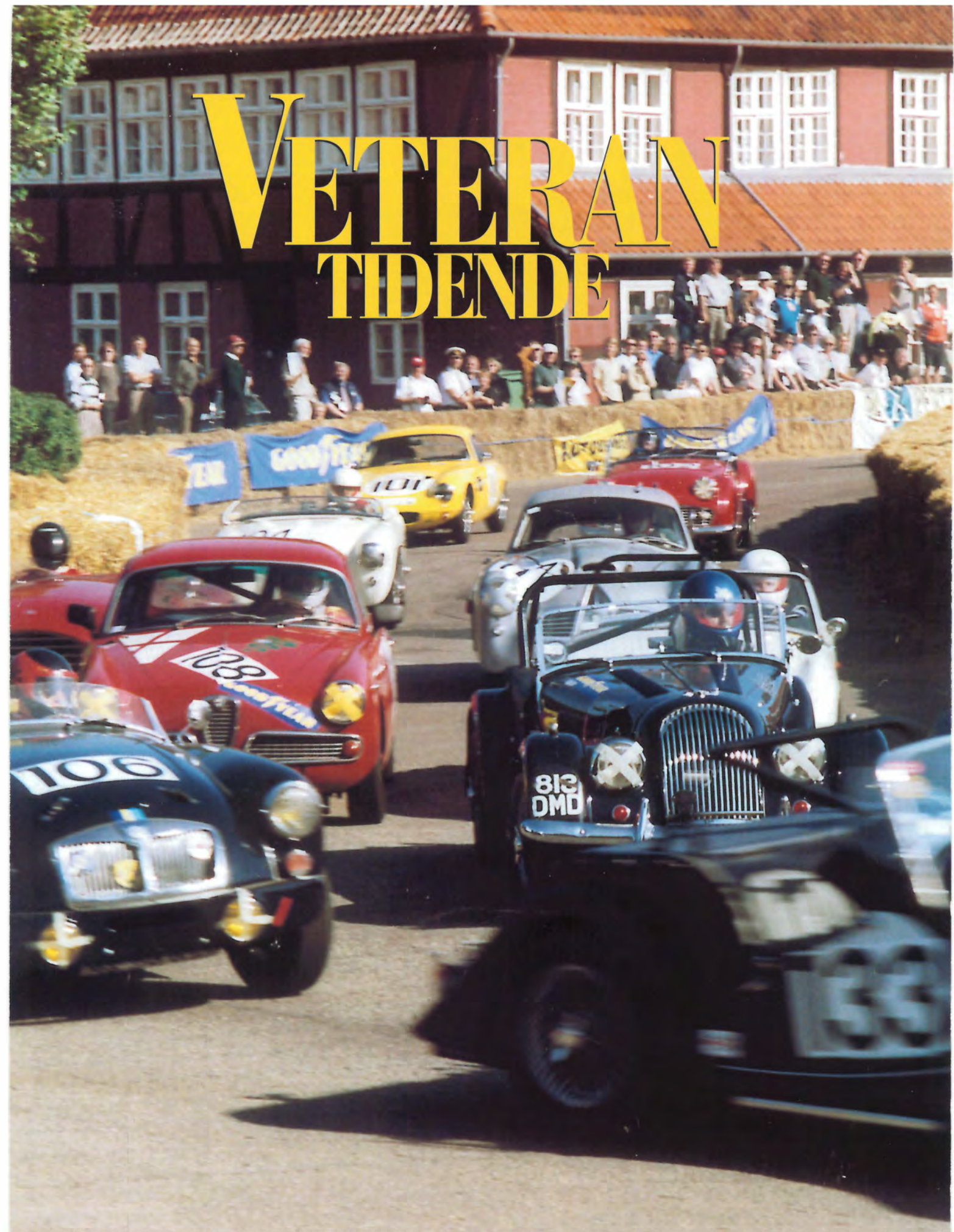


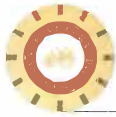
VETERAN TIDENDE




Nummer 291 - september 2000 - 30. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



Dansk Veteranbil Klub	Forsikringsforhold	Mødesteder	Veteran Tidende														
<p>Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorthe Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Kontortid dagl. kl. 8-14 Telefontid kl. 10-12 Internetadresse: www.veteranbil.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p> <p>Bestyrelsen</p> <p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hombæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p> <p>Næstformand Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 74459450</p> <p>Sekretær, registre og sektioner Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p> <p>Kasserer Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrolich@post6.tele.dk</p> <p>Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Sakskøbing - 5470 0358</p> <p>René Dalager Nyborgevej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p> <p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p> <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen</p> <p>Fyn René Dalager</p> <p>Jylland Frits B. Johansen</p>	<p>Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p> <p>Registre</p> <p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</p> <p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p> <p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p> <p>Sektioner</p> <p>Morris 8: Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p> <p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p> <p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p> <p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p> <p>Ford T: Jon Friis Wandall 63907040</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p> <p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p>	<p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p> <p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198 eller Hans Henrik Havsted, 4640 0017</p> <p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p> <p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: René Dalager, 6533 1690</p> <p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller Arne Jespersen 8698 5504</p> <p>Midt-Vest: Se klubaktiviteter</p> <p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p> <p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p> <p>Bibliotek</p> <p>Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 51 3050 Humlebæk - 4919 1129</p> <p>Forsikring</p> <p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p> <p>Revision</p> <p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p>	<p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4100</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p> <p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p>Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og restaurering: P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>I redaktionen desuden: E.W. Neesgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p> <p>Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dog d. 20. for læserbreve og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</p> <p>Announcepriser:</p> <table> <tr> <td>1/1 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 2.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 4.500,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve (bagside)</td> <td>kr. 6.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 1.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 2.500,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 700,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 1.500,-</td> </tr> </table> <p>Lay-out, sats og tryk</p> <p> ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>	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,-
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,-																

Forsiden: CCCC 2000

Foto: Ole Callesen

Næste Veteran Tidende udkommer uge 41 2000

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Rød benzin	12
Fra bestyrelsen	5	CCCC 2000	14
Klubaktiviteter	6	Jeep'en	20
Noter	7	Konkurrencen	27
Oldtimer løbet	8	Ringkøblingløbet	28
Stevnsløbet	10	Læserbreve	30
Ålsbo Motor Stævne	11	Fra Motorhistorisk Samråd	33
		Swift'en	34
		Fra arkivet	36
		Hvad hedder karrosserierne	37
		Køb/salg	38



Klubmøder

SEPTEMBER

14. 19.30 Rødekro. Video, Styrkeprøven 1985.
 14. 18.00 Børkop. Shell Raffinaderiet, Fredericia. **Bemærk** tidspunkt. Tilm. se under Klubaktiviteter.
 17. 10.00 Rødekro. Madpakketur. Se under Klubaktiviteter.
 19. Kværkeby. Alm. klubaften.
 22.-24. Fyn-Egeskov. Bustur til Holland. Tilmeldingsblanket i VT 289..
 26. Klippinge. Klubmøde.
 26. 19:30 Egeskov. Videofilm fra turen til Amsterdam.

OKTOBER

2. Vesterhede. Se under Nyt Mødested.
 3. Ristrup. Besøg på AC Maskinfabrik i Viborg. Se under Klubaktiviteter.
 5. 19:00 Nivå. Gl. film med bilsport.
 12. 19.30 Rødekro. Møde i klubhuset. Bilens historie.
 12. 19.30 Børkop. Klubmøde på Vandmøllen.
 14. 14.00 Ristrup. Biblioteksdag.
 17. Kværkeby. Teknisk inf. chassis kontra selvbærende.
 Klippinge. Klubmøde. Pladesmeden kommer.
 31. 19.30 Egeskov. Klubmøde.

NOVEMBER

2. 19.00 Nivå . Sv. Hauberg fortæller om sit liv med ualmindelige biler.
 6. Vesterhede. Se under Nyt Mødested.
 6. 19.30 Ristrup. Klubmøde. Videofilm.
 9. 19.30 Børkop. Klubmøde på Vandmøllen.
 9. 19.30 Rødekro. Garagemøde hos Lars Hugo Kristiansen. Se under Klubaktiviteter.
 18. 14.00 Ristrup. Biblioteksdag.
 21. Kværkeby. Alm. klubaften.
 28. Klippinge. Klubmøde.

DECEMBER

4. Vesterhede. Se under Nyt Mødested.
 5. Ristrup. Julefrokost.
 7. 19.30 Rødekro. Julefrokost. **Bemærk** en uge før sædvanligt. Se under Klubaktiviteter.
 7. Nivå. Julefrokost. Nærmere senere.
 12. Kværkeby – obs dato – Julefrokost.
 28. 19.00 Egeskov. Julefrokost.

Løbs- og aktivitetskalender

SEPTEMBER

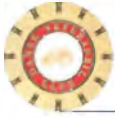
- 16.-17. Veteranweekend i Kulturhuset i Randers. Se VT 290.
 29.-30. 13. International Historic Rally Denmark. Start og mål i Århus. Info Henning Friborg, tel & fax 8684 7979, friborg@sport.dk og www.HistoricRallyeDenmark.dk
 Se også VT 287 side 4.

OKTOBER

1. 9-14 Swap-meet i Tåstrup. Se annonce i dette nummer.

NOVEMBER

11. Stumpemarked i Herning.

**EFTERSYN PÅ SYNSPUNKT**

Det er ikke sådan for at prale men jeg har altså haft mit medlemsnummer 769 stort set uden afbrydelse lige siden 1970 (så vidt jeg husker). Dermed tilhører jeg måske nu i en alder af 51 de såkaldte „ældre indspiste medlemmer“. Det ville dog være et tungt åg at bære så jeg håber at jeg i hvert fald ikke er „indspist“! De som har været DVK-medlemmer lige så længe eller endnu længere vil måske huske at jeg som ret nyt og meget ungt medlem brød en lanse for efterkrigsbilerne, som i de tidlige 70'ere absolut ikke var „comme il faut“ i DVK-kredse, og mit argument var udelukkende bilhistoriske årsager. I hvert fald vil den endnu ældre redaktør huske det. Selv har jeg i alle de år kun ejet én førkrigsbil og mit ældste køretøj nu er en Mini fra 1959 (som naturligvis er forrige århundredes mest teknisk historisk interessante bil, og det er heller ikke pral). Det er mig derfor en meget stor glæde at vi nu er kommet så langt at DVK har en rullende 25-års grænse. Alle vil også kunne slå efter i deres medlemsliste og se hvor stort antallet af efterkrigsbiler i klubben nu er, sammenlignet med førkrigsbilerne: over 60% efterkrigs, mindre end 40% førkrigs. (Det forstås nok at talen her er om anden verdenskrig.) Den rullende 25-års grænse forekommer mig at være ganske rigtig, og i takt med udviklingen internationalt. Så det undrer mig lidt at der overhovedet er den debat som nu er blevet ført i et par måneder i VT. Jeg gik da som givet ud fra at efterkrigsbilerne nu var absolut godkendt som lige så vigtige som de ældre køretøjer. Det er da stort set det indtryk man får ved at læse VT og se billederne fra de forskellige løb, eller for den sags skyld rubrikannoncerne, eller listerne over nye medlemmer. Der skal være plads til alle os som har 'benzin i blodet', i hvert fald så længe benzinen er blyholdig! Hvad har alder, erhverv eller samfundsklasse med det at gøre? INTET. Hvis Ib Jensen ikke kan se det teknisk historisk eller socialt historisk interessante i mange af de senere biler, så beklager jeg ham. Det er synd for ham. Andre end jeg har allerede påpeget den fejl i hans argument. Hvad der bekymrer mig, er dog Ibs indlæg i august-nummeret. Det er da rigtigt at mange historiske biler med dansk fortid er blevet solgt ud af landet, og det kan vi alle beklage, men Ib, hvis du nu havde den filosofi at glasset aldrig er halvt tomt men altid halvt fuldt, så kunne du jo have gjort en lignende fortegnelse over biler som er blevet indført, og som i meget høj grad har beriget bestanden af historiske biler i Danmark. Det gælder såvel efterkrigs- som førkrigsbiler. Vi må affinde os med at handelen med gamle biler er international, og det synes jeg egentlig er en god ting. Den store fordel ved DVK er at klubben altid har været åben for alle lige gyldig hvad mærke, alder eller værdi deres bil har, eller selv om de slet ikke har en gammel bil. Ikke alle mærker har lige gode klubber for sig selv, og for resten er det da kun morsomt at komme sammen med ejere af andre mærker end ens eget. Bemærk også DVK's undertitel „Bilhistorisk Selskab“. Hvis klubben skulle til at føre kontrol med tilstand, alder eller originalitet af medlemmernes biler, ville resultatet kun blive splid og nag og bureaukrati. (Og det siger jeg, som nu sidder som medlem af dateringskomiteen i den engelske Veteran Car Club...) Naturligvis er jeg enig med Ib i at direkte hærværk bør undgås. Det pinligste eksempel jeg kender var den gang et originalt dansk Højer karrosseri fra et førkrigschassis blev smidt væk og erstattet med en moderne replica af bilypens standardkarrosseri. Men man skal ikke pege fingre hvis man ikke kender alle detaljerne. Den Lea Francis du nævner kunne have haft et sedan karrosseri der var så råddent at det ikke var til at restaurere, og nye karrosserier til det mærke får man jo ikke på hvert gadehjørne. Nu bliver da i hvert fald chassiset bevaret, og kommer ud at køre igen. Hvis det nye karrosseri er tidstypisk, synes jeg det er i orden. Måske kommer bilen sågar til at deltage i historisk motorsport. Her er der en meget gammel tradition for at godkende „specials“ som blev bygget allerede i 30'erne på dengang næsten nye chassiser, bl.a. Alvis, M.G. og Riley. Der er ganske mange af de ældre racerbiler der har det lige som den bekendte stenalderøkse der har faaet nyt hovede fire gange og nyt skaft fem gange, men som alligevel har den kontinuerlige historie som er næsten det vigtigste. Jeg tror ikke at jeg har fornøjelsen af personlig at kende Steffen Jørgensen, DVK's nuværende formand, men hvor var hans „Synspunkt“ i august-nummeret dog fornuftigt. DVK er og skal absolut være netop den altomfattende organisation som han beskrev. Hvis det princip ikke følges, så har klubben skåret halsen over på sig selv. Det er netop DVK's åbne og tolerante holdning som har gjort det muligt for klubben at blive og forblive den ledende danske klub for historiske køretøjer. Også derfor fortjener DVK støtte og opbakning af alle sine medlemmer, og for den sags skyld af alle ejere af historiske køretøjer i Danmark.

DVK

Med venlig hilsen
Anders Ditlev Clausager



Kan man det?

Et mangeårigt medlem døde pludseligt for kort tid siden i forholdvis ung alder. De pårørende var naturligvis dybt påvirkede af situationen. Kun 10 dage efter dødsfaldet dukker et brev op fra en person, som havde hørt om dødsfaldet og tilbød at købe afdødes gamle bil! Som en ekstra kvalifikation fremhævede personen, at vedkommende er medlem af DVK og en mærkeklub, og som et ekstra kuriosum var brevet sendt i en kuvert fra vedkommendes arbejdsgiver.

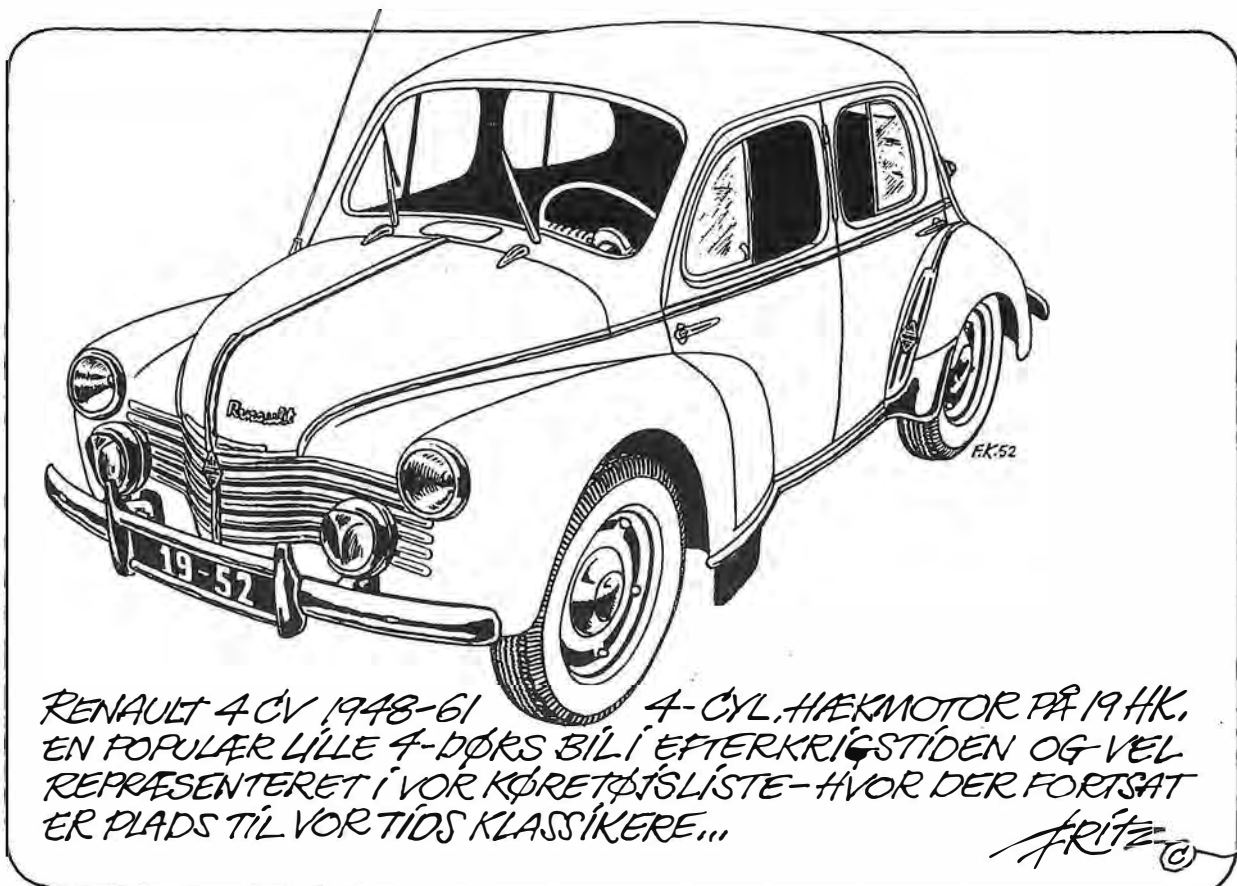
De efterladte var selvfølgelig rasende over denne usmagelige henvendelse og returnerede heldigvis et harmdirrende brev. Ved sam-

me lejlighed gik DVK og sikkert heller ikke mærkeklubben ram forbi. Det var ikke den klubånd, man forventede, men måske snarere lidt medfølelse, og nogen man kunne henvende sig til for råd og vejledning. "Køberen" svarede omgående undskyldende med at være forkert informeret, men man kan ikke undslå sig for at have den fornemmelse, at var den gået, ja så var den gået.

Svaret på spørgsmålet i overskriften er derfor et klart NEJ. Man skal i sådanne tilfælde tænke på de efterladte og deres følelser, og skal man absolut dumme sig, så hold i det mindste DVK uden for. Det er jo endda slet ikke sikkert at køretøjet skal sælges etc. I dette tilfælde dre-

jede det sig ikke om en af de mest sjældne biler i klubben, så hvorfor dette hastværk? Vores blad har både salgs- og købsannoncer, så man kunne jo indrykke en købsannonce for et sådant køretøj, og det er så op til de efterladte at reagere, hvis det er relevant.

Steffen Jørgensen
Formand



RENAULT 4 CV 1948-61 4-CYL. HÆKMOTOR PÅ 19 HK.
EN POPULÆR LILLE 4-DØRS BIL I EFTERKRIGSTIDEN OG VEL
REPRÆSENTERET I VOR KØRETØJSLISTE - HVOR DER FORTSAT
ER PLADS TIL VOR TIDS KLASSIKERE...

FRITZ ©



KLUBAKTIVITETER

DVK

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vore klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til gods-kontoret og vore klublokaler.

DVK-Fyns bustur til Amsterdam foregår 22. til 24. september, og på mødet umiddelbart efter, **tirsdag den 26. september kl. 19.30**, vises video fra turen.

Der er almindeligt klubmøde **tirsdag den 31. oktober kl. 19.30** og julefrokost **tirsdag den 28. december kl. 19.00**.

På aktivitetsudvalgets vegne
René Dalager

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

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

Torsdag den 14. sept. kl. 19.30:

Vi skulle den aften have været ude af huset – men der var ikke tids nok indkommet forslag. Derfor mødes vi i klubhuset og ser en halvgammel sag af en video, nemlig Styrkeprøven 1985, som aldrig tidligere har været vist.

Søndag den 17. sept. kl. 10.00

bliver det nok årets sidste madpakketur. Vi mødes ved klubhuset. Tilmelding til undertegnede på 7445 9450 senest 14. september.

Torsdag den 12. oktober kl. 19.30 møde i klubhuset. Vi genoptager serien om Bilens Historie.

Torsdag den 9. november kl. 19.30 vil vi atter være ude af huset. Garage-møde hos Lars Hugo Kristiansen, Mommarsvej 224, Majbøl, Sydals.

Tilmelding på 7441 5420 senest 1. november.

Torsdag den 7. december kl. 19.30 julefrokost. Læg mærke til at datoen er flyttet en uge frem. Tilmelding til undertegnede på 7445 9450 senest 1. november.

Frits Johansen

ØSTJYLLAND – RISTRUP

Tirsdag den 3. oktober kl. 19.00 besøg på AC-Hydraulic A/S, Fanøvej 8 8800 Viborg. Ewald Henneberg står for rundvisningen på fabrikken. Der bliver afslutningsvis kaffe og brød i kantinen. Virksomheden arbejder i skiftehold, og produktionen er i gang under besøget.

AC-Hydraulic blev grundlagt i 1958 af Anker Christensen (AC). Virksomheden er vokset fra at være en 5 mands reparationsvirksomhed til en stor produktionsvirksomhed. AC fabrikkerer hydrauliske cylindre, palle-vogne, presser og løfteudstyr som donkrafte, kraner og andre maskiner til autoværksteder. Læs mere på www.ac-hydraulic.dk

Arrangementet er åbent for medlemmer af DVK og DVMC. Tilmelding nødvendig til Arne Jespersen på 8698 5504 senest den 1. oktober.

Tirsdag den 5. december kl. 19.00 er der julefrokost. Hvem melder sig til at arrangere denne aften? Det skulle gerne gå på skift, så det ikke bliver de(t) samme hvert år.

Henvendelse til Lars Hoffbeck på 8699 9161 eller Arne Jespersen på 8698 5504.

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

Vi har haft vognmaleren til at give gode råd om vognmaling mm., så nu er turen kommet til pladesmeden – som vil komme og forklare, hvordan man klarer problemerne. Så har I spørgsmål, eller der er noget I er i tvivl om ved pladearbejdet, så mød op på vores møde **tirsdag den 26. september kl. 19.00** i Klippinge. På gensyn.

Kai Wredstrøm.

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Adressen er Kværkebyvej 79, Ringsted. Vi mødes på Steffensgård den tredje tirsdag i hver måned kl. 19.

Tirsdag den 19. september almindelig klubaften.

Tirsdag den 17. oktober teknisk information, chassis kontra selvbærende karrosseri.

Tirsdag den 21. november almindelig klubaften.

Tirsdag den 12. december – obs. datoen – julefrokost.

Har i særlige ønsker for eller forslag til næste års program så lad os høre.

Kaj Sørensen
Hans Henrik Havsted.

BØRKOP VANDMØLLE

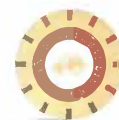
Mødested Børkop Vandmølle.

Første møde efter ferien, 10. august, viste at nok er vores fælles samlingspunkt bilerne, men andet kan også trække. Det var netop trækdyr vi skulle se. P.E. Hansen skriver:

Mødet var flyttet til Hansted lige nord for Horsens. Vi besøgte Søren Larsens samling af gamle traktorer og stationære motorer, gamle landbrugsredskaber og værktøj. Da den encylindrede franske Bernard motor blev startet, mindede det mig om kommunens mekaniske bro-læggerjomfru, der blev drevet af en Bernard. Den mekaniske jomfru afløste i 1930'erne den håndbetjente som fire mand løftede og lod falde, et uhyre slidsomt arbejde.

I køkkenet besås Søren Larsens kønes imponerende samling af blå-emaljeret køkkentøj, der foruden køkkenet fyldte væggene i et værelse og forstuen.

Efter besøget hos Søren Larsen gik vi over det der engang var Hovedvej 10, nu nærmest en stillevej, til Hansted Autoværksted. Der havde Karen og Hauge Dahl med hjælp fra Erik Juhlens og frue dækket kaffebord i værkstedet. Tak for en interessant aften blandt gammel mekanik – og tak for kaffe.



Torsdag den 14. september, bemærkkl. 18.00, er der besøg på Shell Raffinaderiet i Fredericia. Vi mødes på p-pladsen ved raffinaderiets indkørsel.

Tilmelding på tel. 7589 0487, fax 7589 9487 eller poulerik@rotek.dk

Poul-Erik Jakobsen

NIVÅ

Klubmøde hver den første torsdag i måneden kl. 19.00.

På mødet 5. oktober bliver der vist gamle film med dansk bilsport fra midt i 1930'erne og cirka tyve år frem. Læs nærmere i sidste VT.

2. november kommer Svend Hauberg og fortæller om et liv med specielle biler, især Alfa Romeo og Bugatti.

16. november kl. 19.00 virksomhedsbesøg hos Automatic Transmission på Columbusvej 5 i Søborg. Hans Beyer Clausen fortæller historien om den automatiske gearkasse. Begrænset deltagerantal, derfor tilmelding til kontoret i Nivå. Se side 2.

7. december julefrokost, tilmelding bliver nødvendig, men nærmere oplysning kommer senere.

Claus Neble

DEADLINE

Det fungerer ikke med fristerne for aflevering af stof til Veteran Tidende. Derfor laver vi dem om.

For debatindlæg og konkurrencesvar gælder nu at den 20. i måneden er sidste frist. For øvrige stof vil vi meget gerne fastholde den 15.

Husk at alt andet end annoncer sendes til redaktøren og annoncer sendes til klubkontoret. Adresserne står på side 2.



Fra besøget hos Søren Larsen. Foto Lauge Dahl.

NYT MØDESTED

Bestyrelsen har søgt efter et nyt vestjysk mødested. Ove H. Iversen i Vesterhede har en velegnet og rummelig, nyindrettet gildestue, der har eller får både wc og køkken, og har tilbudt den som mødelokale. Det har drøjet noget med at komme igennem med forslaget, men efter en længere proces opnåede Iversen kontakt med bestyrelsens repræsentant i landsdelen, Frits B. Johansen, og der er nu aftale om at Ove Iversen og hans kone Lene forsøger sig som mødestedsværter.

Det er meningen at det skal foregå hver den første mandag i måneden, og når dette læses har Iversen ladet jungletrommerne gå, så det første måde i lokalet formentlig allerede har fundet sted.

Man kan få kontakt med Lene og Ove H. Iversen på telefon 7533 9321, eventuelt mobiltelefon 2857 6092. Sidstnævnte vil formentlig blive taget af Iversen på hans arbejde på Esbjerg Havn, og hvis man som den gamle redaktør er så morsom at sige til ham at han skal passe på ikke at falde i vandet får man svaret: - Der har jeg været så tit - jeg er dykker. Iversens har en gammel Volvo, nogle andre gamle biler gik desværre til ved en brand for nogle år siden. Interessen for gamle sager omfatter blandt andet også en ålekvase fra 1906.

Altså første mandag i hver måned på adressen Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig.

NOTER

Vort flittige redaktionsmedlem, tegner og skribent Leif Gr. Thomsen har som sin store veteranbilinteresse militærkøretøjer. Han gør opmærksom på at midt i billedet i sidste VT af DOMI's store monteringshal står mange ex British Army Universal Carriers til renovering før udlevering til den danske hær. Leif mener at det må have været en god kontant forretning for DOMI.

Den britiske klub Military Vehicle Trust udgiver i år en kalender med vitstegninger. Leif er blevet bedt om at levere fire, og det er han med rette ganske stolt over.

I samme artikel nævntes K.W. Bruun, der senere blev en af DOMI's alvorlige konkurrenter som indehaver af British Motors, importøren af Rootes koncernens mærker. Bruuns enke Karen Ragnhild fyldte i august 100 år, og lokalavisen Det Grønne Område fortæller at hun i en årrække var aktiv medarbejder i firmaet, at hun havde kørekort til hun var 94 og således i 74 år gjorde vejene usikre. Hun var (og er) nemlig en meget bestemt dame, med sin egen opfattelse af færdselsreglerne. Der ikke altid stemte overens med myndighedernes.

Der var muligvis lidt kludder i artiklens oplysning om DOMI's engagement i Skylon knallerten. Derby fabrikken lå nemlig ikke i Kolding, men i Risskov, og det var Diesella, der hørte til i Kolding.

OLDTIMERLØBET

27. maj 2000



*Ejnar Christensens Ford
Taunus 17M 1960 og Kurt
Hansens Opel Kapitän 1951.*



Ford V8 1939, Thomas Hansen, Odense.

Tekst og fotos Hans Pedersen

Oldtimerløbet havde 10 års jubilæum, og der var tilmeldt ca. 700 køretøjer. Men som det ofte sker i den danske sommer drillede vejret, regnen styrte ned fra tidlig morgen til midt formiddag, og har naturligvis holdt mange hjemme, bl.a. mig selv.

Jo, jeg kom godt nok afsted, men ikke med min Ford V8 fra 1936 som planlagt. Hertil var vejret for dårligt. Jeg måtte køre i min noget nyere klassiske bil, en Renault 4GTL fra 1983. Den kunne meget bedre klare det elendige vejr.

Som altid var det en fornøjelse at komme til Gråsten og kigge på alle disse prægtige køretøjer. Her findes alt, store flotte dollargrin, såkaldte almindelige biler fra 1950'erne og 1960'erne, biler vi er mange der kan huske. Også mange 2-hjulede finder man i Gråsten. Hertil lastbiler, traktorer, kabinescootere m.m. Et rent paradys for folk, der elsker de gamle køretøjer og de mange historier der er knyttet til dem. Jeg selv kan sagtens bruge hele dagen med at beundre køretøjerne, man finder altid nogle detaljer man måske havde glemt eller slet ikke bemærket.

Må vi bede om rigtig godt vejr i Gråsten næste år. ■



Herman Sørensens Scania-Vabis 1966 og Finn Thomsens Austin 1951.



Opel Rekord Caravan og PV 444.



Egon E. Becks opsigtsvækkende kombination: Ford Edsel 1958 med campingvogn i samme røde farve.



Ernst Andersens FIAT 500 1954 i sidl-station wagon-version.



Niels Madsen, tredje generation mekanikermester, kom fra København med Austin 12/4 1924.

Stevnsløbet 2000

Tekst og fotos Kai Wredstrøm

Med Lions Club Stevns og DVK som løbsværter stævnedes 48 veteranbiler lørdag den 5. august mod St. Heddinge, hvor starten gik fra Nytorv efter morgenkaffe med tilbehør i rådhusets kantine.



Lance Henningsens Chrysler 1934 og Ivar Christensens Ford V8 coupé 1935.



Peter Berings klassiske Alvis Speed 25 1937 med den meget specielle nummerplade som den har haft i mange år.

Ruten rundt på det smukke Stevns gik over den lille havn i Lund, hvor deltagerne måtte prøve at ramme gamle hestevognshjul med runge kanonkugler – det var svært. Videre til Karises gamle mejeri, hvor der var smagsprøver på ostelageret med vin fra grossisten. I Hårlev bestod en prøve i at bedømme omkredsen af et lastbildæk – den var større end de fleste troede. ■



Den gamle motorsportsmand Frede Lillelund førte an i sin M.G.A 1960, fulgt af Preben Pedersens Rolls-Royce 1936.



Forfra Poul Franklin Rasmussens Mercedes-Benz 190SL 1957, Mogens Bessermanns Amilcar 1928, Kai Wredstrøms Ford Anglia 1960 og Peter Lykkebergs Ford T Centerdoor.

Ålsbo Motor Stævne

Tekst og fotos Hans Pedersen

Ålsbo Motor Stævne blev holdt i weekenden 1.-2. juli 2000.

Deltagerne mødte op lørdag omkring kl. 10.00 og i løbet af dagen gik man rundt og kiggede på hinandens køretøjer. Der blev talt meget om biler, motorcykler, knallerter o.s.v. og om eftermiddagen var der et lille stumpemarked, eller rettere bagklapsalg. Der var mødt 4-5 stk. op med diverse stumper.

Lørdag aften var der fællesspisning (grill) og det sluttede først omkring midnat.

Søndag kl. 10.00 blev der kørt et lille løb på 40 km med indlagte konkurrencer, og her deltog der omkring 60 køretøjer. Der var naturligvis præmier til både biler, motorcykler og knallerter.

Stævnet sluttede kl. 14.00.

Ålsbo Motor Stævne arrangeres af STUMPERNE på Fyn. Det er en gruppe mennesker, der alle interesserer sig for gamle køretøjer af enhver slags. Stumperne består af 25 medlemmer og blev dannet i 1994. I løbet af sommeren kører man nogle fællesture i det fynske landskab, og

man samarbejder med en tilsvarende gruppe mennesker fra Slesvig i Tyskland. Man skiftes til at besøge hinanden, hvilket begge parter har stor fornøjelse af.

Ålsbo Motor Stævne arrangeres hvert år den første week-end efter Sct. Hans. ■

Freddy Hansen og Jørgen Jensen, Volvo 210 Klub Danmark, mødte frem i Freddys Volvo 544. Bagerst VW Karmann Ghia, Ford T og Ford A.



Cadillac årgang 1959



Nogle gamle knallerter og motorcykler



RØD BENZIN SYNGER PÅ SIDSTE VERS

Af Steffen Frølich

For dem som igennem de sidste år har fulgt med i debatten om forurening er dette ikke nogen overraskelse.



Vi slap af med bly i benzinen, men til gengæld fik vi MTBE (metyltertiærbutylæter). I første omgang en forbedring i forhold til bly. Troede man, men senere har det vist sig, at det var som at komme fra asken i ilden. Bly var et enkelt opbygget grundstof, som man vidste hvor man havde, og hvis skadevirkning også var kendt og afgrænset. Ydermere kunne man konstatere, at bly i menneskers blod havde været konstant faldende gennem det tyvende århundrede, med et særlig stærkt fald på samme tid som man indførte bly i benzinen.

Men nu skulle det altså være slut med bly, og så kom MTBE. Som navnet siger en ret så kompliceret kemisk forbindelse og derfor svær at kontrollere. Der skulle da derfor heller ikke gå mange år, før de første advarende røster hørtes, men benzinselskaber og myndigheder vendte det døve øre til. Først da der kom gang i sagen i USA vågnede man op herhjemme, da var det for sent. MTBE havde allerede fundet vej til vort grundvand og er nu også under stærk mistanke for at være kræftfremkaldende.

Stærke kræfter ønsker derfor af fornuftige grunde MTBE væk fra benzinen. Bakspejlet er en dejlig ting, brugt flittigt i debatten og som jeg læste i en engelsk artikel om MTBE "better lead than dead" (hellere bly end død).

Hvad gør man så? Hvad kan erstatte MTBE? Industrien har ingen umiddelbare løsninger, så politisk må vi forvente, at man i Danmark nok følger Sveriges og Tysklands eksempel og dropper højoktan 98 benzin. I Tyskland har den allerede i et par år været ude af markedet, og i Sverige vil den forsvinde i løbet af 2000.

Skal man tro en fjernsynsudsendelse i august, hvor miljøminister Svend Auken medvirkede, vil man nok i første omgang gå efter en afgiftsforhøjelse på rød benzin, hellere det end at tage den ud af markedet straks, men på sigt og det er nok kort sigt, må vi indstille os på at den forsvinder.

Som nævnt findes der i handlen både i Tyskland, Storbritanien og Sverige forskellige additiver, der både giver ventilbeskyttelse og hæver oktantallet. For det er ikke kun den røde benzin der bebudes at forsvinde, også 98 oktan forsvinder, således at højeste oktan er 95 grøn benzin.

Det bliver således ikke umuligt at køre med "gamle motorer" og motorer der kræver højoktan-benzin, blot lidt mere besværligt og noget dyrere.

Med hensyn til oktanhævning er det muligt at tilsætte ethanol (karburatorsprit, ethylalkohol C_2H_5OH). En tilsætning vi også kender fra racermotorer. Nu skal man ikke bevidstløst blande ethanol i benzinen. Dels

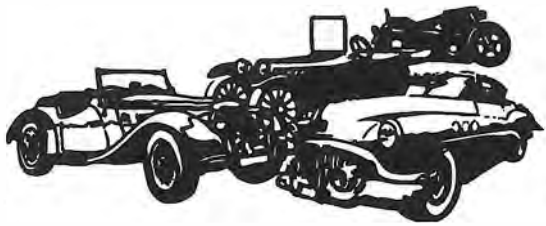
fordi det hæver damptrykket og kan skabe dampplommer med motorstop til følge, dels fordi det er forbudt. Der må maksimalt blandes 5% ethanol i benzinen.

Ethanol blandes i benzinen i flere lande. Det mest ethanol-forbrugende land er vist nok Brasilien.

Blander man ethanol i benzinen skal man også lige huske på at ethanolen fordampes ret hurtigt, det vil sige er det ret så længe siden man sidst har været ude at køre, kan man ikke regne med at virkningen stadig er tilstede.

En sidste bemærkning er en kraftig advarsel. Vær opmærksom hvis I vil blande sprit i benzinen. Det skal være ethanol.

Methanol (almindelig sprit) vil være en katastrofe for motoren, så vær endelig omhyggelig med hvad det er for en sprit I blander i og husk ikke for meget i, max 5%.



BILMESSE & Brugtmarked

For 30. gang den 21. og 22. oktober 2000
i Dronning Margrethe Hallerne - 7000 Fredericia

Salgsmesse for biler, motorcykler, stumpe- og kræmmermarked.

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 21. og 22. oktober 2000.

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

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

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.



Peder Fuglsbjerg

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

Peder Nielsen

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



- Nu må du gerne
køre igen, Henry!

Copenhagen Classic Car Cup



For tredje gang havde Historisk Motor Sport allieret sig med Bilmagasinet, Ole Sommer og mange andre og stablet et kæmpe arrangement på benene, så der kunne køres historisk billøb midt i København. I år lå banen på Nyholm, hvor man i modsætning til de to tidligere løb kunne køre på banen både lørdag og søndag. Træning og løb blev afviklet over de to dage: Om lørdagen var der god plads; men om søndagen kom der både solskin og mange mennesker. Bortset fra en æggekage af et sammenstød i finalen i klassen for standardvogne fra 1966 til 71 gik det hele

stort set uden uheld. Banen var ret smal og noget ujævn; førerne af de store og tunge vogne havde brug for alle armkræfterne når de skulle rundt i de snævre sving. Der lå til tider en dejlig duft af R-olie over banen. I ryttergården mellem de historiske bygninger var der en fantastisk fin stemning. Der var meget at se på; men der kunne sagtens have været arrangeret en veteranbiludstilling på fodboldbanen midt på inderkredsen, for dem som indimellem får nok af raceriet.

Peter Bering



Nr. 71 er Mogens Christensens Alfa Dana Formel Junior racer fra 1959, den grønne vogn må være Palle Ringstrøms Formel 3 Tecno fra 1970



**Fotos
Peter Bering
Ole Callesen**

Terkel Lund Ovesens Wolseley Hornet Special.

Kaj Bertelsens røde racer har Ferrari køleremblem, men det er mere indviklet end som så. Italieneren Clemente Biondetti (fire gange Mille Miglia vinder) byggede i 1950 en Jaguar Special, som han kørte under navnet Jaguar-Ferrari. Men den havde faktisk et rør-chassis fra Maserati. Motor, gearkasse, forløj og bremses var Jaguar XK120 og det hele var pakket ind i et Ferrari type 166 karrosseri.



Riley-familien var stærkt repræsenteret. Her er syv opmarcheret, den ældste fra 1929. Der er flere Brooklands, dog næppe alle med originalt karrosseri. Der er også begge Henrik Schou-Nielsens Imp'er, den ene med Nine motor, den anden, med Twelve motor, ex Kjørholm.



Som i de gode, gamle dage – måske bortset fra den gule farve. Fritz Trøst Hansen skånede ikke sin vindende Citroën B11 Berline Légère 1946 og Peter Juel Jeppesens B11 Normale Cabriolet 1938 har også stået mange strabadser igennem.



H.R.G. Aerodynamic – mærket forsøgte midt i tredverne at tage tråden op efter Frazer-Nash sportsvognene, dog ikke med kædetræk. Skønt H.R.G. gjorde sig udmærket gældende i motorsport, blev den aldrig nogen salgssucces, i alt fremstilledes på 20 år 240 vogne. I de første efterkrigsår blev der sideløbende lavet en skarpkantet, klassisk facon og den strømlinede, der deltog i CCCC, kørt af Axel G. Madsen, Sverige. Motorerne var af forskellige fabrikater, men mest en halvanden liters Singer med overliggende knastaksel.



NSU genopstod omkring 1958 som selvstændigt bilmærke med de små Prinz-modeller med den geniale twinmotor med overliggende knastaksel, drevet af skubbestænger ved hjælp af excentrikker – i encylindret version afprøvet på fabrikens Max motorcykler. Trods hækmotor med fremragende køreegenskaber. 4-cylindrede modeller fulgte, som Le Mans-vinderen Tom Kristensens 1200 TT. NSU's Wankel-eventyr er velkendt.

"Luftfoto" taget fra Københavns Havns gamle vartegn, mastekranen, hvor kommentatorerne Claus Frausing og Niels Jonassen havde det store overblik og deres mikrofoner. På banen ses klassen for sportsvogne 1962-65, helt domineret af Lotus Elan'er. Den eneste der kunne følge med dem var Jens Juel Jeppesens Jaguar E-type, som er en hel del lettere end de E-typer, der ellers ses køre rundt i gaderne. Bygningen er "Spanteloftsbygningen" fra 1743, Holmens tømrerværksted, hvor skibenes skeletter blev lavet.



Den smukke AC Ace 1954 tilhører Jan Hansson i Malmö. Bilen har altid været i Sverige og kørte i sine unge dage løb på Roskilde Ring. Den har den klassiske toliters motor med overliggende knastaksel, som AC brugte siden 1919. I baggrunden den berømte mastekran.



Claude Teisen-Simonys Bugatti type 37 fik motorstop og måtte slæbes i depot. Der var skidt i en strålespids i karburatoren. Men da den var rensset kørte vognen fint igen.



Et sjældent syn på dansk jord: To Bugatti type 37. Forrest Claude Teisen-Simonys, som ifølge Claude var Elisabeth Juneks træningsvogn for Targa Florio i 1927, hvor hun i øvrigt kørte en type 35 og udgik, men fik de galante italieneres særpræmie. Claude har hentet vognen i Sverige. Den anden type 37 tilhører svenskeren Stig Andersson, men har vist ikke nogen lang svensk historie.

Fortsættes næste side

Små biler: FIAT Abarth 1000 1968 tilhørende Per Witthøft, en af flere Morris Mascot'er og Erik Juhls FIAT Abarth 695 SS Asetto Corsa 1966.



En tysker med en Jaguar XK120 coupé trak en affjedret påhængsvogn med en model af en XK120 roadster.



Lars-Erik Larssons sjældne Borgward Rennsport 1953 har før deltaget i CCCC og spildte stadig benzin.

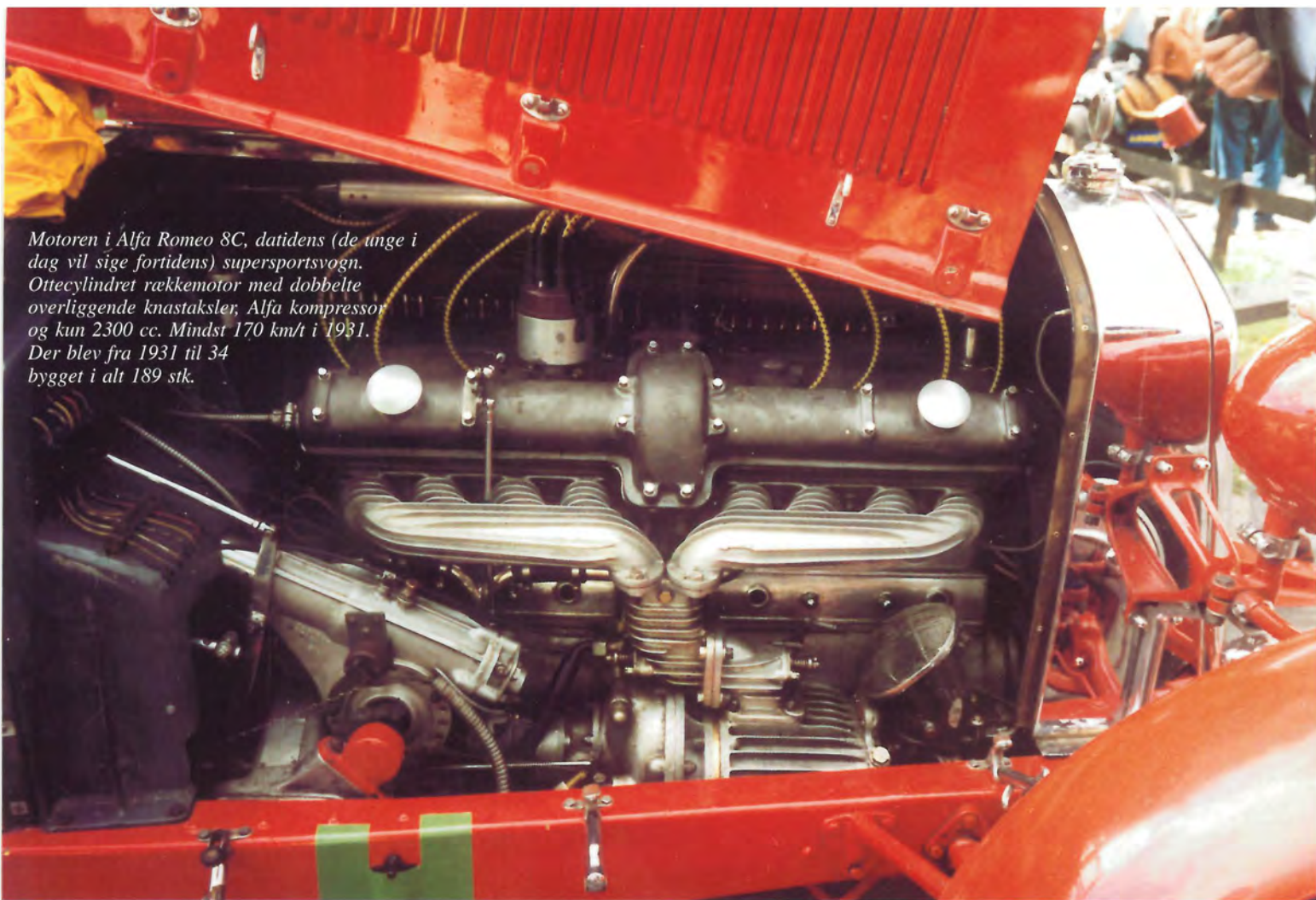


Otto Reedtz-Thotts Lotus 11 måtte efter at have ramt halmballerne i chikanen på langsiden trækkes i depot af The Motor Shops Ford A service-vogn. Niels Madsen er tredje generation i The Motor Shop, som ligger ikke langt fra banen, og som måske er Danmarks ældste bilværksted. Bagved holder løbets pacecar, en sort Porsche 356B med løbslederen som passager og Anders Bang Olsen som fører.



Nr. 13 er svenskeren Stig Anderssons Bugatti type 37. Nummer 7 er britten Graham Scotts Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans 1933. I Alfa-terminologi er "Le Mans" et langt chassis; det korte hed "Mille Miglia" og det korteste (racere) "Monza". Nr. 11 er svenskeren Roland Frøjd's Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport – magen til Svend Haubergs. Den har den høje dør i venstre side og den nedskårne i højre. Da Peter Bering fortalte Frøjd at Haubergs har haft de to typer døre til at skifte mellem i højre side, var kommentaren: - Det er ikke nemt at styre hvis man ikke kan få albuen ud.

Motoren i Alfa Romeo 8C, datidens (de unge i dag vil sige fortidens) supersportsvogn. Ottecylindret rækkemotor med dobbelte overliggende knastaksler, Alfa kompressor og kun 2300 cc. Mindst 170 km/t i 1931. Der blev fra 1931 til 34 bygget i alt 189 stk.



Den lyseblå racer er lidt af en sjældenhed, der er ikke bygget ret mange ensædede Jaguar specials. Men i tresserne kørte A.F. Rivers Fletcher bakk løb i en, som var bygget op på et 1953 XK120 roadster-chassis af Bill Moss. Karrossen blev bygget af Freddie Owen mere eller mindre efter en 2½ liters BRM. Rivers solgte vognen til en hollænder og nu har den hjemme i Varde hos Kim Sørensen. Rivers Fletcher malede altid sine vogne "Rivers Fletcher Blue".



De tre raspeste i klasse A var Henrik Høgsbros M.G. TC med kompressor, som allerede er på vej rundt i svinget forfulgt af Frank Thrusholms 1946/98 Maitresse-Ford ME60 (chassis og det meste af karrossen er nyt) og Jesper Hermann i Kronshjergs gamle danske Nordisk Specialvogns-klasse racer på FIAT 1100 chassis og med Opel Kapitän motor. Se Bilhistorisk Tidsskrift nr. 122/1995.



Kjeld C. Jessen i sin Bentley har været vidt omkring, som et skilt på siden med "Paris-Peking" antyder. Jessen har åbenbart erfaring for at det er fornuftigt at have solidt tovværk med. Det er lige før vognen letter baghjul på en bule, der gav mange vogne en del uro under nedbremsning for enden af banens langside.



Northmanden Christian Fetts Chevrolet Corvette 1963 har fået næsen den gale vej, men det lykkes en Porsche og to Lotus 11 at smyge sig indenom. Denne gang gik det godt, men det var omtrent samme sted at det senere massesammenstød skete, heldigvis uden personskade.



JEEP'en

Tekst: Leif Gr .Thomsen
Fotos: Ole Callesen m.fl.

Hvor mange af os har ikke i majdagene 1945 stået og kigget og lyttet, når englænderne kom susende i deres Jeeps? Og mange sagde så til sig selv: „Sådan en vil jeg gerne have engang“.

Der var nogle, som gjorde den gamle drøm til virkelighed, og blandt dem er vort medlem Aksel Nielsen i Kolding.

Aksel Nielsen fik nemlig muligheden i 1984, da der var en Jeep fra 1942 til salg, køretøjet måtte nærmest betragtes som en papkassemodel. Men stumperne var altså en Willys MB, autenticiteten var i orden. Jeep'en havde en fortid ved det britiske militær, den var importeret i

februar 1961 af en mand i Københavnsområdet for en pris af £ 240, og den måtte have været i en god stand, for den blev indregistreret første gang i Danmark en måned senere.

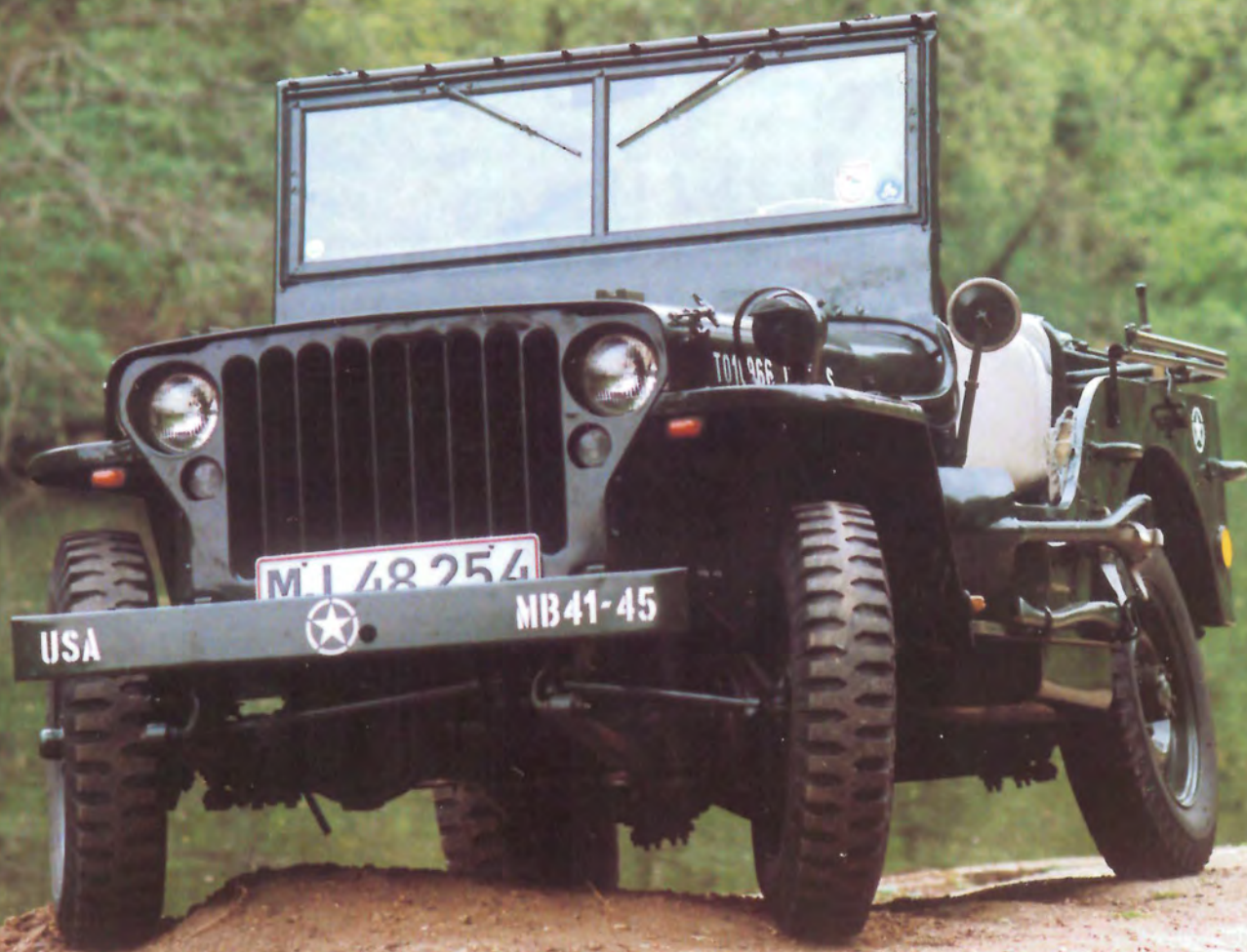
Aksel gik i gang med restaureringen, som skulle vise sig at være en lang og trang vej, for det var nu til forskel fra i dag sværere at skaffe tingene dengang. Men færdig blev Jeep'en, og den fik sine plader i august 1986, og siden har den hver sommer bragt sin ejer og nu sønnen Johnny Nørgaard mange glæder. En af de minderige køreture var på den af DVK arrangerede køretur i englændernes kølvand fra grænsen til Lillebæltsbroen den 5.maj 1994, hvori deltog militære køretøjer „fra dengang“.

Selve Jeep'ens historie begyndte i

1940, da Karl Probst med et team hos det lille firma Bantam på US Army's bestilling i løbet af 18 timer udførte designarbejdet og på 49 dage lavede prototypen , Jeep nr. 1.

Karl Probst var en type, der minde lidt om William Knudsen, som jo meget hurtigt kunne fortælle Ford, hvilke konsekvenser det ville have for samlebåndet og produktionstiden, hvis man ændrede lidt på Ford T'en. Karl Probst kunne, hvis man viste ham en skitse af en maskindel, sige: „Den vil veje....14 ounces og koste....\$1,27, og det vil tage...55 sekunder at producere den.“

Bantam byggede prototypen i stærk konkurrence med store foretagender som Willys og Ford. Da den var færdig, før øvrigt 2 dage før de 49 dages udløb, havde man mulighed for prøvekørsler, før US Army overtog





produktet. Indtrykket fra dengang er faktisk som det, man får i dag: Eminent terrænegenskaber, på stigninger tilsyneladende masser af kræfter, og endelig er den virkelig sjov at køre. Den lille bil føles som en handske, og den gør præcist, hvad man beder den om. Men, der er ikke plads bag rattet til en normal dansk bodegavom, bilen er kalibreret til en ung amerikansk GI, forsædet kan absolut ikke flyttes.

Men succesen forlod Bantam, idet den lille fabriks kapacitet slet ikke kunne stå mål med de mængder af Jeeps, som US Army havde i tankerne. Det skete i lyset af begivenhederne i Europa, hvor Tyskland invaderede Danmark, Norge, Holland, Belgien og Frankrig og jog englændernes ekspeditionsstyrke hjem ved Dunkerque.

Både Willys og Ford fremkom også med deres bud på en prototype til en Jeep, men først efter at de havde fået lov til at kigge på Bantam-Jeep'en. Bantam fik lov til at levere 3000 Jeeps, og det var i februar/juni 1941. Derefter slås de forskellige design sammen til ét produkt, som skulle produceres hos Willys og Ford. Til Fords store fortrydelse forlangte



1 Det første foto af verdens absolut 1. jeep, Bantams prototype, fotograferet den 21. september 1940. Karl Probst læner sig op ad bilen helt ude til venstre.

US Army, at man derefter benyttede Willys motoren i alle jeeps, og det er ikke mindst på grund af denne omdrejningsvillige sideventilede motor, Jeep'en har sin særlige lyd. En særlig finesse ved denne motor er sugørret fra olieumpen, som jo stikker ned i oliesumpen, og som er forsynet med en flyder med si, der følger olieniveauet, således at den suger fra det øverste af oliemængden.

Ellers var køretøjet præget af mange underleverandører: chassiset kom fra Midland Steel, bremserne var Bendix, koblingen var Borg & Beck, gearkassen var Warner, mellemgearkasse, differentialer og de helflydende bagaksler var Spicer, kardanled til forhjulstrækket var Bendix, Weiss, Rzeppa, Spicer eller Tracta. Forøvrigt var bagakslen beregnet for Studebaker Champion.

Fortsættes næste side



Johnny Nørgaard i Willys Jeep 1942. Her med kalechen slået op.



Aksel Nielsens Jeep. Bemærk hjælpfjederen foran i venstre side. Den kompenserer for påvirkningen fra motoren, der er anbragt forskudt til venstre. Man kan også se beskyttelses-skjoldet under gearkasserne.

Enhver, der interesserer sig lidt for krigens gang, ved, hvilken betydning det lille køretøj fik, og med fredsslutningerne i 1945 var det ikke ovre med succesen. Willys fortsatte med at producere Jeep'en, ikke kun til militære formål men også mere fredelige. Nu kaldtes den The Universal Jeep, og man forestillede sig, at f.eks. en landmand købte sig en Jeep, som han kunne have stor glæde af som trækredskab for plov, harve og høstmaskiner. Da Jeep'en kunne forsynes med kraftudtag og remskive bagpå, kunne den anvendes som stationær trækraft til roehakkeren eller rundsaven. Og om søndagen havde han et køretøj, hvori han kunne invitere lilleemor ud på en køretur. En landmand på Nordals anskaffede sig en CJ2A (første civilversion) sidst i 40'erne, og han anvendte den efter formålet. Men...i det lange løb var en Ferguson nu mere anvendelig. Og på en ferietur langs Vestkysten med naboparret bagi blev de rystet noget mere sammen, end de egentlig ønskede. På ét punkt var Jeep'en uovervindelig. Han havde en mark, som var ret kuperet, og ingen traktor kunne på sine steder slæbe en selvbin-

Fortsættes side 24

Gode nyheder for landmænd



DEN 4 HJULS-DREVNE

UNIVERSAL **Jeep**

GØR MERE ARBEJDE MED MINDRE OMKOSTNINGER

Hver dag lærer flere landmænd, hvad tusinder allerede ved, at Universal-Jeep'en er det nyttige og mest alsidige køretøj i verden. Året rundt hjælper den med til at løse hundredeogsyvten forskellige opgaver og formindsker gårdens omkostninger ved at gøre mindst 3 andre maskiners arbejde. I marken arbejder Jeep'en som traktor, den kan køre på vejene eller udenfor vejene som lastvognstorspand eller "stik-i-ænd"-bil. Forsynet med remskive-træk

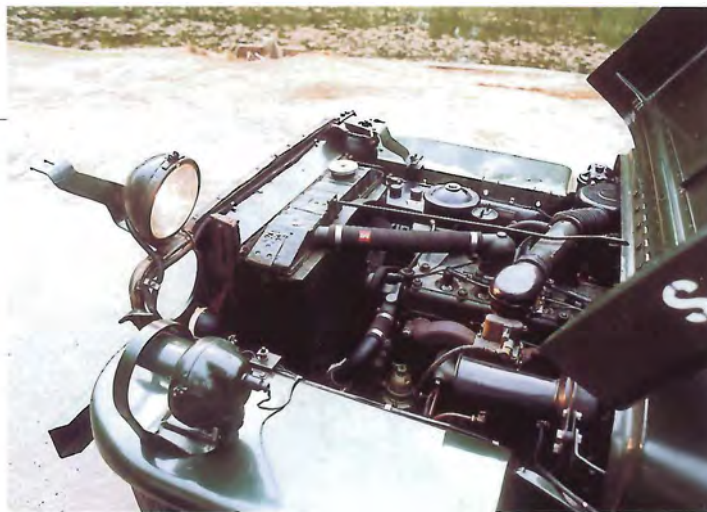
saver den brænde, graver huller til pøle, mæler korn og trækker næsten alle slags anlæg, der drives med drivrem eller aksel. Ligegyldigt hvor eller hvordan den anvendes, gør Jeep'en landbrug lettere og mere rentabelt.

Enseforhandler for Danmark:
43 Nordisk Dieselauto, Willys Overland
Samletfabrik, Borgmester Christiansvej 55,
København S.V.

WILLYS-OVERLAND EXPORT CORPORATION
Toledo 1, Ohio, U.S.A.



En helt typisk ting for krigsjeepen er de helflydende bagaksler. På billedet kan man også se de såkaldte combat rims, delefølge, som i høj grad letter en lapning ude i felten.



Et kig under hjelmene på krigsjeepen afslører et af Fords påfund, nemlig forlygter, der kan vippe op, så man kan foretage motorcheck i mørke.



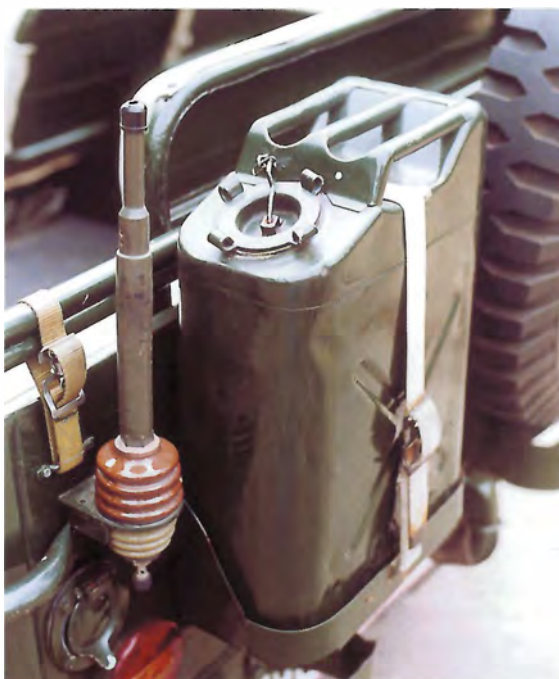
Typisk for krigsjeepen er styretøjets hjælpearms, som er anbragt på forakslen. På efterkrigsversionerne er armen flyttet op på den runde vange lige under køleren.



Fra førerpladsen kan man se holderen til Enfield-riflen. Så er der det klassiske militære instrumentpanel med milespeedometer omgivet af kølertemperaturmåler, olietrykviser, amperemeter og benzinur. Til hjælp for kørsel i terræn er der håndgasknap. De to knopper er instrumentlys, og paraplyhåndtaget er håndbremsen. I gulvet ses den konventionelle gearstang, ved siden af sidder greb for indkobling af firehjulstræk samt greb for høj/neutral/lav udveksling i mellemgearkassen.

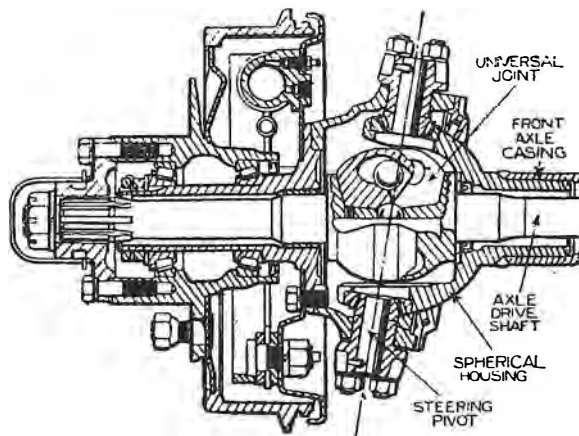
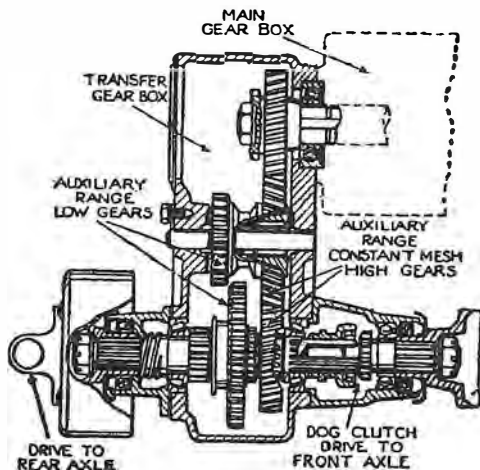


6. Her ses fortojet tydeligt med sporstang og støddæmper. Man kan også se møtrikkerne for delefølgen og beskyttelseskjoldet for bremseslange.



Til en Jeep hører en jerrican, eller rettere en American, som er USA's version af tyskernes benzindunk. Den udmærker sig ved, i modsætning til den tyske, at den er helt umulig at hælde af.

Mellemgearkassen er boltet direkte på den konventionelle gearkasse. Den høje udveksling har skråtskærne tænder og den lave har ligeskærne tænder. Koblinger for både firhjulstræk og høj/neutral/lav ligger på udgangsakslen. På tegningen er vist neutral stilling.



Hjertet i forløjet er styreboltene ophængt i koniske rullelejer og kardanleddene af type CV (constant velocity).

der op ad bakkerne uden at grave sig ned med baghjulene. Her kom Jeep'en ind, 4-hjulstræk og slæbe-gear og 8 mand ovenpå køretøjet, så slæbte den selvbinderen op ad alle bakkerne.

Ellers gik Jeep'en meget hos f.eks. Falck eller ved brandvæsenerne. Den kunne jo komme frem overalt og hente køretøjer ud. Da kraftudtag kunne monteres bagpå med træk fra transfergearkassen, kunne man anbringe en brandpumpe bagpå, et arrangement, der var populært ude på landet.

DSB-rutebilværkstedet i Sønderborg

har ejet 2 Jeeps, en sideventilet CJ2A og senere en CJ3B, versionen med halvtoppermotor, der kom i 50'erne, og som var typisk ved sin uklædelige høje motorhjelme. Disse Jeeps tjente til brødet, for de kunne hente busser med motorhavari hjem. Det var noget af et syn at se det lille køretøj komme slæbende med en DSB-bus bagefter, og det så slet ikke ud til, at Jeep'en var forpustet. En af mekanikerne fik for øvrigt problemer på en sådan tur, for det gik så godt, at han bare lod Jeep'en løbe. Da han så skulle have vogntoget bremsset ned, havde han kun Jeep'ens brem-

ser og trækstangen at gøre godt med, bussen kunne ingenting. Det gik godt, men omstændighederne gav røde øren.

Vor egen hær havde mange Jeeps i efterkrigsårene og op til begyndelsen af 80'erne. Inden da var krigsjeep-erne for længst borte, bortauktioneret og ude af landet i store partier. Mange af dem fik en renaissance på den anden side af jorden. På Philip-pinerne findes en taxatype, hvis basis er en Jeep. Pyntet op med flotte malerier og bygget ud bagtil, så den kan rumme mange passagerer, fly-ver disse Jeepneys af sted med deres



En tidlig CJ2A, som stadig har huller i frontpanelet til mørk-lægningslygter. Den har ratgear og påskruede sealbeamlygter.



En CJ2A fra 1948. Bemærk, at Jeep'en nu har halvflyden-de bagaksel, benzinpåfyldning på siden og trinbræt, som letter indstigning betydeligt.



En CJ3A fra 1952. Denne jeep med danskbygget påhængsvogn ex hæren ejede og kørte vort medlem Ras Overgaard i mange år.



En CJ3B fra 1957. Bemærk den meget høje motorhjelme betinget af halvtoppermotoren. Der er udelte vindspejl i presset pladeramme, og kalechen er fredstidens mere komplicerede type, som kan fjernes halvt, så bilen bliver en meget kort pickup.



Sidst på eftermiddagen den 5. maj 1945 landede 12 Dakotaer i Kastrup medbringende general Dewey med stab. Man medbragte en Jeep, som blev den første Jeep på dansk jord, eftersom grænsen ved Kruså først blev overskredet ved 18-tiden om aftenen.



Vor egen højt dekorerede Flight Lieutenant Morian Hansen var pilot på en af Dakotaerne, og han er her fotograferet i Jeep'en lige efter udlosningen.

kunder. En dansk dame fortæller, at hun havde prøvet en tur med sådan en taxa, og det undrede hende, at der på instrumentbordet var en lille plade, hvorpå der bl.a. stod „brug ikke firehjulstræk ved alm. kørsel“, altså på dansk.

Civilforsvaret anvendte Jeep'en i en særlig udgave, nemlig både som pickup og station wagon på et forlænget chassis, alle med 4-hjulstræk. Grundlaget for en hel generation var det oprindelige design, skabt i 1940 ud fra nogle specifikke militære krav. Firehjulstrækket var umiskendeligt blevet til under inspiration fra et system, som Marmon Herrington fremstillede til brug for konvertering af en normal Ford V8 lastvogn til 4-hjulstræk. Systemet var enkelt og robust og blev op i vor tid kopieret af en række mærker verden over, og som udviklingsmæssigt manifesterer sig i den mængde af off-roadere, man nu ser på vore veje.

For mange år siden var der en, der profetisk sagde: „Solen går aldrig ned over Jeep'en.“ Denne profeti kommer nok til at være ind i dette århundrede også.



Cab-forward Jeep
I 1957 kom en lidt speciel udgave af Jeep'en, nemlig den med frembygget førerhus og pick-up lad. Basis var det kendte chassis-layout, den kom i 2 længder og havde enten 4- eller 6-cyl. motor. Gamle grønlandsfarere husker den fra Sdr. Strømfjord, hvor den blev brugt til mange ting.

Fortsættes næste side



Nordisk Dieselauto sikrede sig repræsentationen af Willys-Overland efter krigen. Her udstiller firmaet en Jeep sammen med en Studebaker lastbil, og man ser på bagvæggen navne på andre af firmaets mærker.

Jeep'en blev efter krigen lanceret i flere fredsudgaver – en station wagon, en åben, lav nærmest touringvogn, der blev kaldt Jeepster, og en model med fremskudt førerhus.

Willys Station Wagon blev herhjemme benyttet af forsvaret, af Civilforsvaret og af Statsradiofonien, der havde to som radio-optagevogne. De kunne fås både firehjuls- og tohjulsstrukne, radioens var den sidstnævnte. Henning "Fine" Nielsen, som vi har billedet fra, husker at de ikke var særligt stærke, men blev valgt fordi de var rummelige og nemmere at indrette det tekniske udstyr i end de hidtil brugte personvognsmodeller. Af dem ses i forgrunden en Chrysler.





Af mangel på plads sprang vi konkurrencen over i sidste nummer. Den i juni-bladet gav udelukkende korrekte svar: Den søfarende bil var en Hillman Minx.

Om den var fra lige før eller lige efter krigen var ikke nemt at afgøre, men de fleste er enige om at der er noget galt med lygterne. Siden vognen nu tilhørte Søværnet er det sandsynligt at den var overtaget fra det britiske militær, og Finn Olsen, Brand skriver fx:

Jeg skyder på at det er en Hillman Minx Mk 1 årgang 1945-47 i en militær udførelse (bl. a. lygter). 1948 kom sterlingsmilet, forløberen for kroningsmodellen. Venstre forhjul er i øvrigt opskåret, brændt, efter det gamle Goodyear mønster, måske derfor den er røget i vandet på nedslidte dæk.

Noel C. Schmidt mener vognen er fra 1939-40, dvs. september 39 til februar 40. Han fortæller at hans far købte den sidste 1940-model og at han selv købte en 1946-model. I 46-47 fik de kofangerhorn.

Også Schmidt gør opmærksom på at forlygterne ikke er de originale Lucas, som var standard 1936 til 47.

Noel C. Schmidt er selv udlært i New Zealand på værkstedet hos en forhandler af Hillman, Humber, Chrysler, DeSoto, Plymouth og Dodge.

Anders D. Clausager kan se at Hillman'en mangler de lodrette kromstriber inderst på forskærmene, og også det tyder på en militær fortid. Der var mange køretøjer fra Rootes koncernen i det britiske militær, man erindrer også at Churchill kørte i Humber. Og herhjemme fik hæren en del Humber Hawk som officersvogne.

Vinder af konkurrencen er ved lodtrækning Finn Olsen.

Nu kommer vi til det mere pinlige. Som man erindrer havde vi måneden før et billede fra torvet i Køge, og der var forskellige forslag om hvad en hyrevogn i baggrunden var for en. Jeg mente at kunne afgøre, at det var en Chevrolet. Men Clausager skriver fra sit britiske domicil:

Jamen kaere Riisager, den hyrevogn i Koege i VT 286 er da helt klart en Standard Vanguard! Det skal natur-

ligvis tilfoejes at det er en station car. En Chevrolet 1951 har da et meget længere overhaeng over baghjulene; den korte rumpe er meget karakteristisk for Vanguard'en, ligesom vulsten forneden i bagskaermen i forlængelse af kofangeren og det udvendigt anbragte reservehjul som ofte sås paa baade station car og varevogns-udgaven.. Endvidere er der faconen på det bageste sidevindue, og tagrenden som man lige kan skimte.

Følgen bliver at vi må uddele en ekstra præmie, og den tilfalder så Sten-Erik Brand.

Det ny konkurrencebillede forestiller et færdselsskilt man ikke ser i brug mere. Det forekom oftest med et forklarende skilt under, og spørgsmålet lyder: Hvilken farve havde de tre runde prikker på hvid baggrund? Send svaret inden den 20. i måneden til Veteran Tidende, Krogholmgårdsvej 70. 2950 Vedbæk. Præmien er en bog.

oer





70 af de 160 deltagende køretøjer var med i førstedagens Concours d'Origine på plænen foran Hotel Fjordgården i Ringkøbing. Den hvide Rolls-Royce Corniche 1971 i forgrunden tilhører Anders B. Sønderup. Den iøjnefaldende røde campingvogn i baggrunden hænger efter en lige så rød Ford Edsel 1958. Denne miskendte model er ved at komme til ære og værdighed, og Egon E. Becks eksemplar har en sjov historie, som vi håber at komme tilbage til.

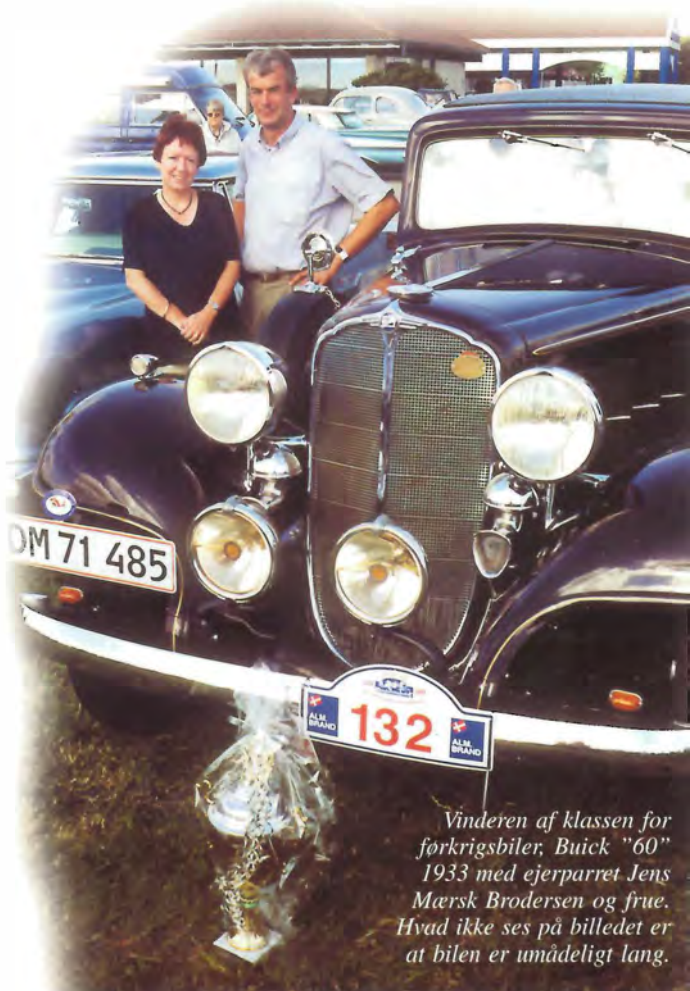
Det 32. Ringkøbing-løb

Da Helga og E.F. Jacobsen for 32 år siden arrangerede det første Ringkøbing-løb, forestillede de sig bestemt ikke at der engang skulle deltage biler af årgang 1975. De kom desværre heller ikke til at opleve det, men det var hvad der skete i år. De deltagende 160 motorkøretøjers årgange spændte over mere end 50 år, som et apropos til den standende debat i DVK. Hvis der da i virkeligheden er nogen uenighed.

Løbets rute er traditionelt 80 til 100 km, og da det blev kørt den sidste weekend i juli, rundt om Ringkøbing Fjord, var publikumstilstrømningen særlig i Hvid Sande meget stor. Det er skik at pressefolk for ikke at komme i fedtefadet forlader sig på politiets skøn over antal deltagere i demonstrationer og lignende – og politiet mener at 10.000 mennesker beundrede biler og motorcykler mens førere og passagerer var gæster ved byens fiske-frokostbord i urtraditionelle omgivelser i havnens fiskeauktion.

Der var også stor tilstrømning til løbets Concours d'Origine (løbsledelsen udlægger det franske som skønhedskonkurrence) på plænen foran Hotel Fjordgården i Ringkøbing og til den afsluttende Concours de Charme og præmieoverrækkelse foran rådhuset. Der blev også konkurreret om bedste restaurering på tværs af klasserne, og om publikums favorit. Og om selve gennemførelsen af løbet, hvor man så det morsomme at vinderen, en Rolls-Royce, blev fulgt i baghjulet af en Goggo og en BMW Isetta.

I vore dage er Gorm Albrechtsen Ringkøbing-løbets primus motor og det er også ham der har taget fotografierne.



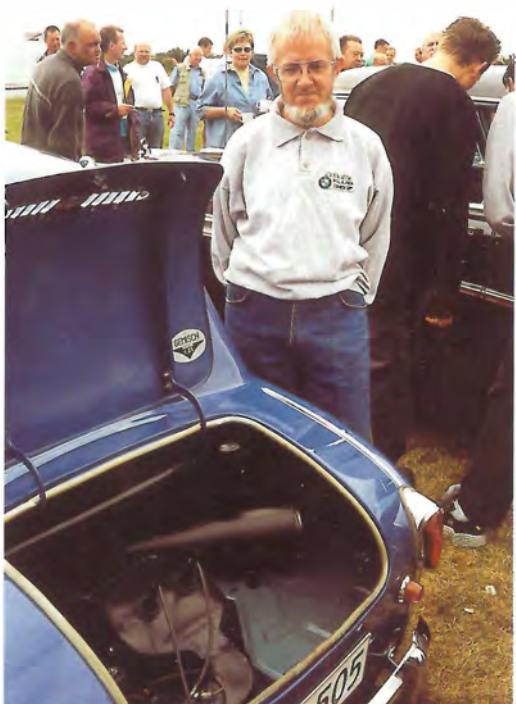
Vinderen af klassen for førkrigsbiler, Buick "60" 1933 med ejerparret Jens Mærsk Brodersen og frue. Hvad ikke ses på billedet er at bilen er umådeligt lang.



Ole Damgård-Nielsens, Packard 1938 blev kåret som publikums favorit og blev præsenteret af Tom Bruno og frue.



Lars Hugo Kristiansen og fru Alice med deres sjældne forhjulstrukne BSA Scout 1939, der vandt sportsvognsklassen. Til venstre Ole K. Christensen, der fik præmie for sin Scania-Vabis 1956 lastbil.



Anton Sørensen havde to køretøjer med, selv kørte han 300 cc BMW Isetta 1961, men den han står med er hans Goggomobil T 400 1959, der blev kørt af sønnen Djonny. De blev henholdsvis nr. 3 og 2 i løbskonkurrencen.



Ole Damgård-Nielsen havde tre køretøjer med og vandt efterkrigsklassen med sin Lincoln Continental 1957.



Vinder af restaureringspræmien, Leif Schlüters BMW 501/6 1956.



Noget af det særeste og sikkert også sjældneste der er set i et dansk veteranbilløb, Peter Lindners VW Schwimmwagen 1941.



Stolte museumsfolk fra Holstebro Museum fremførte den FN 1923 som vort mangeårige medlem Hans Dissings bo overlod museet. Også den kommer vi tilbage til ved en senere lejlighed.



Ævl og kævl!

Bestyrelse - i strid med vedtægterne.

Efter at have hørt beretningen og fulgt debatten omkring årets generalforsamling og et mindretal i bestyrelsens afvisning af et lovligt indkommet forslag, spørger jeg mig selv: "Er dette virkelig min klub?"

Det er ihvertfælde helt imod klubbens ånd. Salig O.T. Neel, grundlægger af vor klub, var åbenbart en særdeles fremsynet mand, idet han allerede i klubbens allerførste vedtægter fik indført en paragraf om, at der ikke måtte være "ævl og kævl" i vor klub, og hvis sådant forekom betød det eksklusion af det gode selskab. (Det stod der nu ikke, derimod at ørkesløst kævl var bandlyst, dernæst at ingen strid mellem medlemmerne på områder der angik klubben eller mellem klubben og et eller flere medlemmer kunne indbringes for domstolene. Hvorimod klubbens formand, eller en af han udpeget, først skulle gøre mæglingforsøg, mislykkes det skulle der nedsættes en voldgift, som skulle følge retsplejelovens principper og med en jurist som opmand, kvalificeret til at være medlem af Sø- og Handelsretten. Kunne man ikke enes om en, skulle opmanden udpeges af præsidenten for Sø- og Handelsretten! Red.)

Desværre er denne paragraf senere blevet slettet af vore vedtægter. Det er synd og skam, og jeg vil derfor til næste generalforsamling overveje at genfremsætte denne særdeles fornuftige paragraf.

Det indkomne forslag til vedtægtsændringer var lovligt fremsat, idet det var indkommet inden 1. februar, jf. klubbens vedtægters §13. Bestyrelsen havde således tætt på 3 måneder til at drøfte forslaget med forslagsstillerne, som var en lang række prominente medlemmer af klubben med P.E. Hansen i spidsen, og få ændret de bagatelagtige detaljer i forslaget, som ikke lige var koordineret med de øvrige paragraffer.

I stedet valgte et bestyrelsesmedlem på egen hånd i sidste stund og uden at informere den øvrige bestyrelse at tilskynde den altid venlige og hjælpsomme Steen Erik Brand, Jurist i Told og Skat, til at fremkomme med et noget subjektivt partsindlæg, som ihvertfælde er i mod klubbens ånd. Man kan så yderligere undre sig over at denne minoritet i bestyrelsen, som går så fluekneppeagtigt op i latterlige detaljer, nu rent faktisk sidder i strid med vore vedtægter.

§8 i vedtægterne siger: "Klubben ledes af en bestyrelse, som består af fra 6 til 10 medlemmer inklusive formanden, halvdelen bosiddende øst for Storebælt og halvdelen vest for Storebælt."

Da Peter Løvstrøm på ærefuld vis valgte at forlade bestyrelsen i protest, og der ikke blev valgt nogle nye bestyrelsesmedlemmer fra vest, er der kun 2 medlemmer bosiddende vest for Storebælt ud af lige akkurat 6 bestyrelsesmedlemmer. Altså er kun 1/3 af bestyrelsen bosiddende vest for Storebælt.

Farcen bliver endnu mere ulidelig af at netop P.E. Hansens forslag til vedtægtsændringer tager højde for denne situation, idet denne del af vedtægterne er foreslået fjernet, for ikke at opretholde den latterlige fortidige øst-vest rivalisering.

Claude Teisen-Simony

Kære Claude,

Du har jo altid været mand for temperamentsfulde udtalelser med riv i, dette ingen undtagelse. Det kan være fristende at svare i samme tone, men objektivt set er dette lidt unødvendigt, da du kan finde svar på alle dine spørgsmål, fremsatte formodninger og antagelser i mit svar til P.E. Hansen i forrige nummer, så jeg vil derfor venligst bede dig læse dette og notere dig hvad jeg skriver.

Med venlig hilsen
Steffen Frølich

Hvorfor skal det blive ved med at være så surt?

Hvor er det dog dejligt at nogen giver sine synspunkter til kende i et klart og utvetydigt sprog, som Michael Larsen i sit indlæg. Det var da til at forstå ... forhåbentlig også for vor formand, der nok må siges at være ubekendt, for ikke at sige usynlig, for størstedelen af klubbens medlemmer. Her er ingen markante meninger, ingen profil at spore, ingen meldinger om, i hvilken retning man vil med klubben. Så nu må formanden ud af busken! Som vi alle ved har der været ævl og kævl de sidste 5 år, hvad skyldes det? Efter min mening dårligt og usammenhængende lederskab. Vi har brug for en markant ledertype der kan sætte skik på tingene. Det burde være morsomt at deltage i en generalforsamling for en gammelbilkub, hvor en kyndig, gerne morsom formand med et tændt glimt i øjet kunne berette om fremgang, stabilisering mm. Og om et dejligt samarbejde bestyrelsesmedlemmerne imellem. Men farcen gentog sig ... en parodi af format. Der blev i sidste øjeblik trukket en juridisk spindsfidighed op af hatten (det er ellers forbeholdt Erhard Jakobsen). Sådant en sag burde have været tacklet og håndteret af en stærk formand inden det kom frem på en generalforsamling. Vi sidder nu med resterne af en bestyrelse som jeg ikke tror nogen af medlemmerne har den fornødne tillid til.

Min opfordring er derfor: Nedlæg den nuværende bestyrelse!

Det er uværdigt for en velestimeret klub som vores at fremstå som en splittet organisation. I respekt for ikke bare medlemmerne, men for hele klubbens image bør man indkalde til en ekstraordinær generalforsamling og få valgt en ny og handlekraftig og samarbejdsvillig stab.

Med venlig hilsen fra en der har været med næsten fra klubbens start og som holder meget af DVK.

Jørn Jakobsen



Kørsel, kultur og miljø

Er overskriften til redaktørens omtale i sidste Veteran Tidende af Motorhistorisk Samråds nyligt udkomne skrift med denne titel.

Jeg er helt enig med redaktøren i hans meget rosende omtale, det er blevet et overordentligt læseværdigt skrift.

Skriftet er i sit udgangspunkt baseret på en spørgeskema-undersøgelse fra Motorhistorisk Samråd, som jeg i efteråret 1997 stod bag.

Desværre har MhS tabt formålet med undersøgelsen af syne.

Undersøgelsen søgte at få kortlagt den gennemsnitlige kørsel for historiske køretøjer. Der var bevidst arbejdet med en "finere" tidsmæssig inddeling for det sidste 10 år af undersøgelsen, således at man kunne få et nuanceret billede af kørslen for køretøjer henholdsvis mere end 25 og 30 år gamle.

Det er ikke nogen hemmelighed at formålet var at opnå afgiftsfritagelse for mere end 30 år gamle køretøjer i stedet for den nuværende 35 års grænse, for henholdsvis lav vægtafgift og lav registreringsafgift. Dette svarer til forholdene i vore nordiske nabolande og Tyskland, hvor der er afgiftsfritagelse for mere end 30 år gamle køretøjer.

Resultaterne var klare:

Gruppen mere end 30 år gamle kørte gennemsnitligt 2.900 km årligt.

Gruppen mere end 25 år gamle kørte gennemsnitligt 4.800 km årligt

Altså tydelige argumenter for at få ændret grænsen til 30 år. Idet de 2.900 km kun er marginalt mere end gennemsnittet på 2.200 km for gruppen fra det forudgående tiår.

Nu har samrådet valgt at slå de to grupper sammen og satse på en 25 års grænse. Det er naturligvis alt ære værd - men er det realistisk?

Gruppen for mere end 25 år gamle køretøjer har et gennemsnit omtalt som "knap 4000 km", hvilket er ca. dobbelt så meget som de 2.200 km for gruppen fra det forudgående tiår.

På et møde i samrådet i foråret gjorde jeg opmærksom på dette forhold, men MhS valgte at bibeholde resultatet hvor de to grupper var slået sammen.

Hermed tillader jeg mig at udfordre samrådet: Jeg vil holde min gamle hat på, at I med den nuværende politiske situation ikke kommer nogen vegne med det her.

- Og så er alt det arbejde fuldstændig spildt!

Claude Teisen-Simony

Svar på Claude Teisen-Simonys indlæg:

Claude retter i sit indlæg en skarp kritik mod bestyrelsen i Motorhistorisk Samråd.

Det handler om Samrådets spørgeskema-undersøgelse om brugen af veterankøretøjer, som blev offentliggjort i pjecen Veteraner - Kørsel, kultur og miljø den 31. maj i år, og som Claude forestod i efteråret 1997.

Claude mener, at MhS (desværre har) tabt formålet med undersøgelsen af syne, og han ender med at tro, at Samrådet med den nuværende politiske situation ikke kommer nogen vegne, og at alt arbejdet så er fuldstændig spildt!

Problemet består i virkeligheden i, at Claude er uenig i bestyrelsens strategi for arbejdet med at påvirke myndigheder og folketingspolitikere. Claudes referat af resultaterne fra undersøgelsen er helt korrekt, men så rækker enigheden heller ikke længere.

Bestyrelsen har ønsket at lave et kort budskab, som beskriver ønskemålet. Pjecen er desuden tænkt som et redskab til at beskrive nogle kendsgerninger, således at politikere, journalister, miljøfolk, embedsmænd og andre kan få nogle centrale ting at vide om vores hobby.

Ønskemålet er en rullende årsgrænse, der er ens ved behandling af veterankøretøjer hos alle myndigheder. Grænsen bør efter bestyrelsens mening sættes ved 25 år, men vi er naturligvis godt klar over, at vi ikke opnår vores mål i ét hug! Vi er derfor meget parate til at acceptere en 30 års grænse som et delmål på vores vej mod ønskemålet.

De tal, som Claude refererer, vil naturligvis blive brugt overfor myndighederne i de kommende forhandlinger.

Vi kan derfor på ingen måde acceptere Claudes fremstilling - vi har ikke tabt målet af syne, og arbejde vil aldrig være spildt, når det handler om udbredelse af kendsgerninger. Endvidere har tiden vist, at dialogen med myndighederne tager tid - især når det som her er flere forskellige myndigheder med hver sin synsvinkel.

Så lad os nu se tiden an - og imens vil Samrådets bestyrelse arbejde for enhver forbedring for veterankøretøjerne, der peger den rigtige vej!

Erik Kristoffersen - Ole Lindberg
formand - sekretær



Hvem er DVK til for ??

Ib Jensen har rodet op i en sag der har langt større perspektiv end en debat om før- eller efterkrigskøretøjer, om teknisk historisk eller ej, om elitære fornemmelser eller ej.

De forskellige indlæg i sidste nummer løfter helt klart låget for en udvikling der er ganske naturlig og som klubben så absolut skal lytte efter, pleje og udvikle. Her ligger DVK's udvikling og fremtid.

Når stadig nyere og nyere køretøjer kommer ind i rækkerne af samlerobjekter er det da en helt naturlig udvikling, som flere allerede har gjort opmærksom på.

En udvikling som er helt på linie med alle andre emner af historisk karakter. Vi har da heller ikke stoppet den historiske interesse med vikingetiden.

Men snak og indlæg er jo ikke nok til at fremme den udvikling som

mange af os gerne ser, der skal handling til og handlingen bør komme fra bestyrelsen.

Jeg hilser derfor Steffen Jørgensens synspunkt i sidste nummer velkommen, som en klar udmelding om at DVK er for alle og at udviklingens ur ikke er sat i stå på tiden for DVK's stiftelse.

Der er på det sidste talt en del om behov for revidering af klubbens vedtægter, måske dette også bør omfatte klubbens formålsparagraf. Er snakken og debatten, som den kom frem i forrige nummer et vink med en vognstang om dette ?

Og hvor kan bestyrelsen i handling vise at der er vilje og realiter bag ønsket om at DVK skal favne bredt, følge med udviklingen og pleje så mange som muligt af medlemmernes interesser ? Først og fremmest igennem vort klubblad Veteran Tidende.

Jeg vil derfor henstille til den øvrige

bestyrelse samt til redaktionen af Veteran Tidende, at vort klubblad udvikler sig til et ægte udtryk for udviklingen inden for vor interesse for køretøjer, som et blad der dækker både det historiske stof for alle årgange og typer af køretøjer og ikke mindst, alle de andre områder af interesse for vore medlemmer, som f.eks., at anskaffe, købe, vedligeholde, restaurere, køre i og opbevare, kort sagt et blad hvor så mange som muligt af vore medlemmer hver måned kan finde stof af interesse.

Det er jo trods alt i Veteran Tidende, vi lægger langt den største del af vort kontingent og eneste bindeled til ca. 80 % af klubbens medlemmer.

Med venlig hilsen
Steffen Frølich

KARROSSERISMEDEN

tilbyder renovering af biler

- Vi fremstiller skærme og karrosseridele efter ønske.
- Vi har stort kendskab til at bukke og hamre plade i alle faconer.
- Vi kan svejse tynd alu plade og støbt aluminium.
- Vi har også kendskab til at arbejde i træ.
- Vi har gennem 30 år bygget nye rustvogne til hele landet. Arbejdet består i at skære nye biler over og forlænge akselafstanden samt bygge bilen op med nye pladedele, vi selv forarbejder.
- Vi kan afhente og bringe biler over hele landet.

Stenstrup Karrosseriværksted

v/E. Egelund og Søn - Smedegårdsvej 3 - 5771 Stenstrup
Telefon 62261140

Modelbiler & Motorbøger

Velkommen i Danmarks førende
specialforretning.

Kig forbi - Vi har de billigste priser:



Postordre til hele landet - hver dag:

SamlerBørsen

Jacobys Alle 2 - 4
1806 Frederiksberg C

Tlf. 33254022 Fax. 33250622

Åben hverdage 12-17.30 Tirsdag lukket. Lørdag 10-12

www.samlerboersen.dk



At være eller ikke være – et historisk køretøj

I de seneste par numre af Veteran Tidende har der været nogle skrivelser om, hvilke køretøjer der er historiske – eller måske snarere - hvilke der er mere historiske end andre. Og der har i nogle af disse skrivelser været refereret til FIVA's klassifikationer af de gamle køretøjer. Da det næppe er alle DVK-medlemmer der er bekendte med dem, finder jeg det på sin plads at give en kort orientering herom – herunder også om de ændringsforslag, der er fremsat – forslag, som må forventes at blive vedtaget på FIVA's generalforsamling i oktober.

I §1 i FIVA's vedtægter står skrevet, at FIVA er en non-profit verdensomspændende organisation for nationale klubber, nationale samlinger af klubber eller nationale associationer, som støtter bevaring af, restaurering af og anvendelse af enhver slags mekanisk drevet vej-køretøj, der anses for at have en historisk og teknisk interesse. FIVA har desuden til formål at støtte indsamling af og opbevaring af historisk dokumentation.

Det er indgangsbønnen til FIVA's aktiviteter – men dermed er vi jo ikke kommet ret meget længere med definitionen af – Hvad er et historisk køretøj ?

For at komme nærmere på dette skal vi have fat i et FIVA's reglement, som er benævnt FIVA International Technical Code. I dette reglement defineres hvilke køretøjer, der i FIVA regi anses for at være historiske – og som dermed kan få udstedt et FIVA Identity Card – i daglig tale i Danmark kaldet et FIVA Pas.

Som nævnt før er der stillet en række ændringsforslag til dette reglement – og da det forventes at disse vedtages, har jeg valgt at medtage dem i det følgende.

Reglementet indledes med en beskrivelse af, at det overordnede mål med dette reglement er at sikre bevarelse af og vedligeholdelse af **ALLE** slags vej-køretøjer, som falder inden for FIVA's aldersgrænser, således at kø-

retøjerne er i en køreklar stand.

Og så kommer vi til det essentielle – nemlig definitionen af et bevaringsværdigt historisk køretøj.

Et bevaringsværdigt historisk køretøj er et mekanisk drevet køretøj, som er fremstillet for mere end

·21 år siden – gældende i 2000/2001

·22 år siden – gældende i 2002/2003

·23 år siden – gældende i 2004/2005

·24 år siden – gældende i 2006/2007

·25 år siden – gældende i 2008/2009

og frem over og som er bevaret og vedligeholdt i historisk korrekt tilstand – af en person eller en organisation, der holder køretøjet af historiske og tekniske årsager – og som ikke anvender køretøjet til daglig transport. Et køretøj, som FIVA ved henvendelse herom vil udstede et FIVA Pas til.

Køretøjet skal principielt være bevaret og anvendes som det af producenten blev fremstillet og solgt i den brede offentlighed – med eller uden ekstraudstyr eller tilbehør, som blev tilbudt af producenten eller som blev solgt i almindelighed i køretøjets normale levetid.

Det er faktisk FIVA's definition på et historisk køretøj – og som det kan ses, er de objektive kriterier alene alderen og originaliteten. FIVA forsøger sig slet ikke på at opdele gamle køretøjer i mere interessante eller mindre interessante grupper. Det er således helt op til den enkelte – naturligvis under hensyntagen til ovenstående kriterier – at foretage sin egen subjektive vurdering af, om et køretøj har historisk og teknisk interesse for ham – det skal organisationerne slet ikke blande sig i.

Også klassifikationerne er der forslag om ændringer til. De nye klassifikationer – som blandt andet fremgår af det FIVA Pas, som kan udstedes til et køretøj og dets ejer – forventes at blive som nævnt nedenfor.

Type A – Standard. Et køretøj i henhold til standardspecifikationer som leveret af producenten. Det vil normalt være acceptabelt at montere ekstraudstyr fra producenten, at foretage mindre kosmetiske ændringer og at montere almindeligt tilbehør,

som var almindeligt tilgængeligt i modellens produktionsperiode.

Type B – Modifieret i produktionsperioden. Et køretøj fremstillet specielt eller modificeret inden for den periode, hvor modellen blev fremstillet, til et specifikt formål – et formål, som er typisk for den slags køretøj og derfor af historisk interesse på dets egne præmisser.

Type X – Undtagelsen. (Benævnelsen indtil videre). Et køretøj, som er modificeret fra dets standardudgave uden for produktionsperioden. De udførte modifikationer skal følge de generelle regler, og der må kun anvendes dele fremstillet i perioden – eller dele der er genfremstillet efter de originale specifikationer (f. eks. design, materiale og ydelse). Modifikationerne skal være udført på et tidspunkt, så de ovenfor nævnte alderskriterier overholdes – set i relation til modifikationerne.

Type C – Reproduktion. Et køretøj bygget uden for det originale køretøjs produktionsperiode – med eller uden dele fra perioden – som en reproduktion af et originalt køretøj. Et sådant køretøj skal tydeligt mærkes med, at der er tale om en reproduktion. Et sådant køretøj kan anses for "lovligt" såfremt dets fremstillings-tidspunkt falder inden for FIVA's aldersgrænser. Det skal for god ordens skyld nævnes, at et FIVA pas til et sådant køretøj først kan udstedes når FIVA's Technical Commission har givet sin tilladelse.

Som det kan ses af ovenstående, er FIVA's regler på den ene side stramme – men på den anden side også fleksible. Det væsentlige set med FIVA's øjne er, at afviger et køretøj fra standardspecifikationerne – så skal disse afvigelser være dokumenteret (f.eks. i et FIVA Pas), således at vi og vore efterkommere har mulighed for at skelne mellem skidt og kanel.

Jeg håber hermed at have kunnet bidrage en smule til en klargøring af, hvad et bevaringsværdigt historisk køretøj er – set gennem FIVA's briller.

Svend Aage Tholstrup
Motorhistorisk Samråd



Det fælles nordiske veteranbilarangement Styrkeprøven blev afviklet i det bakkede landskab ved Silkeborg i pinsen. DVK's eneste klubbil, Swift'en, som er udstillet på Teknisk Museums nye afdeling i Helsingør, deltog i Styrkeprøven, bilen blev kørt af Iver Jensen. Forinden prøven fik bilen et teknisk eftersyn, her beretter Iver Jensen om de service- og reparationsarbejder, der blev udført.

Hjemkommet til Horsens med Swift'en rensede jeg benzintilførsel og karburator, smurte alle smøresteder og efterspændte alle tilgængelige bolte og møtrikker. Der blev samtidigt aftørret et tyndt sandlag, der lå overalt på bilen. Swift'en deltog i løbsarrangementet på Fanø Strand i 1999. Ved første prøvetur kunne jeg høre der var noget galt med gearkassen. Gearkasselåget blev afmonteret, og ved at dreje gearhjulene kunne jeg se, at der manglede en tand på et af hjulene på bundgearakslen. Tandens var hugget af ved tandroden. Ved adskillelse af gearkassen fandt jeg tandstumpen i bunden af gearkassen, heldigvis havde tandstumpen ikke været i klemme ved tandindgrebene. Havariet kan meget vel være sket ved at sætte i første gear uden at bilen holdt helt stille.

Det kan anbefales at gearskift i den gamle bil sker ved dobbelt udkobling! Går man op i gearene kobles der dobbelt ud uden mellemgas, går

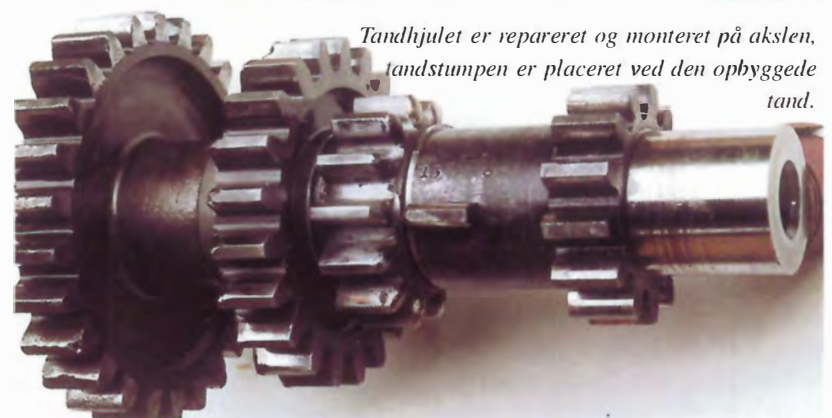
man ned i gearene giver man mellemgas ved den dobbelte udkobling. Det kræver nogen rutine at udkoble dobbelt og samtidig give mellemgas, hensigten med manøvren er at give de tandhjul, der skal bringes i indgreb samme periferihastighed.

Da det var bundgearakslen der skulle afmonteres, kunne operationen klares ved at afmontere bagtøjet og trække det bagud, derved blev der adgang til at trække bundgearakslen bagud af gearkassen. Reparationen

af tandhjulet skete ved at bygge en ny tand op ved svejsning, derefter file tanden i den rette profil og polere overfladen, det er et ganske tidkrævende arbejde. Efter Styrkeprøven littede jeg låget på gearkassen og efterså det reparerede tandhjul, det så ganske fint ud.

Ved en af prøvestarterne stod jeg pludselig med startsvinget i hånden, et eller andet sted var sket et brud. Startsvinget er lejret i et lille beslag af gråt støbejern på et tværrør mellem de to chassisvanger lige under køleren. Lejebeslaget er fastholdt med to bolte. Ved krumtappen er startsvinget udformet som et rør, der går ind over krumtappen, imidlertid er der en del frigang mellem tap og rør, således at startsvinget vrækker i frontbeslaget. Det betyder at støbejernsbeslaget bliver udsat for vridning, og som bekendt kan man ikke vride eller bøje støbejern på samme måde som stål. På bruddet kunne jeg se det var sket successivt. Jeg forsøgte at lysbuesvejse beslaget, men det kunne ikke holde. I stedet valgte jeg at fremstille et beslag af stål, det fastholdes af to dragebånd.

Bundgearakslen med den afbrækkede tand, hjulene kan afmonteres således at det lille tandhjul med skaden kunne opspændes i skruestik.



Tandhjulet er repareret og monteret på akslen, tandstumpen er placeret ved den opbyggede tand.



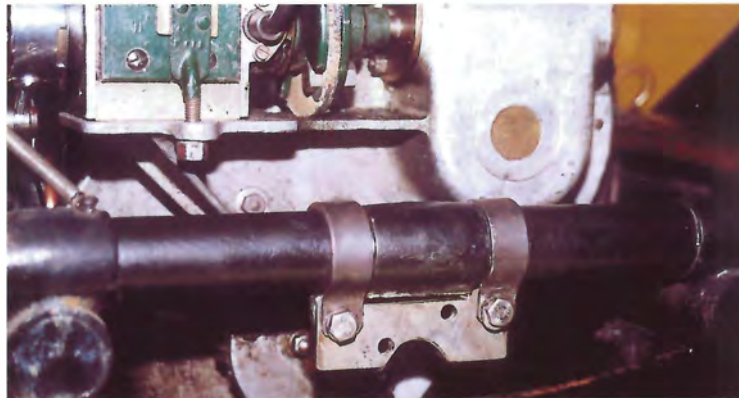
Under prøveførslerne gik Swift'en ikke tilfredstillende, den satte ud og sodede tændrørene. En kontrol af tændingen viste en meget kort gnist. Det var ganske åbenbart, at bilen ikke kunne deltage i Styrkeprøven med den dårlige tænding. Jeg afmonterede derfor tændingsmagneten for et give den et grundigt eftersyn. For at en tændingsmagnet kan afgive sin maksimale gnist, er det vigtigt, at det roterende dobbelte T-anker står i en ganske bestemt position i forhold til hestekomagneten, når platinerne åbner. Det er videre vigtigt at fiberklodsen på den bevægelige platinarm er monteret i rette position. Nogle få millimeter i omdrejningsretningen har stor betydning for gnistdannelsen.

Ved at justere platinafstand frem og tilbage fik jeg tændingsmagneten til at trække en gnist på mere end 5 mm. Da magneten igen var monteret i Swift'en, startede og kørte den upåklageligt. Under hele Styrkeprøven kørte bilen perfekt, og vi havde nogle herlige dage blandt ligesindede i det midtjyske søhøjland.

Iver Jensen



Det svejste beslag som ikke holdt.



Stålbeslaget fastgjort med dragebånd.

Veteraner og IT

Af David Frølich, dave@e-box.dk

Flotte modeller

Leder man efter flotte modelbiler til en fornuftig pris så klik ind på www.autoartmodels.com. De har ikke så stort et program, men bilerne er flotte og forhandles i USA til \$ 45 og i England til ca. £ 39.

Den dyre ende

Skal man lugte lidt til de fine og yderst bekostelige klassikere så kik ind på www.blackhawkcollection.com. Det er nogle flotte biler til nogle flotte priser.

Online kunst auktion

Diverse slags bilrelateret kunst primært fra bladene The Autocar og The Motor's arkiver, sættes, som noget nyt, til salg som ren internet auktion. Der er mange flotte ting så slå vejen forbi Brooks, som du finder på www.brooksauctioneers.com

Bilspil

Hvis man er til både humor og hæftige bilspil, skal man unde sig selv at prøve det nye South Park Rally. Scenen er sat i den kendte tegneserieby, og man vælger at spille en af seriens hovedperson i et voldsomt gadeløb gennem den ellers så fredelige bjergby. Spillet kan fås både til PC og Sony Playstation i de fleste radio/tv-butikker.

Medlemmers hjemmesider

Igen en opfordring til at sende mig jeres links så flere kan få glæde af dem. Henning Sørensen har gjort det. Du finder hans flotte Ford A hjemmeside på: www.forda.dk. Min adresse er stadigvæk: dave@e-box.dk.

Et par hurtige og nyttige links

www.broadspeed.com
www.christophgrohe.com
www.silverstone-circuit.co.uk
www.classic-motor-cars.co.uk
www.roarr.co.uk

DVK-medlem Tonny Larsen, Bjerger pr. St. Fuglede, gør opmærksom på sin egen hjemmeside, der handler om VW bussens historie fra 1949 til 55 mm. Sidens adresse er:

<http://www.barndoor.dk>, og Tonny Larsens skærmpostadresse er: barndoor@barndoor.dk

Jørgen Eriksen, Vordingborg, oplyser om sider på Internet specielt om Hudson og om Packard. Om Hudson handler den amerikanske hjemmeside John and Jimi's Hudson Home, men man skal nok lige være opmærksom på at siden også indeholder religiøse momenter, på en måde som vist kun forekommer i USA. Adressen er:

<http://hometown.aol.com/ArmySF-CRet>.

Nordmanden Stein Tranvik har en hjemmeside om Packard, særlig modeller fra 1940'erne. Den hedder Stein's Packard pages.



TRAFIK

Det skal ikke være nogen hemmelighed at vi rager billeder til os til vores fotoarkiv fra alle tænkelige og utænkelige kilder. Det her stammer fra et dagbladsarkiv, som samme avis ikke selv tog særlig omhyggeligt vare på under diverse flytninger.

Teksten bagpå lyder: Østerbrogade (underforstået i København) i Myldretiden 1930.

Det fik os til at spille megen tid. Årstallet et næppe helt ved siden af, og sporvognen linje 15 kørte også på sin rute ad Østerbrogade, og det var så nærliggende at tænke på krydset ved Trianglen mellem Østerbrogade og Blegdamsvej/Nordre Frihavnsgade. Det passede bare ikke med bygningerne.

Nu var der ikke ret mange steder på linje 15's rute hvor skinnerne krydsede hinanden vinkelret. Men sporvognen er nu heller ikke på vej lige ud, den skal dreje rundt om Antoni Jensens stumpe hjørne. Den kommer nemlig ad Frederiksborggade henne fra Nørrevold og fortsætter ud ad Farimagsgade (i København udtalt Farimarsgade), hvorfra den på det tidspunkt skulle ad Østerbrogade og Strandvejen, og ind i land i Hellerup og op til Bernstorffsvej, over Femvejen, ad Ordrupvej og til den endestation der står på skiltet oppe på taget: Ordrup.

Sporvognen har endnu de runde nummerskilte på taget, farven både

på dem og de firkantede foran på vognsiderne var cirka hvidt på brunt. Et års tid eller to senere indførtes den farvekode som meget hurtigt blev indpodet i københavnernes underbevidsthed, og som gik igen på stoppestedskiltene. For linje femten var det gult på rød grund, for linje 14 for eksempel rødt og blå delt diagonalt og med hvide tal. Man kunne se farverne i det fjerne længe inden cifrene kunne skelnes.

Lidt foran sporvognen står ved kantstenen en stoppestedstander med fire linjers numre.

Sporvognen har et tredelt vindspejl der rager en anelse frem, det er bygget på, den har tidligere haft helt åben forperron, hvor vognstyrelsen har stået ubeskyttet i al slags vejr. Under taget sidder en lanterne.

Det er aftenmyldretiden, solen fra sydvest kaster husskyggen ud over krydset, hvor flest cyklister er på vej ud af byen mod Søerne, Dronning Louises Bro og Nørrebrogade, for at spredes ud over Nørrebro. Betragteligt mange af cyklisterne er kvinder, og deres påklædning er ikke påfaldende sommerlig, men enkelte tilfælde af hvid eller lys beklædning giver dog sikre tegn på at billedet er taget i en af sommermånederne.

Skønt motoriseringen på det tidspunkt var stærkt fremskreden øjnes kun en enkelt bil, og lige bag den en motorcykel med sidevogn. Med lup kan endvidere ses en enkelt solo-

motorcykel lidt foran sporvognen.

Men hvad er det for en mærkelig bil? Den meget langstrakte kaleche-coupe er i hvert fald halvgammel. Den har spids bagende, hvilket ikke behøver at være originalt, det kan meget vel være et specialkarrosseri. Køleren er skudt langt frem, nærmest foran forakslen, det tyder også på en modernisering. Kølerstudsene er meget høj, det var for øvrigt karakteristisk for Hupmobile i mange år.

Hvide dæksider! Ja, men dengang håndmalede og ikke så meget for at det skulle se smart ud som for at gummiet ikke skulle eksplodere, hvis vognen holdt parkeret i stærkt sollys. Nogen nummerplade kan ikke skilles ud.

Vognen er netop ved at passere en såkaldt semafor, et trafiksignal, som en politibetjent betjener med håndkraft. To blikplader kan dels drejes, dels klappe op og ned, så de påmalede bogstaver danner ordet STOP og påbyder trafikken på den ene led i krydset at holde stille. Når trafikken stilnede af kunne betjenten slæbe indretningen væk (og hvorhen? – næppe helt hjem til politistationen). Ekviperingshandelen Antoni Jensen A/S på det stumpe gadehjørne rummer et lille stykke Danmarks-historie. Jensen etablerede sig i 1894 i ejendommen Nørregade 94-96 i Flensborg, men opgav forretningen i 1905 på grund af en dengang meget omtalt flagsag. Han nedlagde



protest mod tysk flagning på sin ejendom og af den årsag blev hans personale, der alle var danske statsborgere, udvist af Tyskland. Antoni Jensen fremlejede sine lokaler ud og flyttede forretningen til Frederiksberggade 2 (Strøget) i København. I 1910 flyttede han til Frederiksberggade

36. Ved genforeningen i 1920 overtog han på ny driften af forretningen i Flensborg, sideløbende med at han førte den i København videre. På lokaliteten ved hjørnet af Frederiksberggade og Farimagsgade lå senere i mange år den kendte tæppeforretning Aulin.

Vores arkiv rummer tusinder af billeder af motorkøretøjer, men den gamle redaktør og fotoarkivar har en særlig forkærlighed for de billeder, der viser køretøjerne i anvendelse – som her i gadebilledets livlige trafik.

oer



HIVAD HEDDER KARROSSERIERNE?

En typisk limousine med klapsæder - Chrysler Imperial ca. 1928. K1887 var direktionsvogn hos Burmeister & Wain i København, og billedet har vi fra Ib Wiboe Hansen, hvis forældre ses bag ruderne, underdirektør Paul Hansen og frue. Chaufføren hed Mostlund, og som det hørte sig til havde han KDAK- eller FDM-armbind. Og ikke langskaftede støvler men snøresko og læder-leggings. Mostlund gav Wiboe hans første køreundervisning, Wiboe sad på hans skød og fik lov at holde i trerattet. Chrysler var da kun et par år gammelt som bilmærke, men slog straks an og var herhjemme repræsenteret af importøren K.W. Christensen, der gjorde i fine mærker. Imperial var topmodellen, kendetegnet ved kehlere a la Vauxhall i motorhjelme og forlygter.

Tro ikke tyskerne når de kalder en todørs VW Boble eller en jævn opkømlings-BMW eller Mercedes for en limousine. Desværre har det smittet lidt af herhjemme - men benævnelsen bør være forbeholdt en repræsentativ, firedørs, lukket luksusbil med glasadskillelse til en privatchauffør, med mindst fem sidepladser og ofte klapsæder, der udvider antallet af siddepladser til seks eller syv.

Jeg har såmænd hørt en tv-medarbejder kalde en åben, amerikansk flyder for limousine, men det er helt galt. De ældre hyrevogne havde også glasadskillelse til chaufføren, det var endda påbudt i hyrevognsregulativet.

Men det gjorde dem ikke til limousiner. Der skal være noget særligt standsmæssigt over køretøjet før det gør sig fortjent til betegnelsen. Selve ordet er fransk. Som mange ved er det også navnet på en race af kødkvæg, der i det ydre ikke adskiller sig meget fra en anden fransk kødkvægsrace, charolais. Af visse fejlagtigt kaldt Chevrolais! Limousin (hankøn) eller limousine (hunkøn) kan egentlig både være navneord og tillægsord og betyder noget eller nogen som kommer fra Limousin, som er landskabet omkring Limoges i Frankrig. Det har også været navnet på en kappe af uldent klæde, som den blev båret af egnens hyrder.

Meget tidligt i 1900-tallet blev det så navnet på en type bilkarrosseri, og sandheden i ære har det tillige været brugt om tilsvarende vogne med fx aftageligt tag over førersædet. Men dem vil vi nu foretrække at kalde noget andet. Det kommer vi tilbage til. For lige at tage det med - ordet karrosseri, som efter dagens retstavning helst skal med to r'er - har vi også fået fra fransk, omend franskmændene oprindeligt havde det fra italiensk. Det betød en luksuskarret som var gjort magelig ved at kabinen var ophængt i remme for at tage lidt af for stødene fra datidens stygge veje.

oer



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Opel Ascona A 1974, 1,6 S, 2-dørs, guld-metallic, meget fin stand, skal synes. Kr. 5.000 eller h.b.
Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Saab 95, herregårdsvogn årg. 1973, kører godt, nye dæk, nogen rust, pris kr. 5.000.

Morris Minor, 4-dørs sedan model med sprøse årg. 1953, rustfri, nye bremses, bilen er delvis adskilt, pris kr. 15.000.
Benny Kvist, tlf. 62282266.

VW 1200 årg. 1971, kr. 3.200.

Opel Rekord 1700 årg. 1967, van/com-bi, kr. 2.800.
Edvin Hansen, tlf. dag 62210590,
tlf. aften 62243676.

Austin Healey 3000 Mk III Ph 2 årg. 1966, alt i udstyr: trådhjul, varmeapparat, justerbart rat, overdrive m.m. En ejer fra ny, 62.000 miles, 100% komplet men rusten, sælges incl. dele, pris kr. 65.000 eller bud.

Mini Cooper 1275 cc, 63 hk, lynhurtig, racing-green med hvidt tag, alu, én ejer, kun 16.000 km, fuld servicehistorie, med lille frontskade ellers som fabriksny, lille afgift. Incl. told og moms excl. afgift kr. 20.000 eller bud.
Henv. tlf. 86489908 bedst efter kl. 18.00

Lotus Cortina årg. 1964, som ny med FIA-papirer, med Poul Heichendorff motor, nyrenoveret 163 hk. Ny Bilstein undervogn, kører fantastisk, absolut vinderbil i historisk race, hvid med grøn stribe, fuldkommen samme som Prins Joachims nye.
Henv. tlf. 33240171 eller fax 33228087.

Audi Union 1967, rød, god stand, mange gode reservedele, synet 9/99.
Pris kr. 25.000.
Henv. tlf. 40168855.

M.G. SA Tickford cabriolet 1936, 6 cyl., chassissnr. 1228, reg.nr. CX 49.507, synet, indført til Danmark som ny.
Pris kr. 350.000.
Stig Rydman, tlf. 98541080 / 21469810.

Wolseley 300 årg. 1960, Ivory-hvid, nyt krom, ingen rust, nysynet 99, kørt ca. 44.000 km med ombytningsmotor. Aut.gear, servostyr., og -brems. Valnødninstr.br.t. Lædersæder. Flot „stue“. En præsentabel bil. Velegnet til bryllups-kørsel! Kontant kr. 73.000.
Kun seriøse henvendelser tak. Medflg. 2 ex. 6 cyl.motorer, 4 døre m.m.
Henv. tlf. 64871700.

M.G. B GT 1966, smuk totalt restaureret GT-model (2+2), sandblæst karrosse-

ri, alle slidte eller rustne dele udskiftet med orig. eng. reservedele. Farve: antracitgrå. 4 gear + overgear. Garagevogn og kun sommerkørt. Skal ses. Evt. bytte med M.G. TD eller TF eller Fiat 500 i absolut god stand.
Pris kr. 118.000.

Jørgen Bakka, tlf. 45425434.

Jaguar E-type roadster årg. 1962. Ekstrem original og perfekt stand, 265 hk, 3,8 ltr., masser af historie. Aldrig rustet eller svejset. Præcis samme model er udstillet på Museum of Modern Art, New York.
Kr. 295.000.

Tom Markussen, tlf. 44980026 / 22212291.

Ford B Tudor 1932. Karrosseri rep., undervogn samlet, motor kan høres igang.
Knud Erik Sørensen,
tlf. 75654455 / 40720455.

Morris 14 årg. 1937, meget orig., totalt restaureret i 1991, lige til at køre i. Bilen fremstår meget flot og kører som en drøm, pris med nr.plader kr. 59.000. Åben bil eller gammel mc tages i bytte.

Mazda 1300 personvogn sælges til små penge grundet pladsmangel. Rest. påbegyndt, nogle nye reservedele medfølger.

Renault 4 L personvogn, skal rest. Mange nye pladedele medfølger.

NSU Prinz 4, til rest., rimeligt pæn.

Renault R 8 Major evt. som reservedelsbil.

Borgward Hansa 1500 bortgives uden garanti.

Bradford model CCL varevogn med ruder sælges, køreklar stand, pris kr. 50.000.
P. Bertelsen, tlf. 75851460

Mercedes Benz 230 SL roadster årg. 1964, europæisk model m. man. gear, 150 hk, 6 cyl., blå, hardtop og softtop, servo, nyt læder, kræver lettere kosmetisk arbejde (ej rust) samt motorjustering, nysynet, pris kr. 135.000.
Morten Strømsted, tlf. 39408023.

Austin 1300 Countryman (stationcar) 1970, én ejer, har altid kørt på Samsø, hvor man ikke salter, men har alligevel lidt rust. Kan køres hjem på prøveplader, kr. 7.000.
Hans Jørgen Balleby, tlf. 86447707.

Ford Taunus 17 M stationcar „Flyvende Tæppe“ fra 1962 sælges til hjem med tid og evner til en veteranbil. Perlegrå med originale sorte Ålborg-plader og Kgl. Dansk Automobilklub-emblemer. Fin historie bag. Kun kørt 35.000 km. Synet juli 1999 uden anmærkninger.
Fotos kan fremsendes via e-mail.
Jan Ebbesen, tlf. 36413170 / 20311201.

Ford A Phaeton 1929, adskilt vogn, skal restaureres, chassis samlet med motor og hjul, kun en dansk ejer, alle papirer medfølger, pris kr. 28.000.
Frede Nielsen, tlf. 74614911.

Ford T-Bird årg. 1963, rød/hvidt tag, 6,3 ltr., alt i el, god stand, dansk, kr. 70.000 m. plader, nysynet kr. 74.000.

VW type I, jan. 1950, totalrenoveret, 100% orig., sort, byggepris ca. kr. 200.000, splitbagrude, retningsvisere, helgalvaniseret, som ny overalt, kr. 100.000.
Jacob Willumsen, tlf. 26205357.

Chevrolet årg. 1939 Master 85, mange dele også nye, god stand, prisidé kr. 17.000.

Bøje Hansen, tlf. 75321515.

Opel Six cabriolet 1934, urest., en ejer N. Strøyberg stifter af Metax. Kr. 25.000.
John Kristensen, tlf. 98521528.

Jaguar XJ6 4.2 ltr. årg. 1972. Den klassiske og originale XJ6. Flot stand. Aut.gear. Alarm. Rustfri udst. 3 ejere. Skal ses og prøves. Kr. 78.000,-.
Jens Hammer, tlf. weekend/aften 49701953,
dag. 49211917.

Biler købes

Opel Olympia limousine 1951 købes, skal være i god stand.
Bent Jensen, tlf. 74761515.

Ford Anglia med skrå bagrude, gerne hvid.
Hasse R. Jensen, tlf. 97191076.

Dele til biler sælges

Lotus TC motor, 200 hk målt i bæk med alle de bedste Formel I dele i. Kørt 56 km, bygget af Elva Motors Stockholm 1999.
Lotus TC motor ca. 175 hk, nyrenoveret, store ventiler etc., 1780 ccm, tørsump, pumpe etc. etc., skal samles, motoren er balanceret.
Henv. tlf. 33240171 fax 33228087.

Til Opel Kadett & Olympia 1939: 1 gearkasse kr. 600.

Til VW Scirocco type I 1974-77: 1 ny venstre forskærm kr. 650.

Til Opel Kadett A: 1 ny forkofanger + 1 bagkofanger pr. stk. 900 kr. eller 1.600 kr. for begge.

Til Commodore A & Rekord C: nyt højre bagkofangerdel kr. 450, sideplader før baghjul, h+v, pr. stk. kr. 50.
Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Oldsmobile Holley Street Dominator ind-sug til 400', 425', 455' kr. 800. Original 425' 2-portet ind-sug med karburator og luftfilter kr. 900. Knast og løfter til 425' kr. 700, m.m.
Henv. tlf. 49144646 / 20459166.

Bosch oliefiltertype FJ/SW 10/3 som anvendt i **Porsche 356** og ved tuning af **VW**, pris kr. 500.
Ib Jensen, tlf. 43994762 fax 43993562.



KØB - SALG - BYTTE



Dele til biler købes

Dele til **Chevrolet årg. 33** Master købes: motorhjul, motor, horn, sæder, detaljeret reparationshåndbog, men alt har interesse.

Bøje Hansen, tlf. 75321515.

Til **Bedford lastvogn 1939-53**: oplukkelig ramme til vindspejl, pyntelister til instrumentbræt og kølgitter, tankføler, bremsetromler, tvillingfælg m/ring 20" x 4" (8 huller), dæk og slange 7.00" x 20" (10 ply).

Jesper Bering, tlf. 57608012, e-mail: jbering@mail.tele.dk

Til **Opel B årg. 1966** købes bremsehovedcylinder. Også andre dele har interesse.

P. Bertelsen, tlf. 75851460

Audi, alle modeller 1966-76. Dele eller hele biler.

Steffen Frølich, tlf. 32535922.

MC sælges

Nimbus årg. 1936, fin stand, synet jan. 2000, sort nr.plade, pris kr. 45.000. Preben, tlf. 32584000 efter kl. 18.00.

Harley Davidson WLA 1942. Civil version med store skærme, håndgear og 16" hjul. Restaureret i 1997, 12 volt, komplet

renoveret motor og gearkasse, pris kr. 85.000.

Henv. tlf. 40455276.

BSA A 10 Golden Flash 650 ccm årg. 1960, farve: sort. Fin stand kører perfekt, pris kr. 33.800 + afg. kr. 1.660.

Norton Commando Interstate Mk II A 850 ccm, årg. 1974, farve: sølvgrå. „En Herrecykel“, fin stand, pris kr. 40.300 + afg. ca. 17.-18.000.

Royal Enfield Crusader Sport 250 ccm årg. 1962, farve: rød. Totalt renoveret, meget flot, kører perfekt, pris kr. 22.500 + afg. ca. 400.

Henv. tlf. 86685858.

Sælges. Diverse dele til **Jaguar MK II**. Blandt andet: døre komplette, diverse kromfittings, for- og bagkofanger m.m.

Ring og hør.

Steffen Frølich, tlf. 3253 5922.

Automobilia sælges

Til **Hillman Imp**: 1 værkstedshåndbog i ringbind på dansk, god stand, kr. 250.

Til **Hillman Super Minx**: 1 værkstedshåndbog i ringbind, på dansk, i god stand. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Automobilia købes

Dansk reparationshåndbog og dansk instruktionsbog til **Morris Minor årg. 1967**. Kaj Mørch, tlf. 75681419.

Audi, originale salgsbrochurer, værkstedshåndbøger, litteratur generelt. Steffen Frølich 3253 5922.

Diverse

DDPA Esso Benzin stander ca. 1930 hel og intakt sælges for kr. 10.500. John Kristensen, tlf. 98521528.

Søges: **Opbevaringsplads** til biler. Gerne Amager, alternativt Storkøbenhavn. Steffen Frølich 3253 5922.

Efterlysning af 20" fælgring. Hvem solgte mig den på næstsidsste City 2- marked og ville stille den, hvis han kørte fra øverste plads, inden jeg igen kom op? Jeg genså ham ikke ved sidste marked. Henv. tlf. 56508576.

Købes: **stationær motor**, gammel, 3-5 hk, helst køreklar & m. remskive. Jesper Bering, tlf. 57608012, e-mail: jbering@mail.tele.dk

Køb-salg-bytte annoncerne er gratis for medlemmer og sendes senest d. 20. i måneden til: DVK Gl. Strandvej 20 2990 Nivå. Fax 4914 1114 E-mail: dvk@vip.cypercity.dk

Veteranklubberne på Sjælland indbyder til :

Swap Meet

søndag den 1. oktober 2000 kl. 9.00 - 14.00



Tid igen !

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

Praktiske oplysninger : **Sælgere** skal henvende sig til Dampromleklubben Niels Rudberg Jørgensen Safirvej 2 3060 Espergærde. Tlf. 4223 2540 Elektronisk tilmelding kan ske på www.dampromleklubben.dk/swapmeet_tilmelding.htm (Deltagende sælgere ved de sidste 2 Swap Meets vil få en særskilt invitation).

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



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

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

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



Dansk Ford A Klub sælger Ford A dele fra sit klubhus, Sofielundsvej 48 i Glostrup i tiden 12.00 - 15.00, det er kun 8 km fra City 2. - Alle Ford A entusiaster er velkomne. Klubben byder på kaffe og giver 10 % rabat, til medlemmer såvel nye som gamle, på hele sortimentets 1400 numre.

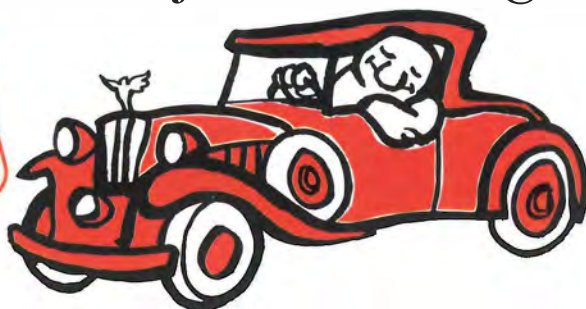
PS. næste Swap Meet afholdes 29. april 2001



Besøg os på internettet: www.fordaklub.dk eller www.dampromleklubben.dk

Veteranforsikring

Helårlige præmier
for 2000.
Ingen præmiestigning.



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1965

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 1966 - 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.

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
E-mail: dvk@vip.cybercity.dk



Veteran
Forsikrings-
klubben