

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 266 - August 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 Nebel
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
E-mail: t_jensen@post6.tele.dk

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 Nebel - 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 og Niels 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 37 1998

Forsiden: Morris Major MJ 15 1933

Foto: Egon Neesgaard

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Månedens køretøj	16
Klubaktiviteter	6	1. Historic Rally	21
Læserbreve	8	Styrkeprøven	22
Indvielsen af Storebæltsbroen	10	Fra medlemmerne	25
Fra medlemmerne	13	Bilhistorisk Tidsskrift	26
Månedens personprofil	14	Køb, salg, bytte	29



Møder

August

- 17. 19.00 Vestjylland - Garagebesøg hos Martin Andersen, Ådum. Tilm. senest 14, aug. telf. 97376111.
- 18. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby - Klubmøde
- 20. 19.00 København, vi mødes på havnen i Dragør til en is.
- 25. 19.30 Fyn, Egeskov - Klubmøde.
- 25. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde.

September

- 01. 19.30 Østjylland, Ristrup - Besøg på museum i Skjoldlev (se under klubaktiviteter)
- 03. 19.30 København, Nivågård - Klubmøde, intet fast program.
- 06. 11.00 Sydøstjylland, sensommertur til Vrads (se under klubaktiviteter)
- 10. 19.30 Sydøstjylland, garagemøde i Hedensted (se under klubaktiviteter)
- 10. 19.30 Sønderjylland, garagemøde i Tandslet (se under klubaktiviteter)
- 21. 19.30 Vestjylland, Sindinggård - Klubmøde.
- 22. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde.
- 29. 19.30 Fyn, Egeskov - Klubmøde.

Løb og arrangementer

August

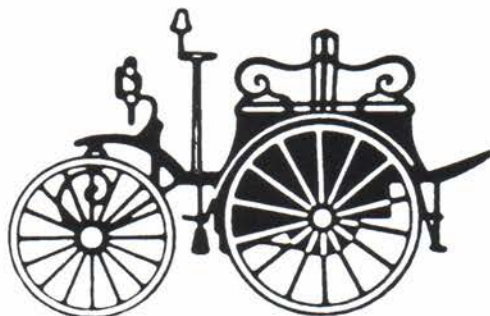
- 22. Føtex-Løbet 1998, arr. Robert Lindvig telf. 65934193.
- 23. OK Herregårdsløbet 98, arr. Tom Jensen (se under løbsinvitationer i nr.263)
- 23. Madpakketur til Ærø (se invitation i VT nr. 265)
- 27. 18-19. Ikeas aftenløb, start i Tåstrup, turen går til Klippinge.
- 29-30. Biler under Brøen i Middelfart, arr. Arne Sørensen, telf. 65322249.
- 31-02. Viking Run, Roskilde, (se annonce i nr. 264)

September

- 06. Copenhagen Classic Car Cup. (se omtale i VT nr.264)
- 25.-27. Bustur Fyn-Paris. Husk tilmelding senest 1.september 1998 til René Dalager, telf. 65331690.
- 26. Dansk Ford V8 Register, madpakketur, (se invitation i VT nr. 265)
- 26. Stumpemarked, Marielyst Sports cars Automobilmuseum, Per Mikkelsen, tlf. 53 87 75 89

Oktober

- 16.-18. 1.int.Historic Rally Denmark (se omtale side 21).





Opfordring

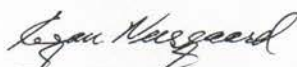
Der skal nok være nogle der synes det er træls altid kun at se de samme navne under artikler eller billeder i Veteran Tidende. Jeg synes selv, jeg er ret godt repræsenteret, men det skyldes faktisk, at der er for få, der sender billeder og stof til bladet. Nogen må jo gøre noget, men kunne vi ikke blive nogle flere fra forskellige egne af landet, der sender billeder og artikler til VT.

Det er ingen kunst at fotografere en bil eller motorcykel, og alle, der har et veterankøretøj, har også en viden og en historie om netop dette kære eje. Vi har næsten en forpligtelse til at få historierne ud til os alle, og dermed få de enkelte historier gemt for eftertiden. Det er naturligvis ikke os alle, der er ligeså velskrivende som de professionelle journalister, her tænker jeg bl. a. på Riisager, C. J. Buus og Gorm Albrechtsen, men skriv alligevel om dit køretøj. Såvel redaktør som bogtrykker skal nok få det til at ligne noget. Der er så mange sjældne køretøjer, og de har alle et særpræg, der er værd at gengive. Vi har alle en pligt til at gøre VT alsidigt, så lad os hjælpe redaktionen med det slid, det er at få et interessant blad ud hver måned. Jobbet er ulønnet bortset fra bogtrykkerens.

Jeg savner især stof fra Nørre- og Nordjylland. Det er alt for sjældent, man kan læse om køretøjer fra denne smukke egen af vort land.

Tag nu lige og tag nogle billeder, (til forsiden af VT skal de være taget på højkant jf. bladets format).

Jeg håber, at ovenstående kan få en masse medlemmer til at bruge kameraet og skriveblokken, så indlæggene i VT bliver endnu mere landsdækkende. Så undgår vi også, som anført i indledningen, at høre på dem der synes det er træls altid at se de samme navne under artiklerne.


Egon Neesgaard

DVK

Nyt vedr. historisk korrekte nummerplader

Der er nu gået et halvt år med mulighed for anskaffelse af historisk korrekte nummerplader til vore gamle biler og motorcykler. Det har ca. 700 benyttet sig af til dato. Tilfredsstillende eller skuffende? Set ud fra hvor mange der har set frem til dette og det faktum at kun under 10% af potentialet har benyttet sig af tilbuddet, er det skuffende. I den flotte kavalgade af historiske køretøjer der bevægede sig over Storebælt i forbindelse med broåbningen var knap hvert 20. køretøj forsynet med „gamle“ plader.

Har man en Rembrandt ofrer man vel en gulddramme og ikke en skifteramme fra Ikea !!!

Nå, ting ta'r tid det ved vi jo, 20 år er gået siden vor første henvendelse om „veterannummerplader“.

Blandt ansøgere til historiske nummerplader er der forbavsende mange der beder om kvadratiske bagnummerplader. Det er ikke muligt, idet disse plader først fremkom i forbindelse med ibrugtagning af 2-bogstavsystemet. Er det et spørgsmål om plads til pladen kan man anmode om en 3- eller 4- cifret plade.

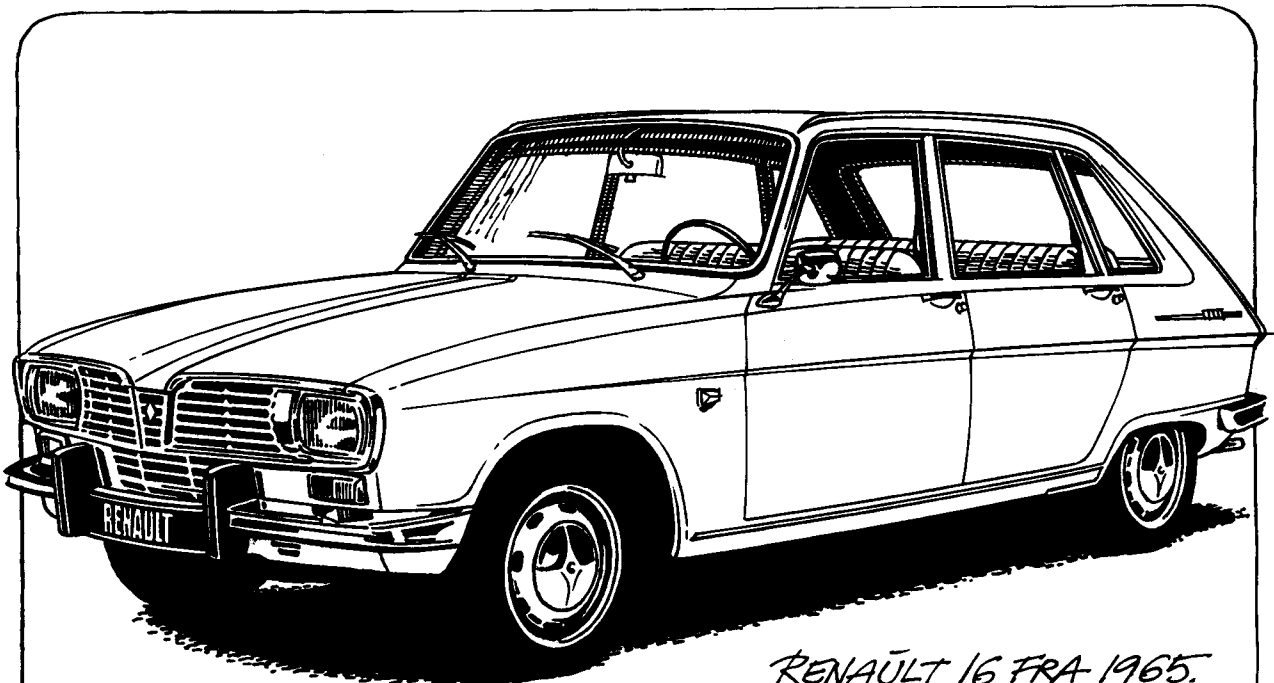
Nu må det være slut med de hjemmelavede nummerplader. Jagten er gået ind, bøden er 800,00 kr. + konfiskation af nummerplader. Det er enhver løbsleders pligt at afvise kø-

retøjer med „polske“ nummerplader, iøvrigt også faste prøveplader. Ved Storebæltssarrangementet og ved Husum-løbet deltog biler med faste prøvenumre, DET ER IKKE TILLADT, og disse SKAL afvises. Det gælder også for løse prøveplader, hvor der ikke kan fremvises godkendt synsrapport for køretøjet.

Med de gode muligheder vi i dag har opnået med korrekte nummerplader skal disse uhyrligheder ophøre, vi kan ikke være det bekendt.

Fortsat god sommer.

Svend Draaby



RENAULT 16 FRA 1965.
RENAULT VAR DEN FØRSTE FABRIK, DER MED EN FEMTE DØR
GAV PERSONVOGNE BAGAGEPLADS SOM EN VAREVOGN - OG
SKABTE EN BRUGSRIGTIG FAMILIEVOGN...

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 22. august

Føtexløbet til Valdemars Slot, mødested og morgenkaffe på parkeringspladsen bag Føtex Bolbro. Turen går over Nyborg og Svendborg til Valdemar Slot, forfriskninger og frokost undervejs. Arr. Robert Lindvig, tlf. 65934193.

Torsdag den 25. august

Klubmøde på Egeskov, efteråret skal planlægges, kom med gode ideer til mødeaktiviteter.

Lørdag/ søndag den 29./30. august

Biler under Broen kalder igen til veterantræf med gratis adgang til udstillingspladsen for alle veterankøretøjer, se indbydelsen her i bladet. Arr. Arne Sørensen, tlf. 65322249.

Fredag til søndag den 25. til 27. september

Årets fynske DVK-bustur. Se indbydelsen i VT nr. 265. Arr. René Dalager, tlf. 65331690

*På aktivitetsudvalgets vegne
René Dalager*

ØSTJYLLAND
BØRKOP VANDMØLLE

Der er madpakketur ifm. Biler under Broen **den 31. august**, for tilmelding: se andet sted i bladet eller i juli nr. side 25.

Og endnu en chance for at luften på en sensommertur til Veteranbanen i Vrads. **Den 6. september (søndag) kl. 11** samles vi på parkeringspladsen bagved Kvickly ved krydset Damhaven/Enghavevej i Vejle. Det er lige ved Amtsgården.

For dem som ikke er så stedkendte: P-pladsen ligger i Vejles centrum ud til vejen mod Billund.

Ad de mindre veje kører vi til Vrads Station, hvor vi har tid til den medbragte frokost og småsnak, afhængigt af vejret enten i det fri eller i lejet (parkeret) togvogn. Kl. 14 stiger vi på toget og tager en tur/retur igennem det flotte landskab. Herefter tid til lidt mere bilsnak og gåtur, før der er mulighed for at slutte med kaffen på Jernbanerestauranten.

Turen vil koste kr. 10 pr. voksen (til leje af "spisevognen", som jeg er nødt til at reservere på forhånd. Togtur max. kr. 28 pr. returbillet, børn halv pris. Kaffe og hjemmebagt bolle kr. 28, kaffe og kringler kr. 35.

Alle, jyder som fynboer eller sjællændere på afveje, er selvfølgelig velkomne. Tilmelding til undertegnede på tlf. 75890487, fax. 75899487, senest den 2. september.

Den 10. september mødes vi på Østerbrogade 12 i Hedensted, hvor Langelund holder længe åbent i garagen. Vi kan helt sikkert se frem til en spændende aften. Her kommer vi meget gerne i/på de gamle køretøjer. **Mødetid kl. 19.30.**

*Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen*

ØSTJYLLAND
RISTRUP

Veteranbilentusiaster holder ikke ferie.

Klubmødet i juli må siges at være en succes, idet det lykkedes at samle en pæn lille flok biler til en tur i skoven omkring Ristrup. End ikke et pænt regnvejr kunne afholde folk fra at deltage. Halvdelen af vognene var faktisk åbne biler, dog med kalechen slået op. En enkelt undtagelse var en Sprite, hvis ejer mente man blot skulle køre stærkt nok, så regner det ikke ind, og iøvrigt er der drænhuller i bunden, så vandet løber jo bare ud igen. Bommene var blevet slået op og vi fik prøvet veje af som vist ikke er i daglig brug. Kan Erik Kjær blive ved med at finde nye veje i skoven?.

Tirsdag den 1. september kl. 19.30
Vi mødes på Ristrup kl. 19.30 præ-

cis! Herfra kører vi samlet til Birte og Asgers museum i Skjoldelev. Entré og kaffe skulle beløbe sig til 35 kr. Museet henvender sig ikke kun til bilentusiaster, idet der er udstillet en del gamle redskaber og indbo. Der er også landbrugsredskaber, herunder traktorer og desuden nogle få biler. Arrangør Erik Kjær.

Næste møde er den **6. oktober** i klublokalet på Ristrup.

Tom Jensen

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 de næste mødedatoer er:

Tirsdag den 18. august

Hvor det bliver spændende at se alle jeres sommerfotos/videoer af gamle biler og mc'er.

Vi vil også denne aften få de sidste detaljer om vores udflugt.

Lørdag den 29. august

Høstudflugt med start på Steffensgård kl. 13.00 og hjemkomst ca. 18.00. Herefter fællesspisning.

Der arrangeres manøvreprøver samme dag på Steffensgård kl. 10.00-12.00. Alle kan deltage, øvede som uøvede.

Tilmelding på tlf. 46401441 eller på mødet den 18. august.

Tirsdag den 15. september

Sæsonens første foredrag.

*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. Det er ikke færdigt endnu - men kom alligevel.

Torsdag den 13. august kl. 19.30
 Klubmøde i Rødekre - vi håber at lokalene er færdige - eller næsten færdige på dette tidspunkt!

Torsdag den 10. september kl. 19.30

Garagemøde hos Svend Erik Carstensen, Holballe 12, Tandslet. I værkstedet står der en meget sjælden bil, en Daimler SP 250 Dart, som er under restaurering. Restaureringen blev påbegyndt for 18 år siden for så efter nogen tid at blive skrinlagt. Restaureringen er så blevet genoptaget, og i øjeblikket er det muligt at iagttage mange detaljer, idet bilen er adskilt. Af hensyn til kaffen bedes man tilmelde sig hos Svend Erik Carstensen, tlf. 74407546 senest den 7. september.

Torsdag den 8. oktober kl. 19.30
 Klubmøde i Rødekre.

Torsdag den 12. november kl. 19.30
 Klubmøde i Rødekre.

Torsdag den 10. december kl. 19.30
 Julefrokost i klubhuset.

Frits Johansen

NIVÅGÅRD

Selvfølgelig sker der noget på Nivågård og i vores lokalområde. Desværre har sætternissen glemt nogle af vore arrangementer på side 3 og under klubaktiviteter, det er jo uheldigt, men det kan vi gudskelov gøre noget ved, nemlig ved ekstra kontrol.

Af hensyn til demokratiet, på lokalt plan, vil det glæde mig om der er

nogle der har nogle gode ideer til arrangementer i den kommende vintersæson. Ellers må I tage jer til takke med det jeg gerne vil se og høre, tør i det? Spøg til side, har I en god idé så modtages den med en hvis skepsis, men det kan godt være at den bliver gennemført hvis den er god. Kontakt mig, enten til et af møderne eller tag telefonen og ring.

Vedrørende Ikeas aftenløb: Jeg har valgt at der kun skal være 5 løb i denne sæson, da det er for mørkt i september. Det så vi sidste år, da var det næsten mørkt da de sidste køretøjer kørte fra Ikea. Det har ikke været muligt at få hjælp til at lave et aftenløb med sportsligt tilsnit, så jeg har som sagt valgt at der ikke bliver noget løb i september.

Venlig hilsen

Claus Neble, tlf. 38198272

'Stjerneløbet 1998'

Lørdag den 5. september 1998

Motorhistorisk Samråd har igen i år påtaget sig opgaven med at koordinere et bredt sammensat veteranoptog, som starter 6 forskellige steder i Københavns omegn og slutter på Rådhuspladsen i København.

De 6 forskellige optog skal hver bestå af ca. 25 veteranbiler, - varevogne og -busser og ca. 25 motorcykler, scootere og knallerter, som alle skal være mindst 25 år gamle, d.v.s. fra 1973 eller før. Det er vigtigt, at hvert enkelt optog bliver sammensat så bredt som muligt.

Hvis du er interesseret i at deltage i denne begivenhed, så kan du tilmelde dig til en af de nedenfor nævnte personer. Tilmelding skal ske senest torsdag den 20. august 1998.

<i>Bent Hoffmann</i> Tibberup Allé 9a 3500 Værløse	Tlf. 44981523	Hareskoven Stations P-plads	A
<i>Peter Clausen</i> Ved Fortunen 1 2800 Lyngby	Tlf. 20846786	Klampenborg Væddeløbsbane P.Pladsen overfor	B
<i>Arne Jørgensen</i> Søborg Hovedgade 84 2860 Søborg	Tlf. 39695704	P.pladsen ved Nesa Gentofte	C
<i>Claus Neble</i> Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg	Tlf. 38198272 40377903	P.pladsen ved Ikea Tåstrup	D
<i>Tom Bang Petersen</i> Kastrupkrogen 4 2770 Kastrup	Tlf. 32519597 40169074	Dragør Badehotel P.pladsen overfor	E
<i>Ole Willumsen</i> Bentzonsvej 4,3.th. 2000 Frederiksberg	Tlf. 31879665 28199665	P-pladsen ved "Arken" Hundige Strand	F

Du vil senere få tilsendt en bekræftelse med angivelse af mødetidspunkt m.m.

Med venlig hilsen
Motorhistorisk Samråd



Dragør den 14.07.1998

Svar til Claude.

Til Claude Teisen-Simony.
Angående dit helt personlige angreb på mig, vil jeg godt svare, følgende.

Jeg er da stadig entusiast og en god kammerat, men er det så forbudt at have en anden mening, og give udtryk for denne? Jeg mener stadig der er noget forkert og jeg kan da i dette nummer (265) se, at der er andre der mener det samme.

Så angriber du mig og MG CC Danish Centre for ikke at ville betale! Det får mig endnu mere til at mene, at der må være noget galt. Der har aldrig været tale om betaling, og vi har heller ikke i „din tid“ betalt. Dette står jeg helt uforstående overfor.
Jeg sender blot en invitation til Danmarks største arrangement som gælder alle DVK's medlemmer og selve klubben. (Det er jo lige før det er en forbrydelse jeg har begået). DVK har da også i de forløbne (10 år) gjort flittigt brug af standplads for at reklamere for klubben - dog ikke i år.

Det her handler udelukkende om, at sender man noget til DVK skal det med i sin fulde ordlyd, så hele meningen kommer til udtryk.

Howdan kan jeg sende „noget arrogant“ til redaktøren?
Det forstår jeg ikke!

Så spørger du - hvad jeg brokker mig over! Jeg har nu til dig personligt sendt den "forbryderiske" invitation. Så kan du måske forstå, hvor lidt mening der i det skrevne i Veteran Tidende kopi vedlagt) sammenlignet med originaludgaven.

Vedr. "mine pinlige udfald" mod vores klub. Det er også MIN klub og jeg har ikke i sinde at lefle for nogen.

Så skriver du, at du kan opfordre mig til at påtage det store uegennyttige arbejde det er at redigere klubbens blad! Jeg har stadig -siden først i 60.eme- så meget „uegennyttigt og ulønnet“ arbejde i diverse klubber og foreninger, har lavet klubblad m.m. Jeg ved sandelig godt hvad det handler om.

Jeg vil dog godt lige indføje, at man kan redigere et blad så meget, at det kun er EEN MANDS blad - ikke medlemmernes. (se nr 265).

Hverken MG CC Danish Centre eller jeg beder om særbehandling i VT- slet ikke - blot fair behandling.

MG CC har for øvrigt også været dig meget behjælpelig med at få Historisk Køreselskab på benene. Jeg har hele tiden været så naiv at tro, at var man med i en klub hjalp man hinanden.

Jeg har ikke tænkt mig at bruge mere tid på denne sag, - min mening er stadig den samme - .

Svend Carstensen

30. juni 1998

Læserbrev

Sjældent skriver jeg til bladet, men en gang imellem er der grund til det. Årsagen er, at jeg gerne vil sige tak for en god oplevelse. Det handler om den nyligt overståede indvielse af Store Bæltsbroen. Løbet foregik som et utroligt vellykket arrangement specielt med henvisning til det arbejde, der må have været forbundet med at arrangere en stor deltagelse, og de trafikale problemer der kunne have været. - I virkeligheden var de på et minimum.

Jeg skriver af to årsager:

Et forløb som dette med 1400 køretøjer er uden tvivl det største, der nogensinde har været her i landet. Opmærksomhed på vores interesse er vigtig i disse år, og derfor bør man udnytte PR-værdien maksimalt. Faktisk burde der have været mere omtale af arrangementet i alle typer medier før, under og efter turen. Omend jeg er klar over, at der var noget TV-transmission om eftermiddagen - så var der kun 5-10 sek. på én station om aftenen og ingen avisomtale. Chancer som disse er vigtige at udnytte for at promovere vores tilstedeværelse.

Den anden årsag er bemyndiget på Motorhistorisk Samråd.

Mit spørgsmål er, om det i virkeligheden er Samrådets arbejde at arrangere stævner. Faktisk bør jeg jo ikke kritisere det, når det var så vellykket, men min opfattelse er at Samrådets formål primært er at varetage overordnede og generelle opgaver overfor myndigheder. Det vil sige at Samrådet er forbindelsen mellem tilsluttede klubber og myndigheder i sammenhæng med forhandling om forordninger og lempelser af krav. Samrådet skal sikre, at vi fortsat kan benytte køretøjerne uden for mange restriktioner.

Derfor er det nødvendigt at Samrådet fremtræder entydigt, med rette autoritet og ikke giver anledning til misopfattelser hos myndighederne.

Store Bæltsløbet er ambitiøst ud fra antal og kræver meget organisation. Opstår der organisatoriske, trafikale eller andre problemer ved arrangementer, som ligger i periferien af Samrådets formål, vil det falde tilbage på Samrådet. Det vil uden tvivl gøre fremtidig myndighedsforhandling vanskelig.

Det er vigtigt at dette opfattes som en positiv kritik. Mit foreslag er at Samrådet nyder denne success, men overlader arrangement af stævner og lignende underholdning til DVK eller andre.

Venlig hilsen
Henrik Schou-Nielsen



Læserbrev til Veteran tidende:

Hvad siger lovene? Står klublovene før landets love?

Hvis man laver en mundtlig aftale med et klubmedlem, er den så bindende? Hvis aftalen ikke overholdes hvad gør man så? Skal man så henvende sig til formanden så han kan mægle i sagen? Hvad nu hvis det medlem der er løbet fra en aftale, ikke vil give sig, eller sidder formandens henvendelse overhørig, hvad gør man så? Dette og mange flere spørgsmål, kunne man spørge om, men er det odiøst at anlægge sag mod et medlem, hvis man føler sig snydt? Gør man sig til lovbryder mod klublovene, hvis man gør det?

Eksempel:

Et medlem fortæller at et andet medlem har en motor der er til salg, denne motor passer netop til dit bilmærke. Så man henvender sig til vedkommende ejer af motoren, ser på den, tager hjem og undersøger om numrene passer, hvorefter man ringer og aftaler en pris, som ejeren accepterer og man aftaler at motoren skal hentes et par dage senere. Næste gang man ser den person man har lavet aftale med, siger vedkommende at han har fortrudt aftalen. Man foreholder manden at en mundtlig aftale er bindende ifølge landets love. Hvorefter manden siger at det jo er ham der har fat i den lange ende, da det er ham der har motoren. Spørgsmålet er så, hvad gør man så? Er der noget at gøre?

Det første der sker er at man bliver rasende, derefter ærgres det en, at man på grund af klublovene ikke kan lægge sag an mod vedkommende, så man kan få sin ret. Af hensyn til andre, der kan komme i samme situation, spørger jeg formanden, kan man gøre noget?

Venlig hilsen Claus E. Neble, medlems nr. 3739

Svar til Claus Neble

Naturligvis står klubbens vedtægter ikke over landets love. Hvis man vil være sikker idet der i ovennævnte tilfælde kaldes civilkøb bør man indgå en skriftlig aftale. Herom gives der vejledning i et notat fra advokatfirmaet Lind og Cadovius, som kan rekvireres på klubbens kontor.

Poul Suhr/Formand

Videofilm med veterankøretøjer optaget under indvielsen af Storebæltsbroen søndag den 14. juni 1998

Kan købes hos:
Torben Enevold Nielsen
Holkebjergvænget 59
5250 Odense SV

Måske er dit køretøj med! Filmens varighed er ca. 40 min., koster kr. 170,- inclusive forsendelse og kan bestilles ved indsendelse af nedenstående bestillingskupon sammen med check for betaling. Leveringstid ca. 10 dage.

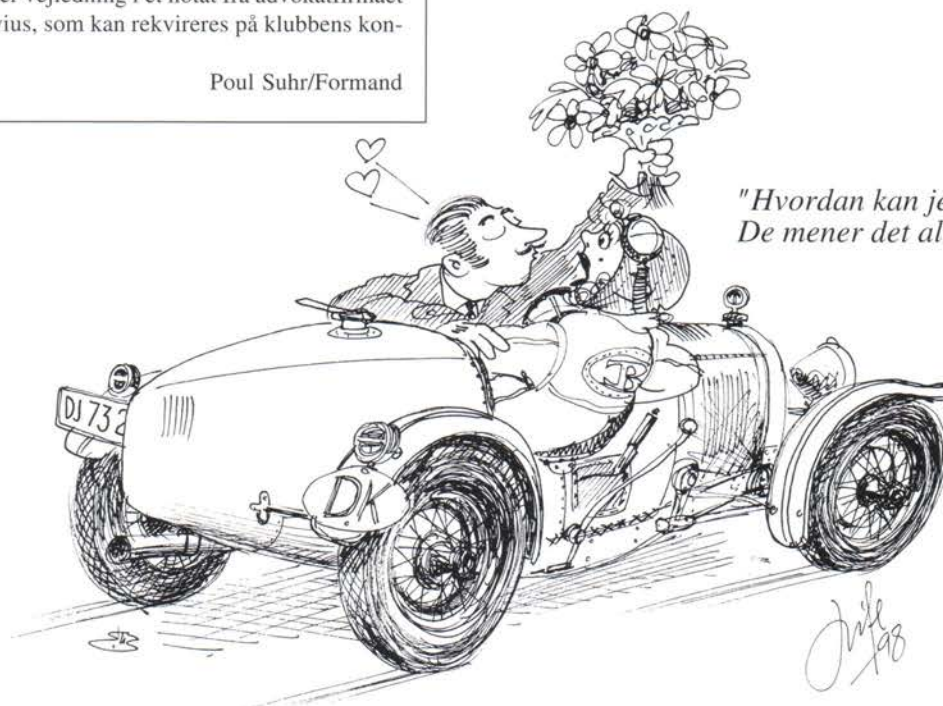
Navn: _____

Adresse: _____

Telefon: _____

Antal videofilm "Storebæltsbro" à kr. 170,- : _____

Kr. ialt: _____



"Hvordan kan jeg være sikker på, De mener det alvorligt?"

14. JUNI

ÅBNING AF STOREBÆLTSPROEN

Den historiske dag blev en særlig oplevelse, hvor især veteran-folket var med til at binde tiden sammen. Her var samlet ca. 1400 veterankøretøjer - 700 fra henholdsvis øst og vest - Der var mange biler og en del knallerter og motorcykler.





Foto: Tom Jensen, Hanne Rasmussen, Peter Bering, Freddy Pedersen, Ole Callesen

Fortsættes næste side

ÅBNING AF STOREBÆELTSBROEN

VI skulle møde frem mellem kl. 9 og 11 for at blive registreret. På Fynsiden ville køretøjerne også have holdt i årstalsrækkefølge, hvis Storebæltsforbindelsen ikke lige havde været så ivrig med at rydde op, at de opsatte numre var fjernet. Det stod ikke til at ændre og kunne da heller ikke tage glæden fra de fremmødte. Vejret var stortartet med høj solskin, en kraftig vind mærkedes dog godt i de åbne køretøjer ved kortegekørslen over broen. Mangen en cykel med hjælpemotor fik sin sag for.

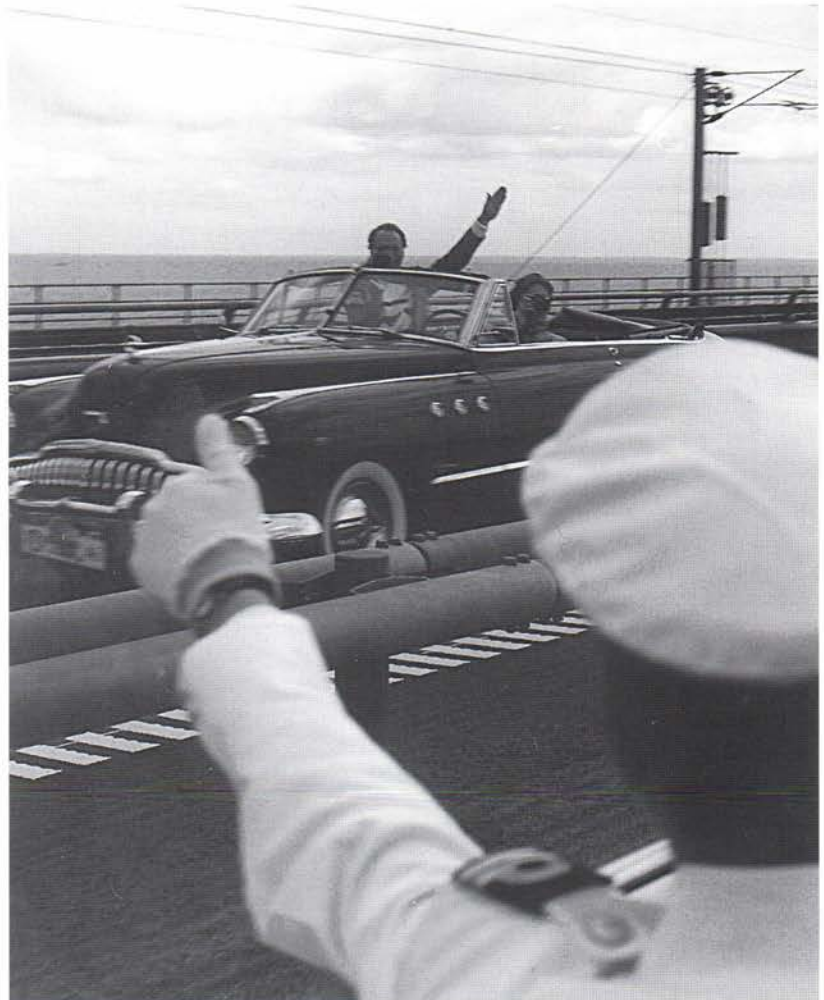
Efter at Dronningen med følge havde passeret broen fra østsiden, var det tid for de gamle cykler og biler til at starte op. Swift'en med hr. og fru Suhr førte os fint over broen mod øst, hvor vi fra ca. midt på broen mødte kortegen derfra.

Det var et fantastisk syn, som ventede os. Den store hængebro i al sin pragt, hvor vi fik et pust fra hver en tid fra bilens og cyklens historie. Her var repræsenteret mange typer - også museumsbiler som Falck- og brandbiler såvel som militærkøretøjer var med.

Turen tilbage over broen havde også sit særpræg, da mange veteranentusiaster fristedes til at holde ind midtvejs på broen og nyde udsigten og det store bygningsværk. Ligeledes skete der et og andet for Østfolket på deres tilbagesætning, da deres kortege - af ukendt årsag - var stoppet op et øjeblik. En betjent måtte lige have et billede af alle de gamle skønheder, og for en stund så det ud til være årsagen til det korte ophold.

At være med til at åbne en ny dør til fremtiden er en sælsom oplevelse - især når det gøres på så fornem vis. Deltagerne repræsenterede dem, der har gjort det muligt og været forudsætningen for, at fremtidens komfort trygt kan begive sig de små 14 km over og 72 m oppe over havets overflade Joh, veteranbilmuseet gjorde et smukt indtryk den dag.

Hanne Rasmussen/Tom Jensen





Sidste nyt fra Ford V8 registret



30 maj holdt svensk Ford V8 Klub picnic i Skåne.

Ialt 28 V8'ere, heraf 7 fra Danmark, havde fundet vej til Örenäs Slot hvor fra starten gik. De danske deltagere mødtes ved Rungsted havn og fulgte ad det sidste stykke vej til færgen

i Helsingør. Vel ankommet til Helsingborg kørte vi sydpå i ca. 25 min. og ankom til Örenäs Slot hvor vi blev vel modtaget af svenskerne. De deltagende biler blev parkeret i rundkreds foran slottet og der blev budt på formiddagskaffe medens vi studerede hinandens biler. Undertegnede

havde netop monteret historiske nummerplader og det vakte en del undren hos svenskerne som troede det var hjemmelavede plader.

Kl. 11.00 startede vi ud på den 50 km lange tur i kuperet terræn i skiftevis tætte skovområder og åbne landskaber. Spisepausen blev holdt på en bakketop med fin udsigt til Nordsjællands østkyst. Efter spisepausen var der en prøve, og turen fortsatte gennem det flotte landskab og løbet endte ved en gammel lerfabrik som nogle unge mennesker havde genopstartet efter gamle traditioner og produktionsmetoder. Sidst på eftermiddagen blev der tændt op i en kæmpegrill og vi kunne grille vores medbragte mad. Herefter var der præmieuddeling og danskerne løb af med 4 præmier. Alt i alt et fint arrangement og vi håber at der næste år vil være endnu flere deltagere fra Danmark.

Med venlig hilsen
Birger Blakø

Stemningsbilleder fra madpakketuren i Præstø Kristihimmelfartsdag

Foto: Peter Bering





MÅNEDENS PERSONPROFIL

DVK

Af Poul Suhr

Denne månedens personprofil er en af klubbens trofaste støtter gennem mange år, nemlig P.E. Hansen Horsens.

Han har gennem årene skrevet en række tekniske artikler og er nu medredaktør i VT.

Jeg er kørt fra Horsens Øst til Horsens Vest, mit ærinde gælder et besøg hos P. E. Hansen. Besøget er aftalt, for som PE. siger, så har vi tid til at fordybe os i samtalen.

Lad os gå ned i kælderen, det er jo de gamle biler og hele deres væsen vi skal tale om. PE åbner porten for sollyset, henter et par stole og vi ser på hans indretning af garage/værksted.

Det var et besøg hos Wiboe Hansen i Lyngby i vinteren 1963/64 der inspirerede mig til at bygge 135 m² hus i vinkel med fuld kælder, sådan et hus havde Wiboe. Jeg var ungkarl og kunne gøre som jeg ville, jeg traf først Inge i 1966, og hun accepterede hus og biler.

Hvordan begyndte det med de gamle biler?

Som studerende i Odense først i 1960'erne læste jeg Ry Andersens artikler i Jyllands-Posten og Jens Niensens i Politiken, og det gav mig lyst til at eje en gammel bil. Og det skulle helst være en Touring fra først

Poul Erik Hansen

Horsens

DVK medlem nr. 300 siden 1962

Næstformand 1969-73



i 1930'erne. Latent har det nok været køreturene i vognmand Mortensens lastbiler i 1940'erne. I 1961 så jeg en 1929 Chevrolet touring med træartillerihjul til salg for 800 kr. hos Austin i Odense, men jeg var studerende med kollegieværelse, og i Horsens havde jeg ikke mulighed for at huse Chevrolet'en, så den blev ikke købt. I 1962 var der igen mulighed for at få en touring. Ford i Bogense havde samlet nogle gamle biler i en lade udenfor byen og ville rydde op. Her var bl.a. en Ford A 1931. Denne gang sagde jeg til mig selv: nu køber du bilen og finder garagen bagefter. Ford-forhandleren gjorde bilen køreklar og pinsefredag 1962 kørte jeg bilen til Horsens, den kostede 1000 kr. I 1967 blev Phaeton'en som Ford

benævner en touring, indregistreret og siden har vi kørt mange ture/løb, mest da vi var yngre.

Den næsten færdige Chevrolet touring, som vi sidder sammen med her i værkstedet, hvordan fik du den?

Jeg skal prøve at gøre en lang historie kort. I 1964 sad vi en lille skare medlemmer på Motel La Tour i Århus til klubmøde. Sv. Amdisen, Randers, viste mig et billede af en 1930 Chevrolet Touring fotograferet i en baghave. Billedet havde Amdisen fået af en kollega, der i den forgangne sommer havde besøgt familie på Fyn.

Familien havde overtaget en tømmerforretning i Otterup, og bilen var fulgt med i handelen. Måske var den til salg. Ganske fornuftigt havde Amdisen skrevet tømmermesterens adresse på billedets bagside. Jeg kontaktede tømmermesteren, jo - bilen havde han tænkt sig at hugge op og bruge undervognen til en skurvogn. Men hvis jeg kunne skaffe en undervogn, så kunne jeg godt købe Chevrolet'en. Hos mekanikermester Frank Jensen i Glud stod flere halve Ford A'er. Så vi samlede en undervogn som indgik i handelen, og med 150 kr. oveni fik jeg Chevrolet'en. Min broder og jeg hentede den hjem på en af Iltfabrikkens lastbiler. Om restaureringsprocessen har jeg skrevet flere artikler i det „gamle“ Bilhistorisk Tidsskrift.

PE viser mig nogle restaureringsdetaller på karrosseriet. Gassvejsning i karrosseriplade er jo en særlig teknik, hvordan har du lært det?

I 1970'erne fik vi et svejsekursus igang her i Horsens under aftenskolleloven. Jeg kontaktede AOF og fik fat i værkfører Erik Nielsen, Horsens Karrosserifabrik, og med ham som lærer kørte kurset en halv snes år. Mange fra DVK og Vintageklubben lærte at gassvejse 1 mm plade kant mod kant uden tilførsel af svejsetråd. Når vi havde lært at svejse tog vi egne døre og skærme med på kurset og Erik Nielsen tildannede pladestykker til os på karrosserifabrikken. Han havde været ved faget siden 1940 og



P.E. Hansen i hans Ford Standard Phaeton 1931 fuldt lastet under et af de mange veteranløb han har deltaget i.



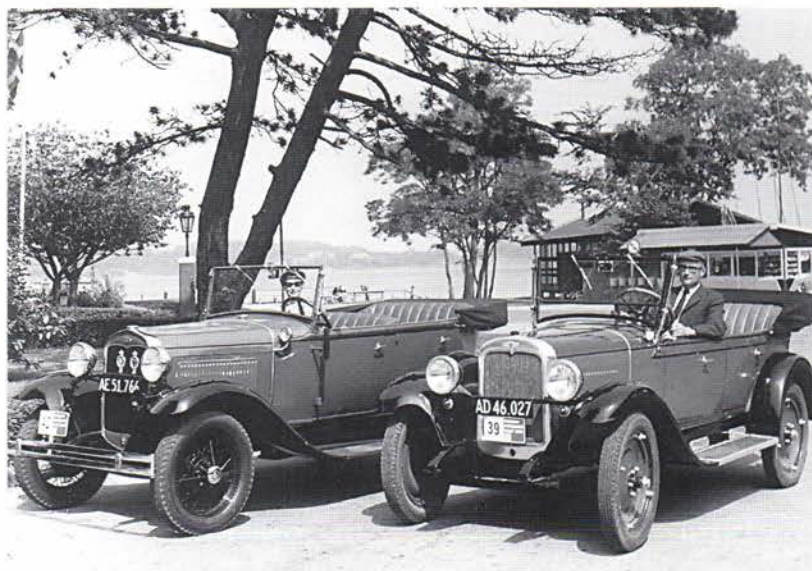
kunne arbejde i træ og plade. Denne svejseteknik er godt på vej til at blive glemt, i dag er det CO2 svejsning der anvendes på værkstederne.

Da jeg spurgte dig om du ville medvirke ved det nye Veteran Tidende sagde du straks ja, og videre at du ville skrive om lastbiler.

Generelt synes jeg at der bliver skrevet for lidt om erhvervsbiler. Mit job gennem tredive år har været at formidle, at undervise. Jeg vil gerne fortælle om det jeg har kendskab til. Jeg husker at en levevej for en vognmand kunne være en Ford TT lastbil eller et spand heste. Og det er krigens skyld, fornyelsen af lastbilerne blev sat i stå. Derved kom jeg også til at opleve hestene som arbejdsredskab, og damplokomotiverne. Jeg boede i nærheden af Horsens Banegård og gik mange ture derover for at se på damplokomotiver. De ældste kørte på Horsens Odder Jernbane og var bygget i Hannover i 1904. Som skibsmaskinist hos Rederiet J. Lauritzen kom jeg til at sejle i dampere med stempelmaskiner. Gammel mekanik fascinerer mig, særlig dampmaskiner. Ved at skrive om gamle erhvervsretøjer forsøger jeg at tegne et billede af dem og den tid de kørte i.

Du har også påtaget dig at skrive Teknisk Brevkasse.

Jeg vil gerne give mine erfaringer videre, og da man ikke kan vide alt allierede jeg mig med Iver Jensen. Han har været ved automobilmekanikerfaget i mere end fyrrer år og er stadig aktiv, han har en stor fond af viden. Da Brevkassen fik stillet



Et næsten historisk billede. Stop ved Kongebrogården i Middelfart på vej hjem fra Egeskovløbet i 1968. P.E.'s Phaeton og A.P. Laiers Chevrolet Touring 1927. Senere solgte Laier Chevrolet'en og forlod DVK.

spørgsmålet: hvordan svejser man et frostsprængt støbejernstopstykke, gik Iver igang med et revnet Ford A topstykke, svejste, fotograferede og beskrev processen. Anvisningen kom så i Brevkassen. Jeg har mange gode samtaler med Iver om automobilteknik og problemløsning ved restaureringsarbejde. Således er vor klub med til at skabe venskaber.

Skrivemæssig har jeg samarbejdet med Ole Emil Riisager siden 1965. Vi har aldrig talt meget sammen men skrevet breve, og siden vi begge fik telefax går det bekvemt. Blot kunne jeg ønske at jeg var lige så hurtig på tasterne som Ole, eller bare næsten. Lastbilartiklerne ser Ole igennem fordi de henhører under Bilhistorisk Tidsskrift, og det er altid en fornøjelse at få den retur med små bemærkninger. Ofte bemærkninger som forøger min viden om emnet. For mig er

arbejdet med de gamle biler en sag både af praktisk og intellektuel karakter.

BLÅ BOG

Poul Erik Hansen f. 1935 i Horsens DVK medlem nr. 300 siden 1962, næstformand 1969-73.

Finmekanikerlærling hos Kristian Kirks Telefonfabrikker 1950-54. Maskinist fra Horsens Maskinist-skole 1955.

Til søs i Rederiet J. Lauritzen og Marinen 1955-60.

Ingeniør fra Odense Maskinteknikum 1963.

Ansættelse hos Sabroe og Hede Nielsen 1963-65.

Ansættelse ved Byggeteknisk Højskole 1965-90.

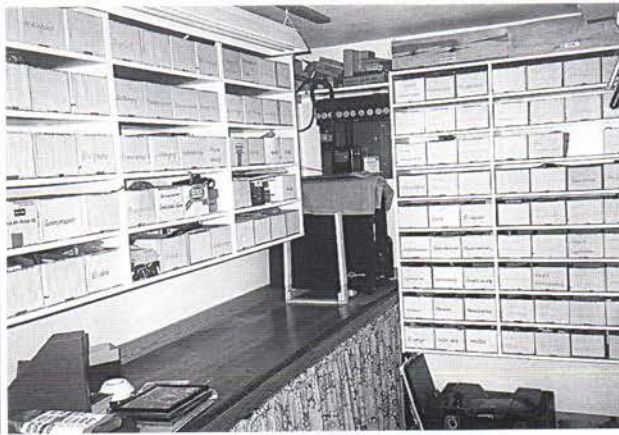
Bestyrelsesformand i Elselskabet BHHH/Energi Horsens 1976-.

Næstformand i Skærbækværket.

Bestyrelsesmedlem i ELSAM.

Nederst t.v. I gang med at montere bagklædning på en Touring fordør. Langs kanterne på bagklædningen er syet en kraftig søm gennem plastic og dørpap. I sømmen hæftes bagklædningen med sorte stifter til trærammen, det skal være 20 mm runde dykkere. Men sorte dykkere er ikke standardvare, så en pakke dykkere blev gjort sorte på en fabrik, der bruner egne maskindele. I Vestdanmark kender man altid nogen som kender nogen... Dørens ydre overflade danner en kugleskal, den er lagt op i en speciel vugge for ikke at skade lakken.

Th. Der er orden på "reservedelslageret". I baggrunden de færdige Touring døre.



Morris Major MJ 15 - 1933

Jeg har været ejer af bilen i mere end 30 år, og det har været lidt af en langstrakt affære at få renoveret den.

Min bror og jeg kom i forbindelse med bilen, da vi i 1967 var i murerlære og på vej til Jylland med firmaets tilsynsførende for at lave en opgave, da han fortalte at hans far havde en gammel bil han kørte i til daglig. Da vi lige i fællesskab havde købt en Morris 8 roadster, forsløg han at vi lavede hans gamle fars hus i stand med nyt tag, vinduesmaling, tapet, og facadebehandling og til gengæld kunne få



hans gamle bil da faderen nu var 92 og lidt gammel til at køre. Vi spurgte naturligvis hvad det var for en bil, og da vi fik at vide at det var en MORRIS MAJOR, erklærede vi i vor ungdoms klogskab manden for halv gal, for det var der ikke noget der hed.- punktum. – men vi ville gerne se hvad det var for et halvvrug hans far gjorde vejene usikre med på Jyllingeegnen.

Vel ankommet til Gl. Jyllinge blev klogskaben overgået af flovheden for det var en stor MORRIS MAJOR med 6 cy-

Specifikationer:
Morris Major MJ 15 LF 1933
Saloon chassis nr. 17632
Motor nr. 13324
1.938 kubikcentimeter
6 cylindret sideventilet
32,2 hk
Hydrauliske bremses
Hydrauliske støddæmpere
S.U. karburator
Højrestyret



Foto: Egon Neesgaard



lindre der nydeligt kørte op af garagen og absolut ikke var noget halvrag, men en meget velholdt, men brugt bil i absolut original stand bortset fra for-kofangeren der var udskiftet efter et uheld og soltaget der var afmonteret pga. utæthed.

Pensioneret postbud A. Madsen var tredje ejer af bilen. Han havde i 1956 købt den af gårdejer P. Carlsson i Jyllinge, der havde købt den i 1955 af sin far, grosserer B.A. Carlsson, Fortunvej 49 i Charlottenlund, der var den originale ejer. Han havde ejet bilen uafbrudt fra købet 29.11.1933 til 1955, så der var passet godt på den.

Vi slog til, fik en uges orlov, købte materialerne gennem firmaet, og formåede en uges rent knokleri, hvor

vi hver morgen kørte til Jyllinge fra Amager i vores Morris 8 og hjem igen sent om aftenen, og en kontant materialeudgift på 1352 kr. var trofæet hjemme og turen gik mod Amager.

Det blev nu ikke en tur i ren parade, idet den var lidt ustabil i tændingen og karbureringen og slog engang imellem fælt ud af karburatoren. Efter diverse stop nåedes Amager og bilen blev bragt ind i mors carport, og hendes Morris Marina blev forvist til græsplænen.

Derefter blev jeg ene-ejer af Majoren idet vi splittede og min bror fik den køreklare Morris 8.

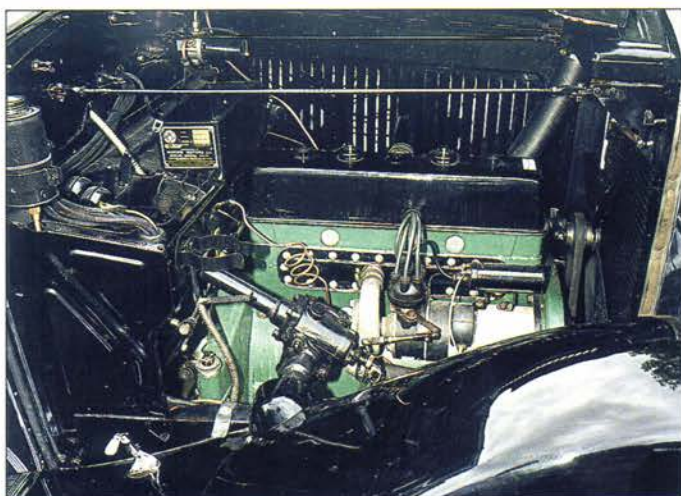
Jeg var så klar til opstart og en grun-

digere undersøgelse blev nu iværksat. Al min erfaring havde jeg fra modellflyvning med motorer, så det var ikke ekspertens kyndige blik der startede undersøgelser, men en ren nybegynderamatør.

Det viste sig at bilen faktisk var fuldstændig original, bortset fra de tidligere nævnte ting, men det betød også at den var blevet kørt – og kørt meget, men hvor meget var svært at fastslå da kilometertælleren kun gik til 9999 km og så forfra igen.

Bilen er højrestyret, men originalt importeret af Vilh. Nellesmann, og derfor forsynet med kilometerinstrumenter.

Bilen var også udstyret med det ori-



ginale el-anlæg – og det var der mus i, for når man hev i bundtet gik hornet i gang, og samtidig var det uendelig snavset og fedtet, så det var det første der måtte udskiftes, hvilket jeg så gik i gang med sammen med min kammeret der var flymekaniker, og vi udførte derfor et ledningsnet der var en Caravelle værdigt, men intet havde at gøre i en veteranbil.

Skærmene var ret tærede af at den altid havde holdt i en klam kælder-garage, og det blev lappet som man gjorde på den tid - Holts long live – og blev malet grundigt med corrostabil, og så var der klar til at købe nye dæk og komme ud og rulle.

Jeg købte 6 nye dæk – der skulle kun 5 på bilen – men flot var man jo – og gudskelov for det.

Det reddede min bil.

Jeg havde nemlig i mellemtiden truffet en sød pige som jeg i efterårsferien, hvor mine forældre var bortrejst, installerede i barndomshjemmet. Hun kunne så lave mad og passe mig me-

dens jeg byggede bil om dagen og hyggede mig om aftenen. Jeg fortalte hende at hun var på prøve.

Jeg fik absolut bygget bil, men jeg fik også hygget mig så meget at meget kort tid efter blev det klart at vi ikke alene skulle køre i Morris Major, men også med barnevogn, så der røg den drøm og bilen blev sendt på lager medens vi blev gift. – Lagertiden varede 18 år.

Jeg blev gift med Maj-Britt, og vi har nu 4 børn og 4 gamle biler og er gift på 30 år.

I 1986 flyttede vi til Dragør, hvor jeg endelig fik den garage jeg altid havde haft brug for, og Majoren blev hjembragt efter mange års ophold i forskellige mere eller mindre velegnede garager, der havde fået tidens tand til at bide lidt hårdere - men den havde overlevet.

Jeg påbegyndte derefter en renovering, hvor jeg i mellemtiden havde studeret emnet, meldt mig i DVK og modtaget mange gode råd i Morris-registret.

Denne gang blev bilen totalt skilt ad, gennemfotograferet, og hver en stump er taget af og renoveret ud fra en filosofi om at alt skulle være originalt. Hellere en gearknop med grosserer Carlssons fingeraftryk på end en opmalet en. Det mener jeg stadig er en rigtig filosofi, men den kan bare ikke gennemføres helt, men næsten.

Da bilen var totalt adskilt, vist det sig at den var uendelig meget brugt, og aldrig havde været renoveret i motor, bagtøj eller noget som helst. Bagtøjet har fast kardanrør, og drejer derfor og 2 lejer der ligger ved bagfjedrene og som er støbt af støbejern. De var slidt 15 mm opad i godset, så der måtte ikke alene laves ekstraindlæg, men der måtte fræses 10 mm af selve skålene, men da der var rigeligt med gods var det ikke noget stort problem.

Et langt større problem var motoren der var så slidt at stemplerne mere kørte som klokker. Knastakslen var knastfri som et vand-





rør og forkædehjulet var slidt tandløst. Det er meget svært at finde reservedele til de 6 cyl. Morrismotorer, men med god hjælp fra Morrisvenner, Rekord Tandhjulsfabrik og Roskilde Cylinderservice fik jeg en fantastisk motor ud af det. Knastakslen fik jeg sendt til England og bygget op hos Leonard Reece.

Arbejdet skred langsomt men sikkert frem, da jeg blev vel assisteret af min yngste søn på 9 år, og vi havde nok gået og hygget os til han fik kørekort hvis ikke overmod igen havde ændret skæbnens gang, idet jeg frejdigt erklærede overfor min kone at bilen naturligvis ville være klar til at køre til kirke når vores første barn skulle giftes.

Meget kort tid efter – altfor kort tid – kom vore ældste datter på 25 år og præsenterede en nydelig ung mand som hun mente var livets lys - og ikke længe efter anmodede den gæve fyr om vores datters hånd, så det var virkelig en kritisk situation for en for åbenmundet veteranbilsbygger. Vi skrev nu november 1996, og brylluppet skulle stå i Jylland den 5. april 1997, og situationen var den at hele teknikken var samlet og prøvekørt, men karrosseriet, skærme, el-anlæg, soltag og krom var ikke lavet, så der var travlhed.

Jeg forsøgte at blive en dygtig pladesmed i løbet af julen, men måtte opgive mellem jul og nytår, da det gik op for mig, hvorfor man står 4 år i lære, og fik en aftale med Willy Boes og søn, som fik klaret sagen. Derudover blev hele karrosseriet og



skærme metalliseret, da jeg hælder til den teori, at såfremt der er 30 synlige huller, er der 30 usynlige, og 30 der er klart på vej. Det vil blive klaret af metalliseringen der kryber sammen og lukker sig. Det blev et meget flot resultat.

Alle små reservedele og betræksdele fik jeg frem i en logistik der var en supertanker værdig. Det skyldtes først og fremmest at de englændere, bl.a. Harry Edwards, Woolies og Vintage Supplies ydede en fantastisk indsats og sendte varerne indenfor 3 dage.

Dørbeklædninger og sæderne er helt originale i Karhyde - En slags oilskin - som var en slags forgænger for plastic, men rundt omkring på skærme og kasser er der grøn uopskåret mecca, som man brugte på møbler i trediverne. Alt er grønt. Stoffet udgik i halvtredserne og fandtes senere kun i vævet mønsterudgave. Det havde Madsen forresten repareret med. Meccaen var i en meget slidt forfatning og måtte udskiftes, og jeg har ledt i flere år efter varen.

I kampens hede kom jeg forbi en møbelpolstrer i en kælder på Frederiksberg. Jeg prøvede som så mange





andre gange med lavt forventningsniveau. I kælderen sad fire mand og drak øl, og ejeren beklagede og slog ud med armene, men en af de andre mente at hans far nok havde sådan noget hjemme i kælderen. Jeg nærmest flåede manden op af stolen og bragte ham til hans fars forretning – Og sandelig der lå en rulle – fuldstændig den originale grønne vare. - Faderen fortalte at han havde lavet svendeprøve med stoffet i trediverne. - Jeg fik det jeg skulle bruge.

Jeg arbejdede nat og dag, og fik de sidste måneder stor hjælp af min bror Jens og John Mau.

Der blev ikke gået på kompromis med noget og el-anlægget er udført fuldstændig mager til det originale, bortset fra at der er blinkrelæ indbygget, og de originale Trafficators er sat til at blinke i midten. De fandtes kun på 1933 modellerne, og blev forbudt ved årets udgang.

Vi nærmest boede i garagen, og 10 dage før brylluppet kørte vi den til syn, efter at have ligget hele natten og shimmet karrossen op og uden at have prøvekørt den på forhånd og uden indmad.

Den kørte fint ud til Avedøre og gik

glat igennem og finalearbejdet kunne nu indledes.

Bilen blev færdig 2 dage før brylluppet og blev for en sikkerheds skyld bragt til Vejle på en trailer da køleren der var original hexagon var sprunget undervejs til syn, og var lappet med gummi, der var sprøjtet ind i hullerne. Det holdt forbløffende godt, og Majoren kørte som en lille engel selv om det nøjagtigt blev snevejr på dagen.

Et par dage efter brylluppet kørte jeg bilen direkte til Dragør i et stræk uden noget problem, så det gik bare alt sammen op i en højere enhed .

Bilen er i sig selv ikke noget teknisk vidunder, men der er dog enkelte detaljer der er interessante.

Kølgitteret drejer ved hjælp af en termostat, lygterne har elektromagneter der drejer parabolerne til langt



lys. Ventildækslet der skal forestille tidens ypperste teknologi overliggende knastaksel, er i virkeligheden en kasse der er fyldt med hestehår der bruges til luftfilter.

En detalje som moderne biler kunne lære af, er at vandpumpen sidder i forlængelse af dynamoen og trækkes af forkæden, hvilket gør at der ikke er katastrofe hvis kileremmen knækker.

Morris Major har ikke skrevet verdenshistorie, men har dog ydet en bemærkelsesværdig udholdenhedspræstation, idet en ung englænder i 1932 købte en brugt Major og en foldbar campingvogn, og kørte fra Leeds i England til Nairobi i Kenya via Sahara. – og det var ikke mange år efter man havde krydset Sahara første gang i store specialbyggede biler. Han måtte også stille garanti overfor de franske myndigheder, da de var overbevist om at de måtte ud og redde Mr. og Mrs. Huddle.

Jeg mener bilen er som den bør være efter restaureringen og er utrolig glad for den - og så er det dejligt at slippe for alle venners og families udtalelser om at jeg aldrig – aldrig blev færdig med den bil. Helt færdig bliver man jo aldrig, det ved veteranfolk godt – jeg skal i gang med at flytte forblinkene til positionslygterne, og så i gang med min Minor fra 32.

Hans Geschwendtner



1998

16.-18. OCTOBER

1. int. Historic Rallye Denmark

**For første gang arrangeres der på dansk grund
et historisk FIVA rally**

Historic Rally Club Denmark

PRESSEMEDDELSE

Them, den 11.07.98

Stor udenlandsk interesse for 1. Int. Historie Rally Denmark

Arrangørerne af det første FIVA historiske rally i Danmark har nu så mange anmeldelser at man tør garantere for at løbet gennemføres som planlagt fra den 16. til 18. oktober. Til dato har 25 håbefulde mandskaber tilmeldt sig og heraf er de 13 fra Holland, 6 fra Norge 2 fra Tyskland og en fra England medens kun 3 danske hold har anmeldt sig.

Fra Norge kommer Monty Karlan i sin VW 1500S fra 1963, han har deltaget 21 gange i "det rigtige Monte Carlo Rally" og senere 6 gange i det klassiske Monte Carlo Rally med 3 sejre til følge. Fra Holland kommer blandt andet Bart Rietenbergen i en speciel Volvo PV 544 som han sidste år deltog i det 3 uger lange Peking-Paris rally med. Fra Danmark kommer den tidligere danske mester Leif Poulsen fra Fårvang til start i en Mercedes Benz 350 SLC fra 1972.

Spændende biler som Aston Martin Volante, Porsche 356 og 911, Triumph TR 2 og 4, M.G. B Roadster og Volvo 122S vil også være at finde til start den 17. Okt. kl. 08 fra Hotel Kong Christian d. X i Viby/Århus hvorfra ruten på 500 km, ad de mindste asfalt- og grusveje går vestover, med vendepunkt i Herning.

For yderligere information, kontakt venligst

Historic Rally Club Denmark
v/Henning Friborg
Toftvænget 23
8653 Them
Tlf./fax: 86 84 79 79
Mobil: 40 19 28 90

Hvad er historisk rally?

Historisk rally i FIVA regi er rally, som man kørte fra 30'erne og helt op til midt i 60'erne, hvor man så småt begyndte med hastighedsprøver. Dengang var det op til mandskabet at komme frem til rette tid, uden fremmed hjælp.

Nutidens FIVA historisk rally køres som det, vi i Danmark kender som pålidelighedsløb. Et løb der skal køres efter simpel kortlæsning med en bestemt hastighed, der dog ikke må overstige 50 km/t.

I turistklassen er ruten så let, at man uden forudgående kendskab til motorsport kan køre den rigtige rute. Turistklassen udsættes heller ikke for de specielle sekundetaper, som de mere øvede i sportsklassen skal gennemkøre.

Af kendte historiske rallyer kan nævnes: Monte-Carlo Challenge (Frankrig), Mille Miglia (Italien), Tulpenrallye (Holland), i alt køres der over 1 000 historiske løb i Europa, og i de fleste løb skal man tilmelde sig måneder i forvejen for at få en startplads.

Hvilke biler kan deltage ?

1. int. Historic Rallye Denmark kan biler, der er bygget mellem 1930 og 1973 deltage.

Turistklassen kan køres uden andet ekstraudstyr end en lommelygte til kortlæsning sidst på dagen.

For at kunne vinde sportsklassen vil det være nødvendigt med pålideligt måleudstyr i bilen.

Ligesom bilerne skal være mindst 25 år, så skal udstyret i bilerne også kunne være købt før 1973.

Det vil sige, at al elektronisk udstyr er bandlyst i et FIVA historisk rally.

STYRKEPRØVEN

Til Styrkeprøven i Norge med klubbens dejlige Swift



Udsigt fra toppen af Kongsvinger Fæstning



Swiften i selskab med løbets ældste køretøj, en Cadillac fra 1904.



IAA-95

FINNSKOGEN 1998

NORSK VETERANVOGN KLUBB



Tv. Overland fra 1910 klar til start.

Th. Swiften stråler om kap med Edgar Jørgensen og Ninna inden første start.



Tv. Så er vi klar igen efter en praktisk prøve

Th. Den kan også bakke !

Efter grundig forberedelse, som omtalt i Veteran Tidende nr. 264 følte vi os nu godt rustet til at drage til Kongsvinger i Norge for at deltage i dette års Styrkeprøve.

Selv om Swiften nu var i fin form var det alligevel for langt at køre på egne hjul. Vi havde derfor lejet en overdækket bogitrailer med en laddængde på 3.5 m, netop tilstrækkelig til at rumme Swiften, og for at få den op og ned fik vi fat i nogle kraftige planker.

Kongsvinger ligger ca. 100 km. nordøst for Oslo, vi havde besluttet at tage færgen fra Frederikshavn til Göteborg og køre via Sverige til Kongsvinger. Der var registrering på Vinger Hotel i Kongsvinger torsdag den 21. maj mellem kl. 15.00 og 18.00. Vi startede hjemmefra kl. 6.00 og tog med hurtigfærgen Sea-Cat fra Frederikshavn kl. 10.00, og var i Göteborg kl. ca. 12.00. Vi havde vurderet at vi godt kunne være i Kongsvinger inden kl. 18.00, og vi havde fået anbefalet at køre over Halden ad vej 21

direkte til Kongsvinger. På kortet ser det rimeligt ud, men ruten er meget snoet og bakket, så det var første styrkeprøve og vi var først fremme kl. 19.30, midt under velkomstmiddagen. Heldigvis var der stadig et par kuverter tilbage, og det var lige hvad vi trængte til.

Vinger Hotel, der var samlingspunkt for arrangementet, er et meget hyggeligt hotel. Da vi ankom kunne vi imidlertid ikke se en eneste veteranbil, men en masse trailere, men det skyldes at alle køretøjerne var linet op i en gård bag hotellet. Vi valgte at lade Swiften stå overdækket på traileren til næste morgen. Jeg stod tidligt op og fik Swiften ned fra traileren og håbede at den stadig havde det godt. Stor var min glæde da den beredvillig startede efter et par tag i startsvinget, hvorefter jeg kørte den på plads i gården sammen med de øvrige 35 herlige gamle køretøjer.

Starten på første etape fandt sted kl. 10.00 fredag formiddag med annon-

cering af køretøjerne over højttaler fra trappen til hotellet. Vi havde start nr. 7 og kørte spændt ud på ruten, der var på ca. 100 km. Vejret betyder jo meget for et sådan arrangement, heldigvis var det tørvejr, men der var en kraftig blæst og vi startede med modvind og det kan godt mærkes på en lille bil med bare 10 hk. Temperaturen var ikke høj så det var vigtigt med varmt tøj og vi havde ikke kørt ret langt før vi gjorde holdt for at tilpasse os forholdene.

Da vi skulle starte igen lykkedes det mig at sætte den i to gear samtidig, så tænkte Ninna "det var den Styrkeprøve", men problemet var jo kendt så jeg måtte ud og sætte gearvælgerstængerne tilbage i deres rette position, hvorefter vi fortsatte i fin stil. Under turen var der indlagt forskellige muntre prøver, både præstations- og hukommelsesprøver, bl. a. en billedkavalkade med portrætter af 20 bilkonstruktører, hvor vi kunne få point for hvert rigtigt gættet portræt, vi kunne kun genkende Henry Ford, og det gjaldt vist nok for de fleste.

Frokosten fik vi på et spændende gammelt landsted i Finskogen, hvor menuen bl. a. var geddekød (fisk) og elgbøf, herligt !!.

Som sidste køretøj var vi vel tilbage på Vinger Hotel kl. ca. 17.00, efter at havde tilbagelagt 100 km. uden problemer. Kl. 19.00 skulle vi mødes for at tage med bus ud til et sted hvor middagen skulle foregå. Da vi kom for sent til informationen om torsdagen havde vi ikke hørt om stedet, så vi mødte op i let aftenpåkledning, medens de andre var i varmt udgangstøj. Vi blev så informeret om at middagen skulle finde sted på et meget specielt sted og vi blev sendt til omklædning igen. Og vi må sige at det var et meget spændende sted nemlig i nogle af kasematterne under Kongsvingers gamle fæstning, det var meget hyggeligt med god stemning,

Lørdag skulle vi så ud på anden etape, der var på ca. 90 km. og også her fandt starten sted kl. 10.00. Swiften

Swiften på plads i traileren.



havde klaret første etape perfekt uden tekniske problemer, så vi var begyndt at tage det som en selvfølge at det ville den også gøre på anden etape. Den startede igen beredvillig og vi kørte glade frem til startstedet, men kom hurtigt ned på jorden igen idet vi opdagede at højre baghjul var næsten fladt. Så måtte vi igang med fodpumpen og klarede starten. Umiddelbart efter kørte vi ind på en benzinstation og købte en lappespray, og håbede at den kunne klare situationen, men den gik ikke, jeg måtte ud og pumpe for hver 10 km. Den 4. post var på en servicestation, umiddelbart før frokostpausen, og her fik vi god hjælp til en regulær lapning. Vi nåede lige at få lidt frokost og gennemførte resten af ruten uden problemer. Også på denne tur var der indlagt flere interessante prøver bl.a. var der en billedkavalkade med 20 symboler for bilmærker uden navne, vi havde kun en rigtig og vi fik fortalt at der var nogen der have 19 rigtige. vi var derfor sikre på ikke at komme på vindærskamlen, men så havde vi en lille

privat konkurrence med Søren Petersen og hans kone, de vandt og vi blev nr. to !.

Selv om vi også på anden etape kom sidst i mål var vi meget stolte over at have gennemført årets Styrkeprøve med Swiften på egne hjul. Det er vist første gang at den har været så driftsikker. Løbet sluttede på Kongsvinger Fæstning hvor der var orientering og rundvisning af kommandanten. Der er nemlig stadig belægning på stedet i form af militæruddannelse.

Lørdag aften var der afslutningsmiddag på Kongsvinger Hotel med præmieuddeling og festtaler. Det interessante ved de norske talere var at de alle startede med at fortælle en vittighed, og det skabte en god stemning, da jeg havde besluttet at sige et par ord på Dansk Veteranbil Klub's vegne, måtte jeg grave en passende vits frem for ikke at bryde rytmen. Det var en god aften som afslutning på et vellykket arrangement.

Næste dag gik turen igen hjem til Horsens, men denne gang over Oslo, vi var tilbage ved 22- tiden og kunne glæde os over nogle spændende dage med gode oplevelser sammen med herlige mennesker og biler.

Ninna og Poul Suhr

Så går det hjemad med Swiften forsvarligt anbragt i traileren.





I forbindelse med Roskilde bys 1000 års jubilæum den 24. maj 1998 blev der afholdt et veteranbilløb under mottoet "1000 år 1000 biler". Peter Bering har sendt os følgende billeder fra løbet.



Rolls-Roys med Vanden Plas tourer karrosseri



1936 M.G. TA



1939 Morris 8 E tourer
Volvo 444
1956 Riley Pathfinder



1953 Jaguar XK 120 drophead



1936 Morris 8



1939 Pontiac coupé
1937 BMW 327 cabriolet



Ford A

Konkurrence

Bilismens historie er også historien om utallige mere eller mindre alvorlige ulykker. Herhjemme går antallet af færdselsulykker heldigvis ned i disse år, trods det stadigt voksende antal motorkøretøjer. Så vidt så godt, selvom selvfølgelig enhver ulykke er en for meget.

Men man skal ikke tro at færdselsulykker er noget nyt begreb, de fandtes også i stort tal i hestevognenes tid og ikke mindst da sporvognene var noget nyt. Det var som om fodgængerne ikke kunne opfatte afstand og hastighed.

Månedens konkurrencebillede er af en bil som har været indblandet i et sammenstød. Om det var med et andet motorkøretøj eller med fx et vejtræ ved vi ikke, bilen er under alle omstændigheder så medtaget at det ikke er helt nemt at se hvad det er for en, og det er jo pointen i denne sammenhæng. Men da den er så speciel skal vi både have mærke, model og årgang. Der er ingen tvivl om at det var en meget eksklusiv vogn, heller ikke om at billedet er fra de første efterkrigsår. Send besvarelsen inden 1. september til Bilhistorisk Tidsskrift, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk.

Vi har i DVK's fotoarkiv fra forskellige kilder fået et ganske betragteligt antal fotografier af motorkøre-



tøjer som er blevet slemt beskadiget ved færdselsulykker. Fotografierne stammer fra en forsikringstaksator, som ivrigt og ganske professionelt har fotograferet sine arbejdsopgaver, fra avisarkiver, fra politiet og fra redningskorpserne, fra Kongelig Dansk Automobil Klubs arkiv og fra værksteder som har skullet gøre bilerne brugbare igen - og der er næsten ingen grænser for hvad man har givet sig i kast med. Det er en skrøne at bilerne fra tyverne var så voldsomt solide, trods den tids lave hastigheder blev de ofte knust til pindebrænde, når de på stærkt dosserede veje, med ringe dæk, utilstrækkelige bremsere og måske urutinerede førere brasede mod et vejtræ eller simpelthen trillede i grøften. Når man ser de bil-

leder skal der ikke megen fantasi til at forestille sig hvordan det er gået dem der befandt sig i bilen eller bilerne.

Vi skal nok komme tilbage til emnet, og visse af billederne egner sig også til konkurrencen, fordi bilerne kan genkendes selv med bunden i vejret.

Sidste måneds konkurrencebillede forestillede øverst til venstre en VW, forneden en Renault 4CV og den lyse vogn foroven var en Henry J. - en forholdsvis lille amerikansk vogn fra det kortlivede samarbejde efter krigen mellem den navnkundige Henry J. Kaiser (ham med Anden Verdenskrigs Liberty-skibe) og Joseph W. Frazer 1946 til 55. Bilerne var af yderst konventionel opbygning og de første årganges Kaiser og Frazer modeller var klumset formgivet og mere eller mindre ens bortset fra kølgitteret. Sideventilede, 6-cylindrede håndkøbsmotorer fra Continental. Frazer-navnet forsvandt med årgang 51, samme år fik Kaiser totalt nyt og meget mere vellykket udseende, og ligeledes i 51 kom så den lille Henry J., der sluttede med årgang 54. Samtlige Kaiser- og Frazer-modeller var 4-dørs lukkede, samtlige Henry J.-modeller todørs lukkede, men fandtes iøvrigt både 4- og 6-cylindrede.

Det skal lige nævnes at der hen mod slutningen af Kaiser-mærkets levetid kom en meget smart sportsudgave, Kaiser-Darrin, med en Willys motor



Hansa 1100





fordi Kaiser og Willys var blevet sluttet sammen, og at de sidste Kaiser sedan-modeller blev fabrikeret videre i Argentina under navnet Carabela til 1962.

Vinder af konkurrencen blev Jørgen Eriksen, Vordingborg. En af de andre indsendere var lige snedig nok ved at foreslå at den lyse vogn skulle

være en Allstate. Det er rigtigt at Henry J. blev solgt under det navn af den amerikanske gigantudgave af Daells Varehus, Sears, Roebuck & Co., men det er næppe troligt at en Henry J. med Allstate navnet skulle have fundet vej til Skandinavien.

Jeg synes det kunne være sjovt lige at vende tilbage til en af de forri-

ge konkurrence-biler, nemlig Hansa 1100, og vise et par eksempler på sedan-udgaver fotograferet herhjemme - for at demonstrere at der trods alt kørte nogle stykker af dem. Den ensfarvede med A 2552 er fotograferet i 1949, står der bag på billedet.

EMIL

Erhvervskøretøjer



Det vides ikke på dato hvornår der første gang blev kørt eksportvarer ud af Danmark på lastbil, men det skete engang i 1920'erne. Indtil 1920 havde en transport f.eks. mellem Sønderborg og Flensborg været et nationalt anliggende. Da Sønderjylland kom tilbage til Kongeriget passerede ovennævnte transport en landegrænse og var i princippet eksportkørsel.

Eksporten i 1920'erne bestod overvejende af landbrugsprodukter, væsentlig til England med skib og Tyskland med jernbane. I 1927 blev fisk også en eksportartikel til Tyskland, det år kørte man første gang en ladning fisk fra Esbjerg til Kiel med en GMC lastbil. Fiskene var emballeret i trækasser og stablet på bilens lad dækket med en pressenning. Herefter udviklede eksportkørselen sig, primært med fisk fragtet med amerikanske lastbiler. Først i 1930'erne ses Triangel og senere Volvo, Bedford og tyske lastbiler blandt eksportbilerne.

M 11.115, der tilhørte M. Andersens Fiskeeksport i Bogense, er en eksportbil fra tiden lige efter krigen, nok

1947. Mærket er DUPLEX, en amerikaner fra Michigan. Fabrikken begyndte automobilfabrikation i 1908 og baserede sin lastbilproduktion på indkøbte komponenter fra specialfabrikker. Efter krigen tilbød man bl.a. bilerne med Hercules dieselmotorer.

Det amerikanske hjælpeprogram, der blev iværksat efter 1945, medførte at vi fik amerikanske lastbiler som var næsten ukendte, deriblandt DUPLEX. M 11.115 er kommet til Danmark som chassis, dvs. undervogn med kølerkappe, motorhjælm, brandplade, kofanger og forskærme. Førerhus og kølekasse blev bygget på en dansk karrosserifabrik. På de lange transporter var der to chauffører på bilen; derfor måtte man skaffe ekstra plads i førerhuset. Allerede i 1930'erne byggede man førerhuse med soveplads, det skete ved at forlænge dem bagud. Ved M 11.115 er pladsen tilvejebragt ved at bygge i kileform, således at man fik en større bredde bagtil. Føreren sad på et enkelt sæde, og et bænksæde, der bag førersædet var lidt smallere, var monteret op mod bagvæggen, derved fik man en liggeplads på bænksædet. Om

der har været opvarmning vides ikke, det var ikke standard i 1947.

M 11.115 kom på ukendte veje i udlandet, derfor er der monteret ekstra belysning, en tågelygte på kofangeren og søgelygte på vinduessprossen. Retningsviserne bag fordøren er den specielle type der slår ud og bevæger sig vinkende. De blev især brugt på større vogntog. De lodrette stænger på kofangeren er markeringer af bilens hjørner og bredde, de var nyttige når man skulle manøvrere i snævre passager.

M 11.115 har næppe haft mere end 100 hk til rådighed til at trække vogntogets 10-12 tons kølevarer, nogenlunde ligelig fordelt på forvogn og påhængsvogn. En ekstra cylindrisk brændstoftank tyder på at man hjemmefra medbragte brændstof til hele turen. Tankmuligheder i Tyskland var næppe organiserede i 1947. Kølemuligheden var den isolerede kasse og knust is i fiskekasserne. Først senere fik man mekaniske køleanlæg.

P. E. Hansen

**Biler sælges**

Mercedes 190, 1964. Blå, løbende vedligeholdt, køreklar, indreg. på sorte plader, reservedele, manualer etc.
Inge Nielsen, tlf. 45800283.

Corami FF 1600 mrk 1-74. Dansk bygget historisk formelracer, som er restaureret ("last bolt & nut") fra 1992-96. Dokumenteret historie med artikler og foto, samt godkendt FIVA vognbog. Frisk racer motor. Hovedrep. Hewland H9 gearkasse med nyt kron/spidshjul. Nye Girling bremses SKF rosejoints nye. Bilstein dæmpere. Racer tandstang. Alu karros. Nye Dunlop Racing. Kørt 3 løb. Opsat og klar til race. Reservedele medfølger. Pris kr. 62.000.

Triumph TR 3A 1959. Reservedelbil/restaureringsobjekt u. DK papirer. Motor 2138 cc. Original gearkasse. Renoveret diff. Snekke/rulle-styrehus (h.s.) Original 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. Ialt ca. 85% komplet. Delvis samlet/i kasser. Højeste bud over 22.000 kr./evt. bytte m. Escort Mk I.
Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

VW Type I, 1954. Nænsomt restaureret, original stand, kr. 45.000.
Fini Vallebo,
tlf. 57611307/20240461.

Mercedes Benz 230 SL 1963/64. Cabriolet "Pagode". Enejers nysynet, sølv-metallic m. sort interiør. Ny karros. Nyt krom. Ombytttermotor (fabrik) 40.000 km. Ny udstødning. Meget flot bil. Kun kaleche ikke som ny. Sælges af privat.
Kr. 250.000.
Henv. tlf/fax 48390181.

Opel PI 1200 årg. 1960 med sorte plader. Sandblæst, 98% rust rep. (mangler højre skærm i metal). Renoveret for 65.000,-. Dokumentation + fotos haves for bilens historie. Salgspris kr. 16.000.
Veteranværkstedet, tlf. 64723520.

Autounion 1000, 3.6.1962. Skal renoveres, god stand, ell. reservedele.

Lloyd-Alexander, 1964. 4-takt, 2-cyl. 600, ratgear, mindre rep. for køreklar, incl. att.

Hillman-Minx, 1964. 4-dørs saloon, ratgear, god stand, mindre rep. for reg., incl. att.

Triumph Herald 1200, 1968. 4 pers. cabriolet m. hard-top. 2-dørs, god stand,

mindre rep. for reg.
P. Olufsen, tlf. 49223400.

Ford-Mustang type: Fastback, 1969. 8-cyl. Ny motor, god stand, mindre rep. for reg., incl. att.

Renault 4, 1964 m. sorte nummerplader. Kører godt. Ny bundramme i '85. Bøger, mange orig. og nye dele (forvanger, køler, dæk, aksler, skærme, udstødning). Rep. dørstolper nødv. Syn nov. 98.
Pris kr. 4.000.
Henv. tlf. 44484367.

Opel Rekord Olympia PII, 1962. Original blå, velholdt, ingen rust, synet i 1997. Pris kr. 25.000.
Benny Kvist, tlf. 62282266.

VW type I, 1961. Sælges for kr. 3.000.
Citroën B14, 1928, sælges.
Svend E. Chemnitz,
tlf. 21434055/56311036.

Jaguar Mk II, 3,8, 1965. Overdrive og trådhjul. Fin stand, intet rust. Pris kr. 128.000.
Henv. tlf. 36465436 efter 18.00.

Buick Skylark V8, de Luxe Coupé 1962. Sort med rødt læderindtræk, 243 hestes motor. Fuldstændig i orden, sælges for kr. 80.000.
John Mylius, tlf. 75945147.

Lancia Beta HPE 2.0, 1978, trænger til en kærlig hånd, kr. 6.000.
Fiat 131 2.0 TC, stationcar, pæn stand, kører perfekt, kr. 5.000.
Asbjørn Funder,
tlf. 40111029/47777774.

Riley 15/6, 1934. 2 sædet racing special m. kompressor, close ratio gearbox. Meget flot men mangler afsluttende finish, indtræk og maling. Kr. 315.000.
Henv. tlf. 38792794.

Morris 1000 Minor, 1964. Istandsatt, nylakeret i orig. dueblå farve. Mulighed for gamle emaljplader. Nye måtter mv. medfølger. Virkelig flot lille liebhaverbil i god stand.
Henv. tlf. 46498870/40444410.

Amazon 121 B18, årg. 10/64. Meget velkørende, mekanisk ok, rimelig i karrosseri, kørt til februar '98. Sælges p.gr.a. manglende tid og plads.

VW 1600, årg. 7/71. 2 dørs coupé. God til jævn rimelig stand. Sælges p.gr.a. manglende tid og plads.
Peter Sager, tlf. 97140200.

Ældre last- & personbiler af mærkerne **Bedford, Chevrolet, DeSoto, Mercedes, Volvo, Ford, Trabant, Buick, NSU, Citroën** sælges evt. byttes.
Hanne Landsberg,
tlf. 53830069, fax. 54451404

2 stk. Rover 3500, 1974. Et stk. S model med el.soltag og papirer, og et stk. med power steering. Skærme afmonteret, men komplette. Står på Østfyn. Kan afhentes for kr. 10.000
Jens Peter Jensen, tlf. 45421442.

Vauxhall Victor 1962, pris kr. 5.000.
Ford Lincoln Continental mk I, 1970, hvid. Har kørt på danske plader. Pris kr. 105.000.

Prinz 4, 1971, meget lidt rust, pris kr. 3.000.
Opel Super Six, 1938. Nysynet, blå, original stand. Pris kr. 55.000.
Jimmy Gadgaard, tlf. 75393333.

Ford A Tudor, 1929. Flot og velholdt, 5 nye dæk, indreg. synet i '95. Prisinde kr. 65.000.

Ford A, pick-up, 1931. Nye dæk og batteri, mangler kun syn, kører godt, prisinde kr. 65.000.
Eigil Madsen,
tlf. 86865041/30959901.

Chevrolet 1933 cabriolet, 4 pers. dansk bygget evt. Højer. Der gives gerne kontanter i bytte for Mercedes 190 SL i god stand.
Hans Sørensen,
tlf. 75132852/21736052.

BMW 2002 Touring 1971 model sælges, komplet bil, nem at syne. Kr. 10.000
Peter Lillelund, tlf. 45855278.

Jaguar XJ6 4,2 aut. serie 1, 1972. Hvid, nysynet garagebil, meget velholdt. Kr. 69.000.
Per Villumsen, tlf. 43622499.

Chevrolet 1931, 4 dørs, synet april 1998. Nyt indtræk, ny himmel, nye dæk, ingen rust, farve kongebå.
Kr. 85.000.
F. Suhr, tlf. 54859222.

Opel Olympia 1952, skal restaureres.
Børge Hansen, tlf. 39668490.

Vauxhall Ventora 3,3 1968. Ny udstødning, bremses, kobling. Nysynet, sælges for kr. 28.000.
H.H.Mors, tlf. 31878702.



Citroën DS20 årg. 1974, rød med hvidt tag, hydraulik ok, velkørende motor, fremstår pæn, evt. bytte med mc.
Lars, tlf. 31233339.

Morris Mini Cooper, 998 cc, årg. 1969. 100% original og med ægthedscertificat, den er restaureret, synet og indregistreret kr. 45.000, evt. bytte med veteran motorcykel.

Morris Mini 1959, stelnr. 420-2. produktionsdag, rusten.

Morris Mini 1962, rustfri, adskilt, meget fin + nye reservedele. Sælges samlet eller delt.

Paul Andersen, tlf. 62612282.

Opel Kadett A coupe 1964, chamoisnixhvid, sidst synet okt. 1997, hvide dæksider m.m., kun kr. 26.500.

Opel Kadett B coupe 1966, rød, skal synes, med næsten nye forskærme. Kr. 3.000 - eller h.b.

Opel Rallye Kadett 1,1 SR 1967, ikke helt komplet, skal synes., kr. 3.500 - eller h.b.

Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

Anglia 100E, 1957. 80.000 km. Original papirer, skal synes.
Ove Bjørn, tlf. 86512823.

VW 1300 1969 original, indreg., kører jævnlgt, 160.000 km., to ejere, krom ok, nye dæk, nye bremses, nye støddæmpere, ny udstødning, 4 orig. vinterpigdæk på fælge medfølger, kr. 6.500.
Henv. tlf. 42813434 efter 17.30 og efter 14.9.

Ford Zodiac Mk III 1964. Renov. motor, nye bremses, starterpotte, batteri, velholdt, nysynet, pris kr. 26.500.
Tommy Jørgensen, tlf. 55996252.

Ford T 1927, står 100% orig., har kun haft én ejer, er reg. på sorte plader og kører perfekt. Er unik i alle hensener.
Poul H. Kristensen,
tlf. 75156262/20207611.

Borgward Isabella, 2 dørs sedan, 1961, meget velholdt, sorte nr. plader, kr. 25.000.

Hillman Superminx 1600, blå/hvid, 1962, restaureringsværdi, kr. 1.500.

Hillman Minx, 1600, grøn/hvid, 1961, restaureringsværdi, kr. 1.500.

Renault Dauphine, 1962, restaureringsværdi, kr. 1.500.

Flemming Jensen, tlf. 56632401.

Opel Rekord PI, 1960. 4 dørs, derfor meget ualmindelig. Særlig pænt interiør. Lav den eller brug den til reservedele. Pris kr. 2.500.

Henv. tlf. 56266773

Alfa Romeo Montreal 1972, V8 motor 200 hk, totalt restaureret, sandblæst og metalliseret. Golden metallic, nyt læderindtræk i beige/havanna. Helt original stand. Tyske papirer. Pris kr. 89.900 u. afgift.

Alfa Romeo 1600 GTS, 1976, totalt istandsat og nylakeret i AR 501 Rosso. Ny undervogn, 1750 motor. Meget fin stand og velkørende. Nysynet. Pris kr. 80.000.

Daniele Dezzi, tlf. 20100380.

Mercedes 230 SL 1964, 150 hk, aut., metalblå, imp. Texas, to ejere, A/C, hard-/softtop, servo, pænt marineblåt vinylinteriør. Skal synes (ca. 30.000 til pladearbejde m.v.). Afgift ca. 25.000. Salgspris kr. 125.000.

Mercedes 190SL Roadster 1960, rød m. kaleche, imp. Florida, komplet og kører godt. Pænt sort interiør. Nyrenoveret og indregistreret. Kr. 186.500.

Mercedes Benz 230SL Roadster, jan. 1964, europæisk m. man. gear, 150 hk, 6 cylindre, rød, hardtop, ny softtop, servo, kører godt. Skal synes (ca. 40.000 til pladearbejde). Afgift ca. kr. 25.000. Pris uden afgift kr. 109.000.

Morten Strømsted, tlf. 20123277.

Ford Lincoln Continental 1963, hvid, flot stand, km 82.500, 4 dørs V8 (430), selvmorderdøre, kvartårlig vægtafgift, skal ses, kr. 120.000.

Claus Hansson, tlf. 59171821.

Biler købes

Morris 8, årg. 37/38. Urestaureret, stand underordnet.

Thormod Hansen, tlf. 62551369.

Morris Minor 1000, 4 dørs årg. 1959-1964. God stand, helst synet og i daglig brug.

Claus Berg, tlf. 39277577.

M.G. B I, top stand, god pris gives.

Peter Fogtmann, tlf. 40578035.

Fiat 500/126, uanset stand.

Asbjørn Funder,
tlf. 40111029/4777774.

Jaguar Mk II, 3,4 eller 3,8 årg. 1960-1962, købes.

John Mylius, tlf. 75945147.

Morris Minor, nysynet, max. kr. 20.000.

Daniele Dezzi, tlf. 20100380.

Escort mk I fra 1968-74 med skivebremses (for) købes i rimelig stand til gade og race.

Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

Dele til biler sælges

Ford 1933, bl.a. komplet undervogn og urørt side i V8'er.

John Bech, tlf. 75721253.

Til M.G. A Roadster, 2 forskærme, 2 døre, 4 48 egers trådhjul sælges.

Peter Lillelund, tlf. 45855278.

Jaguar XJ 6 serie 2, 2 nye forskærme, kr. 3.500.

Søren Skjær, tlf. 38888430.

Til **Peugeot 204 Berline**, 2 nye bagskærme à kr. 600 eller samlet kr. 1.000.

Til **Opel Kadett B** masser af dele haves, bl.a. ruder, for- og bagklapper, store og små ting, priser fra kr. 50,-.

Til **Opel Kadett A**, næsten alt haves, motorer, gearkasser, bagtøj, større og mindre dele. Priser fra kr. 50.

Thorleif Tofte-Hansen,

tlf. 55996119.

Titusindvis originale **Citroën** reservedele, mekaniske og pladedele, både oldstock og gode brugte til alle modeller fra 1950-90. Her er næsten alt i denne Aladdins hule, som skal ryddes inden 2 mdr.

Ford Mustang 1967 sælges old stock forskærm i perfekt stand.

Peter Gram, tlf. 40688692 eller

Knud Birk, tlf. 86461048.

Dele til **Vauxhall Victor, 1962** sælges.

Jimmy Gadgaard, tlf. 75393333.

Ford A tank 28/29 sandblæst og grundet kr. 500.

Fiat 850/Berlina/Spider vandpumper 2 stk. kr. 150 pr. stk.

Ford Pick-up F 350 1979, div. dele.
Kim Thunø, tlf. 32537724.

2 vulst trådhjul 54 cm. 4 artillerihjul 720x120, Fiat? 1 trådhjul 425x17, **Ford Junior**. 2 Fiat hjul 425x15. Lyddæmper og rør til biler fra 1960-70.
Henning Jespersen, tlf. 46350679.

Triumph Herald/Spitfire. Stort reservedelslager sælges samlet eller delt. Samlet kr. 2.000. Rekvirer komplet liste.



Mercedes Benz type 108/9. Mere eller mindre alt haves. Rekvirer komplet liste.

Lancia Fulvia. 4 hjulkapsler sælges, kr. 100.

Simca 1307/8. Komplet sæt bagbremsebakker nye sælges. Kr. 100.
Henrik Svend-Hansen,
tlf. 39650891.

Riley Nine motor i fin stand. God reservedemotor. Kr. 5.000.
Henv. tlf. 38792794.

Til **Morris 8** sælges: krom kølerkappe incl. "Bicelle" frontgitter, meget fin stand, kr. 1.600.

Til **Ford Costumline** sælges: 2 stk. runde baglygter komplet med baklyskindbygget i centrum, komplet og ubeskadiget. Kr. 800.

Til **Mercedes Benz 1965** (spidsvinge) sælges: 2 stk. baglygteglas med udvend. kromramme (uden lodret kromliste). Rimelig stand, evt. til opforkromning. Kr. 250.

Til **Volvo 164E** sælges: Fronthjælm, benzintank samt en kasse med bl.a. hjælpestyrehus og diverse kontakter og relæ'er, incl. komplet sæt frontlygteviskere til runde lygter (nyt materiel i æsker). Kr. 800.

Ove Mejslov,
tlf. 48188912 (bedst aften).

Dele til biler købes

Lucas lygte SFT 462, evt. bare lygtehuset.
Anders Hansen,
tlf. 45570067/56650150.

MC'er sælges

Velocette MSS 1939 500cc
BMW R12 1936
AJS 500cc 1929, uredet.
Arne Cederberg, tlf. 44948758.

BMW R 25/2 årg. 1953, totalrenoveret, kører perfekt. Kr. 17.000.
Poul Nielsen, tlf. 44681039.

Dele til MC

2 stk. **NSU Lux** årg 1954 og 56 til restaurering eller til reservedele, samlet pris kr. 2.000.
Arne Nydam, tlf. 62552049.

Diverse sælges

Bekker autoradio med hvide trykknapper. Rørbestykket ca. 1956.
Erik Hansen, tlf. 21638199.

Motorcykel-trailer (transporter din mc). Ældre usynet og meget robust model. Nye lygter, ledningsnet, dæk. Kr. 2.000.
Kristian Harden,
tlf. 55736261/33141232 lok. 35.

Opbevaring. Garageplads tilbydes veterانبiler/hverdagsbiler. Langtidsopbevaring i tør og aflåst garage, hvor der er dagligt opsyn. Pris kr. 1.000 pr. 12 mdr.'er. Korttidsopbevaring kr. 100 pr. mdr.
Poul Arne Christensen,
tlf./fax 62651808, bil 40272930.

Diverse købes

HEMO triptællere med kabel og T-stykker købes
Henning Friberg, tlf. 86847979.

Spore-apparat "lavteknologisk", f.eks. Dunlop Camper Gauge eller lignende.
Søren Bagge,
tlf. 39637112/20226871.

Automobilia sælges

Colored Magazine årg. 1980-83 i org. samlemapper, pr. årg. kr. 100 eller samlet kr. 350.
Thorleif Tofte-Hansen,
tlf. 55996119.

Original **Sprite & Midget** (145 s). Sprite & Midgets, The Complete Story (225 s.). **Austin Healey "Frogeye" Sprite** (58 s.).
K.D. Larsen, tlf. 28120618.

Bilen, Motor og Sport, samtlige numre siden 1967. Giv bud.
Daniele Dezzi, tlf. 20100380.

Volkswagen. Reservedelskatalog i orig. ringbind for motorer 122-124-126-127. Do for transporter type 211 m.fl. Diverse Bosch lister over udstyr til VW.

Land-Rover. Værkstedshåndbog for model 88 og 109 ser. II og IIA. Reservedelskataloger for Series I-II-IIA-III. Hæfte Nummerændringer DOMI 1977.

Dodge. Reservedelskataloger Dodge Kew lastvogne.
H. Bechmann, tlf. 59439928.

Automobilia købes

Instruktionsbøger, værkstedshåndbøger og salgsbrochurer til **Humber Super Snipe serie III (1960-1963)** og **Humber Imperial (1964-1967)**.
Peter Gram, tlf. 40688692.

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.:

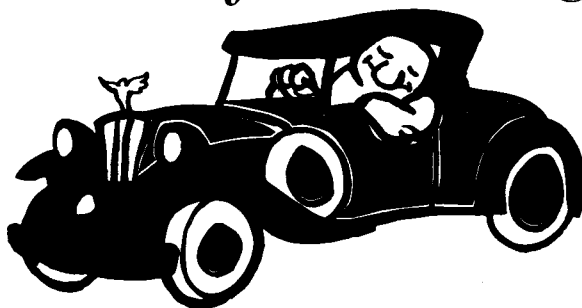
Afsender:

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.



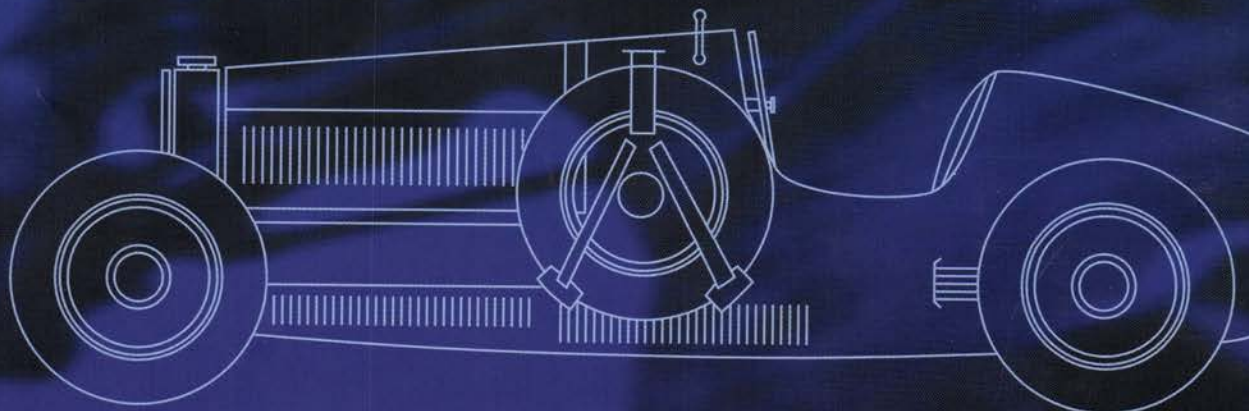
Veteran
Forsikrings-
klubben

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

LES PUR-SANG À LONGCHAMP

PARIS

7 SEPTEMBER 1998



VÆRDIFULDE OG SPÆNDENDE BILER & AUTOMOBILIA FRA KENDTE SAMLERE



Brooks Europa vender ved deres 2. Pariser Auktion i september 1998 tilbage til den berømte Longchamp væddeløbsbane.

Netop fordi auktionen afholdes i forbindelse med Louis Vuittons Concours d'Elagance i den tætliggende Parc de Bagatelle, har Brooks auktionen allerede manifesteret sig som et af højdepunkterne i den europæiske motor-event-kalender.



Højdepunkterne i dette års salg er en 1939 Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport med dens unique cabriolet-karosseri af Touring fra Milano, bestilt før krigen af Ettore Muti, der var sekretær for det italienske fascistparti. På lige fod figurerer en

exceptionel original kompressor Alfa Romeo 6C 1750 Gran Turismo Compressore Berlina fra 1932 ligeledes bygget af Touring. Bilen tilhørte i årtier et nonnekloster i Syditalien! - i sandhed et salg for kendere.

For yderligere information eller for tilmelding af biler til auktionen, henvendelse til Simon Kidston på tlf: 0041 22 300 3160 eller til vor danske repræsentant John Raben-Levetzau på tlf: 0044 1362 63 85 22

TILMELDINGER SAMT
GENERELLE FORESPØRGELSER
IMØDESES

Europe

Brooks Europe SA
10 Rue Blavignac
1227 Carouge-Geneva
Switzerland
T: +41 (0) 22 300 3160
F: +41 (0) 22 300 3035

UK

Brooks Auctioneers Ltd
81 Westside
London SW4 9AY
United Kingdom
T: +44 (0)171 228 8000
F: +44 (0)171 585 0830

USA

Brooks Auctioneers Inc
500 Sutter Street
Union Square
San Francisco
California 94102
T: +1 (415) 391 4000
F: +1 (415) 391 4040

Australia

Brooks Goodman Pty Ltd
7 Anderson Street
Double Bay
Sydney New South Wales
Australia 2028
T: +61 (02) 9327 7311
F: +61 (02) 9327 2917

BROOKS

Europe

SPECIALIST AUCTIONEERS & VALUERS