bliver prisen for et installeret reguleret katalysatorsystem ?

Tyske kit-leverandører anfører et prisniveau rækkende fra ca. 3.600 kr. for en Opel Ascona - til godt 13.000 kr. for en Mercedes 500. Hertil skal lægges en monteringspris, der nok kan forventes at ligge fra 1000. kr. til 4.000 kr. i afhængighed af den enkelte bils kompleksitet og markedshyppighed.

Fra tyske virksomheder forlyder det, at prisen for en husholdningsbil med een karburator andrager ca. 5.000 kr.

Transportrådet "lufter" i sin rapport, at der kan være tale om stats tilskud til udstyret. Men et sådant offentligt tilskud er nok tvivlsomt, da det vil kræve noget hidtil uprøvet for politikerne - nemlig en reel vægtning mellem provenu og miljøhensyn!

Hvad skal man tage i betragt-



ning før beslutning om installation?

- Tilbagebetalingstiden for investeringen.
- Systemet er reelt ikke idriftsat på flertallet af vore årgange. Derfor er der p.t. ingen demonstrerede løsninger omkring tilslutningen til indsugninger.
- Vedligeholdelsesomkostninger. Stort olieforbrug - som er "normalen" - målt med nutidens alen - på vore højt estimerede biler - nedsætter på dramatisk vis levetiden for en katalysator. Der skal vel nok regnes med en levetid for katalysatoren alene svarende til 50.000 km - mod 100.000 km for nyere biler.
- Det kan være nødvendigt/hensigtsmæssigt at lade udføre en motorrenovering inden. For at opnå den tilsigtede virkning og godkendelse, er det et krav at tændings- og karburatorsystemet fungerer 100%. Endvidere kan slidte stempelringe og ventilstyr foranledige oliedampe, der nedbryder katalysatoren meget hurtigt og komplicerer den elektroniske styring.
- Det rumler med varsler om, at der omkring år 2002 vil komme et Euro-2 direktiv, der menes at ville indeholde påbud om forvarmning af katalysatoren med sigte på virkning ved start af kørsel. Styresystemet vil formentligt kunne genanvendes, men ny katalysator med termostyring må i så fald forventes at være påkrævet.

Afrunding - potentiel stinkerafgift.

Det er nok rimeligt at antage at vore kære politikere vil "velsigne" de "forurenende" og store biler med en afgiftsforhøjelse. I Danmark har vi i dag en lille million registrerede biler uden reguleret katalysator. (Altså også ganske mange fuel injectede). Tænker vi os for eksempel at der "bare" er 300.000 der fortsat øn-

sker at bruge disse biler, så kan det give et statsligt provenuløft i størrelsesordenen 1 milliard kr. Selvom dette vil falde over en årrække efterhånden som bilparken udskiftes, så er det dog noget der må antages at friste vore kære folkevalgte. Skulle nogle få af disse have lidt besvær med den etiske retfærdighed, så kan det nemt overblændes af "miljøgloriens stråleglans."

For de af os der ønsker at køre i en klassisk bil levner en sådan afgift kun ringe retfærdighed - for afgiften står ikke i forhold til den faktiske kørsel, og må derfor karakteriseres som en afgift for evnen til at kunne forurene - i analogi med føromtalt evne til voldtægtsforbrydelse.

Transportrådet anbefaler direkte politikerne at afgiftspåleggelse i miljøhensynets navn ikke gøres provenuneutrale.

Hvis/når politikerne ikke længere kan skjule interessen for afgiftstypen, må det forventes at vi i medierne vil se en del mere skrivi, og så er der en god chance for at agenturer og værksteder vil stå på nakken af hinanden for at faldbyde godkendbare KAT-sys.

B: Bompeng:

Skal ikke uddybes særskilt her. Indtil nu har talen herom været isoleret til city-området af København.

Afgiften rammer alle bilister ligeledes med ærinder i området.

Indførelse af bompeng i Oslo betegnes her som en succes, men adgangsvejene til Oslo er meget begrænsede i forhold til København - alene på grund af geologisk givne lokalforhold.

En ordning i København med bomme, opkørselsbaner, indkradsningsskure og "eksklusivbaner" vil formentlig udløse en voldsom investering. Endvidere kan man nære et begrundet håb om at et flertal af borgere vil protestere mod at få byen "plastret til" med al den isenkram, der i æstetisk henseende vil kunne rejse en de-

bat der overgår HT-terminalens med flere længder.

De varmeste fortalere finder vi en række IT-virksomheder, der tilbyder transpondere, smart cards, videoovervågning og andet såkaldt "High Tech" udstyr.

En mere realistisk (og æstetisk) løsning er indførelse af en forudbetalt vignet, der giver ret til bykørsel.

Et bud kan være en afgift der svarer til 20-50 kr./døgn.

C: Kørselsafgift: (Ofte benævnt "Road Pricing" i medierne)

Dette begreb indebærer betaling for den kørsel det enkelte køretøj udfører.

Et sådant system er teknologisk muligt allerede i dag, men fordrer betydelige mængder af politisk stillingtagen, idet der i forbindelse hermed vil være tale om en drastisk - og påkrævet - omlægning af bilbeskatningen fra gennemsnitsbetragtninger til afgift på aktuelt forbrug og foretagen forurening.

I medierne tales der p.t. hovedsageligt om evt. systemindførelse omkring større byer. Her er der også grund til at forvente den første implementering. Men er systemet først afprøvet her, er det oplagt umiddelbart efterfølgende at lade det dække alle veje i hele landet. Teknologien omkring systemet inviterer direkte hertil!

I bund og grund byder systemet på mulighed for en mere retfærdig afgiftspolitik end den i dag gældende, eftersom miljø- og vejbelastningsafgifter principielt kan fastlægges og afregnes med baggrund i aktuelt gennemført brug af det enkelte køretøj.

Ok - det må nok erkendes at opnåelse af total retfærdighed vil blive søgt forplumret af politikerne i provenue-øjemed.

I en potentiel omlægning af vægtafgiften kan der måske ventes at politikerne vil søge at fastholde en del af vægtafgiften, ligesom der for vore "Gamle storbil-osere"



nok vil blive trukket hårdt i miljøhåndtaget, evt. med supplement fra loven over alle - Janteloven.

Ud fra en rent teknokratisk synsvinkel forekommer det oplagt, at et kørselsafgiftssystem vil være hensigtsmæssigt at indføre - alene ud fra at:

- Teknologien foreligger allerede og er afprøvet.
- Investeringer i stationært udstyr er minimal.
- Ingen synlige installationer.

Ud fra en samfundssynsvinkel forekommer systemet også hensigtsmæssigt; men det vil medføre et større politisk benarbejde at foretage de nødvendige omlægninger af bilbeskatninger, og det kan forudsiges at mange interesseorganisationer skal "høres" med deres mere eller mindre begrundede argumenter for hel/delvis afgiftsfritagelse. Traditionelle motororganisationer vil eksempelvis argumentere for afgiftsminimering og særstillinger, ligesom også den offentlige trafik skal fremlægge argumenter for bevarelse af dens traditionsbundne hævde for afgiftsfritagelse!

Endelig ligger der en mental blokering i den trafikant-oplevede angst for at miste anonymiteten i forbindelse med transport, samt en skeptisk mistro til samkøring af offentlige dataregistre. Netop dette forhold kan vise sig at udgøre den største modstand mod systemets indførelse og må tillægges stor betydning.

Endvidere er der tale om at alle biler skal udstyres med et modul, der kan modtage positionssignaler, samt bearbejde disse i systemsammenhæng.

Disse forhold betyder at systemet næppe bliver aktuelt før om 5-7 år. Men at det kommer mener jeg er ganske vist.

Derfor er det vigtigt at motororganisationer - og her i særdeleshed Motorhistorisk Samråd - følger og påvirker udviklingen f. eks.

gennem aktiv deltagelse i de interessegrupper, der kan forventes etableret i f. eks. Transportrådets og Færdselsstyrelsens regi under Trafikministeriet.

Betalingsprincippet i Road Pricing:

Grundlaget for afgiftsberegningen kan baseres på følgende data:

- Bilens registrerede information om:
 - Max. vægt (kg)
 - Længde (m)
 - Motorvolumen (Liter)
 - Katalysatorbestykning (Ingen, ureguleret, reguleret)
- Lokale zonetakster
 - Tider i døgn
 - Tidsindex for trafiktæthed
 - Døgnets målte luftforurening
- Bilens detektering af tilbagelagt kørestrækning og tider i de aktuelle zoner.

Zoneopdelingen kan baseres på de digitaliserede kort fra Geodætisk Institut. Takster kan vælges fastlagt af amter & kommuner.

Bilens tilbagelagte kørestrækninger kan udregnes ud fra de af bilens udstyr registrerede positioner og samhörørende tidspunkter. For at forstå virkemåden i positionsbestemmelsen, gives efterfølgende en beskrivelse.

Gennem mange år har "krigsmaskineriet" (i USA) benyttet satellitnavigation til styring af missiler og foretaget overvågning af områder. Dette er sket gennem opsættelse af 24 satellitter i den geostatiske sfære.

For nogle år siden blev der lukket op for civil anvendelse af systemet, men begrænset til modtagelse af satellitgivne signaler vedr. tidspunkter og position. Systemet benævnes Global Position System (GPS) og benyttes i dag i en række civile formål. Eksempler herpå: Positionsbestemmelse af søfartøjer, kollektiv busdrift, hyrevogne, lastvogne og containere i større havneområder.

Mange deler den fejlagtige opfattelse, at der via GPS foregår en slags overvågning - og ser heri en fare for en "Big Brother Watching You" - effekt. Dette er ubegrundet i det her omtalte GPS-system! Virkemåden adskiller sig ikke væsentligt fra den siden middelalderen kendte navigation, baseret på fiksstjerner og tidspunkt. Altså et énvejsystem. (Mig bekendt har det ikke været muligt at modtage information fra Nordstjernen og andre stjerner om Colombus' færd til Amerika).

I GPS udgør satellitterne fikspunkter i lighed med fiksstjernerne. Satellitterne udsender ikke synligt lys, men radiosignaler indeholdende tidsimpulser, som kan opfanges af en simpel modtager. Der er altså fortsat tale om envejskommunikation - helt som ved fiksstjernerne.

Skulle der på et tidspunkt blive lukket op for en tovejskommunikation, så tør jeg stå inde for at satellitterne får endog rigtigt meget at se til, og så bliver der tale om massiv opsendelse af nye mega store satellitter. Dette er næppe sandsynligt inden for de næste 10-20 år.

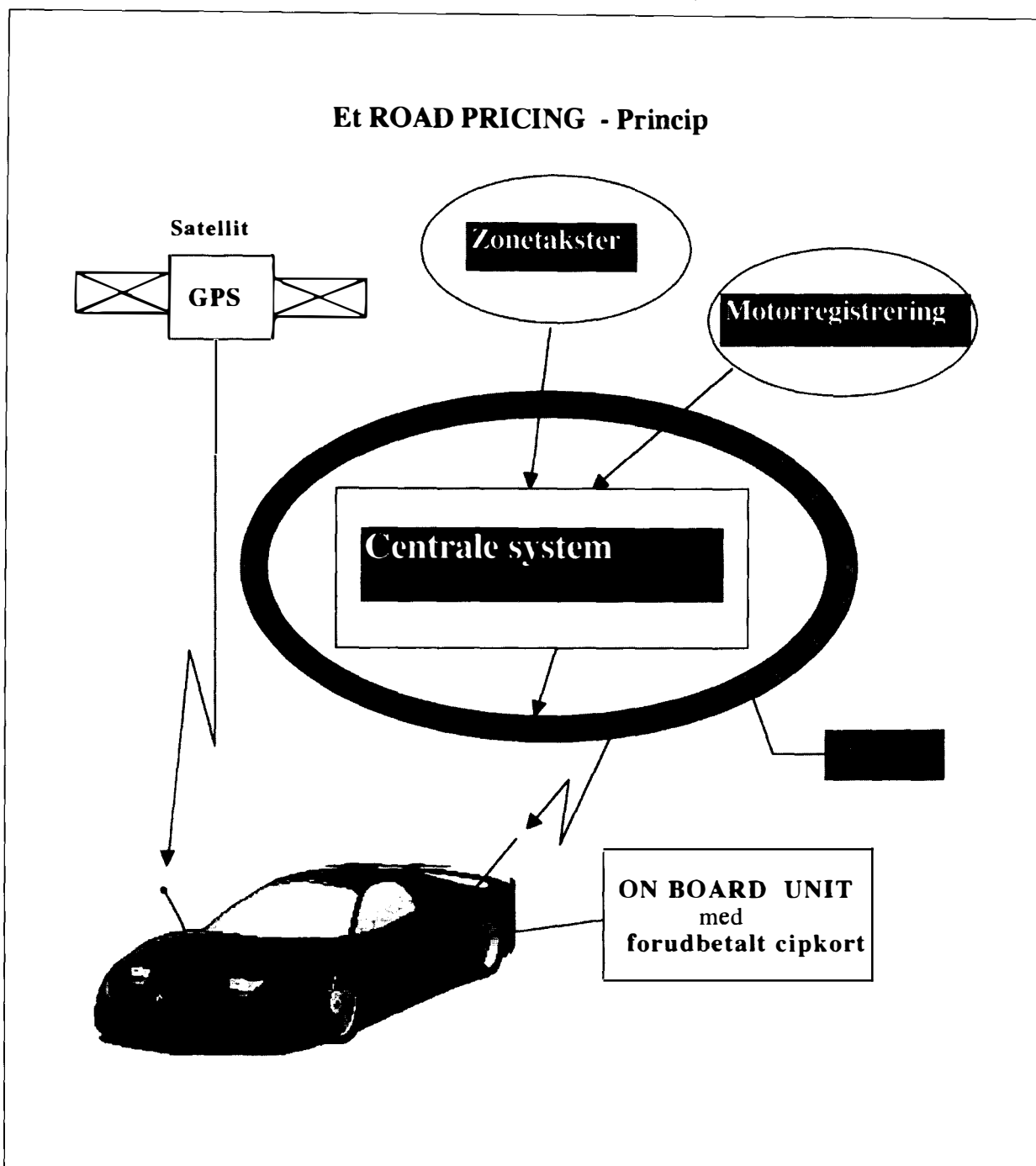
Virkemåden for GPS er i sin gripende enkelthed:

De 24 satellitter omkring Jorden modtager løbende tidssignaler fra ét ur (atomur).

Ud fra kendskabet til hver satellits indbyrdes afstand, kodes hver satellit med en tidskorrektionsfaktor, hvorved der synkroniseres for den tid det tager tidsimpulserne at nå satellitten. Herved er samtlige satellitter synkroniseret til samme tidspunkt.

Alle satellitter afsender løbende tidsimpulser, der kan opfanges af en simpel radiomodtager tilkoblet en minicomputer (top lap) for løbende databehandling.

Positionen kan heri beregnes i koordinater ud fra den tidsforskel der optræder mellem modtagelse af signaler fra 2 eller flere satellitter, - og sammenholdt med dis-



ses fixposition over Jordens centrum.
(Det erindres fra skolelærdommen at radiobølger udbreder sig med lysets hastighed 300.000 km/sekund, samt at udbredelsen er absolut lineær.)

Et Road Pricing princip

Er man interesseret i at se et GPS-system i funktion kan der henvises til HT's buslinie 300S mellem Hundige og Hørsholm, samt Priobus på Amagerbrogade. Her benyttes et GPS system til løbende

at meddele chaufføren om afvigelse fra køreplan, information til passagerer om næste stoppested og omstigningsmuligheder, samt til - på visse stoppesteder - at informere om hvor mange minutter der er til ankomst for næste bus.



Reparation af en vandtemperaturmåler

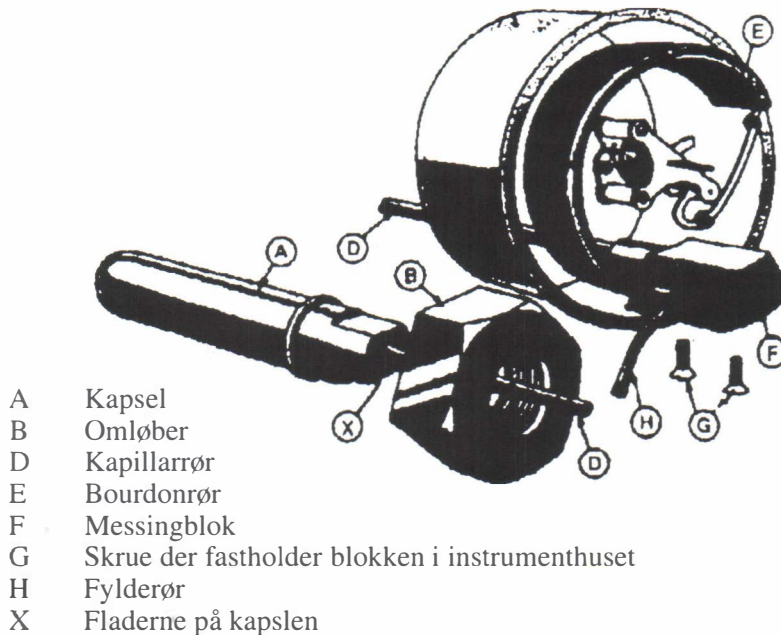
Denne artikel handler om reparation af en vandtemperaturmåler, som arbejder ved et lukket æterfyldt system. Ved opvarmning fordamper æteren og danner et overtryk i systemet.

Måleren består af en messingkapsel A, som er monteret i motorblok, topstykke eller køler. Fra denne kapsel fører et tyndt kapillarrør D til målerinstrumentet, der mekanisk fungerer på samme måde som et manometer.

Når vandtemperaturen stiger i motoren fordamper æteren og opbygger et overtryk. Dette overtryk forsøger at udstrække det C-formede rør med oval tværsnit, Bourdonrørets, der er indbygget i instrumentet. Bourdonrøret frie ende bevæger sig lidt, og ved lænkeled og tandhjul overføres bevægelsen til at dreje en viser i instrumentet.

Den hyppigst forekommende fejl er som regel et resultat af hårdhændet behandling ved adskillelse eller montering. På kapslen er der to flader, beregnet til at fastholde kapslen med en nøgle, således at den ikke drejer når omløbermøtrikken spændes. Hvis kapslen ikke fastholdes kan det forårsage at kapillarrøret knækker eller revner, hvor det er loddet til kapslen. Hvis der går hul på det lukkede system fordamper æteren, og instrumentet er virkningsløst.

Reparation af temperaturmåleren
Køb en ounce æter (28,35 g) på apoteket. Udtag kapsel, kapillarrør og instrument af bilen. Fjern glasset fra instrumentet forsigtigt. Tag viseren af akslen. Afmonter skruerne der holder urskiven. Bag urskiven er Bourdonrøret, som i den ene ende er loddet til en mes-



- A Kapsel
- B Omløber
- D Kapillarrør
- E Bourdonrør
- F Messingblok
- G Skruer der fastholder blokken i instrumenthuset
- H Fylderør
- X Fladerne på kapslen

singblok F, den anden ende kan bevæge sig frit. Den frie ende er koblet til den tynde viseraksel. Fra blokbagsiden løber kapillarrøret D til kapslen.

Under messingblokken fastholder to små skruer blokken til instrumenthuset. Afmonter forsigtigt skruerne og tag blokken ud af huset. På siden af blokken er påloddet et kort stykke kapillarrør bøjet lidt af vejen. Den frie ende er lukket med tin. Fjern tinnene ved opvarmning og måske en tinsuger (elektronikværktøj). Man må sikre sig at opvarmningen er koncentreret, således at de andre loddesamlinger ikke bliver utætte.

Fyld æter i en ren lav skål, pas på brandfaren. Før den frie ende af røret H ned i æteren og opvarm med loddekolbe kapslen. Luften i kapslen vil nu udvide sig og boble op gennem æteren. Afkøl derefter kapslen i koldt vand, der opstår nu et undertryk i systemet, og æteren suges ind i kapillarrøret H. Gentag processen (opvame/afkøle) derved fyldes systemet med flydende æter. Hold kapslen kold,

evt. i isvand, klem kapillarrøret H sammen med en tang, og luk med lodning. Selve tinlodningen af røret H besværliggøres i nogle få sekunder indtil æteren i H er fordampet. Saml instrumentet og monter det i motoren - husk holdværktøjet, så kapslen ikke drejer.

Artiklen er fra „Practical Motorist & Motor Cyclist“ maj 1958
Oversat og bearbejdet af Iver Jensen

Brevkassen har fra en automobilreparationshåndbog en illustreret artikel om reparation af temperaturmålere. Artiklen kan rekvireres mod frankeret svarkuvert.

P. E. Hansen



tagbagagebærer, her placerede man normalt generatorbrændet i sække, så var det forholdsvis let at påfylde generatoren fra taget. Y 2299 må have haft brændedepot ved endestationerne. Ved Trædballe var det måske etableret Trædballehus, hvor kro- og spillemand Frederik Iversen diverte publikum med sin egen Trædballehuspolka - men det er en anden historie.

P. E. Hansen

I 1939 kørte Y 2299 ud på ruten Grønvang-Trædballe i Vejle. Chassiset var nyudviklet hos Opel i 1937 med en sekscylindret topventilet motor på 3,6 liter. Jensen Aagaard's karrosserifabrik i Vejle havde ekviperet chassiset med et moderne bybuskarrosseri med langsgående sæder som i ældre sporvogne. Bussen var passende dekoreret med aluminiumspyntelister og vinduerne var indfattet med forkromede messingskinner. Byens handlende havde købt reklameplads på bussen, ikke med udskiftelige plakater som på nutidens bybusser, men noget der var skiltemalet på karrosseriet.

Der skulle imidlertid kun gå et årstid før man måtte gøre voldsomme indgreb på karrosse og mekanik. Y 2299 blev påmonteret gasgenerator og boggiesystemet Longframe, udviklet af civilingeniør-brødrene Steffen og Hakon Møhl først i 1920'erne, (se Bilh. T. nr. 63). Som navnet siger, var ideen at forlænge chassisrammen og derved få en større byggelængde, samtidig med at øge lastevnen, hvad enten man skulle bygge en lastbil eller omnibus. 20" dæk, som bussen oprindeligt kørte på, blev hurtigt en mangelvare efterhånden som tilførselen udefra stoppede, og man måtte gribe til det man havde, 16" dæk i størrelse 6,00 og 6,50. Disse størrelser blev brugt på mange personvogne, som nu var opklodsede, de kunne bruges til erhvervskøretøjer. Det betød at bybussen fik 8 16" hjul bagude mod tidlige 4 20", og bæreevnen forblev næste uændret.



Dansk General Motors iværksatte en produktion af Longframe tilpasset Opel Blitz i krigsårene.

Karrosseriet blev udbygget med en ekstra hjulkasse, og den oprindelige blev formindsket fra 20" til 16". Det gav videre indgreb i bagdøren, som måtte rundes forned. Til forhjulene brugte man et lidt sværere 16" dæk på en anden fælgttype. Denne ombygning gav bussen et klumpet udseende, men der var intet alternativ, man måtte arbejde med de muligheder, der var for hånden.

Gasgeneratoren var fabrikat Imbert, som dansk GM fremstillede til sine mærker, væsentlig Opel og Bedford. Det oprindelige kølgitter blev fjernet, og ind i åbningen blev gaskøleren monteret. Bagude blev rammen forlænget til at bære gasgeneratoren, motor, generator og køler med filtre blev så forbundet med rør i størrelsesorden 2". Da bussen var en bybus førte den ikke gods og havde ingen

Efterskrift

Finn Larsen, Frederiksberg, har meddelt at G. V. M. Petersen fremstillede påhængsvognen Auto, omtalt i Erhvervskøretøjer Veteran Tidende nr. 258.

Finn Larsen gjorde mig opmærksom på, at Petersens virksomhed er omtalt i Automobils Historie og dets Mænd fra 1938, andet bind s. 136.

Petersen, Georg Valdemar Marius, Fabrikant, Specialfabriken Auto, Gl. Køge Landevej 49-51, København, f. 20. Jan. 1885 i København. Lærte som Mekaniker paa Siemens & Schuckerts københavnske Afd. 1899-1904. Arb. 1906-08 ved Automobilfaget i U.S.A. Etabl. egen Motorfabrik her 1908, derefter Auto-Reparation og har senere skiftet og optaget Fabrikationen af Specialartikler til Lastbiler, saasom: i 1925 „Tip-Top“-Tippelad og i 1927 „Dan“-Paahængsvogne. I ca. 6 Aar til 1928 Næstformand i A.M.I.F., Medl. af Kleinsmedemester- og Mekanikerforeningen og A.F.F.

Jeg er interesseret i informationer om Petersens virksomhed, der også fremstillede tippelad. Også informationer fra andre danske fabrikker, der fabrikerede tilbehør til lastbiler er velkomne.



BORNHOLM RUNDT 1998

Bornholms Motor-Veteraner indbyder hermed til det 22. Bornholm Rundt rally for førkrigskøretøjer i weekenden lørdag den 4. og søndag den 5. juli 1998. Indbydelsen er for danske og udenlandske klubber/køretøjer. Danske køretøjer med prøveskilte skal medbringe registrerings-/synsattest jfr. lovgivningen....ellers ingen deltagelse.

Deltagerantallet er begrænset til.....100 køretøjer.

Lørdag den 4. juli bedes køretøjerne være på startstedet "Parkeringspladsen" Hammer Odde Fyr, Sandvig, 3770 Allinge, senest kl. 08.00. Første køretøj starter kl. 09.00. Opsamling og mål samme sted. Der serveres gratis morgenmad på startstedet fra kl. 07.00 sponsoreret af **Sandvig Arbejdsgruppe**. Frokostpakke (4 stk. smørrebrød) kan bestilles. Kl. 18.30 er der festmiddag på Strandhottellet, Strandpromenaden 7, Sandvig, 3770 Allinge, med præmieuddeling og dansemusik til kl. 00.30.

Søndag den 5. juli kl. 10.00 opstilling til parade på startstedet indtil kl. ca. 11.30, hvorefter der køres tur i det grønne til frokoststedet, hvor der serveres de obligatoriske røgede sild.

Husk at bestille billetter i god tid: Bornholmstrafikken tlf. 56951866, Kbh. 31131866, Ystad 0046411/18065, Mukran 3839235226. Turistbureau: Nordbornholms 56480001.

Liste over overnatningssteder kan fås ved henvendelse på tlf. 56493544 og tlf. 56972509.

Bindende tilmelding sendes inden 1. juni 1998 til Allan Pihl Hansen, Telegrafstien 3, 3730 Nexø., tlf. 56493544 bedst man-onsdag mellem kl. 18.00-21.00. Betaling ved checks, eurochecks eller på girokonto 698-8865. Ved afbud efter den 15. juni 1998 ingen tilbagebetaling.

.....
Tilmeldingblanket til Bornholm Rundt 1998.

Navn Adresse

Tlf Køretøj Årg

på bagsiden af tilmeldingsblanketten bedes skevet en kort historie om dit køretøj...Tak.

Startgebyr incl. 1 kuvert lørdag d. 4. juli à 300,- kr.:
Stk. ekstra kuvert à 175,- kr.:
stk. børnekuvert à 100,- kr.:
Stk. frokostpakke à 40,- kr.:
stk. røgede sildeanretning, søndag à 55,- kr.:

I alt Kr.:

Vel mødt og på gensyn

Rallyudvalget.....Lasse, Kirsten, Rudolf og Allan.

**Biler sælges**

Fiat 500 van, 1969, gul. Nysynet. Kørt 82.000 km. Sorte nr. plader, god stand, skal lakeres. Kr. 32.000. Henv. tlf. 35364733.

Citroën C6 Familiale 1931, 6 cyl., 4 dørs. I god restaurerbar stand med danske papirer. Kr. 10.000.

Volvo Amazon B20 1970 med sorte nr. plader, nye dæk, batteri og forrude. Meget fin stand, skal synes. Kr. 8.000.
Søren Pedersen, tlf. 86987400.

Triumph 13/60 cabriolet 1970. Rød m. sort kaleche. Samme ejer i 25 år. Sorte plader. Renoveret 1500 TC motor. Ny fuldsynkroniseret gearkasse. Nyt bagtøj 1:3,89. Karosseriet er rustent.
Henrik Svend-Hansen, tlf. 39650891.

Citroën Traction Familiale 1955, 8 pladser. Den rigtige gangster-model. 100.000 km hos én ejer. Restaureret komplet og originalt i 1983. Siden kørt 1000 km. Indregistreret i Frankrig på originale papirer. Flot og kører perfekt. Fotos findes her: kan evt. ses i Lyon. Prisdé 50.000 excl. afgift, men frit leveret i DK.
Finn Mogensen, tlf/fax 75890578, bil: 21420578.

Ford Consul GT, coupé, årg. 1974. En del rust. Står på Falster. Kan afhentes for kr. 1.500.
Erik Magtengaard, tlf. 46366846.

Ford A, 1931. God stand, nysynet. Indr., kr. 35.000.
Ring og hør nærmere.
Bent Madsen, tlf. 75392909.

Opel A-model, 1964, hvid. Komplet men rusten, kr. 1.200.
Fiat 1100, 1959, gråhvid. Komplet med mange dele, kr. 4.500.
Per Rønnow, tlf. 86276299/40296679.

Vauxhall Viva HB, 1968. Automatgear. Ingen rust.
Nysynet. Kr. 18.000.
Jørgen Pedersen, tlf. 65967481.

Ford A, 1928, Phaeton urestaureret - **Cadillac 1916** Cabriolet V8 - **Northern 1903** - **Nash Cabriolet 1929** - **Cadillac 1931** 7 prs. sedan.

Viklit Graae Jørgensen, tlf. 42425268.

Triumph TR 3A 1959. Restaureringsobjekt. Ramme i perfekt stand, sandblæst og primet. Motor 2138 cc. Gearkasse original (usynkroniseret). Snekke/rulle-styrehus. Gamle sæder. Fin kaleche. Instrumenter. Original fælge 4,5x15". Karros m. stål (nye) glasfiber dele, ca. 85% komplet. Mechanisk ca. 95%. Birth certificate. Manualer. Delvis samlet. Kr. 35.000.
Carsten Frimodt, tlf. 39691490, fax 49141114.

1956 Volvo 375 diesel med 3 vejs tip. God motor. Et godt restaureringsobjekt. Kr. 12.000.
Henv. tlf. 53625123/40635123.

Volvo 142 1969. Middelhavsblå, 173.000 km. 2 ejere, komplet servicebog, sorte nr. plader, ikke ryger, utrolig velholdt. Nysynet kr. 30.000,-
Ole Callesen 74561611

Austin Cambridge model 1937. Bilen er nymalet og restaureret, indregistreret med nyt indtræk i kunstlæder og gode dæk.
Motoren burde ses efter.
H. Rasmussen, tlf. 75676211.

Cadillac 1950, 2 dørs coupé. Californiabil. Dansk indreg. med nyrenoveret motor. I 100% original stand. Pris kr. 175.000.
Sonny Hansen, tlf. 59620252/40934098.

Morris Minor Traveller (bindingsværk) 1965. Alt rust lavet, mangler lakering, nyt træværk og mange ekstra dele. Tre motorer og to gearkasser medfølger. Sælges grundet tid- og pladsmangel. Pris kun kr. 22.000.
Tlf. dag: 40721812, aften: 44974847.

Ford Taunus 12 M P5 1967 med 1,7 l motor + 2 ekstra motorer. Opmagasineret i mange år.

Trabant cabriolet (Kübelwagen fra DDR grænsepolitiet) 1984. Er indregistreret, samt **Luaz russisk amfibiebil**.
Jens Toft, tlf. 97343233.

Chevrolet pick-up model 3100, 1954. Uden afgift. Fra Texaco, holder i København. I god og rustfri stand.
Sælges uden motor for kr. 4.000.

Thomas Ulf, tlf. 20849959/ 31312686.

Jeg har en **Boble årg. 1961**. Alt er nyt. Fronten er smadret ellers er der mange ting der kan bruges. Brede stål-fælge, ny udstødning fra først til sidst. Motor med tilbehør. Alt i gummilister fra døre, vinduer, skærme. Også måtter sædeindtræk og meget andet som man kan bruge til at bygge en **Folkevogn**.
John Silver Pedersen tlf. 30535425.

Morris Cooper S, 1969, metallic grå med hvidt tag og to hvide striber på kølerhjul. Compomotive 13" alu. fælge, ingen nævneværdig rust, Koni dæmpere, tunet motor med 45 mm Weber karburator.
Henv. tlf. 32510837 efter 18.00

Volvo Amazon 121, årg. 67, rød m/ sort indtræk. Sorte nr. plader. Utrolig velholdt. Sælges nysynet.
Ole Callesen 74561611

Biler købes

Alfa Romeo Giulia eller GTV (Bertone). Bilen må ikke være et restaureringsobjekt. Ingen store skærme, sænket undervogn, stærkere fjedre eller noget som helst uoriginalt.
Rust er også uoriginalt.
Henrik Svend-Hansen, tlf. 39650891.

Dele til biler sælges

Fabriksny motorhjul til **Ford T 1926-27** samt fra **førkrigs lillebil**: glas adskillelse mellem for- og bagsæde.

4 **Continental** dæk 170-20, aldrig brugt.
Jens Toft, tlf. 97343233.

5 stk. pladefælge til **M.G. 15" x 5,5** Nymalede efter sandbl.
Kr. 300 pr. stk.
Ole Dalby, tlf. 65926670.

Topstykke m. ventiler og pakningsæt til **Opel 2,5 l, 6 cyl., Kaptajn** eller **Blitz** årg. 54-62. Kr. 800.
Søren Pedersen, tlf. 86987400.

37-53 Chevrolet ventildæksel kr. 200.
53 Chev. grill tand ny krom - højre, kr. 250.
53-54 Chev. med aut.gear baglysk



kit, kr. 100.
2 stk. **søgelygter** h+v., kr. 350 pr. stk.
Martin Jensen, tlf. 75912427.

Til Triumph TR: gearkasse 4 trin synkron. hovedrep. med nye lejer og synkromesh (for 3.500 kr) sælges kr. 5.500.

Til Triumph TR 7/Sprint: motor 2.000 cc - 16 valve - OHC - ca. 130 hk. Hovedrep. med ny krumtap, knastaksel, stempler, lejer, vandpumpe etc. for kr. 9.600. Dele afvejet, porte og ventiler bearbejdet. Motor komplet m. svinghjul, ind- og udstødningsmanifolde, strømfordeler og vandpumpe. Sælges kr. 11.000.

Til Lotus m.fl.: Originale Lotus fælge (GKN) 5 stk. 7x14" for Eclat & Elite. Passer også **Triumph 2000/2500/Stag, Toyota Corolla/Supra, Mazda 626** med 4 bolte i D 4,5" (114 mm). Incl. centra & 7/16 UNF møtrik, kr. 2.500.

Til Rover P6 2000-2200-(3500): gearkasse mod. 2200 - kørt 28.000 km, kr. 2.500.

Instrumentbræt med runde instrumenter, kr. 800.

Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

Dele til biler købes

Formstøbte bundmætter - gulvtæpper, baghyldebeklædning, indv. pannelbeklædning, beskyttere til "dørtrin".

Alt til **MB 108**.

Ove Mejslov, tlf. 48188912.

S.O.S. pakkåse fra krumtap, lejepander for plejlstænger og krumtap til **Ford-Kølnermotor** eller hel **Kølnermotor** købes.

Børge Kaa, tlf. 48716610.

MC.'er sælges

Heinkel cabinscooter, alt pladearbejde lavet. Kr. 5.500.

Børge Kaa, tlf. 48716610.

Panther 100, årg. 1955. Svingstel. Urestaureret. Kørende stand. Kr. 16.500.

EMW R35 årg. 1954.

Komplet, urest. Pris kr. 6.000.

Sven Erik Sørensen, tlf. 86957442.

Nimbus Special 1939. Gennemrestaureret med alle forbedringerne som anbefales og med sologear. Som original og i fin stand, skal ik-

ke synes. Elfenbensgul som original og med passagersæde. Sælges grundet pladsmangel. Pris kr. 50.000.

Lars Børge Andersen,
tlf. dag: 40721812, aften: 44974847.

Diverse købes

Vespa. Alt Vespa relateret materiale har interesse. Evt. bytte.

Sorte nummerplader. Kromramme til gl. sort mc nummerplade ønskes.

Morten Gadegaard,
tlf. 97223544/97225857.

Automobilia sælges

Salgsbrochurer til **52 + 54 Chevrolet**, 1953 Chevrolet Accessory List, **46 Chev.** Reservedelskatalog.

Martin Jensen, tlf. 75912427.

3-binds bogværk **Automobilets Historie og dets Mænd 1937**, kr. 800,- **Tandemcykel ca. 1935.**

Kardancykel ca. 1905 USA.

Viklit Graae Jørgensen
tlf. 42425268.

Mercedes, BMW og Audi: større samling af bilbrochurer sælges. Man-

ge modeller og flotte brochurer fra 1965-1990.

Sælges samlet eller enkeltvis.

Michael Schad, tlf. 45852066.

Brochurer: **Opel GT, Ford V8-38, MB 220 S, Tosta Rossa, F 40, Alfa Romeo, Lancia, Bentley, RR**, samt andre ønskes helst byttet med Fiat Abarth.

Eskil Andersen,

tlf./fax 47523804/40764618.

Brochurer fra 1970-1971 om **Datsun, Vauxhall, Opel, Ford, Saab, Chrysler, Simca og Toyota.**

Kr. Korsgaard, tlf./fax 86486968.

Større samling instruktionsbøger (ca. 150 stk.) til **europæiske, US og russiske biler 1950-60** sælges. Evt. bytte med SMJ fra før 1955.

K.E. Poulsen, tlf. 46364726.

Automobilia købes

Brochurer m.v. til **Mercedes 300 SE coupé 1962-1963, Opel Diplomat V8 1966-1967.**

Kr. Korsgaard, tlf./fax 86486968.

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

MC

Dele til MC

Automobilia mv. Navn:

Diverse Tlf.:

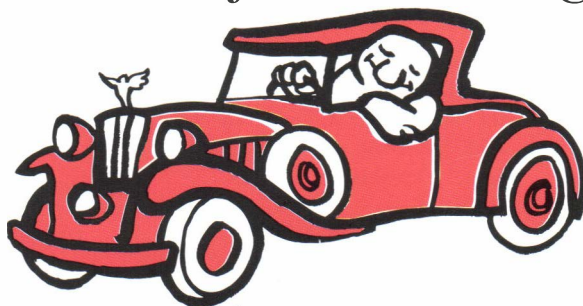
Afsender:

Adresse:

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

Veteranforsikring

Præmier
for 1998.
Ingen
præmiestigning.



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1963

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
150.000 kr.	845 kr.	575 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
250.000 kr.	1.154 kr.	860 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

Klassiske biler 1964 - 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.

Brugsveteranbiler 1950 - 1975

Max. handelsværdi 100.000 kr.

Ansvar & kasko

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.	

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.

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.

Denne annonce erstatter ikke forsikringsbetingelserne. Der tages forbehold for trykfejl og præmiereguleringer. Alle præmier er baseret på helårlig indbetaling.

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



Veteran
Forsikrings-
klubben