

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 271 - Januar 1999 - 29. Årgang

**Dansk Veteranbil Klub**

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

Bestyrelsen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Registre

Rover:
Henning Helmer - 49 19 27 00

Morris:
Willibald Farbmacher - 49 14 51 67

Fiat:
Ole Emil Riisager
Se under Bilhistorisk Tidsskrift

Fiat - Efterkrigs:
Asbjørn Funder - 47 77 77 74

Ford V8:
Birger Blakø - 32 94 93 97

Renault:
Anker Krarup - 66 11 43 14

Opel:
Frederik Ravn-Larsen - 32 50 12 37

Sektioner

Morris Klub Danmark:
Henrik Christensen - 97 12 24 14

MG:
Henning Andersen - 38 79 51 79

Peugeot:
Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77

Sokkelund Herreds Køreselskab:
Svend Draaby - 38 71 39 02

Køreselskab Fyn:
Fritz Knudsen - 66 13 66 10

Køreselskab Vest:
Erik Hougaard - 75 83 00 49

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

Ford T:
Jon Friis Wandall
65 90 68 11
Ferdinand Porsche:
Claus Neble - 38 19 82 72

American Automobiles:
Peter Løvstrøm Sørensen
44 44 25 86

Mødesteder

København:
Nivågård
Gl. Strandvej 20, Nivå

Midtsjælland:
Kværkebyvej 79
Kværkeby ved Ringsted

Østsjælland:
Nygade 3, Klippinge

Fyn:
Egeskov Veteran Museum
Kvæmstrup

Østjylland:
Ristrup Hovedgård
Ved Sabro

Vestjylland:
Spjald

Sønderjylland:
Lunderup Markvej, Røde Kro

Sydøstjylland
Børkop Vandmølle

Bibliotek

Hanne og Niels Jonassen
Boserupvej 510
3050 Humlebæk - 49 19 11 29

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub • 49 14 59 06

Revision

Poul G. Jensen • 32 50 65 75

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad
Oplag: 3700

Ansvarlig redaktør:
Poul Suhr

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

Teknisk brevkasse:
P. E. Hansen
Torsted Allé 25
8700 Horsens
Fax 75647109
Kun skriftlig henvendelse.

Alt stof skal sendes inden den 20. til:
DVK - Veteran Tidende
Gl. Strandvej 20,
2990 Nivå
eller på Fax 49 14 11 14.
Professionelle annoncer skal leveres
reproklare.

Annoncepriser:

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

Lay-out, sats og tryk


ALLER GRAFISK
Ole Callesen
Skovhusevej 7, Aller
6070 Christiansfeld
74 56 16 11 - 20 48 65 11
E-mail: oc.aller@grafisk.dk

Næste Veteran Tidende udkommer uge 6 1999

Forsiden: Mercedes Benz 170 S-V 1954

Foto: Heini Svendsen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Månedens køretøj	18
Klubaktiviteter	6	Nivågård	22
Skoda Museum	8	Boganmeldelser	24
Arrangementer	10	Bilhistorisk Tidsskrift	26
Læserbreve	12	Erhvervskøretøjer	30
Månedens personprofil	14	Arrangementer	32
Fra medlemmerne	16	Nye medlemmer	33



Møder

Januar

- 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, **Bemærk ændret mødested** - Klubmøde hos Henning Knudsen, Holstebrovej 17, Spjald. Tilm. Tlf. 97381264
- 19. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby - Besøg hos karetmageren. (se under klubaktiviteter)
- 21. 19.00 København - Virksomhedsbesøg på Danmarks Flymuseum i Helsingør (se under klubaktiviteter i VT nr. 270)
- 26. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde. (se program under klubaktiviteter i VT nr. 270)
- 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.

Februar

- 02. 19.30 Østjylland, Ristrup - Klubmøde. Foredrag.
- 03. 19.00 København. Nivågård - Klubmøde. Foredrag ved Arne Jørgensen (se under klubaktiviteter)
- 11. 19.30 Sønderjylland, Rødekro - Klubmøde
- 11. 19.30 Sydøstjylland, Børkop Vandmølle. Foredrag om bilens elsystem ved Martin Jensen.
- 15. 19.30 Vestjylland, Spjald - Klubmøde.
- 16. 19.30 Midtsjælland, Kværkeby - Klubmøde
- 18. 19.00 København, Virksomhedsbesøg - Ole Sommers Veteranbilmuseum (se under klubaktiviteter)
- 23. 19.00 Østsjælland, Klippinge - Klubmøde
- 23. 19.30 Fyn, Egeskov - Klubmøde. Filmaften

Løb og arrangementer

Marts

- 06. Bilmesse, Brugtmarked og Entusiast-Træf. Bella Center, København. Nærmere oplysning tlf. 86416464 eller Tlf. 75681333.
- 20-21. Bilmesse. Brugtmarked. Dronning Margrethe Hallerne,. Fredericia. Nærmere oplysning tlf. 86416464 eller tlf. 75681333.

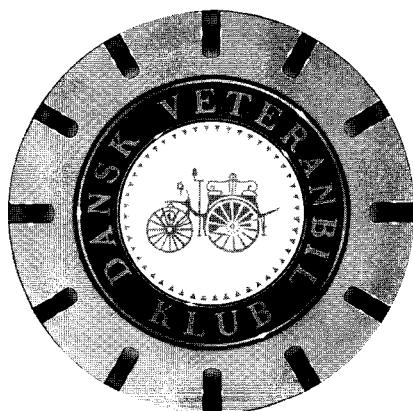
Maj

- 22. Nivåløb
- 23.-24 Græsted Veteranløb

Juni

- 06 Brønshøjløbet, for biler og motorcykler fra før 1935
- 12. Vitus Bering Løbet. Horsens

21 10





En nytårshilsen fra klubbens stemme!

Efter at have rundet det første år som sekretær i DVK er det oplagt at se tilbage på 1998.

Som nyansat, med begrænset viden om gamle biler og forsikringer, var der nok at tage fat på fra starten. Jeg er den lykkelige ejer af en M.G. B som jeg har haft i et hav af år, så interessen var der.

1998 har været et travlt år på DVK's kontor. Der har været ca. 3.500 henvendelser som har krævet skriftligt svar - et par ture på posthuset, mange RUNA forsikringer, et utal af telefonsamtaler og ikke mindst ajourføring af Medlems- og køretøjslisten.

DVK har i 1998 fået 550 nye medlemmer, deriblandt mange unge mennesker, en positiv tilgang der tyder på en øget interesse for veterankøretøjer.

Året har budt på mange fornøjelige biloplevelser. Min første indsats var at stå iført rød DVK sweater på klubbens stand på Biler i Bella 98, 14. juni var vi med til Storebæltsbroens indvielse - en mega flot oplevelse - og 6. september havde vi et telt på Copenhagen Classic Car Cup, også en skøn dag. Derudover har der været mange klubmøder og arrangementer. Min nye interesse har været en kilde til sand moro og undren blandt veninderne.

Før mig har mødet med klubbens mange bilentusiaster og deres flotte køretøjer været fantastisk. Det er dog utroligt at Danmark kan fremvise sådan en flot veteranbilpark. Jeg begynder næsten at forstå de mange mænd, der uden at være fanatikere bruger alt deres krudt & penge på at passe og pleje en gammel, smuk bil.

Jeg håber at 1999 vil byde på lige så mange udfordringer og sjove oplevelser, og at såvel klubmedlemmer som pressen vil bakke godt op om de kommende arrangementer.

I ønskes alle et godt nyt år, og tak for al den hjælpsomhed og støtte som jeg har fået fra klubbens medlemmer, det har været med til at jeg kom godt igennem det første år i DVK.

DVK

Venlig hilsen

Dorthe Thies

Benzintilsætning for veteranbiler og klassiske biler under kørsel i Tyskland

Forespørgsel hos Shell har ført til følgende redegørelse, som kan være af interesse for ejere af veterankøretøjer.

Benzinselskaberne i Danmark har bevaret de „røde“ pistoler med såkaldt „blyholdig benzin“.

I virkeligheden er der ikke bly i denne benzin, i stedet er der tilsat kaliumsalte, der har samme formål som blyet havde, og i rimelig grad beskytter ventiler og ventilsæder mod skader.

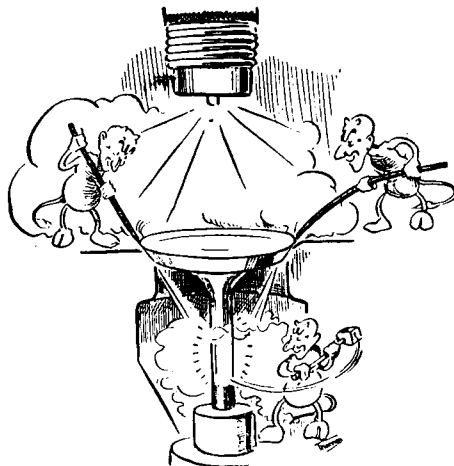
I Tyskland findes de „røde“ pistoler ikke mere, man kan kun få benzin uden bly og uden kaliumsalte.

Til gengæld kan man på de tyske tankstationer købe en „blyerstatning“ på flasker. Der er tale om kaliumsalt kombineret med et opløsningsmiddel, og tilsætningen til benzinen er 1/1000, dvs.. at en halv liter flaske svarer til 500 liter benzin.

Fabrikaterne er f.eks.:

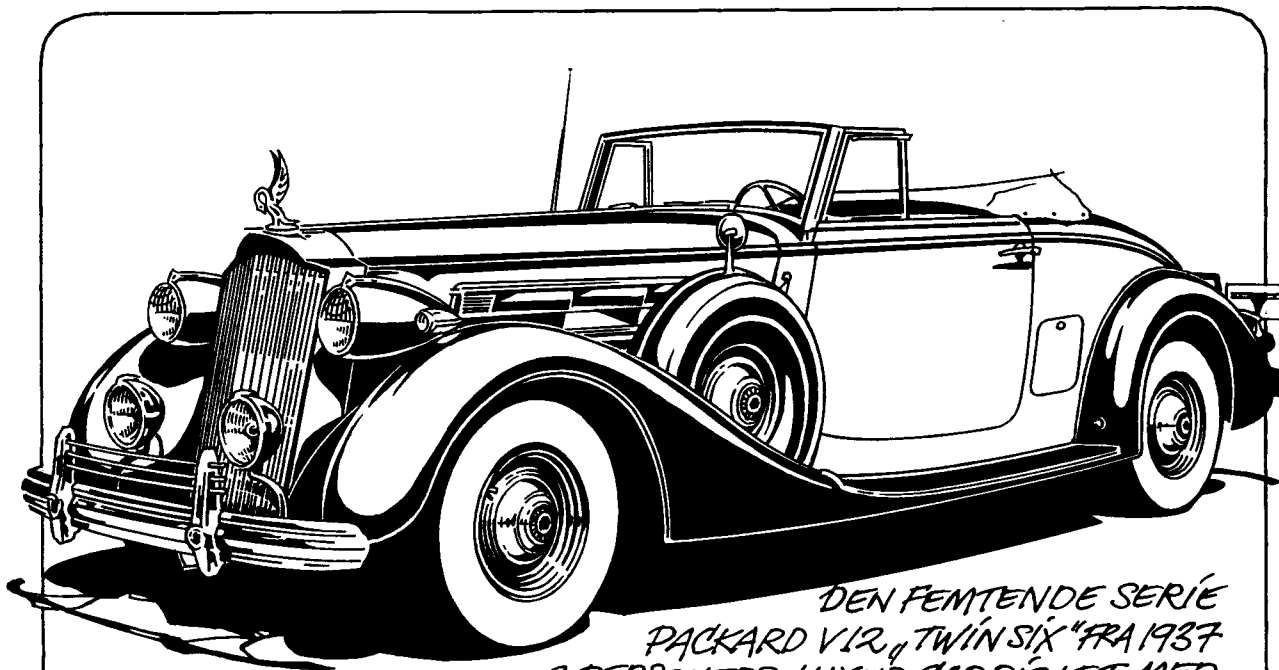
- SAT Additive
- OK Plus Ventilschutz
- Millenium, Bleiersatz

Ole Sommer



Vi beklager, at der i sidste nr. af VT i artiklen om månedens bil var sket en fejl. Den sædvanlige skrifttype var fejlagtig ændret.

Ole Callesen
Aller Grafisk



DEN FEMTENDE SERIE
PACKARD V12 „TWIN SIX“ FRA 1937
2 PERSONERS LUXUS CABRIOLET MED
7,7 LITERS 12 CYLINDRET MOTOR PÅ 200 HK
TOPHASTIGHEDEN VAR 150 KM/T - DET GIK BARE...
DET GØR TIØEN OGSÅ - SÅ GODT NYTÅR TIL ALLE - FRITZ ©



FYN EGESKOV



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

Tirsdag den 26. januar
Klubmøde, Egeskov-Fyn.

Tirsdag den 23. februar kl. 19.30
klubmøde (filmaften)

*På aktivitetsudvalget vegne
René Dalager*

**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.

Jeg vil gerne sige tak til de mange, der deltog i vor julefrokost torsdag den 10. december og håber, at I kan tilgive mig, selvom nr. 88 manglede i lottospillet. Jeg må have tabt den, for den var med hjemmefra. Så hvis I finder den, ved I hvor den hører til!

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

Flyttedag i Vestjylland

Skal første møde i det nye år også være det første på en ny klubadresse? Det spørgsmål skal de midt- og vestjyske medlemmer nu tage stilling til, efter at Sindinggård ikke mere er ramme om de månedlige møder.

Der er derfor grund til at sætte kryds i kalenderen, og møde op til januar-mødet, som er henlagt til Spjald, og hvor der bliver lejlighed til at drøfte den fremtidige adresse. Den kan måske være netop denne:

Mødet finder sted hos Henning Knudsen, Holstebrovej 17, Spjald og frakørsel på landevejen Spjald-Holstebro sker ved 24. km stenen ved Omme Bakker. Tilm. på tlf. 97381264.

Fraflytningen fra Sindinggård er allerede sket, idet bibliotek og inventar er deponeret hos medlem Niels Jørgen Kannevorff i Ringkøbing. Han har beredvilligt stillet plads til rådighed, indtil lokaleproblemerne er løst.

Begge parter, Sindinggårds ejer, fabrikant Pagh Mørup og repræsentanterne for den midt- og vestjyske klubafdeling, har taget pænt afsked med hinanden. Det har været en god tid på Sindinggård og flot, at vi kunne have adresse på en privatejet herregård. Men vanskeligheder for begge parter med varme, toilet- og køkkenforhold gjorde det svært at fortsætte lejemålet. Derfor et pænt farvel - og tak for den tid.

Ud over at finde en ny klubadresse venter opgaven med at fastlægge et program for første halvår 1999. Den opgave skal aktivitetsudvalget hurtigt i gang med. Foreløbig er der grund til at sige tak til udvalget og især til familien Riistoft Nygård fra Dybe for tilrettelæggelse og afvikling af den traditionelle julefest. I sidste

øjeblik blev den bebudede fest flyttet til Ramme, hvor en kommunal institution lagde nydelige lokaler til, og hvor ca. 45 deltagere hyggede sig ved veldækkede juleborde.

NIVÅGÅRD



Hermed et stemningsbillede fra den meget vellykkede julefest på Nivågård. Dorte Stadil, Dorthe Thies, Egon Andersen og Claus Neble havde gjort et meget stort forarbejde, så de mere end 70 deltagere fik sig en god aften med dejlig mad og drikke med god sponsorhjælp fra Kim Polte og Takko Sild. Vi menige deltagere siger hjertelig **tak**

en.

Torsdag den 3. februar kl. 19.00
Medlemsmøde. Foredrag af et af vore medlemmer, Arne Jørgensen, som fortæller om: „DKW i den internationale motorsport i trediverne“. Arne er en af dem, der ved noget om dette emne, så hvis du har nogle spørgsmål, så mød op på denne aften.

Torsdag den 18. februar kl. 19.00
Virksomhedsbesøg. Virksomhedsbesøget er på denne aften hos Ole Sommers veteranbilmuseum, som der er tradition for at besøge hvert andet år. Derfor er det en glæde at kunne vise det udvidede museum frem for vores medlemmer.

Venlig hilsen Claus Neble

**ØSTJYLLAND
RISTRUP**

Tirsdag den 2. februar kl. 19.30
Denne dag regner jeg med en foredragsholder, men juletravlheden gør at ikke alle aftaler er i hus her 4 dage før jul. Bliv overrasket og kom alligevel.



Husk biblioteksdag 16. januar kl. 14.00 på Ristrup.

Planlægningen af foråret er også godt i gang, vi kan løfte sløret for april, hvor vi planlægger at besøge Lauritz Lauritzen i Klejtrup.

Velmødt!
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 19. januar

Besøg hos karetmager Henrik K. Andersen, Tappernøje. Tilmelding nødvendig på tlf. 46401441. Ingen aktivitet på Steffensgård.

Tirsdag den 16. februar

Demonstration af værktøj til nye og gamle biler fra Classic Trading.

Tirsdag den 16. marts

Sadelmageren fortæller...

Tirsdag den 20. april

Model og litteratur bytteaften. Lad os se hvad du har! Måske er det også vejr til at luften det gamle køretøj.

Lørdag den 24 april

Sæsonens sidste aktivitet, men det er endnu lidt af en hemmelighed!

m.v.h.

*Kaj Sørensen
Hans Henrik Havsted*

En ualmindelig heldig Morris-vinder

Nordisk Morris Minor Klubb har ca. 700 medlemmer. Det var derfor en stor beslutning bestyrelsen tog da de i 1996 købte en Morris 1000 årgang 1958.

Det var formålet at vise medlemmerne i klubbladet hvordan man restaurerer en bil, og sådan få en fornem gevinst i jubilæumslotteriet i 1998.

Takket være medlemsindsats og sponsorer lykkedes det. 50 året for da den første Morris Minor kom på gaden og 20 året for klubbens dannelse kunne fejres med manér.

Flot præstation af sådan en lille klub!

Vi var heldige at vinde den!

Tove og Ole Kirk Vium.

Østsjællands Folkeblad
1929

Bravo Ole!

Læge Wium, Storehedinge, har en lille Søn, Ole, paa 1½ Aar. Denne lille Kærnegut trak forleden Dag et Nummer i Dyrskuetombolaen i Køge

og vandt paa dette Nummer en ny Fordbil til sin Fader, der netop stod for at ville købe en ny Bil. Bravo Ole.



Ole Kirk Vium og far 1929

Jyske Vestkysten
1998

TARM: Hvor heldig har man lov at være? At vinde en bil i lotteriet – det er heldigt. At være så heldig to gange i livet – det er næsten for meget.

Ikke desto mindre var det, hvad der overgik vinderen af den støvet-grønne Morris 1000 fra 1958, som Nordisk Morris Minor Club for to uger siden udloddede ved det store jubilæumstræf i Tarm.

– Det er anden gang, jeg vinder en bil. I 1929, da jeg var halvandet år, vandt jeg en Ford A på dyrskuet i Køge.

– Det var mine forældre, der købte loddet, fortalte den distingverede herre fra Nykøbing Sjælland med en tilfreds mine, lige inden han fik overrakt nøglerne til den lille englænder med de buttede former.



Ole Kirk Vium og sønnesøn 1998





Skoda-museum godt på vej...

DVK

På baggrund af det gamle firmalogo fra 1930'erne har det fynske museum leget med museets kendetegn. Det endelige logo skal naturligvis godkendes i fabrikkens regi.



Den fascinerende historie bag Skoda-bilernes eventyr har fået solidt tag i tre fynboer.

Med Skoda-blod i årerne har to gange Hansen, far og søn Ole og Jan, sammen med deres ven Carsten Andersen fra Tåsinge, sat sig for at lave et Skoda-museum.

Med en vis stolthed siger de tre samstemmende, at det er det første rigtige bilmærkemuseum i Danmark, og det første Skoda-museum udenfor Tjekkiet.

De håber også, at det bliver en samling kuriositeter, der bliver samlet i den tidligere Skoda-butik i Glamsbjerg på Vestfyn.

Hele projektet startede i august 1998 som en spøg.

Flere medier har siden vist overvældende interesse for Skoda-museet, og det har givet de tre fynboer endnu mere blod på tanden.

Der er kommet henvendelse fra folk, som mener, at der findes en del gamle Skodaer i Danmark. Spor som de fynske Skoda-entusiaster skal til at følge op på.

Selvom det foreløbig kun er danske aviser og dansk tv, som har bragt historien, har de tre fået en række henvendelser om Skoda-biler i Norge, Tjekkiet, Tyrkiet, Slovakiet og

Tyskland. En enkelt henvendelse har sendt spor helt til Cuba, der skulle være et Skoda-eldorado. Chile er et andet eksotisk mål for en Skoda-rejse, hvis de øvrige henvendelser ikke fører til resultat.

Søgte en bestemt bil

Interessen for museums-ideen har chokeret de tre Skoda-samlere.

Den Skoda fra 40'erne, som Jan, Ole og Carsten oprindeligt søgte, er blevet fundet, og det er unægtelig lidt at et restaureringsprojekt. De tre havde ikke mod på at gå om bord i et projekt, som nemt kunne strække sig over et helt år. Og ejeren ville egentlig gerne beholde bilen og lade den restaurere. Det har de tre lovet at se om de evt. kunne medvirke til ved at finde en samarbejdspartner i Tjekkiet, som både hvad angår pris og evt. adgang til stumper ville hjælpe restaureringsprojektet godt på vej.

En mand helt fra Berlin har henvendt sig med en Skoda magen til den, der oprindeligt blev efterlyst. Den blev besigtiget kort før jul og skal fra foråret indgå i samlingen. Men der dukkede også andre spændende ting op.

Fra stationslederen hos Falck i Middelfart er der dukket billeder op af en Skoda-ambulance. Denne bil har kørt i Middelfart indtil 1956, hvor den blev eksporteret til Langeland, hvor sporet foreløbigt ender.

Fra Tjekkiet, Skodas hjemland, er

der kommet henvendelse om en Skoda 422 fra 1930 - dengang Skoda-bilerne var i høj kurs og blandt verdens bedste biler. Skoda 422-modellen ligner en stor Ford A, som kendetegner 1920 og 1930'ernes biler.

Jagten fortsætter

Af de helt specielle spor, der er blevet efterforsket er en kontakt, der er kommet via Skoda-fabrikkens museum i Mladá Boleslav.

Efter det omtalte besøg i Berlin drog „museums-banden“ til den tjekkisk-slovakiske grænse for at se på en bil, som blot har modelbetegnelsen 973, men blandt rigtige freaks bærer kælenavnet „Babeta“. Bag disse tal og navnebetegnelser gemmer sig dog noget meget spændende og sjældent. En kommandovogn fra den tjekkoslovakiske armé omkring 1953-55.

Med „Babeta“ har sporene ført til det mest spændende de tre fynboer kunne tænke sig: en bil, der kun er produceret i 30 eksemplarer.

Den bil, som Carsten og Jan har set på, er en radiovogn med plads til mandskab. Prisen synes at være i orden, blot mangler der nogle formaliteter omkring lovlig udførsel af bilen fra Tjekkiet.

Tæt kontakt til fabrikken

I september 1998 drog Jan Hansen og Carsten Andersen til Skoda-fabrikkens museum i Mladá Boleslav nord for Prag. Her fik de kontakt med en af Skoda-museets ledende medarbejdere, hvilket gav dem adgang til oplysninger om de enkelte biler i deres samling, ligesom de er lovet materiale i form af brochurer, plakater m.v. til udsmykning af museet i Glamsbjerg.

Da de atter kort før jul var i Tjekkiet fik de to en oplevelse for livet. På en forsigtig forespørgsel om hvor museet gemte endnu ikke restaurerede biler, var svaret: „Vent lige et øjeblik“.

Efter ca. en halv time kom fru Trojanová tilbage og sagde: „Kom med her!“

-Herefter blev vi kørt rundt på fabriksområdet, fortæller Carsten Ander-



sen. Først hen til værkstedet hvor 5 mand og en pige står for restaureringen af museets samling. For freaks som os var det i sig selv spændende at se. Der blev ikke gået på kompromis med noget som helst. Helt ned til lakkens kemiske sammensætning analyserede man de gamle biler inden selve restaureringen blev iværksat.

Da vi havde set noget af det smukke håndværksarbejde blev vi atter kørt rundt på fabriksområdet og ned i en underjordisk „garage“. Her stod 150, ja måske 200 biler fra perioden 1912 og op til i dag. Bilerne var alt fra oldtimere og prototyper til racerbiler af enhver art.

At dette overhovedet kunne lade sig gøre må skyldes, at fabrikkens museum finder vort projekt særdeles interessant. Vi har desuden fået option på biler, som museet måtte blive tilbudt, men som de selv råder over.

Mere kan man næsten ikke ønske sig, fortæller Carsten Andersen videre.

Åbningsdatoen ukendt

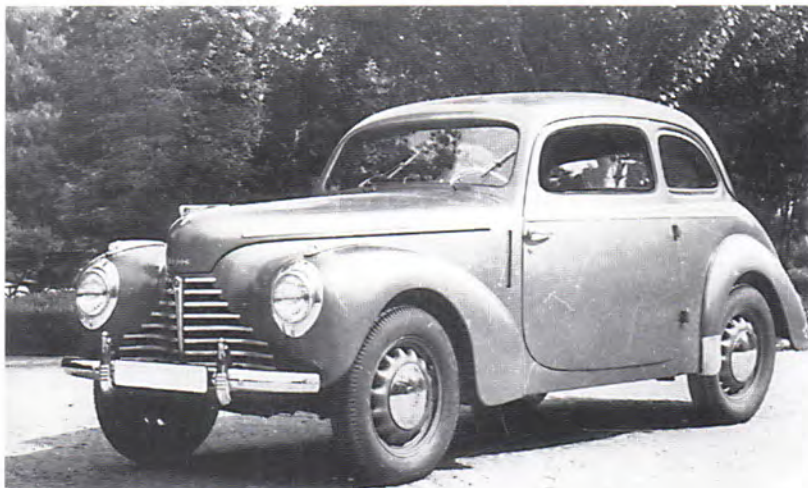
Hvornår det danske Skoda-museum åbner er endnu ikke helt klarlagt, men at det nødvendigvis må blive i 1999, kan der ikke herske tvivl om med den interesse, der er vist herhjemme og ikke mindst fra Skoda-fabrikkens museumsafdeling.

Andet automobilia

Uanset der er kommet mange nye spor, som skal følges op, så er de tre fortsat interesseret i henvendelse fra folk, der kan skaffe f.eks. gamle brochurer, eventuelt legetøjsbiler af mærket Skoda, gamle instruktionsbøger eller håndbøger, der kan være med til at afklare nyvognspriserne på de biler, samlingen i Glamsbjerg indeholder eller eventuelt folk som tidligere har haft kontakt med Skoda-organisationen, f.eks. arbejdet for en af de tidligere importører.

Har du noget at give videre - også gerne viden - kan du ringe til en af de tre initiativtagere: Carsten Andersen (62 54 12 25), Jan Hansen (64 72 22 32) eller Ole Hansen (64 72 14 55).'

Redaktionen



Oprindeligt var det Skoda 1101 (populært kaldet Tudor) de tre fynboer var på jagt efter. Nu risikerer de at skulle verden rundt for at se på biler.



Jan Hansen, da han sidste år var inde i „Rigsarkivet“ på Skoda-museet i Mladá Boleslav.

Samlingen kort

Skoda-samlingen i Glamsbjerg består foreløbig af:

1936 Skoda Popular	1975 Skoda 110 R Coupé *)
1948 Skoda 1101 Tudor	1977 Skoda 105 S
1954 Skoda 1200 *)	1979 Skoda 105 S
1958 Skoda 450 Roadster	1985 Skoda 130 Rapid
1959 Skoda 1201	1987 Skoda 130 LR Rally
1960 Skoda Octavia *)	1989 Skoda 105 S
1964 Skoda 1000 MB *)	1989 Skoda 130 Cabriolet
1966 Skoda Octavia Combi (til papegøjeplader)	

*) er under restaurering.



1998

DVK

16.-18. OCTOBER

1. int. Historic Rally Denmark

Historic Rallye Club Denmark



BJ 23.820: „Rodeo“ alias Thorvald Andersen og Børge Kinger, Brøndby, i Volvo PV 544, feltets ældste ekvipage, hvor bil og mandskab i alt havde 175 år på bagen, sluttede som nr. 22

Regnen gav svære betingelser i 1. Int. Historic Rally Denmark.

De 52 deltagere i det første FIVA historisk rally der er blevet afviklet på danske veje, fik ekstra svære betingelser da det regnede fra start til mål. Enkelte måtte udgå med fugtproblemer i tændingen på de gamle biler, hvor motorerne ikke er pakket ind som i moderne biler. Alle tog dog udfordringen med godt humør, inklusive de mange frivillige kontrol-

Fra Start: Start nr. 1 Monty Karlan/Oddvar Moland fra Norge klar til start i deres Lotus Cortina. Holdet var favorit men med en fejkørsel kørte for mål sluttede de som nr. 6.





N.H. Bay Jacobsen og John Høegh i Triumph TR 4 havde som eneste hold 0 strafpoint indtil Silkeborg, men konditionen holdt ikke og de sluttede som nr. 20.



DR 73.757: Henrik Kjær og Clemmen Svendsen fra Beder nåede lige at få deres Lancia Fulvia klar og sluttede på en flot 2. plads i Touring klassen

ler der stod langs ruten for at kontrollere om deltagerne kørte rigtig - og til rette tid.

Som ventet blev det det norske og hollandske hold der kom til at dominere løbet. Dels er de kendt med historisk rally, de har erfaring samt det udstyr i bilen der skal til for at kunne køre med sekunders nøjagtighed på de indlagte teststrækninger, hvor en forud given hastighed på maksimalt 50 km/t ikke straffri kan afviges.

Total vinder af løbet blev Kjell O. Nilsen og Jan Egil Jensen fra Norge med 29 sekunders straf, holdet kørte i en Porsche 911 fra 1970. 7 sekunder efter fulgte Bart Reitbergen og Ben Roetserink fra Holland, de kørte i Volvo PV544 fra 1962.

En af arrangørerne, Henning Friborg, Them, udtrykker efter løbet stor tilfredshed, ikke mindst med den gode mediedækning, der har været både før og efter løbet.

Der var som ventet delte meninger om løbet, hvor de udenlandske hold gerne havde set løbet længere og mere krævende, medens nogle af de uøvede fandt løbet for svært. Vi fik efter løbet flest roser, siger Henning Friborg, der kunne oplyse at de kører videre efter samme recept næste år, og at de allerede har søgt FIVA om tilladelse til at afvikle løbet den sidste weekend i september 1999.

Redaktionen

Nyhavnsløbet den 25. oktober

Tradition skal der til, især med gamle biler, så også i år gik det løs i det værste regnvejr man kan forestille sig.

38 biler med hovedvægten på førkrigsmodeller trodsede vejret og fik igen en dag med mange oplevelser.

Steen Haselmann efterlyste ved præmieuddelingen i Nyhavn medlemmer af DVK's bestyrelse, der skulle gøres ansvarlig for det slemme vejr!

Ib Jensen

Flere BMW'er var ude til årets sidste løb, her ved „Ole Rømer Museet“.





Arvesølvet spredes. *RUNA forsikringen tilbydes MhS klubberne.*

Den fordelagtige RUNA forsikring i Veteran Forsikringsklubbens (VF) åbnes med bestyrelsens billigelse for 40 medlemsklubber af Motorhistorisk Samråd (MhS). Det er ikke i DVK og dets medlemmers interesse.

Fare for DVKs økonomi

En spredning af RUNA-forsikringen til MhS 17.000 medlemmer medfører en række økonomiske farer for DVK:

1. Stærkt forringet økonomisk udbytte af forsikringen (VF totalt ca. 400.000 kr.). Meget større skadesrisiko med denne nye kategori af klubber og medlemmer.

2. Stærkt forringet medlemstilgang til DVK.

Den meget billige RUNA forsikring har længe været DVKs bedste kort på hånden overfor nye medlemmer.

3. Fare for direkte medlemsafgang til andre klubber.

Ved det meget beklagelige brud med AI-forsikring for nogle år siden, så vi en direkte nedgang i klubbens medlemstal på mere end 10 %. Det kan meget vel ske igen!

Yderligere må man nu forvente at MhS kontingentet vil stige. MhS kontingentet skal mindst tredobles for at kompensere for tabet af en særlig indtægt fra en fremtidig MhS-veteranforsikring.

Havde DVK derimod godkendt en fremtidig MhS veteranforsikring, kunne MhS's kontingent være fastholdt og den nødvendige økonomiske indsprøjtning til MhS ville være kommet fra veteranforsikringen.

DVK og DVK-medlemmernes økonomi ville være totalt upåvirket.

RUNA-forsikringen ved Veteran Forsikringsklubben

Da Jørgen Behrendt og undertegnede på DVKs vegne medvirkede til

Veteran Forsikringsklubbens vedtægter (RUNA forsikringen) var det os magtpåliggende at DVK bevarede den stemmemæssige dominans i forhold til samarbejdspartnerne: Ford A Klubben, Nordjysk Vintage Motor Klub og Dansk Vintage Motor Klub.

Især Henrik Thostrup fra Ford A Klubben ønskede, at vi skulle være ligeværdige partnere.

MhS-forsikringen

I flere år har det været et ønske fra MhS klubberne at der blev adgang til en fælles forsikringsordning a la de kendte ordninger i Sverige og Norge.

I 1997 blev der således gennemført en MhS vedtægtsændring som muliggjorde dette.

En MhS-veteranforsikring skulle tjene tre formål:

1. Skaffe fornuftige forsikringer til MhS klubber uden eksisterende forsikringsordning.

2. Skaffe gode sponsoraftaler til vore veteran arrangementer.

3. Sidst men ikke mindst - en tiltrængt økonomisk vitaminindsprøjtning til MhS.

Så MhS også fremtidigt kan løse de store miljøopgaver, der skal til for at holde vore historiske køretøjer på vejene.

På MhS generalforsamling i november fremsatte jeg forslag til en MhS-veteranforsikring med Top Danmark. Denne MhS-veteranforsikring var bevidst udformet sådan at den ikke prismæssigt var direkte konkurrencedygtig med RUNA, men ellers var klart billigere end andre tilbud på markedet.

DVK ville fortsat have haft direkte gavn af en billigere forsikringsordning end de andre MhS medlemsklubber.

Ved MhS generalforsamlingen var Veteran Forsikringsklubben talstærkt repræsenteret, ved formanden Henrik Thostrup og DVK-bestyrelsen, hvor følgende var til stede: Poul Suhr,

Steffen Frölich, Willibald Farbma-cher, Peter Løvstrøm, René Dalager samt Tom Jensen (som referent).

Som formand for Veteran Forsikringsklubben fremsatte Henrik Thostrup det tilbud at alle MhS klubber kan blive medlemmer af RUNA-forsikringen.

Til min store overraskelse var DVK bestyrelsen meget aktive fortalere for at åbne RUNA-forsikringen for MhS klubberne og mod en fremtidig MhS-veteranforsikring. Dette blev da også resultatet af debatten.

Som formand lovede Torben Thostrup således snarligt at indkalde samtlige MhS klubber til et orienteringsmøde.

DVK mister sin dominans over Veteran Forsikringsklubben.

Ved at åbne RUNA-forsikringen for MhS 17.000 medlemmer, skal DVK på lige vilkår samarbejde i Veteran Forsikringsklubben med en række klubber, som er helt forskellige fra DVK, f.eks. klubber for amerikanerbiler, militærkøretøjer, Volvo og andre mærkeklubber, motorcykler, veteranknallerter og måske traktorer, som for flertallets vedkommende har helt andre køretøjstyper og dermed forsikringsmæssige interesser end DVK's medlemmer.

DVK mister helt sin dominerende indflydelse i Veteran Forsikringsklubben, hvilket kan medføre vedtægtsændringer og en for DVK helt ny og ufordelagtig udbyttefordeling.

Bestyrelsen har efter min opfattelse helt glemt at tænke sig om.

Med ønsket om et rigtig godt nytår til DVK og DVKs mange medlemmer

Claude Teisen-Simony
Ved Grænsen 19
2000 Frederiksberg

Svar til Claude Teisen-Simony

Bestyrelsen i DVK genkender ikke de fremførte påstande, og vi kan forsikre at ingen medlemmer behøver at frygte en forringelse af klubbens medlemsservice, idet vi naturligvis ikke tilrettelægger klubbens økonomi efter det udbytte der måtte komme fra en forsikringsordning.

Ved flere lejligheder har vi påtalt at Motorhistorisk Samråd (MhS) kun skal arbejde med de opgaver der ligger indenfor de oprindelige formålsparagraffer, derfor kunne vi naturligvis ikke stemme for det forslag der blev forelagt på det seneste årsmøde i MhS, om en forsikringsordning der skulle styres gennem MhS. Forsla-

get blev da også nedstemt med et stort flertal.

Efter bruddet med AI forsikring i 1995 indgik DVK i et samarbejde med tre andre klubber i en forsikringsklub, hvor de tilsluttede klubber, på god demokratisk vis, har indflydelse og udbytte efter forsikringsportefølge. Vi har ikke i DVK nogen ambition om dominans, vort ønske er udelukkende at sikre vore medlemmer en god service ved at kunne tilbyde en fornuftig forsikring til deres køretøjer.

Veteran Forsikringsklubben (VF), der som bekendt er baseret på en aftale med RUNA Forsikring, funge-

rer særdeles tilfredsstillende, og det har fra starten været muligt for andre klubber at søge optagelse i VF, på de fastsatte betingelser.

Forholdene for DVK's medlemmer og for Veteran Forsikringsklubben er således de samme før som efter årsmødet i MhS, der er derfor ingen grund til bekymring.

Poul Suhr

REGISTRE OG SEKTIONER

Sidste nyt fra Ford V8 Registret

Madpakketuren den 26. september blev ikke den eneste Ford V8 aktivitet i 1998. Tidligere på sæsonen deltog 7 danske biler i den skånske madpakketur. Turen forløb godt, og de danske deltagere havde en hyggelig dag med vores svenske venner. I det tidlige forår mødtes en flok Ford V8 entusiaster med billeder og materiale til en hyggelig Ford V8 aften.

Ellers har 1998 været en stille sæson, nok mest på grund af vejret. Der var så vidt vides ingen danske deltagere til Skandinavisk Ford V8 træf i Norge. Det skyldtes måske det faktum, at man havde placeret træffet 400 km nord for Oslo, og at udgiften til mad, benzin, færge og hotel hurtigt ville løbe op på 8-10.000 kr. for 2 personer.

Skandinavisk Ford V8 træf i 1999 bliver til gengæld afholdt ved Helsingborg - Svenskerne har netop placeret træffet her af hensyn til os danske, så sæt allerede nu kryds i kalenderen den 9.-11. juli 1999, så vi kan få så mange danske deltagere med



som muligt. Vi kan evt. køre i samlet flok derover. Prisniveauet er rimeligt, og færgebilletten på Helsingør/Helsingborg overfarten kan med et bestemt selskab fås til særdeles rimelig pris. Tilmelding i februar-nummeret af Veteran Tidende.

*Med venlig hilsen
Birger Blako*





MÅNEDENS PERSONPROFIL

DVK

Kurt Skov

Klampenborg. Medlem nr 919



Af Egon Neesgaard.

De fleste, der har deltaget i løb og træf i de senere år, kan ikke undgå at have truffet denne måneds profil, malermester Kurt Skov.

Han er venligheden og gemytligheden selv, og kommer gerne med en lun kommentar.

Kurt er født på Nørrebro, men hans forfædre var jyder. Derfor måske det lune. Han kom i malerlære i 1936. Soldat i 1943, men blev interneret af tyskerne i Sandholmløjren. Derefter i modstandsbevægelsen og under jorden til 4. maj 1945.

Selvstændig malermester i 1946. Det blev til en meget stor virksomhed med til tider 18 ansatte, og hans kunder var blandt mange andre Det kgl. Bibliotek gennem 30 år, Teknologisk Institut, Jesuskirken i Valby samt adskillige skoler og off. bygninger. Medlem af Københavns Malerlaug gennem 52 år samt siddet i dets repræsentantskab. Syns- og skønsmand i 22 år for Danske Malermestre. Det sidste bragte ham helt op i pyloner-

ne på Storebæltsbroen i sommeren 1998.

Men selv om han altid har været aktiv i sin virksomhed og sit fag, er der blevet tid til et par veteranbiler. Mest kendt er hans meget smukke Alvis TA 21 Mulliner Saloon 1953. Den vil vi omtale i en separat artikel senere, for den har virkelig historie.

Den første veteranbil Kurt havde, var en Ford A Tudor fra 1930. Den købte han i 1974 for kr. 2700,00. Til gen-

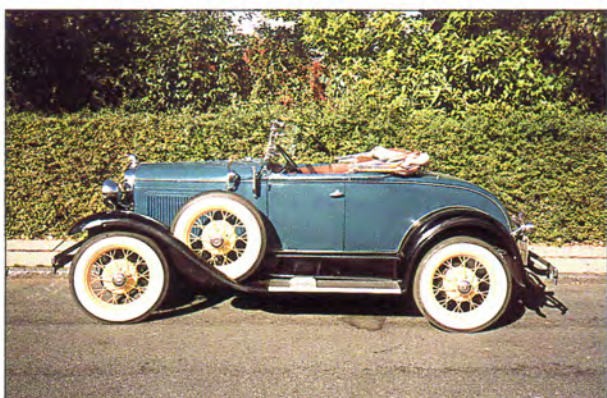
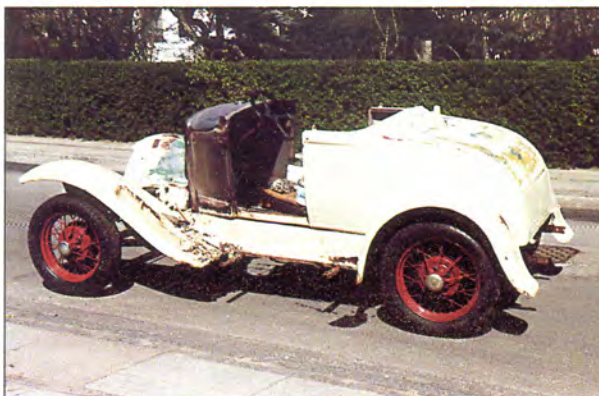
gæld manglede både top og bund. Den blev restaureret i Christiania, hvor Københavns Ford A Klub dengang havde lokaler. Senere har de jo fået eget hus i Glostrup. I det hele taget har Ford A altid haft hans store interesse. Gennem årene blev det til flere Ford A, bl. a. Coupe og Roadster. Se billederne. Den sidst erhvervede veteranbil er dog en Buick Sedanette 2 dørs Coupe fra 1941. Der er kun fremstillet få eksemplarer af denne model, men det er lykkedes Kurt at få dette eksemplar til Danmark, og med blod, sved og penge er det en flot bil som vi ser nærmere på senere.

Kurt har fornylig solgt sin virksomhed til en tidligere medarbejder og er nu ansat som konsulent hos denne. Telefonen ringer hele tiden, så selv om Mester har trukket sig tilbage til et velfortjent otium er der stadig bud efter ham.

Og han vil fortsat være at finde, når der kaldes til veteransammenkomst.



Kurt Skov har deltaget i adskillige veteranbilløb i Danmark, Skandinavien, Tyskland og England. Der er stil over denne Alvis.



Øverst til venstre: Den første Ford A blev restaureret i Ford A klubbens værksted på Christiania.

Gennem årene blev det til flere Ford A bl.a Coupé og Roadster. Kurt deltager gerne selv i restaureringsarbejdet. Ikke kun med det perfekte malerarbejde.

Nederst: Den meget elegante Buick Sedanette 2 dørs Coupé fra 1941.



Længere eller fornyet liv til blyakkumulatorer på biler og motorcykler

Korte levetider for vores gamle biler og motorcyklers akkumulatører er et evigt tilbagevendende problem, hvis man da ikke husker at lade jævnlige på dem gennem vinterperioden. Og alligevel bliver de sjældent gamle.

På grundlag af min fars erfaringer med stoffet EDTA, som han så omtalt i Rolls-Royce Enthusiast Clubs medlemsblad for en årrække siden, satte jeg mig for at undersøge, om andre havde tilsvarende erfaringer. Akkumulatøren i fars Silver Cloud lever nu i bedste velgående på 12. år og starter den store motor uden problemer. Ligeledes er det lykkedes far at genoplive et ellers helt fladt 6 volts batteri på familiens gamle Ferguson. Ikke helt til fordums glans, men den kan da starte på det igen, selv om det tidligere ikke ville tage mod ladestrøm.

En søgen på Internettet viste, at også i Vintage BMW motorcykelklubben i Tyskland og Scimitar Owners Club i England var der gode erfaringer, der kort kan summeres i, at midlet virker.

EDTA er en svag aminosyre, der har nogle veldokumenterede særlige egenskaber, der anvendes såvel teknisk som medicinsk. Teknisk anvendes stoffet bl.a. som en vigtig del i vaskemidler og medicinsk bl.a. som middel mod metalforgiftninger og ved åreforkalkningsproblemer. Stoffet virker ved at binde ioner stærkt til sig, dvs løse dem fra det stof eller væv, de sad fast på og derved „inaktivere“ ionerne, så de kan skylles ud. Ved f.eks. blyforgiftning løsnes blyionernes binding til det menneskelige væv, ionerne bindes stærkt til EDTA'en og kan herefter udskilles af kroppen på sædvanlig måde.

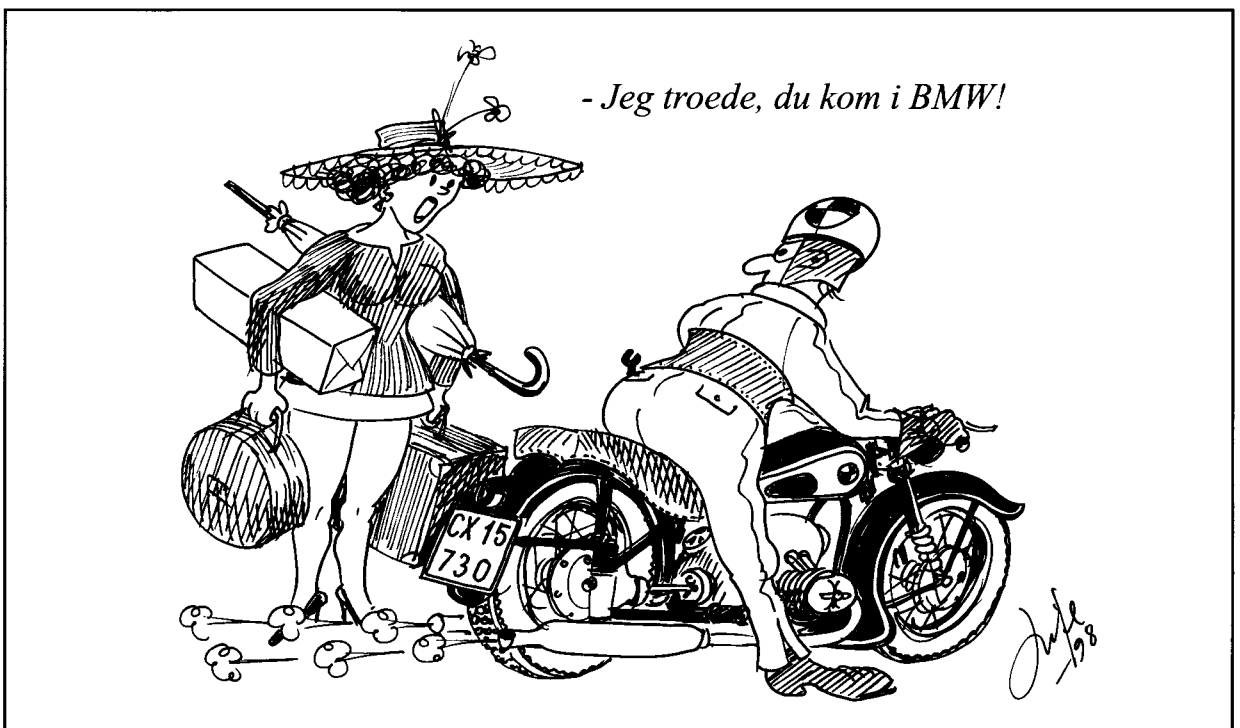
Det er i princippet på samme måde, EDTA virker i blyakkumulatører, hvor EDTA binder sig til blyionerne på de sulfaterede plader, der på den måde populært sagt „vaskes rene“. De bundne ioner synker til bunds i akkumulatøren, men da de er ikke ledende, er der ingen problemer i det. EDTA kan både modvirke sulfatering i nye akkumulatører og fjerne sulfateringen i ældre, der ikke længere har deres oprindelige effekt. Det er dog nødvendigt med lidt tålmo-

dighed, idet der går omkring en måned før EDTA'en har fået vasket så meget blyulfat af, at effektøgningen er mærkbar i form af f.eks øget starteffekt

Ca. 3 gram EDTA pr. battericelle i bilakkumulatører (1/1 - 1 gram til mc) er nok.

Er der en mekanisk kortslutning i akkumulatøren, er der dog intet at gøre, så er den til genbrugspladsen. Desværre er det ikke muligt at købe midlet i små mængder, undtagen på adresser i f.eks. England eller USA. Imidlertid har jeg fundet en dansk grossist, men måtte binde an med 25 kg. Det sælger jeg i mængder passende til en normal akkumulatør for 25 kr. + porto (15 kr. til en-to mc akkumulatører). Skal du bruge mere, er prisen selvfølgelig en anden. Hvis du er interesseret, evt. i yderligere oplysninger, så ring til mig på 39 63 71 12, eller skriv på e-mail Kaarsen@danbbs.dk. Jeg er i fuld gang med at teste EDTA'en på alle vores egne biler/mc indtil videre med gode erfaringer, og hører selvfølgelig også gerne om andres erfaringer.

Med venlig hilsen
Søren Bagge
Ole Bruuns Vej 3A
2920 Charlottenlund



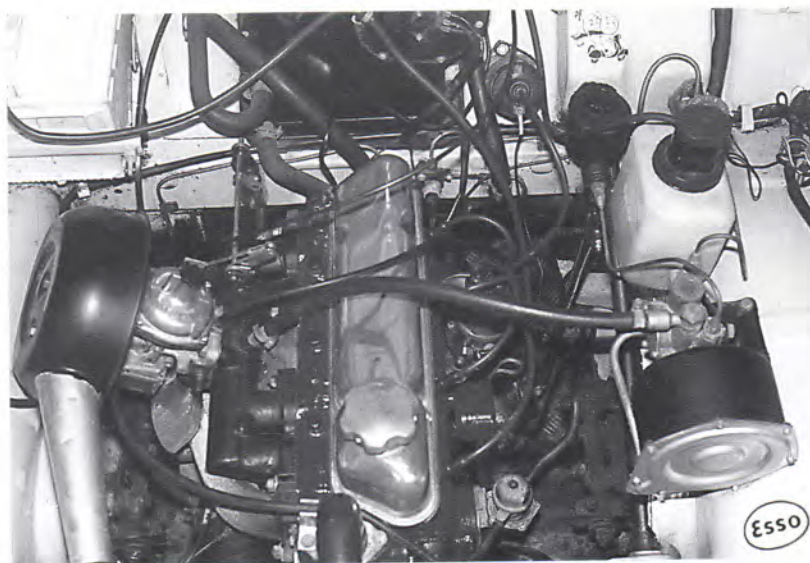


Vores „gamle“ bil

Efter at have købt en „ny“ veteranbil og på opfordring af Egon Neesgaard, mener jeg at det må være min tur til at fatte blyant.

Undertegnede og konen er nok hvad der betegnes som yngre medlemmer af Veteranbil klubben, da vi begge er i fyrrerne. Vi har kun været med i godt halvandet år, men føler os absolut velkommen og synes at vi har mange sjove oplevelser med den „gamle“ bil. Det er jo sjovt at folk vil se en gammel Volvo som vores, hvorimod vores to nye Peugeot biler, en 406 og en 205, nærmest kun er luft når den gamle Volvo bliver rullet ud af garagen. Volvoen er en Amazon 121 årgang 1968, med kun 78.000 km. på tælleren, indregistreret på sine originale sorte nummerplader. Vi er de femte ejere af bilen men kender hele dens historie, hvilket gør det endnu sjovere at have den. Den fremstår fuldstændig original og har ikke været svejset nogen steder, den er sidst synet i juni 1998 uden én eneste anmærkning, synsassistenten var endda yngre end bilen så han havde en vældig respekt for et sådant klenodie, som han kaldte den.

Som forholdsvis nyt medlem i klubben kan jeg ikke lade være at blande mig i debatten om bilernes originalitet. Den bil jeg er ejer af er en „rigtig“ original bil efter min opfattelse, hvorimod mange ældre biler som er restaureret til nærmest ny bil stand ikke efter min opfattelse er en original bil. Der er jo næsten ikke noget tilbage af det oprindelige, her tænker jeg på, når man finder et „hønsehus“ og begynder derfra og i løbet af en 20-30 år har fundet alt det man skal bruge og efterhånden får det til at ligne en bil, nænner man ikke at køre i den. Nej biler skal ikke stå stille, men ud at køre, derfor kan jeg heller ikke lide museer hvor bilerne står og samler støv. Det værste eksempel jeg har set er Simon Spies' Mercedes 600 som står i Helsingør, den er da flot, men man har været så ond at tage dens sorte nummerplader af !! og så kan den også stå og samle støv til evig tid.



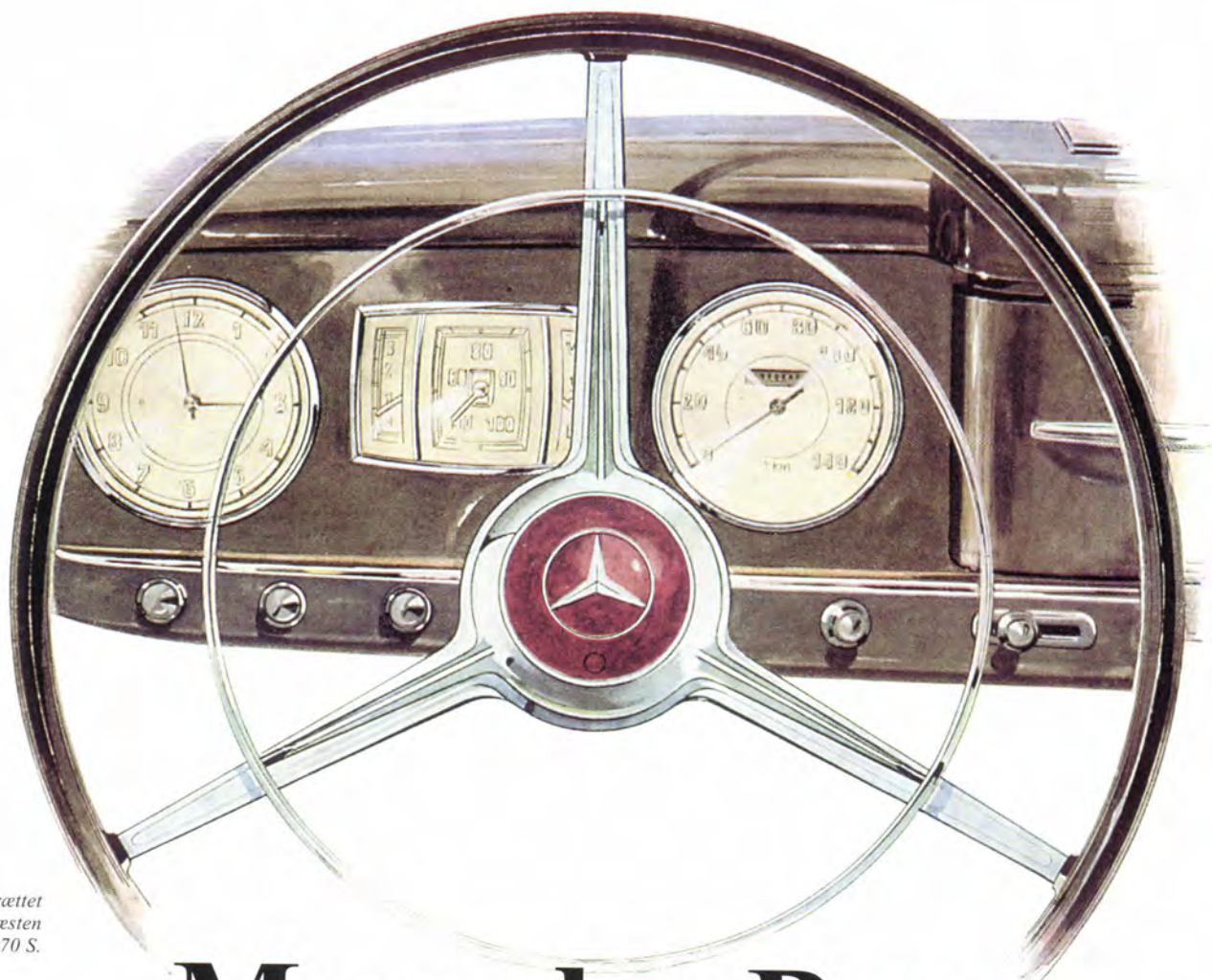
Brug bilerne, ikke til daglig, men når lejligheden byder sig, der er jo mange spændende arrangementer man kan deltage i. En anden ting der har slået mig er, at i Veteranbil klubben er man venner med samme interesse og så er det ligegyldigt om man kører Rolls Royce eller 2 CV. Det er entusiasmen for de gamle køretøjer der tæller. Det kan jeg godt lide, og de enkelte medlemmer ved som regel en masse om lige netop den biltype de kører i, hvilket jeg en dag kunne føle hos Preben Boisen i Kværkeby. Jeg har stået i lære på et Morris værksted i det nordlige København og fik svendebrev som mekaniker i 1977. Boisen kunne på en klubaften fremvise en meget speciel M.G. fra engang i tresserne og jeg havde aldrig set sådan en model før, jeg blev nærmest flov, jeg troede jeg vidste alt om nyere englænder biler,

jeg er da trods alt udlært hos en autoriseret Morris forhandler. Nu kan det jo godt lyde lidt negativt med hønsehuset, man ved jo aldrig, det kan jo være at jeg selv kaster mig over projektet en dag ! så kan det være at jeg ændrer opfattelsen af sådanne projekter.

Udover vores medlemskab af D.V.K. er vi også medlem af Volvo Amazon Klub Danmark og Peugeot Club Danmark, så der er masser at se til med vores biler i fritiden. Det skal til slut nævnes at vi har haft absolut mest ud af D.V.K. med de mange arrangementer, samt det meget flotte klubblad som jeg hver måned læser med stor interesse.

En stor tak til de mange frivillige der arbejder for D.V.K. og klubbladets tilblivelse.

Ole Poulsen
medlem nr. 5660



Instrumentbrættet
fra den næsten
identiske 170 S.

Mercedes-Benz 170 S-V 1954

Jeg har siden jeg var dreng interesseret mig meget for biler. Hjemme i Espergærde kørte vi VW, og på min 18 års fødselsdag i 1972 var jeg heldig at få en af min fars aflagte, en hvid, godt slidt VW 1200.

Særlig fascinerende har jeg dog altid fundet bilerne fra Mercedes-Benz. Dejlige biler, men desværre uopnåelige for en ung mand med begrænsede økonomiske ressourcer.

Midt i halvferdserne havde jeg job som chauffør i Helsingør Taxa. Jeg kørte naturligvis kun for vognmænd der havde hyrevogne med den tretakkede stjerne. Her fik jeg lejlighed at lære vognene rigtig at kende og glæden for bilmærket blev ikke mindre. Det var tiden med streg-ottere og overgangen til

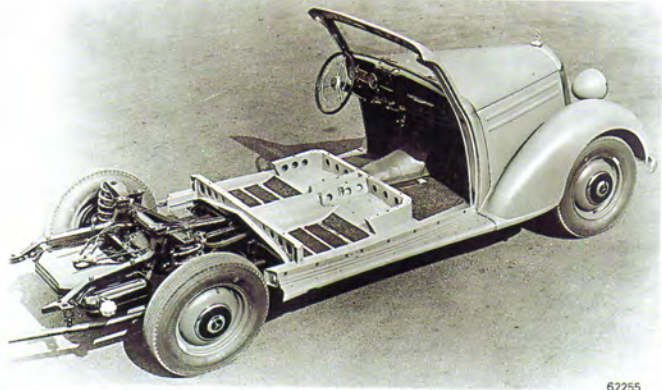
Teknik - Mercedes-Benz 170 S-V:

Motor:	Daimler-Benz M 136VIII
Cylinderantal:	4 (række)
Boring x slaglængde:	75 x 100 mm
Slagvolumen:	1767 cm ³
Ydelse:	45 HK v/3600 o/min
Drejningsmoment:	10,3 mkg v/1800 o/min
Kompression:	1 : 6,7
Karburator:	1 stigestrøm Solex 30 BFLVS
Ventilarrangement:	Sideventilet
Gearskifte:	Ratgear
Kraftoverføring:	Baghjulstræk
Forhjulsophængning:	2 bladfedre på tværs
Baghjulsophængning:	Pendul svingaksler, skrufedre
Acceleration:	0-100 km/t, 39 sekunder
Topfart:	115 km/t

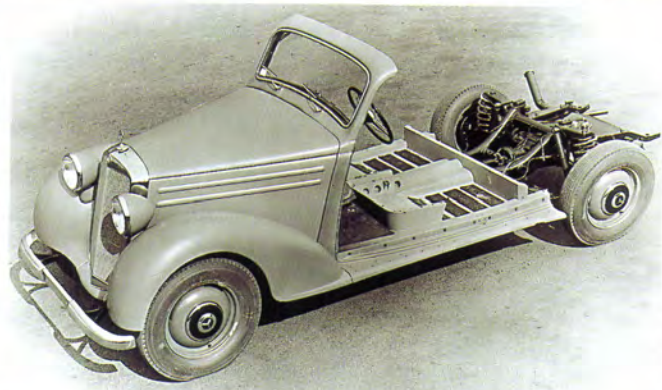
123 serien. Drømmen var naturligvis en dag selv at kunne eje en vogn af det ædle mærke - ikke bare køre rundt med ildelugtende fulderikker i andre folks vogne. Det var også tiden hvor jeg begyndte at frekventere Dansk Veteranbil Klubs klubmøder på Nivågård og være tilskuer til veteranbilløbene. Her så jeg 170'ere med det fine klassiske udseende: runde former og lygterne siddende uden på forskærmene. Se det var vogntøj!

Jeg købte bøger og læste blade om disse prægtige biler.

En dag i 1977 blev jeg kontaktet af en af mine venner som fortalte, at der i Gilleleje, på hovedgaden, ved en nedlagt BP tankstation stod en ussel Mercedes-Benz varevogn med lygterne på forskærmene - sådan en 170'er, du ved.



62255



"Fahr-gestell für Fremdfertiger" - chassis'er med næse på, beregnet for opbygning på fremmed karosserifabrik. Foto udlånt af: Daimler-Benz Classic.



Som bilen så ud ved købet i 1977.

Jeg havde læst tykke bøger i flere bind om Mercedes-Benz biler og ud fra beskrivelsen kunne jeg meddele ham, at en sådan vogn aldrig var produceret. Han blev sur, kørte hjem og sagde at det måtte jeg så selv om. Om natten nagede tanken om denne vogn i Gilleleje mig fælt. Vennen plejede jo at være troværdig og måske skulle jeg alligevel kigge forbi. Nej, han var bare en torsk der ikke

havde set ordentligt efter. Ukendte kræfter drev mig dog alligevel dagen efter til hovedgaden i Gilleleje hvor jeg blev konfronteret med det utrolige. En Mercedes-Benz 170 S-V varevogn. Mange ville nok mene, at den var grim - og jeg tror faktisk også på, at den var på vej til losseplads eller skrothandler. Jeg blev dog straks forelsket i den, men hvad mon prisen

var? - jeg havde ikke en krone. Jeg spurgte forsigtigt manden der gik og arbejdede inde på værkstedet: kr. 3.500,-. Det var mange penge, men efter en del prutten endte vi på kr. 1.900,-. Jeg skyndte mig tilbage til taxavognmanden i Helsingør og bad om forskud. Jeg turde ikke sige hvad pengene skulle bruges til, men fik dem alligevel.

Fortsættes næste side.



MÅNEDENS KØRETØJ

DVVK

Bilen kunne starte og køre, selvom olietrykket var foruroligende lavt. Her, over tyve år efter, tør jeg godt indrømme, at jeg og kammeraten de følgende uger kørte flere tankfulde benzin op på de nordsjællandske veje på prøveplader. Hvilken herlig oplevelse.

Allerede i 1946 genoptog Daimler-Benz AG efter krigen produktionen af biler i Stuttgart. De store presseværktojer var sluppet forholdsvis helskindet gennem de allieredes bombeangreb på fabrikkerne i bydelene Sindelfingen og Untertürkheim. Type 170V var den første model man genoptog produktionen af. Den blev før krigen produceret i 11 forskellige karrosserivarianter, nu kun i få udgaver som sparsomt udstyrede varevogne og senere som 4 dørs personbil. I 1949 blev sortimentet udvidet med type 170 S, en lidt større vogn baseret på førkrigs 230'eren. Mercedes-Benz 170 V og S blev med forskellige ændringer fremstillet frem til 1953 hvor man kunne præsentere den første Mercedes-Benz med selv bærende karosseri. Den fik betegnelsen „180“ og kendes også under tilnavnet ponton-modellen.

For at tilfredsstille de mere konservative kunder, og for at kunne tilbyde et billigere alternativ til den nye 180'er tilbød Mercedes-Benz fra

1953 type 170 S-V (med benzinmotor) og 170 S-D (med dieselmotor). Disse „billig“ modeller var spartansk udstyret og bestod groft sagt af motor og undervogn fra type 170V og karrosseriet fra type 170S, de netop udgåede modeller. Der fremstilledes i alt godt 3.000 S-V'ere og knap 15.000 S-D'ere fra 1953 til 1955.

S-V og S-D kunne kun erhverves som 4 dørs limousine, men ganske få (120 S-V'ere og godt 3.000 S-D'ere) blev solgt som såkaldte „Fahr-gestell für Fremdfertiger“ - chassisser med næse på, beregnet for opbygning på fremmed karrosserifabrik.

Et af de 120 chassisser, nr. 136.086 00349 (min bil), blev færdiggjort den 10. marts 1954 og sendt med banevogn den 2. oktober 1954 fra Stuttgart til København.

Herefter fortaber en del af min bils historie sig i mørket, men en kunde henvendte sig til Skotterup Karrosserifabrik ved Helsingør og bad om at få dette chassis opbygget med et lukket varevognskarosseri. Kunden skulle efter sigende have været en håndværksmester i Nordsjælland. Originalfarven er lysegrøn og mørkegrøn og den tidligere ejer af Skotterup Karrosserifabrik fortalte mig at der kun blev fremstillet dette ene eksemplar. Ifølge registreringsattesten

er vognen registreret første gang den 26. april 1961.

Jeg har fået fortalt, at vognen på et tidspunkt, efter at have været en tur i grøften, havner hos en autoophugger i Bendstrup ved Hillerød. En køber finder dog vognen interessant, banker bulerne ud, og får den synet og registreret i maj 1974 under nummeret DJ 56.054 med hr. Tage Lambert som ejer.

Bilen afmeldes dog igen den 20. april 1977 grundet dårlig stand og henstilles ved BP tanken i Gilleleje hvorefter jeg så finder den.

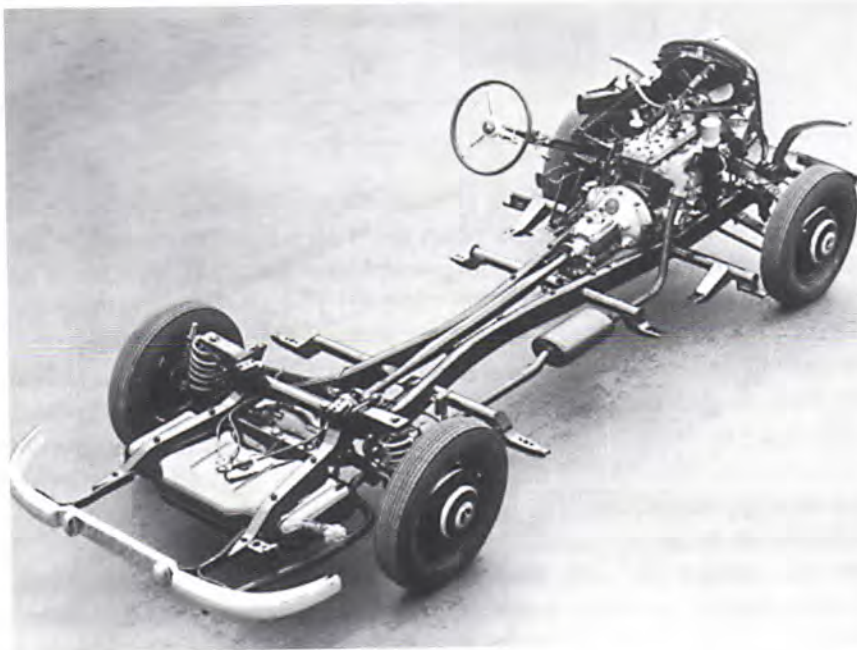
For små penge og ved gode venners hjælp, får jeg den sat i stand, lakeret mørkeblå og godkendt af bilinspektionen i 1983. De eftermonterede bagerste sideruder lukkede jeg ved samme lejlighed. I 1987/88 ofrede jeg lidt mere på restaureringen og fik farven ændret til rød med sorte skærme og firmanavnet „Mammen & Drescher A/S“ påmalet siderne.

Da jeg i halvfjerdserne mødte op til klubmøderne med min bil var holdningen den, at bilen var uoriginal og værdiløs. Det skulle være cabrioletter eller limousiner. Men jeg var stædig og beholdt min gamle grimme varevogn.

Tiden er nu blevet en anden, og specielle modeller som varevogne er blevet mere acceptable i veterankredse. Mange gamle varevogne er efterhånden smidt ud og de resterende dermed blevet sjældne.

På et Mercedes-Benz træf på Öland i Sverige for en tid siden, ønskede tilstedeværende repræsentanter fra Daimler-Benz Museum i Stuttgart at afgive købstilbud på bilen. Jeg blev benovet og interesseret - hvad ville de mon betale for sådan en fætter?

Imidlertid steg skruplerne op i mig. Jeg ville ikke høre prisen - og flygtede ved førstkommen-



de lejlighed i hast hjem til Danmark og stillede vognen i garage. Jeg sendte herefter høfligst en telefax til kontaktpersonen i Stuttgart og forklarede, at jeg desværre ikke var i stand til at sælge min gamle kærlighed. Jeg havde trods alt levet længere tid sammen med den end med konen og børnene. Jeg håber jeg mødte forståelse.

Her ti år efter den sidste istandsættelse, kunne den måske nok igen trænge til en kærlig hånd, og i den forbindelse ville jeg naturligvis gerne igen have gamle sorte nummerplader på bilen. Endvidere vil jeg prøve at få bagenden retableret korrekt med forsænkning til nummerpladen og de rigtige bagkofangere som kan ses på billedet, men desværre ikke eksisterer mere.

I den forbindelse vil jeg være meget glad hvis nogen ville være i stand til at give mig flere oplysninger om bilen og dens historie, eller hvis nogen ved, hvordan man kan fremskaffe sådanne bagkofangere.

Heini Svendsen
Mørdrupvej 106
3060 Espergårde

FRA MEDLEMMERNE

Sidste års store oplevelse.....

Det er kedelig læsning, når man i VT og Klassisk bil og MC skal konstatere, at noget af det mest spændende, mest professionelle herhjemme, nemlig Copenhagen Classic Car Cup er skuffende, og at hovedsponsoren Mr. Jaguar vil trække sig ud.

I har givet os bilfreaks en helt ubeskrivelig stor oplevelse, skal I bare vide, og jeg vil gerne på egne vegne og dem, som stod omkring mig, gerne bekræfte dette. Bare at se de „rigtige mænd“ køre... for det gjorde de sgu, for fuld styrke endda. Duften af brændt gummi og benzin fra helt uopnåelige klassikere var helt euforiserende, og det løb er nok det nærmeste vi almindelige veteranbilselskere kommer de store specialiteter - tak for det!

Jeg mindes endnu det første løb.....det var bilhistorie fra først i 20'erne til vor nutid, vel at mærke kørende, og her fik jeg rørt ved en kuriositet af en specialbygget Alfa Romeo med Zagatto karrosseri.

Og nu igen at få oplevelsen, de beredvillige ejere som levende fortalte, demonstrerede deres vogne i ryttergården pitten

Her sidste gang troede jeg, at jeg forelskede mig hovedkulds i en Zephyr i racerforklædning... jeg blev imidlertid sat på plads for det var en Aston Martin, hvor var den dejlig, sikke former, alle stenbroens kvindelige skønheder blegnede, den havde hoftesvaj.



Dens bespændninger af motorhjelm, med forsænkede læderstropper, var design for feinschmeckere, ikke at forglemme, en Aston Martin har det smukkeste instrumentbræt.

Hvornår får man sådan en oplevelse igen ?

At udveksle meninger med alle de fantastiske „gale“ mennesker her var samlet, eller den dejlige road test Leif og jeg fik i Kjeld Jessens pragt Bentley Le Mans fra 1929... fra mig skal der i hvert fald lyde en stor hyldest til alle involverede, som gjorde disse oplevelser og indtryk mulige.

Jeg drømmer endnu om denne weekend, brevudvekslingerne efterfølgende er endnu ikke færdige... I må ikke gi' op! og slet ikke på grund af en dansk presse (dansk er jysk, og bety-

der ualmindelig dårligt!). Vær seje for vi elsker jer for det!

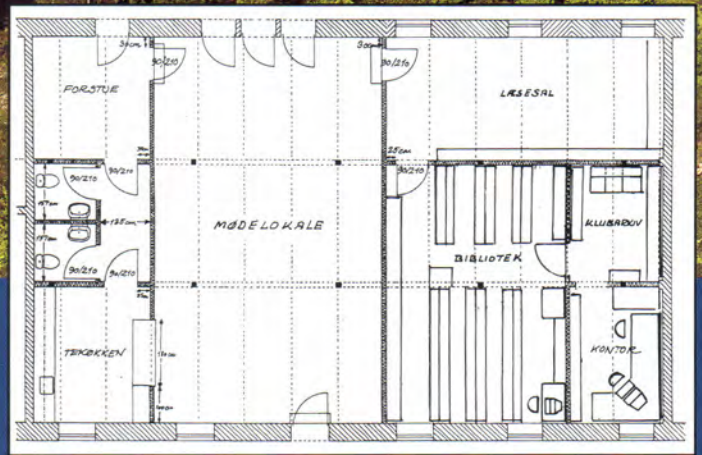
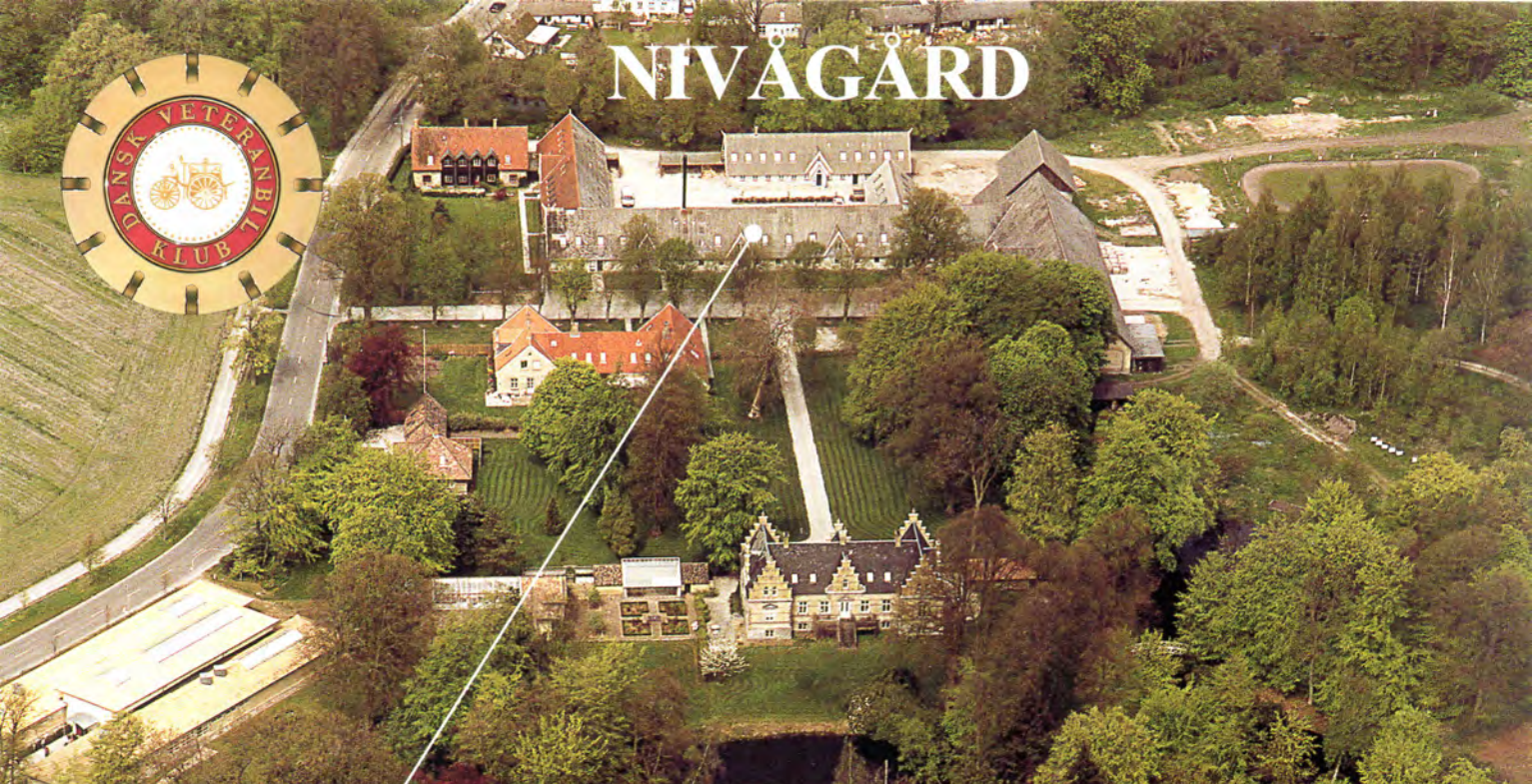
- man „mister“ selvfølgelig en mandag, hvor der ikke tales om andet end alle de dejligheder, man beså på djævløen.

En lille ting... man skulle nok opsætte plakater rundt om i byen i god tid før løbet.... Nøjagtigt, som var det en stor rockkoncert. Jeg ved de fandtes!

En stor hilsen fra en som elsker rigtige biler! Billederne i VT nummer 268 taler jo deres tydelig sprog... ikke også Porsche fan?

Jørn Jakobsen

NIVÅGÅRD



Klubkontoret er nu indrettet med moderne EDB anlæg, og den daglige administration udføres af vores flittige sekretær Dorte Thies. En betydelig del af arbejdet er medlemsbetjening i form af forsikringstabulering og medlemsoprettelse. Derudover er der naturligvis en række nødvendige administrative opgaver der skal løses i en klub med mere end 3500 medlemmer.

Klubarkivet er under opbygning og her vil alle aktiver vedrørende klubbens historie blive opbevaret, herunder naturligvis alle klubblade, vigtige informationer og billedmateriale.

DVK's administration på Nivågård

Undertiden er der medlemmer som stiller spørgsmålet, hvad får vi egentlig for pengene på Nivågård, derfor vil vi gerne her ved årsskiftet give en orientering om hvad der foregår på klubbens adresse. Historisk skal vi tilbage til jubilæumsåret 1979, da klubben fyldte 25 år, idet det ved den lejlighed blev det besluttet at finde et fast mødested for medlemmer i Københavnsområdet, og valget faldt på nogle lokaler i inspektørboligen på Nivågård. Efterhånden som klubben udviklede sig voksede også mængden af arkiv- og informationsmateriale, hvorfor behovet for et bibliotek opstod. Den

administrative byrde for bestyrelsen var efterhånden også blevet så stor at oprettelsen af et sekretariat var nødvendig.

I 1990 blev det så besluttet at flytte til nogle nye lokaler, der var indrettet i Nivågårds tidligere staldbygning. Der blev oprettet et klubkontor og ansat en sekretær, samtidig startede opbygningen af klubbens bibliotek.

I forbindelse med kontor og bibliotek er der indrettet en læsesal og et mødelokale, hvor medlemsmøderne for Københavnsområdet holdes.

Poul Suhr



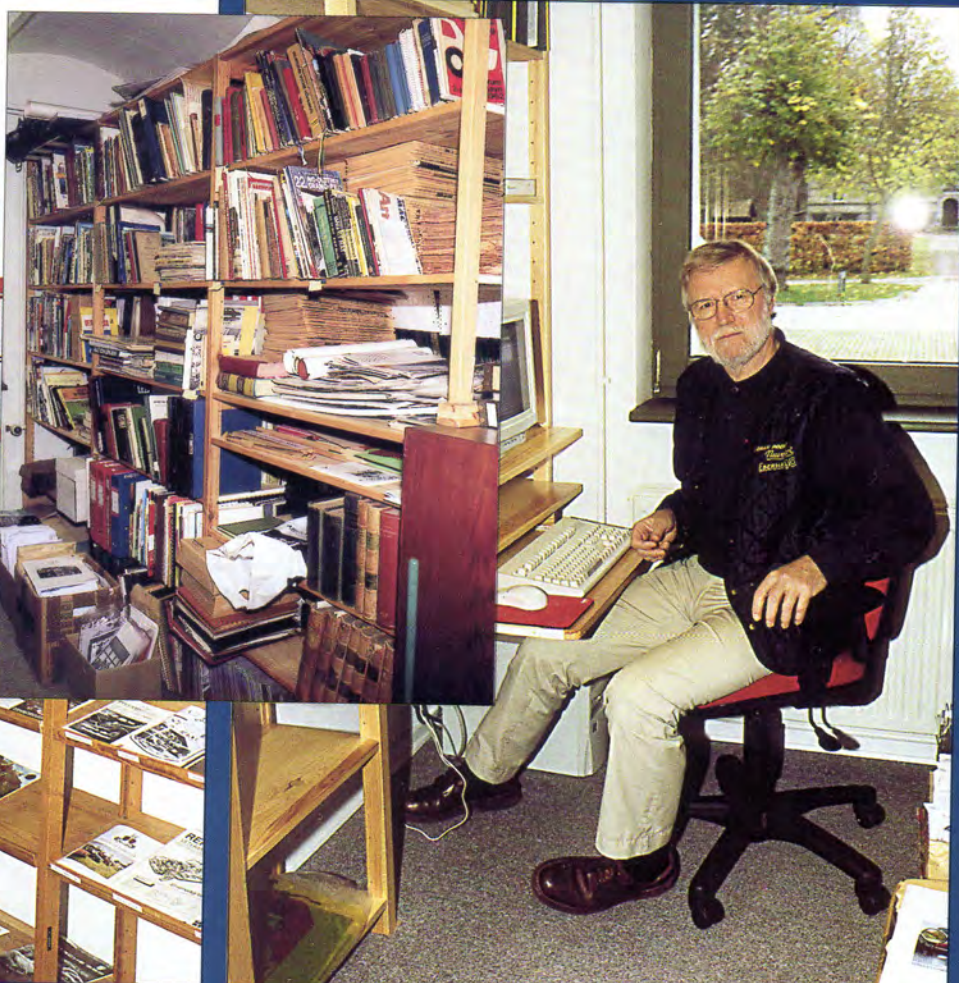
Læsesalen er indrettet umiddelbart ved biblioteket og indeholder en betydelig samling tidsskrifter og er indrettet taltende bl. a. med en ret stor samling af fine modelbiler.



Mødelokalet er på ca. 65 m², det har adgang til et mindre køkken og toiletter. Lokalet kan aflåses til læsesal, bibliotek og kontor, og kan lejes ud til andre motorhistoriske klubber og foreninger. For tider har to andre klubber benyttet sig af dette tilbud.



Klubbiblioteket har efterhånden fået et betydeligt omfang af værdifuldt materiale, som for en stor del er skænket af gode medlemmer, personer og virksomheder. Meget er endnu ikke systematiseret, men der arbejdes ihærdigt med det og der er indgået en aftale med Hanne og Niels Jonassen, som her ses i gang med arbejdet, om at



være klubbens bibliotekarer på fritidsbasis. Der er installeret et EDB anlæg med en database, således at alle informationer efterhånden bliver tilgængelige på EDB. Det betyder at der i fremtiden vil være en løbende orientering i Veteran Tidende som medlemmerne kan rekvirere fra.

Berømt heder på hjul

Fra folkevogn til amerikansk flyder og Harley til traktor - jo, der er læsestof for entusiaster i denne vinter.

Af Gorm Albrechtsen

Vinteren er højsæson for bogorme, og her er et lille udpluk af titler, som især vil interessere læsere med hang til spændende transportmidler på hjul.

Myte på hjul

Fremtiden synes sikker for amerikanske Harley-Davidson, efterhånden som den verdensberømte motorcykelfabrik nærmer sig sin 100 års fødselsdag. Harley-Davidson er meget mere end en motorcykel. Den er også en myte, en afgud på hjul - og den er alle fotografers favorit. Bogen fortæller endnu engang om, hvordan det hele begyndte og beretter i flotte billeder og tekst om de forskellige modeller, både de berømte og dem der bør glemmes.

A Century of Harley-Davidson, af Peter Henshaw, 112s. 149 kr.

Den go'e gamle VW

Det fremgår ikke af bogen om den berømte Folkevogn, at den i nyeste udgave, VW Beetle, bliver så dyr i Danmark, at det skærer i tænderne. Men ellers kan man hente alle mulige oplysninger om alle tiders berømte bil i denne 1997-udgivelse.

Den go'e gamle Folkevogn blev ikke opfundet af Adolf Hitler som mange tror, men den blev til virkelighed, da den tyske fører og bilgeniet Ferdinand Porsche mødtes. Den ene ønskede et transportmiddel til masserne og den anden drømte om at skabe bilhistorie.

Resten af historien er kendt, men der er nye vinkler og spændende billeder fra historien om en bil, der allerede i 1978, med 1,9 mio eksemplarer produceret, blev tidernes mest populære.

The Volkswagen Beetle, af David Hodges, 82s., 129 kr.

Alt om biler

- Selv den mest dagligdags bil tilbyder uanede mængder af frihed. Sådan lyder de indledende bemærkninger i en bog, der oser langt væk af kærlighed til bilen og af entusiasme over for bilens historie.

Encyclopedia of the Car rummer 2250 billeder af biler, og her er både de kendte, de mindre kendte og de ukendte. Blandt dem både mærker og modeller, som de færreste har hørt om.

For eksempel den dampdrevne Wogglebug, der ved århundredets begyndelse klarede 240 km. i timen, før den spredte sig selv og sin kører ud over hele landskabet. Det prægtige billedleksikon er på ca. 750 sider, lavet i 1990, men heldigvis opdateret i år. En rigtig gave-idé.

Encyclopedia of the Car, redigeret af Chris Horton, 750 s. 398 kr.

Populære slidere

Mange har hørt om den lille, grå Ferguson, der satte landbruget på traktorhjul, eller den store blå Fordson. Men hvem har stiftet bekendtskab med en traktor ved navn La Crosse Happy Farmer.

Imidlertid er den god nok. En traktor af det navn blev produceret i USA i 1919-20. Det var i følge The Gatefold book of Tractors en underlig svend med store jernhjul og en køler anbragt på langs. At starte en Happy Farmer traktor var ikke nogen glad begivenhed. Snarere tværtimod, for oftest gik det galt, når håndsvinget slog bagud.

Det var en stående vittighed dengang, at Happy Farmer blev man først rigtig den dag, traktoren blev solgt til en anden.

The Gatefold book of Tractors, tekst af The Farm Museum, Ontario, 36 folde-ud plancher, 189 kr.



Amerikanske krukkerier

Nogle af de smukkeste skabninger og nogle af de mest rædselsfulde frembringelser indenfor den amerikanske bilindustri har det til fælles, at de i dag er efterspurgt samleobjekter. Fælles er nemlig, at de er skabt af mennesker, som havde deres helt klare mening om, hvordan en bil skulle se ud. Art of the American Automobile fortæller historien om de berømte amerikanske bil-stylisten og deres arbejder.

Nogle af dem blev betagende smukke biler, lige fra drømmebiler som Duesenberg model J, Packard Eleven, Chevrolet Corvette Coupé og Studebaker Starliner. Designet af berømte mænd som var stjerner dengang.

Andre biler var rene katastrofer som Ford Edsel, der oven i købet var opkaldt efter selveste juniorchefen, eller gasturbinebiler, som var bedre til at bruge brændstof og grille landevejens fugle end til at færdes i trafikken med.

Så var der endelig de frembringelser, der helt forsvandt. Chrysler Normas skulle være koncernens designtrækplaster i 1957, men gik tabt ved luksuslineren Andrea Dorias forlis ud for den amerikanske kyst.

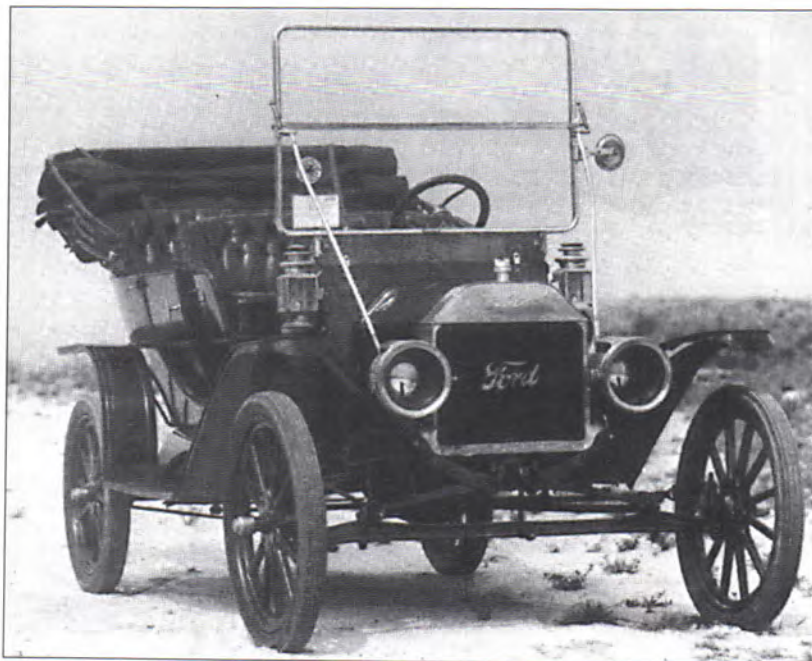
Art of the American Automobile, af Nick Georgano, USA 1995, 268 s., 289 kr.

Det går bare der-u'a'

Ja det gør så. Da jeg overtog Ford T sektionen for godt et år siden havde jeg en idé om at få samlet så mange af disse herlige, men lidt glemte, køretøjer i en slags klub under DVK. Det gik ikke så hurtigt som jeg kunne have ønsket i starten (men det er der nu sjældent noget der gør), men lidt efter lidt kom der gang i sagerne.

Vi har fået vores eget blad takket være Peter Refshauge, der har kæmpet bravt for at få teknikken til at makke ret, så bladet nu har fået en kvalitet vi kan være tilfredse med. Det er ikke fordi Veteran Tidende ikke er godt nok, at vi har lavet vores eget blad, men fordi vi nok ville komme til at fylde lidt for meget, og vi ville ikke selv være herre over hvad der kunne komme med og hvornår, derfor har vi nu vores eget blad på ca. 20 A5 sider hver 3. måned. Det betyder ikke at I slipper for mig, jeg vil stadig jævnligt, her i bladet orientere om hvad der foregår i Ford T sektionen.

Et Ford T register, et hæfte (bog) med fotos, beskrivelse og historie om samtlige Ford T'er i Danmark, var en anden ambitiøs idé, som tog lidt tid at få gang i, men nu begynder også det at køre.



I løbet af 1998 har jeg haft mange henvendelser fra Ford T folk angående køb og salg af biler, reservedele, hvem kan lave hvad o.m.m., det har været meget hyggeligt og har betydet en masse nye gode venner. Et gennemgående træk er, at man ønsker en organisation (klub) der kan sørge for nogle flere arrangementer, der passer til Ford T, og som kan udbrede kendskabet til denne herli-

ge men lidt forsømte bil. Det tager vi så hul på nu i januar, hvor vi har indkaldt til et Ford T møde (se mødeindkaldelse), hvor vi i fællesskab kan få lagt nogle retningslinjer for sektionens fremtidige virke, få valgt en bestyrelse og i øvrigt lære hinanden bedre at kende.

Så er du FordT interesseret så mød op og vær med.

Ford T Møde

Du indkaldes hermed til møde i Ford T sektionen. Mødet afholdes søndag d. 24. januar kl. 10.00 på Badstuen i Odense (Aktivitetshus i Odense ca. 200 m. fra banegården)

Dagsorden:

1. Velkomst og beretning ved formanden.
2. Valg af dirigent.
3. Skal sektionen laves til en klub?
4. Hvis ja til punkt 3, valg af bestyrelse (formand, kasserer, redaktør og 2 løbsarrangører)
5. Ford T register.
6. Indkomne forslag.
7. Eventuelt.

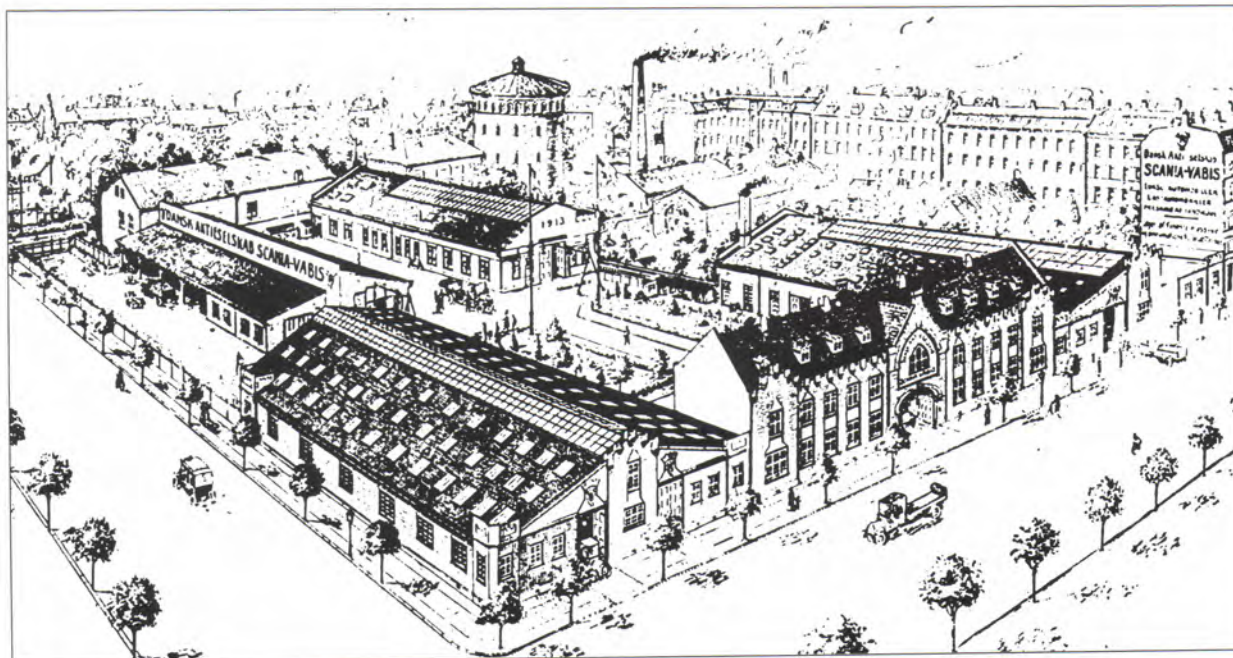
Forslag til dagsorden sendes til formanden senest 20. januar.

Tilmelding til mødet til formanden helst inden 20. januar (af hensyn til lån af lokale).

1998 har været et spændende Ford T år, og jeg ønsker alle Ford T venner og i øvrigt også alle andre i DVK

Et godt og lykkebringende Nytår!

Jon Friis Wandall



Scania Vabis på Frederiksberg

En af de artikler, Deres Ærbødige har været mest stolt af at bringe i det gamle Bilhistorisk Tidsskrift, var Peter Alnøes om den sensationelle, men glemte danske Scania Vabis produktion.

Artiklen fyldte 17 sider plus forside i BhT nr. 28 i juni 1971, med i alt 21 fantastiske illustrationer.

Nu er der dukket nogle flere billeder op, det er Frederiksberg kommunes lokalhistoriske arkiv som har fundet dem og givet os kopier, som

vi bringer her. Billedfundet gav også anledning til en lille særudstilling på Frederiksberg Bibliotek, med anvendelse af teksten fra Alnøes artikel.

Kort fortalt blev Dansk A/S Scania Vabis oprettet i 1913 som et datterselskab af det svenske AB Scania Vabis. Det var to år efter at Scania og Vabis var blevet slået sammen. Foruden at forhandle det svenske moderselskabs biler havde fabrikken på Lyøvej på Frederiksberg sin helt

egen produktion. Oprindelig byggede den på købet af konstruktioner fra den krakkede tyske fabrik Der Dessauer, men tilpasset blandt andet til en svensk fremstillet motor.

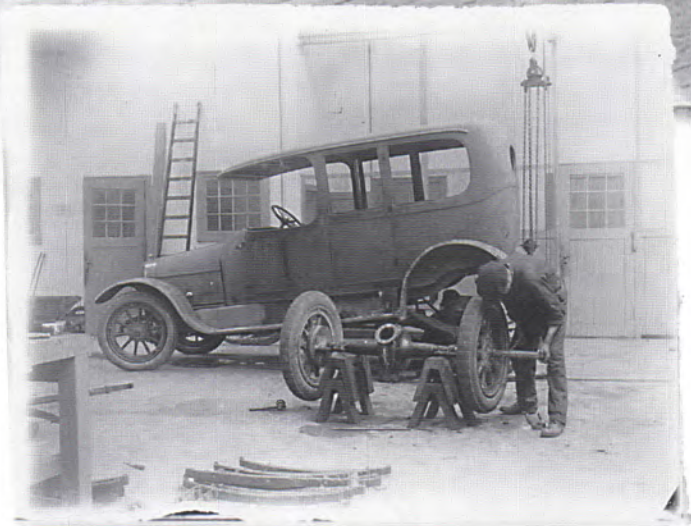
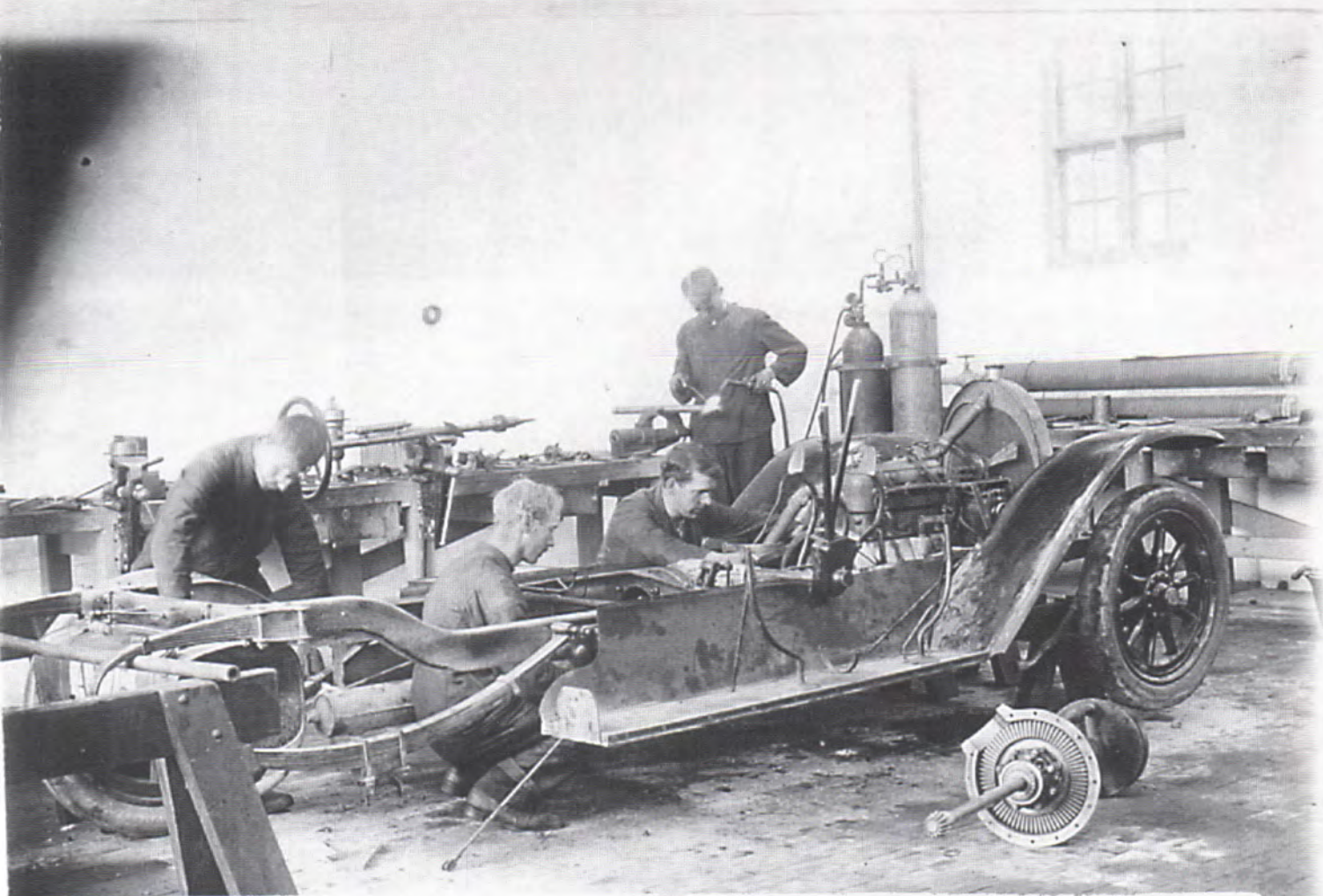
Helt opsigtsvækkende fik dansk Scania Vabis' overingeniør, Frederik Christian Rasmussen, ideen til midt under Første Verdenskrig at konstruere en V8 motor på 4.8 liter.

Mellem dem der nød godt af den var Frederiksberg Brandvæsen, som i 1923 fik levereret to sygevoogne (ambulancer) med V8 motoren. Det bevirkede blandt andet at brandvæsenet ikke havde fornødent at anskaffe en erstatning for en af sine otte ambulanceheste, der var faldet død om den 16. februar 1923. (Tænk af man alligevel beholdt tre spand til ambulancekørsel med heste!)

V8 motoren blev også anvendt i limousiner og touring-vogne, fabrikens administrerende direktør indtil han døde i 1923, Valdemar Christiansen, kørte selv i en af dem.

Den danske fabrik havde andre spændende





projekter. Man lavede skinnekøretøjer med førerhus i begge ender, mange lastbiler fik tippelad, der blev også lavet en vandvogn og flere andre tankvogne, en elektrisk lastbil, en traktor og en lastbilmodel, hvor det kædetræk som de svenske modeller havde var afløst af kardantræk. Den danske fabrik leverede også dele til den svenske produktion: gearkasser, differentialer og styretøj. Hovedproduktionen blev i virkeligheden efterhånden tandhjul, som blev eksporteret til hele verden. Da firmaet blev

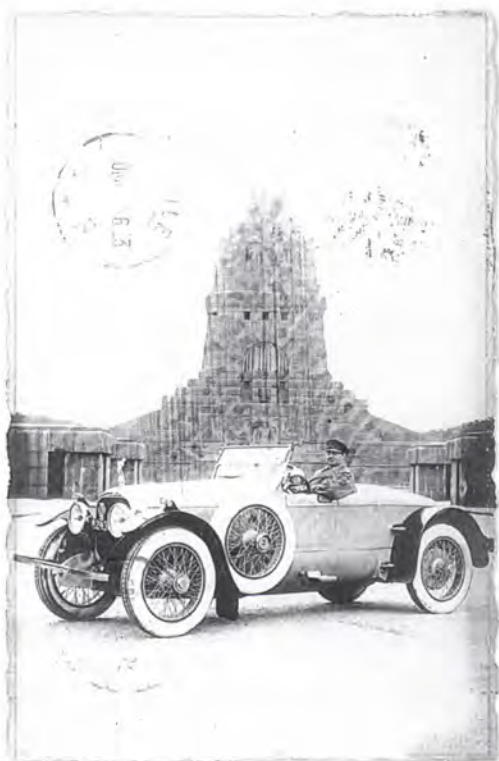
stiftet var der fire svende og to lærlinge - fem-seks år efter havde det ekspanderet voldsomt og der var 24 funktionærer og 130 arbejdere.

Som sagt var Dansk Scania Vabis' ganske betydelige og betydningsfulde danske bilproduktion (kombineret med importen fra Sverige) fuldstændig glemt da Peter Alnø fandt emnet frem og med et glimrende forarbejde skrev sin artikel, der vil blive stående som en af de væsentligste om dansk bilhistorie. For eksempel kendes Dansk Scania Vabis ikke af

Georgano/Hassings Billeksikon, og ej heller af Th. Ry Andersens „Danske Biler og Motorcykler 1900-1920“.

De fire fotografier viser arbejdet både med fremstilling og reparation af Scania Vabis biler på Lyøvej. Og tegningen illustrerer fabrikkompleksets udstrækning fra hjørnet af Nordre Fasanvej og Lyøvej, som det så ud i 1918-19. Der var på det tidspunkt projektet en firetages bygning på tværs af hele arealet.

EMIL



I sandhedens interesse skal det siges at efter redaktionens slutning og inden fristens udløb med udgangen af november kom der faktisk fire korrekte svar til på konkurrencen fra november-nummeret af Veteran Tidende. Det med Cunningham.

Men det var altså Uffe Mortensen der sendte det første rigtige svar og ham der blev vinderen.

Rutinen er at først modtagne rigtige svar også sædvanligvis vinder, men jeg skal ikke gøre nogen hemmelighed af at det er sket at et særligt udtømmende svar har overskygget det første. Så jeg vil ikke helt udelukke at det ville være sket hvis alle deltagerne i konkurrencen var kommet lidt tidligere ud af busken - nu var der bare det at samtlige svar indkom meget sent, og altså kun et eneste korrekt inden redaktionen sluttede 25. november.

Derfor flytter vi nu fristen. For fremtiden skal besvarelsene være hos mig inden den 20. i måneden. Så har jeg muligheden for at præmiere et specielt velbegrundet - korrekt - svar fremfor det posten bringer først.

Egon Lindtner nævnte i sin besvarelse at den afbildede Cunningham var en 1922 Special Speed Roadster og ikke havde de originale forlygter, som var dåselygter (dvs cylindriske), og at flere amerikanske mærker dengang af en eller anden grund blev leveret til det danske marked med andre lygter. Eller fik skiftet lygter herhjemme. Således Lincoln.

Vi kan ikke umiddelbart give nogen forklaring. Men lygterne på forskærmene er de meget specielle som var karakteristiske for Cunningham.

Cunningham blev lavet af James Cunningham, Son & Co. Inc. i Rochester, New York, et gam-

melt karetmagerfirma, som fremstillede hestevogne indtil 1915 og luksusbiler fra 1907 til cirka 1931, fra 1910 med motorer af egen tilvirkning. I 1916 introduceredes en V8 motor på 6 liter, der efterhånden kom til at yde 95 hk. Bilen blev bygget i serier på ganske få vogne ad gangen, så man må vel sige at det er bemærkelsesværdigt at der kom et eksemplar til Danmark. Eller flere? Så vidt vi husker har en Cunningham touring af samme eller en lidt ældre årgang overlevet i Norge? Mærket var så eksklusivt at det blev benyttet af avismagnaten Hearst, tyggegummikongen Wrigley og Hollywood-navne som Cecil B. de Mille, Mary Pickford, Harold Lloyd og Fatty Arbuckle.

Med børskrakket i Wall Street opførte fremstillingen af Cunninghams luksusbiler og fra 1933 til 36 lavede fabrikken kun ambulancer, rustvogne og lignende på eget chassis og karrosserier til andre fabrikater. Ligesom Brewster lavede Cunningham en town sedan på Ford V8 chassis.

Ejeren af den elegante Cunningham ca. 1922 var Åge Chr. Bang (1891-1954), 4. generation hos hofbuntmager A.C. Bang på Strøget i

København og indehaver af firmaet fra 1923, da hans far døde. Kuriøst kan nævnes at han var uddannet i branchen i Tyskland, Schweiz og London, og havde opholdt sig som opkøber i Sibirien i vintrene 1916-17 og 1918, men altså slap levende fra revolutionen, i modsætning til fx min fars fætter Emil, der handlede med smør i Sibirien og omkom i bolsjevikernes fængsel.

Mærkeligt nok har vi fået billedet fra det lokalhistoriske arkiv i Vejle. Forklaringen er den enkle at billedet stammer fra den, Bang har sendt postkortet til 13. juni 1923 fra Leipzig, margarinefabrikant Hans Steensen junior. Bang og Steensen var præcis jævnaldrende, måske har de lært hinanden at kende da Steensen gik på handelshøjskolen i København.

Bangs privatchauffør, Møller, ses ved rattet. Bang har været på tur sydpå med chaufføren, og det stygge monument i baggrunden har Peter Lykkeberg forklaringen på: Det er Völkerschlachtsdenkmal, opført i Leipzig 1896 til 1913 til minde om da man i 1813 smed Napoléon ud af Tyskland. Rædslen er tegnet af Bruno Schmitz.

Mærkenavnet Cunningham genopstod som antydning nogle år efter Anden Verdenskrig, da væddeløbs- og sportskørerer Briggs Cunningham satte sig for at lave en potent amerikansk sportsvogn, der kunne gøre de europæiske rangen stridig. Det er en anden historie. Men alligevel: De fleste eksemplarer havde Cadillac og Chrysler motorer, de sidste var dog med en 4-cylindret, 16-ventilet Offenhauser motor, der mærkeligt nok savnede de tidligeres hurtighed. Cunningham vandt nogle store amerikanske løb og satte næsen op efter Le Mans og opnåede da at besætte tredje-, femte- og tiendepladsen i 1954. Produktionen varede fra 1951 til 55.



KONKURRENCE

Så er vi nået til januars konkurrencebillede, venligst skænket arkivet af Poul Jørss. Vi forlanger ikke at nogen skal sige hvad det er for en motorcykel, men det kan måske give et ekstra point. Men hvad er det for en bil? Vi må nok bede om foruden fabrikatet at få årgang plus minus et år, og den korrekte modelbetegnelse som for de årgange ikke er den man oftest hører - den tilkommer rette-

ligt en lidt senere årgang af nogenlunde samme vogn. Det skal siges at den viste Zweisitzer offen faktisk var standard (dog minus kofangerne), men absolut ikke almindelig. Som man kan skimte skal der sidde et reservehjul på spidsen af bagenden. Deres Ærbødige fotograferede for mange år siden en identisk vogn hos huggeren på Søborg Hovedgade - og dette eksemplar eller et andet er vist

nok bevaret - og kan jo også tænkes at være selvsamme vogn som på gymkhana-billedet.

Svaret skal vi som sagt have senest 20. januar og det sendes til Bilhistorisk Tidsskrift, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk.

EMIL



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

De bogværker der blev udgivet i 1930'erne: 3-binds værket „Automobilets Historie og dets Mænd“, „Dansk Godstransport med Auto“ og „Dansk Person- & Rutebiltrafik samt Falcks Regningskorps“ rummer tusinder af biografier af mænd og enkelte kvinder, der havde deres virke med automobiler. De fleste var født før eller omkring århundredskiftet, i dag er de fleste døde, den historie de kunne have fortalt blev aldrig nedfældet. Jeg nåede kun at møde enkelte af de personer, der er nævnt i Automoblets Historie. Steffen Møhl som sammen med sin broder Hakon udviklede Longframe, der var to forskellige systemer med dobbelte bagaksler, i 1920'erne, (se BhT nr. 63), og som fik en særlig betydning for transporten under besættelsen.

En anden foretagsom person var G.V.M. Petersen, der blev fabrikant af påhængsvogne og tippelad. Hver for sig havde disse virksomheder skriftligt materiale og billeder fra deres produktion, noget er bevaret, det meste er borte for altid. Fra Petersens fabrik „AUTO“ har jeg en kopi af en brochure, der beskriver firmaets produkter. Jeg omskriver den ikke, den gengives direkte. Der er ingen årstal, men Chevrolet-modellen som er afbilledet kom her til landet i 1946.

Petersen har formentlig købt aksler, nav og hjul hos udenlandske fabriker med ønske om at navmøtrikken skulle specialfremstilles med navnet DAN. Også under besættelsen formåede Petersen at holde fabriken

igang. Vognmand Chr. Mortensen i Horsens fik en ny DAN påhængsvogn Model W-43 i 1944, ikke med enkeltmontering som vist i brochuren, men med tvillinghjul, 8 stk. 16" personvognsdæk.

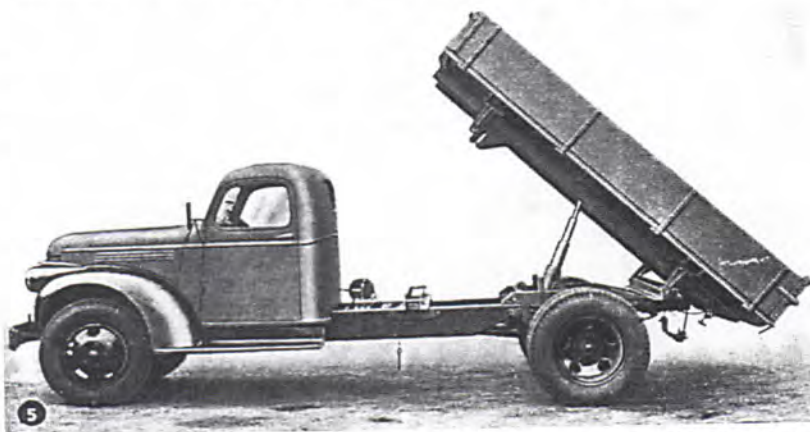
P. E. Hansen

Efterskrift

Påhængsvognens påløbsbremse virkede kun på forhjulene, og var indrettet ved at trækøjet gennem et trykfjederpåvirket glide- og trækstangsystem aktiverede bremsene når påhængsvognen løb på - havde større større hastighed end lastbilen. Ved parkering sænkede man træktriangelen og påvirkede bremsene. Skulle man bakke afbrød man bremsefunktionen med en pal. Bremsesystemet havde den ulempe, at det ruskede i lastbilen, det var umuligt at dosere -

det virkede som en slags „on/off“. Langtømmervognen havde orden i drejgeometrien i modsætning til langtransport med drejeskamler på lastbil og påhængsvogn. Langtømmervogn blev normalt kun brugt af savværker og vognmænd, der udelukkende transportede langgods. Nogle vognmænd havde en ladvogn som kunne sænkes ned på langtømmervognen og derved danne en alsidig sættevogn.

Der var langt mellem lastbiler med tippelad i 1940'erne, en chauffør skulle kunne bruge en skovl. Tippeladets bagsmæk var dobbelthængslet, således at man kunne udløse bundhængslerne og lade bagsmækken dreje om tophængslerne. Derved undgik man at bagsmækken kom i klemme ved bagtipping.

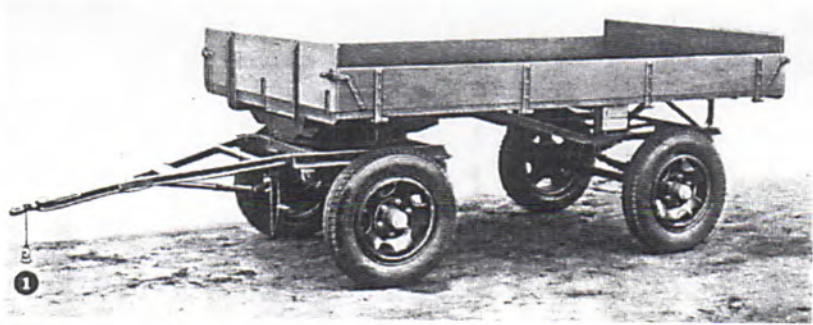


DAN-tippen: Leveres til de fleste gængse chassistyper med indtil 8000 kg. bruttonvægt og op til ca. 4 m akselafstand, og leveres efter chassistypen med dladlængde indtil 4,20 m. På lad i standard-udførelse er sidehøjden 30 cm og højden af for- og bagsmæk 40 cm. Andre mål på sider og smække kan iøvrigt leveres efter opgave. Kraftudtaget (hjælpegearkassen, der monteres på den normale gearkasse og driver den hydrauliske pumpe) føres på lager til de fleste chassistyper, og er i så tilfælde inkluderet i prisen på den komplette tipper. Kraftudtag udover de typer, der føres på lager, kan enten fremstilles lokalt eller forsøges fremskaffes fra de respektive chassisfabrikker.



Påhængsvogn model W-43.

Nyttelast ca. 3200 kg. Egenvægt ca. 1100 kg. Ladmål 3,5x2,0 m. Sider 0,25 m. Smække 0,40 m. Påløbsbremse og faldbremse. 5 stk. hjul for 7,00-20. 10 lags gummi (32-6). Stop- og baglygte. Træk til normal motorvogn.



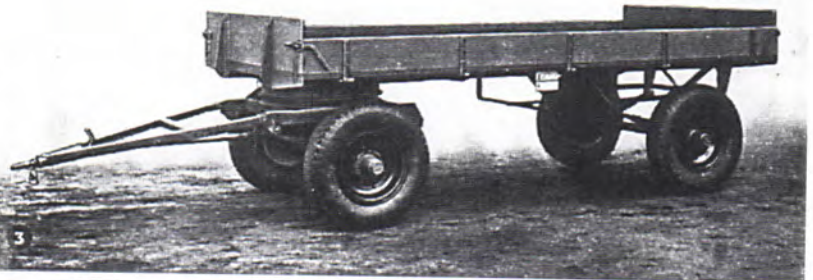
Langtømmervogn model L-6.

Akseltryk 6000 kg. Nyttelast på selve langvognen ca. 4600 kg.. Samlet nyttelast på motor- og langvogn op til 9500 kg. eftger vognens konstruktion. Påløbsbremse og standbremse. Koblingsskammel mont. på normal lastvogn. 4 hjul for 8,25-20, 10 lags gummi. Stop- og baglygte. Akselafstand ved medf. udtræk 3,2 m-4,8 m-6,4 m. 4 kæpstiokke.



Påhængsvogn model P-460.

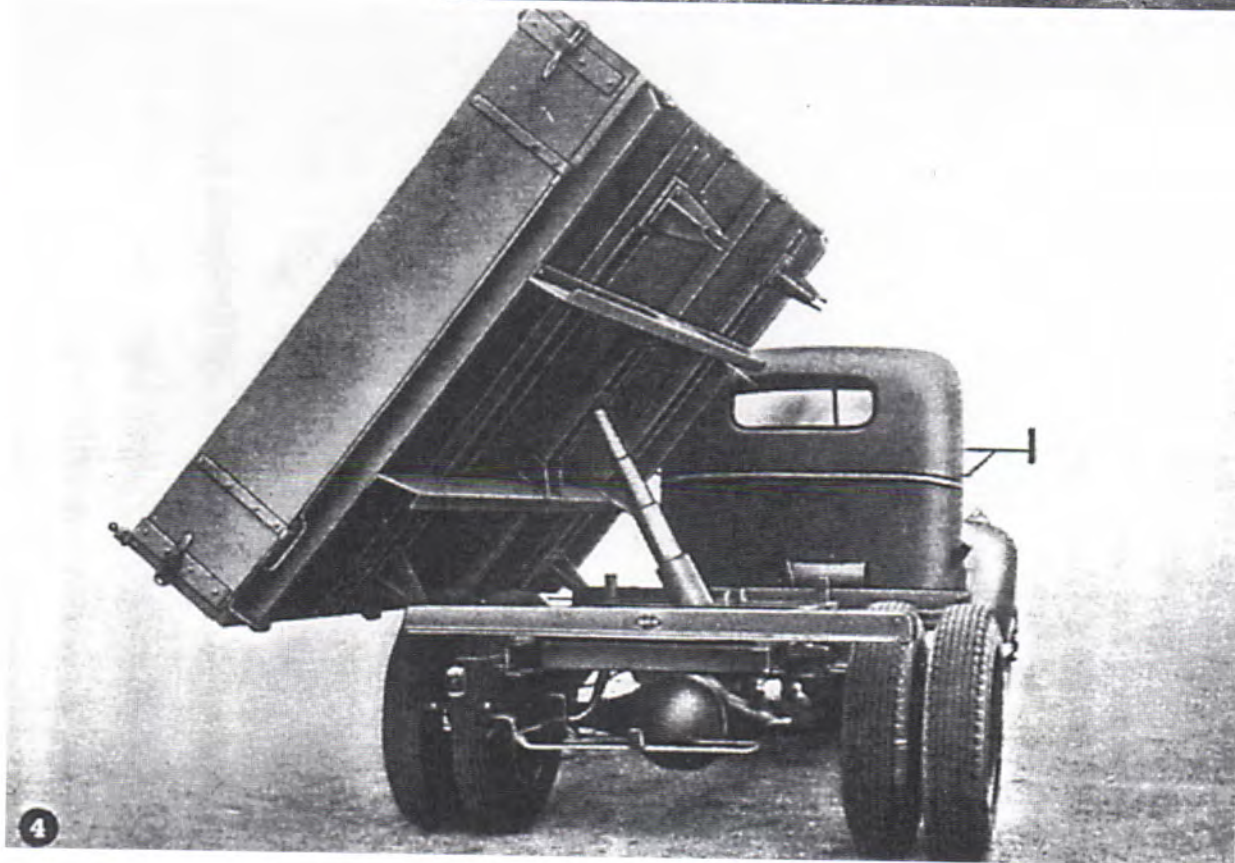
Nyttelast ca. 4400 kg. Egenvægt ca. 1600 kg. Ladmål 4,4x2,1 m. Sider 0,25 m. Smække 0,40 m. Påløbsbremse og faldbremse. 4 stk. hjul for 8,25-20, 10 lags gummi. Stop- og baglygte. Træk til normal lastvogn. Selvudløsende baklås.



Nederst:

Motordrevet hydraulisk 3-vejs tippelad.

Til alle passende chassistyper. Let at betjene. Kraftig og hurtigvirkende konstruktion med store tippvinkler. Svært U-jerns-afstivet lad med dobbelt-hængsler bagsmæk og patenteret DAN lukketøj.



Virksomhedsbesøg hos Classic Motor Cars

Tekst Claus Neble
Foto Hans Holtman

Denne torsdag var klubben på besøg hos Henning Andersen i Vanløse, Fa. Classic Motor Cars, hvor ca. 50 medlemmer var mødt op. Der var som tidligere megen interesse for de biler, der var under behandling på værkstedet. Der var meget at se på, Jaguar MK V 1949, en MG. A coupé 1959, en Triumph TR2 prototype stelnr. 84 fra 1953, en Sunbeam Tiger V8 fra 1966. Hennings egen Alvis Speed Twenty 1934 og så en bil der var dækket til med et bomuldsdækken, så man ikke kunne se hvad det var for en meget mystisk bil. Man kan på de nævnte mærker se at firmaet er specialister i engelske mærker.

Efter at Henning personligt havde sagt goddag til de ankomende gæster, gik det udsøgte publikum lidt rundt og så på de forskellige køretøjers forskellige stadier af reovering. Der var stor interesse for dem alle, men det var som om at nysgerrigheden gjorde at gæsterne gik rundt som katten om den varme grød ved den tildækkede bil. Men sjovt nok var der ikke nogen der turde løfte på bomuldsdækket for at se hvad der var under stoffet.

Efter kaffe, øl og vand sagde Henning nogle bevingede ord og gav derefter ordet til Thom Bang Petersen, en spot blev tændt og dækket på den mystiske bil blev trukket af og en fantastisk rød bil kom til syne. Dette her var ikke nogen engelsk bil



Her afslører Thom Bang Petersen den flotte bil.

men en utrolig sjælden Fiat fra Italien.

Thom forklarede at denne dag ikke var en hvilken som helst dag. Det var i dag for nøjagtig 18 år siden at jeg besøgte Henning for at se på en gammel bil. Den så meget interessant ud og efter en kort forhandling blev det min. Derfor er der på denne dag en særlig anledning til at vise bilen frem på ny og når sandheden skal frem må jeg tilstå, at der er blevet skruet på bilen til kl. 14 i dag for at få den færdig til i aften, den er 99% færdig, der mangler kun et par bagatel-ler.

Thom sagde videre: „Må jeg præsentere min Fiat 1500 Super Leggera Touring fra 1937. En af de få der er tilbage (der er i alt bygget 6). For første gang kørende i 30 år. Jeg vil lige gøre opmærksom på, at hele historien vil blive bragt i Veteran Tidende ved en senere lejlighed.“



Motorrummet er en æstetisk nydelse.

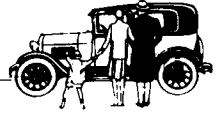
Hvor er det dejligt at se en sådan fin, sjælden og interessant bil. Så nænsomt men gennemgribende restaureret. Men især det, at få en sådan overraskelse ved et forholdsvis almindeligt virksomhedsbesøg. Dette er virkelig veteranbilkultur så det forstår. Denne afsløring satte snakken yderligere i gang hos de fremmødte og bilen blev behørigt beundret, så Thom måtte vise mange enkeltheder frem og fortælle om hvordan han havde løst de mange problemer han havde været ude for under arbejdet. Det er en af de ting der tænder alle os gammelbil entusiaster. Derefter takkede jeg Henning Andersen for husly på medlemmernes vegne og overrakte DVK's plakette som tak for en dejlig aften. Som her er det altid til at se om aftenen er gået godt, for så vil Dansk Veteranbil Klubs medlemmer altid blive til lyset slukkes og dørene lukkes.



Der var en fantastisk interesse for den flotte veteranbil.



Ann-Mari Stegler	Gilleleje Hovedgade 37	3250 Gilleleje	4017 1944	Mercedes-Benz 220
Kurt Larsen	Storstrømsvej 26, Guldborg	4862 Guldborg	5599 2344	Lotus Europa S2
Mogens Grønbech Larsen	Thorsvej 30	9870 Sindal	9893 5326	Chevrolet Master
Jesper Körner Rasmussen	Lille Glasvej 13, 1 th.	5000 Odense C	6614 1550	M.G. A
Tommy Christensen	Georgsgade 64	5000 Odense C.	6591 6990	Triumph TRW
Anders Hebsgaard	Korsvejen 26	8660 Skanderborg	8652 2239	Bugatti Type 13
Claus Hansson	Sønderstrupvej 143	4360 Kirke Eskildstrup	5919 4821	Lincoln
Palle Rosendahl Hansen	Drejensvej 20, Nr. Bjert	6000 Kolding	7556 5655	Cadillac Serie 62
Bruno John Andersen	Skolevej 23	2630 Høje Taastrup	4399 4813	
Jesper Villesen	Møllevangsvej 104	3300 Frederiksværk	4774 2181	Vauxhall Firenza
Frits Eriksen	Dr. Larsensvej 52	8370 Hadsten	8698 1528	Lotus Super Seven 1500
Terkel Bundgaard	Tannisbugtvej 115, Tversted	9881 Bindslev	9893 1502	Willys M-38 A1
Richard Brøndum	Hovedgaden 2A, st.	3520 Farum	4013 4537	Chevrolet Camaro
Lars Christian Petersen	Godthåbsvej 55, 4.tv.	2000 Frederiksberg	8111 8114	
Henrik Stampe Elm	Gisselfeldvej 4	2665 Vallensbæk Strand	4373 1201	FIAT 1500 Spider
Vagn Christensen	Skolevej 11	5464 Brenderup	6444 1166	Harley Davidson
Arne Jespersen	Skoletofte 12, Grundfor	8382 Hinnerup	8698 5504	Austin-Healey Sprite
Per Hansen	Ravnholtvej 11	7441 Bording	8686 2064	Opel Olympia P I
Jørgen Knudsen	Grønnegade 51	5700 Svendborg	6222 6444	Riley Kestrel Sprite
Jørgen Holm	Baldursgade 74	6700 Esbjerg	7545 4220	Ford Mustang
Carsten Clausen	Enighedsvej 53	2920 Charlottenlund	3964 3902	Triumph TR 250
Torben Bjarne Arni Jensen	Østergården 15 st.th.	2635 Ishøj	4353 0764	Ford Fairlane 500
Leif Preben Hansen	Bodil Ipsensvej 15	3370 Melby	4581 4104	Skoda Felicia
Adil Khader	Vodroffsvej 22A, 3 tv.	1900 Frederiksberg C.	3325 5446	Triumph Spitfire Mk. III
Søren Pedersen	Menstrupvænge 11	4700 Næstved	5474 3177	Ford Cortina
Trine Iversen	Vendelbogade 14, 3 th.	9000 Aalborg	9816 3763	Porsche 356 B
Asger Larsen	Agerstedvej 13	9340 Aså	9885 4240	
Steen Mosgaard	Jernbanegade 7	8881 Thorsø	2020 7456	
Michael Halbye	Frydenlundsvej 59	2950 Vedbæk	4566 4545	Triumph TR 3 A
Peter Dahl-Hansen	Christian VII 's Alle 13	2840 Holte	4580 7977	
Aksel Egill Jensen	Frederiksholm 1	4470 Svebølle	2029 2590	Opel Kapitän
Kurt Sørensen	Kystparken 4	7130 Juelsminde	7578 2590	Mercedes-Benz 220
Kim Christensen	Kirkestien 73, Ødsted	7100 Vejle	7582 6580	Mercedes-Benz 280 SE
Hans Peter Jørgensen	Ellevænget 11	2800 Lyngby	3616 9592	Harley Davidson
Erling Bæk	Finsens Alle 3	5230 Odense M	6617 9924	M.G. TD
Jeppe Skov Larsen	Mølleglyden 6	5500 Middelfart	6440 3206	Chevrolet Bel Air
Dan Kjærgaard Pedersen	Håndværkevej 50	6710 Esbjerg		
Peter Friis Jørgensen	Fjordsgade 19	8700 Horsens	7562 4152	
Christian Larsen	Christopher Boecksvej 12	3480 Fredensborg	4848 4995	
André Smet	Egevej 7, Ødsted	7100 Vejle	7586 5974	Renault KJ
Kristina Rove Sørensen	Kvaglundparken 2, 5. 0006	6705 Esbjerg Ø.	2083 8139	
Poul Rasmussen	6 Anafis Zakaki,	3047 Limassol, Cypren	00 3575713379	
Lars Riis	Øverødvej 65	2840 Holte	4542 1404	Victoria Aero KR 26N
Bent Jessen	Falkevej 4	6240 Løgum Kloster	7474 4483	
Per Johansen	Søndervejen 25	5985 Sæby	6258 1280	
Tony Franke	Gøngehusvej 15	2950 Vedbæk	4589 4435	M.G. B
Claus Rud Hansen	Kvistgårdsvej 16	3080 Tikøb	4975 8687	Rover 3500
Peter M. Larsen	Fiolstræde 26, 3.	1171 København K.	3315 9070	Talbot-Lago T 26 GSL
Benjamin Nellem. G. Nielsen	Brandbjergvej 30, Husby	7100 Vejle	7585 3653	VW Karmann-Ghia
Lars Larsson	Bøgebakken 12	3540 Lyngø	4818 8836	Harley Davidson
Steen Christensen	Holmevej 10, Ørsted	4622 Havdrup	4618 6776	Jaguar XJ 6 Mk. I
Kai Tuxen Møller	Bringekrogen 11	3500 Vanløse	4465 8155	
Jesper Buk Jensen	Højbjergvej 21, Brændeskov	5700 Svendborg	6220 1535	Triumph Speed Twin
John Larsen	Dortheavej 97	2400 N.V.	3834 3986	Ford A
Torben Rahm	Gl. Kalkbrænderivej 52, 2.tv.	2100 København Ø.	3555 8881	Velocette MSS
Slagterimuseet Roskilde	Ledeborg Allé 130	4000 Roskilde	4635 6140	Ford T
Ib Hein	Holevej 23	5290 Marslev	6595 1845	Chevrolet Corvette
Martin Overgaard	Albækvej 22, Snebjerg	7400 Herning		Opel P I
Kjeld B Sørensen	Langs Skolen 13	3300 Fredeiksværk	4772 4042	Morris Eight Serie I
Poul Christensen	Tjelevej 38, Sønderholm	9240 Nibe	9834 2309	FIAT 1200
Peter Skott	Geding Søvej 21	8381 Mundelstrup	8624 0006	Peugeot 403
Erik Krogh	Mølletofte 7	8740 Brædstrup	7575 1957	Jaguar Mk. I 3,4 ltr.
Erik Hennelund	Jessensvej 18, Havnebyen	4583 Sjællands Odde	2011 1747	Porsche 356
Karsten Skov Olesen	Pærgårdsvej 8, Sønderby	8700 Horsens	7568 4823	Triumph Bonneville
Leif Nielsen	Kildeparken 1	7120 Vejle Ø.	7581 4728	M 72 USSR
Jens Peter Lønberg Svendsen	Brydevej 21	5700 Svendborg	6221 9850	Triumph
Jytte Rasmussen	Nygade 6	4672 Klippinge	5657 9402	Vespa Grand Luxe

**Biler sælges**

Opel Rallye Kadett 1,1 SR 1967, rød, skal synes, ej helt komplet. Pris kr. 3.500 eller højeste bud.

Opel Kadett B coupé 1966, rød, skal synes (modellen med de små baglygter). Pris kr. 3.000 eller højeste bud.

Opel Kadett A coupé 1964, chamonixhvid, sidst synet okt. 1997. Obs! bliver 35 år i 1999. Pris kr. 26.500, eller højeste bud. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Morris 1000, Pick-up. Indreg. hvide plader. Har haft den i 20 år. Ekstra motor. H. Mørkedahl, tlf. 86551803.

Volvo Amazon 121 1969. Hvid, sorte nummerplader, 112.000 km. En ejer. Næsten som ny overalt. Sælges nysynet. Ole Callesen, tlf. 74561611

Opel Rekord C årg. 1971, km 65.000, 1 ejer, garagevogn, 100% original, meget nem at syne. Klaus Hansen, tlf. 49149370.

Ford Zephyr 6 årg. 1964, pæn og velholdt, synet sidste gang 1993, let at syne, pris kr. 5.000. Henv. tlf. 65331181.

Ford A coupé årg. 1930 med svigermorssæde. Undervogn: komplet med monteret motor og hjul. Restaureret, malet og samlet. Karrossehoveddel: restaureret og grundmalet.

Alle reservedele (incl. skærme og motorhjelme) medfølger og er intakte, men ikke restaurerede. Sæder er dog ikke intakte. Pris kr. 50.000.

Ford A, 2 dørs sedan. Står som ny, motor meget fin. Farve blå/sort. Indtræk brun plys. Nysynet på plader. Pris kr. 98.000. Henv. tlf. 54958726 før 12 efter 17.

Corani 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. Carsten Frimodt, tlf. +45 39691490.

Mercedes 230SL 1964, 150 Hk, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, hard-/softtop, servo, pænt marineblåt vinyl interiør. Leveres nysynet og indregistreret. Salgspris kr. 185.000.

Mercedes Benz 230 SL roadster, jan 64, europæisk model m. man. gear, 150 Hk, 6 cylindre, rød, hardtop, ny softtop, servo. Kører godt. Skal synes (ca. 40.000 til pladearbejde). Afgift ca. kr. 25.000. Uden afgift kr. 97.500.

Ferrari 308 GT4, 1976, 255 Hk, rød, imp. fra D i 88, 1 ejer, ikke kørt fast i DK, ej skadet, pænt orig. læder interiør, A/C, el-udstyr, nye orig. dæk, ny undervognsjust., ny motorjust., ny starter m.v. Meget flot og orig. Incl. told/moms. Excl. afgift (ca. 125.000). Pris kr. 159.000. Morten Strømsted, Aurehøjvej 1, 4.tv., 2900 Hellerup.

Bedford K årg. 46, 4,6 tons totalvægt. Restaureret, mangler indtræk, glas og lad. Pris kr. 80.000. Knud Haahr, tlf, dag: 75362512, aften: 74846484.

Morris 1000 1969, mørkeblå, nyrenoveret, kører fint, sorte plader. Pris kr. 35.000. Henrik Elm, tlf. privat 43731201, arb. 43734311.

Fiat 1900 A Berlina 1956. 4-dørs sjældne limousinamodel. Helt komplet til restaurering. En del rust, men mange originale reservedele medfølger. Kr. 8.000.

Brian Løkke, tlf. 75271810.

Chevrolet Pick-up årg. 1954, model 3100. Orig. 5 Windo stepside, kort lad. I god og rustfri stand, fra Texas. Holder i København, Amager. Uden afgift. Sælges uden motor og gearkasse for kr. 3.000.

Thomas Ulf, tlf. 33312686/20849959.

Ford V8 Tudor Touring 1936, 85 Hk. Dansk bil, afmeldt og opklodset siden 1968. Skal istandsættes, men behøver ikke nødvendigvis at få karrosseriet løftet af rammen. Prisdér kr. 35.000. Birger Blakø, tlf. 32949397.

Morris serie 2 1938.

Flemming Spangbo, tlf. 98157166.

Morris Marina 1968 + ekstra motor 78.000 km + mange andre dele. Højeste bud. Henv. tlf. 32534285.

Opel Kadett fra 13.1.1972. Meget velholdt på sorte plader, har kun kørt 150.000 km og skal ikke synes. Sælges kontant for kr. 7.000. Ernst Hansen, tlf. 39655100 eller 40919689.

Peugeot 204 1967, gives væk.

Steffen Jørgensen, tlf. 59265063.

Ferrari 308 GT 4, 1974. 56.000 km med aircondition, el-ruder, rustfri udstødning, læder, som ny i Concour-stand. Kr. 220.000, afgift er 110.000.

Lotus Cortina 1964. Aluminium Body Parts. Racing version. 165 Hk, 740 kg., vinderbil, Appendix K. Nyrenoveret. FIA papirer, 40.000 km. Nysynet på DK plader. Kr. 170.000.

Fiat 500 L 1972 med ny motor. Læder, maling etc., virkelig top model. 30.000 km. Imp. fra Italien 1996. På DK plader, nysynet kr. 36.000.

Ford Cortina 1965, kørende, lidt rust, ikke for køn, kr. 6.000.

BMW 2800 coupé årg. 1971. Fuldstændig nyrenoveret overalt for kr. 100.000. Nysynet i købers navn kr. 83.000.

Henv. tlf. 33240171.

Biler købes

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

Biler byttes

M.G. TD årg. 1955, concours-stand. Original M.G.-rød, nyt hvidt cockpiddækket og ny kalesche, hvidt læderindtræk og forkromede trådhjul, bagagebærer og køler. En venstrestyret bil fra Sunny California. Bilen er i det hele taget charmerende.

Da jeg har haft den siden 1992 kunne jeg godt tænke mig at prøve glæden ved at køre i et andet fabrikat men stadigvæk en cabriolet som f.eks. Porsche 356 A fra 1958 eller en 356 C fra 1964 eller en Austin Healey 3000 eller en Triumph TR2/TR3 eller M.G. C eller andre lignende veteranbiler, så hvid du også har lyst til at prøve noget nyt/gammelt, så lad os bytte, men din bil skal være helt TIP-TOP.

Den kan også købes i ren handel.

Finn Grabowski, tlf. dag: 86124622, privat: 86250700.

Dele til biler sælges

Jaguar bagtøj til E eller XJ med spær-dæmpere, skiver komplet.

1 stk. Cortina 1200 motor kun km 30.000, god.

Kr. 3.500.

Til Lotus 1 stk. 1600 motor-blok, nyboret til 84 m/m, kr. 2.500.

Til Ford 4 stk. alu-fælge, „Mille Migla“ 14“ 108 m/m, 4 bolt, kr. 1.600.

Henv. tlf. 33240171.

Fiat 500 50-55. Komplet frontparti sælges for højeste bud, evt. bytte. Henv. tlf. 32534285.

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 fælge (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.

Ford A 28-29. Har du en højrestyret Ford A, har jeg alle dele der skal til for at gøre den venstrestyret, pris kr. 2.000. Desuden: styrehus, fælge, tank, kølerkappe, hjulnav, strømfordeler, vandpumpe, 2 forskærme, starter, dynamo, forlygter, lygtetang, og et sæt uoriginale støddæmpere med beslag.

Ford A 30-31. Fælge, et sæt maledede kofangere, kølerkappe til lastbil, forlygter, brugte afviserservinger Arrow, kr. 100 pr. stk.

Totalhovedrep. Ford A motor, pris kr. 15.000.

Morris E motor med gearkasse kr. 2.000.

Lloyd 400 motor med gearkasse kr. 2.000.

Volvo 444 rat med hornkontakt, nyt, pris kr. 600.

Henv. tlf. 32533444.

Fælge 4 M.G. A, sandblæst og nymalet, 2 komp., 5 stk.

Ole Dalby, tlf. 65926670/40804510.

Opel Rekord A: 3 frontgitter, pæne á kr. 150. 1 stk. 6V firkl. el-ur kr. 100.

Fiat 1500: 1 højre forskærm, ny med en enkelt bule kr. 250.

1 nyt Toyo dæk i orig. indpakning str. 5,90-15, pris kr. 200.

Opel Rekord 1956: 1 frontgitter kr. 200. 1 for- & 1 bagruddæ til kr. 300 eller kr. 500 for begge.

Mazda RX2,3,4 1971/ Nissan Cedric 200: 2 stk. luftfilterindsatser á kr. 100.

Volvo 444 1957: 1 bagruddæ kr. 250, 1 viskermotor m. stænger kr. 300. 1 ratstamme m. styrehus kr. 500.

Opel Rekord P1: 1 komplet front, kun lidt brugt kr. 1.200.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

2 stk. nye bagfjedre Morris 8 1939, kr. 500.

1 stk. ny forfjeder DKW 1938, kr. 500.

Nye Bedford reservedele, pakningssæt, lejer, stempler, tromler, fjedre bøger m.m.

Nye Fiat 600/1100 reservedele mange forlygter til biler fra før 1960.

Hans Sørensen, tlf. 75132852.

Til Mercedes Benz W 108 SE: en mængde uspecificerede dele, bl.a. døre, klapper, tank, ruder, kofanger- og andre kromdele, kontakter, relæer, pumper samt diverse. Ring og spørg efter det du mangler.

Volvo 164: for-/bagklapper samt benzintank (E-



KØB - SALG - BYTTE

model) samt styrespindler med ankerplader, bagaksler med lejer/pakdåser, hjælpestyrehus samt en kasse med diverse kontakter og relæer, incl. et komplet montagekit for lygteviskere for centermontering på runde lygteglas (orig. emball.)
Henv. tlf. 48188912.

5 Michelin pladefølge 715x115/130 ca. Ø 48,5 cm. Austin 7 fælg. Austin 10 forlygter, Ford B 18" fælg. Fiat 501 bagtøjs- og gearkassedele, stor søgelygte med fod til brandbil, Bosch 12 cyl. magnet nr. 6064, Zenith karburator som Ford A, bare større magneter. Ford T forsæls 1913, Bosch svinget membranhorn, toppakninger til bl.a. Ford V8.
Per Christiansen, tlf. 48255260/22208344.

Dele til biler købes

Cadillac årg. 48-50. Bagkofanger.
Chevrolet årg. 53. Grill-dele.
Torben Bech, tlf. 75863468.

Til **Volvo Amazon/P1800/544**: Alt har interesse
Henv. Ole Callesen, tlf. 74561611.

Motorhjælm til Chevrolet 1931.

B. Kirkegaard, tlf. 40192200/75626699.

Bedford J2 J3 J4. Ankerplader bag, gummilister til bagrunder, positionslys.
Henv. tlf. 32534285.

MC'er sælges

Harley-Davidson 1927 1000cc urestaureret.
Harley-Davidson 1927 Sidevogn.
Flemming Spangbo, tlf. 98157166.

MC'er købes

Original **Nimbus** der skal restaureres. Må være komplet.
Ib Jensen, tlf. 43994762. Fax 43993562.

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

Dele til MC sælges

Nimbus motor med gearkasse 1952, ikke kørt efter hovedreparation. Pris kr. 15.000.
Henv. tlf. 32533444.

Rudge motor model special 4 ventilet 500cc. 1935-1939, meget fin stand.

Rudge værktøjskasse original.

Miller forlygte 8 tommer komplet med ampere-meter og kontakt, perfekt fabriksny kopi klar til montering.

Dæk til MC/lille bil 400x18 nye fejlkøb 6 stk.

Nimbus kakkellovnsrør: original Bosch magnet med gnist.

Carl Danielsen, tlf. 98373897.

Dele til MC købes

Til **BMW 60/5** 1975, original bagagebærer og originale Denfeld sidetasker og originalt Denfeld sadel. Andre 60/5 dele har også interesse.
Henning Jensen, tlf. 56953315.

Diverse sælges

DDPA benzinstander med håndpumpe og 2 glas, fin stand samt **Esso lysstander** sælges samlet for kr. 7.000.

Påhængsvogne årg. ca. 46-50 ca. 4 tons totalvægt med påløbsbrems, en adskilt og en urestaureret, uden papirer sælges samlet for kr. 4.500.

Knud Haahr,
tlf. aften 74846484, dag 75362512.

Diverse efterlyses

Chauffører og andre som har kørt eller arbejdet med **Triangel tankvogne**, hos **Shell i Fredericia** anmodes om at sætte sig i forbindelse med Børge Nissen,
Viborgvej 36, 8766 Nr. Snede, tlf. 75771109. På forhånd tak.

Automobilia sælges

Ford A service bulletin (fotokopi).
Flemming Spangbo, tlf. 98157166.

ADAC-Motorwelt 62-68, indbundet (7 stk.) i alt kr. 100,-.

Citroën GS lille værkstedshåndb. (tysk) „Jetzt

helfe ich mir selbst“ kr. 30,-.
Walter Nymand, tlf. 98443081.

Colored Magazine (svensk nu ophørt) årg. 1980-84, alle i orig. samlemapper, kr. 75,- pr. årgang eller kr. 200,- samlet.

Wheels Magazine (svensk) årg. 1985-1998, sælges for kr. 75,- pr. årgang eller kr. 700,- for det hele.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Automobilia købes

Litteratur om **Mercedes 190SL**.

Henv. tlf. 75132852.

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

MC

Dele til MC

Automobilia mv. Navn:

Diverse Tlf.:

Afsender:

Adresse:

**DVK - Postboks 33 - 2990 Nivå
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!**

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

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

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

MC

Dele til MC

Automobilia mv. Navn:

Diverse Tlf.:

Afsender:

Adresse:

**DVK - Postboks 33 - 2990 Nivå
Husk! Sidste frist den 20. i måneden!**

Veteranforsikring

Helårlige præmier
for 1999.
Ingen præmiestigning.



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1964

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 1965 - 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.
150.000 kr.	950 kr.	125 kr.	350 kr.

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

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

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub
Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå
Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)
Fax 49 14 11 14



Veteran
Forsikrings-
klubben