

Medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub

# VETERAN TIDENDE



**DVK**

Nummer 264 - Juni 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 - 44 44 25 86

**Kasserer**  
Steffen Frølich  
Lindevej 6  
2791 Dragør - 32 53 59 22

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

**København**  
Claus Neble  
Fuglebakkevej 1  
2000 Frederiksberg - 38 19 82 72

**Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm**  
Willibald Farbmacher  
Hjortevænget 613  
2980 Kokkedal - 49 14 51 67

**Fyn**  
René Dalager  
Nyborgvej 37  
5853 Ørbæk - 65 33 16 90

**Sønderjylland**  
Frits B. Johansen  
Sjellerupvej 48  
6430 Nordborg - 74 45 94 50

**Øst- Vest- 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

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

**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

**Peugeot:**  
Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77

**Sokkelund Herreds Køreselskab:**  
Svend Draaby - 38 71 39 02

**Køreselskab Fyn:**  
Fritz Knudsen - 66 13 66 10

**Køreselskab Vest:**  
Erik Hougaard - 75 83 00 49

**Jydsk Køreselskab:**  
Ivan Kristiansen - 97 12 07 11  
aften: 97 11 91 79

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

**Ferdinand Porsche:**  
Claus Neble - 38 19 82 72

**American Automobiles:**  
Peter Løvstrøm Sørensen  
44 44 25 86

**Mødesteder**

**København:**  
Nivågård  
Gl. Strandvej 20, Nivå

**Midtsjælland:**  
Kværkebyvej 79  
Kværkeby ved Ringsted

**Østsjælland:**  
Nygade 3, Klippinge

**Fyn:**  
Egeskov Veteran Museum  
Kværndrup

**Nordjylland:**  
Restaurant Svanemøllen  
Svenstrup

**Østjylland:**  
Ristrup Hovedgård  
Ved Sabro

**Vestjylland:**  
Sindinggård ved Herning

**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, Rødekro

**Sydøstjylland**  
Børkop Vandmølle

**Bibliotek**

Hanne Jonassen  
Boserupvej 510  
3050 Humlebæk - 49 19 11 29

**Forsikring**

Dansk Veteranbil Klub • 49 14 59 06

**Revision**

Poul G. Jensen • 32 50 65 75

**Veteran Tidende**

Månedligt medlemsblad  
Oplag: 3700

**Ansvarlig redaktør:**  
Poul Suhr

**Bilhistorisk Tidsskrift**  
Redaktør:  
Ole Emil Riisager  
Krogsholmgårdsvej 70  
2950 Vedbæk  
Fax 45 89 11 48  
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.

**Annoncepriser:**

1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-
4 farve	kr. 4.500,-
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-
4 farve	kr. 2.500,-
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-
4 farve	kr. 1.500,-

**Lay-out, sats og tryk**

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

**Næste Veteran Tidende udkommer uge 28 1998**

Forsiden: Ford T slagterbil 1923

Foto: Egon Neesgaard

**Indhold**

Møder, løb og arrangementer .....	3	Vejen til styrkeprøven .....	19
Klubaktiviteter .....	6	Monte-Carlo Challenge .....	20
Månedens personprofil .....	8	Reparation af Swift .....	23
Fra medlemmerne .....	10	Bilhistorisk Tidsskrift .....	24
Copenhagen Classic Car Cup .....	13	Teknisk brevkasse .....	27
Matador bilerne .....	14	Arrangementer og invitationer .....	28
Månedens køretøj .....	16	Køb, salg, bytte .....	34



## Møder

### Juni

- 15. 19.30 Vestjylland, Sindinggård - Klubmøde.
- 16. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby - Klubmøde.
- 18. 19.00 København, vi mødes på havnen i Køge til hyggeligt samvær.
- 20. 14.00 Østjylland, Ristrup - Biblioteksdag.
- 23. 18.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde. (se under klubaktiviteter)
- 30. 19.30 Egeskov - Klubmøde.

### Juli

- 02. 19.00 København, Nivågård - Klubmøde. Tag din gamle bil med.
- 07. 19.30 Østjylland, Ristrup - Klubmøde.
- 16. 19.00 København, vi mødes på havnen i Helsingør til hyggeligt samvær.
- 28. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde.

## Løb og arrangementer

### Juni

- 19-21. Vestjylland, Sommerturen til Endelave (se under klubaktiviteter i nr. 263 )
- 20. „Stumperne“ Madpakketur fra Ålsbogård Lystfiskersø, (se under løbsarrangementer).
- 21. Gavnø Classic Autojumble & Concours de Charme, arr. Svend Carstensen telf. 32530126.
- 25. kl. 18.00-19.00, IKEA's aftenløb. Start i Tåstrup og ender i Kværkeby.
- 26-28. Internationalt Veteranbil træf for Packard vogne. Arr. Jens Nielsen, telf. 31552619.

### Juli

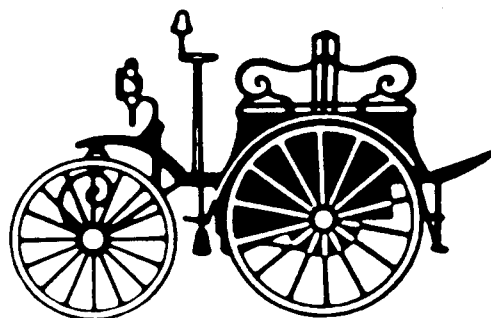
- 04-05. Fionialøbet. (ny dato, se under klubaktiviteter for Fyn)
- 04-05. Bornholm Rundt 1998, arr. Allan Phil Hansen, telf. 56493544
- 24-25. Ringkøblingløbet 1998, arr. Jørn Grosbøl Andersen, telf. 97320012.
- 30. kl. 18.00-19.00, IKEA's aftenløb. Start i Gentofte.
- 31-02. Skandinavisk Ford V8 Træf i Norge, arr. O.E.Løken, telf. 004763876157

### August

- 01. Stevnsløbet, arr. Hans Peter Nielsen, telf. 53678093 (se under løbsinvitationer i nr. 263 )
- 01. Odderløbet (se under løbsinvitationer)
- 08. Munkebjergløbet 1998, arr. Hans Geschwendiner, telf. 31541921. (se under løbsinvitationer i nr. 263)
- 22. Føtex-Løbet 1998, arr. Robert Lindvig telf. 65934193.
- 23. OK Herregårdsløbet 98, arr. Tom Jensen (se under løbsinvitationer i nr. 263 )
- 29-30. Biler under Broen i Middelfart, arr. Arne Sørensen, telf. 65322249.

### September

- 06. Copenhagen Classic Car Cup. (se omtale side )
- 20. FRR's Herregårds Rally 1998. arr. Claude Teisen- Simony, telf. 38792794.





## Hvad kunne man med rimelighed forvente af en rigtig veteranbilentusiast?

Vel nok at hun af hjertet interesserer sig for og holder af ældre køretøjer. Ganske simpelt. Som tiden og årene så går, må det jo blive sværere og sværere at være sådan en rigtig veteranbilentusiast, for når man betænker, hvor mange modeller, der var interessante, dengang DVK blev stiftet, og hvor mange modeller, der nu er interessante, så er det jo en vældig udvikling, vi har gennemlevet. Og mere er på vej.

Medlemsskarens gennemsnitlige alder er ret høj, siges der. Når man deltager i arrangementer, kan man ved selvsyn godt forstå påstanden. Mange af dem har levet for alvor sammen med de køretøjer, vi i dag kalder veteraner, mange igen kan berette om forhold til dem, vi kalder førkrigs. Vi er altså ved at blive gamle, måske for gamle?

Ifølge det ovenstående leverer udviklingen selv fornyende materiale til vor interesse, men hvad med de yngre mennesker? Kommer de også bare sådan af sig selv? Tilsyneladende ikke.

Nu ikke pessimistisk. I andre interessesammenhænge oplever man det samme, men hvad kan vi gøre for udbredelsen af kendskabet til vor specielle interesse?

De unge mennesker i dag vil gerne etablere sig i rækkefølgen brugsbil / brugsmotorcykel, flytte sammen, inventar, bolig (evt.køb), børn. De fleste af disse ting, undtagen børnene, er købt på afbetaling, så nu har de nok at koncentrere sig om i årene fremover. Plejning af veteraninteresser? Det må ske gennem læsning og fantasi. Man kunne måske nok få noget tilovers til køb af et restaureringsprojekt af ønskebilen fra 60'erne, men der er ikke til restaureringsarbejdet. Og køb af en færdiglavet bil er ofte utopi. Der var engang, hvor man gerne sultede for at holde en veteran kørende, men ikke i dag.

Jeg kunne nok finde på noget, som kunne hjælpe de unge på gled. Hvis man nu som enkeltmedlem inviterede nogle unge mennesker, som man kender, ud på en køretur og lade dem mærke glæden ved at blive fremført i et ældre køretøj. Fortæl om køretøjet og mekanikken, lad det ikke være nogen hemmelighed, hvordan sådan én køres. Mange unge undrer sig over, at ældre vogne har en choker, at selvstarteren aktiveres ved en knap i gulvet, at der kan forekomme stilbar tænding, at man kan regulere strålerøret etc.etc.

Eventuelle emner for videre bearbejdelse kunne så vise sig, og har man så mere end én veteranbil, hvad skulle der så være til hinder for, at man lod et sæt yngre mennesker deltage i lånt gods til et veteranbilløb? Hvem siger, at man skal låne direkte kostbarheder ud, og selvfølgelig låner man kun til ansvarsbevidste mennesker.

Vore køretøjer har bedst af at blive rørt, og unge mennesker er altså lærenemme. Og vi kan være ganske rolige. Med den alder, vi næsten allesammen har, kommer vore køretøjer til at overleve os, også i næste led.



Leif Gr.Thomsen



## BILFERIE I UDLANDET

Hvert år bliver nogle familier nægtet adgang til ferielandet, fordi papirerne ikke er i orden. Det kan ofte medføre store forsinkelser samt økonomiske omkostninger,

**Derfor: Husk det grønne, det røde og det gule kort og bliv køreklar til bilferien.**

### Det grønne kort - ANSVAR

Det grønne kort er bevis på, at din bil er ansvarsforsikret, og skal medbringes i flg. lande:

Albanien, Andorra, Bulgarien, Estland, Iran, Israel, Kroatien, Makedonien, Malta, Marokko, Polen, Rumænien, Slovenien, Tunesien og Tyrkiet.

Vi anbefaler tillige, at det medbringes i Frankrig (sydlige del), Italien, Grækenland, Portugal, Spanien og de østeuropæiske lande.

En række lande er ikke tilsluttet grønt kort-ordningen:

Letland, Litauen, SNG, Serbien, Montenegro og Bosnien Hercegovina m.fl.

Selvom den danske ansvarsforsikring (også i disse lande dækker i de fleste tilfælde ved kørselsskader på tredje-mand, accepterer myndighederne ikke den danske motoransvarsforsikring. Derfor anbefaler vi, at du henvender dig til det pågældende lands ambassade, og forhører dig om hvordan og hvor ansvarsforsikring kan tegnes.

### Det røde kort - KASKO

Det røde SOS-kort beviser, at din bil er kaskoforsikret, og sikrer dig hjælp ved skader i udlandet. Kortet gælder dog kun for biler med en totalvægt på op til og med 3.500 kg.

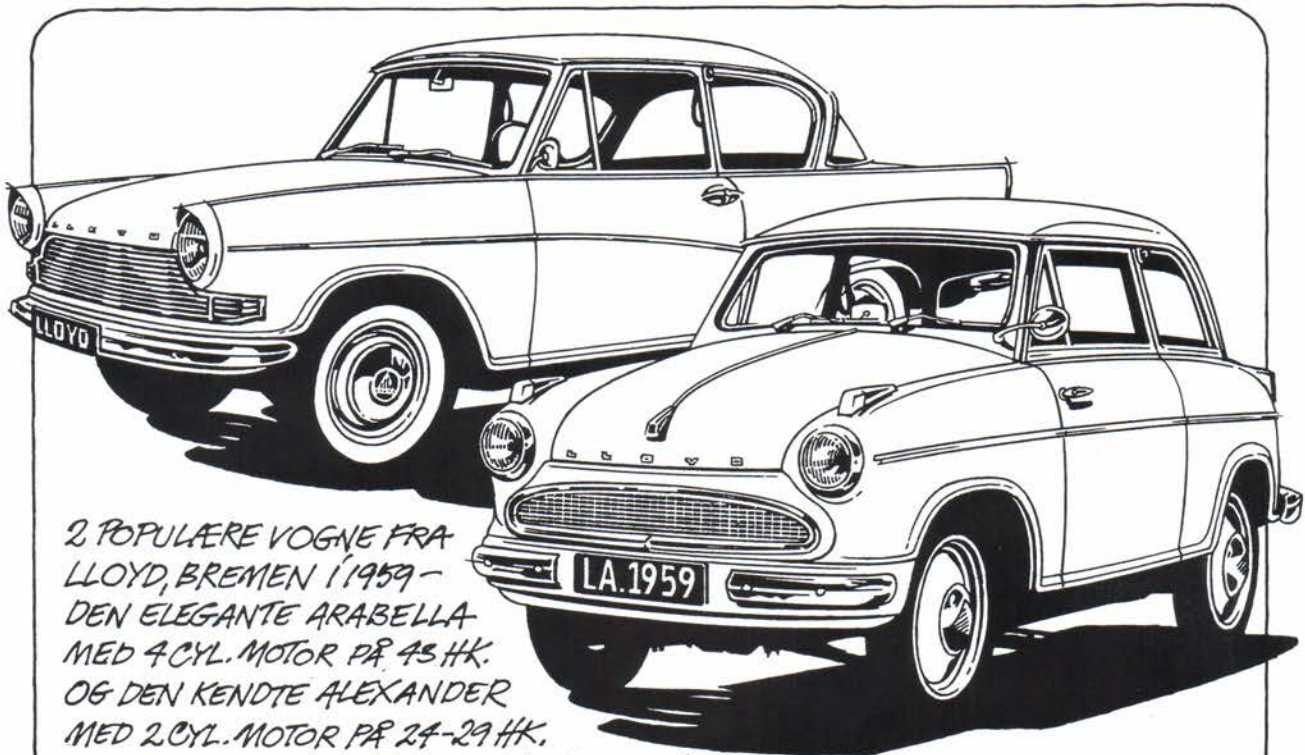
Husk også at medbringe bilens originale registreringsattest - men efterlad den aldrig i bilen.

### Det gule kort - SYGDOM

Det gule sygesikringskort skal selvfølgelig også med på bilferien. Det garanterer dækning for behandlings- og hjemtransportudgifter i hele Europa i indtil 30 dage ved sygdom eller tilskadekomst.

Vil du vide mere om RUNA's forsikringer, eller ønsker du at rekvirere grønt eller rødt kort? Så brug RUNA's selvbetjeningstelefon - 33 32 22 00 - telefonen er åben døgnet rundt - også uden for kontorets normale åbningstid.

Kortene kan også rekvireres på internet: [www.runa.dk](http://www.runa.dk).



2 POPULÆRE VOGNE FRA  
LLOYD, BREMEN I 1959 -  
DEN ELEGANTE ARABELLA  
MED 4 CYL. MOTOR PÅ 45 HK.  
OG DEN KENDTE ALEXANDER  
MED 2 CYL. MOTOR PÅ 24-29 HK.  
DA BORGWARD - GRUPPEN BRØD SAMMEN  
BETØD DET OGSÅ FARVEL TIL LLOYD I 1961...

FRITZ



## FYN EGESKOV



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

**Lørdag den 20. juni**

"Stumperne" inviterer på madpakketur med besøg af tyske venner fra "Oldtimerfreunde Boel" Schleswig Holstein. Arr. Herning Busser, tlf. 64791994.

**Lørdag den 4. juli**

Fionialøbet blev p.gr.a. storkonflikten flyttet til denne dato. Løbskørtøjerne kan ses ved starten hos P.E. Andreassen, Krogagervej i Ringe mellem kl. 10.00 - 11.00.

**Fredag til søndag den 25. - 27. september**

Årets bustur til europæisk museum. Vi arbejder på sagen, forslag om museer modtages gerne snarest.

**Bemærk sommerferie**

Ingen klubmøde på Egeskov i juli måned, så aktivitetsudvalget ønsker alle en god sommerferie. Vi ses igen til klubmødet i august.

*På aktivitetsudvalgets vegne  
René Dalager*

ØSTJYLLAND  
BØRKOP VANDMØLLE

Når dette læses, har vi nok haft vort juni møde, det sidste før sommerferien. I ønskes en **rigtig god ferie!**

Vi holder ikke møde i juli, da mødedagen falder midt i industriferien.

Vi mødes igen 13. august friske efter vel afholdt ferie. Og sikkert nogle køre-oplevelser rigere. Vi mødes på vandmøllen, gerne i de gamle køretøjer.

Mødet den 10. september håber vi

bliver et garagemøde. Mødestedet bliver offentliggjort i augustnummeret, så vær opmærksom på dette. Her kommer vi også meget gerne i de gamle biler.

Der bliver en madpakketur i forb.m. "Biler under Broen" den 31. august. Og endnu en chance for at lufte bilerne. Da august er godt besat, har vi besluttet at lave en sensommertur. Den 6. eller 13. september (søndag) samles vi i nærheden af Vejle, hvorfra vi kører ad de mindre veje til Vråds Station, hvor vi håber at kunne indtage vor frokost i det fri. Vi tager en tur/retur med veteranbanen igennem det flotte landskab. Tilbage på stationen kan vi få vor kaffe, før vi kører hjem. Alle, jyder som fynboer eller sjællændere på afveje, er selvfølgelig velkomne. Se detaljer i augustnummeret.

PEJ

ØSTJYLLAND  
RISTRUP**Lørdag den 20. juni kl. 14.00**

I maj nummeret annoncerede vi en biblioteksdag. Den blev desværre ikke til noget da bladet jo var forsinket. Det udkom først længe efter det annoncerede tidspunkt. Nu prøver vi igen, lørdag eftermiddag den 20. juni holder vi biblioteksdag på Ristrup. Alle er velkomne til at kigge i vores lille samling af bilblade og bøger. Klubben giver kaffe, ønsker man kage eller andet sødt til kaffen bedes man selv medbringe dette.

**Tirsdag den 7. juli kl. 19.30**

Dette må være dagen hvor vi ser en masse gamle køretøjer. Dette er også aftenen hvor vi har vores mini stumpemarked, så fyld bagagerummet op med dit overskudslager. - Og hvem ved, måske får vi også lov til at køre en lille tur til Lille Ristrup?

Tom Jensen

MIDTSJYLLAND  
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:

Tirsdag den 16. juni

Vi vil arbejde videre med næste vinters program, som du stadig har mulighed for at få indflydelse på. Du kan allerede nu sætte kryds i kalenderen lørdag den 29. august, hvor vi kører vor fællestur ud i det danske høstlandskab. Her har du alletiders lejlighed til at vise os dit dejlige køretøj. Vi har måske ikke engang set dig i vores kreds før! Så var det måske her du skulle begynde. En god vane med at møde op ved vore små uhøjtidelige sammenkomster!

P.S. skal du/I til Copenhagen Classic Car Cup søndag den 6. september, så køb din billet hos os og støt din lokalforening.

M.V.H.

*Kaj Sørensen/ Hans Henrik Havsted.*

SØNDERJYLLAND  
RØDEKRO

I krydset på Hellevadvejen i Rødekro køres mod Lunderup Mark. Der hvor den asfalterede vej bliver til en grusvej, drejes kort efter til venstre - lige efter træerne ligger vort nye klubhus noget så smukt. Vore klubfaciliteter er blevet væsentligt forbedrede. Vi har først og fremmest fået et meget større mødelokale og har nu også bedre plads til vore ting bl. a. bliver der nu mulighed for at få en reol til vore nyeste tidsskrifter. Det skal bestemt også bemærkes, at beligheden op til træerne er særdeles skøn! Kære venner - kom selv og se!

**Torsdag den 11. juni kl. 19.30**

Sidste klubaften inden sommerferien. I lighed med de to tidligere år tager vi madkurven (evt. også grillen) familien og den gamle bil med. Vi håber på godt vejr, så vi kan sidde udenfor - så tag derfor et par stole og et bord - eller blot et tæppe med - det gjorde vi jo dengang, vore køretøjer var "små".



**Søndag den 9. august kl. 9.30**

Her lige efter sommerferien lægger vi ud med en madpakketur. Den begynder ved Triumph-klubbens arrangement på "Markedspladsen" midt i Løgumkloster kl. 9.30. Vi snakker med Triumph-folkene og kikker på deres køretøjer til kl. ca. 11. Herefter begiver vi os ud på den egentlige madpakketur.

*Frits Johansen*

**ØSTSJÆLLAND  
KLIPPINGE**

**Tirsdag den 23. juni kl. 18.00**

Da vores klubmøde tirsdag den 23. juni jo falder på Sct. Hans Aften, vil vi gøre det på en festlig måde, så vi starter kl. 18.00 med et kort løb rundt på Stevns, - inden afslutningen med grillmad og bål. Af hensyn til grillmaden så slå på tråden om du/I kommer på 56578205

*Hilsen og på gensyn  
Henning og Kai*

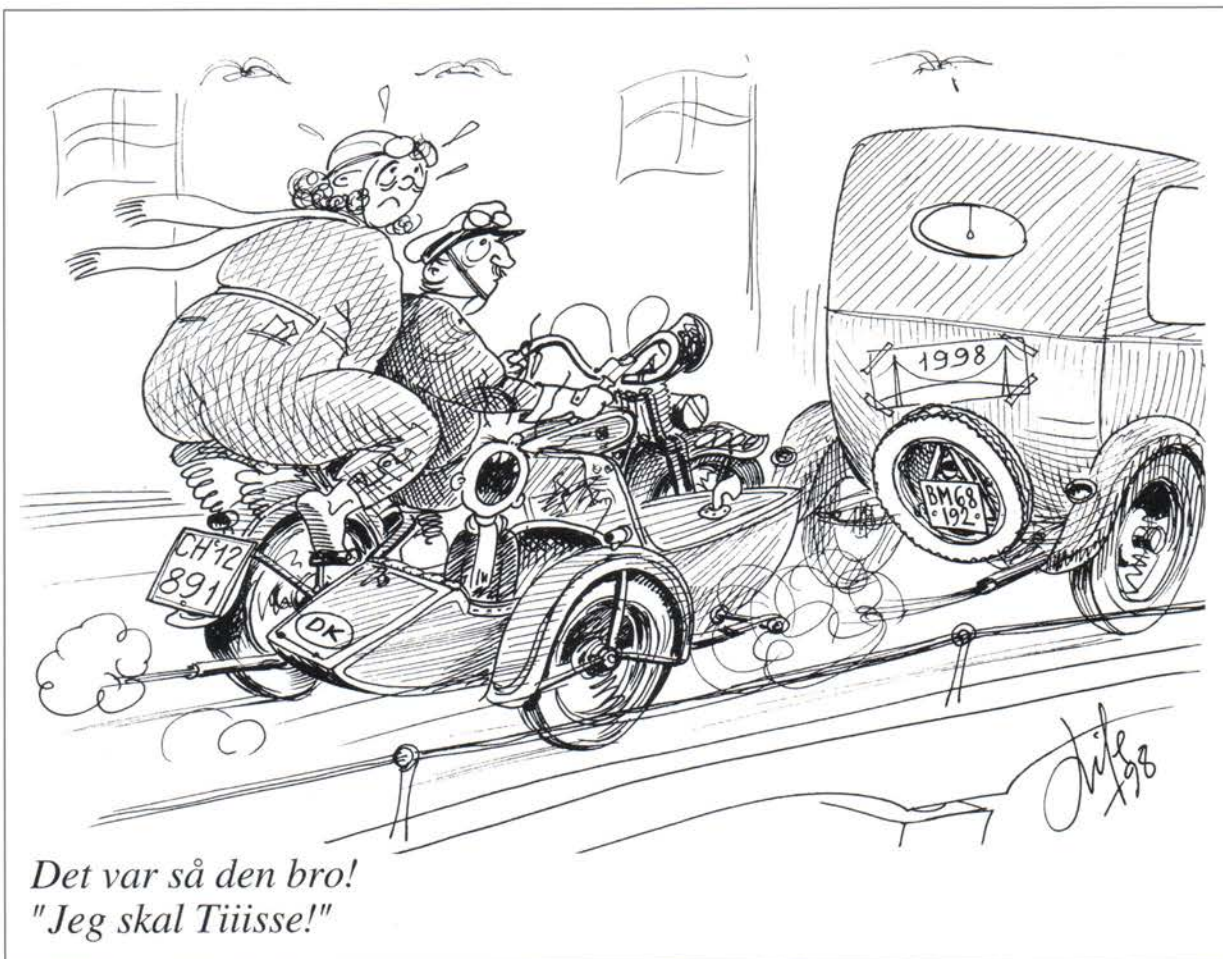


*Herlige biler i flere etager. Billedet er fra et besøg hos sandblæser Jørgen Rasmussen*

**Vedrørende Ferrariudstillingen i Øksnehallen.**

Fra O. Damgaard Nielsen har vi nu modtaget den lovede rabat, og alle der deltog i besøget på ovennævnte udstilling den 19. april 1998 kan afhente den lovede rabat på klubbens kontor i Nivå.

*Thom Bang Petersen*



*Det var så den bro!  
"Jeg skal Tiissee!"*

*Jule 1998*



## MÅNEDENS PERSONPROFIL

DVK

### John Jacobsen

Greve

formand fra 1993-1995



Af Egon Neesgaard

Den næste i rækken af tidligere formænd var John Jacobsen, der blev indvalgt i bestyrelsen i april 1993, og blev fra starten valgt som formand og fungerede indtil efteråret 1995, hvor han trak sig tilbage på grund af sygdom, og døde i juli 1996 i en alder af kun 58 år.

John Jacobsen var udlært isenkræmmer og ville egentlig være fortsat i denne branche, men en købmandsforretning på Amager lokkede ham og hans kone Lis på andre tanker, så det blev en købmandsbutik i stedet, det var i 1963. Lis er udlært slagter, så den lille købmand så straks muligheden i at åbne et større supermarked på stedet. De åbnede supermarkedet i 1969 og blev der til det blev solgt i 1992, hvorefter de begge gik på pension.

John Jacobsen var altid dybt engageret i alt hvad han beskæftigede sig med, han var bl.a. samler af frimærker og gamle mønter. Han drev i den forbindelse i flere år firmaet „Inter-

coin“, der handlede med mønter. John Jacobsen var et meget aktivt medlem af DVK, han var især Ford tilhænger og var ejer af en pragtfuld Ford T Touring fra 1910, som han iøvrigt selv importerede fra USA. Også motorcykler interesserede ham meget, og han deltog aktivt i Skaensløbet, bl.a. med sin Harley Davidson med sidevogn fra 1920, men også en lidt nyere BMW motorcykel blev luftet en gang i mellem. Han havde desuden en ret sjælden VW Type 2 bus „rugbrød“ fra 1954. Denne bil blev ret kendt for John brugte den som hvervekontor til DVK medlemmer på stumpemarkeder.

John var i flere år formand for Ford T-sektionen, og arrangerede flere historiske løb og sammenkomster for de rigtige veteraner. Det var også John Jacobsen der fik ideen til de af-

Fra venstre: John Jacobsen, Gunner Sørensen og Bus-Poul en sommeraften i Kværkeby. Den aften kom de på motorcykel.



John Jacobsen ved hans herlige Ford A Cabriolet 1930







tenløb der fik navnet Sommerkarrusellen, og som senere er blevet til IKEA's aftenløb. Det var også John der fik oprettet mødestedet i Kværkeby, der nu har en fin tilslutning.

John Jacobsen interesserede sig meget for forsikringsarbejdet, og havde mange planer på dette område, bl.a. samarbejdet med andre bilklubber i en forsikringsklub, der nu er en realitet og fungerer fortræffeligt med RUNA som forsikringsselskab. Der kunne nævnes mange andre ting men noget af det sidste John engagerede sig i var en meget vellykket rejse for DVK medlemmer til Florida i foråret 1996.

John Jacobsen var en ildsjæl og han gik altid 100 % ind for de opgaver han påtog sig, også i DVK, men desværre slog helbredet ikke til.



*John igang med sin fine gamle VW.*

*Lis og John Jacobsen ved starten af DVKs 40 års jubilæumsløb i deres fine Ford T fra 1910. Det er Mogens Camre der fra podiet annoncerer køretøjerne.*





Dragør d 23.5.98

Åbent brev til DVK's formand samt øvrige bestyrelse.

Annoncering af et 2-dags arrangement den 20. og 21.6 er af DVK's formand blevet censureret og annonceret med status af 1-dags arrangement. Det er meget besværligt at skulle ringe tilbage til de tilmeldte, fordi det ikke fremgår af jeres dårlige annoncering, at der er løbsgebyr, og p.g. af fortæring vil vi godt vide, hvor mange der kommer.

Jeg har nu i 3 måneder prøvet at komme igennem, blandt andet gennem Claus Neble, som hver gang har lovet, at nu kommer det hele med! Er der forskel på jyske og sjællandske arrangementer? - det tror jeg efterhånden, for bl.a. Ringkøbingløbet kunne da godt komme i med hele sin ordlyd.

Trods den ualmindelige dårlige behandling af DVK, har der været meget stor tilmelding til Gavnø Slot løbet, Dinner & Dance samt det 10. Classic Autojumble & Concour de Charme.

Jeg kan fornemme, at DVK's formands interesse for netop dette arrangement er meget ringe, og gør hermed opmærksom på at DVK ikke kan forvente sig nogen standplads i år. DVK menige medlemmer er meget velkomne, men jeg ønsker ikke at DVK reklamerer for en klub der efterhånden er så ringe, desuden er sidste frist for tilmelding for længst overstået..

Til sidst vil jeg blot sige - det hele betyder måske alligevel ikke noget - bladet kommer næsten altid efter arrangementernes afholdelse, men det kunne DVK måske prøve at gøre noget ved!!

Dette brev vil jeg godt have ucensureret i også med alle stavefejl.

Svend Carstensen  
Mangeårigt medlem i DVK  
-MÅSKE FOR MANGE-

### Odsherredløbet

Endnu engang arrangerede og planlagde Ole og Tove Odsherredløbet som startede ved Nykøbing Rørvig Rådhus i strålende solskin med hornmusik fra garden, samt kaffe og snaps af den lokale.

I Nykøbing gågade holdt vi en halv times tid, med rigtig mange tilskuere, en dejlig solskins lørdag.

Med 53 køretøjer kørte vi en smuk og meget afvekslende tur gennem det smukke Odsherred med mange opgaver og spørgsmål og turen sluttede i Nyvang, tæt ved Holbæk.

Her fik vi en meget dejlig og hyggelig kammeratlig frokost i cafeteriet, hvorefter der var rundvisning til de meget interessante gamle bygninger og værksteder, og herefter afslutning med præmieuddeling.

En virkelig dejlig dag var slut, og mange vil sikkert håbe, at dette løb gentager sig.

En tak til Ole og Tove for et godt arrangement.

Venlig hilsen  
Kaj Kjeldsen

### Svar til Svend Carstensen

Først vil vi gerne understrege at de regler om annoncering og tilskud til løbsarrangementer, der blev omtalt i Veteran Tidende nr. 260, naturligvis gælder for arrangementer der bliver afholdt under DVK's navn, iøvrigt er der ikke forskel på annoncering om det er et 1-dags eller et fler-dags arrangement.

Vi er uforstående over at du ikke har kunnet komme igennem til DVK, hverken i sekretariatet eller hos redaktøren har vi modtaget nogen mundtlig eller skriftlig henvendelse. Det eneste vi har modtaget er en 4-siders brochure vedr. Gavnø Slot arrangementet, uden nogen følgeskrivelse, men hvoraf det fremgår at det er MG Car Club Danish Center og Gavnø Slot der står for arrangementet.

Klubber udenfor DVK kan, hvis redaktionen finder det relevant, annoncere i Veteran Tidende efter normale regler for betalte annoncer. Da vi i dette tilfælde ikke har modtaget anden information, valgte vi at bringe to af brochurens sider under samme betingelser som gælder for et DVK arrangement.

Der er naturligvis ikke forskel på bestyrelsens opmærksomhed til et DVK arrangement, hvor det end måtte finde sted i landet. Med hensyn til min person kan jeg forsikre at jeg bestemt interesserer mig for alt hvad der har med veterankøretøjer at gøre og har megen respekt for de arrangementer der ligger udenfor DVK.

Din påstand om at bladet altid udkommer efter et arrangement er afholdt, er ikke korrekt, det er sket i maj nummeret i år, der udkom meget sent på grund af arbejdskonflikten. Iøvrigt kan vi jo ikke annoncere inden vi modtager annoncen, og annoncøren har naturligvis også vist forståelse.

Bestyrelsen/ Poul Suhr



## Apropos Matador-bilerne

Den Willys Jeep som den britiske wingcommander holdt i uden for huset hos familien Varnæs, der hvor ungerne bliver gennet væk, var af en nyere type, end den fra krigen kendte MB. Det kan selvfølgelig være en blanding af flere forskellige årgange, kølegitter og frontrude var fra en CJ-3A, som først blev produceret fra 1948. Den anden Jeep som holdt ude hos Skjerns, så man kun et meget kort klip af, så den er jeg mere usikker på. Det kan jo også godt have været den samme bare med kaleche på.

I DVK's Medlems- & Køretøjsliste står der ganske vist et par CJ-2A som værende fra 1942, men den blev produceret fra 1945-1949.

Med venlig hilsen  
Arne E. Pedersen

## Lidt om restaureringsproblemer

Jeg havde lige været igennem en renoivering af en motor til en veteran fra 30'erne og havde alle problemerne i frisk erindring, da jeg besøgte en god ven i Østeuropa. Han har en pæn samling af biler fra 30'erne, så jeg spurgte ham, hvordan man tacklede problemerne dér.

På motorområdet var man ganske godt rustet. På cylinderværkstedet kunne man støbe hvidmetallejer og flugtbore, man kunne afbalancere og et nyanskaffet svejsesystem klarede problemerne med krumtappe, der var slebet for mange gange, eller hvor en søle var revet. Man fremstillede slyngstøbte foringer og hvis det ikke var muligt at fremskaffe nye stempler, ja så ovalseb man de gamle, drejede riller ud for ringene og monterede nye pinde og nyfremstillede stempelringe.

Man havde lige afsluttet arbejdet på en 8 cyl. rækkemotor fra 30'erne. Her havde man ombygget de støbte hovedlejer til moderne tyndvæggede lejer.

Ventiler fremstillede man af passende emner, og pakninger blev fremstillet efter opgave.

Priserne var efter vore forhold særdeles fornuftige, og da man beskæftigede sig med mange opgaver for veteranbilfolk, ja så blev den fornødne know-how holdt ved lige og hele tiden opdateret med ny teknik.

Min veteranbilven kunne berette, at de selv fremstillede nye benzintanke til veteranerne. Tankene blev frem-

stillet af varmgalvaniseret plade. Nitet og loddet med tin helt som i gamle dage. Montageflanger blev flyttet over fra den gamle tank.

Selv tog han sig af karrosseriarbej-

det. Der blev fremstillet helt nye asketræsstel til de gamle biler, og man arbejdede lige godt med aluminiumskarrosser som med stålkarrosser..

I samme by besøgte vi sadelmageren. Han var specialist i indtræk og kalecher - også de forede, og udførte et meget fint arbejde.

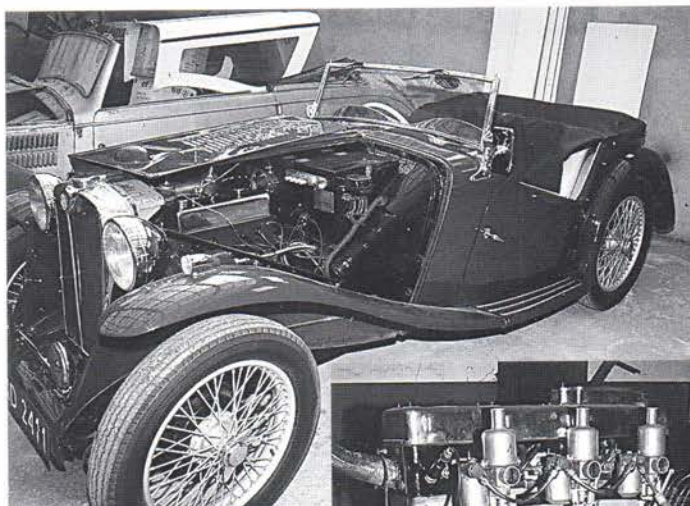
Autoelektrikeren fremstillede nye ledningsnet, med de gamle som modeller, og sørgede for at startere og dynamoer blev renoveret.

Maleren arbejdede efter de nye principper som vi kender, og bilerne blev lakeret i acryl med klarlak, så standarden var som her.

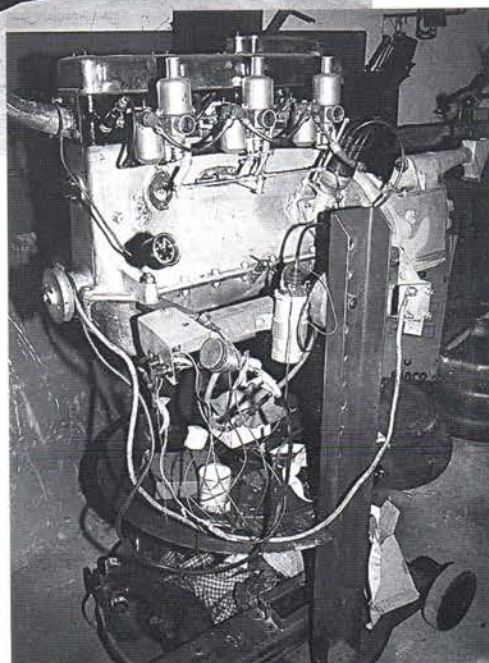
Krom var et problem for tiden, da man havde indført nye miljøbestemmelser. "Send det til England" var rådet. "Der har de ingen miljøbestemmelser endnu".

Alt i alt var indtrykket, at man i et tidligere østland var bedre hjulpet på området end mange steder i Vesten.

Ib Jensen



"Mesters" egen M.G. TA, der er renoveret fra det rene skrot. I baggrunden en Lancia Aprilia Pinin Farina, der afventer den fulde behandling. Kølerhjelmen er fra en BMW 315/1, som er under samling.



Prøvestand monteret med 6 cyl. motor fra 30'erne. Her arbejder motoren de første timer.



# ODSHERREDLØBET

## 9. maj 1998

Vi gik under strejken og talte om, at vi på grund af benzinmangel skulle aflyse Odsherredløbet St. Bededags lørdag. - Alle havde længe vidst at løbet skulle køres! Mon dog ikke de havde købt benzin med bly? Det var da den type der sidst blev udsolgt! Alle kører på den slags benzin! Jo, løbet skulle køres blev afgørelsen! Det var den rigtige afgørelse. Alle tilmeldte mødte op, og vi måtte endda udvide rammen til i alt 50 køretøjer med 117 voksne og 8 børn.

Solen skinnede - havet var smukt blå - skoven i sin fineste lysegrønne farve - temperaturen var rigtig på denne første sommerdag, også til de mange åbne biler og motorcykler.

Vi samledes ved Nykøbing-Rørvig rådhus mellem kl. 9.00 og kl. 10.00. Udenfor spillede Stadsorkesteret (sponsoreret af handelstandsforeningen) og indenfor gav kommunen kaffe og rundstykker.

Borgmester Vagn Ytte Larsen gik rundt og glædede sig over de mange smukke biler og motorcykler, som var kommet til hans by. Hvem var



dog det, som kom der på en Nimbus? Borgmester kollega Hans Møller Olsen fra nabokommunen Trundholm! Nu havde Vagn Ytte fået lov til at vælge transportmiddel til startstedet på gågaden. Snart kunne man se de to borgmestre på Nimbusen i den lange kortege, som anført af Stadsorkesteret var på vej på gågaden. Det lover da vist godt for det kommende kommunesamarbejde!

På gågaden var der parade til glæde for os selv og de mange som havde fundet vej til Nykøbing, nu der var benzin igen. Borgmester Vagn Ytte Larsen gav startskuddet. Hundepistolen lød som en kanon gennem megafonen.

Turen havde stop ved Sandskredet i Kongsøreskov. Det er der frømand "Pingo" har trænet, men nu var det de gamle biler, glade smil og gensynsglæde der var i centrum.

Videre gik turen over den nyåbnede Siddingedæmning til Holbæk og Andelslandsbyen Nyvang. Her var der rundvisning og frokost. Tipskuponen blev afleveret, 13 og 12 rigtige fik gevinst købt i Andelslandsbyens

Husflidsskolen.

Næste Odsherredløb bliver 1. maj 1999. Planlægningen begyndte ved frokosten, hvor vi sad sammen med næste års planlægger, Borgmester Hans Møller Olsen!

De mange timer der går med planlægning af sådan et løb glemmes helt, når man mødes af så mange smil og så megen gensynsglæde.

Derfor - På gensyn 1. maj 1999.

*Tove og Ole*



# COPENHAGEN CLASSIC CAR CUP 98

Én gang er ingen gang, men to gange er en vane.

Ingen er i tvivl om hvad DSB eller EU står for. Det er der heller ikke mere angående CCCC.

Copenhagen Classic Car Cup (CCCC) er ved at blive en lige så ufravigelig tradition som statsministerens åbningstale i Folketinget. Skønt lokaliteterne er omtrent de samme, er der dog et par væsentlige forskelle. Åbningstalen finder sted hvert år, mens CCCC kun afholdes hvert andet. Mange har spurgt, om der ikke kan byttes om på disse hyp-pigheder, idet den anden forskel ligger i, at CCCC får danskerne til at mindes livets lyse sider.

Selvom motorløbet for historiske sportsbetonede og racerprægede vogne foran Christiansborg afholdes for anden gang, nemlig søndag d. 6. sept. 1998, er det sådan set 3. gang, det planlægges. Alt var timet, tilrettelagt og godkendt til tidligere på sommeren, da det for baneopbygning er vigtigt at have så mange dagslystimer til rådighed som muligt. Halmbindere

og andet anlægsfolk skal nemlig rubbe neglene, for at høstakkene kan stå trimmet og tribunerne vimpelvajende, når racet starter søndag morgen kl. 9,00.

Det viste sig nemlig, at der var andre end os, der følte sig kaldet til at tage vare på danskernes ånds- og kulturliv, og det skulle naturligvis ske netop samme dag, som vi havde til hensigt at berige nationen. I så vigtig en sag må alle gode kræfter forene sig, så vi bøjede af og startede en helt ny planlægning. Der er mange aftaler, tilladelser, breve og dokumenter at nusse i med kvajebæk, selvom det kun er en dato, der skal transformeres. Nu er det kun glædelige begivenheder i de royale kredse, der kan få os til at overveje andre datoer, men selvom vi ønsker den kongelige familie alt vel, vil det dog være velset, om man vil undlade at ægtevie sig eller nedkomme med nye tronbestigere denne dag.

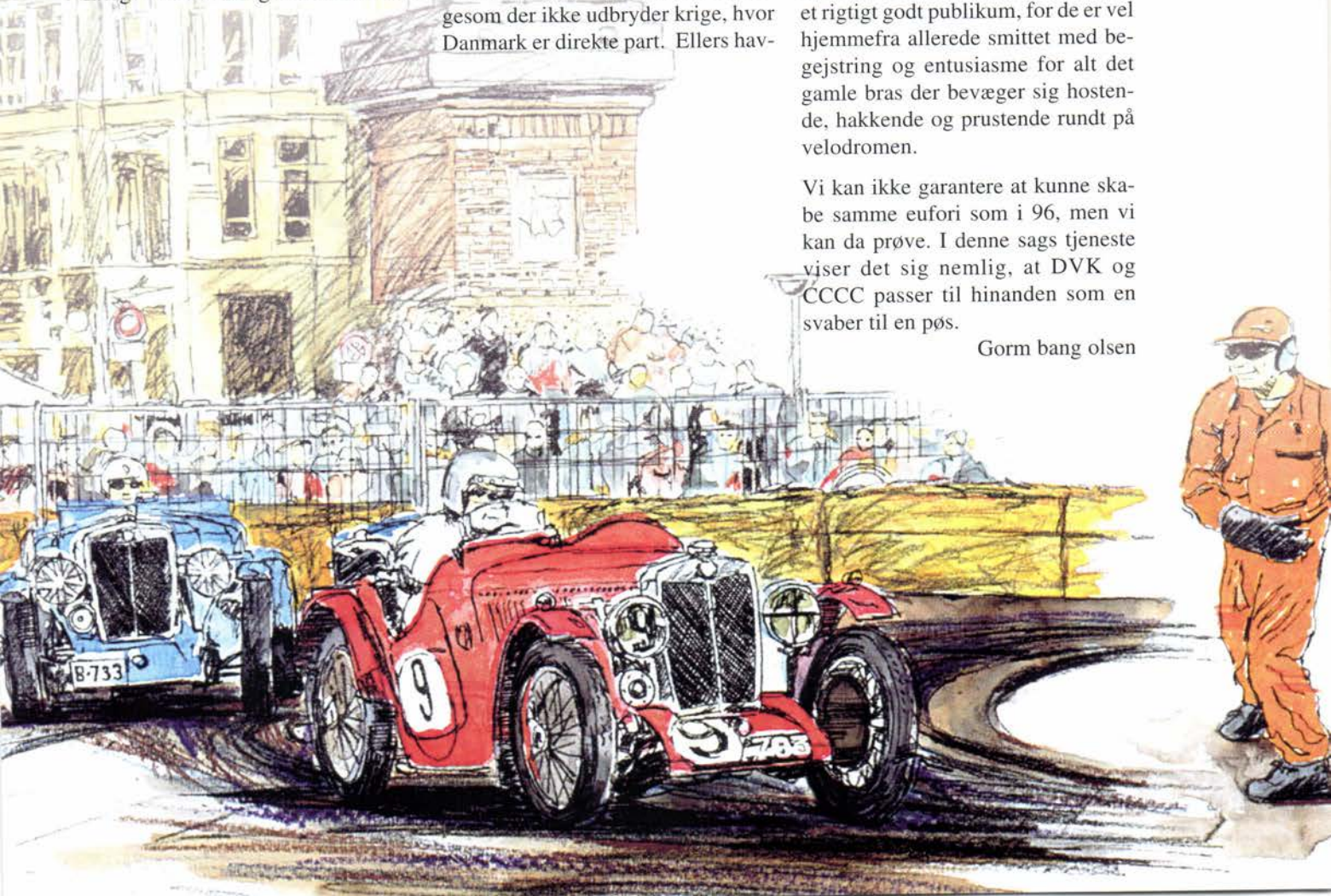
Vi har ligeledes sikret os, at der på dagen ikke forekommer statsbesøg fra overhoveder fra fjerne egne, ligesom der ikke udbræder krige, hvor Danmark er direkte part. Ellers hav-

de vi nok ikke fået lov til at lukke forsvarsministeriet denne week-end.

Nøgternt set kan vi jo som arrangører være lige glade med, til hvem vi sælger billetterne, men er det alligevel ikke. Vi ser gerne DVK-medlemmer som tilskuere, og dette skyldes ganske enkelt et håb om, at DVK-medlemmer vil komme kørende til stævnet i deres gamle biler og parkere dem på de reserverede P-pladser i Rigsdagsgården, i Slotsholmsgade og i Nybrogade. Disse P-pladser er overladt til DVKs initiativ og foretagsomhed, og Claus Neble står som øvet og fantasifuld løbsarrangør for løjerne disse steder. Som i 96 vil der sikkert komme mange tilskuere, der ikke nåede at sikre sig en billet til motorløbet i tide, og disse stakler vil sikkert være overmåde glade for i det mindste at nyde alle de smukke gamle biler omkring løbsområdet på de bevogtede P-pladser. Også dette vil medvirke til at skabe stemning omkring gammelbilinteressen og vise omgivelserne, at veteranbevægelsen er en del af menneskelivets mangfoldighed. Måske er DVK-folket også et rigtigt godt publikum, for de er vel hjemmefra allerede smittet med begejstring og entusiasme for alt det gamle bras der bevæger sig hostende, hakkende og prustende rundt på velodromen.

Vi kan ikke garantere at kunne skabe samme eufori som i 96, men vi kan da prøve. I denne sags tjeneste viser det sig nemlig, at DVK og CCCC passer til hinanden som en svaber til en pøs.

Gorm bang olsen



Af Leif Gr. Thomsen. fotos: Egon Neesgaard og Jens Bagge



Så er Matador overstået for denne gang, og artikelseerien om de mest fremtrædende eksemplarer af de benyttede vogne må derfor også slutte, men vi når lige at få 2 vogne med i denne afsluttende artikel.

I Matador-serien skete det, at udefra kommende mennesker dukkede op for en stund for igen at forsvinde. Nogle af disse mennesker førte sig frem i automobil, hvilket igen ligesom satte niveauet for deres herkomst.

Den mest berømte af dem var henrivende og forførende Gitte Graae, der kom anstigende i en nærmest hvid Austin Seven Cabriolet fra 1931, idealet på en „damernes bil“.

Også denne bil bor til daglig hos Børge Kaa, som har ejet denne Austin de sidste ca. 35 år. Han købte den hos en jernhandler for 400 kr., og den havde da forinden tilhørt en maskinmester, der sejlede. Denne nemme lille vogn kunne maskinmesteren have med ombord på skibet, og da han således har haft tid ind i mellem, tunedede han motoren, så det lille vidunder var i stand til at avancere med en hastighed på 110 km/t. Børge Kaa fortæller, at han virkelig var bange for at køre så stærkt i Austinen, for bremserne var slet ikke dimensioneret til denne fart.

Og dog kunne Austinen bremse, for den gode maskinmester havde forsynet bilen med et selvkonstrueret vacuum bremsesystem, der var lavet af et vaskefad med en gummimembran over, således at denne muskel trak i bremsekabler og -stænger, når man trådte på bremsepedalen og derved åbnede for undertrykket fra indsugningsmanifolden.

Austinen opholdt sig en lang tid i Børges gastank (se VT 257/nov.97), nu står den inde i stuen, og det er på grund af pladmangel.

Omkring den unge søde fru Vicky Arnesen, hvis ægtemand jo var af en anden aldersklasse, færdedes en gruppe unge mennesker, og de kom i en M.G. PA 1934. Vi så den ikke så meget, men specielt et af vore medlemmer spærrede øjnene op, da vognen dukkede op på skærmen, og det var Jens Bagge fra Åbenrå og ikke mindst hans kone Anne, for hun kunne kende sæderne, dem havde hun selv syet for mange år siden.

Denne M.G. PA dukkede op hos tømmerhandlen Cimbria, Åbenrå, midt i tresserne, Den unge Fink fra firmaet

havde studeret i England, og han tog bilen med sig hjem. Den kom imidlertid ikke på danske plader og stod til sidst og så temmelig forsømt ud. Jens Bagge fik lov at overtage vognen, og nu blev den restaureret, et job, som hele familien deltog i. Med støvsugersprøjten blev den malet British Racing Green med røde inderskærme.

Da M.G.en skulle synes og godkendes, kunne Statens Biltilsyn ikke godkende, at vognen havde vingemøtrikker på navene og at der hverken var sikkerhedsseler eller rudevasker. Dette var i 1972, og forholdene er jo siden blevet bedre.

Jens Bagge havde ikke vognen så længe, idet den indgik i en byttehandel om noget helt andet, og i dag findes M.G.en hos Peter Lykkeberg i Lyngby.

Således var disse verslinier om en række klubmedlemmers vogne, som gik hen og blev filmstjerner. Dengang serien startede, kunne ingen vide, hvilken seersucces Matador blev til. Mange år ud i fremtiden vil vi vende tilbage til Matador, og da vil vi glædes/harmes/juble over de folkekære skuespillere, der blev synonyme på de personer, de fremstillede. Men vi vil også glæde os over vognene, og vi er i den situation, at de fleste af dem kan opleves ved særlige lejligheder og i virkeligheden. Og det er i grunden slet ikke så galt.





Det ligger i sagens natur, at automobilkørsel ikke bare kunne lade sig gøre under besættelsen. Brændstoffmanglen gjorde selvfølgelig sit til, at en stor del af vognparken stod på klodser, men besættelsesmagten indførte restriktioner, der forhindrede kørsel af ikke nødvendig art. Således gennemførtes kørsel i forbindelse med erhverv, lægekørsel, udrykningskørsel etc. De sidste kategorier endog med benzindrift, muliggjort ved DDPAs forudseenhed.

Når en fredelig transport således var undervejs,

kunne den blive standset af en feltgendarm patrulje, der ind gennem det nedrullede vindue sagde de kendte ord „Ausweiss bitte!“ Så skulle man fremvise en særlig køretilladelse fra de tyske myndigheder for netop det køretøj, man færdedes i, plus personligt legitimationskort.

Hos Fordforhandler I.H.Quitzau stod i sommeren 1945 en personbil, der skulle gøres klar igen, nu hvor freden var en kendsgerning.

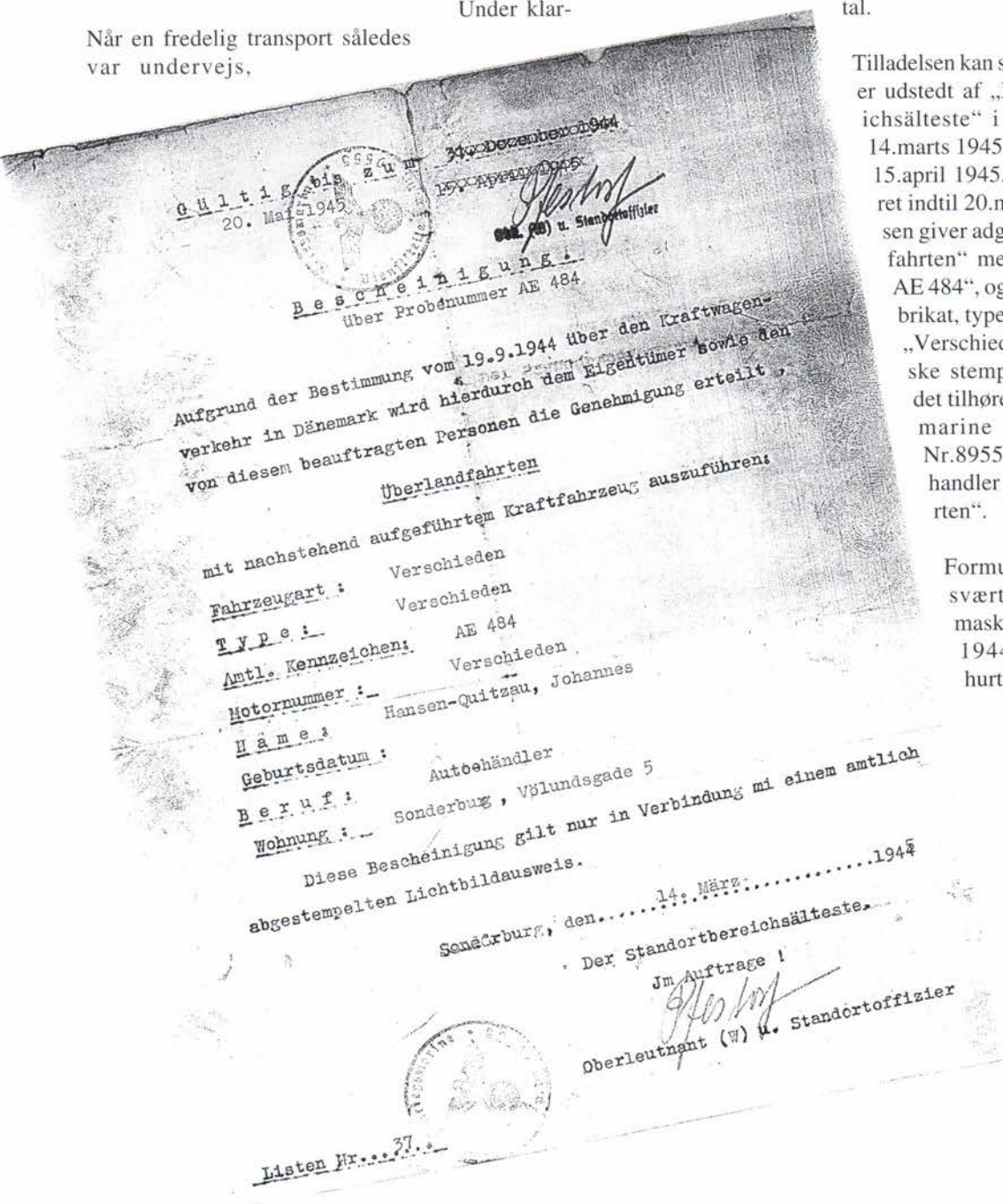
Under klar-

gøringen finder man i bilen, klemt fast i solskærmen, en af disse forhadte kørselstilladelser. Almindelig forståelse for bevaring af interessante effekter, selv om de er nok så uglese, gjorde, at tilladelsen ikke blev krøllet sammen og smidt væk. Denne tilladelse var faktisk en del af mekanikernes liv dengang, for tilladelsen gjaldt Quitzaus værkstedsplader med nummeret Æ 484. Dengang var vore nummerplader sorte med hvide tal, prøvenumrene var hvide med sorte tal.

Tilladelsen kan ses i facsimile. Den er udstedt af „Der Standortbereichsälteste“ i Sønderborg den 14.marts 1945 med gyldighed til 15.april 1945, senere prolongeret indtil 20.maj 1945. Tilladelsen giver adgang til „Überlandfahrten“ med „Probenummer AE 484“, og selvfølgelig er fabrikat, type og motornummer „Verschieden“. Selve det tyske stempel er interessant, det tilhører nemlig „Kriegsmarine Dienststelle Nr.89555“, og tilladelsen handler om „Überlandfahrten“.

Formularen er trykt på sværteduplikator med maskinskrevet stencil i 1944, tingene skete hurtigt dengang.

Leif Gr.Thomsen



## MÅNEDENS KØRETØJ

# FORD T 1923 som slagterbil

Af K. Teglmand,  
Slagtermuseet i Roskilde  
Foto: Egon Neesgaard

### En Ford er bedre end Heste

Sådan stod der i en annonce i 1923. Indtil da blev landet gennemkørt af mange hundrede hestetrukne slagtervogne, der solgte kød på bestemte

salgsruter der dækkede hele landet. Men omkring 1900 var de første automobiler kommet til landet og hestevognene blev langsom afløst af slagterbiler.

Mange af den var Ford T eller Ford A. Slagterne fik bygget karrosseriet af den stedlige karetmager. Mange slagterbiler blev lavet med lad og løs

slagterkasse, om søndagen kunne ladedet og kassen udskiftes med siddepladser så slagtermesteren kunne køre på landet eller rundt i byen med slagterkonen og ungerne.

Der findes desværre kun et par af disse prægtige slagterbiler tilbage. Slagtermuseet vil gerne have billeder af slagterbiler.







## Henry Fords første motorer skulle afløse heste

Det var ikke nogen tilfældighed at Ford i Danmark anvendte et salgsslogan „Ford er bedre end Heste“.

Henry Fords fader var farmer med et stort landbrug. Det pinte den unge 15-årige Henry Ford at se de mange heste stå opstaldede og spise bjerge af korn særlig om vinteren uden at gøre nytte i landbruget. Dampmaskinen og lokomobilet var opfundet og Henry Ford var meget optaget af at konstruere en masine der var lettere og mere kompakt end de dampmaskiner der allerede fandtes.

Vi er i 1880 og den 17-årige Henry Ford er stærkt optaget af at lave en maskine der kan afløse hesten som arbejdskraft. I dag ved vi det lykkedes fuldtud og Ford biler og Fordson traktorer gør et stort arbejde i landbrugets tjeneste.

Slagtermestrene skaffede penge til køb af en Ford T slagtervogn.

Slagtermuseet ville gerne have en Ford T slagterbil i sine samlinger. Vi havde i forvejen hestevogne med slagterkasse og ville gerne vise udviklen fra hestevogne med slagterkasse til biler med slagterkasse.

En kreds af slagtermestre var enige med museet og iværksatte en indsamling, der tilvejebragte de nødvendige midler.

Slagtervognen blev fundet i Næstved og var på det tidspunkt kun delvis restaureret. Det var monteret en slagterkasse lavet af spånplade.

Næste station blev Stenlille hvor slagtervognens chassis og karrosseri mm. blev omhyggelig sat i stand.

Efter en tur til en ny ejer på Bornholm blev den købt af Slagtermuseet og slagterkassen blev fremstillet af Karetmager John Nielsen i Roskilde efter billeder og tegninger mm. fra Slagtermuseet.

Slagterbilen fremstår nu komplet restaureret og klar til at fortælle dele af slagterbilernes historie.

Slagtervognen er indregistreret og forsynes nu med korrekte historiske nummerplader.

Slagterkassen er forsynet med tremebund, håndværktøj, skæreplanke og vægt og alt hvad der er nødven-

dig når vognen skal besøge kunderne på sin rute.

Slagterbiler har været et godt blikfang for Slagteren.

Billederne af slagterbilerne taler for sig selv. Slagterbilerne har været en god reklame for indehaveren. Særlig ved de lejligheder hvor der var festlige håndværkeroptog i byerne, har slagterbilerne været pyntet med fantasi med grise på taget og hjulegerne var forsynet med påbundne pølser mv.

„Kunsten“ at køre i en Ford slagterbil ifølge Slagtermester Hans A. Haar.

Tidl. slagtermester Hans Haar Haderslev har kørt slagtervogn i Sønderjylland i flere år, han har formuleret nedenstående råd til den slagter, der kører slagterbil.

1. Du skal være en god fagmand, en rigtig slagter og sælger. Det er ved lågen i bagenden af slagterkassen kundernes tillid skal

Fortsettes næste side





Tv. Slagtermester Axel Didrichsen. Stege. Født 1884. I lære hos Chr. Olsen i Stege 1898-1902. Egen forretning 1914. Billedet er fra 1916-20.



Th. Slagtermester Sven Jensen Ålborg overtog Søren Thorups forretning.



Tv. Slagtermester Søren Thorup Ålborg. Slagterbilen er pyntet til deltagelse i et håndværkeroptog i Ålborg.



Th. Slagtermester Jean Frederik Devantier, Hornbæk 1925.



**Ford**

er hurtigere, billigere og mere driftssikker end Heste.

Vi leverer: 1/2 og 1 Tons Last- og Varevogne for enhver Branche.

Aabne og lukkede Personvogne.

Kombinerede Person- og Varevogne hurtigst, bedst og billigst.

Solide Købere gives lempelige Betalingsvilkaar.

Katalog og Tilbud paa Forlangende.

A/S Scania-Vabis & Raadvaddams  
**Ford-Depot,**  
 Farvergade 17,  
**København B.**  
 Telefon 12123 — En-to! En-to-tre!

vindes. Der skal det vise sig om du er god til at „køre slagterbil“.

2. Du skal kunne starte bilen i al slags vejr. Du kan bruge selvstarteren eller startsvinget, om nødvendig må du sætte en donkraft under bagakslen så baghjulene er frie når du starter.

3. I frostvejr skal den frisk hakkede fars deles op i portioner og medisterpølse være i passende salgsstørrelser, ellers fryser det hele sammen. Om sommeren kan du lægge rabarberblade over kødet for at holde det køligt.

4. Bliv ven med kunderne, deres børn og hunde. Tag flæskesvær og

pølsestykker med til børnene og ben til hundene. Så vil børn og hunde strømme til når de hører din bil kommer på vejen eller ind i gården.

5. Du skal være velklædt med ren kittel, bowlerhat, flot bælte med knivskede og strygestål. Din vogn skal være ren ude og inde. Brug dit gode humør overfor kunderne og overfor bilen så kommer du længst.

Sæt dig nu op i din flotte slagtervogn, vis du er stolt af dit køretøj, selv om du savner hesten. Se efter vand, olie og benzin. Husk termokanden og det gode humør.

## VEJEN TIL STYRKEPRØVEN I KONGSVIGER I NORGE, MED KLUBBENS GAMLE SWIFT



Af Poul Suhr  
Foto: Martin Ravn

**S**tyrkeprøven er et veteranbilløb for køretøjer ældre end 1926, der blev startet i Norge i 1983. Løbet afvikles på skift mellem Norge, Sverige og Danmark, og i år var det så Norges tur.

Der har i bestyrelsen været enighed om at klubbens gamle fine Swift fra 1912 bør repræsentere DVK ved disse styrkeprøver. Sidste år var den også med ved løbet der blev holdt på Bornholm. Der var dengang en del tekniske problemer, og den måtte desværre på en ladvogn under den ene etape. Denne gang skulle jeg så forsøge at gennemføre sammen med min kone Nina.

Først skulle bilen hentes til Horsens fra

Teknisk Museum i Helsingør. Vi lejede en autotrailer og hængte den bag efter Saab'en, og kørte til Helsingør. Jeg tror nok at vi kun må køre med 70 km i timen med sådan en trailer, men det var lidt svært at holde farten nede og på motorvejen kom vi let over 100 km i timen, og pludselig kom der en hvid personbil med tekst på siden op ved siden af os, og en uniformeret embedsmand i bilen foretog en armbevægelse der tydeligt viste at vi skulle sætte farten ned. Jeg har hørt at den slags overtrædelser godt kan give en betragtelig bøde, men det var heldigvis en flink mand som vi sender en venlig hilsen.

Da vi skulle have bilen op på autotraileren kom det første problem, for den er nemlig ikke konstrueret til biler med så små hjulafstande. Det var derfor nødvendigt med nogle brædder på tværs som hjulene kunne stå på. Vi kom så afsted og det var godt vejr så det var ikke nødvendigt med

overdækning. Under kørslen stod bilen og hoppede en del, så vi måtte undervejs ud og rette på brædderne.

Vi kom godt til Horsens og jeg skulle så igang med at klargøre bilen. Jeg havde en aftale med vort gode medlem Iver Jensen, der er en erfaren mekaniker, om at hjælpe med det mekaniske. Vi havde besluttet at deltage i Fionia løbet på Fyn den 9. maj for at prøve den af inden styrkeprøven. Under prøvekørselen viste det



sig hurtigt at bilen ikke ville kunne gennemføre noget løb uden en gennemgribende reovering af både kobling og gearkasse. På grund af konflikten blev Fionia løbet udsat til den 4. juli, og det var jo heldigt for os. Iver Jensen fik nu bilen hjem og gik igang med reparationen som han selv har beskrevet på side 23. Under reparationen blev alt messingingen pudset op så den skinnede flot.

Mandag den 18. maj var Iver færdig og bilen kørte nu fint og Iver gav mig undervisning i at betjene køretøjet med dobbelt udkobling og det hele. Desværre er det muligt at sætte den i både bak- og anden gear på samme tid, hvis gearskiftningen ikke bliver foretaget blidt, og det skete for mig flere gange i starten.

På svinghjulet sad der en kileremskive som var skruet fast med 6 skruer, og som havde været brugt til at træk-

ke en dynamo, der engang har været uoriginalt monteret. Vi blev enige om at lade den sidde da den jo ikke var til gene.

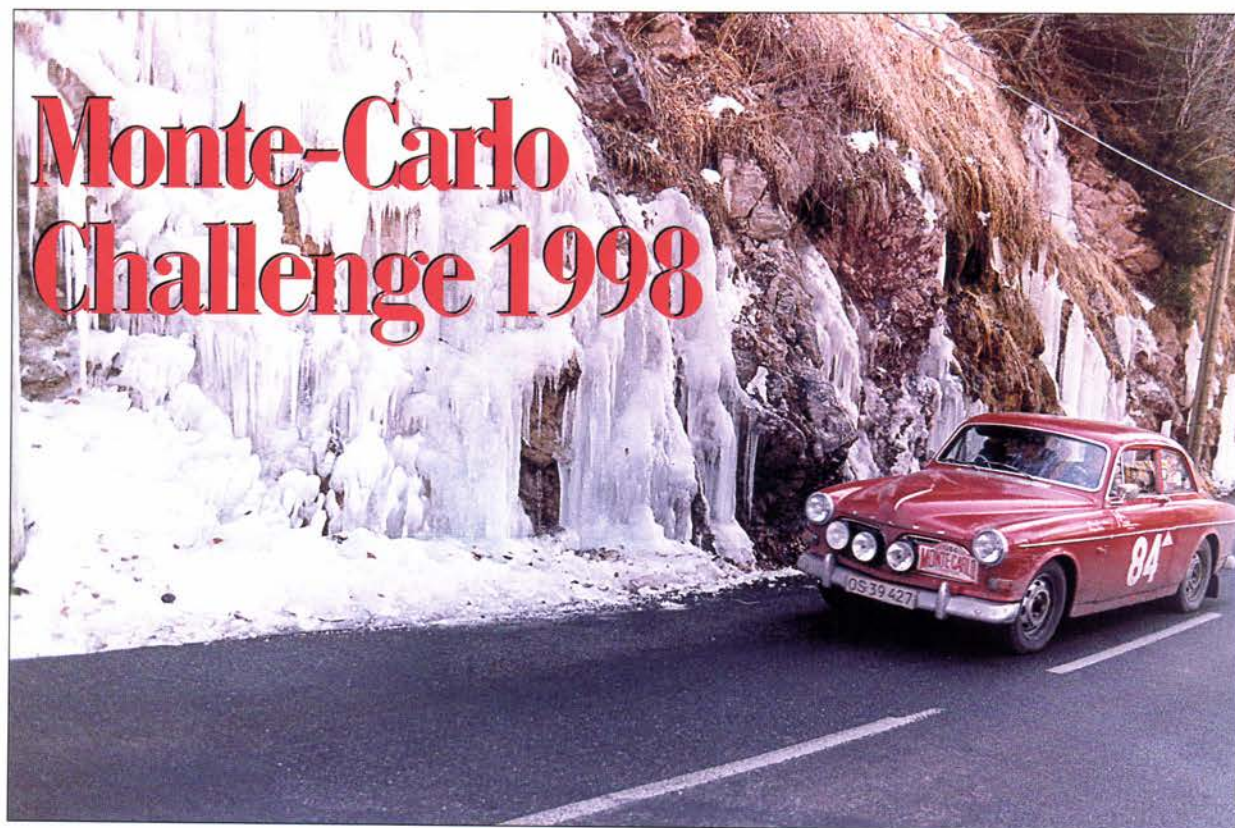
Om tirsdagen skulle jeg køre en tur med en kollega, der ville skrive en historie til vort husblad. Da vi havde kørt ca. 3 km, kom der nogle ubehagelige lyde fra motorrummet, og tro mig om ikke den før omtalte remskive havde fundet på at falde af netop på denne tur, den sad så og raslede rundt ved svinghjulet medens vi for-

sigtigt kørte tilbage. Jeg kørte ganske langsomt og det lød ikke særligt godt, da vi passerede et busstoppested stod der en ældre mand, han så bekymret på os og sagde: går den ikke lidt hårdt i motoren, og det måtte vi jo indrømme. Der var ikke andet at gøre

end at save kileremskiven over et par steder med en nedstrygerklinge, det var noget af et arbejde der tog ca. 2 timer, 3 knækkede klinger og et par vabler.

Jeg måtte igen have fat i Iver der hjalp mig med at af få justeret det hele ind, men så fungerede det hele også igen. Næste dag havde jeg inviteret en journalist med på en køretur for at skrive en historie i den lokale avis. Turen gik uden problemer, ja det vil sige at den gik selvfølgelig i 2. gear midt i byens mest trafikerede kryds, men jeg havde efterhånden fået et godt tag på at få det på plads igen.

Vi havde nu fundet en trailer med presenning, der var så stor at bilen kunne stå overdækket og beskyttet på ladet. Alt blev nu pakket og klar til afrejse torsdag morgen kl. 6.00. Hvordan Styrkeprøven forløb vil jeg fortælle i næste nr.



### Rapport fra vor deltagelse i 9th Monte-Carlo Challenge 1998

Efter i nogle år at have snuset lidt til Historisk rally sport fandt vi tiden inde til at prøve kræfter med et af de større arrangementer. Valget faldt på ovennævnte løb fra den 7. til 13. februar over ca. 3000 km. For at være sikker på at komme med i løbet skal man være tidligt ude, da historisk rally sport er blevet utrolig populær i lande som Norge, England, Holland, Belgien og Frankrig og de fleste løb er fuldtegnet mange måneder i forvejen. Vi tilmeldte os i august 97 som nr. 84!

Monte-Carlo Challenge (MCC) er opbygget som Monte Carlo Rallyet blev kørt i 50'erne, inden det blev moderne at køre på afspærrede hastighedsprøver, men alene var et løb hvor udholdenhed, præcision og så uden fremmed hjælp selv at holde bilen kørende, var det afgørende. Kom man således dengang straffri til Monte Carlo var den eller de hold der havde startet længst væk fra vindere. Haparanda i Nordsverige var

derfor et populært startsted blandt favoritterne dengang.

Nutidens MCC starter i Oslo, Brooklands (England), Benevento (Italien), Biarritz (Frankrig), Rothenburg ob d. Tauber (Tyskland) og Noordwijk i Holland hvorfra vi havde valgt at starte.

Når man starter i et ny rally som MCC, forsøger man selvfølgelig at indhente så mange oplysninger om løbet, løbsformen, krav til bil og mandskab som muligt. Kun et dansk hold har tidligere deltaget i løbet i 1995 og herfra havde vi fået kopi af rutebeskrivelse m.m., andre oplysninger havde vi fra Video/TV samt diverse regler og bulletiner fra løbsledelsen. Vi følte os derfor velforberedt og med reservedele, oppakning og mandskab vejede Volvo'en nok lidt over de tilladte 1550 kg. da vi lørdag drog mod Holland for at få klaret maskinkontrollen. Vi talte undervejs om at vi nok havde fået lidt rigeligt med, men hvad skulle smides væk ?? Som noget af det første besluttede vi derfor at bruge af de 25

ltr. benzin vi havde i bagagerummet, hvilket resulterede i at Volvo'en gik total død på en hollandsk motorvej. En adskillelse af karburatorerne fortalte os at i den ene af de medbragte dunke var vand !! – og hvilken held at vi allerede på vej til løbet fik dette konstanteret, tænk hvis det var sket på en af de mange bjergetaper under løbet, så havde vi da været helt til grin.

Løbet startede søndag morgen under stor festivitas med bla. kanonsalut. 1. dag var en transportetape der førte til Colmar i Nordøstfrankrig, hvor vi mødtes med de startende fra Tyskland og Norge. Mandag formiddag var igen en transport til Poligny hvor holdene fra de sidste tre startsteder så stødte til, så løbet rigtigt kunne komme i gang. Mandag eftermiddag skulle løbets første sekundetape så finde sted. Vi fik ikke den bedste start med 26 sekunders straf, primært fordi vi ikke forventede at prøven var så lang og derfor ikke fået planlagt ruten langt nok frem. Dagen sluttede i Annecy (syd for Genève). Trods den dårlige start var vi på 19. pladsen. Vi



var klar over at tirsdagens etape der var en rundtur mellem Genève Søen og Mont Blanc ville blive meget afgørende for løbet. Etaperne var korte og med en snit på ca. 50 km/t over de mange bjergpas, var vi klar over at elastikken skulle holdes stram for at være med fremme. På første prøve fik vi 5 sekunder og på den næste 4. Ved starten på den 3. fik vi udleveret et kort i 1:50.000 som vi skulle følge med 3 hastighedsskift undervejs. Det var rent orienteringsløb, som vi klarede med 5 sekunder i straf. Her faldt bla. Åke Gustafsson som vandt løbet i fjor igennem med en forsinkelse på ca. 2° minut. 4. prøve klarede vi med 1 sek. i straf. I løbet af dagen havde vi således fået kørt os så godt op i feltet, at vi blev kaldt til kontrol af bilen, hvor man mest gik efter de mærkelige "ure" vi havde i bilen. Alle moderne hjælpemidler er bandlyst i MCC – triptællere skal være mekaniske og digital-ure er ikke velset. Da det gik op for kontrolløren at vore "ure" var Hemo triptællere var den sag løst.

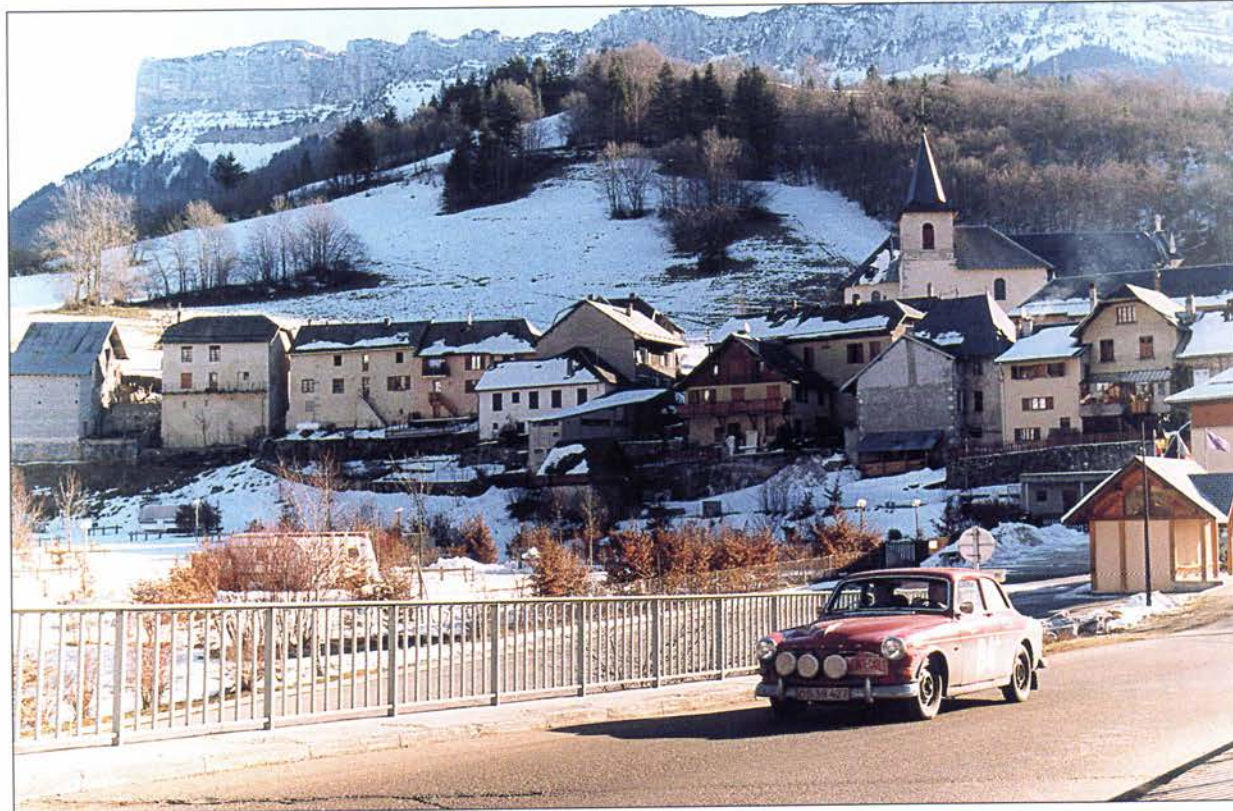
Onsdag morgen skulle feltet seedes om. Meget opstemt kom Hilmar tilbage til værelset og fortalte at vi skul-

le starte som nr. 6 på næste etape over 26 timer til Monte Carlo. På dagens første prøve kørte vi for første gang på "on time" – næste prøve var, skulle det vise sig, på over 1 time hvilket vi også klarede på nul strafpoint, så vi pludselig var på 2. pladsen i løbet ved middagsopholdet i Corps. Havde der ikke været nerver på før, så kom de her. Næste prøve var en rigtig gammel Monte Carlo klassiker over bla. Col de Pontis. Desværre kender vi ikke nogen af de mange Col de et eller andet, hvorfor vi heller ikke havde kørt ind til de Pontis. Som vi besteg det isglatte bjerg kunne vi se at vi kom ca. 10 sek. bagud pr. kilometer. På et "nogenlunde" vejstykke fik vi kørt 25 sek. ind igen inden vi skulle ned ad bjerget, hvor der var så mange hårnålesving at vi sluttede prøven med 85 sek. forsinkelse !! spændende var det derfor ved næste kontrol hvor deltagerne sammenligner de opnåede timer, at se om vi nu havde sat det hele til, selv om vi havde kørt alt hvad vi kunne. Blandt de første havde kun Monty Karlan fra Norge (deltaget 21 gange i det rigtige Monte Carlo og 7 gange i MCC) kørt hurtigere med 50 sekunder, og han indrømmede at kende

strækningen og havde kørt foran tiden inden bjerget). Ved aftenpausen i Sisteron var selvtilliden derfor stadig intakt, men hvor er det lang tid at gå rundt i 2° time på et eller andet for os totalt ligeegyldigt torv i Frankrig når nu "gassen brænder". Næste etape igennem Ravin des Cardaires blev nok vor skæbne, der var en lang og nogenlunde lige nedkørsel men en advarsel om ujævn vej tog vi ikke alvorligt nok første gang. Ujævn vej på disse breddegrader dækker over ned-sænkninger i vejen som smeltevandet kan løbe i. Vi nåede godt nok tidskontrollen til tiden, men ved starten på næste etape der skulle føre os igennem Grand Canyon du Verdon var det hele forbi da vi måtte konstatere at beslaget til Panhard stangen på bagtøjet var rykket ud af bunden på bilen. Jeg tror der gik 5 km. hvor hjulkasserne "styrede" bagtøjet indtil vi accepterede at vor MCC var slut.

Hvad gør man så på øde bjergveje 80 km. nordvest for Cannes ?? Ja blot vi holdt os på 20 – 30 km/t på lige vej og 5 – 10 km/t rundt i hårnålesvingene kunne vi nok forsvare at køre. Vi gik i gang med at køre videre, for 7 km. senere at konstatere at

*Fortsættes næste side*





vi var startet i forkert retning - så var stemningen ligesom lagt. Vi nåede næste tidskontrol med en forsinkelse på 26 min. uden at have set skyggen af et værksted, og da respittiden for hele løbet kun er 30 min. var det i hvert fald slut med en topplacering. Reglerne for MCC er imidlertid lavet så man godt kan komme tilbage i løbet senere hvis man blot ikke i Monte Carlo er over 30 min. efter sin planlagte ankomsttid. Vi gik derfor i gang med at nå Monte Carlo og listede i natten igennem Cannes til Monte Carlo som vi nåede kl. 06. Så skulle vi blot have bilen lavet. På en snusket morgen cafe fik vi anvist et værksted som åbnede 7.30. Ejeren havde dog ikke den mindste lyst til at hjælpe os, men henviste os til et Peugeot værksted som åbnede kl. 8. Efter et par afvisninger kom "konen i huset" og da vi havde rost hendes "møgkøter" af en hund, fik vi hende så meget i tale at værkføreren blev hidkaldt for med sædeovertræk og bundmætter at køre vor fine bil på værksted. Vi havde lidt bevidst glemt at fortælle sandheden om Volvo'ens tilstand, men blot sagt der skulle laves en lille svejsning. Da bilen var vel anbragt på liften tog vi beslaget frem. Der skete ikke noget i 10 min. inden ejeren hentede os op på sit flotte kontor og sendte bud efter sin sekretær der kunne oversætte for os, at bilen skulle i opretterbænk for at blive lavet, men at man ligesom kunne forstå (og måske se på os) at det nok ville blive for dyrt og tage for lang tid. Hvis vi derimod ville skrive under på at vi på eget ansvar havde forlangt en anderledes reparation uden ansvar for værksted skulle de nok forsøge at få bilen køreklar, men vi skulle pænt holde os væk fra værkstedet. Hvis ikke tiden hertil havde været lang, så blev den det nu. Vi vidste at vi skulle være på havnen i Monte Carlo inden 11.36 ellers var vi helt ude. Ved 11 tiden blev Volvo kørt frem og vi kunne henvende os ved kassen (hvor man klogt nok havde afleveret vore nøgler). Så pludselig blev vi kaldt ind til konen med hunden, som godt ville lave en handel med os, da vi vist ikke kunne værre interesseret i en faktura. Rig-

tig forstået og 1200 franc fattigere nåede vi havnefronten i rette tid til at gennemføre Monte Carlo Challenge som nr. 89 med en omregnet straf/forsinkelse på 19 timer 11 min. og 46 sek.

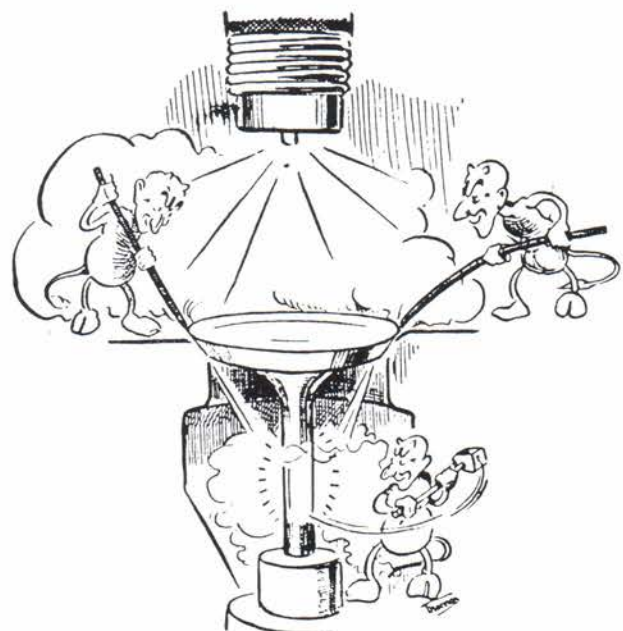
Torsdag aften kørte de 60 bedste så ud på en afsluttende 200 km. etape med bla. tysker-prøver hvor den ene sekundetape overlapper den anden vel at mærke med forskellige gennemsnitshastigheder. Løbet blev vundet af Karlan/Moland i en VW 1500S med 1 min. 38 sek. Karlan er som tidligere omtalt en rigtig specialist og har nu som henholdsvis kører og navigatør vundet løbet 3 gange. På et spørgsmål om hans bil, som jo ikke just i Danmark er nogen kendt rallybil var svaret, at han allerede i 1964 havde være co-driver i en tilsvarende bil på fabriksbasis, bilen var sat op til løbet og så var den utrolig velegnet lige netop til et løb som MCC, let i forenden hvilket gør bilen nem at dreje i de mange sving og på is/sne har den vægten på de trækkende hjul. Hjemme i garagen holdt en Mercedes 220S, en Ford Cortina GT og en Ford Escort Twin Cam, men Det

var VW'en der blev taget frem til MCC. 2. pladsen gik til Fennel/Savage fra Irland i Volvo 122S med 2 min. 53 sek. Blandt de 10 første var 6 Volvo'er h.h.v. 122S og 544.

Først i Monte Carlo om fredagen kan man begynde at se forskel på de folk vi har kørt sammen med de sidste 5 dage. Så mens de unge, smukke og rige læssede deres biler på dertil bestilte lastbiler og gik på Casino og til The Gala Prizegiving & Dinner (å 1.250 franc pr. person) i their black tie, pakkede vi Volvo'en for at køre de sidste 2000 km. tilbage til Danmark med vore uudpakkede jakkesæt gemt ned mellem benzindunke og andre reservedele der tilsammen nok var en af årsagerne til at vi måtte udgå, tænk på alle de kilo som det omtalte beslag har skulle holde igen på, hver gang bilen har krænget eller hoppet. Så lidt har vi da lært.

Med venlig hilsen

Start nr. 84, Hilmar Johs. Andersen og Henning Friborg





Efter at Poul Suhr havde kørt nogle prøveture i Swiften, stod det klart, at gearkassen måtte ud og repareres. Den lækede olie både ved ind- og udgangsaksel, samt den ene ende af bundgearakslen og i en sådan grad at alt omkring gearkassen var sølet ind i olie, kobling og kardanbremse inklusive.

Den kunne ikke gå i tredje gear, og bundgearakslen havde op til flere centimeter endeslør på grund af et manglende endestop i bøsningen, der engang havde været tinloddet på.

Efter at gearkassen var afmonteret, afmonterede jeg også koblingen. Selve belægningen er konisk og den flade den ligger på i svinghjulet er ligeledes konisk, hvilket giver en meget kontant tilkobling. I midten af svinghjulet sidder der en aksel som ender i et kort gevindstykke. På akslen sidder der en rund flange med fire støttebolte, der fastholder koblingsnavet. Inde omkring centrum af flangen er der anbragt en kraftig skruetrykfjeder, der holder koblingsnavet i fast anslag i svinghjulet. Møtrikken der holder trykfjederen på plads er på bagsiden udformet som et trykleje. Af de fire møtrikker der var monteret på støtteboltene, var der kun én

tilbage, de tre andre var raslet af. Fire nye støttebolte blev fremstillet og monteret med nye møtrikker.

Alle lejer i gearkassen er glidelejer fremstillet af rødgoods. Efter adskillelsen kasserede jeg de to glidelejer for ind- og udgangsaksel, jeg fik skaffet noget nyt rødgoods i en dimension så jeg kunne dreje to nye bøsninger. Gearkassen skulle jo helst kunne holde olien indenbords så vi slipper for oliespild. Da montering af pakdåser var udelukket valgte jeg at uddreje en fordybning i hver bøsning så langt ud mod den udvendige side af gearkassen som muligt, for derefter at anbringe en O-ring i dem for at danne tætning.

Efter at have linet gearhjulene op med afstandsskiver, så de løb ud for hinanden, blev gearkassen samlet. Det manglende dæksel for endeslør i bundgearakslen blev erstattet af et nyt, der blev sølvloddet på. I princippet fungerer gearkassen som i alle andre veteranbiler, der er dog det specielle at skiftegaflerne er anbragt inde i selve gearkassen, hvor man i andre biler i langt overvejende grad har anbragt dem i gearkassens låg. Under prøveførslen af Swiften mødte

jeg nogle andre problemer idet motorgangen var ujævn, det viste sig at boltene i flangehullerne i koblingen mellem tændingsmagneten og motor sad løse, således at tændingstidspunktet kunne flytte sig frem og tilbage, med meget ujævn gang til følge. Da dette var rettet kørte jeg en ny prøvetur men efter ca. 5 km. kørsel gik bilen i stå og ville ikke starte igen. Efter at have prøvet forskellige ting fandt jeg ud af at tændingsgnisten var meget kort, jeg rettede derfor afstanden i tændrørene ned til 0.25 mm., så startede bilen med det samme og har startet og kørt upåklageligt lige siden.

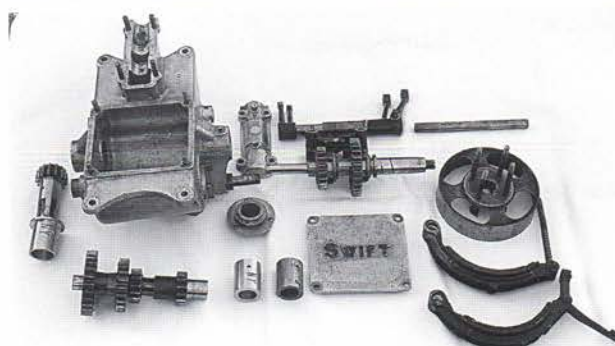
For enden af gearstangen er der en kugle og når man bevæger gearstangen sidelæns frem og tilbage i fri-gearspositionen, skifter kuglen stilling fra ét gaffelstykke til et andet. Gaffelstykkerne er med stænger lejret til gearkassens skiftemekanisme, og de lejer gaffelstykkerne hænger i er så slidte at man under uheldige omstændigheder ved gearskift får sat bilen i to gear samtidig. Dette og bilens svage tænding må vi have rettet en anden gang, for nu skal Poul Suhr ud at køre.

Iver Jensen



Tv. Her viser Iver Jensen at det er nødvendigt at afmontere bagtøjet for at få gearkassen ud.

Th. Iver Jensen under arbejdet med at samle gearkassen.



Tv. Gearkassen adskilt. Bemærk de nye bøsninger.



Th. Koblingen adskilt med den "famøse" kileremskive. Yderst til højreses de nye bolte.

## Velkommen hjem



I tidens løb er mange gode og mindre gode veteranbiler gået ud af landet. Andre, mere eller mindre interessante, er indført.

I tresserne forsvandt for eksempel adskillige Ford A med de mere sjældne karrosseri-typer som Victoria Coupé og den todørs DeLuxe Phaeton. Jeg husker at jeg på et tidspunkt talte 11 danske eksemplarer af sidstnævnte model, kort efter var der vist ingen, eller kun et par stykker.

Det var også både mere beskedne og tildels halvraadne biler, der næsten

i en lang række blev kørt på jernbane til Tyskland og Holland eller blev hentet til Sverige. Det gode var at så blev de bevaret, hvorimod de næppe ville have overlevet herhjemme.

Anderledes med de mere luksuøse og derfor som regel også mere velbevarede vogne, som Rolls-Royce og Packard. Var de blevet i landet kunne man have sparet at indføre ganske tilsvarende vogne senere.

Ærgerligt har det været når vogne med en speciel dansk historie forsvandt. Eksempelvis FIAT 501 1922

med dansk bygget karrosseri. Dem burde man forsøge at købe tilbage!

Og det er nu sket med Robert Nellemanns specialbyggede Ford V8, som efter mange år i Sverige er blevet købt af Frank Trusholm. Den var i meget ringe stand da den gik til Sverige og er vist ikke blevet bedre i mellemtiden, måske tværtimod. Men nu er der håb om at den genopstår i fordums herlighed. Frank Trusholm har haft kontakt med den nu 81-årige Nellemann og vi kan så bidrage med et originalt foto fra Randers







Karosserifabrik af vognen som "fabriksny" i 1946.

Det gør ikke restaureringen nemmere at karosseriet er af aluminium og der er lidt usikkerhed om hvilken af de medfølgende motorer som er den oprindelige - det var i hvert fald motoren fra en Mercury.

Som fortalt i artiklen i Bilhistorisk Tidsskrift 122/1995 om Nordisk Spe-

cialvognsklasse havde Nellemann den specialbyggede Ford inden han fik lavet en mere udpræget baneracer (foruden en Midget). Senere blev det som bekendt en Allard J2.

Grundlaget er umiskendeligt Ford V8 1937, det er fra vindspejl og bagud karrossen er lavere end fabrikkens egne frembringelser. Kalechen er (var?) bare en lille kyse der fulgte

formen på sideruden (se BhT 122). Nellemann brugte vognen til forskellige former for løb både herhjemme og i Sverige. Vores andet billede er fra Hobro-banen. Som det ses bekymrede man sig ikke om at pille nummerplader eller KDAK-mærker af. Det var ikke ulejligheden værd når vognen også skulle bruges til hjemtransporten til Randers.

EMIL

## En Adler i Haderslev



**K**ig godt på billedet, det er nemlig et studium i ældre nummerplader. Billedet er taget på Bispegade i Haderslev, bilen er en Adler 7/17 PS årgang ca. 1912, og den ejedes af en af byens læger, Dr. Greisen, som forøvrigt var en af de første til at blive motoriseret i Haderslev.

Anledningen til fotograferingen er damen, der sidder i højre side af bagsædet. Hun hed fru Præstegaard og blev 100 år, og hun fik i fødselsdagsgave noget så sjældent som en køre-

tur rundt i byen af sin læge. Det var omkring 1913.

Og nummerpladen på bilen er tysk, netop fordi Sønderjylland i perioden 1864 - 1920 var tysk. Så hvis nogen sønderjyde skulle komme i besiddelse af en bil af årgang 1919 eller før, så kunne det godt give myndighederne grå hår i hovederne, hvis man forlangte en tidstypisk nummerplade, for det kan i sagens natur slet ikke lade sig gøre. De sønderjyske plader med D, N eller Æ kom i 1920 og er

det nærmeste, man kan komme. Og kan man i det hele taget bede en dansk myndighed om en fremmed nummerplade? Næppe.

Adleren på billedet ligner meget den danskejede, som man kan se i BhT nr.53 1977, dog er der små forskelle i karosseriet. Men på Dr.Greizens vogn kan man se, hvordan lygterne skal se ud.

Leif Gr.Thomsen

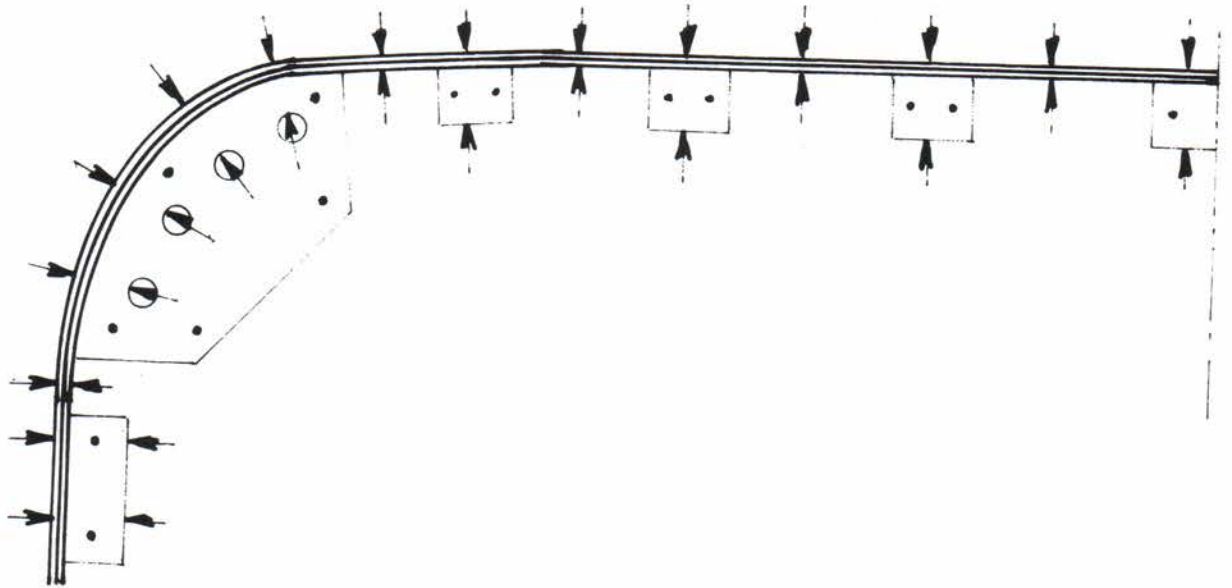
## Om kalechebøjler

Træbøjlerne til kalecher blev i sin tid fremstillet ved at man bøjede trælisterne ved varmpåvirkning. I en såkaldt svedekasse opvarmede man træet med damp, efter nogen tid var træet "blødt" og man kunne bøje det. Teknikken blev bl.a. brugt af skibs- og bådbyggere, da skibe blev bygget af træ. Imidlertid havde kalechebøjlerne en tendens til at søge tilbage mod den oprindelige rette form. Samtidig har tidens tand ofte gnavet i bøjlerne, så man må fremstille nye bøjler ved et restaureringsprojekt.



P.E. Hansen

Billedet viser Lise og Jørgen Kessels 1927 Chevrolet Touring med nye kalechebøjler. Kessel brugte 1,5 mm askefiner, dermed skulle bruges flere end mine 6 lister. 1,5 mm lister er lettere at bøje end 4 mm lister, ulempen er at man står med en større limmængde der presser ud og sviner. Naturligvis er der en sammenhæng mellem mulig bøjningsradius og listetykkelse, forinden man vælger listetykkelse må man prøve om listen med en given tykkelse lader sig bøje uden at knække. Asketræ har særlig gode bøjeegenskaber, derfor bør denne træsort vælges. Kessel brugte den hvide fugtfaste PVA lim.



Med nutidens lim kan man fremstille sine bøjler ved lamineringsteknik på samme måde som byggebranchens laminerede spærbruer. Til et bøjleprojekt brugte jeg 6 asketræslister 4 x 38 mm, de færdige bøjlers tværsnit skulle være 24 x 38 mm. De fire gamle bøjlers individuelle form

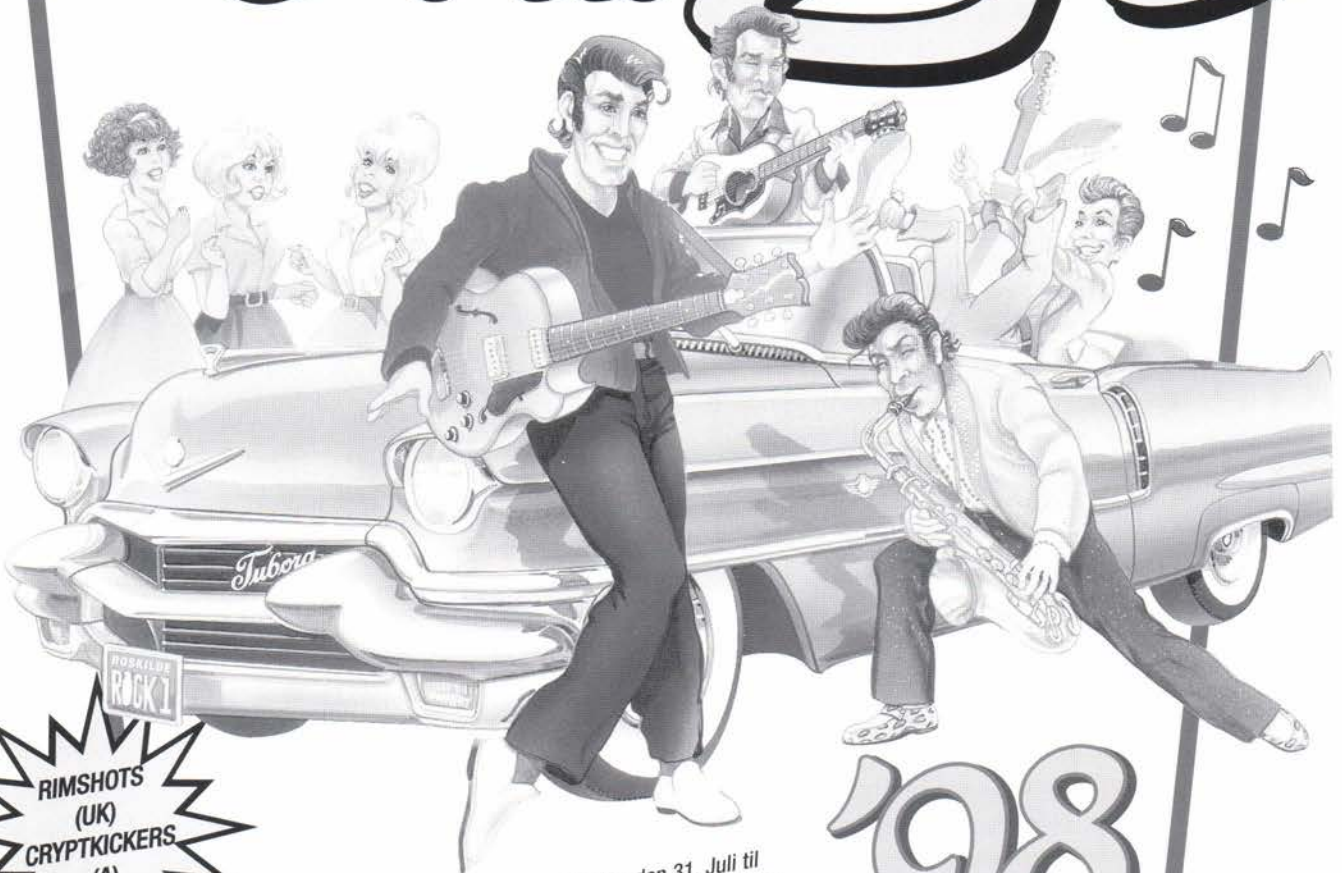
blev overført til masoniteplader, og med dem som model blev formen tegnet op på et stykke 22 mm spånplade i fire omgange. På spånpladen blev påskruet et antal klodser der dannede bøjleformen. I hjørneklodserne blev boret huller, således at den

ene skruetvingearm kunne gå ned i hullet. Med pile angives på tegningen hvordan mange skruetvinger fastholder listerne til bøjleformen. Se artiklen om fremstilling af kalechestativer og -bøjler i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 61.



11th

# Viking run



RIMSHOTS  
(UK)  
CRYPTKICKERS  
(A)

MATCHBOX  
(UK)  
JACK BAYMORE  
& THE BANDITS

Det 11. Viking Run '98 i Roskilde fra den 31. Juli til  
2. August 1998 er et træf for hele familien. Oplev alle  
cruisingaktiviteterne og flere end 600 amerikanske biler.

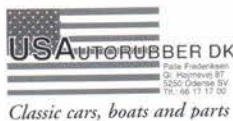
Program & Info:  
Roskilde Amerikaner Bil Club  
Kamstrupsti 2  
4000 Roskilde

Tel.: +45 4444 2586  
[www.roskilde-abc.dk](http://www.roskilde-abc.dk)

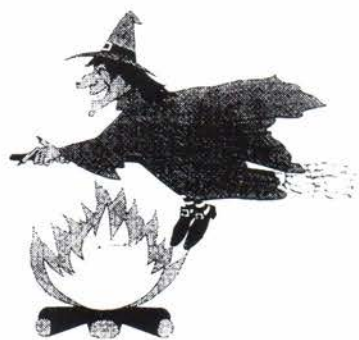
TRÆF FOR  
FLERE END 600  
AMERIKANSKE  
BILER

FØRSTE  
WEEKEND I  
AUGUST

'98



Betalt annonce



## *Sct. Hans Aften Bar-B-Q i Vigen Strandpark ved Roskilde Camping*

Tid: Tirsdag d. 23. juni kl. 18.00 - 23.00  
Sted: Vigen Strandpark, Roskilde

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

Gratis adgang



**American  
Automobiles**



1951 Hudson Hornet



## Copenhagen Classic Car Cup 1998 søndag d. 6. sept. '98 kl. 9-16.

Oplev det fantastisk flotte motorløb med historiske biler foran Christiansborg Slot - i hjertet af København.

Der afvikles heat i 8-10 klasser med biler fra slutningen af 20'erne og op til 1971. Oplev den utrolige stemning med buldrende Bentley'er, sjældne Jaguar'er, Aston Martin'er, Ferrari'er, Alfa Romeo'er, M.G.'er, Bugatti'er, Riley'er, Austin Healey'er.

### Se også de spændende klasser med:

Racersportsvogne fra 50'erne - som f.eks.: Jaguar C, Maserati Birdcase, Lister Jaguar og Ferrari.

-Standardvogne fra 60'erne, såsom Fiat Abarth, Morris Cooper, Lotus Cortina, Ford Mustang, Alfa GTV-2000, Sunbeam Fraser Imp og Volvo Amazon.

-GT-vogne fra 60'erne, såsom Porsche 911, Lotus Elite, M.G. B, Jaguar E, Chevrolet Corvette og Lotus Elan.

**Gratis adgang til ryttergården, hvor alle de sjældne biler er linet op.**

Billetter á kr. 200,- kan købes hos DVK ved indsendelse af følgende bestillingskupon

Fremsend venligst \_\_\_\_\_ stk. billetter af kr. 200,-.  
Check på beløbet er vedlagt - ialt kr. \_\_\_\_\_

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Postnr./By: \_\_\_\_\_

Land: \_\_\_\_\_

Bestillingen kan sendes til:

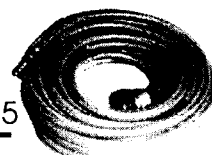
Dansk Veteranbil Klub, Gl. Strandvej 20 2990 Nivå

## VÆRKTØJ TIL FORNUFTIGE PRISER

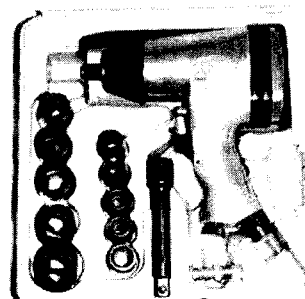
VINKELSKÆRER  
MED SKÆRESKIVE  
KR. 185,65  
NORMAL PRIS KR. 498,-



TRYKLUFTSLANGE  
10 MTR. MED KOBLINGER  
KUN KR. 59,95  
NORMAL PRIS KR. 89,95



SLAGNØGLE  
MED TOPPE 9-27 MM



KR. 337,50  
NORMALPRIS KR. 598,-

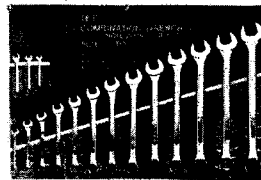
TRYKLUFT MEJSEL  
MED 4 STK MEJSLER



PROFESSIONEL KVALITET  
MED 6-KANTET SKAFT

KR. 198,-  
NORMAL PRIS KR. 498,-

RING GAFFELNØGLER  
TOMMER  
3/8" - 1 1/4"



NORMAL PRIS KR. 398,-  
KUN!

KR. 198,-



VINKELSLIBER 9"  
MOTOR: 2000 WATT  
SKÆRESKIVE: 230 MM  
LEVERES MED SPINDELLÅS

SPECIAL PRIS

KR. 399,-

NORMALPRIS KR. 698,-



HONER  
TIL BREMSECYLINDER  
CYLINDER DIAMETER 19-62 MM

49,95

RING EFTER GRATIS KATALOG

VÆRKTØJ

# AJ ENGROS

Allan Jørgensen  
Polarvej 56 7100 Vejle - DK

Tlf: 75840476 Fax: 75728848 mobil: 20860476

ALLE PRISER ER INCL. MOMS.

**Biler sælges**

**Studebaker, Erskine Six 50, 4 dørs sedan 1927.** Vognen er adskilt i store dele, urestaureret. Dansk historie og papirer, eneste 4 dørs sedan i Danmark. Kr. 25.000 eller bedste bud.

Jan Olander, tlf. 44986969.

**Citroën 2 CV, 1963.** Grå, kun kørt i Frankrig. Bremses lavet, komplet og kørende. Kr. 14.000.

Jon Nordstrøm, tlf. 33256165.

**Singer Nine Bantam, årg. 1937.** Har kørt ca. 30 løb plus i alt ca. 15.000 km gennem de seneste 10 år uden problemer. Blå m. sorte skærme. Kr. 45.000.

Carl J. Buus,

tlf. 86281113/87383838.

**Ford A 1929,** 2 dørs. Lidt adskilt, en del ekstra dele.

Bent Greisen, tlf. 74547328.

**VW 1303, 1973.** Totalt istandsat, nyt indtræk, ingen rust, nylakeret, hvid, meget ekstraudstyr, nye fælge med whitewall dæk, kr. 40.000.

Philip J. Larsen, tlf. 33328519.

**Volvo Amazon stationcar 1965.**

En ejer. Rust lavet. Nye bremses, bærearmer, dæk og lygter. Pavabehandlet. Nysynet, kr. 30.000.

Jørgen Egelund, tlf. 62601150.

**M.G. TF. 1964.** På DK plader.

Sund, kører godt. Kr. 120.000.

Per Lauridsen, tlf. 86927657.

**Volvo 164 årg. 1971.** Flot metalrød sælges til rimelig pris.

Karen Nordentoft,

tlf. 86197609/22123612.

**Ford V8, 4 dørs, restaureret, se VT 191/92.** Kr. 100.000.

F. Behrens, tlf. 45857426.

**Chevrolet Step side Pick-up 1974.**

Rød med langt lad, 5,7 ltr. V8 350 motor, rød H.B.O., kr. 50.000.

Jesper Nordø, tlf. 39630409.

**VW type I årg. 1954.** I original stand, nænsom restaureret. Kr. 45.000.

Fini Vallebo,

tlf. 57611307/20240461.

**Opel Rekord årg. 1959.** 1,7 aut.,

original farve blå/hvid. Nr.pl. XH 22.900. Dep. kr. 9.000.

Lars Eriksen, tlf. 44440071.

**Opel 1, 2 1932 coach.** Original, meget lidt rust, lidt træarbejde skal repareres. Ekstra bil medfølger + nye reservedele + betræk. Kr. 25.000.

Mogens Rosleff,

tlf. 64442434 efter 16.00.

**Chevrolet Pick-up årg. 1954** mode 3100 5 windo i god og rustfri stand. Fra Texas. Holder i Kbh. Sælges uden motor. Afgift ikke betalt. Pris kr. 36.000.

Henv. tlf. 20849959/31312686.

Til restaurering sælges

**M.G. Midget roadster '67** kr. 15.000.

**Morris 62 bindingsværk '62** kr. 5.000.

**Morris '69 bindingsværk** kr. 5.000.

**Renault 4CV '59** kr. 5.000.

Henv. dag tlf. 48303900.

**VW Camper 1954.** Type 27, ombygget ambulance, fortelt medfølger, fin stand, nem at syn.

Henrik Jacobsen, tlf. 43904443.

**Renault 4, 1964** m. sorte nummerplader. Kører godt. Ny bundramme i '85. Bøger, mange orig. og nye dele (forvanger, køler, dæk, aksler, skærme, udstødn.). Rep. dørstolper nødv. Syn nov. 98. Pris kr. 4.000.

Henv. tlf. 44484367.

**Mercedes 190c. årg. 1964.** Blå, løb.vedligeh., køreklar, indreg. på sorte plader, reservedele, manualer etc. Pris idé kr. 30.000.

Inge Nielsen, tlf. 45800203.

**M.G. B. roadster 1964.** Hvid med forkromede trådegejhjul. Garanteret ikke vinterkørt de seneste 13 år. Står i pæn stand med ombygget motor. Sidst synet for 2 1/2 år siden. Pris kr. 79.000.

Peter Knudsen, tlf. 39619719.

**Fiat 500C, Belvedere (st.car) 1955,** med foldekaleche i god stand, med ca. 1500 stk. nye reservedele, kr. 35.000. Evt. bytte med veteran motorcykel.

Mogens Ottosen, tlf. 38748495.

**Austin 1750 Maxi 1976.** Blå, pæn lak. Mekanisk ok. Nyrenov. motor,

mange reservedele. Indreg. køreklar, pris ca. kr. 5.000.

Henning Frederiksen,

tlf. dag ml. 8-16 46775744,

aften 47171854.

**Jaguar XJ6 serie I 1979.** Totalt istandsat ud- og indvendig. Nysynet. Pris kr. 84.500.

Henv. tlf. 33325059, fax 33126260.

**Chevrolet 1931.** 2 dørs sedan til restaurering. Prisinde kr. 30.000.

Henv. tlf. 39627369.

**Biler købes**

**Morris Minor** med kaleche.

Lars Schrøder, tlf. 45865397.

**M.G. Midget,** god original stand, evt. uden syn.

Lyngø, tlf. 86219186.

**Dele til biler sælges**

**Opel 1938:** reservedele, bl.a. undervognsdele bagtøj, styretøj, 4 hjul, hjulkapsel.

Henv. tlf. 97879013.

**Søgelygte "Sportlite" Unity MFG CO.** Chicago ca. 1930-40, god stand.

Henv. tlf. 49717645.

Bundkar og udstødningsmanifoldpakninger til alle **Chevr. 1956** (8 cyl.) Kr. 100,-. Toppakning **Plymouth 6 cyl. 1949-59** kr. 250,-.

Toppakning **Chevr. 235** motor **1950-52.** Pas. Truck kr. 300,-. Indsugningsmanifold pakn. **Ford/Merc., V8 1955-59.** Kr. 75,-.

Henrik Stock Jensen, tlf. 39560380.

**Volvo 544,** komplet front, forskærme, inderskærme med mere. Plus diverse andre dele. Pris kr. 1.500.

Fini Vallebo, tlf. 57611307/20240461.

2 dobb. Dellorto karburatorer på manifold til **1750cc Bertone Alfa** kr. 1.500.

Et par Lucas P80 forlygter til **Rolls/Bentley** o.a. Ny krom kr. 3.000.

Henv. tlf. 33325059/fax. 33126260.

Reservehjul til: **Opel P4 og P6, Ford** str. 525/550x17, 2 stk. oliesidelygter, Mathis motor + gearkasse. Div. dele til **Citroën 5 CV, Kløverbil.**

Carl Danielsen, tlf. 98373897.

**Triumph TR 3A 1959.** Reserve-



delsbil/restaureringsobjekt u. papirer. Motor 2138cc. Original gearkasse. Renoveret diff. Snekke/rulle-styrehus (h.s.). Originale fælge 4,5x15". Alle instrumenter. Fin kaleche. Gamle sæder. Måtter/interiør mangler. Ramme i god stand. Karros i stål/ (nye) glasfiber. Gulv mangler. Ledningsnet og div. el. dele mangler. I alt ca. 85% komplet. Delvis samlet /i kasser. Højeste bud over 22.000 kr./evt. bytte med Escort Mk I.

**Til Triumph TR** gearkasse 4 trin synkron. hovedrep. med nye lejer og synkromesh (for kr. 3.500) sælges for kr. 5.000.

**Til Triumph TR 7/ Sprint**, Motor 2000cc - 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 med svinghjul, ind- og udstødningsmanifolde, strømfordeler og vandpumpe. Sælges for kr. 9.000.

**Til Lotus m.fl.**, originale Lotus fælge (GKN) 5 stk. 7x14" til Eclat & Elite. Passer også Triumph 2000/2500/Stag, Toyota Corolla/Supra, Mazda 626 med 4 bolte i D 4,5" (114 mm). Incl. centre & 7/16 UNF møtrik: kr. 500,- pr. stk.

**Til Rover P6 2000-2200-(3500)**, gearkasse mod. 2000- kørt 28000 km, kr. 2.000. Instrumentbræt med runde instrumenter, kr. 500. Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

#### Dele til biler købes

Venstre fordør til **Fiat 500 1965**. Baghængslet og evt. andre dele til samme. Jesper Andersen, tlf. 36495300.

Til **Mercedes 170V 1936-52**. Hel motor M 136 købes eller krumtap, blok svinghjul vinkel for studs for topstykke pedal for starter karburator 30 BFL. Mads Thuesen, tlf. 86982120.

Minilite fælge 6 1/2 x 13" til **Triumph Spitfire** (Lotus 7) købes. Henv. tlf. 49717645.

Til **Chevrolet 1931** købes højre motorhjælm og et reservehjul (tråd-hjul). henv. tlf. 40192200 / 75602777.

Bagagebærer evt. med kuffert til **Ford A 1928**. Bent Greisen, tlf. 74547328.

**VW dele 1949-1953**. Klaus Jacobsen, tlf. 43601885.

#### Dele til biler byttes

**Ford 33'er**. Overskudsdele fra bygge-rod. Kan afh. mod hjælp og viden om karrosseriarb. John Bech, tlf. 75721253.

#### MC sælges

**BMW 51/3 1954**, urestaureret, næsten komplet. Pris kr. 22.000 Palle Hjarsø, tlf. 56144640.

**BMW R 26, 1959**. 244ccm, totalrenov. i 1995, meget flot, kr. 30.000. Jan Nielsen, tlf. 75724106.

**Scooter Dürkopp Diana TS årg. 1960**. Nylakeret, selvstarter, nye dæk m.m. Kr. 12.800. Henv. tlf. 47314331.

#### Velocette MSS 500cc,

Douglas 350 cc 1926, New Imperial 1929, Douglas 600cc 1930, Rudge 500cc 1931, H.D. 500cc 1929,

H.D. 1000cc 1921. Alle skal renoveres. Carl Danielsen, tlf. 98373897.

#### Dele til MC sælges

Magnet til **Nimbus** "Kakkelovnsrør" til "alm." Nimbus: bundkar, gearkasse, sæde, bagnarv, kardan, svinghjul, sidevognshjul m.m. Carl Danielsen, tlf. 98373897.

#### Diverse sælges

**Spore-apparat**, gulvmodel, fabrikkat: Dunlop AGO/40, kr. 800. Jesper Andersen, tlf. 36495300.

#### Diverse købes

**Skæreværktøj, bakker og snittappe** i engelsk tomme gevind købes. Flemming Nielsen, tlf. 31671105.

#### Automobilia sælges

5 billeder "**Adler i hele verden**" fra 30'erne. Fotografier i glas og ramme 80x60 cm kr. 300. Henv. tlf. 39627369.

#### Automobilia købes

Gute fahrt 1950-1953, tysk **VW blad**. **VW litteratur** 1938-1953. Klaus Jacobsen, tlf. 43601885.

### 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 - Gl. Strandvej 20 - 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