

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 270 - December 1998 - 28. Årgang

**Dansk Veteranbil Klub**

Gl. Strandvej 20,
2990 Nivå
Telefon 49 14 59 06
Telefax hele døgnet:
49 14 11 14
Giro 600-4253
Kontortid dagl. kl. 8-14
Telefontid kl. 10-12

Bestyrelsen

Formand
Poul Suhr
Grønningen 27
8700 Horsens - 75 65 78 36

Næstformand/Forsikringsforhold
Jørgen Behrendt
Klintsøvej 8
2665 Vallensbæk - 43 53 55 03

Sekretær
Registre og Sektioner
Peter Løvstrøm Sørensen
Gedvad 39, st.th.
2800 Lyngby - 44 44 25 86

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

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

København
Claus Nebel
Fuglebakkevej 1
2000 Frederiksberg - 38 19 82 72

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

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

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

Øst- Vest- og Nordjylland
Tom B. Jensen
Holme Møllevej 21, st. tv.
8260 Viby J. - 86 14 06 35
E-mail: t_jensen@post6.tele.dk

Registre

Rover:
Henning Helmer - 49 19 27 00

Morris:
Willibald Farbmacher - 49 14 51 67

Fiat:
Ole Emil Riisager
Se under Bilhistorisk Tidsskrift

Fiat - Efterkrigs:
Asbjørn Funder - 47 77 77 74

Ford V8:
Birger Blakø - 32 94 93 97

Renault:
Anker Krarup - 66 11 43 14

Opel:
Frederik Ravn-Larsen - 32 50 12 37

Sektioner

Morris Klub Danmark:
Henrik Christensen - 97 12 24 14

MG:
Henning Andersen - 38 79 51 79

Peugeot:
Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77

Sokkelund Herreds Køreselskab:
Svend Draaby - 38 71 39 02

Køreselskab Fyn:
Fritz Knudsen - 66 13 66 10

Køreselskab Vest:
Erik Hougaard - 75 83 00 49

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

Ford T:
Jon Friis Wandall
65 90 68 11

Ferdinand Porsche:
Claus Nebel - 38 19 82 72

American Automobiles:
Peter Løvstrøm Sørensen
44 44 25 86

Mødesteder

København:
Nivågård
Gl. Strandvej 20, Nivå

Midtsjælland:
Kværkebyvej 79
Kværkeby ved Ringsted

Østsjælland:
Nygade 3, Klippinge

Fyn:
Egeskov Veteran Museum
Kværndrup

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

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

Næste Veteran Tidende udkommer uge 2 1999

Forsiden: Ford Y 1934

Foto: Jesper Holdgaard

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Månedens køretøj	15
Klubaktiviteter	6	På Saab-Museum	19
Motorhistorisk Samråd	8	Bilhistorisk Tidsskrift	23
Læserbrev	10	Erhvervskøretøjer	27
Scandinavian Classic Car Festival	11	Konkurrence	28
Månedens personprofil	12	Arrangementer	29
Morris Register	14	Køb, salg, bytte	30

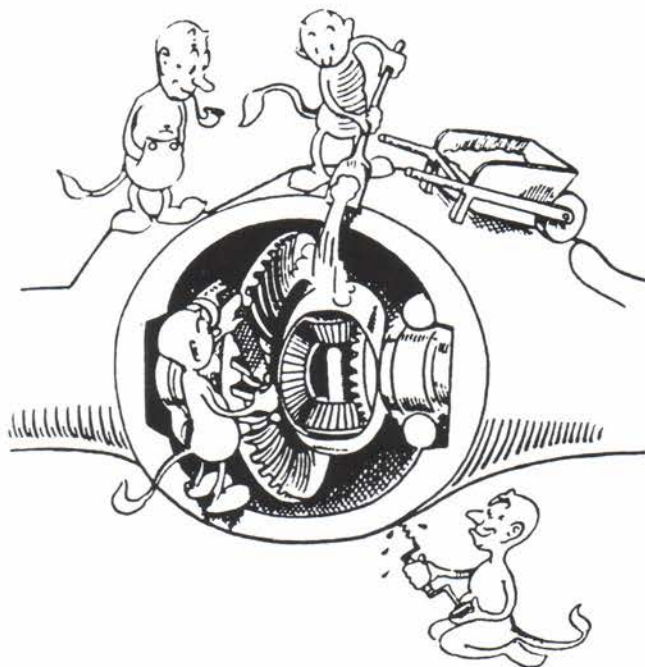
Møder

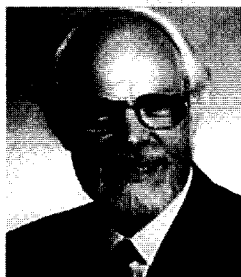
December

14. 19.00 Vestjylland, Sindinggaard - Fællesspisning og julehygge. Tilm. Tlf. 97895062.
 15. 19.00 Midtsjælland, Kværkeby – Julefrokost, bemærk tidspunktet.
 20. 13.00 Østsjælland, Klippinge – Veteran julehygge (se under klubaktiviteter)

Januar

05. 19.30 Østjylland, Ristrup - Klubmøde. Dias fra bogen "Danskernes Veje"
 07. 19.00 København, Nivå – Klubmøde. Steffen Frølich fortæller om MT-10.
 14. 19.30 Sydøstjylland, Børkop Vandmølle – Klubmøde.
 14. 19.30 Sønderjylland, Rødekro – Klubmøde. Der vises en film fra et tidligere Fionialøb.
 16. 14.00 Østjylland, Ristrup – Biblioteksdag.
 18. 19.30 Vestjylland, Sindinggaard – Klubmøde. Tilm. Tlf. 97895062.
 19. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby – Besøg hos karetmageren. (se under klubaktiviteter)
 21. 19.00 København – Virksomhedsbesøg på Danmarks Flymuseum i Helsingør (se under klubaktiviteter)
 26. 19.00 Østsjælland, Klippinge – Klubmøde. (se program under klubaktiviteter)
 26. 19.30 Fyn, Egeskov – Klubmøde
 28. 19.00 Morris Register – Klubmøde hos Mads og Tina Bengtson, Tranegilde Bygade 4, 2635 Ishøj. Tilmelding senest den 25. januar 1999 på tlf. 43536566.





Kære medlem

Så er der igen gået et år med gode oplevelser indenfor vores spændende hobby, og vi kan glæde os over en fortsat positiv udvikling for vores klub.

Veteran Tidende er nu kommet ind i en stabil rytme med gode artikler, reportager og informationer. Vi arbejder konstant på at gøre indholdet så afvekslende som muligt og glæder os over, at et stigende antal medlemmer uopfordret skriver til bladet, hvilket er med til at gøre indholdet mere levende. Heldigvis får vi positive reaktioner om ønsker og mangler, en af de ting som mange savner er oplysning om nye medlemmer og vi kan love at det snarest bliver genoptaget. Det er ikke fordi vi ikke har fået nye medlemmer, for vi har i det forløbne år gennemsnitlig fået ca. 45 nye medlemmer pr. måned, og det betyder at vi nu har mere end 3500 medlemmer i klubben.

Med dette blad medsendes den nye Medlems- & Køretøjsliste. Listen har været længe undervejs, og det skyldes at den har været igennem en grundig korrektur, men så mener vi også at resultatet er blevet godt.

Det er i det forløbne år lykkedes at få opbygget en velfungerende administration og medlemservice på vores kontor på Nivågård, som er til gavn for os alle. Også på mødestederne ud over landet har der været ydet en meget prisværdig indsats til glæde for sammenholdet i vores klub.

Med ønsket om en glædelig jul og et godt nytår vil bestyrelsen gerne sige tak til alle medlemmer for et godt og positivt år.

DVK

Med venlig hilsen

Poul Suhr
formand og ansv.redaktør



Her er en der nyder sit otium!



Hvordan vil dit nyde dit otium?

Mange pensionister oplever, at pensionstilværelsen ikke er nogen økonomisk dans på roser og endnu flere oplever, at de ikke kan gå på pension som 60-62 årige, fordi pengene ikke rækker.

De fleste har en pensionsordning i forbindelse med deres arbejde, men det er stadig en god idé - **også efter vedtagelsen af „pinsepakken“** - at supplere ordningen med en privatopsparing.

Større frihed som pensionist

Med en supplerende pensionsordning får du økonomisk frihed til:

- at lade dig pensionere som 60-årig
- at anvende udbetalingen til at indfri dine drømme, f.eks. køb af sommerhus, køb af båd, rejse jorden rundt eller ???
- at anvende udbetalingen til løbende at forsøge pensionisttilværelsen.

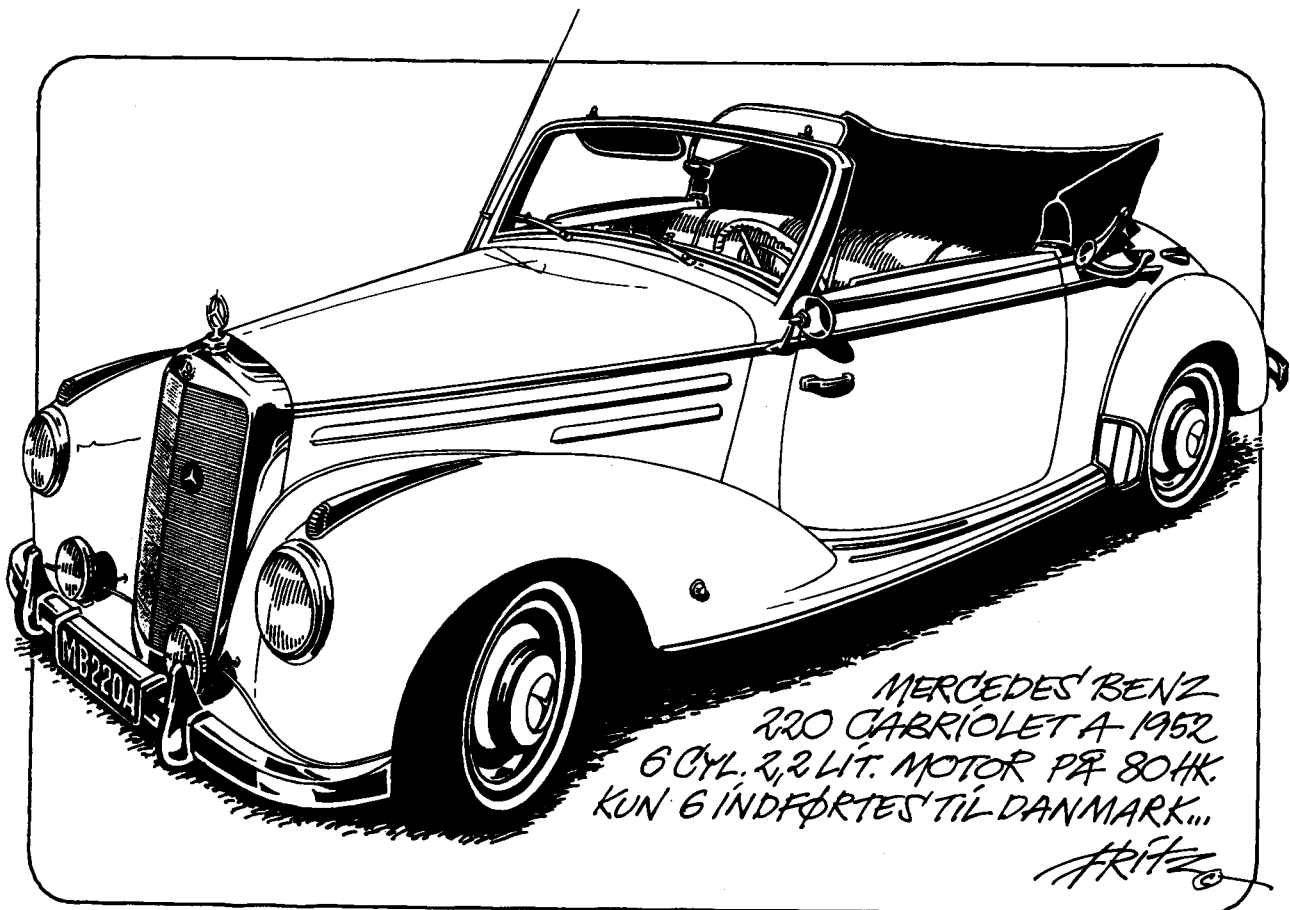
Skattefordele

Præmien for din pensionsopsparing kan fratrækkes på selvangivelsen. Hvis din indkomst er så høj, at du betaler **topskat**, vil en indbetaling på en kapitalpensionsordning ikke mindske din **topskat** - men kun ned-sætte **bund- og mellemskatten**. Dette er dog ikke tilfældet, hvis du vælger at etablere en ratepensionsordning. Indbetalingen på denne, kan også fradrages i **topskatten**.

RUNA Forsikring har et special-selskab, **RUNA LIV & PENSION A/S** der udelukkende beskæftiger sig med livs- og pensionsforsikringer og som garanterer dig en stabil og konkurrencedygtig forrentning.

Ring til **RUNA LIV & PENSION** på - 33 32 22 00.

Så hjælper vi dig med at sætte tal på din fremtidige tryghed og økonomiske frihed som pensionist - samtidig med at vi beregner størrelsen af din skattefordel.



MERCEDES' BENZ
220 CABRIOLET A 1952
6 CYL. 2,2 LIT. MOTOR PÅ 80 HK.
KUN 6 INDFØRTE TIL DANMARK...

FRITZ

**FYN EGESKOV**

Alle er velkomne til vore klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til Gods-kontoret og vore klublokaler

Tirsdag den 26. januar
Klubmøde, Egeskov-Fyn.

Aktivitetsudvalget ønsker alle en god jul samt et godt nytår.

*På aktivitetsudvalget vegne
René Dalager*

**SYDØSTJYLLAND
BØRKOP VANDMØLLE**

Husk vores faste mødedag er den anden torsdag i måneden.
Mødestart kl. 19.30

Torsdag den 14. januar 1999
Vi tager hul på det nye år, det sidste i dette årtusinde. Jeg forsøger stadig at få en smøreolieekspert på banen.

Torsdag den 11. februar 1999
Vi vil fordybe os i bilens elsystem. Martin Jensen vil foredrage.

Jeg ønsker alle en glædelig jul samt et godt nytår.

*Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen*

**SØNDERJYLLAND
RØDEKRO**

I lyskrydset på Hellevadvejen i Røde-kro køres mod Lunderup Mark. Kør ligeud indtil bebyggelsen på venstre side ophører - lige efter træerne - ligger det nye klubhus.

Torsdag den 12. november havde vi besøg af P.E. Hansen og Ivar Jensen

fra Horsens. P.E. gjorde det helt rigtige - nævnte blot et par eksotiske køretøjer - og gik så igang med at fortælle om de køretøjer, vi som veteraner især kender, og som har eksisteret i Danmark. Han ridsede de store mærker som Ford og Chevrolet op - fortalte godt om de danske samlefabrikker i starten af 30'erne og udviklingen frem til krigen. Vi hørte også om den spæde start lige efter krigen. Det var en spændende aften med kronologisk orden i tingene. Mange tak for det!

På klubaftener og senest i Veteran Tidende november 1998 efterlyste jeg ideer til aktiviteter i foråret 1999 men jeg har desværre ikke modtaget ét eneste forslag!!

Torsdag den 14. januar kl. 19.30
Vi ses i klubhuset, hvor der vises en film fra et forlængst afholdt Fionialøb.

Torsdag den 11. februar kl. 19.30
Møde i klubhuset.

Torsdag den 11. marts kl. 19.30
Hvem stiller sin garage til rådighed?

Torsdag den 8. april kl. 19.30
Forslag?

Torsdag den 6. maj kl. 19.30
Forslag?

Torsdag den 10. juni kl. 19.30
Sommerafslutning.

Frits Johansen

**VESTJYLLAND
SINDINGGÅRD**

Bilsyn uden bussemænd
- Jeg har megen tillid til folk med interesser for veterankøretøjer. De holder generelt tingene i orden, og sætter en ære i at bevare køretøjer for eftertiden. Sådan lød det, da bil-assistent Niels Hedegaard, Herning, var gæst ved novembermødet blandt midt- og vestjyderne på Sindinggård. Det var et velbesøgt møde med godt 30 deltagere, og der var livlig spørgelyst efter gæstetalerens veloplagede indledning. Niels Hedegaard kom

ind på forholdene omkring bilsyn med gamle biler og motorcykler som udgangspunkt, og var desuden omkring nummerpladeregler og forskellige udstyrsbekendtgørelse i sin gennemgang af nogle af de forhold, veteraner især er opmærksom på. Nogle af de problemer, man bliver præsenteret for i bilsynshallen kan godt give grå hår på hovedet, indrammede taleren og bad om forståelse for, at de yngre blandt personalet ikke havde helt samme klare erindring om finurlige veteranbil-detajler som de ældre, der havde prøvet på egen krop at skruer i nogle af de gamle køretøjer - dengang de var yngre.

Niels Hedegaard efterlod indtrykket af levende interesse for sin branche, der engang var frygtet af de fleste for ihærdig brug af skruetrækker og bolt- og pladesaks, men som nu bekender sig til langt større åbenhed og vilje til service.

Jule-møde

Den midt- og vestjyske aktivitet for jul kulminerer med den berømte julefrokost, som traditionen tro heller ikke i år er en frokost, men en aften-spisning. Det er også eneste punkt, hvor man afviger fra traditionerne. Finn fra Dybe garanterer for julesul og stemning, og bemærk venligst at datoen er den 14. december med start kl. 19.00. Tilmelding på tlf. 9789 5062 ikke blot tilrådes men kræves. Der er allerede en stribe reservationer ved sulebordet.

Første møde i det nye år finder sted mandag d.18. januar, og dermed er vi tilbage i den kendte rutine med møde på tredje mandag i måneden. Mere senere om dette klubmødes program.

Gorm A.

**ØSTJYLLAND
KLIPPINGE**

Ja, så er det jul igen, det markerer afd. med en „julefrokost“ med div. julehygge søndag den 20. dec. kl. 13.00.

Tilmelding senest 15. dec. til Kai på tlf. 56578205.

Så starter vi det nye års møderække



med klubmøde tirsdag den 26. januar kl. 19.00, hvor Ole Poulsen vil fortælle og demonstrere hvordan forskellige typer motorer og gearkasser fungerer og hvordan vi selv evt. kan reparere.

Så vil „Trekloveret“ ønske jer alle en rigtig glædelig jul, - og på gensyn i det nye år.

Karen, Ole, Kai

NIVÅGÅRD

Torsdag den 7. januar kl. 19.00
Medlemsmøde på Nivågård. På denne aften kommer Steffen Frølich og fortæller om, som han siger, det nye vidunderprodukt MT-10, der er et additiv til smøreolien og samtidig vises en oversigt over en række færdige smøreprodukter, som indeholder MT-10.

Torsdag den 21. januar kl. 19.00
Virksomhedsbesøg. Vi prøver at gennemføre det besøg der blev aflyst i september, så på denne aften vil vi besøge det kommende Danmarks Flymuseum i Helsingør. Mødested: Fabrikvej 25, Helsingør.
Da museet er under opbygning er det begrænset hvor mange der kan del-

tage, derfor er tilmelding nødvendig på tlf. 49145906 og fortælle Dorthe hvor mange du vil melde til.

Da det er en byggeplads og ikke en udstilling der er færdig skal vi tage hensyn til varmt tøj. Selve omvisningen foregår med hjælp af museumsinspektør Bo Bang Pedersen fra Danmarks Tekniske Museum.

Venlig hilsen Claus Neble

ØSTJYLLAND RISTRUP

Tirsdag den 5. januar kl. 19.30
Vi starter året med at se billeder fra bogen Danskernes veje. Klubben har dias med nogle af billederne fra bogen, som er lavet af Niels Jonassen. Mange af billederne i bogen stammer fra det kongelige bibliotek og DVK's arkiv. De ældste af billederne er fra omkring 1902.

Lørdag den 16. januar kl. 14.00
Endnu engang forsøger vi os med en biblioteksdag. Sidste gang kolliderede vi med Stumpemarked i Herning, men denne gang skulle der ikke være nogen hindringer.

*Glædelig jul og godt nytår!
Tom Jensen*

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 15. december
Julefrokost, og en lille quiz. Tilmeldinger modtages på tlf. 46401441 indtil den 7. dec., og med Preben Boisens hjælp får vi plads til alle!

Tirsdag den 19. januar
Besøg hos karetmageren. Tilmeld dig i Kværkeby og få nærmere besked om tid og sted. Begrænset deltagertal.
I ønskes en glædelig Jul og et godt og velkørende nytår.

*m.v.h.
Kaj Sørensen
Hans Henrik Havsted*

- Du behøver ikke demonstrere bare du skal hjælpe mig det mindste!





Nyhedsbrev fra Motorhistorisk Samråd

FIVA-nyt

Som omtalt i sidste nummer af Nyhedsbrevet er der i England oprettet en ny paraplyorganisation for dette lands veteranmotorkøretøjsorganisationer. Organisationen blev oprettet som modtræk til den gamle organisation, som var udtrådt af FIVA.

Nu har den gamle organisation besluttet at søge optagelse i FIVA igen, og samtidig har FIVA opfordret til samarbejde og eventuelt sammenslutning med den nye organisation, som blev oprettet i maj måned.

Der har allerede været flere møder mellem FIVA og den gamle organisation, og alt tyder på, at England for fremtiden vil være repræsenteret i FIVA.

Tilbage står, at Sverige, Norge og Finland stadig er ude af FIVA og forsøger at få en ny international veteran-køretøjsorganisation i gang. I Norge har en af de større klubber, Norsk Veteranvogn Klubb, søgt optagelse i FIVA på grund af utilfredshed med landsorganisationens udmeldelse af FIVA. Klubben har samtidig givet udtryk for, at den vil arbejde for, at den norske landsorganisation bliver medlem af FIVA igen.

Udviklingen går således i retning af, at den nye internationale organisation næppe får en lang levetid.

Det vil være glædeligt, hvis denne splittelse kun får kortvarig betydning. Af ressourcemæssige, økonomiske og praktiske grunde er det fuldstændigt uforståeligt, hvis der skulle være 2 internationale veteranmotorkøretøjs-organisationer.

Plaketter fra åbningen af Storebæltsbroen

Der er blevet nogle få plaketter til overs fra åbningen af Storebæltsbroen.

Bestyrelsen synes, det vil være synd blot at destruere disse plaketter. Det er derfor besluttet, at resten sælges for 50,00 kr. pr. stk.

Interesserede kan afgive bestilling - så længe der er plaketter tilbage - til Henrik Thostrup på tlf. 44 44 56 19.

Samrådets hjemmeside

Vi skal endnu en gang opfordre til, at vi får oplysning om tilsluttede klubbers hjemmesider og e-mail-adresser.

Vi er også interesserede i at få oplysning om andre motorhistoriske net-adresser, hvis I har kendskab til sådanne.

Oplysningerne sendes til:

Niels Grove
Bigumvej 16,
2770 Kastrup

eller på sjgn.grove@email.dk

Samrådets hjemmeside findes på følgende adresse:

www.danbbs.dk/~mhs

og e-mail kan sendes til:

mhs@mail.danbbs.dk

Vi har stadig planer om at lave et "bibliotek" på Samrådets hjemmeside, hvor man kan læse alle artikler i Nyhedsbrevet siden starten i december 1993, således at man kan søge på overskrifter fra artiklerne.

Om kort tid vil vi have den tidligere udsendte artikel om, hvad man skal passe på ved køb og salg af brugte køretøjer og "stumper", lagt ind på hjemmesiden. Artiklen er lavet af advokat Anders Aagaard, som er medlem af Jaguar Club of Denmark, og han har i artiklen også 2 forskellige eksempler på aftaler, som kan bruges ved salg af køretøjer.

Deponeringsordningen

Statens Bilinspektion (SBI) har som tidligere omtalt i Nyhedsbrevet (nr. 1 og 2/1998) accepteret en permanent

ordning, hvorefter ejeren kan deponere sit køretøjs nummerplader hos forsikringsselskabet, indtil køretøjet er klar til periodisk syn.

Denne ordning er nu udvidet til også at gælde ved stilsandsforsikringer. Det betyder, at det er tilstrækkeligt, at ejeren afmonterer nummerpladerne og selv har dem liggende. Samtidig skal køretøjets forsikring ændres til en stilsandsforsikring.

Ændringen er sket, fordi flere forsikringsselskaber ikke ønsker at opbevare nummerpladerne.

Vi er meget glade for denne smidighed fra SBI's side, og vi skal kraftigt opfordre til, at der ikke sker misbrug af den nye opbevaringsmulighed. Aftalen hviler på den udtrykkelige forudsætning, at nummerpladerne ikke bliver anvendt på et køretøj i stilsandsperioden.

Man kan få de nødvendige blanketter ved henvendelse til:

Statens Bilinspektion
Bookingafdelingen
ATT.: Christine Ebbesen
Postboks 1001
2650 Hvidovre.

MTBE i benzinen

Som omtalt i Nyhedsbrev nr. 2/1998 har æterforbindelsen MTBE erstattet bly i benzinen.

Vi brugte i Danmark i 1996 omkring 47.000 tons MTBE, og dette var i 1997 faldet til ca. 16.000 tons.

Stoffet er fundet i grundvandet 11 steder, ligesom vandværker har fundet stoffet i de primære magasiner, som bruges til drikkevand. De fundne koncentrationer er meget lave, men giver alligevel grund til bekymring.

Miljøstyrelsen har derfor udarbejdet en handlingsplan, hvor man opstiller nye og skrappe krav til indretningen af benzinstationer. Man vil desuden lave en oplysningskampagne for at nedsætte forbruget af 98 oktan benzin, idet et lavere forbrug af 98 oktan benzin vil



nedsætte forbruget af MTBE.

Miljøstyrelsen vil også undersøge muligheden for at forhøje benzinafgiften for benzin med MTBE for på den måde at nedsætte forbruget.

Det er også overvejet at erstatte MTBE med andre stoffer, man man har endnu ikke fundet et godt alternativ.

Ud over dette vil Miljøstyrelsen fortsat undersøge indholdet af MTBE i regnvand og overvåge indholdet i grundvandet.

Ny skrotordning

Miljøstyrelsen har gennem flere år arbejdet på en ny bekendtgørelse om miljørigtig håndtering af skrotaffald.

I Nyhedsbrevet har jeg tidligere omtalt dette arbejde - se nr. 4/1997 og nr. 2/1998.

Nu forventes det, at udkastet til disse regler udsendes til høring i denne eller i næste måned. Bekendtgørelsen kan herefter forventes klar i løbet af foråret 1999, hvis der ikke opstår nye problemer.

Et af problemerne er, at det endnu ikke er afklaret, hvordan de øgede miljøkrav skal betales. Der er nævnt flere modeller, f.eks. at finansieringen sker gennem et gebyr på alle lovpligtige ansvarsforsikringer eller på vægtafgiften. Uanset hvilken ordning, der vælges, skal der indføres en hjemmel til at opkræve pengene i miljøbeskyttelsesloven. Miljøministeren vil fremsætte forslag om det umiddelbart efter Folketingets åbning tirsdag den 6. oktober 1998.

Et andet problem kan være, hvis de nye miljøregler skal godkendes af Europakommissionen i Bruxelles.

Det er planen, at alle godkendte autoophuggere inden den 1. januar 2000 skal indføre et miljøstyringssystem. Der skal desuden føres regnskab over vægt og mængde af skrotaffaldet samt bortskaffelsen og genanvendelsen.

Lidt statistik

"Vejtransporten - i tal og tekst" (oktober 1997) udgivet af De Danske Bilimportører kan bl. a. oplyse, at Danmark ligger på 5.-pladsen med

hensyn til antallet af personbiler med katalysator i Europa. 42 % af vores biler har katalysator. I Sverige er 51 % af bilerne udstyret med katalysator - i Holland, Østrig og Schweiz har h.h.v. 58, 60 og 75 % af bilerne katalysator.

Statistikken er blevet indskrænket for de gamle køretøjers vedkommende, idet man ved opgørelsen af bestanden af personbiler pr. 31.12.1996 med fordeling efter 1. registreringsår nu har en samlet opgørelse for biler før 1987. Det er dog stadig muligt at se nogle interessante oplysninger om gamle biler.

I bestanden pr. 31.12.1996 er der f.eks. 1.182 stk. Jaguar personbiler, 667 stk. Morris Marina, 3.161 stk. Morris Mascot, 1.524 stk. Morris 1000, 501 stk. Volvo PV 444-544, 3.129 stk. Volvo Amazon og 280 stk. Morris Mascot Van, som er indregistreret første gang før 1987. Statistikken opgør den beregnede årlige afgang (ophugning) af indregistrerede personbiler til 82.800 i 1996. Det anføres dog, at tallet er usikkert som følge af variationer i antallet af midlertidigt afmeldte biler. Der var således i 1996 en nettotilvækst af personbiler på knap 60.000 stk.

Brug af styrthjelm

Som tidligere omtalt har Færdselsstyrelsen i cirkulære af 21. april 1997 beskrevet, hvorledes førere og passagerer på motorcykler, scootere og knallerter fra før 1951 kan fritages for at bruge styrthjelm. Betingelsen er, **at** der er tale om et veteranoptog, **at** køretøjerne deltager i optoget af "teknisk-historisk grunde", og **at** optogets hastighed er lav. I disse tilfælde gælder dispensationen kun under selve optoget, men ikke under kørsel til og fra optoget. Det er ikke nødvendigt at ansøge politiet om dispensation - det er tilstrækkeligt at optoget opfylder de anførte betingelser.

Ud over disse særlige veteran-regler findes der også Sundhedsstyrelsens vejledning nr. 160 af 16. september 1998 om dispensation for brug af

fastspændt styrthjelm under kørsel med motorcykel og knallert. Vejledningen træder i kraft den 1. november 1998.

Vejledningen, som Styrelsen har udsendt til alle landets læger, giver mulighed for at give dispensation, "når fy-siske eller psykiske sygdomme efter lægelig vurdering umuliggør anvendelse af beskyttende hjelm."

Attesten skal altid medbringes under kørslen og på forlangende forevises for politiet.

Som helbredsforhold, som kan danne grundlag for dispensation, nævnes bl.a. mangelfuld udvikling af nakkens eller halsens muskler, sygdomme i rygsøjlen og kraniedeformiteter. Det kan også være førerens psykiske tilstand eller hudsygdomme - i disse tilfælde bør attesten udfærdiges af en speciallæge.

Det står enhver frit for at gætte, hvilken grund visse motorcyklister med rygmærke bruger til at få dispensation !

Ventetiderne hos Statens Bilinspektion

Det fremgår af dagspressen, at Statens Bilinspektion (SBI) i den sidste måneds tid har udvidet staben med yderligere 100 synsmedarbejdere for at kunne leve op til sin egen målsætning om en ventetid på højst 7 hverdage for ejerskiftesyn.

SBI har samtidig indført overarbejde for at lette trykket fra den pukkel, som er oparbejdet.

Samrådets bestyrelse har ikke kendskab til, om der har været særlige problemer i forbindelse med indførelsen af periodisk syn for veteranbilerne. Da vi ikke har hørt noget, må vi gå ud fra, at der kun har været få eller be-skedne problemer.

Ole Lindberg, den 11. oktober 1998.



Haslev d. 16. nov. 1998

Læserbrev

Teksten til billederne af Hans Jensens flotte 1922 Ford T i Veterantidende fra november bragte skrivelysten frem i mig.

Der står under billedet at Fords T model blev konstrueret af Henry Ford og Chas Sørensen, og de samme to opfandt samlebåndet, men ingen af disse oplysninger er vel helt korrekte? For hvem konstruerede egentlig T modellen?

Nu er historien om Henry Ford selvfølgelig kendt af en masse af Veterantidende's læsere, men alligevel, en lille repetition.

Henry Ford var en af dem som tidlig indså at automobilet havde en fremtid som praktisk transportmiddel.

Ford var en mand med erfaring fra dampkraft og elværker, han havde bygget sin kendte buggy hjemme i køkkenet på Bagley Ave. i Detroit, været med i et forsøg på at starte en bilproduktion i 1899 som mislykkedes og i 1902 byggede han racerbilerne Arrow og 999.

Med denne ballast etablerede han i 1903 The Ford Motor Co. og her lavede man indtil 1905/6 vogne af typen med en stor en eller to cylindret

motor under gulvbrædderne, som var almindeligt i USA dengang.

Udviklingen i bilindustrien gik med stormskridt de første år af det tyvende århundrede, også hos Ford var der forandring på vej, de nye tider begyndte med model N.

Fords model N var på tegnebrættet i januar/februar måned 1905, og inden året var omme blev den første N prøvekørt. Hvem konstruerede så denne model N? Bilen som skulle bringe Ford videre, og som var bærer af alle ideerne til den senere T model.

De kilder jeg kender siger at det gjorde Henry Ford, med hjælp af Childe Harold Wills.

Hvem var Childe Harold Wills? Jo, han var en ung mand, kun 25 år gl. som var begyndt som assistent hos Ford i 1902, som hjælp ved konstruktionen af de førnævnte racervogne. Wills var en begavet tekniker og han

fik meget stor indflydelse på Fords vogne.

Da N modellen gik i produktion sidst i 1906, så var det T modellen som kom på tegnebordet, nu var det igen Ford og Wills som stod i spidsen, men denne gang nævnes også en tysker, Galamb, og endnu et par andre.

Disse var mændene bag T modellen. Chas Sørensen, som var født i Danmark, og kommet til USA sammen med sine forældre som fireårig, blev ansat hos Ford i maj måned i 1905, 4-5 måneder efter at Ford og Wills var begyndt på projekt N.

I Sørensens første tid hos Ford var han ansat i jernstøberiet og på modelværkstedet, men Sørensen var en dynamisk mand, og inden længe var han leder af disse afdelinger, men Sørensens bidrag til den nye T model har nok højest været nogle modeller eller støbeforme.

Sørensen gjorde karriere hos Ford og blev senere en af de højest placerede personer i Fords fabrikker, ydede bidrag til effektivitetsforøgelse og forbedrede samlebåndet gjorde han også, men opfinde samlebåndet, det var en evolution der var begyndt længe før.

Det at fremstille maskiner og andre genstande af helt ens komponenter, hvornår begyndte det? Jeg ved det ikke, men så tidlig som i 1805/10 fik The Royal Navy i England fremstillet 100.000 helt ens taljeblokke på maskiner konstrueret af Marc Brunel, senere fulgte massefremstilling af skydevåben, symaskiner, Oldsmobile og meget andet.

Knud Marker
Haslev



MT-10™
Metal treatment

Gi'r uovertruffen slidbeskyttelse

Med MT-10™ antislid additiv fra MPC i USA opnår du en enestående slidbeskyttelse og sikre et langt liv for din motor, gearkasse, differentiale, lejer, aksler, kæder m.m.

Nemt i brug. Det koncentrerede additiv MT-10™, skal blot tilsættes olien i motor, gearkasse m.m. Pris fra kr. 139,00
Fås også som højtrykssmørefedt PL-10. Patron kr. 121,95
Eller som penetrerede olie MO-10. 250 ml spray 69,95.

Bestil direkte og yderligere information
3253 5922

Steffen Frølich ApS Lindevej 6 2791 Dragør
e-mail sfrolich@post6.tele.dk

Palle Winther

Er kendt og søgt af Rolls Royce ejere, langt ud over landets grænser, for sin dygtighed og perfektionisme, med at få en klassisk Rolls til at spinde perfekt. Omhu og kun det bedste får plads når Palle tryller med en Rolls. Derfor er det ikke tilfældigt at MT-10 har fundet nade for Palle's øjne, når det gælder omhu og perfekt pleje af en klassisk bil.

SCANDINAVIAN *Classic Car* FESTIVAL

VELKOMMEN til det største skandinaviske arrangement for veteran- og klassiske biler nogensinde. I sommeren 1999 skal Danmark, Norge og Sverige under venskabelige former dyste om de bedst restaurerede biler - de sjoveste tidstypiske udklædninger og de fineste børnebiler.

Stort familieshow

En rigtigt familieoplevelse med konkurrencer for alle aldre. Vi afholder ialt 10 stævner på skandinaviske herregårde. Finalisterne kåres ved et stort show i København og bagefter er der specialudstilling af alle finalebilerne.

PR for interessen

Ud over at alle deltagerere skal more sig, er formålet nemlig at fremme interessen for vores historiske køretøjer - og måske kommer du på TV!

1/2 mio. kr. i præmier

Her er chancen for at vinde uhørt flotte præmier fra en totalsum på en halv million.

Hovedpriserne er **Kr. 50.000** og **Kr. 30.000**. Desuden gives 10 præmier á **Kr. 10.000** og 24 weekendrejser til London samt gaver til alle også børnene.



CONCOURS D'ELEGANCE

Bedømmelse af originale biler i perfekt stand foretaget af nationale- og internationale bilkyndige.

CONCOURS DE CHARME

Publikumsbedømmelse af tidstypisk udklædning af én eller flere personer eller familien med én original bil.

BØRNEKONCOURS.

Konkurrencer for jer under 12 år. Der er 3 klasser:

Fineste børnetrædebil fra før 1974

Bedste sæbekassebil som junior selv har bygget

Vinder af race arrangeret for sæbekassebiler.

Sådan foregår det

Finalister fra de indledende stævner i Jylland, på Fyn og Sjælland går videre til det nationale stævne på Egeskov slot og vindere herfra går videre til den store Skandinaviske finale i Øksnehallen i København.

Hvem arrangerer og hvor sker det?

Kåring af deltagerne foregår på 10 bilstævner i Danmark, Norge og Sverige - nogle kender vi, f.eks Klampenborg Classic Autojumble, Båstad, Ånnaboda Festival og Ekeberg i Norge. Andre er nye stævner, arrangeret af DVK i Danmark og Norsk Veteranovogns Klub i Norge.

Tilmeldingsfrist 1. februar 1999

Tilmelding og betaling samtidig: Kr. 400 pr. bil og Kr. 100 pr. børnebil (Betal i tide for efter 1.1.99 + 50%)

Deltagere kan tilmelde mere end én bil - men kun én bil i én klasse.

Tilmelding vedlagt betaling sker i den rækkefølge de modtages. Komplet regelsæt fremsendes ved kvittering for deltagelse. Vil du ikke acceptere disse, refunderes tilmelding uden problemer.

*Vi glæder os til at give mange gode oplevelser ved Scandinavian Classic Car Festival
- en gentleman konkurrence på højt niveau for hele familien*

Med venlig hilsen Dansk Veteranbil Klub og Classic Events

Bestem hvor Du vil deltage og i hvilken klasse

SCANDINAVIAN
Classic Car
FESTIVAL

BIL: TYPE: ÅRGANG:

NAVN: POSTNR.:

ADR: BY:

KONKURRENCER: CONCOURS D'ELEGANCE CONCOURS DE CHARME

KLASSER: TIL 1940: VETERANBILER: ÅBEN BIL LUKKET BIL

1941-60: KLASISKE BILER: HVERDAGSBIL SPORTS- OG LUXUSBIL

1961-74: HISTORISKE BILER: HVERDAGSBIL SPORTS- OG LUXUSBIL

BØRNEKONKURRENCER: ORIGINAL TRÆDEBIL SÆBEKASSEBIL SÆBEKASSEBIL RACET

KLAMPENBORG GALOPBANE 30.MAJ RISTRUP HOVEDGÅRD VED ÅRHUS JUNI/AUG EGESKOV SLOT AUGUST

Tilmelding med betaling til: Classic Events, Box 40, 2000 Frederiksberg, Giro 1199-1672-2863 - senest 1. februar 1999



MÅNEDENS PERSONPROFIL

DVK

Af P. E. Hansen

De fleste mekanikere, der er fyldt tres år, er forlængst „sivret“ til beslægtede fagområder - eller noget helt andet. Iver Jensen er blevet ved faget, Han kom i lære i 1955 hos Aage Pedersen i Hatting, et landværksted hvor der kom mange førkrigsbiler, og er nu ene-mekaniker på et større firmas autoværksted.

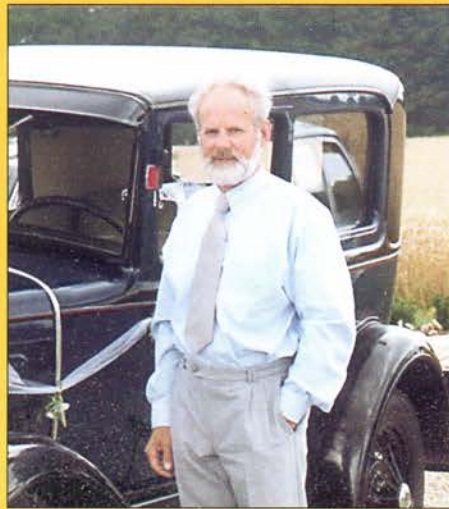
Hvordan var dagligdagen på værkstedet midt i 1950'erne?

Vi var fire mand, mester, to svende og mig, og som lærling måtte jeg tage det arbejde, der dengang var lærlingens. Smøre biler, afvaske dele, rydde op og feje gulv. Det fyldte ikke hele hverdagen, naturligvis reparerede jeg også, i begyndelsen under vejledning eller gik svendene til hånde. Vi havde gassvejselanlæg og drejebænk, så jeg prøvede at svejse og dreje. På mesters initiativ blev jeg sendt hen til den lokale smed for at lære at smede, slibe og hærde en mejsel. Vi reparerede cykler og knallerter, og jeg løb til den betjente benzintank. Sammenlignet med nutidens værksteder havde vi ikke mange hjælpemidler, så meget arbejde var liggende på rullebrædder ind under bilen. Lys og varme var der ikke meget af, sommetider blev småting klaret udendørs. Mester påtog sig også malerarbejde i mindre omfang, så jeg kom til at afdæk-

Iver Jensen

Horsens

DVK medlem nr. 670



lokale autoriserede Chevrolet-reparatør og timelærer på skolen. Dengang var der udover forhandlere med værksted, også værksteder der af General Motors var anerkendt som reparatører, de fulgte bl.a. GM's kurser for mekanikere. Kristensen havde ikke nogen teoritisk uddannelse, men alligevel dyb indsigt i motorteknik og elektronik. Jeg erindrer tiden på Teknisk Skole med glæde, her fik jeg en god teoritisk viden om biler - den tids biler.

Har du kunnet klare dig med en uddannelse, der formelt sluttede med svendeproven i 1959?

Nej slet ikke. I 1960'erne tog jeg på Teknisk Skoles kursusafdeling kurser i gasvejsning, lysbuesvejsning og drejning. Mit job har ofte været reparationer af lastbiler, og ved erhvervsbiler er der mange andre opgaver end de rent motormæssige, karrosseri, chassis, hydraulik, ladopbygning m.v. Derfor er det nødvendigt at kunne fagdiscipliner der ligger udenfor mekanikerfaget. For at have indsigt i den elektronik moderne biler er fyldt med, har jeg også deltaget i elektronikkurser. Jeg har oplevet at benzinmotorer blev fortrængt af dieselmotorer. For at indføre mekanikere i dieseltækni gennemrejsede Teknologisk Institut provinsen med en stor jernbanevogn, der var indrettet som dieselskole. I vognen var installeret autodieselmotorer, således at man i praksis kunne adskille, samle og justere dieselsystemet. Også her mødte jeg dygtige lærere, der kendte teknikken til bunds. Efterhånden er mange tekniske manualer til biler på engelsk, så jeg tog flere vintre aftenskolekursus i engelsk. Mange af min årgang havde jo ikke sprog i skolen.

Med de mere end fyrre år ved faget må du have arbejdet med mange bilmærker og -årgange.

Hvis vi skal tage yderpunkterne, så er det Ford T og Jaguar. To Jaguar'er står klart i min erindring. Den ene var en XJ V12, årgang 1973, 12 cy-

ke og vandslibe. En enkelt gang fik jeg lov at sprøjte nogle skærme, det gav mig lyst til at lære malerteknikken.

Du gik også på Teknisk Skole

Første år var aftenskole, og det egentlig drøjt. Skynde sig hjem efter fyraften, vaskes, have lidt at spise og så på cyklen til Horsens, vi skulle møde 18.15-20.00, så man havde travlt. Aftenskolen var første år tværfaglig, i klassen var flere håndværksfag repræsenteret, fagene var dansk, regning, frihåndstegning og projektionstegning. De næste tre år var dagsskole tre uger om vinteren, i klassen var vi udelukkende mekaniklærlinge fra landværksteder. Vi havde en inspirerende lærer, Harald Kristensen, han var mestersvend hos den



Klubbens Swift var i 1998 med til åbning af Storebæltsbroen, forinden måtte den have en større gearkasse-reparation hos Iver Jensen. (Se VT nr. 264)



lindre med 4 karburatorer og elektronisk tænding, gearkassen havde automatisk skifte. Elektronisk tænding var noget ganske nyt dengang. Den anden var en XJ 6 serie 3, årgang 1980, med sekscylindret motor. Den havde elektronisk benzinindsprøjtning, Borg Warner automatisk gearkasse og klimaanlæg. Jeg har haft gearkassen skilt ad, når man adskiller og samler sådan en gearkasse gælder det om at have styr på stumperne. Det er en behagelig oplevelse at spænde sidste møtrik, starte Jaguar'en, køre en tur og registrere at det virker.

Engang var klimaanlægget utæt. Det er bygget ind under instrumentbordets midterkonsol. For at få anlægget ud skal hele instrumentbordet ud, ligeledes gearkonsollen, ledningsforbindelser skal adskilles og mærkes med numre for at man kan samle det rigtig igen, og der er virkelig mange ledninger. Det er en større sag der tager lang tid, og det foregår i en ubekvem arbejdsstilling. Man kan ikke påstå at Jaguar-konstruktørene har tænkt på mekanikerfingre og plads til håndværktøj. Jaguar'er er lækre biler, bare ikke for mekanikere.

I min læretid fra 55 til 59 kom enkelte efterkrigsbiler på værkstedet, af de gamle husker jeg Ford fra T til V8 1939, Y og Prefect. De fire- og sekscylindrede Chevrolet'er, De Soto, Plymouth, Pontiac, Opel, Nash, Morris 8 og 10, Austin 7, og den flotteste en Chrysler fra 1931. Den mest specielle var en Rover med både side- og topventiler, side til udstød og top til ind sug.

Dine egne gamle biler.

Hvis en Renault 4 fra 1968 er gammel, så har jeg kun gamle biler. Ford A Tudor'en fra 1930 købte min far i 1954, siden overtog jeg bilen og restaurerede den i slutningen af 1960'erne. Jeg har to Fiat Spyder'e fra 1960. Jeg ville gerne have en MG, men der var langt mellem MG'erne først i 1980'erne, hos Peter Hass så jeg en Spyder der var til salg. Den var i meget dårlig stand, men jeg var indstillet på at bygge den op. Nogle år senere fik jeg tilbudt en anden



DN 72.975, Spyder nr. 1. Karrosseriet er formgivet af Farina. Maler- og polsterarbejde er hjemmearbejde.



Spyder nr. 2 på bedding. Kun der øverste del af karrossen kan bevares, de fleste ville have opgivet bilen. F.eks. udskiftes hele bagpanelet med en nyfremstillet del, dannet af ophamrede pladestykker samlet ved gasvejsning til et komplet panel. Og undervejs må der fremstilles hjælpeværktøj og fixturer.



Spyder som reservedelsbil, den var i bedre stand end Hass-bilen, så den restaurerede jeg og har kørt sommeren 1992. Nu er jeg igang med at restaurere Spyder'en jeg købte hos Hass. Endvidere har jeg en Innocenti, det er en italiener bygget på Austin Sprite basis, den skal også have hele turen. Fælles for de tre indregistrerede biler er at de har været totalt adskilt. Renault karrossen er boltet til platformbunden, den kan adskilles som en bil med chassisramme.

Vi sidder i dit værksted, udover håndværktøj er der meget andet.

Jeg ønsker at lave mest mulig selv, når jeg restaurerer biler. Gennem årene har jeg samlet elprøveapparater, nogle pladebearbejdningsmaskiner, anlæg til gas- og CO2 svejsning, jeg har to symaskiner og kompressor anlæg til sprøjtemaling. Selvom mekanik er mit job slapper jeg af i værkstedet, ikke hver dag der er jo andet i livet end biler.

Morris Register Danmark

Lad det være sagt med det samme: Vi er bedre til at køre ture, holde møder og hygge os, end at pudse og polere biler, end sige skrive beretninger. Men bilerne er gået i vinterhi og så er der tid til at skrive en lovprisning over klubbens og Deres ærbødigstes bedrifter. Vi starter med Morris-week i Roskilde, som blev afholdt med stor succes i en uge i juli måned 1997. Deltagerne fra England, Skotland, Tyskland og Danmark havde en uge som må betegnes som vidunderlig. Efteråret og vinteren igennem afholdtes der de obligatoriske Morris møder hos forskellige medlemmer. Traditionen tro kørte vores Poul Jensen med sin 10/6 Special i januar måned til de franske Alper, for at holde Morris flaget højt ved „Rallye Glace et Neige“ i Grenoble. Foråret nærmer sig altid hurtigere end man kan samle bilen, dog var alle klar til en tur på Fyn, som desværre måtte aflyses på grund af strejken. Nivå-Centerløb blev afholdt i traditionel stil pinselørdag. Dette er en årlig tilbagevendende begivenhed så slå kryds i kalenderen. Vores højtærede medlem Bent Riff havde på meget kort tid opreklameret og organiseret „1000 køretøjer i Roskilde“ i forbindelse med byens 1000 års jubilæum. En søndag der vil blive husket både af indbyggerne, Morris-pigerne der smurte 3000 madpakker, og deltagerne som nød dem. Sommer 1998 var der ikke planlagt noget, dog var der en gruppe på 4 biler som tog til England i juli måned, nærmere betegnet „Ardingly Steam Fair“. Som den pligt-opfyldende formand jeg er, måtte jeg se til deres ve og vel. Så i løbet af weekenden besøgte jeg dem over the-re. Modtagelsen fra både de danske og engelske deltagere var overvældende. Det samme var regnen og stormen, men hvor havde vi det skægt. I august måned havde „Sjællands Motor Veteraner“ 20 års jubilæum, hvilket blev organiseret over en weekend på smukkeste vis, af Bente og Bent hvem ellers RIFF. Ligeledes stod Jytte og Ole Nordlund

for en fin weekend ved Sejerø Bugten, for dem der havde deltaget i Morris-week i 1997. Undertegnede blev inviteret og deltog som Morris-repræsentant, i Dixi's 70 års festlighederne (som har været omtalt i sidste blad) i Thüringen (Midtjylland). Udover dette afholdes der blandt de forskellige grupperinger både fester og småture som aftales ved møderne eller telefonisk som en pludselig indskydelse fra det ene eller andet medlem. Nu er tiden kommet hvor der igen afholdes Morris møder i de forskellige medlemmers hjem. Dette fører til traumatiske reaktioner hos de „heldige“ som jeg ved venlig henvendelse og psykisk pres overtaler til at stille hjem og køleskab til rådighed. Hvorfor nu dette? En klub er kun så god som sine medlemmer, og vi eregod. Det er os der bestemmer lugten i bageriet og efter antallet af mødedeltagere så lugter der rigtig godt. Vi nærmer os efterhånden grænsen for hvad en almindelig dansk standardbolig/køleskab kan rumme af Morrismænd. Det er heller ikke blevet billigere siden vores piger sideløbende holder møder for

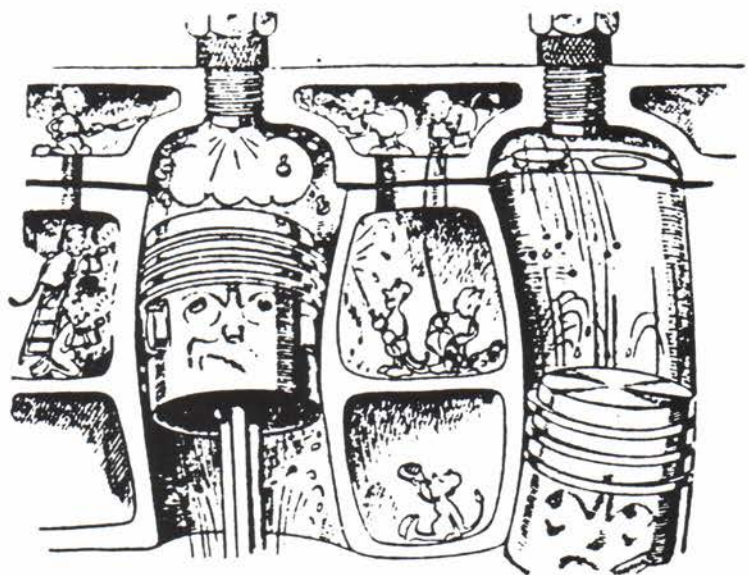
sig selv, med modeshow og lignende med uanede økonomiske konsekvenser til følge. Jeg for eksempel, har brug for en ny kaleche og så køber fru en gud hjælpe mig et tørklæde! Hvad laver vi ved de møder? Kom og se selv, men husk at melde dig til forinden. Nu til næste års store planer.

Vinter: Is & Sne rally. Forår: weekend i Sverige. Sommer: Sønderjylland plus det løse. En tur til Færøerne, Sydfrankrig, Bayern eller Gilleleje, bare vi har det sjovt.

Til sidst vil jeg benytte lejligheden til at takke alle medlemmer for deres venlighed og hjælpsomhed, når der er brug for det i klubbens tjeneste. Ligeledes tak for den store tolerance der udvises overfor præsidentens eventuelle fejl og mangler, som jeg ikke har.

Med disse beskedne ord ønskes alle Morris Ladies and Gentlemen en God jul og et godt og tilfredsstillende år 1999.

The præsident
Willibald Farbmacher





FORD Y 1934

Små biler med små motorer har altid interesseret mig, ja i det hele taget, små køretøjer, tohjulede såvel som firhulede. Det begyndte i barndommen med knallertmotorer som vi byggede ind i cykelstel.

I 1961 boede min kone Jønna og jeg i Ulstrup og havde en Ford Y 1934 som familiens køretøj, den blev også benyttet når min ældste søn, Lars og jeg legede sammen. Jeg havde bygget en lille gokart til ham, chassiset var fra Jonnas gamle cykel, motoren var fra en B.F.C. knallert, hjulene fra Lars' trehulede cykler. Den kørte han rundt på i Ulstrup anlæg. Der var en nedlagt tennisbane med asfalt på.

Denne Ford Y havde familien mange herlige oplevelser med, senere blev det Ford V8 36, Crosley 54, også kaldet Crosomobil, Trabant 62 og mange andre forskellige mærker.

Da jeg som efterløner i 1995 gik på jagt efter en egnet veteranbil var der mange at vælge imellem, helst ville jeg have en Ford Y 34, jeg ringede til de medlemmer der ifølge medlemslisten havde en sådan model, den 6-7-1996 lykkedes det at finde en hvor pris og tilstand stod i rimeligt forhold til hinanden. Den befandt sig bag en del forskellige ting og sager i en garage på Skanderborgkanten. Efter lange forhandlinger og en del kopper kaffe lykkedes det, med en restaureret Diesella skubberknallert og nogle kontanter, at nå til enighed.

Men først skulle jeg have bygget et værksted, så bilen kunne få en ansigtsløftning, og jeg nogle sjove timer med at restaurere bilen. Ifølge de originale papirer var det et personautomobil af mærket Ford Junior, model Y 1934, havde 4 cylindre med en diameter på 56,64 mm og en slaglængde på 92,56 mm. Motornr. Y 76733 og samme stelnr. Ialt et cy-



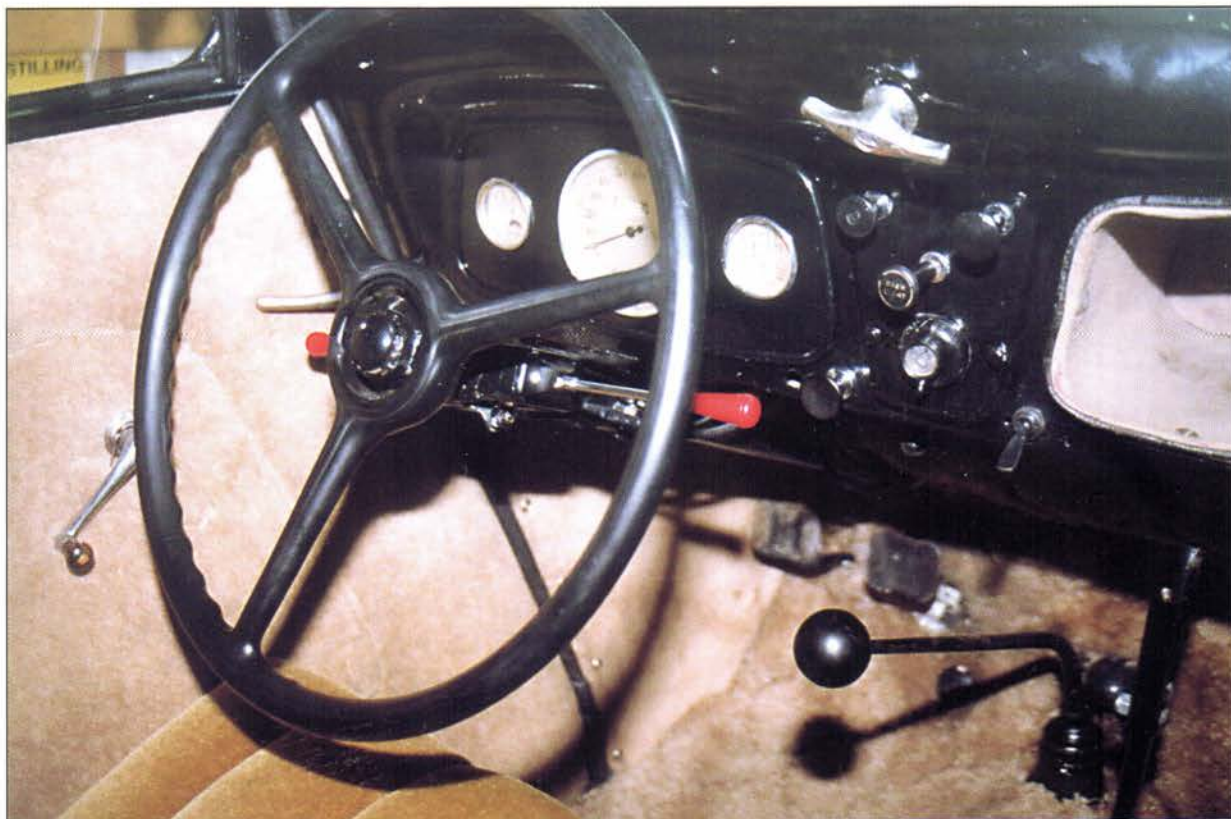
lindervolumen på 946 ccm. En 4/5 persons lukket Tudor indregistreret første gang til Heming Motor Co. den 8-9-1934. Den 29-9-34 blev køretøjet indregistreret til overtjener Ib Hansen i Heming, nummeret beholdt han, det var Ø 652. Bilen havde dengang blå karrosse og sorte skærm med flødefarvede hjul. Allerede året efter skiftede bilen ejer og blev indregistreret til gårdejer J.P. Petersen, Amdi mark, Thinghøjhus ved Mørke, med nr X 8199. Bilen blev så benyttet indtil krigen, hvor den var klodset op og plademe afmeldt. Den 22-6-46 fik den plader på igen. 27-3-56 overtog gårdejer A. Chr. Pedersen, Krogsbæk ved Hornslet vognen, som nu fik nr. XH 21335. 28-11-56 overtog Poul Pedersen både bilen og gården Thinghøjhus, fik bilen synet og godkendt den 23-12-56, han fik bilen malet rød over det hele, fik den lokale smed til at montere en ratstamme fra en Ford

Popular og en forkofanger af ubestemmelig oprindelse. Bilen kørte så til den blev afmeldt den 29-8-67 og stod så i laden i 23 år. Bedstefar købte bilen. Sønnen kørte i den og nu arvede bamebarnet den 15-4-90 så køretøjet. Han har jeg haft kontakt med og han har givet mig mange oplysninger om bilen. Han sælger den så uindregistreret til Silkeborg Motor Co, der videresælger den til Skanderborgmanden som jeg så køber den af. Bilen var i rimelig stand, let at syne, sagde sælgeren, hvis den bliver adskilt totalt og lavet i orden. Javel sagde jeg, det er den første veteranbil jeg går igang med. Lad være med at skille den totalt ad på en gang, var hans råd. Han havde adskillige pakasseprojekter stående i garagerne. Biler som han havde overtaget fra fastkørte restauratører. Min garage eller værksted 7x5 m var nu klar til at modtage klenodiet. Nå der er vraget, sagde min hustru, da

Fortællingen side 17

MÅNEDENS KØRETØJ FORD Y 1934





Som det ses på billedet er det ikke den rigtige kofanger. Så hvis nogen kan hjælpe mig med en original for- og bagkofanger samt en Ford Junior motor, da den der sidder i bilen har tabt pusten.

jeg ankom med bilen på en lejet auto-trailer. Det er mærkeligt så forskelligt man kan se på den samme ting. Men hvad som efterlønner havde jeg jo tiden til det. I løbet af den første uge blev bilen adskilt i hoveddele, som vi sagde i militæret. Sælgeren anbefalede at adskille en ting ad gan-

gen, og gøre den helt færdig til montage, inden jeg gik igang med den næste. Sikkert et udmærket råd. Jeg valgte dog som maskinarbejder og flymekaniker at afmontere køler, kølergitter, døre, sæder, interiør den første dag, fornudd, instrumentbræt, kofanger, bagagebærer den næste.

Sådan gik der 14 dage hvor jeg noterede for hver dag, hvad jeg havde lavet, hvor lang tid det varede og hvad der skulle repareres, udskiftes eller anskaffes. Så var bilen totalt adskilt i store træk.

Jeg valgte at slibe nitterne væk, der holdt karrosseriet fast til chassiset,

Fortsettes side 18



så ville jeg senere holde det sammen. Afstivningen af karrosseriet mente jeg at være meget omhyggelig med, kryds osv, alligevel var der 10 mm der senere skulle kompenseres for ved montagen. Da det kun var tagkanten der holdt sammen på for og bagende på karrossen, idet plademe under dørene og trinbrædderne var rustet væk, så det skrævede lidt trods min afstivning. Karrosseriet blev monteret med et par gennemgående lagter, der kunne bruges som bærehåndtag, så jeg kunne vende og dreje det efter behag. Motoren blev monteret på en vogn. Chassiset på et par bukke, så var jeg klar til at behandle de enkelte dele.

Det var lykkedes mig at frenskaffe en del litteratur om bilen, dels fra Køsters boghandel i Randers, dels fra DVK-biblioteket, hvorfra jeg fik mange gode kopier. Autogen og CO2 svejseværk var indkøbt, sammen med et passende sortiment af værktøj. Undervejs var det nødvendigt at fremstille en del specialværktøj. Så gik det løs med isvejs af plade på de steder hvor rusten havde bidt særligt kraftigt.

Chassiset blev slebet helt ned med vinkelsliberen og galvaniseret. Karrosseriet blev malet med sort Hammerite, alle øvrige skjulte dele fik samme behandling, også dele der var monteret under bilen. Tilpasning af skæmeme var noget af det der gav mig meget arbejde, plade har det jo med at vride og vende sig når det bliver varmet op, så det gav en del opretning med varme og afkøling, jagt på sprællemænd, min fortid på Jernbanevognfabrikken Scandia i Randers kom mig til nytte. Nye trinbrætter blev fremstillet, men styreholte og styrespindler måtte et lokalt maskinværksted renovere. Nye styrekugler blev monteret på de gamle styrestænger, laskerne til fjederophængene blev fremstillet af 10 mm stål og monteret med 10 mm bolte da jeg ikke kunne opstøve de originale laskebeslag. Det blev senere godkendt ved synet. Så kom der en periode med indvendigt travværk ved dørstolper og tag. En ny fornunderamme blev fremstillet. Bremsetromler-

ne blev afdrejet, der blev monteret nye bremsebelægninger

Dette blev klaret på et bremseværksted. En ratstamme blev fundet i Hødsten, et rat i Århus, og lidt efter lidt var de manglende dele fundet hos andre veteranfolk og på stumpemarkeder. Således gik 1996 med glæder og småærgelser over ting der måtte laves om, hvis det ikke var godt nok i første forsøg. Det viste sig at ratstammen ikke passede og at der var slør i styreboltene når hjulet var monteret, og man tog godt fat, om igen, men sådan er livet.

Så gik foråret 97 med tilpasning, montering af tag, sæder, bund og vinduer, især opullemekanismen drillede. Så var det motorens tur, jeg ville jo helst beholde den originale motor, da den havde samme nr. som chassiset, men købte dog en ekstra motor der havde ligget i en båd og senere var jeg ovre hos en mand, der havde en drejebænk, han skulle dreje et par bøsninger til mig. Under et tæppe i et hjørne af hans kelder stod der en Ford Y motor, den havde stået der siden han pillede den ud af svogerens bil i 1952 den handlede vi så om.

Den 9-7-97 var vognen spartlet og klar til maler, den blev læst på en autotrailer og kørt til Thisted, hvor en kammerat, der havde en søn, der kendte en vogmaler, der til en rimelig pris ville male bilen. Hvis han måtte have den stående i et stykke tid. Den var klar tre måneder efter. Det viste sig at det jeg troede var klar til maler var lige optimistisk nok, den måtte have hele turen med nedslibning og spartling, ak ja, surt show. Bilen blev sort over det hele det var min første Ford Y, så det skulle den her også være, jeg mente ellers at den første havde røde hjul, men min kone var sikker på at den havde sorte hjul, og da hun har en bedre hukommelse end jeg skal det nok være rigtigt, altså sorte hjul. Jeg havde sikret mig ved at spørge en meget kendt mand i Gern, om der blev leveret Ford Y med sorte hjul. Det var han sikker på. Tiden gik nu til jul med at lave motoren, slibe ventiler, tilpasse plejlstangslejer og hovedlejer, det var skrabearbejde som på Scandia i Ran-

ders. Motoren blev monteret i en hjemmelavet prøvestand, en krallertank hængt op og motoren startede ved 10 forsøg, det viste sig nemlig at strømfordeleren ikke var den originale, idet rotoren kunne monteres i to forskellige hak, motoren skød og bragede indtil alt var i orden, så gik den indtil Jonna kom farende fordi udstødningsrøgen væltede ind i hendes køkken, jeg havde lavet et hul bag komfuret og ud til værkstedet til en ledning. Roen blev genoprettet da hullet blev lukket. Der kom vand ud ved toppakningen, topstykket blev slebet, ny pakning monteret, men blokken skulle også være slebet, den giver stadig en enkelt dråbe fra sig. Men nu vil jeg lave den helt fra bunden i vinter. Ved juletid syede vi indtræk og dørbeklædning, polstrede sæder og monterede loftbeklædning. I marts 1998 gik jeg igang med ledningsnettet, men måtte have en mere erfaren veteranmand til at hjælpe. Det blev et professionelt stykke arbejde, vi valgte at montere relæer på lys og horn og sikringer på alle kredsløb. 26-5-98 blev bilen prøvekørt i den nærliggende skov.

Den mekaniske bensinpumpe var defekt, så der blev monteret en elektrisk til synet den 7 98. Bilen blev godkendt uden bemærkninger.

Det var min plan at deltage i Broløbet, men jeg valgte at prøve bilen godt af på de lokale veje inden jeg vover mig ud blandt de garvede veteranfolk, det er jo rarest hvis alt er i orden, når „verneme“ skal se den. Jonna og jeg glæder os til en masse ture i den gamle Ford, så nu skal vi igang med at sy eller finde klæder som den man brugte dengang. Bilen fik registreringsnummeret Ø 652 som den havde første gang den blev indregistreret i Heming i 1934. Der medgik 1129 arbejdstimer i løbet af de to år det varede at lave bilen. Prisen taler vi ikke om, en hobby koster altid lidt penge.

Erik Mathiasen
8300 Odder
86560770

PÅ SAAB-MUSEUM I TROLLHÄTTAN

Tekst og foto: Leif Gr. Thomsen



troende eller den, der har kørt Saab 96 eller tidligere typer. Museet ligger i en del af den gamle fabrik og er helliget de tidligste typer og forsøgsvogne.

syste med var en let bil med virkelig aerodynamisk udformning, forsynet med en lille økonomisk motor og med en fin vejbeliøghed.

Lige før krigen var DKW nr. 3 på ranglisten over solgte køretøjer i Sverige, et tegn på, at disse vogne var velegnede til specielt svenske forhold. Det nye Saab-koncept startede faktisk med, at man ville bygge videre på og forbedre de ideer, der var grundlaget for DKWs popularitet.

Som kunstnerisk formgiver kom Sixten Sason meget hurtigt ind i billedet, og han tegnede et karrosseri, der nærmede sig dråben eller tværnsnittet af en flyvinge i sin form. Motoren skulle anbringes på tværs og placeres foran de drivende forakslar. Således skabte man god plads til benene foran i bilen. Bilen ville blive let, fordi man arbejdede med selvberende karrosse, affjedring via torsionsstænger. Krængning i sving skulle blive minimal med et tyngpunkt 10 cm lavere end hos DKW. Som bidrag til det aerodynamiske fik bilen en helt plan bund, hvor kun 5 ting ragede ned: 4 hjul og et udblæsningsrør.

Tænk engang ca. 30 år tilbage i tiden. En lun sommeraften. Ude på landet. I det fjerne høres pludselig en syngende lyd, der først går højt op i tonen, hvorefter den finder et lavere stæde, og der bliver den. Det er enten en DKW eller en Saab, der efter at have løbet på friløb ned ad en lang bakke atter får speederen, hvorved motoren bringes op i omdrejninger, så den igen får lov til at trække.

Denne lille nostalgiske begivenhed genoplever man, når man gæster Saab-museet i Trollhättan, fordi gæster, som ankommer i en Saab to-takter, må op ad en lille bakke, før de når museet. Således er nævnte automobilmuseum en særdeles levende ting, en god oplevelse for den sande

For 51 år siden havde man hos Saab løftet sløret for noget helt nyt, nemlig en bil fra en flyvemaskinefabrik. Svenska Aeroplan Aktie Bolaget havde siden 30erne fremstillet fly til hovedsageligt det svenske forsvar, og mod slutningen af krigen imødeså man, at der blev brug for færre fly til forsvaret, nu hvor freden snart var en realitet. Og hvad så med al den fabrikskapacitet, man var i besiddelse af? Svaret var produktion af en lille ny bil efter recepten „Europa är fattigt efter kriget - det måste vara en oprentiös och billig bil...“

Den unge ingeniør Gunnar Ljungström fik midler stillet til sin rådighed, så han kunne komme med et rigtig godt oplæg. Nu er Saab jo et foretagende med forstand på flyvemaskiner, så det man begyndte at

Fortsættes side 22



Ursaaben, Saab 92001 fra 1947, som den i dag bevarer i Trollhättan.

Nederst: Saab 92 fra 1950 med sit karakteristiske dråbeformede karosseri.



Ligesom skibsbyggerne kan man, hvis man eksperimenterer med former, nøjes med at lave en halvform, som sat imod et spejl giver indtrykket af det hele karosseri.

SAAB 50 1947-97



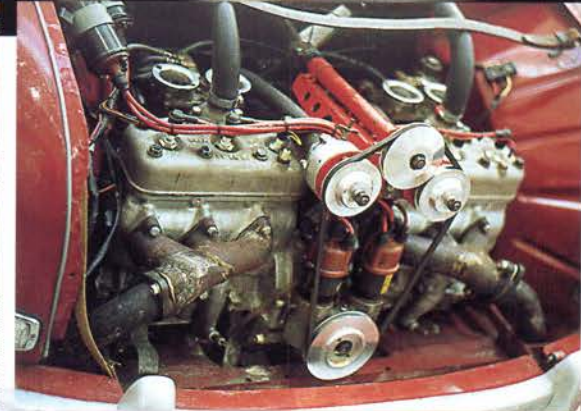
Saab 94 Sonett 1956, bygget i 6 eksemplarer. 93-motoren er trimmet til 57,5 hk, og den aktuelle bil har netop i 1996 hævet den svenske hastighedsrekord for biler indtil 750 ccm til 159,4 km/t.



Formgiveren Björn Karlström lavede i 1965 denne lille sportsbil på basis af Saab dele i samarbejde med Malmö Flygindustri. Projektet hed MFI 13 og gjorde så stort indtryk på Saabledelsen, at den blev prototypen til den nye Saab 97 Sonett II.



Monstereksperimentalbilen fra 1959. To 3-cylindrede motorer er koblet sammen og afgiver 138 hk og en topfart på 196 km/t.



I 1960 lavede Saabs løbsafdeling 2 eksemplarer af denne formel junior racer. Den havde en opboret Saab motor på 940 ccm trimmet til 100 hk. Den skrappe lille sag var god for 210 km/t.





Kig godt på denne Saab. Det er faktisk en forklædt Saab 99 fra 1965. Således prøvekørtes det nye 99-chassis på svenske veje med et bredere 96-karosseri ovenpå, efter sigende adskillige mil, inden den blev afsløret.

Projektet, der blev præsenteret for pressen i juni 1947, havde navnet Saab 92, fordi det foregående produkt fra Saab var det lille fly Saab 91 „Safir“. Prøvevognen var ikke forsynet med den nye Saab-motor endnu men kørte med en DKW-motor. Specielt imponeredes man over vejbeliigheden og det helt nye „look“.

Imens var den nye Saab-motor færdig og blev prøvekørt - i DKW-biler. Disse vogne deltog i 1948 på Skarpnäck og kom ind som nr. 1, 2 & 3 i deres klasse. Den 2-cylindrede DKW-motor var dengang tværstillet med bagvedliggende gearkasse drevet via en kæde, næsten som i en motorcykelmotor. Saab-motoren var også tværstillet, men placeret ude mod højre og med gearkassen i motorens forlængelse. Det bagvedliggende differentiale blev drevet via tandhjul. Selvfølgelig var der friløb.

20 håndlavede prøveserievogne var færdige i slutningen af 1949, og i januar 1950 begyndte Saab 92 at rulle

ud fra fabrikken i Trollhättan, allesammen flaskegrønne.

December 1955 præsenteredes den nye Saab 93, som bortset fra en italiensk-inspireret front bibeholdt sit gamle udseende. Den store fornyelse lå i motoren, som nu var 3-cylindret og på 748 ccm og anbragt på langs med køleren placeret bagerst.

Op gennem 50erne viste Saab sig ikke kun at være fænomenal på de svenske veje både sommer og vinter, også som rallyvogn viste den sine fortrin, og den voksende tilhænger-skare var mennesker, som havde en mening om, hvorledes en god, alsidig og sikker bil skulle være. Som bilerne var i 50erne, sådan var Saaben, helt sin egen og let at kende på lang afstand.

På museet i Trollhättan ser man eksemplerner på mange af de forsøg, der blev gjort for at udvikle og finde nye veje. Saab 94 var en lille sportsvogn, som kun blev lavet i 6 eksemplarer. I 1959 kom Saab 95, som var en Saab stationcar, dengang vistnok den mindste 7 personers bil, idet der bagi var et sæde, hvor passagererne kiggede bagud.

I 1960 kom Saab 96, en opdatering af det kendte koncept. Den havde noget så nyt som udluftning i bager-

ste hjørnestolper, retvendte døre og i det hele taget forbedret passagerkomfort. I 1965 kom 96eren med en iøjnefaldende ændring, idet forpartiet fik et helt nyt udseende og blev 15 cm længere. Der skulle nemlig skaffes plads til køleren, som nu blev flyttet ned foran motoren. Motoren var nu så kvik som nogensinde, nogle af vognene havde 3-dobbelt karburator, som gjorde vognene til nogle rigtige ørne.

Men midt i 60erne begyndte det pludselig at se sort ud for vogne som DKW og Saab. To-taktere var ikke sagen mere. For Saabs vedkommende havde det den konsekvens, at man måtte se sig om efter en 4-taktet motor til 96eren, hvis man ville overleve. Redningen kom fra Ford, Tyskland, som til sin Taunus anvendte en V4-motor. Denne motor kunne med ganske små ændringer tilpasses den langnæsede Saab, og sådan kørte den videre med friløb og det hele. Fra 1966 produceredes også den spændende Saab Sonett, en lille sportslig bil på basis af 96-mekanikken.

Men tiden var ved at løbe ud for den lille dråbeformede bil. Konkurrencen fra andre mærker viste det, og i 1979 var det ved at være slut. I januar 1980 blev Saab 96 nr.9680600 som den sidste af 730.607 vogne siden starten på totakteventyret i 1950 kørt fra samlebandet og ned til Saab-museet af selveste Erik Carlsson, Sveriges vel nok kendteste rallykører. En æra var forbi, en anden og helt anderledes var allerede i fuld gang siden 1968, og det var Saab 99. Men det er en helt anden historie.

Saab's sidste to-takter med tredobbelt karburator. På museet kan den beses sammen med sin afløser, Ford V4.

Th. En dansk entusiast har stillet sin meget smukke 96er udenfor på P-pladsen.



SÆRE TREHJULERE

(2)

Helt præcis hvornår trehjuleren „Gilletten“ blev lavet vides ikke, men det har været ret kort efter krigen, 1948 eller 1949. Mestre for den var reklametegneren Kaj Nordstrøm og en gammel dirt-track-rytter ved navn Bøgh Mathiasen.

Nordstrøm var motorentusiast og Bugatti-Kajs tro væbner. Vi har før omtalt at han rejste med Kaj Hansen i de år da han kørte Formel 3 racer på Europas store baner. Kaj Hansen var trods sin karriere tyve år tidligere på dirt-track-banerne i ind- og udland ikke nogen ørn til at tale fremmede sprog, men det og meget andet klarede Nordstrøm.

Nordstrøm havde inden krigen haft en stribe motorcykler, deriblandt Douglas af modeller som dem der var de foretrukne på dirt-track-banerne, lave cykler med boxermotor på langs i stellet. I tidens løb ejede han også to Bugatti'er, den ene var den som Skræderen kørte løb med i begyndelsen af 1920'erne. Desuden havde Nordstrøm blandt andet den skønne Riley Lynx Sprite, hvis første ejer var oliegrosserer Alfred Olsens datter Lykke Jensen (se Bilhistorisk Tidsskrift 105/1991). Og som sit livs sid-

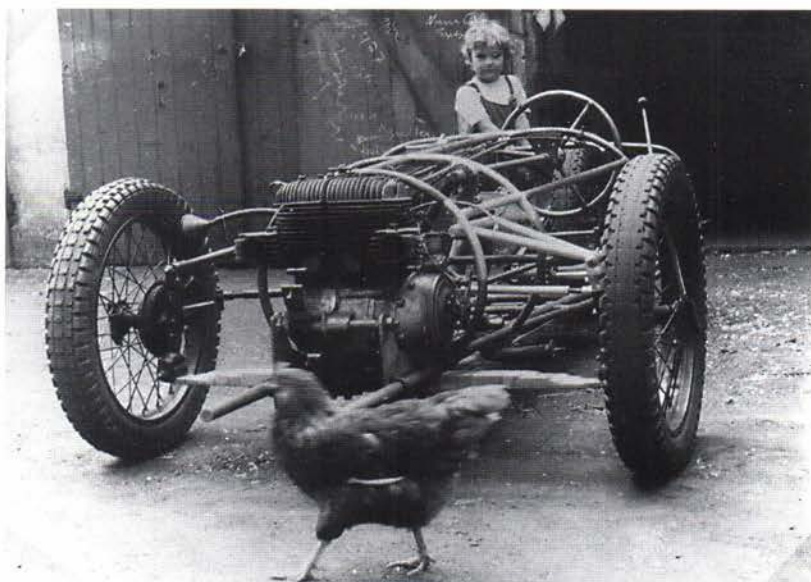


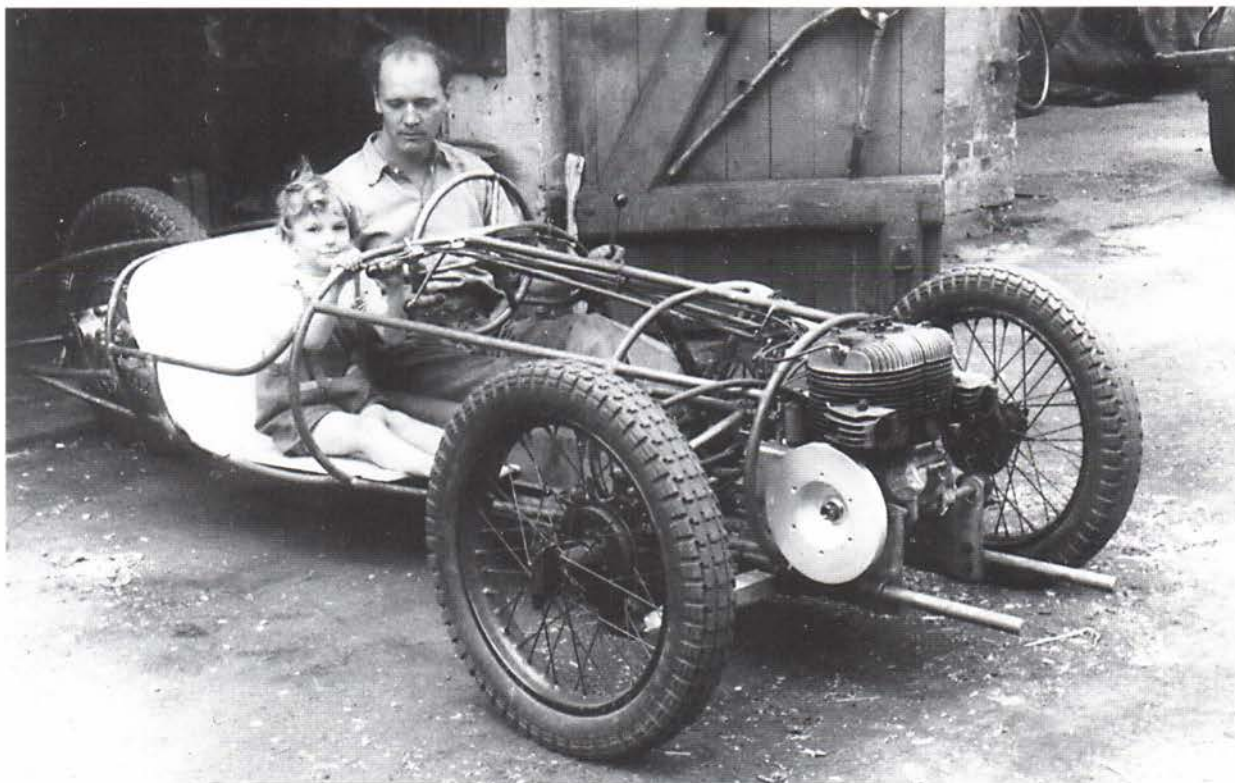
ste bil havde han den Talbot Darracq som siden Bent Mackeprang kørte og nu Kjeld Schouboe har.

Bøgh Mathiasen (født 1900 i Esbjerg) er måske ikke et af de navne

der huskes bedst, men han startede faktisk på dirt-track-banen på Roskildevej i København og arbejdede sig langsomt op til også at køre på baner i Sverige og Tjecoslovakiet. Hans karrieres højdepunkt var at han kom i slutheatet om Danmarks mesterskabet på banen i Frederikssund i 1935 i konkurrence med Svend Åge Engstrøm og Balzer Hansen (Engstrøm vandt). Han fulgte udviklingen i de år og kørte først Douglas, senere JAP. Han var en dygtig mekaniker og især god til at svejse. Til daglig arbejdede han i følge Kaj Hansen ved Københavns Sporveje - en anden kilde siger ved jernbanerne, det var i hvert fald noget med skinner.

Forklaringen på at trehjuleren blev kaldt „Gilletten“ følger her: Kaj Hansen kunne huske lidt om at Nordstrøm købte to eksemplarer af en belgisk motorcykel hos en hugger i Københavns Sydhavn, Jens Juel, og





brugte den ene motor i trehjuleren. Og til det kan Arne A. Jørgensen give en del supplerende oplysninger: Det drejer sig om en Gillet-Herstal, type 720, som blev fremstillet til den belgiske hær 1938-40. Den ene af tre typer krigselefanter fra de belgiske motorcykelfabrikker FN, Saroléa og altså Gillet, på linje med de tyske BMW og Zündapp. Gillets var den mest anvendte af de tre.

FN og Saroléa brugte sideventilede boxermotorer på 1.000 cc og kardantræk, Gillet derimod kædetræk og en totakts twin på 708 cc, formodentlig tværskyldet med deflektor-stempler (næsestempler). Der var ikke samme overdådighed af gear som på de tyske krigsmaskiner, men 4 frem og 1 bak. Effekt 22 hk ved 4.200 omdrejninger, vægt 400 kg med sidevogn og tophastighed 85 km/t.

Efter krigen brugte det belgiske politi et stort antal af de tilbageerobrede Gillet 720. Men Nordstrøms to må være bragt til Danmark af de tyske besættelsestropper.

Arne Jørgensen påpeger en lille mystifikation: Udstødningsportene på Nordstrøms motor afviger fra tidlige fabriksbilleder af Gillet 720, han mener det kan skyldes at man har haft termiske problemer og at cylin-

drene er blevet ændret med tiden, med køleribber på manifolden.

Fremstillingen af „Gilletten“ foregik i gården til den bekendte meget gamle ejendom „Sorte Hest“, Vesterbrogade 147 på Vesterbro/Frederiksberg. Der havde Kaj Nordstrøms far en fabrik for pensler og børster.

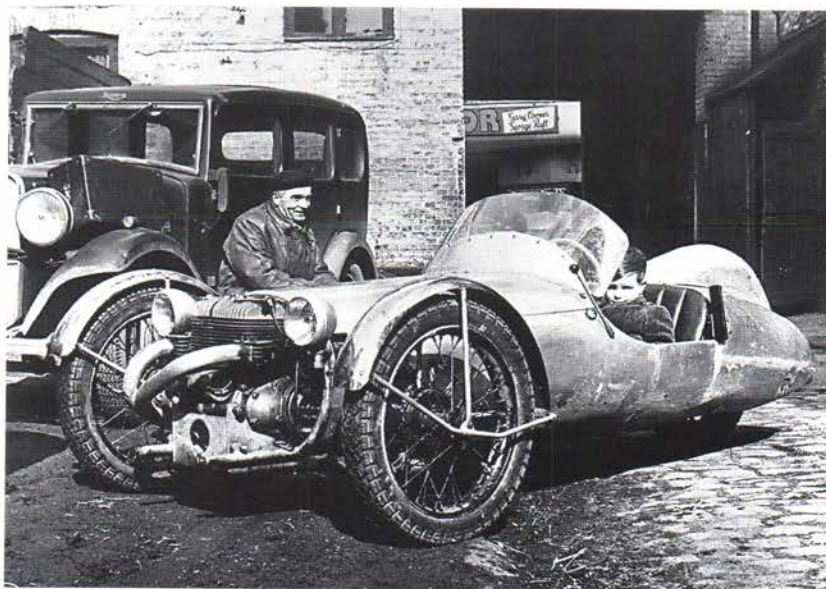
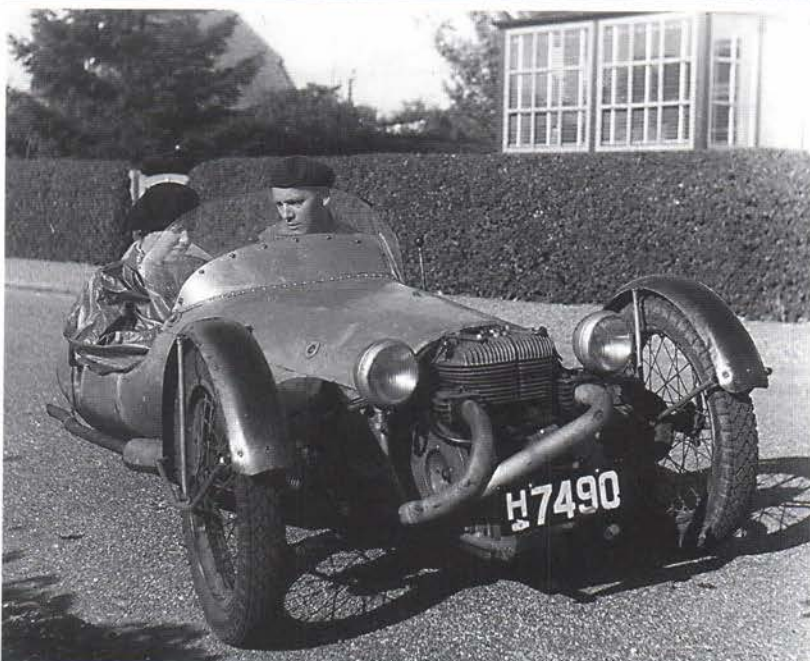
Hvad køretøjets konstruktion angår må billederne tale for sig selv. Man kan blandt andet se at der er et langt kædetræk til baghjulet og at det har været fornødent med to gearstænger, formentlig en til de fire gear frem og den anden til bakgearet. Bremserne betjentes med den lange, udvendige stang. Man kan også se af fotografierne at det på et sent tidspunkt i processen har vist sig nyttigt at skære en tredjedel af ratkransen.

Forklaringen på at nummerpladen er fra Præstø amt kender vi ikke. Men omkring kom vognen altså, Nordstrøm kørte en del i den, blandt andet til Ypnasted på Bornholm, hvor nogle af billederne er taget. Personerne på billederne er foruden Kaj Nordstrøm selv datteren Jette, sønnen Mikael, Bøgh Mathiasen og formentlig den førnævnte Lykke Jensen. På billedet fra Sorte Hest, hvor Mikael sidder ved rattet, endvidere en bekendt ved navn Karl Johan Danielsen. Ud gennem porten kan man se over på Platan Bios facade-skilte.

Vores kilder til oplysninger har været Kaj Hansen, Hans Mølgård, Arne Jørgensen og Mikael Nordstrøm, som vi også har billederne fra. Sådan et lille køretøj kan jo udmærket stå og gemme sig et eller andet sted, så det kunne da være morsomt om nogen vidste noget.

Et lille PS: Mogens H. Damkier oplyser med meget stor bestemthed at en trehjuler fuldstændig som den i vores første artikel under stor larm kørte rundt i hans barndoms kvarter på Østerbro i København.

EMIL





Erhvervskøretøjer

DVK

Historien om Jyllands Konfektionstransport er historien om to svogres virke med hest, varemotorcykel og lastbil, der udvikler sig til nutidens specialtransport - man finder en niche, et udtryk fra moderne management sprog.

Poul Rasmussens (1913-83) arbejdsliv blev på fire hjul. Allerede som attenårig fik han kørekort og begyndte som chauffør. I 1938 fik Rasmussen en mælkerute i Århus, som blev betjent med hest og vogn. Forfatte-

ren erindrer den tids mælkemænd, som de blev kaldt. De havde tilknytning til et bestemt mejeri og havde et distrikt, undertiden i konkurrence med en mælkeemand fra et andet mejeri. Arbejdsdagen var fra tidlig morgen til godt middag alle ugens dage - jeg husker ikke de havde fridage. Nogle kunder fik en daglig aftalt leverance, som blev bragt af en medhjælper, en mælkedreng, andre kom ned til mælkevognen hidkaldt af mælkeemandens klokke.

I 1940 købte Rasmussen en lastbil

med gengas og var nu selvstændig vognmand. Tre år senere indgik Rasmussen kompagniskab med sin svoger P. A. Poulsen, der bl.a. havde kørt varetransport på en Nimbus med varesidevogn. Deres samarbejde sluttede ved Poulsens død i 1973.

Efter besættelsens problemer med materiel og brændstof opstod muligheder for vognmandsforretningens vækst med køb af en Studebaker, der blev påkoblet en kølesættevogn til kørsel på Tyskland. Behovet for fø-

Th. Bedford blev konfektionstransportens foretrukne bilmærke. Der var tale om let transport på gode veje, og dertil behøvede man ikke svære lastbiler. I rækken af Bedford'er ses en Seddon med dansk førerhus. Bedford'en på højre fløj har modificeret dansk/engelsk førerhus. Senere benyttede man udelukkende Bedford typen med frembygget standardførerhus.



Nederst: X 14.030 var en Studebaker fra 1946 leveret af Aarhus Auto Lager. Studebaker fremstillede lastbiler i Indiana 1913-17 og igen 1927-64. Fabrikken benyttede dels egne motorer, dels Waukesha og Hercules motorer. X 14.030 har uden tvivl været en „hurtigløber“. Udstyret med vacuumbremse og to-speed bagtøj var den blandt de bedste mærker. Til chaufførens komfort var der opvarmning og radio i førerhuset, en sjældenhed i 1946. Ekstra tankkapacitet var nødvendig på Tysklandsturene. Studebaker var en middelsvær lastbil med lastevne på sættevognen på 8-9 tons. Det er karakteristisk at lastbiler fra USA-fabrikker, der også producerede personbiler, var mere „dollargrin“ end lastbilerne fra de „rene“ lastbilfabrikker, f.eks. White. I slutningen af 1950'erne ophørte importen af amerikanske lastbiler. Chevrolet og Ford var de sidste, ofte bygget som brandbiler, og da havde frontdesignet antaget uhyrlige former med et enormt pladeforbrug.

Øverst: Poul Rasmussen med ild i pibe og gasgenerator. Man måtte regne med at opfyre om morgenen varede mindst et kvarter. Kørsel med gengas var i det hele taget betydeligt omstændeligt med fyring og eftersyn.





devarer i det krigshærgede land var stort, bl.a. til tusinder af besættelses-soldater, der blev i landet efter krigs-afslutningen. Mange vognmænd forsøgte sig med eksportkørsel, de fleste opgav igen, det var alligevel en anden verden end hjemlig blandet kørsel.

I 1957 besøgte Poulsen firmaets revisor, og han kom med et forslag som var værd at overveje. Revisoren havde blandt sine klienter nogle konfektionsfabrikker, som havde problemer med transport af færdigsyet tøj fra fabrik til forretning. Revisoren foreslog at vognmændene specialiserede sig i konfektionstransport. Og ved henvendelse til en række konfektionsfabrikker fik firmaet aftaler om transport af konfektion hængende på bøjler i særligt indrettede lukkede

biler. En niche var fundet, Poul Rasmussen & Co blev til Jyllands Konfektionstransport.

Efter Poulsens død fortsatte Rasmussen firmaet til 1977. Det havde da udviklet sig til et anseelig specialtransportforetagende med kontorer i København og udlandet og kørsel på Skandinavien, Kontinentet og England. Efter salget i 1977 til van Genend & Looes i Holland, som senere videsolgte vognmandsforretningen, virker det som Rasmussen og Poulsen skabte nu under navnet Scandinavia Garment Service.

P. E. Hansen

Tak til ingeniør Per O. Rasmussen, Skive, for lån af arkivalier.

Poulsen, Poul Anker, vognmand; f. 13/5 1909 i Rosmos, Randers amt, søn af rentier Peter Anton Poulsen, g. 5/10 1933 m. Agnes P., f. Andreasen; handelsudd. i kolonialbranchen, chauffør i nuværende virksomhed 1940-43, medindehaver 1943 (virksomheden grundlagt 1940), på nuværende adr. i egen nyopført ejendom, udvidet m. filialkontor i London 1968; vognpark: 16 lastvogne m. lukkede kasser à 4,5 t og 1 lastvogn m. tippelad, 7 t; transport af konfektion i ind- og udland, till. entreprenørkørsel, eget pakhus, tankanlæg og autoværksted.
Adr.: Regnersgade 6, 8000 Århus C
Firma: Jyllands Konfektionstransport, Gunnar Clausens Vej 6, 8260 Viby J.

Rasmussen, Poul, vognmand; f. 21/1 1913 i Homå, Randers amt, søn af tækkemd. Aug. Rudolf Rasmussen; g. 6/12 1938 m. Anna Sofie R., f. Poulsen; chauffør 1931-38, mælkehandler i Århus 1938-40, etabl. s. vognmd. i Århus 1940, optaget vognmd. Poul Anker Poulsen s. medindehaver 1943, på nuværende adr. i egen nyopført ejendom s. 1966, udvidet m. filialkontor i London 1968; vognpark: 16 lastvogne m. lukkede kasser à 4,5 t. og 1 lastvogn m. tippelad, 7 t; transport af konfektion i ind- og udland, till. entreprenørkørsel. Eget pakhus, tankanlæg og autoværksted; vognfordeler f. Viby vognmandsforening 1958-64.
Adr.: Rosenvangs Allé 32, 8000 Århus C.
Firma: Jyllands Konfektionstransport, Gunnar Clausens Vej 6, 8260 Viby J.

Nordisk Diesel Samlefabrik

Selvom bogen „Dansk Godstransport med Auto“ fra 1937 ikke omtaler byvognmændene, giver den indtryk af hvilke lastbilmærker der kørte på landevejene før krigen, og Studebaker var en sjælden fugl. I 1945 var den danske lastbilmærker totalt nedslidt og ved fornyelsen importeredes mærker, der var næsten ukendte. Blandt importørerne var Nordisk Diesel.

N.D. var et Burmeister & Wain selskab, der blev etableret i 1938 for at introducere Bur-Wain automobildieselmotoren. Firmaet flyttede ind i lokaler i Strandgade som B&W havde overtaget fra det nedlagte Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft i 1927. N.D. importerede og forhandlede samtidig den amerikanske Stewart lastbil, som blev fremstillet i Buffalo N.Y. fra 1912 til 1941. (Se BHT nr. 72)

For at fremme salget af Bur-Wain motoren blev to Stewart'er og en Bedford ilagt dieselmotorer og man gennemrejste den danske provins med de tre lastvogne. Samtidig sørgede man for lokal opmærksomhed og presseomtale.

N.D. havde under krigen fastholdt fremstillingen af Bur-Wain motoren, som blev modificeret til gengasdrift. De forenede Automobilfabrikker havde ligeledes formået at holde Triangel-produktionen igang og monterede Bur-Wain gengasmotorer i „krigsmodellerne“.

Fortællingen fortsættes næste side



I 1945 var Stewart-fabrikken ophørt og N.D. fik da import fra USA-fabrikkerne Studebaker og White og den engelske Seddon. I det hele taget nåede N.D. at importere og forhandle mange mærker, udover de nævnte erindres Standard, Triumph, Tatra, Skoda, Simca og ikke mindst Ferguson traktoren.

Til montage af bl.a. Studebaker lastbilerne opførte N.D. i 1848 et moderne fabriksanlæg vis a vis Fords samlefabrik i Sydhavnen. Fordfabrikken var opført i 1923-24 af Monberg & Thorsen efter den amerikanske arkitekts Albert Kahns retningslinier. Den danske Fordfabrik var resultatet af en decentralise-

ringspolitik efter hvilken der i 1920'erne blev opført 35 samlefabrikker, dels i USA dels i udlandet.

Fordfabrikken repræsenterede en ny bygningstype i Danmark, en søjle-plade konstruktion i jernbeton med mulighed for rig dagslysadgang. N.D. blev bygget efter samme koncept med store vinduer både i facade og tag. Sammenlignet med N.D. bygningen var 1960'ernes industribyggeri et tilbageskridt med udeladelse af facadevinduerne.

Siden 1920'erne havde den danske handelspolitik været, at mest muligt arbejde i forbindelse med automobilimport

skulle udføres i Danmark. Studebaker kom virkelig i enkeltdele. Billedet viser at førerhusene blev samlet af pladestykker, der var formgivet i amerikanske pladepresser, pakket i trækasser og sendt til København. Montagen skete ved elektrisk punktsvejsning og gassvejsning. Forfatteren bemærker også elektriske taljer, lysstofrør, sprinkleranlæg og opvarmning ved varmeventilatorer. Alt sammen noget det var nyt i Danmark i 1948.

P.E. Hansen

KONKURRENCE



Antallet af besvarelser af vores konkurrencer har været støt stigende, og med stor overvægt af mere eller mindre rigtige svar - indtil den i november-nummeret. Den var åbenbart for svær. Sandt at sige er der ved redaktionens slutning kun kommet tre besvarelser, den ene er helt forkert, den anden er heller ikke rigtig. Men den

tredje er korrekt. Den er fra Uffe Mortensen i Helsingør, og svaret er: Cunningham.

Det skal ikke hindre at vi nu bringer en nyt konkurrencebil; det skulle være betydeligt nemmere at identificere den ulyksalige vogn der er endt i et hul med bunden i vejret.

Altså: med frist 31. december kan

man sende svar på konkurrencen, og præmien er stadig bogen om Fanøløbene og de andre jyske strandløb, og når vi ikke har flere af dem bliver det nok 50 års jubilæumsbogen fra Dansk Automobilsports Union.

Skriv til: Bilhistorisk Tidsskrift, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk.

EMIL



Retromobile - udstilling Paris 16.2 - 21.2-99



Traditionen tro arrangerer jeg bustur til denne flotte bil- & mc udstilling i byernes by Paris.

Program	Afg. Århus d. 16.2 kl. 18.00 - Ank. Paris d. 17.2 formiddag. Afg. Paris lørdag d. 20.2 kl. 19.00. - Ank. Århus søndag d. 21.2 ca. kl. 12.00.
Pris	Kr. 1299,- der indbefatter Paris tur/retur i luksusbus, 3 hotelovernatninger på 3-stjernet hotel nær udstillingen, 3 morgenbuffet og evt. 1 udflugt.
Tilmelding	Snarest. Skriftlig, bindende tilmelding med navn, adresse og tlf. nr. på alle, der ønskes tilmeldt. Husk at angive hvor du ønsker at sidde, samt at angive, hvovidt du er ryger/ikke-ryger.
Påstigning	18.50 D.T.C. Vejle 19.20 Kolding Banegård 20.20 E4 grænseovergang
Tilmelding	Kr. Korsgaard, Auningvej 89, 8961 Allingåbro, Tlf/fax 86 48 69 68



Betalt annonce

Mercedes Benz 250 benzin,
model 123, limo.
CH-bil indf. 07.97,
198.000 km,
sort orig. lak, aut.gear, ser-
vo, fartpilot, start-sp.,
alt orig. særdeles velholdt.
Skal ses og køres,
kr. 94.000.
Tlf. dag 44775503
og aften 38286342

TOYOTA CLASSIC PARTS



*Fra '63
til '82*

**Reservedele & hele biler
KØB/SALG**

35 35 41 56 ☎ 40 83 32 22

**Biler sælges**

Mercedes 170S 1952. Skal istandsættes, i øvrigt en flot vogn med et fejlfrit indtræk og der mangler intet på vognen. Kr. 45.000.
Jens Aage Larsen, tlf. 59597303.

M.G. B GT 1974 med kromkofangere fra USA, told/moms betalt, urestaureret. Kr. 29.000.
Harald Harpøth, tlf. 86270142.

2 stk. Mercedes 200B „Heckflosse“ H.H.V. 1966-67. 2 komplette biler, kan køre. 66'eren er sidst synet 6/95 og har kørt til 7/98. 67'eren er indkøbt til res.dele, men halvt rest. mange nye karros.dele, ekstra motor og 2 rep. håndbøger medfølger. God komplet „startpakke“ for begyndere, prisidé kr. 20.000.
Jakob Christensen, tlf. 46732048.

Ford Cortina Mk I 1965. Bilen er gennemrestaureret for nogle år siden og stadig i meget fin stand bortset fra forreste støddæmpertårne. Motor kun km 25.000. Pris kr. 8.000.
Henv. tlf. 40541972.

Cadillac /La Salle 1930-1976, nogle vil blive synet, nogle usynet, nogle u/afgift nogle renoveringsob., nogle reservedelsbiler + mange reservedele.
Henv. tlf. 62624520.

Opel Rekord A 1964. På sorte YA plader, 4-dørs. Synet d. 16.11.98. Hvid med sort tag. Meget flot. Sofasæde foran, ratgear. Kr. 25.000.
Henv. tlf. 75931858.

Morgan 4/4, 1938. Special sport model med 1098" Coventry Climax motor.
Kim D. Larsen, tlf. 45870776.

Ford A 1930, Tudor-sedan. Pæn og original stand med meget nyt, bl.a. tag, bremses, hjuljer, dynamo, batteri og meget andet. Synet og indregistreret. Prisidé kr. 60.000.
Henv. tlf. 47749334.

Opel Kadett B coupé 1,1 årg. 1968. Ikke helt komplet.
Sven Erik Helbo, tlf. 86992246,

3 stk. Volvo Amazon, 121 årg. 67, isblå, sort indtræk. 125.000 km. Meget velholdt.
121 årg. 69, hvid, rødt indtræk. 112.000 km. Måske det nærmeste man kommer på en ny Amazon.
122S årg. 62, hvid rødt indtræk. 4 dørs. Utrolig velholdt.

Alle 3 biler er med sorte nr. plader, og sælges nysynet. Ole Callesen, 74561611.

VW 1200 1962, golfblå (original farve). Kører fint, skal synes. Lidt rust i venstre bundhalvdel ellers en pæn og original bil. Monteret med Eberspacher varmeapparat. Pris kr. 6.500.
Anders Thue Andersen, tlf. 45818501.

Plymouth 6 sedan, 4-dørs årg. 1937. Pæn velholdt, rustfri, god lak, nyt indtræk. Import fra Ukraine, afgift søgt max. 4.000 kr. Pris kr. 38.500.
Henv. tlf. 44535342/20689064.

Volvo 544 årg. 1963. Rep. for 60.000 kr. i 1988, m/plader, u/syn. Prisidé kr. 13.000.
Poul Smith, tlf. 64722988/6477183 1.

Coraini FF 1600 mrk 1-74. Historisk dansk formelracer, som er totalrestaureret fra 1992-96 for 68.100 kr. FIVA vognbog & dokumenteret historie med artikler og foto. Frisk racer

motor 105 hk. Hovedrep. Hewland H9 gearkasse med nyt kron/spidshjul. Nye Girling Ferodo bremses. SKF rosejoints nye. Bilstein dæmpere. Racer tandstang. Alu (evt. glasfiber) karros. Nye Dunlop Racing. Kørt 3 løb. Opsat og klar til race. Reservedele medfølger.
Pris kr. 55.000.

Triumph TR 3A 1959. Reservedelsbil/restaureringsobjekt m. birth certificate pt. u. DK papirer. Motor 2138cc. Original gearkasse. Renoveret diff. Snekke/rulle-styrehus (h.s.). Originale fælg 4,5x15". Alle instrumenter. Fin kaleche. Gamle sæder. Måtter/interiør mangler. Ramme i fin stand. Karros i stål/(nyt) glasfiber. Gulv mangler. Ledningsnet og div. el.dele mangler. Ialt ca. 85% komplet. Delvis samlet i kasser, kan rulle. Højeste bud over kr. 22.000.
Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

Ford Thunderbird 1957. En rigtig klassiker i absolut showstand. Kun produceret i ca. 21.000 stk. og en sikker langtids investering. Rød med hardtop og hvid kaleche. Rødt læder. Bilen har været totalt adskilt (offramed restaureret) og lavet til mindste detalje, her er intet sparet! Se detaljer fra restaureringen på intenet www.feriehusbase.dk. Efter restaurering har bilen kørt max 500 km, skal ikke synes. Pris kr. 289.000.

Opel Olympia Rekord 1500 1955. Total restaureret og skal ikke synes, er på nummer plader. Nyt interiør. Kr. 29.800.

Ford Cortina mk I 1965. Meget velholdt originalt eksemplar, forefindes helt urestaureret. Godt projekt til racerløb. Et nemt og billigt projekt, der kører fint. Kr. 9.800.
Henv. tlf. 40594059 (Ålborg).

VW 113,1967, sjældnen dansk US model med orig. skydetag, dobbelt kofangere og rødt indtræk. Totalrestaureret i 98 for over salgspris. Helt orig., dog 12V. Sælges med vinter- og sommerdæk på orig. fælg, synet og indreg.
Pris kr. 40.000. Møller, tlf. 39901954.

Ford Consul mk II 1962. Indreg. på sorte plader, synet 23.6.97. Koksgrå, rødt indtræk, ratgear, panoramavindue m.m. Kører jævnlgt, lille km.tal. 50.000 km. Fin original stand. kr. 32.000.
Bøje Larsen, tlf. 46420201.

Ford A Tudor 32. Sælges grundet flytning til udlandet. Lettere adskilt. Igang med at isætte nyt tag. Rimelig god stand, sorte plader.
Pris kr. 45.000.

Amazon B18 fra 66. Sælges grundet flytning til udlandet. Kører dagligt. Rimelig stand. Kr. 5.000.
Poul Rasmussen, tlf. 40106182.

Opel Olympia Rekord PII Caravan 1700, 1963, på sorte plader sælges grundet dødsfald. Bilen er hvid, velholdt, selv om den har rundet de 100.000 km et par gange. Pris kr. 5.000.
Henv. Kim tlf. 48243265 e-mail: ka@bcp.dk.

BMW 501/6 1956. Al rust lavet. Originale bremselede, ny udstødning, ekstra bagaksel, hjul og motor medfølger. Kr. 55.000.
Benny Klink, tlf. 8698 8028.

Rover 3500 Aut. 1972 (den med 2000-karrosen). Hvid, garagevogn, læderindtræk, én ejer, fuld servicehistorie, 180.000 km, de originale sorte nr.plader kan medfølge, tæring i de bagerste hjulkasser ellers OK. Mekanisk velfungerende. Bilen skal naturligvis synes inden ejerskifte. Kr. 16.000.
Henv. tlf. 33243297.

Goggomobil, 2 cylindret, helt ny krumtap, men har været dårligt opbevaret. Kr. 200.
Henv. tlf. 32585377.

Jaguar Mk II årg. 1960. 3,8 ltr. manual med el- overdrive og pladehjul. Totalrestaureret på aut. værksted 92/93, kun sommerkørt siden. Marineblå ude/inde med ny læderkabine. Original el-bagrude og krom. Ekstraudstyr: aluinderskærme og rustfri stål udblæsning. Periode-synet sept. 98. Prisidé kr. 275.000.
N.O. Petersen, tlf. 39658033.

Jaguar XJ6, 4,2 ltr. årg. 1970. Blandt de bedste. Helt nyrenoveret mekanisk og kosmetisk. Metallic blå/blåt læder. Super flot. Sælges synet ca. kr. 84.000.
Henv. tlf. 33325059/ mob. 40110110.

M.G. C GT årg. 1968. Hvid.
Pris kr. 35.000 u/afgift.
E. Fuglsang, tlf. 65901546.

1915 Overland Touring, ældre restaurering, helt original, nye dæk, ny kaleche, fin gammel bil, køreklar.

1926 Cadillac V8, 4-dørs sedan, helt original, meget velkørende, mangler lettere restaurering.

1929 Ford A sport coupé, total restaureret, meget velkørende.
1960 M.G. A roadster, rød, fin i indtræk og krom, motor 20.000 km (dansk bil), let at færdigrestaurere.
Henv. tlf. 64401127 efter kl. 19.00.

Overland model 90 5 pers. Touring. Komplet, ingen rust. Til restaurering. Årg 1916. Alle bøger følger med. Byttes evt. med motorcykel. Jørn Østergaard, mob.tlf. 30984243/20268511, fax/telefonsvarer 98831129

Biler købes:

Volvo Amazon Herregårdsvogn/sedan/ P1800/PV544 til renovering
Ole Callesen 74561611

Dele til biler sælges

Bugatti aluminiumshjul, nystøbte, ikke bearbejdede. Kan også bruges til dekoration efter slibning og polering. Kr. 1.000 stk.
P 80 Lucas lygter, ny krom. Skal samles. Kr. 2.500
Henv. tlf. 33325059/mob. 401 1 01 1 0.

Mercedes Benz 190/219 1958. To stk. brugte fordøre kpl. m. ruder og låsetøj, god stand.
Henv. tlf. 39698115.

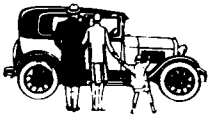
Til **Triumph TR,** gearkasse 4 trin synkron. Hovedrep. med nye lejer og synkromesh (for 3.500 kr.) Kr. 4.500.

Til **Triumph TR 7/Sprint.** Motor 2.000cc, 16 valve - OHC - ca. 130 hk. Hovedrep. m. ny krumtap, knastaksel, stempler, lejer, vandpumpe etc. for 9.600 kr. Dele afvejet, porte og ventiler bearbejdet. Motor komplet med svinghjul, ind- og udstødningsmanifolde, strømfordeler og vandpumpe, kr. 9.000.

Til **Lotus m.fl.** Originale Lotus fælg (CKN) 5 stk. 7x14" for Eclair & Elite. Passer også Triumph 2000/2500/Stag, Toyota Corolla/Supra, Mazda 626 med 4 bolte i D 4,5" (114mm). Incl. centre & 7/16 UNF møtrik: 500 kr./stk.
Carsten Frimodt, tlf. 39691490.

Div. dele til **jagtvojn,** bl.a. luftindtagkasser, geværholdere, bagsæder m.m., priser fra kr. 50,- Jonas Vad, tlf. 35430918.

Ford Cortina mk I: motor og gearkasse 1500 cc (sjældnen efterhånden og velegnet til ombygning til classic race døre, ruder, klapper og meget andet i god stand sælges billigt.
Henv. tlf. 40541972.



Austin Seven Ruby: køler, bagagebærer, krumtaphus oliepumper, hjulspindler, styrearmer, hjulnav, bagakslar, triangelarme, dørhængsler, låse, håndtag, dørstop, retningsvisere, forruder, rammer, bagruder, åbne/lukkemekanisme vinduer, navkapsler, diverse bremsedele, styrebolte. Kun samlet salg.
Henv. tlf. 5487183 8 efter kl. 18.00.

Sort hardtop til **M. G. B** sportsvogn ca. årg. 1970. Pris kr. 1.500.
Henv. tlf. 56710048.

Til 2-dørs **Amazon:** v. dør, komplet fint sort indtræk+ mange andre dele.
Martin Jensen, tlf. 75912427.

Mathis, 4 stk. pladefølge, pæne. 1 stk. rejsekuffert til bagmontering. For- og bagtøj med brems, differentiale og spindler. Køler, komplet i pæn stand med Beehive gitter. Instrumentbræt, benzintank pæn.

Ford, 1 sæt Ford-A lygter med pænt glas og parabol og ledninger, kr. 1.200.
Lars, tlf. 40721812 (dag) 44974847 (aften).

Forsæde til 59-60 **Chevrolet sport coupé,** kr. 800.

Bagrude til 59-60 **G.M. sport coupé,** kr. 1.200.
Bagrude til 59-60 **G.M. flattop** kr. 1.200
Henv. tlf./fax 75 5 5 1076.

2 dobbelte **Dell'Orto 40 mm.** med manifold og luftfilter passer til Opel CIH motor, kr. 1.200.
Krængningsstabilisator til M.G. B, kr. 400.
Styrtøjle M.G. B, kr. 400.
Henv. tlf. 65315057 efter kl. 19.

4 stk. originale **Lancia Dera-følge** monteret på Pi-relli vinterdæk 185/65 HR 15 sælges for kr. 3.000. Henv. tlf. 43994813.

4 stk. **lastvognshjul** til en REO. Træger faste gummiringe. Ca. 1930. For højeste bud.
Niels Brogaard, tlf. 56788820.

Chevrolet 1928 fortøj + bagtøj, skærme, styresnekke. Henv. tlf. 39627369.

Til **Peugeot 204** 1975 frem: 2 stk. nye bremsekliver (D: 256 mm), kr. 400.

Til **Peugeot 504,** 1969-70: 2 stk. nye bremsekliver bag (D: 273 mm), kr. 400.

Defekt **Peugeot 104** motor /gearkasse, delvist adskilt, kr. 200.
Bent Klug, tlf. 98971067.

Dele til biler købes

Til **Volvo Amazon/P1800/544:** Alt har interesse Henv. Ole Callesen, 745616 11

Peugeot 504 GL 1977. 1 stk. rep. manuel. 1 stk. H bagerste bærearmler ny eller brugt der er OK samt div. nye dele.
John Nielsen, tlf. 66135884.

Anhængertræk til **Volvo Amazon Herregårdsvogn.**

Martin Jensen, tlf. 75912427.

Chassisramme til **Morris 8 årg. 1937-38.**
Thormod Hansen, tlf. 62551369.

Gearkasse til **Ford Zephyr mk II.**
Henv. tlf. 39650077.

Følge til **59-60 Chevrolet.** Div. dele til **59 Chevrolet Bel Air/Impala.**
Henv. tlf./fax 75551076.

Chevrolet 1929-30-31. Gearstang og en lyskontakt.

Jens Rasmussen, tlf. 86192930 (8-16), 86178002 (aften).

Koblingstrykfod til M.G. 1300.

Bjarne Egon Andersen, Rendebæksvej 18, 2765 Smørum.

Ford Taunus Transit 1955. Type G /BTH. Bremsetromle til baghjul evt. med ankerplader.
K. Teglmann, tlf. 46321332 fax 463 5 6142.

8 stk. **Champion** type W 18 - C 16C eller **Bosch** Z 45, AC C 77 - 76 - 76S evt. **Motorkraft** TT-1 0, (7/8" rør). Jørn Østergaard, mob.tlf. 30984243/20268511, fax/telefonvarer 98831129.

BMW 501/6. krumtap købes.

Til ejeren af en BMW 501, med en ekstra motor på lager: Ring igen, så vi kan få handlet.
Ib Jensen, tlf. 43994762, fax 43993562.

Dele til biler byttes

Jagtvoan gearkasse med differentialespær byttes med 1303 S gearkasse.
Jonas Vad, tlf. 35430918.

MC'er sælges

Harley-Davidson 1931, 1200cc, totalt adskilt (undtagen gearkasse). Komplet i hovedtrækkene, og det meste er rigtig godt, men nok mest egnet for en erfaren restauratør.
Poul Jørrs, tlf. 32585377.

Vespa Scooter 1993 Skipper m. el-start + automatgear og tyverialarm. Evt. bytte med ældre MC.

Pris kr. 19.90 0. Henv. tlf. 75665898.

Diesella årg. 62, delvis adskilt, stelnr. DA 670395. Henv. 44443254

1924 **A.J.S.** sideventilet helt komplet og original, men skal restaureres, en rigtig fladtanker.

1928 **B.S.A.** 500cc topventilet, komplet og original, men skal restaureres.
Henv. tlf. 64401127 efter kl. 19.00.

Jawa 250cc 1952. Meget flot, sjælden og original lille motorcykle på 250 ccm, én cylinder 2 takt motor. Har været totalt adskilt, er restaureret til absolut topstand. Er indregistreret på danske nummerplader. En del litteratur forefindes.
Kr. 14. 800.
Henv. tlf. 405940 59 (Ålborg).

MC'er købes

Heinkel 103- A2 scooter til reservedele. Stand underordnet, men komplet. Gerne uden papirer.
Erik Jensen, tlf. 66162047.

Dele til MC'er sælges

Renoveret BMW 19" forskærm uden maling til R modellen, pris kr. 500. Wetter-Windjammer kabe med beslag til **Honda CX 500,** pris kr. 2.800.
JonasVad, tlf. 35430918.

Star, varesidevogn i rimelig god stand.
Pris kr. 4.000. Arne Nydam, tlf. 62552049.

Bagsæde, nyt til **Victoria 50'erne.**
Henv. tlf. 32585377.

Alufølge **Ronald,** glasblæste & malede m/ hjulbolte, 4 stk. ialt kr. 800,- (passer feks. på NSU 1000/1200 TT) + mange nye reservedele for NSU 1000/1200.
Henv. tlf. 75665898.

Benzintank, BSA ca. 1930 aldrig kørt i original farver med staf. Til speedometer i højre side.

Matchless tank til letvægt MC ca. 1930 (kantet) i pæn stand.

AJS trapez-forgaffel, 1933 adskiltmenkomplet.
Lars, tlf. 40721812 (dag) 44974847 (aften).

Dele til MC'er købes

Motor til **Vespa scooter 150cc** (4-gears) stand underordnet, men gerne komplet. **Vespa scooter årg. 1963:** Sadel og baglygteglas, gummilister til trin samt gummilister ved sideskjold og div. kabler.
Ib Rasmussen, tlf. 49141623.

Diverse købes

En enkelt plads i en bil 1 el. 2 dage til **Retro-mobiler i Paris.**

Kaj Sørensen, Freedensvej 6, 4700 Næstved, tlf. 55726198.

Automobilia sælges

JAP-generator, lille militær generator til 6 og 12 volt landing med renoveret motor.

Ritter tandlæge kompressor, ca. 1920-30 220 volt DC uden tank 1.200.

Lars, 40721812 (dag) 44974847 (aften).

Instruktionsbog til **1953 Chevrolet.** Værktøjs-sæt i original indpakning til **49-54 Chevrolet.**

Martin Jensen, tlf. 75912427.

Bilrevyen 1968 + 1978 + 1986, kr. 150 pr. stk. Henv. tlf. 40594059 (Ålborg).

Rootes litteratur, 1 kasse. Kr. 50.
Henv. Tlf./fax 75551076.

Cadillac Shop & Owners Manuals, Coler/ Upholstery Selection, Data Book, brochure, kataloger, fabriksfoto, bøger m.m., alt originalt, ca. 100 stk. fra ca. 1940 til 1996.
Henv. tlf. 62624520.

Automobilia købes

Instruktionsbøger til **USA-biler** på dansk. Salgsbrochurer til 59 **Chevrolet** på dansk.
Henv. Tlf./fax 7555 1076.

FDM Motor: 1929 nr. 21, 22, 24, 25, 28. 1930: alle numre. 1932: nr. 27.

„**Kør godt!**“ Tidsskrift for Folkevognskørere. Alle nr. fra 1955-1964.

„**Besser fahren mit dem Volkswagen**“ af Arthur Westrup.

„**Dass Buch vom Volkswagen**“ af Reibe-stahl.

„**Kleiner Wagen in Grosser Fahrt**“, af Todt-niann og Tritseliler.

Anders Thue Andersen, tlf. 45818501.

Værkstedshåndbog/reservedelskatalog til **Vespa 150cc scooter 1963,** evt. kopi. Evt. bytte med samme til **NSU Prima 3.**
Ib Rasmussen, tlf. 49141623.

Austin 7: brochurer, håndbøger, reservedelsbøger.

Nimbus: brochurer.

BilhistoriskTidsskrift: 1-39.
Henv. tlf. 54871838 efter kl. 18.

BMW Blätter fra 30'erne. EMW prospekt/brochurer.

Ib Jensen tlf. 43994762. fax43993562.

Cadillac & La Salle: kølerfigurer, emblemer, brochurer, legetøjsbiler m.m, evt. bytte.
Henv. tlf. 62624520.

Præmier
for 1998.
Ingen
præmiestigning.

Veteranforsikring



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1963

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

Klassiske biler 1964 - 1975

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.277 kr.	750 kr.
50.000 kr.	1.600 kr.	900 kr.
100.000 kr.	1.915 kr.	1.250 kr.
150.000 kr.	2.295 kr.	1.550 kr.
200.000 kr.	2.670 kr.	1.850 kr.
250.000 kr.	3.095 kr.	2.175 kr.
300.000 kr.	3.530 kr.	2.500 kr.

Brugsveteranbiler 1950 - 1975

Max. handelsværdi 100.000 kr.

Ansvar & kasko		
Præmietrin	Præmietrin	Præmietrin
1) 16.042 kr.	2) 11.917 kr.	3) 9.167 kr.
4) 6.875 kr.	5) 5.042 kr.	6) 3.667 kr.
7) 2.750 kr.	8) 2.200 kr.	

Veteranmotorcykler 1900 - 1960

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

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske motorcykler og klassiske campingvogne. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer og øvrige forsikringer.

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



Veteran
Forsikrings-
klubben

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