

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 267 - September 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
Nyborgevej 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 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
Kvæmdrup

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
Krogholmgårdsvej 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**ALLER GRAFISK**

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

Næste Veteran Tidende udkommer uge 42 1998

Forsiden: UNIC Sport 1924

Foto: O. E. Riisager

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Læserbreve	15
Klubaktiviteter	6	Månedens køretøj	16
Månedens personprofil	8	Nyt fra MhS	22
FIVA	10	Erhvervskøretøjer	24
Mere om nummerplader	11	Teknisk brevkasse	26
Løb og arrangementer	12	Arrangementer og invitationer	27
Nyt fra biblioteket	14	Bilhistorisk Tidsskrift	28
		Køb, salg, bytte	29



KALENDER

Møder

September

- 15. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby - Klubmøde.
- 17. 19.00 København, virksomhedsbesøg (se under klubaktiviteter)
- 21. 19.30 Vestjylland, Sindinggård - Klubmøde.
- 22. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde.
- 29. 19.30 Fyn, Egeskov - Klubmøde.

Oktober

- 01. 19.30 København, Nivå - Klubmøde.
- 06. 19.30 Østjylland, Ristrup - Klubmøde.
- 08. 19.30 Sydøstjylland, Børkop Vandmølle - Klubmøde
- 08. 19.30 Sønderjylland, Rødekro - Klubmøde (se under klubaktiviteter)
- 20. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby - Klubmøde.
- 20. 19.30 Vestjylland, Fællesmøde med Dansk Vintage Motor Club på Jysk Automobilmuseum i Gjern. Begrænset plads, så tilmelding nødvendig senest den 19. oktober til Gorm Albrechtsen, telf. 96263700 / 97223630.
- 27. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde
- 29. 19.30 Fyn, Egeskov - Klubmøde.

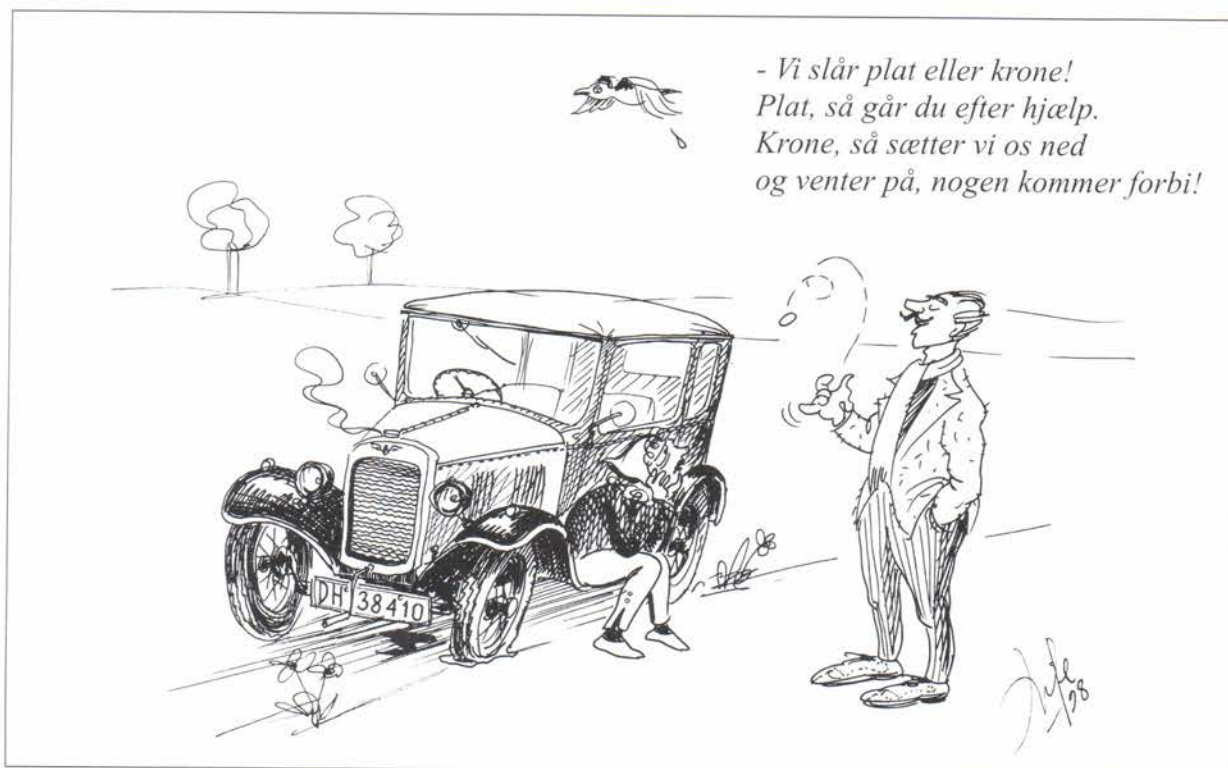
Løb og arrangementer

September

- 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)

Oktober

- 16.-18. 1.int.Historic Rallye Denmark





Jeg er af redaktøren blevet bedt om at skrive et synspunkt til Veteran Tidende. Synspunkter? Dem har jeg mange af. Og det er jo så dejligt nemt blot at fyre nogen af, når det sker i en samtale eller i form af brok. Men sådan fælde dem ned på papir, hvor de skal stå alene og kunne tåle at blive læst igen og igen. Det kan godt skræmme. Til synspunkterne! Periodisk syn (helt fint for mig, det skal vores biler kunne leve op til – bare ikke i salt). **Generationsproblemet** (der har vi "gamle" aktive et ansvar. En af vennekredsens 16-årige drenge viste interesse. Han er nu i veteranlære hos mig, med egne drømme og det hele. Men han tager tid fra mine restaureringsarbejder og så roder han, men hvor er det sjovt at mærke entusiasmen og "gå på mod"). **Førkrigs- og andre aldersgrænser ud over 25 år.** (hvor er det surt at stå med sin drømmebil som "veteran" og ikke kunne få lov at køre med, fordi den "kun" er 30 år. Hvad mon min "lærling" vil tænke, hvis jeg fortæller ham, at hans Austin Healey Sprite fra '67 med "E-type front" ikke må komme med til Bornholm. Og så er den jo også uoriginal !!!???). **Vægtafgift og forsikring** (bare klø på, det er for dyrt som det er nu. Vi må også hjælpe nye unge 1-bilsejere (lærlingen igen)). **Miljø og vores gamle biler** (vi må i dialog og forstå – og acceptere de politiske synspunkter).

Kort sagt, **hvor er det godt, at vi har MHS** til at samle og koordinere forhåbentlig snart alle med interesse for historiske og kulturhistoriske køretøjer på 2, 3, 4 eller flere hjul. Ellers bliver vi aldrig hørt af politikerne og myndigheder.

MHS er det nu også svaret på alt? Skal det ikke være en samlende interesseorganisation for klubberne. Og har MHS ikke først og fremmest pligt til at sikre, at veteraninteressen udadtil, men også indadtil blandt klubbernes medlemmer betragtes som ansvarlig, noget vi kan være stolte af, noget der har værdi, også samfundsmæssigt og ikke kun for den enkelte. JO DET SKAL. Og nu er jeg ved at være fremme ved mit synspunkt. Følgende lille historie: Storebæltsforbindelsen skulle åbnes, men ikke alle kunne være med. Der skulle udvælges de mest interessante biler (bare vi nu ikke er for unge igen "Missilove" (Jaguar 340) og Annette og jeg). Nervøs venten og så HURRA vi må alle komme med. Det vil vi gerne, også "lærlingen" Kesse, der drømte om, at om 1 1/2 år kunne han sole sig i andres beundring i sin egen gammelbil. Men var der ligesom ikke en eller anden mislyd ?? Hvad er der galt? Har jeg ikke ligesom set det før? Brevet fra MHS, der var det! Tonen! Ikke noget konkret, ikke et enkelt ord, men hele tonen i brevet. Er vi ikke for længst kommet ud over de tider, hvor vi med de gamle køretøjer står med hatten i hånden for at få lov til at vise vores stoltheder frem? Øjensynlig ikke, det var bare om at indordne sig uden så megen mukken. Nå, deltages skulle der nu, selv om en i familien, med egen gammel bil, mistede lysten og blev væk. Det var jo heldigvis kun få penge, og han gad ikke være underdanig for at måtte deltage. Vi deltog, dog uden at fylde bagagerummet med oliesamlere og pap. Holdning: Gamle biler sviner (også) med olie. Men jeg skal f... ikke have et olievædet stykke pap fra en MC ind i mit bagagerum til mad og drikke. Efter et lidt kaotisk forsøg på at få os ind i nummerorden på Bilka's parkeringsplads endnu et par instrukser om at holde afstand og ikke at stoppe under selve bæltpassagen. Heldigvis stod der da ikke noget om ikke at måtte kigge til siderne! Jeg krøllede resolut instruktionen sammen og smed den ind under sædet, og valgte i stedet at nyde turen. Blot manglede jeg lige en vognliste. Jo den kunne jeg skam købe for 40 kr. af MHS. Nu var det lige ved at være for meget, men nu skulle vi køre. Og vi havde en vidunderlig dag, hvor vi "gjorde" alt det, vi ikke måtte ifølge instruktionen. Vi følte historiens vingesus, det var pragtfuldt med alle typer benzindrevne køretøjer. Vi og alle andre stoppede på midten af højbroen og jeg fotograferede "Missilove" med "lærling" og Annette foran køleren og pyloner i baggrunden, stod langs gelænderet og nød de sidste færger over Bæltet. Og så kom Daisie og Henrik blæsende forbi i deres klassiker med blåt blink for og bag. Dagen blev altså en fest også for os 1400 – 1500 veteranere, fordi "den danske veteran folkesjæl" var stærkere end de forældede holdninger, løbsmaterialet gav udtryk for. Det var en pragtfuld dag. Tak for at muligheden for at vores deltagelse i broens åbning blev udnyttet. Og tak til de øvrige "anarkister".

Derfor MHS, bliv ved din læst, der er rigeligt behov der. Du er en koordinerende interesseorganisation og ikke en klub og løbsarrangør. Og I andre, husk at holde fanen højt, når vi deltager i diverse arrangementer. Vores køretøjer er et aktiv for enhver offentlig begivenhed især med tilknytning til trafik. Vi behøver ikke længere at stå underdanige med hatten i hånden, for at nogen gider opleve os og med de penge vi bruger på vores hobby, er det ikke nødvendigt at sættes os billigt til salg for at behage evt. sponsorer.

Og samtidig tak for de mange arrangementer, der følger den ånd. Vi ses derude.

DVK

Søren Bagge



SKOLESTART!

Ferien er slut - og flere nye små trafikanter - gående som cyklende - ses i gadebilledet.

- * Vis hensyn over for børnene i trafikken.
- * Lær dine børn at færdes sikkert i trafikken.
- * Brug cykelhjelme af god kvalitet.
- * Sørg for at cyklen er i orden med bremses, lygter og reflekser.
- * Vælg den sikreste skolevej - det er ikke altid den korteste.
- * Husk børn er impulsive i trafikken - de kan pludselig gøre det uventede.

Hvis dit barns cykel bliver stjålet: Børnecykler med en hjuldiameter på 12 tommer og derover skal være forsynet med DVN-godkendt lås og

husk at opbevare låsebevis og stelnummer.

Disse to ting skal indsendes, før du kan få erstatning ved tyveri.

Børneulykkesforsikring bør altid tegnes:

Børneulykkesforsikringen dækker hele døgnet og yder økonomisk erstatning ved invaliditet som følge af ulykkestilfælde.

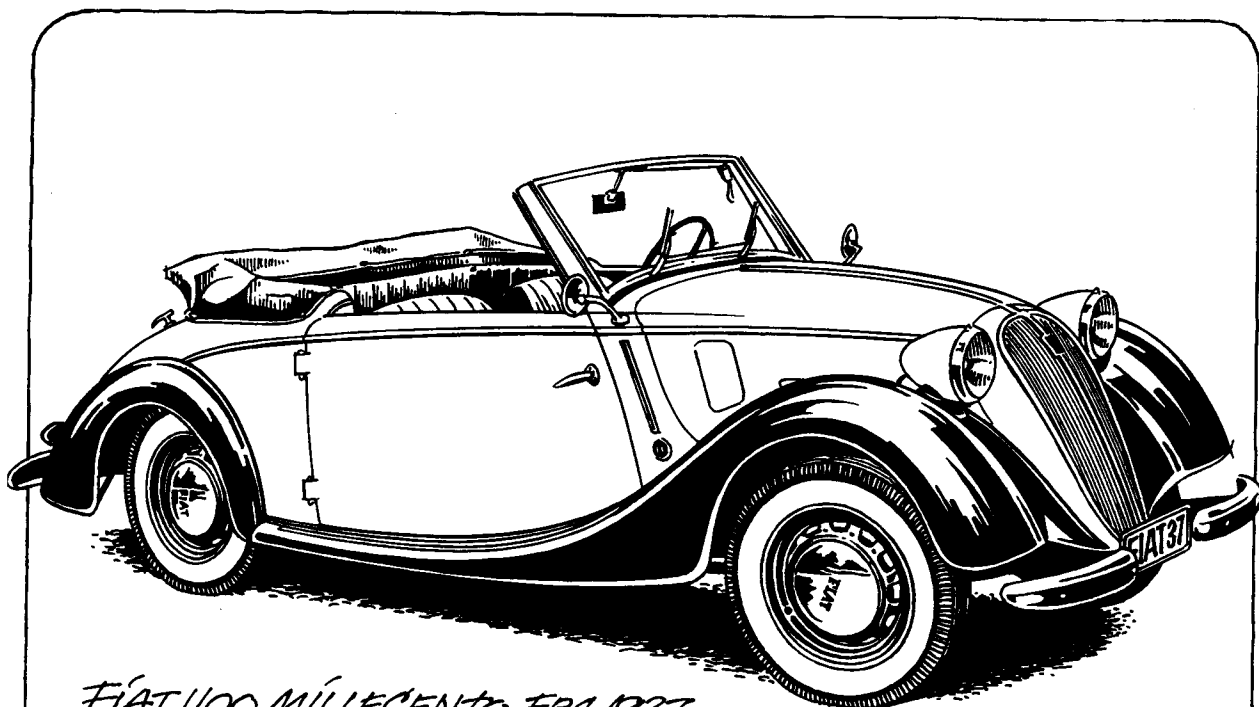
Børn under 18 år dækkes døgnet rundt - hjemme, i skolen og i trafikken.

Forsikringen dækker også tandskader efter ulykkestilfælde. Husk at anmelde alle skader også selvom skaden i første omgang dækkes af børnetandplejen. Dette er forudsætningen for, at senere behandling dækkes.

Hele familien kan dækkes på én po-

lice men vær opmærksom på, at har du flere børn, så kontroller om din police dækker mere end ét barn.

RUNA Forsikring - tlf: 33 322200 - internetadr.-. www.runa.dk



*FIAT 1100 MILLECENTO FRA 1937
HER I TYSK PRODUCERET UDGAVE SOM GLÅSER CABRIOLET
MED EN 4-CYL. TOPVENTILET MOTOR PÅ 32 HK...*

ARIZO



KLUBAKTIVITETER

FYN EGESKOV



- kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned af Alleen til Gods-kontoret og vore klublokaler

Lørdag - søndag den 29.-30. august
Biler under broen. Arr. Arne Sørensen, tlf. 65322249.

Fredag til søndag den 25. - 27. september
Årets fynske DVK-bustur. Se indbydelsen i VT nr. 265. Arr. René Dalager, tlf. 65331690.

Tirsdag den 29. september
Klubmøde på Egeskov. Håber at filmen fra busturen til Paris bliver færdig, så vi kan nå at få den at se.
På aktivitetsudvalgets vegne
René Dalager

ØSTJYLLAND BØRKOP VANDMØLLE

Den 10. oktober holder vi ordinært klubmøde på Vandmøllen. Jeg forventer at få arrangeret et „miniforedrag“.
Med venlig hilsen
Poul-Erik

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

I krydset på Hellevadvejen i Rødekro køres mod Lunderup Mark. Der hvor den asfalterede vej bliver til grusvej, drejes kort efter til venstre - lige efter træerne ligger vores nye klubhus

Lørdag den 26. september kl. 8.30 eller 10.00
Gammel mekanik i remisen på Papegøjevej 5 i Tønder. Der vil være biler, tog, fly, traktorer samt stationære motorer fra „dengang“ samt en

Zeppelin-udstilling. Arrangementet, som Heureka-fonden står for, begynder kl. 10.00 - men hvis du er morgenfrisk er der rundstykker i remisen allerede kl. 8.30.

Torsdag den 8. oktober kl. 19.30
Causeri om 30'ernes biler. P.E. Hansen og Iver Jensen kommer i klubhuset. Kom og vær med - det bliver helt sikkert en meget spændende aften, hvorfra du går hjem og er flere oplevelser rigere.

Torsdag den 12. november kl. 19.30
Vi ses i klubhuset hvor der vises en gammel film fra et Fionialøb.

Torsdag den 10. december kl. 19.30
Julefrokost i klubhuset. I lighed med tidligere spiller vi lidt, hvorfor I bedes medbringe en lille pakke. Det skal bemærkes, at julefrokosten i år koster kr. 80,- pr. person! Husk tilmelding til Frits Johansen senest den 1. december på tlf. 74459450.
Frits Johansen

NIVÅGÅRD

Virksomhedsbesøg

Torsdag den 17. september kl. 19.00 præcis starter efterårssæsonen med brask og bram og det første virksomhedsbesøg er et besøg på den arbejdsplads der vil blive det kommende flymuseum: Danmarks Flymuseum, Fabrikvej 25, Helsingør.
Da jeg ikke har mulighed for selv at være til stede fordi jeg på grund af helbredet er nødt til at slappe af, har jeg sat en kompetent person til at indlede mødet og takke af. Da jeg selv er medlem af repræsentantskabet kommer jeg jo nok til at se det en dag. Da det er begrænset hvor mange mennesker der kan være på byggepladsen mellem flyene og hvor mange museumsinspektør Bo Bang kan råbe op, har vi sat en limit på 50 personer, så det er vigtigt at melde sig til på kontoret hos Dorthe (tlf. 49145906).

Mødeaften Nivågård

Torsdag den 1. oktober kl. 19.30 er

der foredrag, og jeg har fået den endelige bekræftelse her lige før deadline. Så jeg vil lade det være en overraskelse, hvad der er på tapetet denne aften.

Venlig hilsen
Claus Neble

VESTJYLLAND SINDINGGÅRD

Fællesmøde på bilmuseum

En kontakt til Dansk Vintage Motor Club om, at vi gerne ville deltage i et planlagt efterårsbesøg på Jysk Automobilmuseum i Gjern har givet et positivt resultat. Et fællesmøde er fastlagt til tirsdag den 20. oktober, og både DVMC-bestyrelsen og museets indehaver Aage Louring har erklæret, at de ser frem til, at DVK-medlemmer også deltager i besøget.
Kontakten er fra vores side sket ud fra et ønske om et par gange om året at give de to veteranorganisationers medlemmer lejlighed til at møde hinanden og sammen få en interessant aften om den fælles interesse, gamle mukkebikker på to, tre og fire hjul. Det er ikke vores agt hverken at svække den ene eller anden klub eller for døgtigt at søge dem sammenlagt, selvom mange vist nok her i Jylland er medlem i det stille af begge klubber, og selv om de fleste af os mødes til diverse løbsarrangementer. Derimod kan vi tilsammen styrke vore individuelle stærke klubsider og måske i fællesskab indfange endnu flere i veteranentusiasternes vidunderlige verden, fuld af historier, fabler, løjerlige ting, kolossale udgifter og pragtfulde oplevelser.
Aftenens program den 20. oktober er interessant med masser af tid til at studere køretøjer og gå i detaljer på bilmuseet. Bagefter er der lejlighed til at snakke bil på kryds og tværs over bordene på Gjern Hotel.
Af hensyn til bilmuseet og hotellet må arrangørerne allerede nu lægge låg på begejstringen. Der er god plads, men ikke ubegrænset, og hotellet skal også have mulighed for at lave flødeskumslagkager nok. Derfor er tilmelding ubetinget nødvendig, senest den 19. oktober. De der kommer først til mølle kommer na-



KLUBAKTIVITETER

turligvis også først på deltagerlisten, inden jeg siger stop, for jeg er overbevist om, at det bliver et kanon-arrangement og at der bliver kamp om pladserne.

Tilmelding til undertegnede på tlf. 96263700 (dag) eller 97223630 (aften).

Gorm Albrechtsen

Garagefest i det vestjyske

Det ta'r kun et øjeblik at starte en stor V8'er af mærket Buick. Drej startnøglen, og vognen springer igang og spinder som en stor kat. Det ta'r lidt mere tid at få liv i en veteranbil fra 1912, og det varer en rum tid at få tændt op i en to-takts Lanz Bulldog traktor. Men det varer det meste af et helt liv at opbygge en så spændende samling køretøjer som den, de midt- og vestjyske veteranentusiaster studerede i Ådum i Vestjylland i august.

Månedens garagebesøg hos et af medlemmerne, mekaniker Martin Andersen, blev en succes med et stort

fremmøde og et indholdsrigt program. Mere end et halvt hundrede kom fra nær og fjern for at kigge Martin Andersen over skulderen. En privat samling på 16 biler af mærket Buick fra perioden 1912-1972, diverse traktorer og stationære motorer, en halv snes motorcykler og bunker af automobilia er ikke sådan at rende over hver dag.

Og så havde aftenens vært endda forberedt en overraskelse. Besøget i Ådum blev indledt med visit hos en anden samler, Jakob Simonsen, og her drejede det sig om en spændende samling af usædvanlige mærker og modeller, hvor restaureringen enten var indledt eller slet ikke begyndt. Her stod en tysk Brennabor årgang 1912 fra en fabrik, der opførte i 1934 og hvor chassiset var fundet i en vestjysk skov og motoren et andet sted i fædrelandet. Her stod et par Studebakere, en Nash og en urestaureret fransk Donnet med 2,5 liters 6-cyl. sideventilet motor. Jakob Simonsen arbejder til daglig

som svejser på en vestjysk industri-virksomhed, men har tilsyneladende ikke noget imod at bakke med træ og plade i fritiden, når de gamle køretøjer skal vækkes til live igen. Spændende bliver det efterhånden at se alle hans spændende køretøjer på landevejene.

Besøget i Ådum sluttede efter god, jysk tradition ved veldækkede borde, og Finn Riistoft Nygaard tolkede deltagernes tak til familien Andersen for gæstfrihed.

Næste arrangement i Midt- og Vestjylland finder sted som en teknisk aften i klublokalerne på Sindinggård den 21. september med gensidigt orientering og mulighed for at få gode fiduser om efterårsklargøring og vinteropbevaring.

Der erindres iøvrigt om tilmeldingsfristen for oktober-besøget sammen med Vintage-klubben på Jysk Automobilmuseum i Gjern.

Se venligst i arrangementskalenderen her i bladet.

Gorm A



Besøget i Ådum blev indledt med visit hos Jakob Simonsen, der er i fuld gang med en stribe spændende restaureringsprojekter



Sådan ser en privatsamling af format ud. Et vue ud over Buick-biler af mange modeller og årgange. Og så er der såmænd i baggrunden også blevet plads til motorcykler og knallerter.



Hvad er det mon for en fyr? Jo, den gamle Brennabor fra 1912 blev studeret grundigt.

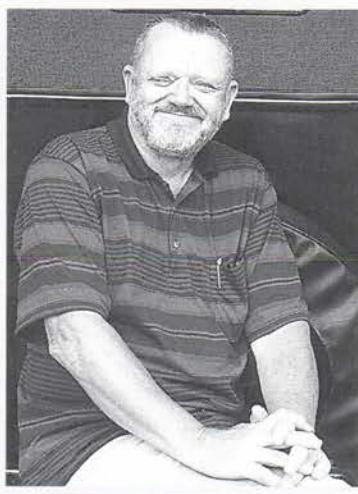
Martin Andersen, til venstre, forklarer interesserede gæster om finesserne ved en Buick årgang 1912 - der i øvrigt blev kåret som publikums favorit i Ringkøbingløbet 1998.



MÅNEDENS PERSONPROFIL

Leif Gr. Thomsen

Haderslev
DVK medlem nr. 406



Bag signaturen „Life“ på de morsomme og gode tegninger i VT gemmer sig denne måneds profil nemlig Leif Gr. Thomsen. Mange medlemmer har gennem tiden fået en lile hilsen ved at læse nummerpladerne på de tegnede køretøjer.

Leif bor i et hyggeligt hus i landsbyen St. Anslæt nær Haderslev, men hvem han er vil han nu selv fortælle.

Historien om, hvordan jeg kom i gang med at tegne biler er i virkeligheden en lang historie, men kort fortalt så har jeg altid tegnet, og da jeg hele livet igennem har befundet mig i nærheden af biler, er det naturligt, at bilerne ofte var emnet. Men det med at lave morsomheder ud af biltegningerne er direkte inspireret af den britiske tegner Russel Brockbank, som på en meget indsigtfuld måde spidde biler og specielt deres ejere på en venlig og dog spids pen. Desværre ser man ikke Brockbank mere, hans glansperiode var i 50'erne. Navnet Life fik jeg i skolen, og det udtales aldeles ikke på engelsk.

Sommeren 1936, Leifer 3 mdr. og kan næppe ses. Ford T'en tilhørte den senere Ford-forhandler I. H. Quitzau i Sønderborg.



Fars Plymouth 1934. Yderst til venstre med byrd sibenca står den tidligere ejer vognmand Chr. Egeboen, Knud.

Mærket Ford har altid forfulgt mig, og måske det er grunden til, at man oftest ser mig med min Phaeton fra 1930. Jeg så dagens lys i 1936 i Sønderborg, og på et af de første fotos af mig er jeg 3 mdr. gammel, jeg er viklet ind i et tæppe og sidder på Mors arm. Lige bagved står en Ford T pickup med min barnevogn på ladet.

Min far var automekaniker, og „dengang“ kunne man godt gå på arbejde med far og få en dag ud af det. De bedste dage var, når Thomsen skulle ud på landet og kigge på et køretøj, der var næsten altid tale om en motor, der ikke ville starte. Umærkeligt fik man indsigt i motorers anatomi, og det var lærerigt at overvære, når mekanikeren snakkede med og lyttede til motoren, der ikke rigtig ville

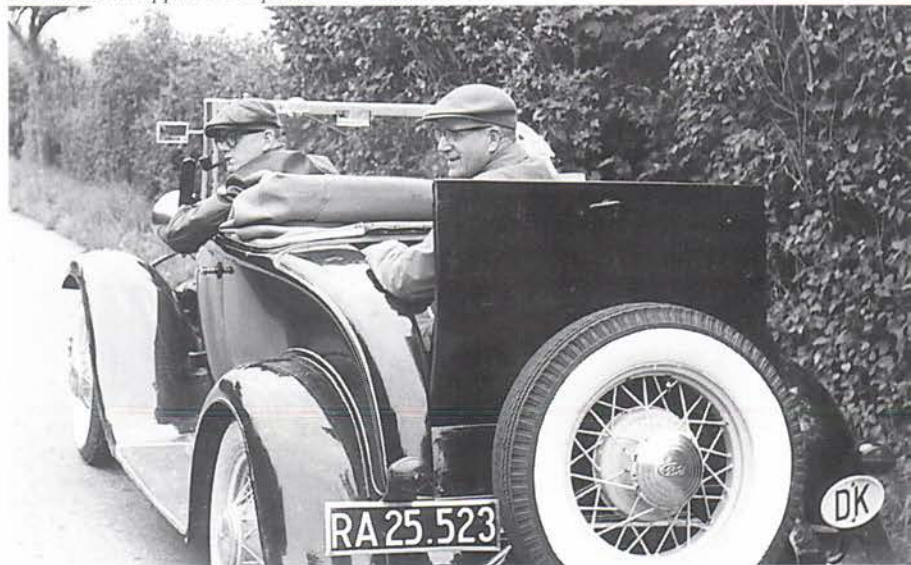
noget. Når reparationen stort set var færdig, sagde senior til junior: „Så kan du godt løbe hen og starte blæseren.“ Se det var dengang, bilerne kørte med gasgenerator, og udtalelsen var samtidig signalet til, at nu skulle vi køre hjem. Måske med mig ved rattet, siddende på Fars knæ. Vi kørte som regel i enten en Dodge 1932 eller en Chrysler 1933.

I 1944 ejede min far en Plymouth 1934, og den skulle laves om til skolevogn. Samtidig fik den en grundig gennemgang i motoren, og derved lærte jeg en masse om ventiler, stempler og plejlstænger. Efter kapitulationen kunne Dansk Benzin nævn desværre ikke give tilladelse til oprettelse af køreskole, hvis man ikke havde drevet køreskole før krigen. Plymouthen blev solgt.

Selvfølger ville jeg gerne være mekaniker, men jeg ville også være pilot, for flyvning var altså det højeste af alt. Nå, flyvningen måtte opgives, for man kan ikke blive pilot med syn på kun ét øje. Og min far frarådede meget, at jeg blev mekaniker, for et sådant liv var surt, når der var regn, sne og kulde, og man så skulle ligge og kravle inde under en eller anden dum bil.

Så blev unge Leif sat i lære på et kontor, hvor jeg var i 4 år, og det var den værste oplevelse af alt. Derefter

Med senior i klappen i 1960 på Ford V8 Cabriolet 1932



arbejdede jeg nogle år med forsikring og FDM, det var i Horsens, og det var lærerige år. Hos FDM ringede medlemmerne for at få noget at vide om alt muligt, og selv om der kun var tale om et afdelingskontor, så bad de f.eks. om teknisk afdeling. Så sagde man pænt „et øjeblik“, raslede med en tændstikæske for derefter i røret med myndig stemme at sige „ja det er teknisk afdeling, goddag“. Sådant kunne man jo svare på næsten alt, for man var vel søn af en mekaniker.

Mit første motorkøretøj var en DKW motorcykel på 125 ccm, som jeg erhvervede som 17-årig. Tænk sig, det lille vidunder havde elsystem nøjagtig som en bil med dynamo og laderelæ og batteritænding med tændspole og det hele.

Men interessen for bilerne var der stadig, og selv om der i 50'erne skete meget med udviklingen, var det altså bilerne med chassisramme, svungne skærme og fritsiddende lygter, der var interessante. Jeg mener, at på det punkt ligner bilerne kvinderne, for selvom iklædningen er nok så smuk, så vil man gerne kunne se lidt af det indenunder. Og ved læsning af Ken W.Purdys bog „Landevejens konger“ opdagede jeg, at mit interesseområde havde noget med „vintagebiler“ at gøre.

Den første klassiker byttede jeg mig

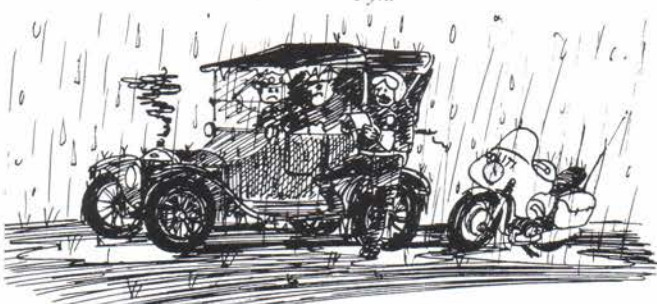
til for en BSA Gold Star RR i 1960, og det var en Ford V8 Cabriolet 1932. Sikke en vogn, den løb sine 130 km/t og gav sin ejer mange gode oplevelser, indtil jeg skulle til at læse til skolelærer. I 1964 kom Phaetonen ind i stedet, året efter blev jeg opmærksom på DVKs eksistens. Indmeldelsen skete med en personlig velkomstskrivelse fra formand Erik Vagn Jensen, samme formand gav en hjertelig velkomst på et senere klubmøde i Hørning.

Siden fulgte tegnerierne til VT, nogle år i bestyrelsen i både DVK og MhS, medhjælpende ånd ved Alsløb, Styrkeprøven, Scandinavian Viking Rally, Haderslevs Jubiløb og diverse DKW-rallyer. Og nu, hvor skolelæreren er blevet pensioneret, tegnes der og skrives artikler hist og pist, ikke alene til VT, men også til våbentidsskrifter og flyerblade. Det er nu ganske hyggeligt, når man sådan har noget, man gerne vil af med, og som andre gerne vil læse. Og for at slutte med begyndelsen: Det er så sjovt, når en eller anden ude i landet ringer og siger „tak for hilsenen, det var skæg, du brugte min nummerplade!“



-Til helvæde med vater!
Hvor ligner koeen?

VT nr. 51 sept. 1979
Første tegninger til VT: inspireret af det regnvåde jubilæumsløb på Fyn.

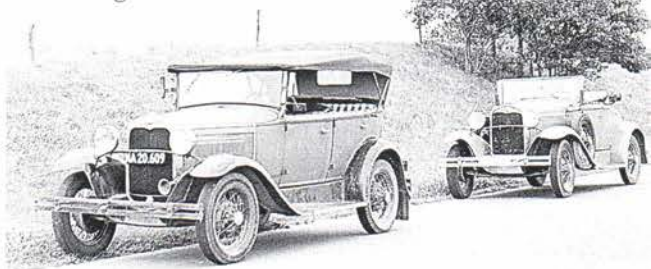


- at det øregas, at De ikke kan finde vejen, at De kom for sent til Concours d'élégance og at De forøvrigt er mighamrende sulten given De ikke regner ret til at køre 120 km/t.

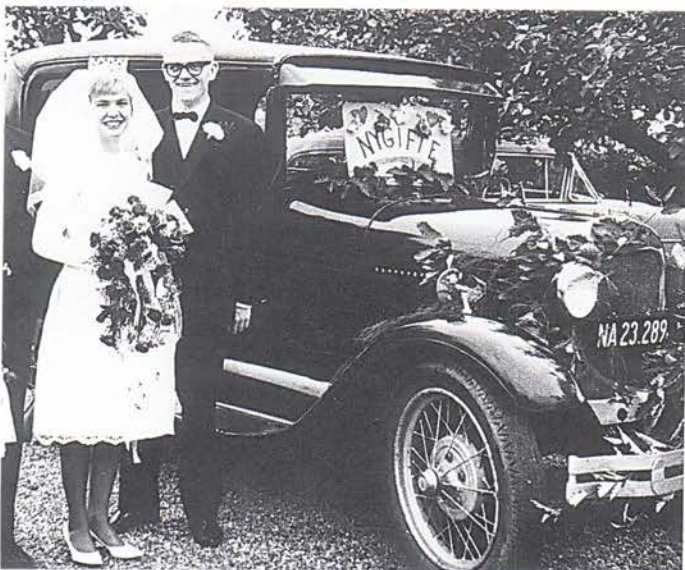
Ved 50-året for invasionen i Normandiet var Leif og DVK-medlemmerne Peter Beck, Erik Hoppfner og Ras Overgård ene om at repræsentere DVK med Canadisk Chevrolet C60L. Her passeres Pegasus Bridge.



I 1965 stod der både en Ford A Phaeton og en Roadster i stalden.



Da Solveig og Leif blev gift i 1963 var svigerfars Ford A 1929 brudebil.





England vender tilbage som medlem af FIVA:

Det er med stor glæde at FIVA nu kan meddele at Federationen af Engelske Motorkøretøjsklubber (FBHVC) med ca. 300.000 medlemmer vender tilbage som medlem af FIVA. FBHVC's bestyrelse har således på et møde i starten af august med et overvældende flertal besluttet at genindtræde i FIVA.

Samtidig opgiver de medlemsskabet af IHVO, som nu kun repræsenterer Norge, Sverige, Finland og Sydafrika.

England vil sandsynligvis fremover

blive repræsenteret ved to organisationer, idet en ny federation ABMC er blevet stiftet med det formål at repræsentere FIVA i England, som protest mod at FBHVC trådte ud af FIVA.

Der forhandles dog om et samarbejde mellem de to federationer.

Sideløbende har Norsk Veteranvogn Klub, som var medstifter af FIVA, meddelt at den ønsker at genoptage FIVA medlemskabet, som repræsentant for Norge. NVK forventer dog

at FIVA snarligt kan forvente at se den norske landssammenslutning genindtræde i FIVA.

Yderligere har en lang række nye lande søgt om eller tilkendegivet en interesse i medlemskab af FIVA: Australien, Indien, Libanon, Ecuador, samt nye federationer i Tjekkiet, Luxembourg.

*Med venlig hilsen
Claude Teisen-Simony*

FRA MEDLEMMERNE

„Nummerplader“

I Veteran Tidende nr. 266 berørte jeg min kæphest „polske“ nummerplader og min foragt for disse. Det kan ikke indskærpes for ofte: det må stoppe disse uhyrligheder. Og minsandten, i selv samme nummer af vort udmærkede blad side 25 nederst en Ford A med „polske“ plader. Sådanne billeder bør bortcensureres.

Åbent brev til DVK's bestyrelse

Idet der ved flere arrangementer hvor DVK har været involveret, har været konstateret deltagere dels med faste prøveplader, dels med hjemmelavede eller polske nummerplader, finder jeg anledning til at stille følgende forslag:

I indbydelser til arrangementer

hvor DVK enten er arrangør eller medarrangør skal der i teksten indgå følgende ordlyd:

Deltagere der møder op med uautoriserede nummerplader skal afvises uden ret til tilbagebetaling af eventuelt erlagt startgebyr.

I bekendtgørelse om registrering af motorkøretøjer § 77 står: Nummerplader må ikke efterlignes eller anvendes uberettiget.

Stk.2. Der må endvidere ikke på køretøjer anbringes sådanne plader og påskrifter, der i deres ydre form, indhold og udstyr eller den måde, hvorpå de anbringes, kan forveksles med plader eller påskrifter, der er påbudt eller tilladt.

Svend Draaby

Svar til Svend Draaby

Tak for dit forslag og understregning af ordlyden i § 77 stk. 2 i Bekendtgørelsen om registrering af motorkøretøjer.

I vore regler for tilskud til løbsarrangementer, der blev bragt i VT nr. 260, er betingelserne nævnt, men vi vil gerne følge dit forslag om at præcisere reglerne.

Poul Suhr

MERE OM NUMMERPLADER

På givent foranledning vil jeg atter gennemgå forretningsgangen ved bestilling af historiske nummerplader.

På et motorkontor får du udleveret et ansøgningsskema der udfyldes og afleveres samme sted + betaling kr. 2.340,00 for biler og kr. 1.170,00 for motorcykler.

Motorkontoret meddeler når pladerne er klar til afhentning. Leverings-

tiden er ca. 3 uger. Pladerne skal være afhentet senest 6 mdr. efter.

Når du henter dine nummerplader skal din registreringsstatus ændres. Du medbringer de gamle plader og anmeldelse til registrering i udfyldt stand. Da der er tale om afmelding og registrering for samme ejer skal du ikke medbringe forsikringsbevis. Denne procedure er gebyrfri.

For køretøjer der ikke er indregistre-

ret medbringes anmeldelse til registrering, godkendt synsrapport og forsikringsbevis. Husk i egen interesse at bestille nummerplader i god tid inden syn, så ligger pladerne klar når synet er overstået. Husk også at registrere til veterankørsel, hvis du ikke vil til periodesyn hvert andet år. Som veteran bliver du indkaldt hvert 8. år. Motorcykler er ikke omfattet af periodesyn. (Endnu).



MERE OM NUMMERPLADER

Hvilke køretøjer kan få historiske nummerplader

Alle køretøjer registreret første gang tidligere end 1. april 1958 kan forsynes med historisk korrekte nummerplader. Nummerplader er årgangsrelaterede og opdelt i 5 typer.

Type 1:



Køretøjer registreret første gang tidligere end 1/3 1919 får tildelt denne type.

Disse plader er ens for biler og motorcykler. Sort skrift på hvid bund. Alle er 180 mm høje, længden varierer således at en et-cifret plade er 230 mm lang, en to-cifret er 320 mm, en 3-cifret er 410 mm og en 4-cifret er 500 mm lang.

Type 2:



Køretøjer registreret første gang i perioden 1/3.1919 til 1/7.1921 får tildelt denne type. Røde bogstaver og blå tal på hvid bund. Bilplader er 155 mm høje både for og bag. Længden for en 3-cifret plade er 260 mm, for en 4-cifret 305 mm og for en 5-cifret 350 mm. MC-plader er 100 mm høje, 110 mm lange med 3 cifre og 132 mm med 4 cifre.

Type 3:



Køretøjer registreret første gang i perioden 1/7 1921 til 1/10 1930 får tildelt denne type. Hvid skrift på sort bund.

Bagplade til bil: 1, 2, 3 og 4 cifrede er 145 mm høje. Længden er for 1-cifret 170 mm, for 2-cifret 240 mm, for 3-cifret 310 mm og for 4-cifret 380 mm. De 5-cifrede står på to linier og måler 285 mm i højden og 255 mm i længde

Forplade til bil: 100 mm høje, længde med 1 ciffer er 135 mm, med 2 cifre 180 mm, med 3 cifre 225 mm med 4 cifre 270 mm og med 5 cifre 365 mm. MC-plader er identiske med bil-forplader op til 3 cifre. 4 og 5 cifre står på to linier. Højde 210 mm længde 190 mm.

Type 4:



Køretøjer registreret første gang i perioden 1/10 1930 til 1/7 1950 får tildelt denne type. Sorte emaljeplader med „vante“, hvid skrift. For og bagplader er identiske og måler i højden 112 mm. Længden varierer således at 1-cifret er 180 mm lang, 2-cifret 205 mm, 3-cifret 265 mm, 4-cifret 345 mm og 5-cifret 405 mm lang.

MC-plader er identiske med bil plader t.o.m. 3 cifre. 4 og 5 cifrede står på to linier med en højde på 230 mm og længde på 200 mm.

Type 5:



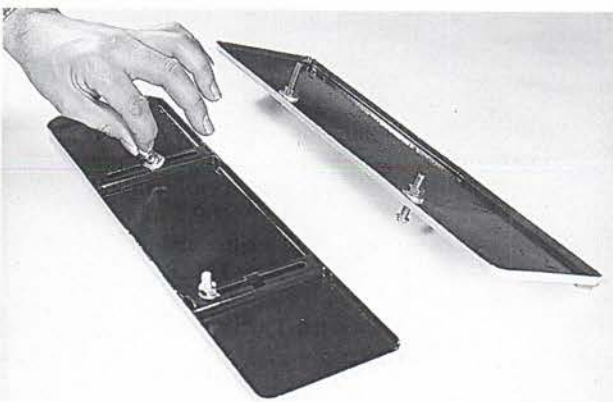
Køretøjer registreret første gang i perioden 1/7 1950 til 1/4 1958 får tildelt denne type. Sorte emaljeplader, store bogstaver uden „vante“. Samme mål som type 4. 6 cifre forekommer med bogstaverne A og K.

Typerne 4 og 5 er forsynet med huller for montering, husk at understøtte med en skive således emaljen ikke springer. Mange husker at der var en skinne bag på nummerpladerne, men det skal her præciseres at denne type samt kvadratiske bagplader til biler først blev taget i brug efter 1/4 1958 med indførelsen af 2-bogstavsystemet.

Hvis det kniber med pladsen til f.eks. en 5-cifret plade, så meddel på ansøgningskemaet maxilængde.

Ring 38 71 39 02 eller skriv, alle vil blive høfligt betjent. Alle skriftlige henvendelser besvares, hvis der vedlægges svarporto eller frankeret svarkuvert, tak.

Svend Draaby, Jydeholmen 48, 1. th. 2720 Vanløse.



Her ses tydeligt forskellen mellem den gamle og den nye nummerplade. Det er vigtigt at der anbringes et afstandsstykke mellem pladen og nummerpladen.



Sådan kommer de til at se ud, hvis man spænder for hårdt, især uden afstandsstykke.

Nordic Packard Owners Club

Holdt den 27. juni 1998 årsmøde i Danmark

Tekst og foto: Claus Neble, D.V.K.



Der var stort internationalt fremmøde på Klarskovgård på Sydvestsjælland i weekenden d. 26.-28. juni. I den forbindelse lavede den danske repræsentation i Nordic Packard Owners club i samarbejde med Dansk Veteranbil Klub et veteran rally i det skønne område i en radius af 20 km omkring Korsør. Der blev spist frokost i Mullerup Havn, hvorefter der ad en meget smuk rute kørtes til Borreby Slot hvor der blev holdt hvil og drukket en forfriskning. Forfriskningen blev serveret direkte fra ladet af Tuborgs dansk byggede Triangel lastbil, som gennemførte køreturen i fin stil.

Der var ekvipager fra flere lande, eksempelvis havde en

canadier sendt sin bil i forvejen i en container, via skib til Frihavnen. Selv kom han med fly. Der var svenskere, englændere, nordmænd, amerikanere, tyskere, østtjere, canadiere og så selvfølgelig danskere. De fremmødte havde et veritabelt udvalg af fantastiske Packard modeller, spændende over 30 år, fra 1924 til 1955. Flottere syn er ikke set i mange år. Da billederne af de flotte biler vil vise vores læsere ved selvsyn, hvilken flot repræsentation af Packard biler der var tilstede, vil jeg slutte her og i stedet bruge siden til at vise fotos.

Det er et arrangement tilrettelæggerne kan være stolt af, tak til Micael Bolmsen, Georg Christiansen samt Jens-Nielsen.

BORNHOLM RUNDT

RALLY BORNHOLM 4-5 juli 1998



Lørdag kl. 8 samledes der igen til Rally. 80 af 85 tilmeldte kom til start ved Bølgebadet i Sandvig. Der var 47 biler og 33 mc. 1 nordmand, 13 svenskere, 2 tyskere, resten danskere. Ved ankomst var der morgenkaffe til alle, sponsoreret af Sandvig gruppen.

Efter åbningstale af turistchef Lene Frigaard blev første køretøjer sendt af sted kl. 9 ud på en 92 km lang rute med 10 indlagte poster. Ruten gik over Allinge, ad Kystvejen til Rø, ad bakkede småveje til Gudhjem, igen et stykke langs kysten hvorefter der blev drejet af ind over øen ad småveje, gennem Almindingen, igen ad småveje næsten til Rønne, videre langs kysten nordover til Hasle og Vang, det sidste stykke gennem Finnedalen og Slotslyngen ad grusvej, over Hammeren til mål i Sandvig.

Vejret var hele dagen køligt og gråt, men det holdt tørt. Om aftenen var der festmiddag med dans samt præmieuddeling på Strandhotellet i Sandvig.

Om søndagen stod køretøjerne til parade på startpladsen fra kl.10-11.30, og en del publikum kom og kikkede. Herefter kørtes direkte til Christianshøj i Almindingen, hvor der blev serveret nyrøgede sild. Et par lokale medlemmer havde medbragt en stationær motor fra ca. 1900 samt flere modelmotorer, og disse blev startet op. Søndagen begyndte med regn, men det holdt op inden vi skulle køre, og senere tittede solen frem.

Et par hyggelige dage hvor man fik hilst på mange, kikket på køretøjer og snakket.

Hilsen Kirsten Jørgensen

**En historie om vækst**

Dansk Veteranbil Klubs bibliotek har aldrig købt bøger. Derimod har klubben i mange år abonneret på forskellige tidsskrifter. I de helt gamle dage cirkulerede bladene mellem bestyrelsens medlemmer, men da klubben i 1979 fik egne lokaler på Nivågård blev der mulighed for at indrette et bibliotek hvor bladene kunne blive tilgængelige for medlemmerne. Efterhånden kom klubben også i gang med at udveksle blade med andre klubber. Det blev til en ganske anselig bladsamling. Da nu medlemmerne kunne se at der var et bibliotek begyndte boggaverne at dukke op. De der var med til at flytte biblioteket over i de nye lokaler i 1989 vil kunne bevidne at bogbestanden var vokset. Den var i hvert fald tung.

Nu har biblioteket boet i de samme lokaler i 9 år, og bestanden vokser støt. Mange medlemmer skænker bladsamlinger og bøger. Den sidste store tilføjelse er en større bogsamling som Bent Mackeprang efterlod til klubben. Biblioteket har også fået en del fotos. De fleste af dem bliver opbevaret i DVKs billedarkiv hos Ole Emil Riisager.

Sikring, opstilling og registrering

Det allerførste der sker når biblioteket modtager noget er at det bliver stillet et sikkert sted. Næste skridt er at få sorteret og opstillet i orden, og til sidst kommer registreringen. Vi kan sige med sikkerhed at klubbens samlinger af tidsskrifter og klubblade er ordnet og opstillet i nummerorden i kassetter. Ca. 80% af bøgerne er ordnet, opstillet og registreret. Et meget stort antal bøger er registreret i det kortregister som nu afdøde Poul Jørgensen begyndte, men en del værkstedsbøger og reservedelskataloger er endnu kun registreret på lister. Der er ikke lavet nogen tidsskriftregistrant, men tidsskrifterne er ordnet og opstillet alfabetisk. Vi har nu besluttet ikke at fortsætte med kortregistret. Det er for besvæ-

ligt, og tager for lang tid. Den fremtidige registrering bliver foretaget på datamaskine. Først kommer alt det som ikke står i kortregistret og derefter overfører vi fra kortene. Det kommer til at tage tid.

Langt ude i fremtiden ligger så drømmen om at kunne registrere tidsskrifternes artikler. Ved at læse oversigten over de tidsskrifter klubben har vil man forstå at det bliver et langtidsprojekt.

Arkivering

En så gammel klub som DVK har naturligvis også et arkiv. Der er imidlertid slet intet styr på hvad der er og hvor det befinder sig. Siden 1954 har skiftende bestyrelsesmedlemmer skrevet og modtaget breve, der er holdt møder og truffet beslutninger.

Det er helt tilfældigt hvad der er bevaret. Når vi arbejder os gennem dyngerne finder vi ofte bidder af korrespondance og meget andet som kan fortælle klubbens historie. Det er tydeligt at klubbens vekslende bestyrelser har tænkt meget i her og nu og ikke så meget i fortid og fremtid. Foreløbig bliver alt samlet, så må vi se hvad vi får ud af det.

En anden form for arkivering er andre klubbers blade som er over ti år gamle. De bliver kørt i fjerndepot sammen med reservedelskataloger og værkstedsbøger til store lastbiler.

Bogsamlingen og fremtiden

Klubben har kun de bøger vi har fået eller arvet. Der er mange utrolige sjældenheder imellem, og mange bøger som kan give oplysninger om bilteknik i gamle dage. Skal vi derimod skaffe oplysninger om almindelig bilhistorie er vores private bibliotek bedre. På det felt vil der nu blive gjort noget. Klubbens biblioteksbevilling skal bruges til to ting: Abonnementer på tidsskrifter, indkøb af bilhistorisk litteratur. Tidsskrifterne er bestilt, og de fleste kommer nu regelmæssigt. Resten må vi rykke for. Bøgerne vil begynde at komme i løbet af efteråret. Vi kan begynde med en efterlysning: Er der nogen som vil sælge *Cars store billeksikon* på 36 bind til klubben?

Hanne og Niels Jonassen

Tidsskrifter i Dansk Veteranbil Klubs bibliotek

Adac Motorwelt (D), 1955-1959
Allgemeine Automobil-Zeitung (D), 1903-1904
Antique Automobile (US), 1959-1998
Austin Magazine (GB), 1958-1962
Auto 1914-1939 (-1937) + 1950-1964 - enkelte numre 1965-1974
Auto & Design (I), sept. 1985 - marts 1986
Autocar (GB), 1897 + 1931-1974 (mæsten komplet)
Automobil (S), 1985-1994
l'Automobile (F), 1952-1972 + enkelte numre 1972-76
The Automobile (GB), 1982-1995
Automobil & Motorrad Chronik (D), 1974-1985
Automobil Revue (CH), 1972-1976
Auto, Motor & Sport (D), enkelte numre 1951-1969 + 1970-1990
Autoveteranen (S), 1975-1982
Autosport (GB), 1951 + 1972-74
Autosport (DK), 1964-61
Auto Zeitung (D), 1979-1991
Bil & Motor, enkelte numre 1956-1968
Bilen, 1975-78 + 1991-1993
Bilmagasinet, enkelte numre 1993-1997
Bilnyt, 1970-1972
Bilen & Båden, 1967-1975
Bilen, Motor og Sport, 1975-1998, enkelte nyere numre mangler
Bilsport (S), 1973
Bilvärlden (S), enkelte numre 1985-1987
Bosch, 1954-1976
Bulb Horn (GB), 1956-1966
Car (GB), 1979-1991
Car and Driver (GB), 1961-1971
Cars (GB), 1953-1964
Cars and Parts (GB), 1972
Classic American Car (US), 1989-1992

Classic Cars (GB), 1973-1996 + 1998
Classic and Sportscar (GB), 1982-1998, med enkelte huller
Collectors' Cars (GB), 1979-1981
Commercial Motor (GB), 1964-1966
Le Fanatique de l'Automobile/Fanauto (F), 1982-1987
Fart (S), enkelte numre 1953-1959
Fart & Form (DK), 1959-1962
Fast Lane (GB), 1984-1990
Ford Times (US), 1910-1912
Gente Motori (I), 1982-1985
Gute Fahrt (D), 1985-1987
Horseless Carriage Gazette (US), 1975-1994
IMS Motor Sport (S), 1974-78
Jaguar (GB), 1991-1996
Klassisk Bil & MC, 1991-1998
La Manovella (I), enkelte numre 1975-1987
Mandens Verden, 1966
Markt (D), 1980-1985 + 1986-1991 + 1998
MC-Nytt (S), 1969-1976
Mechanix Illustrated (US), 1948-1954
Modern Motoring and Travel (GB), 1958-1961
Mercedes Benz in aller Welt (D), 1961-1987
MOT (D), 1973-1986
Motor (DK), 1919-1998
Motor (N), 1981-1995
Motor (S), 1963-1968 + 1992-1993
The Motor (GB), 1942-1987
Motorbladet, 1930-1938
The Motor Cycle (GB), 1950-1958
Motor Cycling (GB), enkelte numre 1951-1956
Motor Magasinet, 1956-1960
Motor Klassik (D), 1984-1995
Motorrad (D), 1971-1975
Motor Sport (S), 1961-1964 + enkelte numre 1966-1982

Motor Sport (GB), 1962-1998
Motor Trend (GB), 1962-1984
Old Motor (GB), 1966-1982
Peugeot Commercial, 1986-1991
Popular Science (US), 1948-1953
Popular Mechanics (US), 1946-1948
Popular Mechanik, enkelte numre 1949-1967
Practical Classics (GB), 1990-1997
Quadrifoglio (I), 1993
Quattroruote (I), enkelte numre 1970-1990
Rad-Markt (D), 1902
Rally i Bild (S), 1972-1974
Ratten (Volvo) (S), 1955-1961
Road and Track (US), 1963-1992
Ruote Classiche (I), 1989-1992
Science and Mechanics (US), 1950-1952
Signalhornet/Classic Motor (S), 1980-96 + 1998
Skandinavisk Motor Journal, 1950-1974 (kun enkelte hæfter fra de første årgange)
Small Car (GB), 1963-1964
Sporting Cars, 1983-1984
Sports Car (GB), 1960-1964
Sports Cars Illustrated (US), 1958-1961
Standard Car Review (GB), 1958
Supercar Classics (GB), 1986-1991
Svensk Motor Tidning, 1964-1965
Teknik för alla, 1964-1965
Teknik för alla (S), 1964-1965
Teknik og Hobby, 1969
Teknikens Värld (S), 1948-1964 + 1979-1985
Veteran and Vintage (GB), 1956-1958 + 1964-1979

Desuden står der i biblioteket klubblade fra 70 forskellige klubber. Klubblade mere end ti år gamle sættes i fjernarkiv.



August 98

I et læserbrev fra Henrik Schou-Nielsen kritiseres MhS for at have påtaget sig opgaven som samordnende organisation ved Storebæltsbroens åbning. Da jeg må påtage mig en del af ansvaret for, at det blev sådan, oplyses hermed flg.:

Undertegnede havde siden 1994 holdt løbende kontakt med Storebæltsselskabet om et Veteranindslag ved åbningen. Især i den sidste tid før åbningsdagen modtog Storebæltsselskabet desuden henvendelser fra et antal individuelle klubber.

Trods løbende høflige "rykkere" var Storebæltsselskabet længe om at træffe beslutning, og da man i sidste øjeblik sagde JA og glædeligtvis et meget positivt JA, anbefalede jeg - efter at have været 4 år på ventelisten - at MhS blev udpeget som "Hovedentreprenør", specielt fordi alle landets klubber derved automatisk ville få "ligeværdig" adgang til at deltage.

MhS bør selvfølgelig kun træde ind i en sådan opgave, når lejligheden er helt speciel og kræver deltagelse fra så mange som muligt af landets klubber. MhS' omdømme overfor myndigheder og vor øvrige omverden styrkes desuden ved en sådan lejlighed, forudsat at landets klubber bakker op om opgaven og i fællesskab løser den flot, præcis som det skete på Storebælt.

Situationen er ikke anderledes end indenfor mange idrætsgrene, hvor tilsvarende store opgaver samordnes via et fællesorgan og ikke af en enkelt klub. Ingen enkelt Veteran-klub havde, især med det korte varsel vi fik, kunnet samle så bredt et udsnit af landets to og fire-hjulede veteran køretøjer, som vi kom til at se på broen. At det totalt set forløb fint, skyldes desuden en solid indsats (trods det korte varsel) fra en lang række personer, heraf adskillige fra landets største enkelt-klub: DVK.

I håb om, at ovenstående bringer sagen i sit rette perspektiv, vil jeg tilslutte mig Henrik Schou Niensens andet punkt: svag PR-effekt af Storebælts optoget. Det skortede ikke på anstrengelserne, og der var veterankyndige speakere til rådighed både i DRI og TV2, men bortset fra, at der var lange sekvenser med veterankøretøjer i den ringeste sendetid (blot uden at vore veteranspeakere fik ret megen taletid), fik vi ikke den effekt, vi havde håbet på, idet nyhedsudsendelserne dårligt værdigede vor indsats nogen kommentar.

Medierne prioriterer desværre generelt vor interesse utroligt lavt, og måske kunne et fælles PR-udvalg fremover få TV & Presse til at vise vore kulturhistoriske klenodier mere opmærksomhed ?

Ole Sommer

Kære redaktør

Jeg fik i mandags VeteranTidende nr. 266, hvor jeg bl. a. læste Henrik Schou-Nielsens læserbrev om veteranoptoget ved Storebæltsbroens åbning. Ole Sommer har desuden i går tilsendt mig en kopi af hans læserbrev til VeteranTidende. Jeg har i dag haft lejlighed til at drøfte det rejste problem med Samrådets formand Erik Kristoffersen, og vi var enige om, at jeg skulle forsøge, om Samrådet kunne nå at få en kommentar med i det næste nummer af bladet.

Jeg skal derfor spørge om du kan medtage følgende indlæg fra Samrådet ?

Henrik Schou-Nielsen (HSN) spørger i sidste nummer af bladet, om det er Samrådets opgave at arrangere veteranoptog, som det skete ved Storebæltsbroens åbning den 14. 6. 1998.

HSN nævner helt korrekt, at sådanne arrangementer ikke falder direkte ind under Samrådets formål, og han er bekymret for, om det vil kunne give bagslag for Samrådets arbejde, hvis noget var gået galt.

Samrådets bestyrelse har naturligvis også drøftet denne problemstilling, og formanden lagde derfor vores planer for denne begivenhed og for "Stjerneløbet" den 5. 9. 1998 i København frem på årsmødet den 22. 11. 1997, hvor planerne blev godkendt.

Der er naturligvis ikke tale om, at Samrådet vil til at lave stævner og lignende underholdning. Det er vi helt enige med HSN i, at det gør klubberne på bedste måde. Vi mener dog, at der vil være helt specielle situationer, hvor det er en fordel, hvis koordineringen foregår i Samrådets regi. Det vil f.eks. være tilfældet, hvis vi om 2 år kan være med til at åbne Øresundsbroen!

Ud over at åbningen af Storebæltsbroen var en storslået oplevelse for os, der deltog, så er en sådan begivenhed også med til at styrke Samrådets omdømme over for de myndigheder og politikere, som vi skal forhandle med om vores særlige problemer.

Vi må så sørge for, at der ikke er noget, som går galt - vi har da også lært en del den 14.6.98!

Med venlig hilsen
Ole Lindberg
sekretær for Samrådet

UNIC Sport 1924



Trods kulde og sine steder sne under Styrkeprøven i Norge er det en glad Kirsten i en smuk vogn. Viklit har fotograferet i Kongsvinger. Den oprindelige farve på de mallede dele var mørkbrun, men Kirsten og Viklit har valgt en æggesnapsgul, og det klæder den også.

Af Viklit Gråe Jørgensen.

Kirstens og min Unic Sport 1924 har modelbetegnelsen L3T3. Den har en 4-cylindret, sideventilet motor på 2.000 cc, boring 73 mm, slaglængde 120 mm, hvor standardmodellen har lidt mindre boring og er på 1.800 cc. Den er forsynet med et bådformet mahogny-karosseri som er fremstillet på fabrikken „Boulogne“ i Paris. Selve Unic fabrikken lå i Puteaux, dengang et industri kvarter i departementet Seine i udkanten af Paris. I dag er det kontorer og forøvrigt det kvarter hvor von Spreckelsens ny triumfbue er opført.

Til trods for at jeg har kendt bilen siden 1968 er det et tilfælde at den i dag er vores. Ved et Ford T løb i Lyngby i sommeren 1991 stod en tilskuer som jeg havde kendt igennem DVK siden 1968: Peter Ferlov. Efter lidt snak kom det frem at Unic'en var til salg. Den blev hentet to dage senere i totalt adskilt stand.

Bilens første ejer var forretningsfører Th. Helle-Broe, Tranegårdsvej 6 i Hellerup. Attester og andre tilgængelige oplysninger fortæller at den

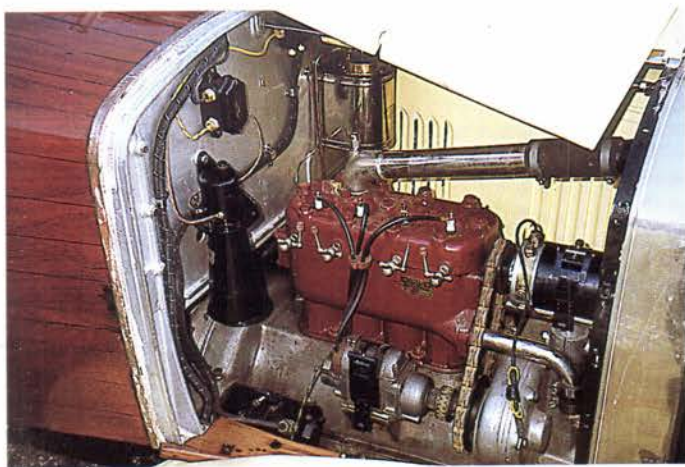


som 4-personers åben sportsvogn blev toldberigtiget 4. april 1925. 8 danske skattehestekræfter, motornummer 2181, stelnummer 37102. Egenvægt 1.350 kg, ladningens maksimalvægt 400 kg. Indregistreret under A 1647.

Helle-Broe var ivrig motorsportsmand, kørte blandt andet Indian motorcykel på Fanø Strand, Paris-Kø-

benhavn 1921 mm. I Unic'en kørte han orienteringsløb (den almindeligste form for motorsport dengang) og løb på motorbanen i Glostrup. Foruden det billede fra Glostrup-banen vi bringer her, findes et i Motorbladet, hvor Helle-Broe holder bag cigarhandler FIAT-Hansens 501 ved starten til „Herregårdsløbet“, et nat-orienteringsløb søndag den 5. april

Fortsættes side 20



Det store billede øverst: I rattet håndgas - der er ingen tændingsregulering. De fire instrumenter er fra venstre ur, olietryk, speedometer og ampèremeter. I det støbte instrumentbræt sidder ved venstre kant choker og i øverste række starthåndtag, lampe og et håndtag som aktiverer en kompressor som drives på gearkassen og gennem et udtag et andet sted på instrumentbrættet kan levere luft til oppumpning af hjulene. De to store greb forneden er til lys og en magnetafbryder og når man hiver i de to knapper midtpå fjerner man et dæksel over sikringsboksen.

Benzinmåleren sidder udenbords direkte på tanken og er af særpræget konstruktion. Føleren er med en magnet og viseren bag ruden kører i oliebad. Forneden på tanken sidder et lille mærke med navnet på fabrikanten: Lilor, og det går igen på køleren og motorhjelm.





Midt på sommeren 1925 indviedes Glostrup-banen. På de første løbsdage kørte kun motorcykler, først i slutningen af september var der arrangeret et 300 km Automobil Grand Prix, svarende til 180 baneomgange. Blandt de anmeldte deltagere var Helle-Bro, der ved denne lejlighed havde pillet karrosseriet af sin Unic. Der kørtes i tre klasser: Indtil 1.000 cc, fra 1.000 til 2.000 og over 2.000. For overhovedet at komme i betragtning ved præmieuddelingen skulle man i de tre klasser have kørt med en gennemsnitsfart af hen-

holdsvis 60, 70 og 80 km/t. „Skrædderen“, N. Christensen, kom under træningen med sin Bugatti ud for den alvorlige ulykke hvorved han mistede den ene arm og for stedse var ude af dansk motorsport. Før løbenes start rejste de mindst 7.000 tilskuere sig i tavshed til hans ære og der blev sendt en adresse til Kommunehospitalet.

I den mindste klasse vandt flyveren Severinsen i den lille blå Renault med racerkarrosseri som senere ejedes af Deres Ærbødiges svigerforældre og som vi havde på for- og bagside af Bilhistorisk Tidsskrift

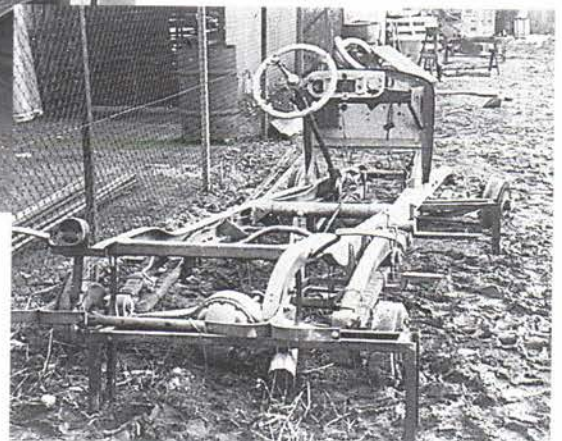
29-30/1971. Mellemste klasse blev vundet af en Citroën, det var den klasse, Helle-Broe startede i, og han figurerer ikke på præmielisten, formentlig har vognen ikke kunnet holde mindstehastigheden af 80 km/t, eller Helle-Broe har ikke forudset behovet for ekstra dæk.

Vinder af den store klasse og af Grand Prix var den ene af ejerne af Dansk Karrosseri-Fabrik, H.S. Nielsen, i en kraftig Hudson med karrosseri af egen tilvirkning. Han kørte de 180 omgange på tre timer, 22 minutter og 24 sekunder, med en gennemsnitsfart af 90 km/t. Og udtalte til Motorbladet at han enkelte gange var betydeligt over de 100 km/t og at man utvivlsomt havde kunnet køre op mod 120 hvis svingene havde været hævet mere. „Som forholdene er nu, slides der for meget gummi“. Nielsen havde slidt 4 ny dæk op på de første 200 km, til en pris af 1.000 kr.

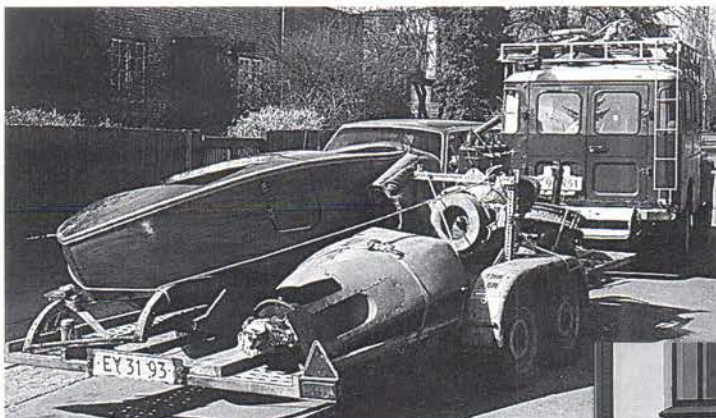
Vores billede ledsagede den begejstrede reportage i KDAK's medlemsblad AUTO.



Sådan så Unic'en ud da familien Høyer sammen med en ansat i sandblæseriet og dennes kone afhentede den i Hareskovby. Med stygge hjul og forstørrede skærme mm.



Og sådan da Ferlov og søn hentede den hos Høyer.



Og sådan da Viklit hentede den hos Ferlov.



Peter Lykkeberg så med god grund tilfreds ud da undervognen var færdig.

Lidt mærkehistorie

Ofte hører man mærkenavnet Unic udtalt som om det var engelsk. Junik. Sandt er det at Unic en overgang hørte til de mest brugte London-taxier. Men fabrikken var så absolut fransk, og navnet skal derfor udtales på fransk - ynik. Tryk på sidste stavelse.

Det er ikke noget personnavn, men betyder 'enestående'. Personen bag mærket var Georges Richard, som var blandt de aller tidligste bilfabrikanter. Under eget navn fra 1897 til 1903, dog solgte han tildels det belgiske mærke Vivinus under Georges Richard-navnet. Derefter samarbejdede han kortvarigt med Brasier, men fra 1905 lavede Georges Richard på en fabrik i Puteaux i departementet Seine biler under navnet Unic. Fabrikationen af personbiler i Puteaux ophørte i 1939, men der blev fremstillet Unic lastbiler i mange år efter Anden Verdenskrig, indtil mærket indgik i det fransk-italienske samarbejde der blev kendt som Iveco. Personbilfabrikationen blev sluttet sammen med SIMCA, der jo oprindeligt blot var en fransk fremstillet FIAT, men hvis senere historie er så

indviklet at vi ikke vil spille tid med den nu.

De nævnte London-taxier grundede sig på en lille 4-cylindret model som blev lanceret i 1908 og var i produktion i 20 år og i drift meget længere. Der var Unic-modeller i forskellige størrelser. Viklits Unic hører til den grundlæggende modelfamilie i 1920'erne, 10 og 11 CV (franske skattehestekræfter) type L, en ganske konventionel konstruktion bortset fra to ting: motor og gearkasse var bygget sammen og affjedringen bagtil var cantilever-fjedre anbragt ovenpå kvartelliptiske fjedre. 4-cylindret, 1.847 cc, boring 70 mm, slaglængde 120 mm, sideventilet. 4 gear, konuskobling. Fra 1923 med fi-rehjulsbremses, og samme år kom den 11 CV sportsudgave, L3T3 med lidt større motor. Der fandtes også en version med topventilet stødstangsmotor.

Også af L-serien blev der lavet mange taxier og modellen var utrolig sejlivet; Deres Ærbødige husker at der herhjemme endnu et stykke op i 1950'erne var i hvert fald tre eksemplarer af Unic fra første halvdel af 1920'erne i drift i København og

omegn. En grønthandler på Nørrebro havde en halvtovsvogn i daglig brug, og en meget elegant hvid eller cremefarvet touringvogn med et specialkarrosseri med et karakteristisk rammeløst vindspejl holdt som regel parkeret ved ejendoms-komplekset Constantia ved Strandvejen lige syd for Charlottenlund Skov. Hvem ejede den og hvad blev der af den? Mon det trods alt ikke var den som var den „identiske“ der blev hugget op på Blytækkervej? Desuden var der af de årgange Unic Lyngby-Tårnbæk kommunes brandbil, som eksisterer den dag og i dag og kan ses på brandbilmuseet i Hellerup.

Forhandlingen herhjemme varetoget af firmaet Trolle & Yde i København. Firmaet var ikke med på den første biludstilling i Forum, i februar 1926, og udstillede de følgende to år amerikanske personbilmærker og af Unic kun lastbilchassiser. Blandt kunderne til dem var tændstiftfabrikken Gosch. Derefter synes Unic ikke at have været repræsenteret i Danmark.



Viklit er en stor samler af emailleskilte - men der skal mere end almindeligt held til at få fat i netop det her!



1925 - datoen er ret opsigtsvækkende i betragtning af at toldattesten som nævnt er fra 4. april. På billedet er Helle-Broe i almindelig ulster og stor sixpence. Der deltog 13 bilister og motorcyklister, og de fleste nåede rundt til herregårde på det halve Sjælland. Helle-Broe var blandt flere der, som Motorbladet udtrykte det, var værdige til 1. præmie.

Direktør K. Trolle fra importørfirmaet Trolle & Yde deltog forøvrigt i Sjællandsløbet februar 1925 i en Unic med almindeligt touring-karosseri, dog med samme luksus tråd-hjul som Viklits.

20. juli 1928 blev Unic'en omregistreret til konfekturhandler Paul Lindberg, Møllegade 40, under K 10.196. Ved Lindbergs flytning til Skovmose Sidealle 2 i Hareskovby skiftede den i september 1947 nummer til A 9460.

Bent Mackeprang fortalte mig at han ofte kørte bag Unic'en ind ad Lyngbyvej om morgenen.

Tredje ejer blev sandblæser Ejnar Høyer - præcis hvornår står ikke helt

klart, men det har været omkring 1956. Hans interesse for mærket Unic hang sammen med at han havde været i lære som automekaniker i firmaet Trolle & Yde på det tidspunkt da det havde representationen i Danmark af Unic (Høyer blev en af de kendte dirt-trackkørere på banen på Roskildevej, indtil et alvorligt benbrud afbrød den karriere). Høyer kunne huske vognen fra den var ny og den følgende tid, når Helle-Broe kørte den til service. Høyer anbragte vognen under en pressenning på sandblæserpladsen i Islev, og nogle år senere adskilte han den totalt.

I den tilstand skiftede den på ny ejer, og køberen var en af Høyers lærerkammerater, Ole Ferlov, der havde etableret sig med salg af udstyr til sandblæsning. Ole Ferlov fortalte mig at han havde været med på prøveture fra værkstedet sammen med Helle-Broe. Iøvrigt skulle Trolle & Yde have solgt to identiske vogne, og den anden have endt sine dage hos huggeren på Blytækkervej i København. Desværre nåede hverken Høy-

er eller Ole Ferlov at se Unic'en helt færdigrestaureret inden de døde. Men Ferlovs søn Peter har prøvekørt den med stor begejstring. Ikke over farten, mere hyggen, idet den må betegnes som en „boulevardracer“. 60-65 km/t er en passende kørehastighed.

Som nævnt overtog vi bilen i adskilt stand - enkelte ting manglede, såsom kardanakslen, to sædehynder, karburator og ikke mindst de originale hjul. De franske egerhjul med 6-boltes nav (luksusudstyr) var forsvundet i Lindbergs tid og erstattet af fede 16-tommers hjul med fem bolte. Peter Ferlov støvede de rigtige nav op hos Dépanoto og andre i Frankrig, men monterede dem med 21 tommers Ford A fælge. Vi skar brutalt egerne over med en vinkelsliber og navene blev sendt til England hvor de rigtige 820x120 vulstfælge blev genskabt.

Peter Lykkeberg har restaureret vognen for os med stor pietetsfølelse og et godt resultat. Det var et kæmpe arbejde at samle noget som andre havde skilt ad for 30 år siden. Men egentlig var det forbavsende lidt som var gået tabt når man tænker på at vognen havde været flyttet flere gange i diverse kasser.

Gennem årene var der tilføjet skærmskorter, trinbrætter og andet. Lykkeberg og jeg skar det tilføjede af skærmene ved de gamle svejsninger, men skærmene var i så dårlig stand at vi foretrak at sende dem til England og få lavet ny, nøjagtig efter de gamle. Uden Lykkeberg og de øvrige gode venner og håndværkere havde Unic'en sikkert bare fået en ejer nr. 5 men var fortsat som papkassemodel. Heldigvis blev det ikke tilfældet.

Kirsten og jeg kører i ny og næ en lille tur til stor fornøjelse - faktisk oftest på Kirstens opfordring. I år har vi deltaget i Styrkeprøven i Norge og for nylig var vi en tur til Kullen. Overalt vækker den sjældne Unic stor opsigt.

Kirsten Utke og Viklit Gråe Jørgensen (enkelte tilføjelser, mærkehistorie, billedtekster og en del af billederne er af EMIL).



Odderløbet

Odderløbet den 1. august blev afviklet med 29 tilmeldte + 8 efteranmeldte køretøjer. Der blev et overskud til Ålykkecentret på kr. 2.000, til hjælp ved indkøb af bus. Vi kørte en flot tur til Herregårdene Rodstenseje, Gersdorplund, A. Kjær Rathlovsdal og sluttede af gennem gågaden i Odder.

*Hilsen
Erik Mathiasen*



Nyt fra Peugeot Sektionen

Peugeot Classic picnic, lørdag den 25. juli 1998 i Nødebo

I modsætning til i 1997, hvor vi havde arrangeret et Peugeot Classic løb, valgte vi i år at holde ambitionsniveauet lidt nede. For at undgå at sætte det helt store forberedelsesarbejde i gang, blev det en simpel løsning, hvor vi satte tid og sted til rådighed, mens Peugeot Classic ejerne herefter måtte fylde indhold i dagen. Da vi havde valgt en dag i sommerferien, var vi klar over, at enkelte ville prioritere sommerferien fremfor en eftermiddag i godt selskab.



Uden ligefrem at kalde arrangementet for en kanonsucces, var det dog glædeligt, at vi var 6 køretøjer, herunder vores vært Morten Sterns 2 Peugeot klassikere. Majoriteten bestod denne dag af model 404, hvor der kunne bese et bredt spektrum fra den tidlige urestaurerede fra 1962

(1961 model ?) over en 1964 model til 1967 modellen og tilsidst 1969 modellen. Herudover 504 cabriolet og 403 berline.

Det blev en fin dag, som til trods for Voldborgs forudsigelser blev både

solrig og varm. Snakken var livlig om det fælles emne - gæt selv hvilket - og da tiden går hurtigt i muntert lag, blev klokken hurtigt både 4 og 5 inden vi vendte snuden hjemad.

Claus Sonne Linnedal



Historisk korrekte nummerplader

Kort efter at sidste Nyhedsbrev var udsendt meddelte den nye trafikminister, Sonja Mikkelsen, at veteran-køretøjsejere, der kan fremlægge dokumentation for køretøjets oprindelige registreringsnummer, kan få til-delt dette nummer!

Denne glædelige nyhed medfører desuden ikke en fordyrelse i forhold til de "almindelige" tidstypiske nummerplader. Der er nu adskillige ejere, der er godt tilfredse.

Der er nu gået et halvt år, hvor det har været muligt at forsyne de gamle biler og motorcykler med tidstypiske nummerplader.

Der er ca. 700, der har benyttet sig af denne mulighed. Det svarer til omkring 10 % af alle dem, der har mulighed for at bruge ordningen.

Nogle har ved bestillingen anført, at de ønskede en kvadratisk bagnummerplade, og nogle har undret sig over, at der ikke er en påsvejet skinne på bagsiden af nummerpladen men derimod huller i selve pladen. Begge dele blev først indført ved indførelsen af 2-bogstavs-nummerpladen i 1958. Da disse plader ikke er omfattet af ordningen med tidstypiske nummerplader, kan man ikke bestille plader med disse detaljer.

Type 1, 2 og 3 af de tidstypiske nummerplader (de lakerede plader) er ikke forsynet med huller af hensyn til de individuelle nummerpladebeslag. Derimod er typerne 4 og 5 (emaljenummerpladerne) forsynet med huller præcis som de var oprindelig - dog med den undtagelse, at hullerne ikke er foret med en mes-singbøsning og et afstandsstykke på

NYHEDSBREV FRA MhS

bagsiden. Denne detalje må man selv klare!

Vi skal opfordre klubberne til at orientere medlemmerne om ordningen ved hjælp af det informationsmateriale, som blev udsendt først på året.

BEMÆRK: Der har været nogen usikkerhed om, hvordan man gør med hensyn til forsikringen, når man skifter til tidstypiske nummerplader.

Rigspolitichefen, Dataafdelingen (d.v.s. Centralregisteret for Motorkøretøjer), har ved brev af 20. maj 1998 (j.nr. 97-4454-321, Susanne Ørnbo) meddelt til alle motorkontorer, at man ikke behøver at aflevere et forsikringsbevis, hvis anmeldelsen om registrering af et køretøj med historisk korrekte nummerplader er til samme ejer (bruger), og den sker samtidig med afmeldingen af de tidligere nummerplader.

Det er dog klogt selv at tjekke, at både ansvars- og kaskoforsikringen er på plads, ved at henvende sig til forsikringsselskabet nogle dage efter afhentningen af de tidstypiske plader.

Hvis man selv har fået lavet et sæt "polske" emaljenummerplader, skal man være klar over, at brug af sådanne efterligninger af politiet betragtes som en slags "dokumentfalsk". Det er en overtrædelse af bestemmelsen i registreringsbekendtgørelsens § 85, og det koster en bøde på 800 kr. Samtidig konfiskeres de uoriginale plader.

Vi opfordrer til, at løbsarrangører bortviser køretøjer med falske nummerplader eller med faste prøveskilte.

Kørsel med "løse" prøveskilte

Vi gør opmærksom på, at kørsel med "løse" prøveskilte til veteranarrangementer forudsætter, at køretøjet er indregistreret før den 1. 1. 1960, at det udelukkende anvendes "af tekniskhistoriske grunde til lejlighedsvis kørsel", og at det er synet i den nuværende ejers ejertid, uden at nummerpladerne efterfølgende er fjernet p.gr. af mangler. Hvis disse

betingelser ikke er opfyldt, bør køretøjet ikke deltage i officielle arrangementer.

Bestemmelsen om brug af "løse" prøveskilte findes i registreringsbekendtgørelsens § 95, stk. 2 og 3.

Ny afgift for varevogne

Folketinget har nu lavet en ny afgift for dem, der bruger en varevogn også til privat kørsel (ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. ved lov nr. 421 af 26. 6. 1998).

Tillægsafgiften for privat anvendelse og for blandet privat og erhvervs-mæssig anvendelse vil få virkning for det enkelte køretøj fra den 1. 8. 1998 for afgiftsperioder, der begynder den 1. 8. 1998 eller senere.

Der er ved indførelsen af denne nye afgift taget hensyn til brugen af veteranvarevogne, idet den nye afgift er medtaget i bestemmelsen om, at der kun skal betales 1/4 vægtafgift, udligningsafgift og tillæg for privat anvendelse, når der er forløbet 35 år fra køretøjets 1. indregistrering (lovens § 15, stk. 3).

Motorcykel med tilkoblet påhængsvogn

Folketinget har nu endelig vedtaget en ændring i færdselslovens § 70, stk. 1, som gør det muligt også for danske motorcykler at have en påhængsvogn spændt på motorcyklen. Ændringen er trådt i kraft den 10. juni 1998, og der er samtidig lavet et nyt kapitel (7 a) i bekendtgørelsen om køretøjers indretning og udstyr m.v., som beskriver kravene til disse påhængskøretøjer og til motorcyklen.

Der er desuden lavet ændringer i bekendtgørelsen om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk og i registreringsbekendtgørelsen i anledning af indførelsen af de nye regler.

Åbningen af Storebæltsbroen

Åbningen af den nye bro den 14. juni 1998 var en kæmpe succes. Der deltog knap 1.400 veterankøre-



tøjer i optoget, og det er det største veteranoptog nogensinde i Danmark! Det gav ganske vist mange problemer ved tilkørslen til startstedet på Sjællandssiden, men det lykkedes at få alt til at "falde i hak" med lidt god vilje og mange smil fra både deltagere og officials.

På trods af optogets størrelse var der kun meget få utilsigtede standsninger på ruten - der var et par punkteringer og nogle få maskinskader.

Vi har grund til at være stolte over dette arrangement - alle de, der har brugt deres fritid på at få det til at fungere, skal have en varm tak!

Samrådets hjemmeside

Bo Ødegaard fra Dansk Consul, Zephyr & Zodiac Klub er nu færdig med arbejdet med at lave en hjemmeside til MhS. Samrådet er Bo stor tak skyldig for dette arbejde!

Bo bliver nu afløst af Niels Grove, som er vores nye "Webmaster", d.v.s. bestyrer af hjemmesiden.

Niels Grove, der ikke ejer et veteran-køretøj, kan findes på adressen: Bigumvej 16, 2770 Kastrup eller på: sjgn.grove@email.dk

E-post til Samrådet kan sendes til: mhs@mail.danbbs.dk

Samrådets hjemmeside findes på følgende adresse:

www.danbbs.dk/~mhs

Vi vil fortsat gerne have oplysning om tilsluttede klubbers Web-sider og E-mail adresser.

FIVA-nyt

England har i maj 1998 fået en ny paraply-organisation for dette lands veteranmotorkøretøjs-klubber. Den nye organisation hedder Association of British Motor Clubs (ABMC).

Organisationen er oprettet som et modtræk mod den gamle landsorganisation, som er udtrådt af FIVA og har oprettet en ny international organisation sammen med Sverige, Norge og Finland (omtalt i sidste nummer af Nyhedsbrevet).

Det nye engelske "motorhistoriske samråd" har bl.a. til formål at udvikle et tæt og harmonisk samarbejde med FIVA.

Der er åbenbart nu kommet den modreaktion fra de engelske medlemsklubber, som man kunne vente efter den engelske landsorganisations udmeldelse af FIVA efter FIVA's årsmøde i oktober 1997.

Engelsk "road tax"

Engelske veteranejere har i nogle år været begunstiget, idet der var særligt lempelige skatteregler for køretøjer, der var mindst 25 år gamle.

Denne "rullende" skatteregel er nu ændret til en fast grænse for køretøjer, der er fra før 1973.

Ferierende nordiske veteran-køretøjer

Hvis I møder et havareret køretøj fra et af de nordiske lande, så opfordrer Samrådet til, at der gives føreren den bedst mulige assistance til at få løst problemet.

Den bedste hjælp vil ofte være at finde en kontaktperson fra den danske mærkeklub, som køretøjet i vanskeligheder hører hjemme hos. Adresselisten over Samrådets tilsluttede klubber kan bruges til dette.

Det nordiske veteran-annonceblad

Den svenske motorhistoriske landsorganisation Motorhistoriska Riksförbundet udgiver nu igen én gang om året et annonceblad om køb og salg af veteran-køretøjer og "stumper".

Annoncer kan indtelefoneres på:

Tlf. 00 46 08-30 28 01 eller på
Fax: 00 46 08-31 27 06.

Adressen er:
Motorhistoriska Riksförbundet
Box 211 52
100 31 Stockholm.

Nye biler er oftere indblandet i ulykker end ældre biler!

Transportøkonomisk Institut i Norge har i april d.å. offentliggjort et omfattende forskningsprojekt, der viser, at sandsynligheden for en ulykke bliver lavere, jo ældre bilen er!

De skader, der indgår i analysen, er ansvarsskader og personskader - derimod ikke kaskoskader, idet andelen af kaskoforsikrede aftager med bilens alder.

Mere end 200.000 biler indgår i undersøgelsen!

Resultaterne viser tydeligt, at sammenlignet med den nyeste gruppe af biler, så bliver sandsynligheden for en ulykke lavere, jo ældre bilen er. Dette gælder både ansvars- og personskader.

Årsmodellerne 1962-1970 har således ca. halvt så stor risiko som årsmodellerne 1986-1992!

Da resultatet er ret overraskende, har forskerne dobbelttjekket alt, men resultatet er rigtigt.

Den mest sandsynlige forklaring er, at høj komfort og mere sikkerhedsudstyr medfører højere fart og en mindre defensiv kørestil (se næmere i "Forsknings-information" nr. 3, juni 1998 - Rådet for Trafiksikkerhedsforskning og det norske tidsskrift "Samferdsel" nr. 3, april 1998).

Ole Lindberg, den 26. juli 1998.



Valdemarsdag 1920 drog Ajstrup Gymnastikforening på udflugt i åben bil med vognmand Oscar Simonsen. 22 personer var med på turen, og de kunne næppe være i datidens små rute- og turistbiler, begrebet turistbus var vel knap nok opfundet i provinsen. I København havde man åbne Scania-Vabis turistvogne fra ca. 1916.

Fra „Dansk Godstrafik med Auto“, der udkom i 1937, ved vi at Oscar Simonsen havde etableret sig som fragtmænd i 1919 med ruten Odder-Aarhus. At han senere blev brandinspektør skyldes formentlig kendskab til biler og hans håndværksmæssige uddannelse.

X 520 var Simonsens første bil, en Day-Elder fra Day-Elder Motor Corporation i New Jersey. D-E fremstillede lastbiler og busser fra 1919 til 1937, så Simonsens har været en første generations D-E. Modeludvalget var allerede i 1919 6 størrelser med op til 5 tons lasteevne, alle med fire-cylindrede motorer, og som så mange andre lastbilfabrikker købte D-E motorerne hos Continental og Buda motorfabrikkerne.

Formentlig har Oscar Simonsen også baseret sin forretning på søndags turistkørsel, de to langsgående bænke på ladet ser ud til at være tilpasset bilen. I 1920 var der ikke restriktioner mht. persontransport på lastbiler. For nogle af turdelegerne har det måske været deres første tur i et automobil. Oplevelsen er gået forud for komforten, for den var der ikke meget af, fastgummihjul, stive fjedre, ingen beskyttelse mod vejrliget. Den solide påklædning skyldes ikke turen i den åbne bil - sådan „så man ud“ i 1920. Alle bruger hat af filt eller strå, enkelte har endda frakke på. Simonsen bruger skipperkasket, han var kaptajn på X 520. Den sorte kasket med blank skygge blev iøvrigt brugt af chauffører til 1960'erne.

Simonsens hverdag var fragtkørsel med en daglig tur Odder-Aarhus med af- og pålæsning undervejs. Varene var dækket af en pressenning, først senere byggede man lad med høje

Aarhus—Odder.

Koncessionsindehaver: Johs. Oscar Simonsen. K. udløber 1. Januar 1935. Paabegyndt 18. Oktober 1919 af nuværende Ejer. Følgende Vogne er i Drift paa Ruten:

X 534.	Bedford	1933.	60	HK.	2000	kg.	Last
							2500
X 575.	Bedford	1935.	60	HK.	1975	kg.	Last
							3225

Dagl. Kilometer: 50.

Simonsen, Johannes Oscar, Fragtmænd. f. 8. December 1890 i Torrild Sogn, Søn af Købmand J. P. Simonsen og Hustru Kathrine, f. Olsen, gift 13. Oktober 1913 med Karen, f. Jacobsen. Uddannet som Tømrer. Fragt- og Vognmand i Odder siden 18. Oktober 1919. Formand for Aarhus Fragtmændscentral A/S fra 1935. Næstformand for Landsforeningen af Fragt- og Vognmænd siden Foreningens Start i 1927. Formand for Aarhus Omegns Fragt- og Vognmandsforening siden dennes Start i 1927. Brandinspektør for Odder Sogn fra 1. April 1927. Adresse: Odder.

sider og skabte en lukket kasse. Det har været en kold tårn på førersædet ved vintertide, det fortælles at Simonsen i det bakkede østjyske landskab satte Day-Elder'eren i første gear og indstillede håndgassen, sprang af bilen og gik ved siden af op ad bakkerne. Jeg erindrer sammen situation med hestekøretøjer i 1940'erne: kusen der gik med tømmerne ved siden af vognen.

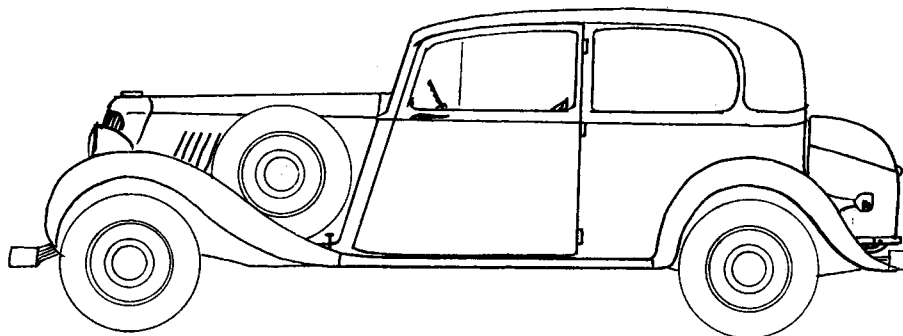
P. E. Hansen



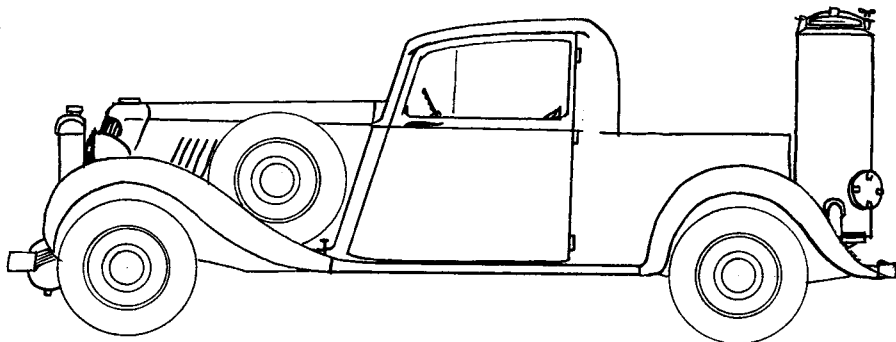
To værkstedsvogne, som jeg husker dem

Tekst/tegning: Leif Gr.Thomsen

Da jeg var en lille dreng på ca. 8 år, levede jeg et ret privilegeret liv. Det var nemlig under krigen, og min far var mekaniker hos Fordforhandler I.H. Quitzau i Sønderborg. Der var næsten ingen grænser for arten af motorer, en mekaniker dengang sådan blev sat til at rode med, og da nogle af disse motorer faktisk ikke kunne komme til værkstedet, måtte mekanikeren komme til motoren.



På det tidspunkt fandtes en del petroleumsdrevne motorer, som man altså har kunnet få brændstof til. De sad i traktorer og f.eks. hestetrukne motorselvbindere. Gengasmotorer var der dog flest af, blot ikke til høstmaskineri. For at kunne betjene disse kunder havde firmaet 2 værkstedsvogne, en maroonrød Dodge 1932 og en mørkeblå Chrysler 1933, begge forsynet med gasgenerator (gengas). Og skulle mekanikeren ud til noget, kørte han med en af disse vogne, og min far kom altid forbi derhjemme for at se, om junior ville med en tur på landet.



Nu skal man huske på, at automobilkørsel dengang ikke var særlig udbredt. De fleste biler stod i deres garager på klodser og ventede på bedretider, og de biler man så køre, var alle til erhverv på en eller anden måde. Så man fik masser af køreture dengang, og jeg husker, at de andre drenge på skolen eller på gaden mente, at deres fædre havde knap så spændende job, som min far havde. Derfor var man privilegeret.

Gengasbilerne kørte altid rundt med en sæk bølgebrænde som brændstofreserve, og den lå ofte på taget eller på ladet, hvis der var plads. Når bilen havde været standset i længere tid, skulle der blæses liv i gløderne, og det skete ved, at man startede den elektriske blæser ved hjælp af en kon-

takt på instrumentbrættet. Når vi skulle hjemad, blev jeg altid sendt i forvejen hen til bilen for at sætte blæseren i gang. Man havde en mission at udfylde, så mekanikeren ikke skulle vente på det.

Disse 2 vogne var interessante, de var pickup'er, men af en anden konstruktion end dem, vi plejer at se med et lille trælåd. Dodgen og Chrysleren var tidligere 2 dørs sedan'er, og de var ændret i karrosseriet på den måde, at man havde skåret toppen af bagførsædet lige under bæltet, hvorefter man havde svejst bagparten på igen lige bag førsædet. Et langt rør blev derefter bukket i facon, så det kunne nå hele vejen rundt om ladet, hvorpå røret blev fastsvejst indvendigt. Dette gav en god afslutning øverst samtidig med at det gav god

stivhed. Ladbunden var træplanker. Generatoren var placeret bagpå.

Jeg er ked af, at jeg ikke ejer fotos af disse to pragtfulde vogne, hvoraf jeg på et tidligt tidspunkt lærte en hel del, men et par før/efter-skitser kan vise, hvorledes de så ud.



Antiraslebånd

På en Chevrolet 1930, og vel næsten alle andre biler fra denne tidsperiode, ligger motorhjælmen an på kølerkappen og torpedoen for-kant. For at metal ikke rører metal er der på de to anlægskanter monteret et såkaldt antiraslebånd. På kølerkappen er monteret et standard lærredsvulstbånd med splitnitter. På torpedoen ligger et bånd med en lidt anden profil og med en indlagt ståltråd.

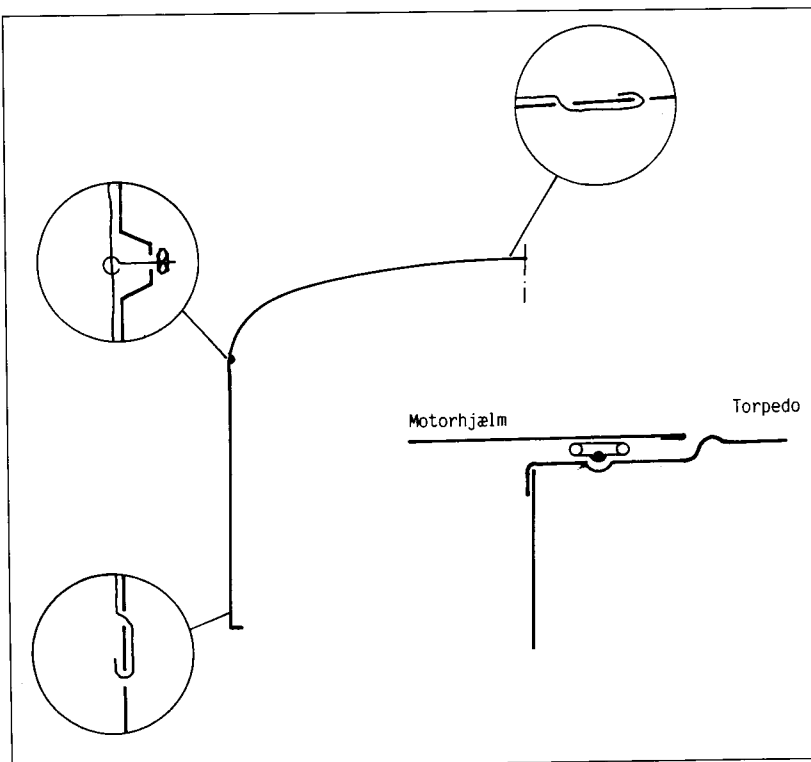
Det siger sig selv at båndene efter årtier er slidte og skal fornyes ved restaureringen. Vulstbåndet på kølerkappen er lagervare hos danske grossister, så det er ikke noget problem at skaffe. Torpedobåndet er et specielt design. Som vist på tegningen skal ståltråden „sys“ ind i huller i karrosseripladen midt på torpedoen og ved karrosseriets underkant, det skal gøres i begge sider.

Fra et USA firma, der sælger ny fremstillede Chevrolet reservedele, havde jeg hjemtaget et torpedobånd. Imidlertid lod ståltråden sig ikke „sy“ uden at knække, den var alt for hård. Udglødning af tråden hjalp heller ikke. Heldigvis havde jeg gemt det gamle slidte bånd, og tråden herfra viste sig at være noget blødere og dermed bøjelig. Tråden måler 2 mm. Jeg løste problemet med fastgørelsen ved at tage et stykke „gammel“ tråd og hårdlodde det med sølv til den „nye“ tråd 10 mm længere inde end bøjepunktet. Derved lod det sig gøre at „sy“ som vist på tegningen. Inden lodningen skar jeg tråden fri af båndet 10 mm længere inde end loddepunktet. Båndet når ikke at svides for lodningen sker hurtig. Jeg brugte fire hænder til operationen, to til at holde båndtråd og trådstump mod en ildfast sten, og to til holde brænder og sølvlodde-tråd - så man må have en hjælper! De friskårme ender lime-de jeg fast til karrosseripladen med kontaktklim, således er „syningen“ skjult.

70 RESERVEDELSKATALOG SERIE „AD“ 1930

KAROSSERIET

Del Nr.	RESERVEDELS-BETEGNELSE	Stk.
KAROSSERI (opgiv Farve og Staffering)		
362823	Karosseri, komplet (Phaeton)	1
109727	Rundhovedet Jernskrue med Møtrik ($\frac{3}{8}$ " \times $2\frac{3}{8}$ ")	4
101599	Bolt med firkantet Hoved ($\frac{3}{8}$ "—16 \times 1")	2
101605	Bolt med firkantet Hoved ($\frac{3}{8}$ "—16 \times 3")	2
103321	Fjederskive ($\frac{3}{8}$ ")	8
357428	Karosseri Bolt Skive (under Vangen)	2
358642	Karosseri Bolt Skive (over Vangen)	4
o 355559	Torpedo Kantbelægning	2
o 355568	Torpedo Kantbelægning Krog	2
o 116115	Fjederskive (Nr. 8 — fornicket)	2
o 116078	Slutskive (Nr. 8 — fornicket)	2
o 114653	Møtrik (Nr. 8—32 — blank)	2



Båndet strammes ind i pladevulsten ved to kroge med gevind som spændes indefra.

Man kunne ønske at USA-fabrikanten havde indlagt en blødere tråd, pga. af vulkaniseringen af båndet er det umuligt at trække tråden ud. Problemet er kun et af mange „man ryger ud i“ ved genopbygningen af en gammel bil, og som naturligvis kun-

ne klares på andre måder. Som en „gammel-bil-kollega“ foreslog: Hva' med at ta' det selvklæbende gummi-bånd man bruger ved isætning af termoruder, var det ikke nemmere. - Han sagde det med et smil, så han blev ikke bedt om at forlade værkstedet.

PS. For mig er der forskel på en „løsning“ og en „klaring“.

P. E. Hansen



Veteranklubberne på Sjælland indbyder til :

Swap Meet søndag den 4. oktober 1998 kl. 9.00 - 14.00

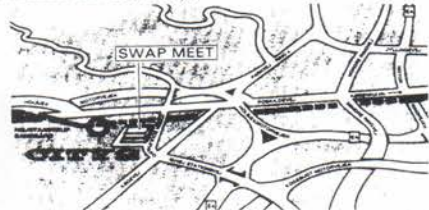


Tid igen !

Det er igen tid til det originale SWAP-MEET, har du noget du mangler - eller har du som de fleste noget du bare gemmer på, så benyt chancen på **Danmarks største ikke kommercielle stumpemarked** - der som sædvanligt afholdes ved City 2, Taastrup - Grønt parkeringsområde. City 2 er placeret centralt for hele Sjælland Alle er velkomne. Købere såvel som sælgere^{*)}

Praktiske oplysninger: **Sælgere** skal henvende sig til Damptrømlklubben v/Steen Rudberg, Safirvej 2, 3060 Espergårde. (Deltagende sælgere ved de sidste 2 Swap Meets vil få en særskilt invitation).

Besøgende skal køre efter kortet og benytte Blåt område til parkering.



* Arrangørerne forbeholder sig ret til at afvise sælgere der ikke handler med gammelbil, motorcykel og veterankallert relevante dele (sko, tøj, lædervarer og andet skrammel).

Vi opfordrer så mange som muligt til at komme i gammel bil eller på gammel MC, da der også denne gang er P-plads "på taget" for disse køretøjer.

Vi glæder os til at se jer til Swap Meet ved City 2 i Taastrup. Husk at det altid er påklædningen - ikke vejret der er noget i vejen med !

Københavns Ford A Klub sælger Ford A dele fra sit klubhus, Sofielundsvej 48 i Glostrup i tiden 12.00 - 15.00, det er kun 8 km fra City 2. - Alle Ford A entusiaster er velkomne.

Klubben byder på kaffe og giver 10 % rabat, til medlemmer såvel nye som gamle, på hele sortimentets 1400 numre.



PS. Næste Swap Meet afholdes 25. april 1999

BILMESSE, BRUGTMARKED og ENTHUSIAST-TRÆF

For 26. gang den 17. og 18. oktober 1998
i Dronning Margrethe Hallerne - 7000 Fredericia

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

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 17. og 18. oktober 1998.

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

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

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.



Peder Fuglsbjerg

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

Peder Nielsen

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

Danmarks Bilruter 75 år



BOGANMELDELSE

Landsforeningen Danmarks Bilruter har udgivet en glimrende bog i anledning af sit 75 års jubilæum, og den kan fås for en billig penge.

Bogen er på 115 sider, rigt illustreret og i fint udstyr, den er redigeret og skrevet af Kjeld Simon Villadsen fra Erhvervshistorisk Bureau, Mikael Hansen fra landsforeningen og fuldmægtig Jens Birch, Sorø.

I forordet gør landsforeningens formand opmærksom på at hovedopgaven ikke har været at fortælle om rutebilernes tekniske udvikling men bilruterens og organisationens historie. Alligevel kan man trygt anskaffe bogen, der er rigeligt af bilhistorisk stof og masser af billeder af rutebiler, ikke bare gennem de 75 år, men også ældre.

Og der støder vi på et billede som specielt fanger Deres Ærbødiges interesse, fordi vi i DVK's fotoarkiv har tre andre billeder af samme vogn. Billedet viser en postomnibus af det franske mærke Eugène-Brillié, an-

skaffet i 1904 af Dansk Automobil-selskab - hvis historie man får fortalt i bogen. Bilen har en højst særpræget facon og man ser at den var indregistreret under K 98. Nu kommer det mærkelige: Alle de tre fotografier vi har i arkivet stammer fra Bornholm! Hvorfor? Dansk Automobilselskab trådte i likvidation i 1906 og denne vogn, som havde vist sig

at være mere driftssikker end selskabets dansk fabrikerede køretøjer, er altså blevet sendt over Østersøen. Men blev den bare demonstreret eller kom den til at køre i rute og hvor og hvor længe? Det må være muligt lokalt at finde ud af det, om ikke andet så ved at tyre de bornholmske aviser igennem. Det ene af vores tre fotografier har været postkort og fri-



mærket er stemplet i 1905. Et af bilerne formodes at være taget i Hasle, et andet i Svaneke.

Sjovt nok er der i bogens anden ende et andet eksempel på at et københavnsk køretøj endte på Bornholm. SAS fik fra 1958 til 1960 ti dengang meget opsigtsvækkende lufthavnsbusser, der kørte mellem SAS-bygningen på Vesterbro og Københavns Lufthavn i Kastrup. Volvo chassis og karrosseriet bygget i Åbenrå efter tegning af SAS' arkitekt Bent Severin. De afløste nogle af mærket AEC Regal i engelsk stil med halvt førerhus. Men her i jubilæumsbogen kan man altså se at i hvert fald en af de arkitekttegnede Volvo lufthavnsbusser en halv snes år senere kom til at køre på ruten Rønne-Svaneke-Gudhjem-Sandvig-Allinge. SAS har selv bevaret og re-



staureret et eksemplar af typen. Se iøvrigt alt om DDL's og SAS' busser i juni-nummeret af Bushistorisk Selskabs medlemsblad.

„Rutebiltrafik i 75 År“ koster 100 kroner inklusive moms og forsendel-

se og fås ved henvendelse til Landsforeningen Danmarks Bilruiter, Søndergade 26, postboks 17, 7100 Vejle - telefon 75 83 46 00, fax 75 83 46 19.

EMIL

Konkurrencen

Vinder af konkurrencen i VT august blev Henrik Gervil, som i sin besvarelse blandt andet skriver:

Billedet forestiller en Lincoln Continental Convertible.

Det nævnes i omtalen at der ingen tvivl er om at billedet er fra de første efterkrigsår. Det er jeg også umiddelbart enig i, og mit gæt er at årgangen må være 1948. Imidlertid må der da være foretaget en ændring af de udvendige dørhåndtag, som på årgang 1948 bestod af trykknapper. Men det er måske en fælde, lagt af den gamle Redacteur? (Nej, det var ikke tilsigtet. Red.)

Det sædvanligvis velunderrettede og pålidelige Automobile Quarterly har i årgang 1984, Volume 22 No. 2 en fotoserie fra en bilkirkegård „et sted i Europa“, hvis ophavsmand er Herbert W. Hesselmann. Et af billederne forestiller en Lincoln Continental V12 Convertible ca. 1938. Denne bil har en umiskendelig lighed med bilen på konkurrencebilledet, så en entydig årgangsbestemmelse er svær, meget svær.

PS: Bilen på konkurrencebilledet mangler den bageste skærmafdækning, men den er måske faldet af ved sammenstødet?

...

Så vidt Henrik Gervil. Også Finn Olsen, Brabrand, gør den skarpsynede iagttagelse af dørhåndtagene og foreslår derfor at det ikke er fabrikens eget cabriolet-karrosseri.

Finn Olsen fortæller iøvrigt at der faktisk findes en Henry J i Danmark med Allstate-navnet - købt i USA og indført af en sømand for de mange år siden. Den er godt gemt af vejen og venter på bedre tider.

Tilbage til Continental. Lincoln introducerede med modelårgang 1940 (der var altså ingen i 38) denne eksklusive 12-cylindrede coupé- og cabriolet-version, kendetegnet ved lavere karrosseri og længere motorhjul end de øvrige modeller, og af kuffertrummet med det udvendige, indkapslede reservehjul på bagenden.

Som Gervil rigtigt skriver er årgangsbestemmelsen svær. Dørhåndtagene fandtes sidste gang på modelårgang 1940! Men den havde et helt

andet forparti. Navnetrækket på siden af motorhjelm så sådan ud fra 1941 til 45. På årgang 46 var det helt anderledes, på 47-48, indtil Lincoln helt ændrede stil i 49, stod der ikke kun Lincoln men også Continental. Det smadrede kølgitter kan kun være af årgangene 46 til 48, det samme gælder forhøjningerne på enderne af kofangeren. Konklusionen må blive noget i retning af årgang 1947 eller 48, men med ændrede dørhåndtag og navnetræk på motorhjelm! Måske har den været smadret en gang før?

Lincoln blev ved med at bruge betegnelsen Continental i mange år, men årgang 48 var den sidste med V12-motoren og den sidste mindelse om reservehjulet, og kun i form af en mystisk bule, forsvandt sidst i 1950'erne.

Vi kommer igen med et konkurrencebillede i næste VT.

EMIL

**Biler sælges**

Morris 14, meget fin stand. Rest. i 1991, er på plader. Sælges eller byttes med andet.

Poul Bertelsen,
tlf. 75851460 / 30705060.

Triumph TR 3A, 1959 med 2,2 ltr. motor, 113 Hk. Hurtig, interessant racing historie. Sidst synet 7/95, kr. 70.000.

Jørgen Nymand, tlf. 43909454.

Volvo P1800 E 1970, velholdt, original, en ejer, 130.000 km. Skal synes. Pris kr. 45.000,-

Ole Callesen, 74561611

Vauxhall Ventura 3,3, 1968. Ny udstødning, bremses, kobling. Nulakeret. Kører dagligt, sælges synet for kr. 28.000.

H.H. Mors, tlf. 31878702.

Chevrolet, 1931, 2 dørs sedan. Skal restaureres, men kun minimalt pladearbejde, ekstra motor, kr. 15.000. Henv. tlf. 39627369.

M.G. B GT 1973, rød, overgear, soltag, renoveret i 1989, som ny, kr. 89.000.

Terkel Buldgaard, tlf. 98931502.

Flere ældre **lastvogne** sælges billigt. Bl.a. **Bedford, Mercedes, Volvo, De Soto**. Vognene er til salg p.gr.a. sygdom.

Hanne Landsberg, tlf. 53830069.

Citroën DS20 årg. 1974. Rød med hvidt tag. Fremstår pæn, hydraulik ok, velkørende motor, evt. bytte med mc.

Lars, tlf. 31233339.

Lotus Cortina Mk II, 1968. 100% original, fuld historie, u/afgift, p.t. adskilt, kan ses hos CMC, Skalbakken 3, Vanløse.

Palle Ringstrøm,
tlf. dag 46323747, aften 46755868.

Austin Healey Sprite, frøje, 1959. 100% original. Har stået i garage siden 1976, ny original stål front. Skal klargøres. Kr. 60.000.

Paul Andersen, tlf. 62612282.

Fiat 1500 Spider, godt restaureringsobjekt. Årgang 1964. Nye dæk, næsten ny udstødning, Hardtop, masser af ekstra dele, f.eks. motor etc., højeste bud over kr. 37.000.

Lars Rask, tlf. 39622794/40113046.

Buick Skylark, årg. 62, 2 dørs coupé V8. Rød-metal hvidt perlemorstag, motor og gear defekt. God stand. Pris kr. 30.000.

Skoda Octavia, årg. 71, st.car, km 35.000. Ingen rust, trænger til maling. Pris kr. 15.000.

Henv. tlf. 97744079.

Austin Seven, årg. 1934. Model Nippy, 2 pers. roadster, rød m./sorte skærme, køreklar, indregistreret. Sælges for kr. 74.500.

Jørgen Bakka, tlf. 45425434.

Triumph 2000 Saloon, årg. 1964. Bliver „Veteran“ næste år. Mekanisk i udmærket stand, men trænger til noget karrosseriarbejde. Pris kr. 1.000-1.500, varierende med medleverede reservedele. Bør helst gå til en entusiast! Alternativt kan med fordel læses Mogens H. Damkiers fortræffelige prøvekørsel i *Skandinavisk Motor Journal* af 15. oktober 1964.

Henv. tlf. 86244193.

Morris Marina, årg. 1963, 4 dørs, + mange reservedele. Kr. 3.000. Birgit Nielsen, tlf. 56267759.

Volvo. 1956, 375 diesel, god motor, 3. vejs tip. God. Restaureringsobjekt. Kr. 12.000.

Aksel Rasmussen,
tlf. 53625123/40635123.

Chevrolet 1936, Fischer Karros, adskilt, nem at restaurere. Originale danske papirer, kr. 28.000.

Arne Kristensen, tlf. 75101500.

M.G. TF, årg. 1954, original stand, kører godt, ingen rust, DK-plader, pris kr. 110.000.

Per Lauritsen, tlf. 86927657.

Cadillac Sedan de Ville, årg. 1962. Ca. 117.000 km. Flot stand, dansk fortid, sorte plader, kr. 70.000.

Børge Nielsen, tlf. 59656711.

Opel Manta, årg. 1971. God stand, reservedele medfølger, pris kr. 15.000. Alfred Jensen, tlf. 98315132.

Morris Marina, årg. 1968 + ekstra motor 78.000 km + mange andre dele. Højeste bud.

Henv. tlf. 32534285.

Saab 95 V4, rimelig velholdt, lidt rust. Synet første gang i 1971, model 1972. Sælges for højeste bud over kr. 2.000. Johnny Nielsen, tlf. 40511546.

Ford Anglia 101E, 1957. Velholdt og køreklar, er indregistreret. Originale pa-

pirer, reservedele medfølger, kr. 22.000.

Henv. tlf. 46366846.

Ford T, årg. 1924 Touring. Urestaureret. Henstår til samling. Alt træværk er nyt. Ikke samlet endnu, kr. 18.000.

Chevrolet National Coach, årg. 1928. Urestaureret. Bilen er en ejers vogn, som er købt hos Hans Lysstrup. Alle dele findes, smørebog, håndbog og bagagekuffert medfølger, kr. 18.000.

Ford Mustang V 289, årg. 1966. Indreg. Bilen er restaureret i 1994 og med original rød farve. Bilen er i virkelig flot stand og kører godt, kr. 65.000.

Wolseley type RAA 33 fordor sedan. Bilen er en 6 cyl. benziner årg. 1958. Bilen står i meget flot stand. Ring og giv et bud. Henv. tlf. 54444180.

Fiat 1100 model 103D, 4 dørs med bagvendte døre, årg. 1959, komplet og bevaringsværdig. Gerne bytte med f.eks. veteran knallert. Kr. 4.000.

Morris Cowley, 4 dørs, årg. 1956, sjældnen model. Komplet og bevaringsværdig. En del ekstra dele. Gerne bytte med veteran knallert. Kr. 5.000.

Per Rønnow, tlf. 40296679.

Vauxhall Firenze, årg. 1972. Rusten. Flot indtræk, flot krom m.m. Pris kr. 1.500.

Skoda S110 R coupé, årg. 1973. Sjældnen model, som ny indvendig, al krom nyt, alufølge, nye skærme, bremses m.m. Div. dele medfølger. Kører daglig. Pris kr. 20.000, evt. bytte.

Skoda Octavia Combi, årg. 1963. Som ny indvendig, god stand, kvart vægtafgift.

Pris kr. 15.000, evt. bytte.

Alle 3 biler skal synes.

Henv. tlf. 47742181/40263181.

Mercedes 230SL, årg. 1964, 150 Hk, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, hard-/softtop, servo, pænt marineblåt vinyl interiør. Skal synes (ca. 30.000 til pladearbejde m.v.). Afgift ca. kr. 25.000. Salgspris kr. 125.000.

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

Mercedes Benz 230SL Roadster, jan. 64, Europæisk model med manuelt gear, 150 Hk, 6 cylindre, rød, hardtop, ny softtop, servo. Kører godt.



KØB - SALG - BYTTE



Skal synes (ca. kr. 40.000 til pladearbejde. Afgift ca. kr. 25.000. Uden afgift kr. 109.000.
Morten Strømsted, tlf. 20123277.

Opel Olympia 1952 model varevogn, gule plader, orig., urestaureret., kr. 9.500.

Ford A 1928 Tudor, tidlig model med håndbremse i venstre side, urestaureret, kr. 9.900.

Volvo 544 special 1963. Kører godt, urestaureret, kr. 3.500.

BMW 2500 Aut. 1974, 1 ejer, utrolig velholdt, urestaureret, kr. 14.500.
Mercedes 220 1961, restaureret, uden papirer, kr. 9.500.

Bentley Mk6, 1950, i fin stand, uden afgift, kr. 90.000.

Karl Erik Sørensen, tlf. 74846540.

NSU Prinz 4L til restaurering. Pris kr. 2.000.

Paul Bertelsen, tlf. 75851460.

Biler bortgives

VW Boble 1953, blå, kan køre, men har været brugt til motorræs!! Komplet. Mest til dele.

Peter eller Aage Gram, tlf. 74841872

Biler købes

Volvo Amazon B16/Amazon Herregårdsvogn. Alt har interesse.

Ole Callesen, 74 56 16 11

Lancia Fulvia eller Alfa Romeo Bertone coupé i brugsstand købes
Christian Uldall, tlf. 31313689.

Amerikanerbil årgang 50-75. Klar til syn/synet, alt har interesse. Send venligst billede med pris-tlf.nr..
Peter M. Hansen, tlf. 56492618.

Dele til biler sælges

Ford V8 1937. 2 stk. 85 Hk-motorer sælges komplette for kr. 3.500 pr. stk. eller som løse dele, nye lejeskåle medfølger. Alting er sandblæst og grundmalet, meget flot stand.

1 stk. **Ford V8** 1937 60 Hk motor kun kørt ca. 30.000 km, komplet og ekstra karburator, meget velholdt. Sælges for kr. 1.900.

Andre motordeler sælges ligeledes.
Henv. tlf. 58192224.

Kuffert til montering bag **Ford A** kan åbnes i top og forside. Meget fin stand, tilbud ønskes.

Henv. tlf. 56820919.

Til **Saab 93 B**, komplet sæt skærme i plast, som ny, pris kr. 1.600.

Bjarne Nielsen, tlf. 64462057, aften.

M.G. B dele fra 1965 -86.
Leif Støjholm, tlf. 53865035.

Ford A motor (skal renoveres). Kofangere Ford A 30, rimelig pæne. Kølerkappe Ford A 29.

Peter Laasby, tlf. 75687455.

Topstykke nye **Simca Aronde og Fiat 600**. Fiat ny færdigmonteret venstredør + panel kr. 1.000. **Fiat 850** sports coupé mange dele.

Henning Jespersen, tlf. 46350679.

Renault 8 Major ny forskærm evt. hel bil med nye skærme.

Renault 4 CV, toppakningsæt, div. køleslanger, orig. bagagebærer til mont. over motorrum, et sæt pyntepaneller under døre (forkromet).

Poul Bertelsen, tlf. 75851460.

Citroën, dele nye og brugte - alt skal være væk inden 1. måned.

Peter Gram, tlf. 40688692 eller
Knud Birk, tlf. 86461048.

Dele til biler købes

Diverse reservedele til Volvo Amazon.
Hornkontakt til 123 GT rat.

Front + gitter til B16 Amazon.

Skiftekontakt til overgear.

Ole Callesen, 74561611

Hjælp min bil kan ikke køre. Toppakning til **Morris 14** årg. 1937 savnes meget.

Reservedele til **Fiat Autobianchi Bianchini 110B**, alt har interesse.

Poul Bertelsen, tlf. 75851460.

M.G. B 1967 gearkasse købes.
Henv. tlf. 39699059.

Rat til **Ford Anglia** 1953, gerne også horn/afviser indsats, håndsving til forrude åbner til **Morris 10** 1939.

Bent, tlf. 75682056.

Ford V8 1937, bremsekabler købes.
René Berthelsen, tlf. 58192224.

Søges til **Bedford J2 J3 J4** ankerplader bag, gummilister til B, ruder, positionslys.

Søren Lund, tlf. 32534285.

MC'er sælges

Norton 52, pæn, velholdt, kører perfekt. Sælges p.g.a. andet køb.

Jacob Gerdes, tlf. 75932329.

BMW R25 årg. 1951, istandsat og synet, pris kr. 16.500.

Jørn Rasmussen, tlf. 44538302.

MC'er købes

Nimbus købes urest. eller papkasse model.

Hans Jørgen, tlf. 75421277.

Diverse købes

Garage/mindre værksted søges i Gladsaxe-Bagsværd-Lyngby.

Henv. tlf. 44442586.

Opbevaring/garageplads ønskes på Sjælland. Ingen rep. Max. kr. 150,- pr. mdr.

Jens Sørensen,
tlf. 23256818/36498483.

Automobilia sælges

Div. originale salgsbrochurer: Essex Super Six/ Ford T 1926/ Ford A 1928 /Overland Whippet Model 98/ GM 1928 / GM 1929/ Oakland 1929/ Dodge Victory Six/ Citroën C6/ Renault Novaquatre/ GM Imbert generator 1942/ Scania-Vabis 1952/ Bedford 1953/ Armstrong Siddeley ca. 1948/ Rosengart 1939/ Amphicar 1963/ UG Campingvogn ca. 1955/ Goggomobil 1961/ Chrysler 1953/ Cadillac 1955/ Dodge 1955/ Mercury 1965/ VW 1500 Karmann Ghia/ Aston Martin 1979/ Lotus Elite 1977.

Div. orig. instruktionsbøger: Nash 400 (tysk)/ Chevrolet Master/ Essex Super Six 1931/ Overland Whippet model 96 1924/ Plymouth ca. 1938/ Dodge model D8/ Hudson Jet 1953/ Lincoln 1958/ Packard Clipper 1956/ Packard Clipper 1957/ Ford T (smøringen af Deres Ford)/ Ford prislister res.dele 1937, 10 stk./ Ford B 1932/ Ford T res.dels kat./ Citroën C4/ Citroën smøringsanvisninger for C4-C6-C6E/ Citroën 11-11 Sport 1951 (svensk)/ Adler 1936/ Jowett Javelin 1948/ Amphicar 1963/ Mercedes 170V 1938/ Ford Vedette V8 1955/ Austin A40 1950/ Standard 12 & 14. 1946-47.

DVK's Jubilæumsberetning 1964/ Schmittos Automobilbog 1922.

Peder Hansen,
tlf. 622224302, Fax 62223662.

Automobilia byttes

med **BMW** logo 4 stk. gaffelnøgler 14-17, 19-22 & 24-27 byttes med original værktøj til **M.G. TD**.

E. Vestergaard, tlf. 75221888.

Nogle medlemmer af DVK betaler for meget for deres forsikringer

Er du forsikret i et andet selskab end RUNA FORSIKRING? Så betaler du sandsynligvis en del mere, end det koster for tilsvarende forsikringer i RUNA.

RUNA's præmier har altid været blandt Danmarks billigste samtidig med, at kvaliteten er i top.

Det er der flere grunde til:

- ◆ RUNA FORSIKRING er et kollegialt selskab, der bl.a. tilbyder DVK'ere samt deres familier gode private forsikringer.
- ◆ RUNA's administration er enkel og effektiv. Det betyder lave administrationsomkostninger.
- ◆ RUNA forsikrer medlemmer, der ved, at der er fornuft i vedligeholdelse og beskyttelse af deres ejendele.

Selvom præmierne er lave, får du kvalitet for pengene. Hos RUNA lægger vi stor vægt på, at forsikringerne dækker netop de behov, medlemmerne har.

Hører du til dem, der endnu ikke kender RUNA? Så spørg et andet medlem af DVK og du vil høre om et kvalitetsselskab med lave præmier og fin skadebehandling.

Ud over private forsikringer kan dine veterankøretøjer naturligvis også forsikres i RUNA.

Vil du høre nærmere om betingelserne og præmierne for veteranforsikringer og øvrige private forsikringer, så kontakt Dansk Veteranbil Klub.

RUNA FORSIKRING A/S, Farvergade 17, 1463 København K. Tlf. 33 32 22 00



Veteran
forsikrings-
klubben

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20

Postbox 33

2990 Nivå

Tlf. 49 14 59 06 Fax 49 14 11 14

Svarkupon

- Ja, jeg vil gerne høre mere om billige veteranforsikringer.
- Ja, jeg vil gerne have yderligere oplysninger om private forsikringer.

Navn

Adresse

Svarkupon sendes i lukket kuvert til DVK.

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