

VETERAN TIDENDE



Nummer 292 - oktober 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>Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p>	<p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p>	<p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4100</p>
<p>Bestyrelsen</p>	<p>Registre</p>	<p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198 eller Hans Henrik Havsted, 4640 0017</p>	<p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p>
<p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hombæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p>	<p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p>	<p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p>	<p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Næstformand Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 74459450</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>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kvædrup Kontakt: René Dalager. 6533 1690</p>	<p>Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og restaurering: P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p>
<p>Sekretær, registre og sektioner Jørgen Stets Kongevæn 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p>	<p>Sektioner</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller Arne Jespersen 8698 5504</p>	<p>I redaktionen desuden: E.W. Necsgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p>
<p>Kasserer Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrølich@vip.cybercity.dk</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>Midt-Vest: Se klubaktiviteter</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>Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Saksøbing - 5470 0358</p>	<p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p>	<p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p>	<p>Announcepriser:</p>
<p>René Dalager Nyborgevej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p>	<p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p>	<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,-</p>
<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p>	<p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p> <p>Ford T: Jon Friis Wandall 6390 7040</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p> <p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p>	<p>Bibliotek</p> <p>Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p>	<p>Lay-out, sats og tryk</p>
<p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p>	<p>Revision</p> <p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p>	<p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen</p>	<p>ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Fyn René Dalager</p>			
<p>Jylland Frits B. Johansen</p>			

Forsiden: Renault Dauphine 1965

Foto: Hans Pedersen

Næste Veteran Tidende udkommer uge 45 2000

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Runa orienterer	11
Fra redaktionen	4	Konkurrencen	12
Fra bestyrelsen	5	Registre og sektioner	13
Klubaktiviteter	6	Noter	14
Odderløbet	8	Motorhistoriske møder	15
Stevnsløbet	9	Månedens køretøj	16
Læserbreve	10	Emalje nummerplader	20
		Benzinstander på 5. sal	26
		Brændstof	32
		Nye medlemmer	36
		Køb/salg	38



Klubmøder

Oktober

12.	19.30	Børkop.	Klubmøde.
12.	19.30	Rødekro.	"Bilens historie".
14.	14.00	Ristrup.	Biblioteksdag.
17.		Kværkeby.	Klubmøde. Teknisk inf. om chassis kontra selvbærende.
19.	19.30	Spjald.	Klubmøde. Tilmelding på tel. 9738 1264.
24.	19.00	Klippinge.	Klubmøde. Gunner Sørensen om motorcyklen.
31.	19.30	Egeskov.	Klubmøde.

November

2.	19.00	Nivå.	Klubmøde. Sv. Hauberg fortæller.
6.	19.00	Vesterhede.	Klubmøde.
7.	19.30	Ristrup.	Klubmøde. Poul Suhr viser video om Styrkeprøven.
9.	19.30	Børkop.	Klubmøde.
9.	19.30	Rødekro.	Garagemøde hos Lars Hugo Kristiansen. Se under Klubaktiviteter.
18.	14.00	Ristrup.	Biblioteksmøde.
21.		Kværkeby.	Klubmøde.
28.	19.00	Klippinge.	Klubmøde. Video om løb i sommer.
28.	19.00	Egeskov.	Julefrokost.

December

4.	19.00	Vesterhede.	Klubmøde.
5.	19.00	Ristrup.	Julefrokost.
7.	19.30	Rødekro.	Julefrokost, bemærk en uge før sædvanligt.
7.		Nivå.	Julefrokost. Nærmere senere.
12.		Kværkeby	– obs dato – julefrokost.

Januar

2.	19.30	Ristrup.	Klubmøde.
20.	14.00	Ristrup.	Biblioteksmøde.

Løbs- og aktivitetskalender

Oktober

30.	19.00	Motorhistoriske Møder Midt-Vest. Skjern Tekniske Skole.
-----	-------	---

November

11.		Stumpemarked i Herning.
30.	19.00	Morris-møde hos Gunner Sørensen, Skovhusvænget 33 4632 Bjæverskov. Tilmelding senest 27. nov. på tel. 5687 1989.

December

4.	19.00	Motorhistoriske Møder Midt-Vest. Julesammenkomst i Lemvig.
----	-------	--

Januar

25.	19.00	Morris-møde hos Tina og Mads Bengtsson, Tranegilde Bygade 4 2635 Ishøj. Tilmelding senest 22. jan. På tel. 4353 6566.
-----	-------	---

Februar

22.	19.00	Morris-møde hos Stig Hansen, Teglgårdslund 8 3400 Hillerød. Tilmelding senest 19. feb. På tel. 4824 0123.
-----	-------	---

Marts

29.	19.00	Morris-møde hos Tommy Mørck, Skovringen 25 3550 Slangerup. Tilmelding senest 26. mar. på tel. 4818 1813.
-----	-------	--



LØBSARRANGØRER SE HER

Veteran Tidende vil gerne snarest bringe så fyldestgørende en kalender som muligt over næste års løb og lignende arrangementer.

Derfor beder vi om besked fra alle løbsarrangører om både planlagte og påtænkte datoer – også hvis de endnu kun overvejes. Så skal det selvfølgelig understreges.

Skriv direkte til Veteran Tidende – se foran i bladet. Det drejer sig altså i denne omgang kun om oplysning til en kalender, ikke om egentlige indbydelse. Og vi beder om løbende at få meldinger, når noget er besluttet – også i de kommende måneder.

Formålet er dobbelt – medlemmerne

skal i så god tid som muligt kunne indrette sig på deres eventuelle deltagelse. Men vi skal også gerne undgå sammenfald. I år var det så uheldigt at et stort arrangement blev lagt i en weekend der plejer at være forbeholdt et andet, men betydelig ældre løb. Som så måtte afvige fra traditionen.

DVK TIL DTM?

Før det annoncerede program for septembermødet i Nivå redegjorde direktøren for Danmarks Tekniske Museum, Jens Breinegård, for et tilbud fra museet til DVK om lokaler i museets ny afdeling i Helsingør Skibsværfts gamle støberi syd for Helsingør.

Der er i øjeblikket først og fremmest flymuseet, og trafikmuseet, som er flyttet væk fra den gamle lokalitet i nærheden. På længere sigt er det meningen at også afdelingen ved Nordre Strandvej skal flyttes dertil, så alt er samlet ét sted.

Der forestår en større forbedring af bygningerne og deres omgivelser, blandt andet vil kommunen anlægge en ny tilkørselsvej.

Men museet er åbenbart meget opsat på at få DVK som lejer af lokaler på første sal. Der vil være mulighed for kontor, bibliotek og arkiv på et betydeligt større areal end vi har nu, og for at få del i et mødelokale. Det skal også anvendes til andre formål, men vi vil have mulighed for at sætte vores præg på det.

Der blev ikke nævnt nogen pris, men fra museets side ville vi få nærmest uopsigelig og fra vores normalt opsigelsesvarsel. Den nære tilknytning mellem DVK og DTM er som bekendt indført i vores vedtægter, DVK er blandt andet født medlem af DTM's repræsentantskab, og vores stifter O.T. Neel skaffede museet flere af dets interessanteste biler – og vores egen klubvogn, den gamle

Swift, er normalt udstillet på museet.

DVK's bestyrelse har tidligere på året drøftet tilbuddet fra DTM men besluttede ikke at tage stilling på det tidspunkt. Det var ikke meningen at mødedeltagerne i Nivå skulle fremkomme med nogen meningstilkendegivelse, men der syntes overvejende at herske en "ved ikke" holdning. Hovedtankerne var at der ikke er så hyggeligt – men det ville altså blive bedre. Og at det var langt borte. Fra hvad? som jyderne siger. Jens Breinegård fremførte at det kun er 9 km længere oppe ad Helsingør Kongevej end Nivå og at den strækning

kan tilbagelægges på 6 minutter hvis man kommer sydfra.

Men hvad hvis man kører i gammel bil og ad Strandvejen?

Fra forsamlingen blev der spøgefuldt spurgt om vi ville kunne vinteropstalde køretøjer under flyvemaskinernes vinger – eller eventuelt køre race der.

Formanden nævnte at medlemskoncentrationen i DVK er absolut størst i Storkøbenhavn-Nordsjælland, men at man også havde den mulighed foruden i Helsingør at oprette et mødested tæt på København.

oer

Fra den nye trafikafdeling på Danmarks Tekniske Museum.





Referat fra bestyrelsesmødet 9. september 2000:

Vi var mødt fuldtalligt til mødet. Efter invitation deltog formanden Steffen Jørgensen 1. august i Automobilhistoriska Klubbens 50 års jubilæumsfestligheder i Stockholm.

En invitation til at deltage i festlighederne omkring CCCC kunne han desværre ikke efterkomme.

Klubben har opstillet en ny pc hos Ole Emil Riisager til brug for fremstilling af VeteranTidende samt til internet opkobling.

Steffen Frølichs gennemgang af halvårsregnskabet udviste ingen ubekendte. Vor økonomi er fortsat tilfredsstillende.

Vi søger etableret et vedtægtsændringsudvalg og tager kontakt til medlemmer med interesse herfor.

Frits B. Johansen arbejder fortsat på etablering af klubsteder i Jylland. Vi har bl.a. modtaget tilbud fra Ove Iversen, Hejnsvig og Henning Knudsen, Spjald m. flere.

Steffen Jørgensen har redigeret Medlems- & køretøjslisten til nyudgivelse primo 2001.

Vi istandsætter klubstedernes logo-skilte, samt lader nye fremstille til løbende udskiftning.

På flere klubsteder er der udtalt ønske om at genoptage julefrokosttilskuddet. Vi besluttede at genindføre det efter følgende model:

Efter ansøgningsfristens udløb indsender den mødestedsansvarlige deltagerlise med tilmeldte medlemmer til klubkontoret. Herefter modtager klubstedet tilskud på kr. 50.- pr. deltagende medlem.

Yngve Falk, Esrum, og undertegnede etablerede klubsted på Nyholm under CCCC's klassiske race. Et par dejlige dage i historiske omgivelser.

Næste bestyrelsesmøde er heldagsmøde den 11.11. Er der emner som I mener vi har overset giv os da et vink senest den 01.11.

For referatet
Jørgen Ulrik Stets



*PORSCHE 356 1948-1965
KLASSEVINDER I UTALLIGE LØB SOM LE MANS,
MILLE MIGLIA, TARGA FLORIO, NÜRBURGRING M. FL.
ET ELEGANT MINDE OVER
PORSCHES INDSATS FOR
EUROPÆISKE BILERS
TEKNIK OG DESIGN...*





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.

Der er klubmøde 31. oktober kl. 19.30 og tirsdag den 28. november er der julefrokost. Bindende tilmelding og betaling kr. 75.00 senest ved oktobermødet. Der er som sædvanlig ophængt en liste i lokalet, og da vi kun kan være 50 personer i lokalet er det først til mølle-princippet der gælder.

I december holder vi juleferie.

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 9. november kl. 19.30 er der møde i klubhuset, hvor serien om "Bilens Historie" genoptages. Næste møde torsdag den 9. november kl. 19.30, hvor vi atter vil være ude af huset. Garagemøde hos Lars Hugo Kristiansen, Mommarksvej 224, Majbøj, Sydals. Tilmelding på tel. 7445 9450 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 tel. 7445 9450 senest 1. december.

Frits Johansen

ØSTJYLLAND – RISTRUP

Lørdag den 14. oktober kl. 14.00 er der biblioteksdag. Tirsdag den 7. november kl. 19.30 klubmøde med videofilm. Poul Suhr kommer og fortæller om Styrkeprøven 2000 og viser filmen. Lørdag den 18. november kl. 14 igen biblioteksdag.

Tirsdag den 5. december kl. 19.00 julefrokost.

Tirsdag den 2. januar kl. 19.30 klubmøde og lørdag den 20. januar kl. 14.00 biblioteksdag.

Lars Hoffbeck tlf 8699 9161

Arne Jespersen tlf 8698 5504.

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

På vores klubmøde tirsdag den 24. oktober kl. 19.00 vil den kendte veteranmotorcykelmand Gunner Sørensen fra Bjæverskov komme og fortælle om "Motorcyklens positive indvirkning på det menneskelige sind". Oplægget gælder også selv om du ikke kører motorcykel. Det bliver en hyggelig og fornøjelig aften.

Til vores klubmøde tirsdag den 28. november kl. 19.00 vil vi forsøge at få en video fra et af sommerens store veteranløb.

Kai Wredstrøm.

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Så er høsten vist vel i hus overalt og ligeså er vor høsttur vel gennemført. Cirka 20 køretøjer med næsten dobbelt så mange deltagere, alle i fint humør og efterårssolen i sit fineste puds gjorde hver deres til at vi fik en fin dag.

Blandt de mange underholdende indslag må nævnes Jesper Berings udførelse af dagens manøvreprøver på Ferguson traktor! Han vandt nu ikke, men det er vel heller ikke det vigtigste. Alle deltog med stor iver i dagens opgaver, så det var en fornøjelse at se. På Lundekrog Landbomuseum fik vi en meget engageret rundvisning og vi var meget imponerede over at se hvor hurtigt de efter en

ødelæggende brand havde fået alt i fineste orden.

Vi siger tak til alle for en dejlig dag, også til jer som havde valgt høstturen som første besøg på Steffensgård. Kom endelig igen, f. eks. tirsdag den 17. oktober, hvor Torben Helstrand kommer og fortæller om ældre konstruktioner med separat chassis kontra selvbærende karrosseri. Vi får et par af Preben Boisens biler på liften. Tirsdag den 21. november almindelig klubaften og tirsdag den 12. december julefrokost. Husk tilmelding i Kværkeby eller på tel. 4640 0017 – 5572 6198.

Kaj Sørensen
Hans Henrik Havsted.

BØRKOP VANDMØLLE

Mødested Børkop Vandmølle.

Torsdag den 12. oktober kl. 19.30 og torsdag den 9. november klubmøder på Vandmøllen. I december bliver der julemøde med noget godt at spise og drikke. Dato og klokkeslæt meddeles senere.

Poul-Erik Jakobsen

VESTJYLLAND

Vesterhede

Mandag den 4. september kl. 19.00-19.30 var der mødt en flok interesserede med gamle biler og motorcykler på det ny mødested hos Ove H. Iversen, Refshøjvej 49 i Vesterhede pr. 7250 Hejnsvig. Det var fint vejr, så man sad ude i en times tid og snakkede om interessen. Derefter blev klublokale, kontor og hobbyværksted vist frem. Ved 21-tiden inviteredes på kaffe med brød. Under kaffen snakkede deltagerne om eventuelle kommende aktiviteter på det ny mødested.

Det er tanken at holde møde i Vesterhede hver den første mandag i måneden kl. 19.00.

Nærmere hos Ove H. Iversen på tel. 7533 9321.



**OBS OBS OBS
VESTJYLLAND**

Spjald

Der er opstået endnu et nyt mødested i Vestjylland. Det er hos Henning Knudsen på Højgård, Holstebrovej 17 i 6971 Spjald. Indkørsel til Højgård er ved 24 km stenen på Holstebrovej. Første møde holdes 19. oktober klokken 19.30. Henning Knudsen modtager i første omgang gerne tilmeldinger på tel. 9738 1264.

NIVÅ

København-Nordsjælland. Klubmøde hver den første torsdag i måneden kl. 19.00.

Der er klubmøde hver den første torsdag i måneden kl. 19.00 på Nivågård.

På mødet 2. november kommer Svend Hauberg og fortæller om et langt liv med spændende biler, særlig Alfa Romeo og Bugatti.

16. november kl. 19.00 er der 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. Nærmere oplysning senere.

Claus Neble



Fra Kværkeby høsttur



AMERIKANERBILTRÆF

Tommy P. Jensen, Vanløse, har deltaget i Amerikanerbiltræffet i Roskilde 4.-5. august og sendt følgende:

Som deltager vil jeg gerne på min fars og egne vegne takke for en god oplevelse og et vel tilrettelagt træf med mange smukke og unike biler, og ikke mindst speakeren som holdt løbet kørende var for os en god oplevelse.

Selv var vi kørende i Dodge Brothers coupé 1926, vi var kaldt med frem til præmiering og vi kom til at holde ved et Dodge dollargrin – en meget sjælden bil. Og derved kunne man rigtigt se kontrasterne i bilerne. Jeg synes blot der var for få rigtigt gamle biler med. Min og min fars tak for en rigtig god oplevelse og et godt træf. Jeg kommer igen næste år.

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.

ODDER-LØBET

Af Erik Mathiasen

Fotos: Anders Andersen og Torben Jensen

I forbindelse med byfesten i Odder blev "Hads Herred Rundt År 2000" kørt 5. august. 25 biler og motorcykler mødte ved Pakhuset i Odder til morgenkaffe.

Solen skinnede og lakken strålede på de flotte køretøjer, der startede på den 55 km lange rute gennem det skønne Hads Herred. Løbet var lavet med afgang fra faste stoppesteder på faste tidspunkter – så alle kunne starte samtidig, og man kunne springe et stop over og alligevel starte sammen med de andre.

Første stop var Halmhuset i Boulstrup, som var under opførelse. Spændende at se. En bolig på 140 m² hvor vægge og tag er almindelige halmballer i et skelet af telefonpæle. Huset klaskes til med ler indvendigt og udvendigt. Gulvet er et lag strandskaller, der får et lag ler. Et hus der kan opføres til cirka en tredjedel af prisen for et normalt hus, tankevækkende, måske fremtidens hus.

Videre til Hou Havn, hvor køretøjerne blev linet op til fotografering.

Imens nød deltagerne de flotte sejlbåde der strøg afsted i den friske brise. Næste stop var Uldruggården, som er en nyrestaureret schäfergård under godset Åkjær. Videre til Elbæk Efterskole, Hundslund station, golfbanen og Odder by.

Køretøjerne kørte gennem gågaden. Efter et ophold hvor byens borgere kunne beundre de mange køretøjer gik turen til Pakhuset. Deltagerne havde så en pause, hvor de kunne se de mange kræmmerbode i byens gader.

Der var frit valg mellem 5 spisesteder, hvor deltagerne kunne få frokost. Præmieuddeling og kaffe i Pakhuset.

På gensyn til Odder-løbet 2001.



Jørgen Ølholms Austin Seven 1925 i nærbillede.



Fra gågaden i Odder. Forrest Torben Jensens Volvo P 1800 1967.



Familien Ølholm mødte talstærkt op – med fire deltagende køretøjer. Karsten Ølholm var anmeldt med denne lækre remtrækker, en Triumph fra 1914.



Der var nydeligt fremmøde af motoreyklar ved Odder-løbet.

Det er sjældent at se den type cabriolet-karosseri som på Preben Pedersens Rolls-Royce 20/25 1936. Vist nok en Van den Plas. Farven er dog nok lidt mere livlig end da vognen var ny.

STEVNS-LØBET

Fotos: Peter Bering.



Beboerne på halvøen er på pletten hvert år når Lions arrangerer Stevns-løb, og det er veterankøretøjerne også. Særlig populært er paraderne gennem Store Heddinge før og efter løbet, henholdsvis på Nytorv og Rådhuspladsen.

I år deltog 48 køretøjer, en halv snes flere end sidste år, og arrangørerne tror de nemt kunne have fået det dobbelte.

Selve løbet er en afslappet affære med stop og muntre prøver og lidt at spise. I Karise og Hårlev var der sort af mennesker langs hovedgaden – det viste sig dog at veterankøretøjerne måtte dele interessen med et cykelløb.

Veterankøretøjerne nåede også omkring Lund Havn, havnefesten i Rødvig og Klippinge.

To sjældent uspolerede biler, Henrik Westengårds Ford A 1929 og Zezama Maria Neergård Pedersens M.G.A 1956 med originale pladehjul. Ingen utidig pynt og fjas.

Lance Henningsens er blevet henvist til svigermors plads mens fru styrer deres Chrysler 1934.



Ford A coupé og Mogens Bessermanns Amilcar 1928, der fremkaldte spontane klapsalver.

Jørgen Sjøntofts Austin Seven 1935 og Henning Funch Larsens Ford Y 1933.



MERE OM RØD BENZIN

Jeg vil lige bringe et par rettelser og tilføjelser til Steffen Frølich's artikel i sidste nummer af Veteran Tidende om „rød benzin“, altså oktan 98 benzin med blyerstatning.

Allerførst synes jeg vi alle skal glæde os over at vi er kommet af med bly i benzinen. Bly er en miljøgift og MTBE er ikke en direkte erstatning for bly men udelukkende tilsat for at hæve oktantal - typisk det sidste stykke fra oktan 95 til 98. Man burde således kunne fremstille oktan 95 med blyerstatning og uden MTBE. Blyerstatning er et kaliumsalt som er tilsat af hensyn til slitage på udstødningsventilerne og er såvidt vides helt uskadeligt.

Man begyndte at sætte blyforbindelser, normalt tetramethylbly og tetraethylbly, til benzinen i trediverne for at hæve oktantal, og man fandt derefter ud af den slitagenedsættende effekt på udstødningsventilerne. Det vil altså sige at biler fra trediverne og før slet ikke kræver bly eller erstatning i benzinen! Da disse motorer blev designet fandtes det ihvertfald ikke. Senere, da man blev klar over de positive effekter for ventilerne, fik man disse typiske motorer med støbejernstopstykker med ventilsæderne fræset direkte i topstykket, og de kræver bly eller erstatning.

Angående oktanhævning så er det rigtigt at man kan bruge ethanol, og jeg har godt nok hørt at man kan bruge op til 10% og ikke som skrevet 5%, men lad det nu ligge. Ethanol er også kaldet ethylalkohol og sprit og sælges som husholdningssprit, hospitalssprit, før i tiden som karburatorsprit og i lavere koncentrationer som øl, vin og spiritus. Husholdningssprit er 93% ethanol og 7% vand. Desuden indeholder husholdningssprit et denatureringsmiddel, som lugter og smager forfærdeligt og tilmed er næsten umuligt at fjerne. Den gamle karbutatorsprit var 99% ethanol, hvor altså noget mere af vandet var fjernet ved en metode kaldet benzenekstraktion. Imidlertid, så er al den karburatorsprit, som sælges i dag, isopropanol også kaldet isopropylalkohol.

Methanol derimod er IKKE almindelig sprit. Methanol, også kaldet methylalkohol eller træsprit, er meget giftigt og medfører ved mindre indtagelser blindhed og ved større koncentrationer døden. Methanol er derfor ikke tilgængelig for almindelige mennesker. Methanol kan sikkert også opløse nogle typer gummi i slanger mv. så hold jer fra det. Det bliver godt nok brugt en del til dragracing, men det er jo noget helt andet.

Ethanol lyder som et rigtig godt oktanhævende middel, da det ved fremstilling fra biomasse er „grønt“, relativt billigt og ugiftigt. Tilmed indeholder det oxygen (ilt. Red.), ligesom MTBE, som giver renere udstødning. Desværre hæver det damptrykket af benzinen så meget at det ikke må sælges iblandet. Et nummer af MOTOR fra FDM for nylig har iøvrigt en artikel som også behandler dette emne.

Med venlig hilsen,
Jens Munk.

RØD BENZIN
ENDNU ENGANG

Min artikel i sidste nummer af VT har afstedkommet et par bemærkninger fra flere af læserne, blandt andre Jens Munk.

Jeg skriver at methanol (CH₃OH) er almindelig sprit. Denne sproglige fejl beklager jeg meget. Det jeg mente er at methanol er en simpel sprit, nemlig den alkohol med den enkleste formel.

Nogle spørger også hvad det kan skade at bruge methanol. Methanol er uforenelig med visse af de additiver der findes i smøreliefer og kan derfor have uheldig indflydelse på oliens smøreegenskaber.

Vores medlem Jens Munk bemærker også at man kan bruge op til 10% ethanol (C₂H₅OH) tilsat som oktanhæver. Jeg nævner 5%. Det er rigtigt at man kan iblande op til 10%, men det er efter mine oplysninger ikke lovligt at iblande mere end 5%. Derfor skrev jeg 5%.

Den karburatorsprit vi bruger i dag er ikke ethanol. Før i tiden var det ethanol, men i dag bruger man isopropylalkohol (CH₃CHOHCH₃). Isopropylalkohol er ikke et organisk destillat som ethanol men en kulbrinte-forbindelse der opstår som et restprodukt ved cracking af råolien.

Se i øvrigt artiklen om brændstof andetsteds i bladet.

M.v.h. Steffen Frølich



Tid for skift af forsikring til RUNA Forsikring

Der er nu gået næsten 5 år siden Dansk Veteranbil Klub i samarbejde med tre af landets andre førende veteranbilklubber indgik aftale med RUNA Forsikring om forsikring af medlemmernes veterankøretøjer.

Mere end 4.200 bevidste veterankøretøjsejere har allerede valgt RUNA Forsikring som samarbejdspartner og siden starten er endnu to klubber blevet tilknyttet ordningen, der er i fortsat vækst.

Sammenlign dine nuværende forsikringer med disse fordele som aftalen med RUNA Forsikring indebærer:

- Dansk Veteranbil Klub har indflydelse på ordningen, også på skadesbehandlingen.
- Ordningen administreres fra klubberne, herunder Dansk Veteranbil Klubs kontor, der har fingeren på pulsen og derfor kan give råd og vejledning, blandt andet ved at trække på den store ekspertise som findes i klubberne.

- Du har mulighed for at tegne et redningsabonnement hos Falck som er tilpasset de behov du har som ejer af et veterankøretøj, prisen er 145,- kr. årligt (1. april til 10. oktober) pr. køretøj.

- Dansk Veteranbil Klub har en økonomisk gevinst af ordningen, den er bestemt af antallet af forsikringer.

- Du betaler en fast årlig præmie, hverken mere eller mindre.

Prøv at sammenligne dine betingelser og præmier med hvad Dansk Veteranbil Klub i samarbejde med RUNA Forsikring tilbyder, det har mange allerede gjort - gør som dem: skift til RUNA, der som det eneste selskab samarbejder direkte med din klub.

Det er nu du kan skifte.

Måske har du allerede overvejet at skifte men er kommet fra det, for hvordan var det nu?

Var der ikke noget med at det skal gøres på et bestemt tidspunkt?

JO det er der, det er ved hovedfordald man kan skifte, det er alminde-

ligvis i forbindelse med et årsskifte, så tiden er ved at være inde nu. For at kunne skifte forsikring skal den gamle forsikring opsiges med mindst 1 måneds varsel før hovedfordald, derfor skal opsigelsen være modtaget hos dit gamle forsikringselskab senest den 30. november.

Dansk Veteranbil Klub anbefaler dig at bruge RUNA Forsikring - som er et dansk selskab, såvel til dine gamle køretøjer som til dine andre forsikringer.

Tilbage er kun at komme ud af starthullerne og rekvirere de fornødne papirer på klubbens kontor på tlf. 49 14 59 06 eller på fax 49 14 11 14.



Den svenske Automobilihistoriska Klubben var uden tvivl den umiddelbare inspiration da Dansk Veteranbil Klub blev stiftet i 1954.

AHK var fire år ældre og der opstod nære relationer mellem de to klubbers ledere dengang. Da vi fik vores bomærke var det ikke så forskelligt fra AHK's og da Bilhistorisk Tidsskrift (serie 2) blev drejet fra lodret til vandret A5 format var det i høj grad inspireret af den svenske klubs meget fornemme tidsskrift AUTOHISTORICA, der var og er i vandret A4 format. Biler er nu engang på den led.

DVK's formand, Steffen Jørgensen, var indbudt til jubilæumsfestlighederne og beretter:

EN KLUB BLIVER RUND

Nordens formentlig ældste veteranbilklub fylder i år 50. Det drejer sig om den svenske Automobilihistoriska Klubben (AHK). Vi har i DVK i mange år haft et nært venskab til denne klub, som vi bl.a. i 1987 lavede det års FIVA World Rally sammen med under navnet Scandinavian Viking Rally. Et arrangement som deltagerne stadig taler meget positivt om og opfordrer os til at gentage.

Jubilæet blev fejret i begyndelsen af august med et stort veteran-rally med start fra forskellige byer omkring Stockholm og samlet mål i Stockholm. Til alt held var arrangementet begunstiget af fantastisk vejr. Blandt deltagerne var rigtig mange gamle køretøjer helt fra århundredets begyndelse, og det er noget man måske savner ved vore arrangementer. Det må vi have ændret på, når det bliver DVK's tur 2004.

Om aftenen fejredes klubben med en stor jubilæumsmiddag, hvortil også DVK var indbudt. En meget festlig aften, hvor to af initiativtagerne til dannelsen af klubben i 1950 var til stede. Den ene endda kørende i sin dagligdags bil fra den tid - en Bugatti, som han havde haft en del år tidligere og stadig anvendte til veteranbil-arrangementer. AHK benyttede jubilæet til at hædre tre personer, som i årenes løb har bidraget med motorlitteratur på svensk. I aftenens lød var der „modeopvisning“ af tidstypiske klædedragter fra bilens barndom til ca 1975. Mannequinerne var fra klubbens rækker og tøjet fundet hjemme i klædeskabene eller hos familien. Et sjovt indlæg i en række af underholdende historier fra klubbens første 50 år. Der bliver noget at leve op til for DVK.



Det runde færdselsskilt i vores konkurrence i Veteran Tidende 291 var hvidt med tre blå prikker. Ingen tvivl om det. Derimod vild uenighed om hvilken blå farve.

Indsendernes beskrivelser går fra lyseblå til mørkeblå over, hvad Finn Olsen beskriver sådan: Samme blå farve som blandt andet på datidens rundkørsel-, parkerings- og For Gående-skilte. Den tekniske farvekode kender jeg ikke, men jeg havde engang en bil med farvefabrikskoden horisontblå, og den var meget identisk med de daværende færdselsskiltens farve. Skriver Finn Olsen

Uenigheden kan tænkes at skyldes at den blå farve ikke var særlig lysægt og falmede stærkt i årenes løb, ikke mindst på de ældste af skiltene, som var af træ.

Hans Jessen er i stand til at oplyse at det runde skilts diameter var 70 cm. Skiltet gav besked om begrænset kørselsforbud og skulle derfor have en undertavle, som man også ser på vores fotografi. Det gik ud af brug for mange år siden, men sine steder har man kunnet se resterne af enkelte skilte af den slags, det har været på private veje, hvor de med politiets godkendelse også fandt anvendelse. Skiltet på vores billede har stået på

Strandvejen langs Øresund nord for København. Der var fra tidlig tid skrappe begrænsninger for motor-kørslen. De blev endeligt ophævet i 1938, da Kystvejen ("Vandstrandvejen") mellem Charlottenlund og Klampenborg blev indviet samtidig med den store udvidelse og modernisering af Skovshoved Havn. For øvrigt med den på det tidspunkt sensationelle betonbelægning, der havde sit forbillede i Hitlers første Autobahner – hans halvbæltøjers karakteristiske klappen kunne under besættelsen høres på Kystvejen, mens det tyske riges befuldmægtigede Werner Best fra sin højtliggende bolig på Rydhave måske kunne få et glimt af dem. Betonbelægningen viste sig at være en fadæse af format. De fleste steder er den brudt op, de steder hvor man har asfalteret ovenpå kan man stadig mærke og høre sammenføjningerne mellem betonsektionerne og i værste fald hvordan de er vipet.

Om motorkøretøjerne på Strandvejen skrev Torben Topsøe-Jensen i 1968 i "Fem mil langs Øresund" (citeret af Steffen Frølich):

"Fandtes der nogen vej, der var mindre egnet for disse køretøjer end Strandvejen!

Det varede da heller ikke længe før

man blev nødt til at tage stilling til hvad man skulle gøre. Naturligvis kunne man ikke straks lave hele vejen om, men at have bilerne på Strandvejen var en lige så umulig tanke. Man gjorde da i 1906 det, at man ganske simpelt forbød motor-kørsel på visse dele af vejen.

På strækningen fra Lille Vibehus til Rungsted Badehotel blev motorkørsel helt forbudt, mens man derfra til Helsingør nøjedes med at forbyde motorkørsel på søn- og helligdage i sommertiden. Der gjaldt dog en række undtagelser fra færdselsforbuddet. Ejere af motorkøretøjer, der boede eller havde forretningslokale på den 'aflukkede' del af Strandvejen, kunne hvis de søgte om det få tilladelse til at køre med bil på Strandvejen mellem bopælen og forretningslokalet via nærmere angivne sideveje. Færdselsbegrænsningerne var med noget skiftende indhold."

Ved lodtrækning tilfalder præmien denne gang J. Abel Jensen, Ålborg. Den ny konkurrence: På Silkeborg Torv øjnes 16 motorkøretøjer. De kan næppe alle identificeres, men hvem kan genkende flest? Besvarelser skal være hos redaktionen (se side 2) senest den 20. i måneden.

oer



Årsberetning:

Efterårs- og vintermøder blev holdt hos forskellige medlemmer som samtidig fik mulighed for at vise deres igangværende projekter og kulinariske kunnen.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på følgende!

Når Morris Gentlemen holder deres yderst seriøse møder, holdes der altid i samme område et Morris Ladies møde, indholdet af disse møder er mig af kønsbestemte årsager ukendt.

Årets første aktive Morris-tur kørtes af Poul Jensen til det obligatoriske Is og Sne Rally i Frankrig, desværre blev der ingen førsteplads denne gang.

I løbet af vinteren arbejdede enkelte medlemmer sammen om enkelte ting, såsom at splitte motorer, restaurere og samle dem igen, plus diverse andre småreparationer.

Foråret begyndte med en weekendtur til Orø, derefter fulgte femdages turen til Sverige. Nivåløbet, som blev kørt for 10. gang og som altid pinse-lørdag gik det til nyåbnede flymuseum i Helsingør og sluttede som altid i Nivå-Centret, hvor der uddeltes præmier. Fordi der aldrig sker ret meget i Morris Register Danmark tog 5 Morris 8-ejere afsted til Skotland og smuttede op til det nordligste punkt og tilbage igen i løbet af 12 dage. Godt kørt venner.

I august var der igen et weekendtræf. Denne gang i Hornsherred. Ugen efter drog 8 mand til "The Morris National Rally"s 40 års jubilæum i Thoresby Park nær Nottingham. Ugen op til det havde en af vores Morris 10/6 Special-ejere og hans ret søde datter været Skotland rundt og mødte så resten af Morris-herrerne. En begivenhedsrig weekend for dem der deltog.

Jeg forestiller mig at lave DVK's 50 års jubilæum efter samme opskrift. Man tager: En græsplæne, en vandpost, to toiletter, værsgo og fest! Og det gør de og har det pragtfuldt.

Gad vide om man overlevede?

Så var der vist nok en slags madpakketur uden madpakke til Førslev Gl. Købmandsgård. Der leverede de nogle enormt gode fedtemadder. Slutnin-

gen af august kørtes Danmarks-historiens korteste og langsomste rally rundt om i Karlebo. Igen var der mad og drikke til frokost til ingen penge.

Så kommer vi til årets sidste løb, Bredekærgårdsløbet fra Ishøj. Vores medlemmer og venner Tina og Mads Bengtsson har igen stablet et kæmpe arrangement på benene. Det eneste de ikke havde styr på var vejret. Det regnede på to forskellige måder, meget eller rigtigt meget. Jeg syntes det ville have været uforsvarligt at sende 30 biler ud i en gang ærtesuppe og lørdagstrafik så jeg aflyste løbet. Det vil sige alle biler fik lov at køre gennem Laden, hvor jeg fortalte lidt om dem til de besøgende der trodsede vejrguderne.

Efter det hyggede de fleste sig ved at se på alle andre ting, der foregik i Laden, fra folkedans til verdens stærkeste mand. De mest udholdende blev til aften og belønnedes med den lækreste helstegte pattegris man kan forestille sig.

Årets sidste tur starter i efterårsferien og går en uge til Bornholm, og vi håber de mener det med Solskinsøen seriøst.

Morris-møderne begynder så igen hver den sidste torsdag i måneden, første gang 30. november, se mødekalenderen.

Næste år ser vi frem til at fejre Morris Register Danmarks 25 års jubilæum.



Med disse ord vil jeg igen takke alle medlemmer for jeres gode måde at være til, og særlig I der har gjort en indsats for fællesskabet og får alting til at fungere når præsidenten bare har planlagt og uddelegeret alt det grove til jer.

Med venligt dyt
Willibald Farbmacher

*Bent Nielsens Cowley
Square Radiator 1926 er en
af de aller ældste aktive
Morris-vogne i Danmark.*



Igen er en gammel bil blevet stjålet. Denne gang i Toftlund. Det er en bordeaux og sort Ford A 1930 med nummer EM 26 779. Tilsyneladende er den kørt væk på en lastbil.

Vi udnævnte i sidste nummer Gorm Albrechtsen til primus motor i Ringkøbing-løbet, men det skal nævnes at løbet ledes og arrangeres af et hold på 6, foruden Gorm er det Jørgen Grosbøl, Kurt Nordentoft, Knud Nørby, Ulrich Albrechtsen og Niels Jørgen Kannevorff.



Museerne på Sønderborg og Gottorp slotte har i samarbejde arrangeret en udstilling med titlen "Århundredets Ting". Efter at have stået i Slesvig sommeren over er den nu i Sønderborg til 12. november. Oplægget var en henvendelse til almenheden om at nævne ting,

der betød noget i det forgangne århundrede. Der kom en masse forslag og 237 lod sig illustrere på udstillingen. Blandt dem er en Ferguson traktor, en Volkswagen, en DKW 125 ccm motorcykel, Messerschmidt kabinescooter, NSU Quickly knallert og en Trabant. Til udstillingen hører en mursten af et katalog.

Der synes at have været flere uønsketigheder end som så i den jubilæumsbog vi grundede vores artikel om Nellemann i 100 år på. Arne A. Jørgensen gør især opmærksom på at Nellemann aldrig har haft repræsentationen for hverken DKW eller Audi. Og repræsentationen for Horch varede formentlig kun til 1934, da Bohnstedt-Petersen overtog hele Auto-Unions bilprogram.

Kaj Sørensen, Næstved, vil gerne gøre sine klubkammerater opmærksom på en bog som er blevet lidt af en bibel for ham: A technical History of the Motorcar, af Newcomb og Spurr fra 1989. Den vil give mange med historisk bilinteresse glæde, mener Kaj Sørensen.

Ib Jensen har været i Sverige og tog lidt fotografier. Den sjældne Tatra 57 cabriolet kunne ses ved det store årlige arrangement i Båstad. I Laganland Bilmuseum befinder sig en perle af en Lancia Astura 1938 med Pinin Farina cabriolet-karosseri. Bilen har altid været i svensk eje og står efter nænsom restaurering som ny. Der er bygget en håndfuld af typen, en var med

på biludstillingen i Berlin i 1939. Den har en treliters ottecylindret motor i 19 graders V. Laganlands ejer, Alf Johansson, er kendt som ekspert i Mercedes-Benz og Horch. Museet ligger på E4 cirka 120 km ad vejen fra Helsingborg mod Stockholm. Det ene billede er fra museet, på det andet er Lancia'en fotograferet foran Malmö Stadsteater for knap et halvt århundrede siden.

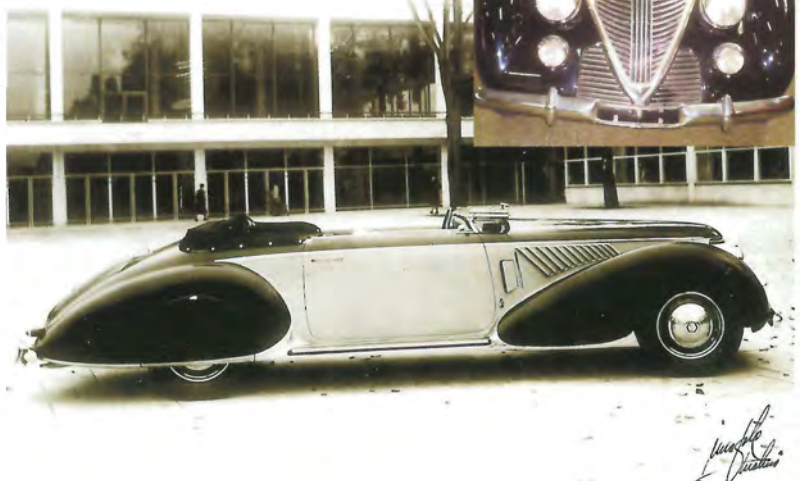
Ud skal det gennem knaphullerne: Den endnu ældre redaktør (som Clausager nu har døbt mig) har indkøbt en bil der umiddelbart kan køre: FIAT 501B Berlina de Luxe 1925, i rimelig stand, 90 procent original – og de manglende dele er på lager. Den har haft mange ejere, bedst husker københavnere den måske fra at den en tid stod i vinduet hos Svend Engstrøm på Jagtvejen. Kan ses i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 97. Og ingen hånlatter fordi den har blank køler, dette eksemplar er nemlig født med fornikling. Det er stadig utilstedeligt at have køler med blankpudset messing eller kobber på en 501.



Tatra 57



Lancia Astura



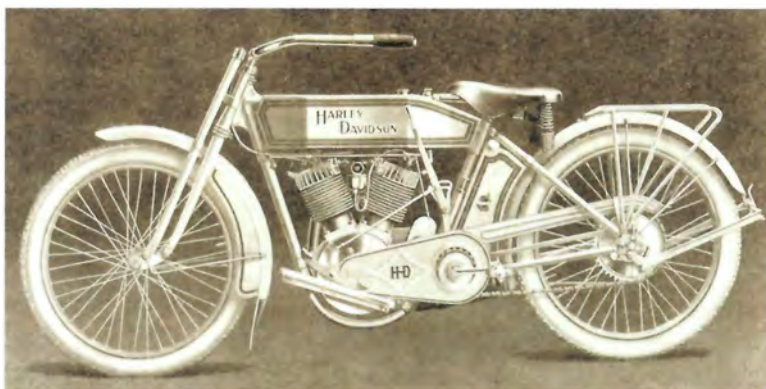


Sæsonen for de udendørs arrangementer er gået på hæld og aktiviteterne med Motorhistoriske Møder Midt-Vest er genoptaget.

De motorhistoriske møder er et samarbejde på tværs af veteranklub- og særinteresser med det formål at lave møder og sammenkomster af motorhistorisk karakter i Midt- og Vestjylland. Møderne flyttes hele vejen rundt i landsdelen. Arrangørgruppen består af Niels Jørgen Kanneworff, Povl Povlsen og Gorm Albrechtsen.

Der blev lagt ud med et møde i Herning 25. september hos Harley Davidson Club Herning, hvor medlemmer fortalte og der blev vist om i klubværksted og klublokale. Et repræsentativt udvalg af medlemmernes cykler blev beundret. Derfra fortsattes til en anden amerikanerklub, nemlig Herning Custom Car Club, hvor man ligeledes besøgte klubværkstedet, talte med medlemmer og så på spændende og omfattende bilprojekter, og hvor der var et lille traktement.

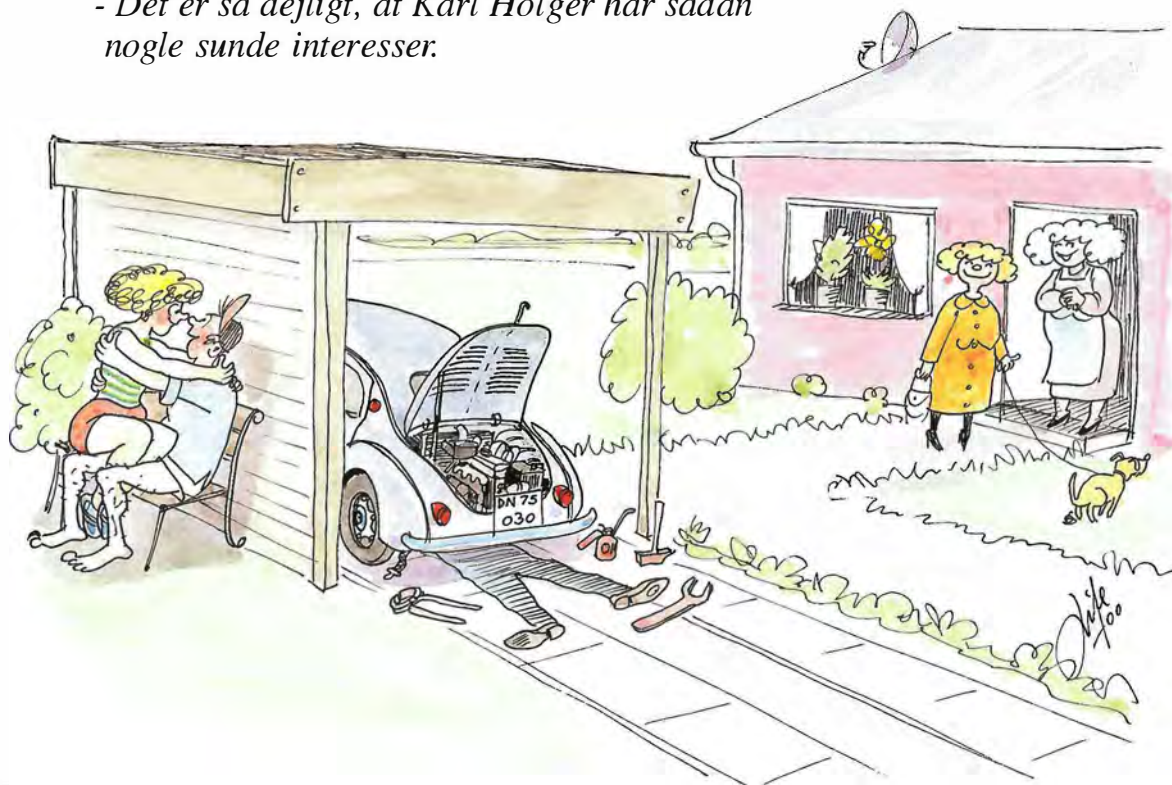
Næste arrangement bliver besøg på Skjern Tekniske Skole mandag den 30. oktober kl. 19. Man skal se skolen og høre om uddannelsen af automekanikere, og der



blive lejlighed til at spørge fagfolkene om uddannelsens form og niveau og studere en moderne teknisk skole. Tilmelding senest 25. oktober på tel. 9732 2342 mellem kl. 8 og 16.

Mandag den 4. december er der julekomsammen med spising og hygge på Lemvig Gymnasium, Romvej 30 i Lemvig. Der bliver fælles tag-selv-bord og deltagerne sørger selv for underholdningen og det gode humør. Arrangementet bliver kun gennemført hvis der er tilstrækkelig tilslutning. Derfor er tilmelding absolut nødvendig senest 27. november på tel. 9732 2342 mellem kl. 8 og 16.

- Det er så dejligt, at Karl Holger har sådan nogle sunde interesser.



RENAULT DAUPHINE GORDINI 1965

Tekst og foto: Hans Pedersen

Renault-fabrikkerne introducerede Renault Dauphinen i 1956, som en videreudvikling af hækmotormodellen Renault 4 CV, men større og mere moderne. Dauphine-karosseriet var af "3-kasse" systemet, dvs. en svejst midtersektion med påboltet for- og bagende. Motoren var på 845 cc og havde 9 hk mere end 4 CV. Da Dauphine'en kun vejede 16 kg mere end 4 CV var den mærkbart hurtigere. Der var også gjort mere ved Dauphinens motorophæng, hvorved den blev meget mere behagelig at køre i. Fordørene vendte nu også "den rigtige vej".





Renault Dauphine blev en særdeles populær bil, også i Danmark. Den blev produceret i lidt mere end 2 mill. eksemplarer, og var den første franske bil der rundede dette salgstal.

Den var også den første Renault der blev solgt i større antal i USA.

Renault Dauphine udgik af produktionen i Frankrig i 1968, men allerede i 1964/64 kom dens afløser på markedet, nemlig Renault R8, den lidt kantede model.

1957 fremkom den første Renault Dauphine med tunet motor. Den fik navnet Renault Dauphine Gordini efter Amedé Gordini, der netop havde lukket sin lille racer- og sportsvognsfabrik og nu arbejdede for Renault-fabrikkerne.

Han ændrede Dauphinens topstykke med skråtstillede ventiler, og den kom op på ca. 40 hk, og topfarten var 120 km/t.

En lille "sportsstjerne" var født, og vi springer nu helt frem til år 2000 og kigger på en Renault Dauphine Gordini fra 1965.

Årstal er faktisk en praktisk ting.

For alle os der interesserer sig for gamle køretøjer er årstallet næsten altid det første man tænker på. Det er også årstallet, der får os til at mindes gamle dage, årstallet får os til at sætte tingene på plads. Det er månedens køretøj der får mig til at tænke på årstal.

Månedens køretøj er som nævnt en perle af en Renault Dauphine Gordini årgang 1965, den har altså 35 år på bagen. Personligt har jeg set mange perler, men for det meste er det jo noget

de er blevet til senere i deres tilværelse i form af en komplet restaurering. Denne Renault Dauphine Gordini er aldeles 100% jomfruelig. Den har med garanti aldrig været lavet noget ved, hverken rustmæssigt eller lakmæssigt. Sjældent har jeg gjort så store øjne som denne gang. Naturligvis har jeg set mange uberørte biler med mange år på bagen, men man har vel altid kunnet se nogle ganske få ting, der afslørede bilens alder. Denne Renault fra 1965 er helt som fabriksny – simpelthen.

Det er specielt utroligt da langt de fleste er ædt op af rust. I Danmark er der i dag kun ca. 10-15 stk. Renault Dauphine tilbage.

Alt andet fra 1965 har vel ændret sig noget. Huse, møbler, personer o.s.v. Alt er blevet lidt slidt.

Og så bliver man præsenteret for en bil fra 1965 der stadig ser ud som fuldstændig fabriksny. Som om tiden blot har stået helt stille.

Det var hr. Rasmussen fra Århus der købte bilen fra ny i 1965, og jeg må sige, at han har været mere end påpasselig med bilen. Den har næppe været ude i dårligt vejr, og havde indtil 1997 kun kørt 95.000 km. Hr. Rasmussen valgte sin nye Renault Dauphine Gordini i hvidt med rødt interiør og sortlakeret instrumentbrædt. Hertil et specielt sort Gordini-rat samt en tunet motor. Minsanden om motoren ikke var tunet fra 32 hk til 40 hk.

Lad os forlade hr. Rasmussen i Århus for en stund og præsentere læserne for den nuværende ejer, Søren Gissel i Århus, der købte bilen af hr. Rasmussen tilbage i 1997.

Og hvordan gik det så til?

Jo, Søren Gissels far var inspektør hos den gamle Renault-importør Brdr. Friis Hansen i Glostrup. Han kørte derfor altid i en ny Renault, og Søren blev foruden mekaniker også





særdeles interesseret i Renault. I 1983 overtager Søren et autoværksted i Århus, og har som speciale Renault. Når Søren dengang færdes i Århus mødte han somme tider en helt usædvanlig flot Renault Dauphine Gordini med en ældre herre bag rattet. Han kendte hverken til bilen eller til den ældre herre, da de aldrig havde været på hans værksted. Pludselig en dag – ca. i 1987 – kom den fine gamle Renault ind på værkstedet for at få strammet en rem op.

Søren roste den gamle bil, men hr. Rasmussen blev blot noget irriteret. Han havde vel hørt det mange gange før.

Remmen blev strammet, og Søren forærede hr. Rasmussen en del Dauphine-stumper, som han havde liggende. Det drejede sig om nogle baglygter, pyntelister og andet som Søren dengang ikke mente at få brug for.

Søren så intet til den gamle Renault de næste 10 år, men en dag ringede

telefonen, og en hr. Rasmussen spurgte om Søren kunne huske ham. Næh, det kunne Søren ikke, men spurgte så, hvilken bil han kørte i. Efter den oplysning vidste Søren udmærket, hvem der var i telefonen. Sagen var nu den, at hr. Rasmussen var blevet gammel og svag, og bilen skulle sælges. Han huskede velsagtens Søren's venlighed 10 år tidligere. På dette tidspunkt mente Søren ikke han havde midler til at købe den gamle Renault, så han foreslog at hr.





Rasmussen skulle sætte bilen til salg i Renault-klubben.

Der skete dog ikke rigtig noget, så hr. Rasmussen og Søren aftalte, at de skulle mødes i hr. Rasmussens garage for at blive enige om en pris på bilen.

Den gode hr. Rasmussen vidste åbenbart godt, hvad den gamle Renault var værd i kroner og øre, så der blev ikke handlet den dag.

Der gik en måneds tid uden der skete yderligere. Men så ringede hr. Rasmussen til Søren og accepterede hans tilbud.

Søren blev ejer af den formentlig bedst bevarede Renault Dauphine Gordini i hele verden, og bilen har de originale sorte XA-nummerplader og dufter stadig af ny bil.

Igen tilbage til året 1965. Jamen, jamen – det er jo mange år siden. Man var endnu ikke landet på månen, dansktoppen var endnu ikke opfundet, jeg selv gik stadig i skole. Og siden er tiden blot gået – 35 år – mere end 3 årtier.

Og så en dejlig sommerdag her i år 2000 møder jeg denne fantastiske Gordini, der fuldstændig lader som om tiden blot har stået stille, at der intet er hændt i disse mange år.

Hvilken oplevelse, hvilken bil. Det er nostalgi for alle pengene.

Da jeg skal fotografere Gordini'en prøver jeg at give en beskrivelse af denne hr. Rasmussen. Jeg siger til Søren Gissel, at jeg kan se en ældre nobel herre, der inviterer sin kone på en søndags køretur (hvis vejret er i orden). Jeg beskriver at jeg kan se en hæklet pude oppe ved bagruden, hvor naturligvis bilens indregistreringsnummer er påhækket, samt at jeg

vil vædde med, at de har haft to klapstole med i bilen, så de kunne nyde deres thermokaffe. En rigtig 1960'er transistorradio har de garanteret også haft med. Hr. Rasmussen har selvfølgelig haft skjorte og slips på.

Søren griner og giver mig 100% ret. I bilens bagagerum foran ligger der ganske rigtig to flotte klapstole og en hæklet pude. Også min teori med radioen viser sig at være helt korrekt. I 1960'erne kunne man købe en Blaupunkt transistorradio, der kunne monteres i bilen på en sådan måde, at man også kunne tage den med ud i f.eks. vejgrøften og lytte til Giro 413, eller hvad man nu havde lyst til.

Se, beslaget var monteret i bilen, men

Søren var dengang i 1997 ikke rigtig klar over, hvad det var til.

En dag viser han beslaget til en kunde, og kunden kan fortælle ham, at beslaget er beregnet til en radio, og en sådan radio havde kunden derhjemme, og den måtte Søren hellere end gerne få.

Nu er bilen helt klar, akkurat som dengang i 1965, hvor hr. Rasmussen købte den og passede den så fortræffeligt gennem 32 år.

En epoke er forbi – men en ny epoke har taget sin begyndelse.

Tak til Søren Gissel i Århus for en rigtig god historie om en rigtig dejlig bil, og tak også til hr. Rasmussen, uden ham havde vi ikke fået denne gode historie.





Chevrolet 1932 roadster med kørelærer Inga Jerichau, der da netop havde etableret sig som selvstændig – og som først for ganske nylig stoppede. Elevens navn kendes ikke. Ikke bare nummerpladen, men også pladen med SKOLEVOGN var emaljeret.



Emaljenummerplader

Af P. E. Hansen

Set i historiens lys kan det synes som en tilfældighed, at nummerplader til motorkøretøjer fra 1930 blev fremstillet som emaljerede stålplader. Historien er kort fortalt følgende.

Boghandler H. Kiellerup etablerede i 1911 Københavns Emaljeverk, senere Ravnholm Emaljeverk. Kiellerup fik sine emaljeplakater og hvidemaljerede plader fra det tyske emaljeverk Stark & Riese i Tandrode. Emaljepladerne fik den ønskede tekst påmalet af en skiltemaler, og blev derefter brændt i en mindre emaljeovn. Der var ikke egen produktion af emaljeskilte. I 1920'erne kom der mere gang i virksomheden, og den blev flyttet til nogle kælderlokaler, Vester Voldgade 94 i København. I 1926 blev det første katalog over lagerskilte udsendt.

Før 1930 var nummerplader til biler håndmalede og fik laksegl påført hos politiet. Kiellerups skiltemaler havde en søn, til hans legevojn fik maleren lov til at lave en emaljeret nummerplade. Derved fik Kiellerup ideen til at lave emaljerede nummerpla-

der. Han henvendte sig til Justitsministeriet, og fra oktober 1930 indtil 1975 leverede emaljeverket alle danske nummerplader.

Den første emaljerede nummerpladetype, den velkendte med politihånden, havde et bogstav og op til fem cifre. Imidlertid blev det i København nødvendigt at bruge seks cifre i slutningen af 1940'erne, grundet den voksende bilpark. I 1950 indførtes et nyt nummerpladedesign, dog stadig med et bogstav og op til seks cifre. I 1958 var systemet så fyldt, at man indførte to-bogstav systemet, nu med fire eller fem cifre. De firecifrede nummerplader blev kun brugt til påhængskøretøjer. I modsætning til tidligere havde alle nummerplader samme længdemål.

Midt i 1960'erne opgav man samhörighed mellem bogstav og hjemsted, der havde været kendt siden den første bil rullede ud på de danske landeveje omkring århundredeskiftet. Meget rart for jyder, der dristede sig ud i den københavnske trafik, måske også for sjællændere. Nu kunne man ikke stedfæstes på grund af nummerpladen. Det er altså fem og

tredve år siden bogstav/er og hjemsteds kombinationen gled ud, dengang kunne enhver bilinteresseret udenad hvilket amt bogstavet tilhørte.

Med indførelsen af veterannummerplader kan det have interesse at genoptrykke nummerpladeoversigten fra 1930'erne.

Dengang var det attraktivt at have et lavt nummer. Det fortalte at man var velstående og havde haft bil i mange år. Ved anmodning kunne man bevare sit nummer, når man skiftede bil, således havde en Odense-familie det samme nummer, M 39, på seks biler gennem 50 år. Se BhT. nr. 51. Det ses af oversigten, at de en- og tocifrede numre ofte var hjemmehørende i købstaden, der lagde navn til amtet. Landdistrikterne (Herrederne) måtte tage til takke med trecifrede numre.

København: K

Rute- og turistvogne: 30.000-30.199
Vogne til udlån uden fører: 30.200-30.399



Luksusvogne (større lillebiler):
31.900-31.399

Taxavogne: 900-1500

Udenlandske gesandters vogne.
23.300-23.399

Andre nummerserier er ikke nævnt
under København. Personbiler havde
numre fra 1 til 29.999, undtagen
taxa- og ambassadebiler, lastbiler
havde numre fra 32.000.

Generelt for hele landet havde last-
biler og busser fortrinsvis femcifre-
de numre.

Forf. bem.

Københavns Amt: A

Frederiksberg Birk: 1-299, 1100-
1499, 3000-3999, 4900-6899,
20.000-26.999

Nordre Birk: 300-499, 1500-1699,
2000-2999, 6900-8899, 16.500-
19.999, 29.000-32.999

Søndre og Amager Birk: 500-699,
1700-1799, 8900-9799, 14.500-
16.499, 33.000-35.999

Roskilde Købstad m.v.: 700-999,
1800-1999, 9800-14.499

Køge Købstad m.v. (undtagen Bre-
gentved-Gisselfeld Birk): 1000-
1099, 4000-4899, 27.000-28.999

Frederiksborg Amt: B

Helsingør Købstad m.v.: 1-99, 300-
399, 500-599, 1000-1899, 2900-
3299, 3700-4299, 6600-8999,
13.000-15.999

Hillerød Købstad m.v.: 100-299,
400-499, 800-899, 1900-2899, 3300-
3699, 9000-12.999

Frederikssund Købstad m.v.: 600-
799, 4300-6599

Holbæk Amt: C

Holbæk Købstad m.v.: 1-199, 300-
399, 700- 2699, 5500-9999

Løve Herred (under Politikreds Sla-
gelse Købstad m.v.): 200-299, 2700-
3099, 4400-5499

Kalundborg Købstad m.v.: 400-699,
3100-4399, 10.000-12.999

Haderslev Amt: D

Haderslev Købstad m.v.: 1-499,
1000-2499, 4000-5999

Frøs Herred m.v.: 500-999, 2500-
3999



*I Østergade foran
Illums
hovedindgang på
Strøget –
Chevrolet 1938
med et typisk
"Københavns
Amts Nordre
Birk" nummer.*



*Jo færre cifre jo
finere. Syntes
nogle. Her den
bekendte
slagtermester og
travhesteejer
Ryholt, der havde
forretning på
Værnedamsvej i
København. K 7,
som han havde på
sin Chrysler, gik
igen på hans biler
gennem en
årrække.*



Med og uden vante.



Færgekø i Helsingør kort efter Anden Verdenskrig. Det var tilladt at sætte nummerpladen på en forkrømet bagplade, så den fik en blank indramning.



Indtil det pludselig blev forbudt fordi det ansås for farligt skulle motorcykler, og også scootere, have en lille nummerplade på langs af forskærmen. De to håbefulde mennesker, Elisabeth og Erik Thram, som holder foran Radiohuset i Rosenørns Allé i 1953, agtede sig på Indien på disse lidet egnede Vespa scootere.



Sorø Amt: E

Ringsted Købstad m.v.: 1-199, 1000-2699, 6500-9999

Slagelse Købstad m.v. (undtagen Løve Herred): 200-399, 800-999, 2700-3699, 10.000-12.999

Korsør Købstad m.v.: 400-699, 3700-4999, 13.000-14.999

Øster Flakkebjerg Herred (under Politikreds Næstved Købstad m.v.): 700-799, 5000-6499

Præstø Amt: H

Store Heddinge Købstad m.v.: 1-99, 800-1099, 2200-2799, 7000-7999, 13.000-14.999

Bregentved-Gissfeld Birk (under Politikreds Køge Købstad m.v.): 100-199, 1500-2199, 8000-8999, 15.000-16.999

Næstved Købstad m.v. (undtagen Øster Flakkebjerg Herred): 200-299, 600-699, 1100-1499, 2800-3599, 9000-10.999

Vordingborg Købstad m.v.: 300-399, 500-599, 700-799, 3600-4199, 4600-6999

Præstø Købstad m.v.: 400-499, 4200-4599, 11.000-12.999



DSB kørte i mange år med Büssing rutebiler på de lange ruter. Her et par stykker fotograferet på deres endestation i Valby – med emaljeplader fra Præstø amt.

Bornholms Amt: I

Rønne Købstad m.v.: 1-4999

Maribo Amt: L

Nykøbing Købstad m.v.: 1-299,
1100-1199, 1700-1899, 2800-4399,
8200-12.999

Sakskøbing Købstad m.v.: 300-499,
1900-2799, 4400-4799, 13.000-
15.999

Maribo Købstad m.v.: 500-699,
1000-1099, 1400-1599, 4800-5999,
7600-8199, 16.000-17.999

Nakskov Købstad m.v.: 700-999,
1200-1399, 1600-1699, 6000-7599,
18.000-21.999

Odense Amt: M

Odense Købstad m.v.: 1-299, 1100-
1199, 2500-3299, 6500-9999,
17.000-20.999

Odense Herred m.v.: 200-299, 1600-
2499, 11.500-12.999, 21.000-22.999

Kerteminde Købstad m.v.: 300-399,
500-599, 3300-3699, 4100-4699,
23.000-24.999

Bogense Købstad m.v.: 400-499,
600-699, 3700-4099, 4700-5099,
10.000-11.499, 25.000-26.999



M stod for Odense amt. Chevrolet 1934 ambulance, leveret af Bülow & Co. til Falck.



I umindelige tider var prøvenummerpladerne hvide med sorte bogstaver og tal. Til venstre i emaljeret vanteversion.



Chevrolet 7934.

Små varevogne med ét bogstav men ingen vante. Gul og sort. Det er fra venstre FIAT 500, Bradford og Ford.



Middelfart Købstad m.v.: 700-999, 5100-5899, 13.000-14.999
Assens Købstad m.v.: 900-999, 1300-1599, 5900-6499, 15.000-16.999

Åbenrå Amt og Sundeved: N
Åbenrå Købstad m.v.: 1-499, 1500-3999
Lundtofte og Nybøl Herreder: 500-1499, 4000-4999

Svendborg Amt: O
Nyborg Købstad m.v.: 1-199, 1000-1099, 2500-3499, 6100-6999, 16.000-17.999
Svendborg Købstad m.v.: 200-399, 800-999, 1100-1299, 3500-4699, 7000-11.999
Fåborg Købstad m.v.: 600-799, 1600-2499, 5700-6099, 12.000-13.999
Rudkøbing Købstad m.v.: 600-799, 1600-2499, 5700-6099, 12.000-13.999

De sidste tre af Århus Oliefabriks 16 kædetrukne Mack lastvogne fra omkring slutningen af Første Verdenskrig blev moderniseret med luftgummi – og de to nåede at få de nymodens nummerplader med to bogstaver. Den tredje har kun ét, til gengæld er den tilsyneladende på gule plader. Billedet er fra 1967.



Hjørring Amt: P
Frederikshavn Købstad m.v.: 1-299, 1600-2499, 7500-8999
Sæby Købstad m.v.: 300-399, 2500-2899, 3700-4499, 9000-9999
Hjørring Købstad m.v.: 400-599, 700-1599, 2900-3299, 4500-6999
Hvetbo Herred (under Politikreds Nørre Sundby Købstad m.v.): 600-699, 3300-3699, 7000-7499



Thisted Amt: S

Thisted Købstad m.v.: 1-99, 200-299, 1000-1899, 2500-2899, 5000-6999
 Hassing-Refs Herreder: 100-199, 400-699, 1900-2499, 7000-8999
 Nykøbing Mors Købstad m.v.: 300-399, 700-999, 2900-4999

Viborg Amt: T

Skive Købstad m.v.: 1-99, 200-299, 1000-3999, 7000-7999
 Fjends-Nørlyng Herreder m.v.: 100-199, 300-399, 1300-1699, 2300-2699, 4000-4999, 8000-8999
 Viborg Købstad m.v.: 200-299, 400-599, 1700-2299, 2700-3099, 5000-6999

Aalborg Amt: U

Nørre Sundby Købstad m.v. (undtagen Hvetbo Herred): 1-99, 1200-2099, 7400-8999
 Aalborg Købstad m.v.: 100-299, 600-899, 2100-3299, 5700-7399, 10.000-12.999
 Helligum Hindsted Herreder (under Politikreds Mariager Købstad m.v.): 300-399, 900-1199, 3300-3899, 9000-9999
 Løgstør Købstad m.v.: 400-599, 3900-5699, 13.000-13.999

Randers Amt: V

Mariager Købstad m.v. (undtagen Helligum-Hindsted Herreder): 1-99, 1900-2299, 6000-6499, 13.000-13.999
 Hobro Købstad m.v.: 100-199, 1000-1899, 6500-7299, 14.000-14.999
 Randers Købstad m.v.: 200-299, 400-499, 800-999, 2300-3099, 3500-3899, 7300-8299, 15.000-16.999
 Rougsø m.fl. Herreder: 300-399, 700-799, 3100-3499, 4700-5999, 11.000-12.999
 Grenå Købstad m.v.: 500-699, 3900-4699, 8300-10.999

Århus Amt: X

Århus Købstad: 1-199, 1100-1499, 2300-4299, 8700-9699, 10.700-12.999, 22.000-23.999
 Hasle Herred m.v.: 200-299, 400-499, 4300-4699, 5100-5499, 9700-10.699, 13.000-13.999, 24.000-24.999
 Ning og Hads Herreder: 300-399, 500-599, 2000-2299, 4700-5099,



Papegøjeplade i emaljeret udgave. Gult felt med to bogstaver:

5500-6099, 14.000-14.999, 25.000-25.999

Silkeborg Købstad m.v.: 600-799, 1800-1999, 6100-7099, 15.000-15.999, 20.000-21.999

Horsens Købstad m.v. (undtagen Bjerre-Hatting Herreder): 800-899, 1500-1799, 7100-7899, 18.000-19.999

Voer og Nim Herreder m.v.: 900-1099, 7900-8699, 16.000-17.999

Vejle Amt: Y

Vejle Købstad m.v.: 1-199, 800-1099, 2100-3199, 5400-9999

Bjerre-Hatting Herreder (under Politikreds Horsens Købstad m.v.): 200-399, 3200-3999, 14.000-15.999

Fredericia Købstad m.v.: 400-599, 4000-4999, 10.000-11.999

Kolding Købstad m.v. (undtagen Andst-Slaugs og Jerlev Herreder): 600-799, 1100-2099, 5000-5399, 12.000-13.999

Ribe Amt: Z

Ribe Købstad m.v.: 1-199, 500-599, 700-899, 2000-2699, 3300-3699, 9000-11.999

Esbjerg Købstad m.v.: 200-299, 1100-1999, 6000-7499, 12.000-12.999

Varde Købstad m.v.: 300-499, 2700-

3299, 4100-5999, 13.000-13.999

Andst-Slaugs og Jerlev Herreder (under Politikreds Kolding Købstad m.v.): 600-699, 900-1099, 3700-4099, 7500-8999

Tønder Amt og Als: Æ

Sønderborg Købstad m.v.: 1-499, 1500-1999, 3000-5999

Tønder Købstad m.v.: 500-1499, 2000-2999, 6000-6999

Ringkøbing Amt: Ø

Ringkøbing Købstad m.v.: 1-199, 1300-1599, 1900-3099, 9000-10.999
 Herning Købstad m.v.: 200-299, 500-699, 1600-1899, 3100-3599, 5600-7999

Holstebro Købstad m.v.: 300-399, 700-999, 3600-4099, 4600-5599, 11.000-12.999

Lemvig Købstad m.v.: 400-499, 1000-1299, 4100-4599, 8000-8999

Tak til forfatterne Sanne og John Juhler Hansen for tilladelse til at benytte oplysninger fra bogen "Emaljeskilte og udendørsreklamen".



BENZINSTANDER PÅ 5. SAL

DVK

Nostalgien slår en i møde når man træder ind i det fælles sekretariat for Benzin- og Oliebranchens Arbejdsgiverforening og Oliebranchens Fællesrepræsentation på 5. sal i det gamle Gutenberghus, Vognmagergade 7 i Københavns centrum.

Der er opstillet en hånddrevet benzinstander fra D.D.P.A., i skinnende rød lakering og blankpudset kobber og messing. Toprestaureret i samarbejde mellem overingeniør i oliebranchen Ole F. Schmidt og vores egen Lars Karlshøj.

Standeren er fra en tid da man ikke havde elektriske pumper, og det var utænkeligt med selvbetjening. Standeren virker derfor med en hånddrevet pumpe, der bringer benzinen fra jordtanken op i måleglas, hvorfra den ved simpel tyngdekraft befordres videre til bilens eller motorcyklens benzintank.

Eksemplaret er fremstillet omkring 1928 af firmaet H.O. Rasmussen på Nørrebro i København. Det lave fabrikanstål 0161 vidner om at det er et tidligt eksempel på virksomhedens serie 2, som med to måleglas var et væsentligt fremskridt fra serie 1 med kun ét måleglas. Med to glas kunne pumpen fungere dobbelt så hurtigt.

Standeren fandtes også i forskellige udstyrsversioner. Luksusmodellen som denne havde fittings af kobber og messing og lys i kuplen. Den sås typisk ud til gaden, for eksempel foran en købmandsbutik. Den helt skræbende model kunne så stå omme i gården og pumpe petroleum.

Funktion

Standeren består af en stempelpumpe, håndsving til pumpen, to detailpumpeværker, et totalt tælleværk, en togangshane, som sagt to måleglas, overløb, skueglas og en slange. Denne model har altså håndsving; på de hånddrevne benzinpumper var det ellers nok så almindeligt med et opretstående håndtag af form omtrent som en fastelavnskølle – det bevægedes så fra side til side i et vist udslag.

De to detailværker nulstilles og



slangens tud kommes i benzin-påfyldningshullet på kundens køretøj. Ved hjælp af håndsving og pumpe fyldes det ene måleglas. Når det er fyldt, åbnes togangshanen så benzinen fortsætter til køretøjets tank. Imens fyldes det andet måleglas og så fremdeles. De to detail-tælleværker registrerer antal liter, totaltælleværket føjer det aktuelle antal liter til det totalt udleverede.

Det emailleerede detail-tælleværk aktiveres af pumpestangen, det andet detail-tælleværk af togangshanen.

Det sidstnævnte er eftermonteret, fordi det viste sig for let for svage sjæle at dreje emailleskiven med tommelfingeren og på den måde få værket til at vise 5 liter mere end kunden havde fået.

Totaltælleren er forsynet med en klap

med hængelås for at sikre at konkurrenter ikke kunne få kendskab til benzinforhandlerens forretninger. Hvis man fik for meget fyldt i de to måleglas, løb den overskydende benzin ud i en kanal i den øverste roset under kuplen og videre gennem det S-formede kobberør tilbage i jordtanken.

Materialer

Materialevalget er fornemt, der er valgt det bedste man havde på det tidspunkt og uden smålig skelen til hvad man kunne have sparet ved en egentlig massefabrikation. Alt er bestemt ud fra en håndværksmæssig tradition.

Huset er af solidt støbejern af bedste kvalitet. Den indre rørføring er med blyrør, som let lod sig forme. Pum-



1. Transport af Petroleum.



2. En moderne Tankbil.



3. Påfyldning af Brændstof.

4. Jernbanetankvogn.



Palæet på Sankt Annæ Plads i Amalienborg-kvarteret i København.



Men i provinsen dominerede endnu længe trætønderne.

D.D.P.A. udvidede med tankanlæg i Korsør, Kolding, Randers, Hjørring, Horsens, Vejle og Odense, og da man nåede århundredeskiftet var det endnu flere steder.

Fra 1897 sejlede selskabets egen tankskonnert, Rudolph, i fast rute mellem København og provinsen.

Allerede i 1892 blev der sluttet kontrakt med det amerikanske Standard Oil Company, der indtrådte som aktionær i D.D.P.A. – som dermed havde sikret sig fast leverandør. Aktiekapitalen blev igen udvidet. Der blev også fast samarbejde med selskaber i Norge og Sverige.

Ved stifternes død efterhånden kom der udskiftninger i ledelsen, men fremgangen fortsatte. Flåden af tankbåde øgedes, og det gjorde også an-

tallet af tankanlæg alle steder i landet. Der begyndte at rulle tankvogne på jernbanen.

Og nu begyndte så bilen at gøre sin entré for alvor. Petroleumens forretningsmæssige betydning som først og fremmest lyskilde blev overtaget af benzinen som drivmiddel og brændselsolien.

Og en epoke indledtes da Burmeister & Wain søsatte verdens første oceangående skib med dieselmotor, Selandia, i 1912.

Første Verdenskrig var en farlig og besværlig tid for D.D.P.A., senere kom valutarestriktionerne, men fremgangen fortsatte og ved 50-års jubilæet i 1939 kunne man konstatere at selskabet var i smuk gænge. Det havde da for længst flyttet sit hovedsæde til den fine og historiske ejendom Prins Wilhelms Palæ på Sankt Annæ Plads 13. Købesummen i 1921 var knap halvanden million kroner, og en indvendig ombygning løb op i en million.

I 1923 havde D.D.P.A. også overtaget en forretning med smøreolie, der havde været drevet af Skandinavisk-Amerikansk Petroleum-Aktieselskab, hvorved samtlige Standard Oils produkter var under én hat i Danmark. Og i 1923 var D.D.P.A. blevet

kongelig hofleverandør. Så kunne det ikke blive finere.

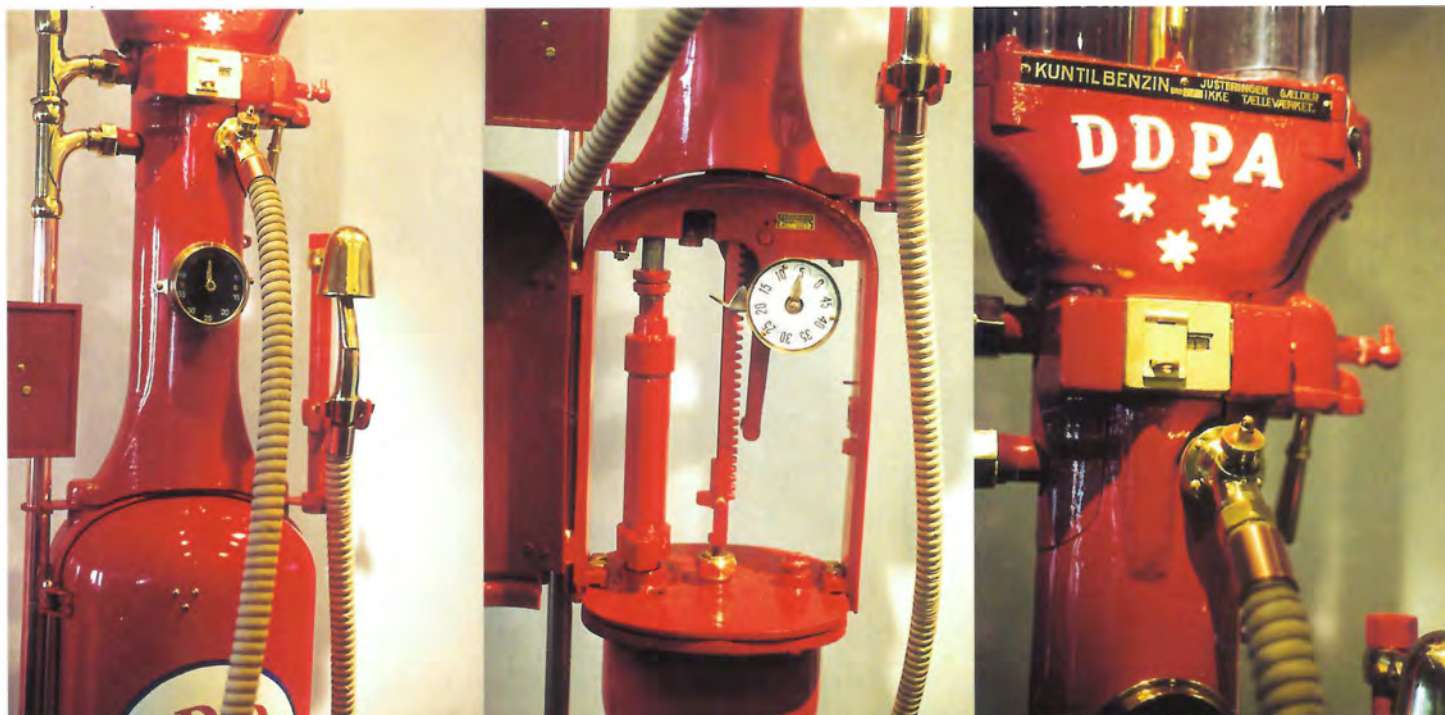
Blandt udvidelserne hos D.D.P.A. var omkring 1935 en fabrik udelukkende for konsistensfedt, beliggende i lageranlægget i Hellerup.

I 1930'erne oprettedes stadigt mere elegante tankstationer rundt omkring, og en flåde af tankbiler til benzin eller olie blev opbygget. Kørslen med både personbiler, lastbiler og busser var i rivende udvikling, landmændene fik traktorer, skibsfarten var stort set gået over fra damp til olie, oliefyrene begyndte så småt at vinde indpas. Ruteflyvningen tog fart.

Dengang som nu var det vigtigt at de store firmaer havde deres let gendelige varemærker – D.D.P.A.'s og senere Essos benzinanlæg havde rødt og hvidt som de dominerende farver, de nærmeste konkurrenter var BP og Shell, henholdsvis med blåt og hvidt (senere grønt og gult) og gult og rødt. Af disse tre er i dag kun Shell tilbage med det gamle navn og de gamle farver. Men når man ser et Statoil anlæg kan man tænke på at langt tilbage, for 111 år siden, begyndte tre fremsynede købmænd deres samarbejde i Det Danske Petroleum Aktieselskab.



oer



pecylinderen er af messing og de ydre rør af kobber med forgreninger og omløbere af messing.

De to måleglas er fremstillet i røgfarget glas, for at benzinen ikke skulle blive ramt af for meget sollys. Slangen er af gummi med udvendigt lærred og en metalspiral til at styrke den og give den en vis stivhed.

Verificering

Som det fremgår af skiltningen på standeren gælder det offentlige justering ikke tælleværkerne. Justeringen af den udleverede mængde benzin foregik ved at justere de to måleglas til at indeholde nøjagtigt 5 liter. Det gjorde justermesteren ved at anbringe små ringe under overløbsrørene, så alt over 5 liter løb retur til tanken. Samtidig blev det selvfølgelig kontrolleret at måleglasset ikke indeholdt for lidt.

Til det brug havde justermesteren en såkaldt 5 liters normal, der indeholdt præcis 5 liter, og som blev kalibreret en gang om året.

For at sikre at standeren stod i vater var den forsynet med en lodsnor.

Også godkendelsesnummeret på denne stander er lavt: 077. Det fortæller at ejeren i sin tid har været blandt de første som fik godkendt et udleveringssted for benzin.

Det fremgår af Justervæsenets plombe at standeren var i brug til 1951. På overløbsrøret af kobber sidder holderen til prisskiltet. Det var af pap

og benzinselskabet sendte det til forhandleren når pris eller afgift ændredes. Prisskiltningen viste både pris og afgift.

Renoveringen

Standeren blev erhvervet i adskilt stand. Der manglede meget lidt, og det manglende blev enten skaffet fra andre standere eller fremstillet af Karlshøj. For at være sikker på at gøre standeren så original og korrekt som muligt blev en del standere på Sydsjælland undersøgt og gennemfotograferet. Det var også for at være sikker på at bemalingen med D.D.P.A.'s mærke blev så tidstypisk som muligt.

Glaskuplen var oprindelig hjemtaget fra USA og var forsynet med konkurrenten Gulfs mærke. Da den desuden var sandblæst var det nødvendigt at polere den blank, som D.D.P.A.'s kupler var. Kuplen blev derfor koldslebet korrekt blank på Holmegårds Glasværk.

De anvendte bogstaver gav også anledning til en del efterforskning.

Detail-tælleværket, der er styret af togangshanen, var stærkt medtaget, og mange dele til det måtte fremstilles i hånden.

Slangen er en historie for sig. Den er splinterny, en ubrugt reservedel som blev fundet på Prøvestenen, Københavns benzin-ø. Slangen er fremstillet af Schjønning & Arvé på fabrikken på Tagensvej i København,

hvor firmaet også fremstillede dæk og slanger til biler og ikke mindst cykler, foruden meget andet af gummi.

Farven på såvel stander som navnetrækket er fastlagt ud fra farvekoder der er fundet i Statoils arkiver. D.D.P.A. skiftede i halvtredserne navn til Dansk Esso – som i 1986 blev overtaget af det norske Statoil. Hele renoveringen er som sagt foretaget i samarbejde mellem Lars Karlshøj og Ole F. Schmidt, og ovenstående beretning grunder sig især på oplysninger nedskrevet af sidstnævnte.

Det ældste benzinselskab

D.D.P.A., Det Danske Petroleums Aktieselskab, var Danmarks første benzin- og olieselskab. Eller rettere petroleumsselskab. Det blev aftalt mellem tre storkøbmænd ved et møde på grosserer Jørgen Jensens kontor i Vestergade 16 i København 30. november 1888 og firmaet begyndte sit virke 2. april 1889 i det nærliggende Studiestræde – altså 30 år efter at den første olie kilde blev fundet og nok et par år efter at Hammel-bilen første gang kørte i København. De tre stiftere ridsede med deres signeter et minde i kontorets rude ud mod Vestergade, og hvis ikke den er knaldet kan den ses den dag i dag.

Stifterne havde i forvejen alle handlet med petroleum. De var den 74-

Jørgen Jensen
fødtes den 22.
november 1814. I
1860 løste han
borgerskab som
grosserer og
oparbejdede en
betydelig forret-
ning.

Til højre:
I firsernes
København
begyndte
D.D.P.A. sin
virksomhed i
disse kontorer,
Studiestræde 5.



årige Jørgen Jensen og de betydeligt yngre Johs. M. Holm, der havde drevet det ansete handelshus Thöger From, og Rudolf Wulff, hvis firma havde båret hans eget navn. Men Jørgen Jensen var den der omtrent et par årtier før som den første havde set betydningen af den ny handelsvare, som amerikanerne så småt var begyndt at eksportere gennem kommissionshuse i Hamborg. Jørgen Jensen indså det formålstjenlige ved at handle direkte, og ved at knytte fast forbindelse til New York lykkedes det ham på få år at oparbejde sin petroleumsvirksomhed til at omfatte hele Skandinavien – endog til Island gik hans sejlskibe.

Formålet med D.D.P.A. var at drive handel med petroleum og andre petroleumprodukter, og det må siges at ved disse tre mænds forudseenhen og solide forretningsdygtighed grundlagde de en betydelig og betydningsfuld virksomhed.

Petroleumen indførtes i tønder, næp-

pe mere end 3.000 til 5.000 tønder per skibsladning med især norske fuldriggere, der ikke var specielt egnede, men gik vestpå med råjern og tomme tønder og returnerede med petroleum. Overfarten tog omkring seks uger.

Prisen var tvivlsom, blandt andet på grund af usikre sejlforhold om vinteren, der gjorde leverancerne uregelmæssige. I september 1887 foreslog Wulff Holm og Jensen at de skulle enes om priserne, og det blev begyndelsen til deres samarbejde.

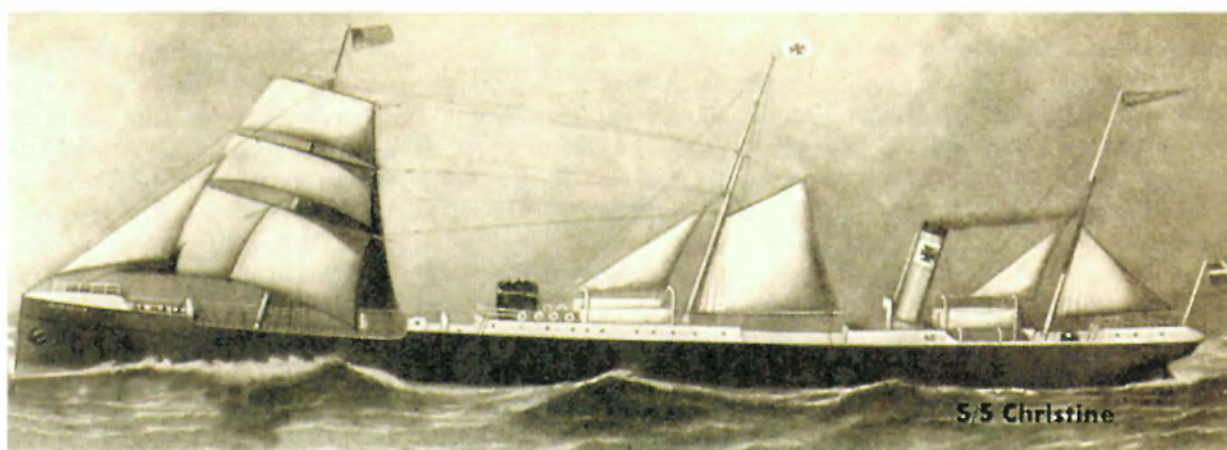
D.D.P.A. var lagt stort an, aktiekapitalen var så enorm som en million kroner, fordelt på 100 aktier à 10.000 kroner – og selskabets første bestyrelse udgjordes af de tre stiftere. Wulff blev den første administrerende direktør.

Firmaet købte straks Wulffs to petroleumspakhus ved Trøjborg Bakke i Århus og allerede året efter stiftelsen søsatte Burmeister & Wain en sejlførende tankdamper til D.D.P.A.

Den fik navn efter Jensens afdøde hustru Christine og rummede 2.400 tons olie og 450 tons kul. Så gik det slag i slag, fem måneder efter stiftelsen måtte aktiekapitalen udvides med 40%, et tankanlæg på Tuborg Havn blev suppleret med to jernbeholdere på Refshaleøen, de rummede hver 3.4 millioner liter.

To år senere byggedes yderligere to mindre tanke og snart voksede en hel petroleumby frem på Refshaleøen, med beboelse, kontorer, bødkerværksted osv.

Byen fik en betydningsfuld udvidelse, da en brand i petroleum hos en urtekræmmer fik myndighedernes øjne op for hvor farlig væsken var. Der kom forbud mod at detailhandlere havde mere end 200 pletter på lager, og de skulle være i lukkede flasker eller blikdunke. De handlende måtte ikke mere selv tappe petroleum på flasker, og D.D.P.A. oprettede derfor et tappeanlæg til cirka 100.000 flasker om dagen.





Nogle karakteristiske servicestationer fotograferet sidst i 1930'erne. Øverst den store tankstation på Strandvejen lige syd for Tuborg mellem Hellerup og Svanemøllen. Nederst den



meget specielle i gaflen mellem Bernstorffsvej og Lyngbyvej i Ryvangen. Desværre kan man ikke se at også over pumperne var der tegltag med rejsning.





Hvor dygtige er vi til at få vores kære køretøj til at virke perfekt?

Af Steffen Frølich

Nogle af os er sikkert eksperter, enten fordi vi har det som erhverv eller vi som amatører er gået professionelt til værks og har års erfaring. Men hvad med alle os andre, nogle af os klarer det helt hæderligt efter vor egen mening, men er vi nu så dygtige som vi selv tror? Andre af os erkender vor manglende viden og erfaring og må ofte søge hjælp hos den mere vidende eller hos den professionelle.

Her i spalterne i VT vil jeg gerne give et lille bidrag til alle jer, der ikke føler sig som eksperter og som gerne vil lære lidt mere.

Det er tanken igennem en række artikler at komme hele vejen rundt om det kære køretøj.

Jeg har valgt at begynde med brændstofs-systemet, for derefter at gå til tændingssystemet og mekanisk motorjustering.

Disse tre emner til en begyndelse fordi det område nok er det, der bedst kan klares af amatøren og hverken kræver adgang til værksted eller det store specialudstyr. Og så ikke mindst fordi det ofte er forskellen på at få topydelse og glæde af sit køretøj eller irritation over dårlig motorgang med mere. Samtidig er det jo også her, de fleste småfejl optræder, som man med godt kendskab til de grundlæggende funktioner i maski-

neriet hurtigt kan lokalisere og rette.

Det grundlæggende kendskab er vigtigt for forståelsen af diverse fejl, så selv om det kan forekomme nogen som lidt for grundlæggende, vil jeg alligevel tage dette med, så alle er med på den fulde forståelse.

Som sagt begynder vi med brændstof-siden.

Første spørgsmål: hvad kommer vi i tanken? Benzin selvfølgelig (vi tager diesel en anden gang). Jotak, men hvad er benzin? Allerede nu tør jeg godt vædde på at adskillige står af, hvis de skal redegøre nærmere for hvad dette fluidum egentligt er for noget.

Så jeg vil tillade mig at begynde med det.

Historisk set er benzin ikke benzin. Den er gennem årene gennemgået en lige så stor forandring som vore køretøjer, og da vi jo beskæftiger os med hele den historiske række af køretøjer, kan det være ganske interessant at se lidt på denne udvikling inden for benzinen.

Pumpebenzin er som de fleste ved en kulbrinteforbindelse, som er sammensat af en lang række forskellige kemiske stoffer. Jeg skal ikke her forsøge at give en udtømmende beskrivelse og uddanne dig til den lille

kemiker, men holde mig til de mere overordnede linier.

Der er tre grundlæggende forhold vi bør tage højde for. Brændstoffets kogepunkt, eller rettere kogepunkter, som udtryk for de forskellige forbindelsers kogepunkt. Brændværdien og modstand mod bankning.

Kulbrinteforbindelser er sædvanligvis delt i 4 hovedgrupper: paraffiner, naftener, olefiner, aromater, som alle har forskellige kogepunkter. Kogepunktet for de forskellige blandinger af motorbrændstof er mellem 40 grader og 200 grader.

Indtil midt i tyverne var brændstoffet af en temmelig simpel sammensætning og gav ofte problemer, sammen med de dengang meget primitive karburatorer. Enten var fødetemperaturen for lav, med utilstrækkelig fordampning, eller også var fødetemperaturen for høj og gav for megen fordampning. Så enten ville bæstet ikke starte eller også gik det i stå når det var godt varmt på grund af dampplommer i fødesystemet.

Antibankning klarede man ved en blanding af oktan og heptan. En f.eks. 80 oktan benzin var en blanding af 80% oktan og 20% heptan, idet heptan har den modsatte effekt af oktan.



Den amerikanske kemiker Thomas Midgley kom ind på brugen af aromatiske aminer, såsom xylidiner, og omkring 1922 påviste han den positive effekt af tetraethylbly, P_4 (C_2H_5)₄, TEL. TEL gav desværre aflejringer af blysalte på forbrændingskammerets indre, på ventiler og tændrør. Det blev modvirket ved tilsætning af ethyldibromid og halowax; alligevel tog det sin tid før det kom i almindelig brug, da man ikke havde nogen rigtig målenorm for antibankning.

Først i 1927, da en anden amerikansk kemiker, Graham Edgar, påviste iso-oktan, som han kombinerede med heptan og derved etablerede den oktan-skala vi kender, begyndte brugen af "blybenzin" at blive mere almindelig.

Faktisk er der to skalaer for antibankning. Den ene, "The Research Method", angiver bankning ved lave omdrejninger og belastning. Den anden ved høje omdrejninger og er kendt som "The Motor Method". Der er en forskel i værdier på metoderne på 5-6, med den sidstnævnte som laveste værdier.

Senere, da man begyndte at blive miljøbevidst, gik man over til TML, tetramethylbly, som giver mindre udslip af blyoxyder og kvælstofoxyder.

Under Anden Verdenskrig påviste man triptan, som man kaldte det nye

superbrændstof. Helt fantastisk var det, man kunne få 3 gange så megen effekt som med normalbrændstof på 100 oktan. Blot krævede fremstillingen mere klor end hele den daværende produktion i USA. Det kom man senere over og kunne nu fremstille triptan, trimethylbutan, i rigelige mængder. I dag bruger vi så det under den lidt ændrede kemiske betegnelse methyltertærbutylæter, MTBE, så længe det varer, men det er en helt anden historie.

Udviklingen i oktan rating har betydet mere for effektresultaterne i forbrændingsmotoren end alle andre tekniske forbedringer tilsammen. Fra begyndelsen og til 1945 skete der en forbedring på hele 416 %. Siden da er der ikke sket nogen egentlig ændring, før introduktionen af den moderne computerstyrede motor.

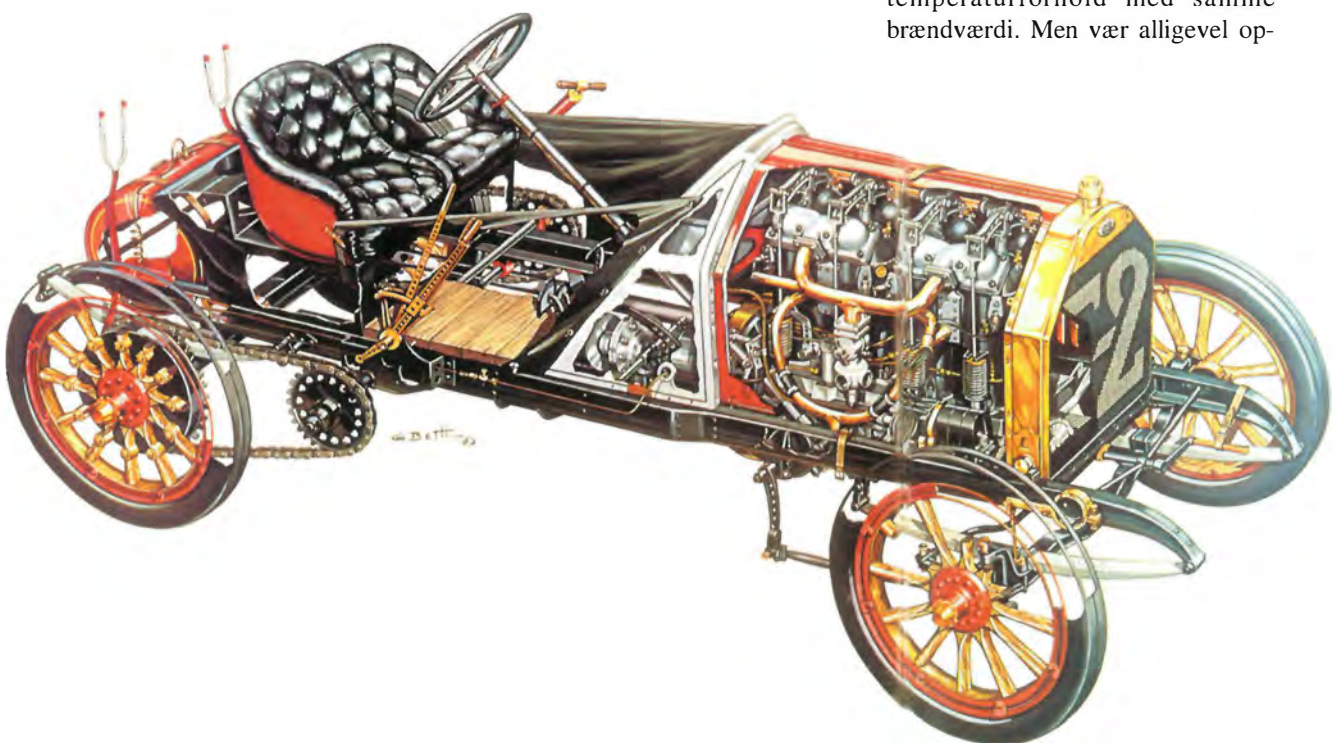
Netop det sidste er sikkert årsagen til at mange unge i dag ikke har særlig indsigt i motorjustering. Hvorfor skulle de også det, der er jo ikke meget man kan gøre på dagens moderne hverdagsbil.

Vi slipper det historiske og går tilbage til blandingsforholdet. Brændstoffets kogepunkt har som sagt en ikke helt ringe betydning. Den benzin man køber i sommervarmen er ikke den samme som den man køber om vinteren - og det er ikke den samme man køber i Kiruna som

i Sahara. Man skal derfor tænke på, at med forskelligt kogepunkt sker der en forskellig fordampning og af samme årsag ændrer benzinen egenskaber sig med tiden. Mest for vinterbenzin, der har lavere kogepunkt. Man kan således ikke opbevare benzin i lang tid, vær opmærksom på det når du tager køretøjet frem efter længere tid og der stadig er benzin i tanken.

Da indholdet af brint og kulstof er forskelligt i de kemiske stoffer der indgår i blandingen, og da blandingen har ændret sig over tiden, betyder det også at vi i mange tilfælde må ændre luft/brændstof blandingsforholdet i forhold til de oprindelige specifikationer, for at få så komplet en forbrænding som muligt. Man kan derfor ikke regne med originale specifikationer for luft/benzin blanding eller at oprindelige dysestørrelser stadig er de bedste. Kan du ikke få justeret din motor til korrekt forbrænding, kan det være en af årsagerne.

Har du justeret din karburator på vinterbenzin, kan det være nødvendigt at justere den om til sommerbenzin. Ligeledes kan man ikke forvente, at en perfekt justering gjort hjemmefra holder hele turen, hvis man f.eks. på sin sommertur kommer til væsentligt varmere områder. Problemet burde dog ikke være særlig stort, da benzinselskaberne bestræber sig for at levere benzinen til de forskellige temperaturforhold med samme brændværdi. Men vær alligevel op-





mærksom på dette punkt hvis du kører til det udlandet og nok ikke mindst fjernere udland.

Sommerbenzin med højere kogepunkt kan give startbesvær om vinteren, så har du stillet dit køretøj væk tidligt med sommerbenzin og skal starte det en kold vinterdag, vil det være en god ide at bruge startgas eller at sørge for en eller anden opvarmning. Vinterbenzin kan ligeledes give dig problemer på en varm dag f.eks. i form af dannelse af dampplommer, med motorstop til følge.

Det forhold bør du også tænke på i forbindelse med en ældre førkrigsbil. Hele brændstofs-systemet incl. karburator er konstrueret til et brændstof af en helt anden sammensætning og sikkert med et lavere kogepunkt end moderne benzin. Et forhold der f. eks. kan give problemer med utilstrækkelig fordampning og derfor for fed blanding. I det tilfælde vil det være bedst at bruge vinterbenzin da den er sammensat af dele med lavere kogepunkt.

Alkohol i små mængder med lavt kogepunkt kan også prøves tilsat. Oktan-tallet for moderne benzin kan også være for højt for dit gamle køretøj. En nedbringelse af oktantallet kan betyde en bedre motorgang, du må jo forvente at konstruktionen er indrettet til tidens brændstof. I praksis kan du gøre det ved at tilsætte lidt petroleum eller dieselolie. Det har særlig betydning for motor-konstruktioner fra før brugen af iso-oktan. Hvilket som nævnt blev påvist i 1927 og kom kommercielt i brug nogle år efter. Forskellen er, at normal oktan har molekyler ordnet i lige kæder, mens iso-oktan har molekyler ordnet mere kompakt, i et grenmønster. Den kemiske formel er den samme, C_8H_{18} . Oktan tilhører gruppen paraffiner.

For at få en forbrænding af kulbrinterne skal vi bruge ilt. Derfor skal vi blande brændstoffet med atmosfærisk luft, der indeholder en vis



mængde ilt, men ilt kan vi også få fra brændstoffet selv, hvis vi tilsætter alkohol. Jo mere simpel formelen er, jo bedre kan vi få frigjort iltatomerne og få en heftigere forbrænding. Det er årsagen til at man gerne sætter alkohol til racerbrændstof. Den mest simple alkohol er metylalkohol (træsprit) CH_3O . Etylalkohol kan også bruges, men har en lidt mere kompleks formel, C_2H_6O . Af de to har metylalkohol det laveste kogepunkt, 65 grader.

Blandingsforholdet mellem benzin og luft skal være mellem 1:8 og 1:18, gennemsnit bør være 1:14,7. for at vi får en kontrolleret forbrænding. Nedsætter vi blandingsforholdet vil der i stedet for en forbrænding opstå en eksplosion. Det skal vi i øvrigt være opmærksom på ved opbevaring af benzin, enten i dunk eller i bilens tank. En halvt fyldt tank eller dunk er langt farligere end en helt fuld. Tilsætning af selv små mængder luft til benzin i en lukket beholder gør den til en veritabel bombe.

Den kemisk korrekte blanding giver ikke den bedste ydelse. Ved praktiske forsøg for en gennemsnitsmotor har det vist sig at blandingen 1:12,5 giver maksimumeffekt, og maksimumøkonomi opnås ved 1:17. Ikke uvæsentligt at vide, når man skal

justere sin motor og vil eksperimentere med forskellige dysestørrelser. Grafen giver et billede af sammenhæng med brændstofforbrug og effekt.

I den forbindelse ses det klart, hvor vigtigt det er at få så ens en blanding tilført hver cylinder som muligt.

Dårligt udførte manifolde eller uens forarbejdede manifolde, såvel som uens justerede karburatorer ved flerkarburator-systemer, giver uens effekt og økonomi. Her kan let ligge en forklaring på manglende topydelse, enten på effekt eller økonomi.

Ved forbrændingen dannes kuldioxid, CO_2 , og hvis forbrændingen er ukomplet - og det kan skyldes enten for lidt ilt eller for dårlig fordampning - så vi får ikke fordampet brændstof tilført, dannes kulstofmonoxid CO . Brinten forenes med iltten og danner vand H_2O .

Det er derfor ikke kun til ære for biltilsynet og miljøet, at vi skal interessere os for CO -indholdet, men en måling af det kan være en stor hjælp til korrekt justering.

Brændværdien er det tredje vigtige. Jo højere brændværdi, jo mere får vi ud af hvert gram brændstof. Brændværdien måles i B.T.U. Oktan og heptan ligger højt i brændværdi,



mens etyl-og metylalkohol ligger lavt.

Jo større mængde alkohol der blandes i brændstoffet, jo kortere vil vi køre pr. liter. En 1,5 liter Alpha racer med kompressor fra 50'erne kørte kun ca. 0,5 km pr. liter ved brug af alkohol.

Kildehenvisninger:

The Encyclopedia of Motoring vol.3 part 37, Life Blood of the Motor Car, af L.J.K.Setright.

The Sportscar Engine, af Colin Cambell.

Ready Reference for Lubricant and Fuel Performance, Lubrizol.

Automotive Encyclopedia, af William K.Tobolt og Jud Purvis.

I næste artikel vil vi se nærmere på karburatoren og hvilke grundlæggende forhold vi skal interessere os for i forbindelse med korrekt justering.

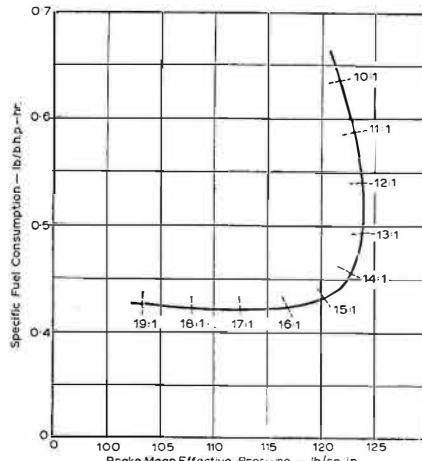


FIG. 22. A typical mixture loop

**SKEMA OVER
EFFEKT OG
FORBRUG**

SKEMA OVER FORSKELLIGE KULBRINTEFORBINDELSER:

formel	gruppe	kogepunkt	kemisk korrekt luftblanding
oktan	C8H18	paraffiner 99	15:1
di-isobutylene	C8H16	olefiner 104	14,9:1
toluen	C7H8	aromater 110	13,6:1
benzen	C6H6	aromater 80	13,4:1
etylalkohol	C2H6O	alkohol 78	8,9:1
metylalkohol	CH3O	alkohol 65	6,5:1

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

Samler Auktion

**Vi søger konstant spændende
samlerobjekter til vores 4 årlige
Samler Auktioner.**

*Gl. legetøj - Tekno-biler - emaljeskilte -
gl. plakater - gl. bilbrochurer - gl. teknik -
gl. postkort - automobilia - samt andre sjove ting.*

**Næste auktion
lørdag d. 2. december 2000
Eftersyn 24./25. november.
Katalog 25 kr.**

Frederiksberg Auktionshus
Pile Allé 15

2000 Frederiksberg
Tlf. 33 25 50 22 Fax 33 25 06 22

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



VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

DKV

Per Vase	Drosselvej 53 F	2000 Frederiksberg	2064 3110
Nicklas Jørgensen c/o Ulla Birk,	Bredgade 12, 2. tv.,	4000 Roskilde	4637 1166
Jørgen Christian Mortensen	Lundemarken 17	4000 Roskilde	4635 0866
Nick Christiansen, BMW import	Sjællandsvej 1	6000 Kolding	
Ole Schou Nielsen	Nordgårdsvej 14	4500 Nykøbing Sj.	5991 4447 NSU RO 80
Bo Overgaard	Asker Rygs Gade 15, 4. th.	1727 København V	3379 5265
Søren Christian Sørensen	Langebjergvej 265 A	3050 Humlebæk	
Nina Hansen	Mønvej 80	4720 Præstø	2092 1549
Jørgen Pedersen	Plantagevej 21, Rønbjerg	7800 Skive	9753 4003
Johnny Marcussen	Stevningnorvej 9	6430 Nordborg	7445 9522
Hans Kristian Skibby	Aagade 23, st.	7160 Tørring	7580 1190
Palle Janus Jensen	Hagenørvej 60, Skærbæk	7000 Fredericia	7556 3395
Mikael Poulsen	Åmosevej 37	4450 Jyderup	5927 7863
Steen Johannesen	Haarlev Bygade 34	4652 Haarlev	
Per Christoffersen	Dalsvinget 5	5270 Odense N	6618 1144
Martin Boie Nielsen	Hovedvejen 146, 2. le. C	2600 Glostrup	
Bruno Petersen	Spættevej 15, Øster Snede	8723 Løsning	7589 3481 Matchless
Knud Erik Østergaard	Rørrosevej 103	3200 Helsingø	4879 4090
Dan Pedersen	Munkesøvej 9	3490 Kvistgaard	
Lars Torp Hansen	Knudsvej 10	4623 Li. Skensved	
Niels Jeppe Josefsen	Brusgårds Alle 4	7900 Nykøbing M.	9772 1417
Morten Bøe	Janus La Coursgade 18, 3. th	8000 Århus C	8618 1772
Martin Damgaard	Allikevej 10	4100 Ringsted	5764 1266
Vinnie Refstrup	Pinjevej 21	3000 Helsingør	4922 3955 Citroën B 11
Jørgen Eriksen	Uglestien 4	3480 Fredensborg	2164 6160 Chevrolet Camaro
Christian Møller	Rosenholms Alle 16, 1. tv.	2500 Valby	3617 7917
Jørgen Helbo Pedersen	Kastanievej 30	2840 Holte	4542 4420 Sunbeam Alpine
Steen Larsen	Humlevej 19	4600 Køge	5663 2826
Klaus Bondam	Reventlowsgade 26, 3. th.	1651 København V	3325 0331
Christoffer Berdal	Reventlowsgade 26, 3. th.	1651 København V.	3325 0331
Lars Loding	Digitervænget 179	9550 Mariager	9854 1611
Tonny Jantzen	Veksø Stationsvej 5	3670 Veksø	
Ole Lyng	Strandmarksvej 25	3630 Jægerspris	
Vagn Frank Hansen	Stavnsbjergvej 45	4330 Hvalsø	4640 8941 Harley Davidson
Lennart Hansen Corydon	Plantagevej 2 B	6270 Tønder	
Benny Stelmach	Ternebakkevej 12	8700 Horsens	7564 0406
Klaus Hermansen	Grønnegade 23, Troense	5700 Svendborg	6222 6320
Morten Møller	Elsevej 1	3060 Espergærde	4913 1378
Jes Larsen	Klintholmvej 35	6731 Tjæreborg	7517 5869
Daniel Tristan Profitlich	Falkonervænget 29, 5. tv.	1952 Frederiksberg C	3535 1829
Ludvig Andersen	Syrenvej 1 B	7080 Børkop	7586 7122
Bo Jønsson	Kertemindegade 1. 4. tv.	2100 København Ø	3538 4825
Ariane Duttilo	Tillitsevej 72	4983 Dannemare	2192 7329
John Andersen	Ndr. Kobbelvej 27	7000 Fredericia	
Martin Rode	Vintervej 8	2920 Charlottenlund	3990 0301 M.G. A
Anne Kirstine Dahl-Nielsen	Brobergsgade 8, 2. tv.	1427 København K.	3296 2066 Morris Minor 1000
Ivar Foli	Lysefjordsgade 3, 1. th.	2300 København S	
Kurt Nielsen	Egeparken 82	6230 Rødekro	7466 1779
Hans Sørensen	Svejaasen 30	3210 Vejby	4870 5642 Morgan +4
Martin Hyllested-Vest	Gl. Kongevej 120, 3. th.	1850 Frederiksberg C	3331 8270
Kim Lindahl	Tjørnevej 9	3070 Snekkersten	4922 0909 Mercedes-Benz 190 SL
Lars Dragkilde	Christianslund 112, B.	8300 Odder	8654 2007 Volvo P 1800 S
Helge Frederiksen	Constantiavej 8	2960 Rungsted Kyst	4586 0771
Christina Schönebeck	Struenseegade 46, 3. th.	2200 København N	2211 3979
Jess Rasmussen	Korsnæbsvej 78	4673 Rødvig	5650 6207
Jørgen Jørgensen	Bogøvej 5	6430 Nordborg	7445 0851 Willys CJ6
Morten Scheving	Kanalens Kvt. 116, 1. tv.	2620 Albertslund	4492 6886
Camilla Demandt	Bustrupgade 5, 4. th.	1737 København V	3322 2925
Henning Brønnum	Over Hollufvej 32, Over Holluf	5220 Odense SØ	6593 4656 Mercedes-Benz 190
Pedro Cordero	Birkesvinget 3	8462 Harlev J.	
Jens H. Petersen	Gl. Køgelandevej 736	2660 Brøndby Str.	4354 8480
Jens Frich	Pallasvej 23	6960 Hvide Sande	
Jens Eickhoff	Vilhelmshåbsvej 10	2920 Charlottenlund 3	963 6526 M.G. B
Thomas Dybdahl Agger	Skovhusvej 9	9240 Risskov	2141 0914
Erik Dam	Nordre Strandvej 243	3140 Ålsgårde	4970 7777 Volvo 1800 ES



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Mercedes 230SL 1963, 150 hk, aut., metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/C, ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinyl interiør. Nyrenoveret og indregistreret. Salgspris kr. 195.000.

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.

De Soto Automobilsprøjte 1957, sorte plader i meget fin stand med alt udstyr, kr. 65.000, gerne bytte.
Henv. tlf. 55992565.

Ford A 1931 Tudor sedan, velkørende, nye dæk og god mekanisk stand. sorte plader, trænger til betrak på tag, pris kr. 48.000.
Henv. tlf. 48706437.

Morris Marina 1100 årg. 1964. 97.000 km, renoveret for kr. 35.000. Et år til syn, pris kr. 12.000.
Morten Petersen, tlf. 86924608.

Vauxhall Magnum 1800 årg. 76. Lidt rust i bund og skærme men komplet, kr. 6.000.

Commodore B sedan, i god stand, skal males og bremses reparerer, kr. 6.500.
Commodore B coupé, motor lige renoveret, lidt pladearbejde, kr. 8.000.
Kadett B coupé, mekanisk ok, kr. 3.500.
Ove H. Iversen, tlf. 75339321.

Opel GT 1900 årg. 1971, 2,0 ltr. ombygningsmotor, alarm, alu-fælg, bordeaux, synet, flot ude/inde, pris kr. 69.500.
Henv. tlf. 96149171

Ford Galaxie årg. 1964, 289 V8 (7-8 km/ltr.). Æn-ejers, rustfri, uforस्कammt fin orig. stand, blå, perf. krom, nyt gulvtæppe, udstødn., dæk, kører som en drøm. Privat imp. California. Sælges u.afg. kr. 60.000, el. bud.
Kim, tlf. 22332563/32523630.

GTV Bertone 1750 årg. 1970. Enestående chance for at bygge den bedste bil eller racer. Karrossen er sandblæst, minimalt pladearbejde. Spærredifferentiale og næsten alle dele fra anden bil medfølger, kr. 31.500.

Lotus Europa årg. 1971. Bilen er med engelske papirer og totalt adskilt. Twin Cam karrosse, R 16TX motor, fire-trins gearkasse og nogle nye dele. Sælges samlet evt. delt.
Henv. tlf. 44996695.

Fiat 128 Sport Coupé årg. 1975. 1,5 ltr. motor, rød, pæn i lak, trænger til ny bund, billig sportsvogn. Pris kr. 5.000.
Henv. tlf. 75553980.

Austin Seven 1932, synet og indreg., kr. 65.500.

Wolseley 300 1964, synet og indreg., kr. 49.500.

Fiat 1400 Venezia 1957, synet og indreg., kr. 49.500.

Bentley 1950, synet og indreg., kr. 225.000.

NSU Prinz 1969, synet sidst 1995, kr. 14.500.

Chevrolet 1927, meget sjældnen model, roadster 4 cyl. m/sviger morsæde, synet og indreg., kr. 95.500.
Teddy Jensen, tlf. 75667355.

M.G. B 1963, rest. påbegyndt med DK-papirer, sælges gr. særlige omstændigheder, pris kr. 45.000.

M.G. Midget 1971, ombygget til historisk race, meget fin stand. Tidligere dansk indreg., men uden papirer, pris kr. 35.000.
Peder D. Pedersen,
tlf. 40292161/64462258.

Plymouth coupé 1952, 2-dørs, 3 gears manual, 6 cyl. flathead, nyt indtræk, rust i bund, fra Texas - uden afgift, pris kr. 19.100 eller bytte med anden sjov bil.
Tommas, tlf. 56140016,
e-mail: andorra@get2net.dk

Chevrolet cabriolet årg. 1932. Æn ejer, original regning haves. Køreklar men mangler lidt finish, pris kr. 75.000.
Henv. tlf. 36410835.

Ford Taunus 17M P2 1958 (flyvende tæppe 4d). Sidst synet 31.10.97 (5 år til syn), sorte plader, kørt ca. 70.000 km. Gamle papirer følger. Kørt af samme ejer på Fyn indtil 5.3.99, pris kr. 38.000.

Fiat 508 Balilla 1937, synet 8.9.98 (6 år til syn). Kølergrill er lidt defekt i forkromningen, ellers en pæn og sjældnen vogn, kører godt, pris kr. 49.000.
Henv. tlf. 97836722.

VW transporter årg. 1972, hvid. Motor udskiftet med ny i 1992, den har nu kørt 50.000 km. Bilen er velholdt og velfungerende. Indrettet som autocamper af Westfallia, sælges efter syn, pris kr. 25.000.
Lars AA. Olsen, tlf. 45832264.

DKW Munga jeep (Det Tyske Forbunds-værn) 1963, fin stand, pris kr. 14.500.

Rover 2600 SDI 2600, 5 gear, kr. 6.800.
Henv. tlf. 55992565.

Austin Dorset 1948, indregistreret, synet 1999, kr. 39.900.
Leif Brandt Thomsen, Gl. Tyregodvej 4, 7330 Brande.

Jaguar Mk II 340 1968. Meget fin stand såvel teknisk som udvendig og indvendig. Sølvmetal med rødt læder. Flot træværk. Bilen er ikke concours, men smukt patineret. Netop synet. Pris kr. 200.000.
Søren Bagge, tlf. 39637112 (aften) el. mob. 26276871.

Morris Minor 1000 Super årg. 1970, synet 6.6.00 uden anmærkninger, meget flot og velholdt, kører godt, pris kr. 26.000.

Henv. tlf. 33365397,
e-mail: larsschroder@hotmail.com

De Soto Six årg. 1931, 2-dørs sedan, alt i tip top stand, aldrig vinterkørt, er indregistreret, sidst synet i 1977. Kun 2 ejere. Km-garanti 76890. Kr. 99.800.
Lars Hornung, tlf. 47531034.

Rover 3500 V8 P6 1974 aut., grøn, sort top, el-soltag, sorte plader, aldrig svejset, god stand, nysynet, kr. 45.000.
Rover 3500 V8 P6 aut, 2 stk. + masser af dele, kr. 10.000.
Henv. tlf. 40301787.

VW boble årg. 1970, signalorange, én ejer, trænger til en kærlig hånd, pris kr. 5.500.
Henv. tlf. 75344343 el. mob. 20772086.

Citroën ID 20, årg. 1969, motor hovedrep., karrosseri renoveret, nye dæk/fælg, ny el-bagrude, nyt indtræk, ny udstødning og meget mere, hvid med cremefarvet tag, er indregistreret, pæn og velholdt, pris kr. 49.500.

Henv. tlf. 86202046.

Mercedes 200/8 1970. Synet juli, sorte nr.plader, hvid, pris kr. 38.000.
Henv. tlf. 38807060/38740875.

Jaguar Mk II 1960, 3,8 ltr. Manuel el-overdrive og pladehjul. Totalrestaureret på aut. værksted 92/93, kun sommerkørt siden. Marineblå ude/inde med ny læderkabine. Original el.bagrude og krom. Eks-traudstyr: alu-inderskærme og rustfri stål-udblæsning. Fuldt sæt trådfælg med fine dæk kan evt. medfølge. Perodesynet september 2000. Prisdé kr. 250.000, sælges eller byttes med XK eller XKE.
N. Petersen, tlf. 39658033, fax 39658038,
e-mail: n.o.p@get2net.dk

Fiat 500 F 1971. Hvid, kun kørt 7.000 km siden totalrenovering i 1989. Kørt ialt 63.000 km fra ny. Sommerkørt garagevogn i ualmindelig flot stand. Synet 7/99. Sælges p.gr.a. pladsmangel. Pris kr. 35.000.
Hans Jacob Sørensen, tlf. 32940444.

Mercedes Benz 200/8 1969, benzin. Ratgear, sofaforsæde, 2 ejere, ingen rust, god motor, nyere dæk, udstødning, støddæmpere, cd-anlæg. Grim lak og grimt indtræk. Kører dagligt. Skal synes senest 18. oktober. Nem at syne, pris kr. 9.000.
Henrik Rødsgård, tlf. 35421687.

M.G. B roadster 11/68 tartan red, født dansk, reg.: TN 34.000. Nyrestaureret, ny bund komplet, nye skærme, inderskærme, frækt rødt instrumentbrædt, nylakeret ud- og indvendig, perfekt, hvid hardtop, sort kaleche, har været min sommerbil i 15 år,



KØB - SALG - BYTTE



har ikke kørt i regn i 6 år, - derfor kr. 144.900. Parker den i stuen og du er klar til foråret, indreg. incl. moms og afgift.

M.G. A coupé (fast tag), hvid med sort læder. Delvis restaureret og i hel tilstand, ramme ok, uden syn kr. 44.900 incl. moms og afgift.

Tom Worup, tlf. 86892767/40282767.

Triumph Spitfire Mk II 1968. Renoveret i 1997, nyt karrosseri, ny kobling, benzinpumpe, vandpumpe, starter, nye lædersæder og bundmætter. Fårve rød med sort kaleche. Kørte i sommer Danmarksløbet fra Gedser til Skagen, synet, pris kr. 65.000.

Bent Jessen, tlf. 74744483.

Volvo 142 1970 m. træk, 190.000 km, sidst synet 1998, afmeldt 20.07.00 på sorte plader, for god til ophug, kr. 2.000.

Volvo 245 caravan 1976, automatgear, 297.000 km, afmeldt 31.01.00, for god til ophug, kr. 2.000.

Ford Escort 1100 De Luxe 1974, sorte plader, kun 40.000 km, én ejer, rigtig velholdt, nysynet, kr. 37.500.

E. Christensen, tlf. 57613819 efter kl. 18.

Chevrolet 1939, Master 85, mange dele også nye, god stand, prisidé kr. 18.000. Bøje Hansen, tlf. 75321515.

Opel Rekord 1700 van/combi 1967, kr. 2.800.

VW 1200 årg. 1971, kr. 3.200.

Henv. tlf. dag 62210590, aften 62243676.

Fiat 1800B 1963 komplet.

Fiat 1100D 1963, grundet efter pladearbejde, ekstra bil medfølger. Giv et bud.

Gert Rasmussen, tlf. 54434732

e-mail: kjgr@post.tele.dk

Austin 1100 Van den Plas Princess. (FWD) 1966 (= kvart vægtafgift fra 2001).

Den absolutte topvariant af BMC 11/1300 serie, med læder, træpaneler, picnicborde, 2 karburatorer og aristokratfront. Bilen er original dansk, komplet men skal totalrestaureres. Reservedele kan fås fra England, desuden medfølger der dele fra en ophugget tilsvarende, eventuelt kan andre dele (bl.a. NOS) indgå i handlen. Prisen forestiller jeg mig skal ligge på kr. 5.000, men har du en Morris 2200 kan den indgå i bytte.

Henrik Thostrup, tlf. 44445619.

e-mail: henrik.thostrup@teliamail.dk

Mercedes 220SE-111 1963 med 2,5 6 cyl. motor, pris kr. 105.000. Brigitte, tlf. 21427755.

Volvo Amazon 121 1966. Perlevid, én ejer, 68.000 km, fuld historie, sorte nr. plader, utrolig velholdt. Ole Callesen, tlf. 74561611

Chevrolet Chevelle Malibu 1969. Hvid 4-dørs sedan med 6 cyl. række motor på

142 hk. Kører fint og er velholdt udenpå som indeni, pris kr. 50.000.

Phillip, tlf. 74651150/20405116.

Fra **Chevrolet-samling** sælges:

29 rdsbil coach.

29 coach, under rest.

33 std. coach, urest.

33 coach, næsten færdigrest.

33 coach, under rest., undervogn færdig.

33 coach, original, adskilt.

34 std. coach, rdsbil.

35 std. sedan, urest.

35 Town Sedan De Luxe, urest., god og sjældent.

32 lastbil 2,5 T, urest., adskilt.

34 lastbil chassis 2,5 T m. for- og bagtøj.

46 lastbil m. tiplad 6T, rimelig (gl. rest.).

47 lastbil, adskilt, urest.

31 autocamper, urest.

Henv. tlf. 75384111/24233823.

Renault 1923, 4-dørs, eneste i DK, prisidé kr. 30.000.

Henv. tlf. 75586178.

Biler købes

Opel Six 2,0 cabriolet evt. Super Six årg. 34-38, urestaureret.

A. Andersen, tlf. 86926511

Dele til biler sælges

Mange motordele **Toyota 60-70**, samlet kr. 2.000.

Gert Rasmussen, tlf. 54434732,

e-mail: kjgr@post.tele.dk

Oprydningssalg. Lørdag-søndag d. 28. - 29. oktober mellem kl. 10 og 17. **Bilreservedele** fra tidligere medlem Hans Mejer Larsen, Taulov er nu til salg. Kolding landevej 102, 7000 Fredericia. Evt. oplysninger tlf. 75928949 efter kl. 16.30.

Mercedes 4 cyl dieselmotor m/gearkasse type OM 314, som ny, kr. 1.200.

BMC 4 cyl 1500 benzin motor, meget fin stand, kr. 3.500.

Henv. tlf., 55992565.

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

VW Passat 1973: 1 ny forkofanger kr. 400

Saab 99 1968: 1 enkelt forrør med lyddæmpere kr. 300, 1 højre baglygte, kr. 100.

Opel Commodore A/Rekord C: 1 ny højre bagkofanger kr. 450. 2 rep. plader før baghjul kr. 50 pr. stk.

Volvo 444 1957: 1 viskerarrangement kr. 500, 1 ratstamme med styrehus kr. 500, 1 instrumentgruppe m.m. kr. 500.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Chevrolet motor årg. 1931, køreklar, prisidé kr. 4.500.

Bøje Hansen, tlf. 75321515.

2 dæk og slanger 450-19 2-5 m/m mønster kr. 375 (nypris kr. 3.200).

Koblingsbelægning til **M. G. Y Morgan 4/4 Morris Ten årg. 45-51**, kr. 125.

Henv. tlf. 75586178.

Chevrolet 1928: 1 stk. startmotor kr. 100, 1 stk. dynamo kr. 100.

Chevrolet 1931: 1 motorhjul til bg. sider kr. 1.000. Dobb. for- og bagkofangere m. stivere klar til forkromning kr. 2.000. 2 stk. nye kofanger-center medaljoner à kr. 150 samt flere brugte à kr. 25. 6 stk. positionslygter til torpedoen kr. 500. 1 stk. benzintank kr. 200. Ny forplade under køler kr. 500. 1 stk. ny Trico vakuumpisker-motor, byttes med en håndbetjent Trico viskermotor. Instrumentpanel kr. 200. 2 stk. forlygter med gode paraboler à kr. 400.

Chevrolet 1929-1931: 2 stk. gearkasser à kr. 400. 1 stk. foraksel m. bakker, tromler og styrestænger à kr. 400.

Chevrolet 1933: 1 stk. enkelt forkofanger kr. 200. 1 stk. tank kr. 200.

Jens Rasmussen, tlf. dag 86192930, aften 86178002.

NSU Sport Prinz Spider: bagerste kofanger kr. 2.000.

Mercedes 107: forkromede pynteskærmer. nye, kr. 500.

Henv. tlf. 75665898.

10-12 tons **reservedele til gamle biler** sælges helst samlet, alt tages i bytte, hvad med motorbåd/sejler???

Teddy Jensen, tlf. 75667355.

Chevrolet 1928: h. forskærm, ny.

Chevrolet 1931: h. forskærm m/brønd, brugt dog i god stand.

Chevrolet 1933: starter, tænding, støddæmpere, for- og baglygter, fortøj, evt. andre ting.

Chevrolet fælge 16" og motorblokke årg. ?

Ford A 1929: for- og bagskærme og mange andre ting.

Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

Chevrolet 53-54: original radio m. højttaler kr. 1.200.

51-52: nye orig. grilldele.

54: orig. kølerfigur, ny, kr. 800.

49-54: værkstedshåndbog kr. 325.

53-54: gummilister til 4-dørs model, kr. 825.

53-54: gummilister bagklap kr. 435.

Samt meget andet nyt og brugt til **Chevrolet før 55.**

Henv. tlf. 40735333.

Ford V8: forskellige reservedele sælges. Ring og hør.

Henv. tlf. 65961303.

Dele til biler købes

Taunus 12M 1960: reservedele, nyt og gammelt.

Erik Hansen, tlf. 23465016.

Fiat 124 Spider 2,0 le: luftfilterhus evt. overdelen købes eller byttes med luftfilter og karb. til 2,0.

Poul Jørgensen, tlf/fax, 64412973.



KØB - SALG - BYTTE



Rover P4 1950: 1 stk. fælg, 1 gearkasse m. overgear. Pyntelister til for- og bagruddede, mere eller mindre pæne, 1950-53. Bent Munter, tlf. 65941921

Mustang Hardtop 71 eller Fastback 71-73: original udstødning. Henv. tlf. 75586178.

Chevrolet årg. 33 Master cabriolet: motorhjul, horn, sæder, dæk (5.25x18), detaljeret snittegning over trækarosseri.
Saab 95: bagstøddæmpere. Bøje Hansen, tlf. 75321515.

Austin 7 1934-35: Lucas model nr. SF28A, type BN. Gerne med defekt spole. God pris gives. Jørgen Sjøntoft, tlf. 39661919.

MC sælges

Triumph 500 Speed Twin 1962. Orig. cross/trail-maskine, alu-tank, olietank, skærme. Oplagte udstødn.rør, totalrestaureret i DK (km:0). Skal ses og prøves. Priv. imp. fra UK. Sælges u.afg. kr. 32.500. Kim, tlf. 22332563/32523630

BSA 1952 C11 250cc, topventilet, sorte plader, nysynet, kr. 26.500.

AJS 1930 500cc „Big Port“, topventilet, fin stand, kr. 38.000.

DKW 1957 350cc Weltmeister, restaureret. Fin stand, kr. 35.000.

DKW motorcykler fra 1928-1938 til restaurering sælges. Henv. tlf. 55992565.

DKW Racer (1.000 m) m/250 cc fabriks-tunet motor. MZ magnetænding. Tilhørt Erhard Fisker, DM maskine, kr. 12.500. Henv. tlf. 55992565.

BMW R 25/3 årg. 1954, meget flot, totalt restaureret alt er i orig. Indreg. Med sorte plader. Instruktionsbog, reservedelister og arbejdstegninger medfølger, pris kr. 38.000 el. bud. John Sørensen, tlf. 49139209 efter kl. 16.

Harley Early Shovel 1967, pris kr. 150.000. Brigitte, tlf. 21427755.

Nimbus C Luxus 1938. Har ikke kørt siden restaurering. Flot, synet 8. september 98, pris kr. 46.000. Henv. tlf. 97836722.

Nimbus Sport 1939, nyrenoveret, kr. 53.000.

Nimbus Sport 1939, meget orig. med Bender sidevogn, kr. 55.000.

BSA S 31.7 500cc sideventilet Slooper, kr. 28.000. Henv. tlf. 48706437.

Velocette Venom 1958, 100% orig., hovedren. motor i England, bilag herfor forefindes, pris kr. 55.000 0 kostpris £ 4.500. Afgift andrager i.h.t. brev fra Told og Skat kr. 1.800. Henv. tlf. 21242902/40722798.

NSU Superlux 1955, nyrest. i orig. blå farve, synet og motor hovedrep., kører perfekt, pris kr. 19.900. Henv. tlf. 74623547 evt. e-mail:finnmatthiesen@mail.tele.dk for fremsendelse af billeder.

Ariel VB årg. 1953 600cc SV. Rød, totalrenoveret, meget fin stand, skal ses, sælges kun grundet pladsmangel, prisidé kr. 40.000.

Henv. tlf. 75362084
e-mail:toennies@vejnetnet.dk

Harley Davidson WLA 1942. Civil version med store skærme, håndgear og 16" hjul. Restaureret i 1997. 12 volt. Motor og gearkasse komplet renoveret, pris kr. 85.000. Henv. tlf. 40455276.

Honda CB 77 årg. 1962, blå, nyrenoveret m. patina. Et ekstra stel + masser af motordele, forgafler, hjul, benzintanke + m.m., prisidé kr. 20.000, kan handles. Henv. tlf. 26826050/45931343.

Dele til MC sælges

BMW R60 gearkasse, kr. 2.500. Twinsadel som ny, kr. 1.200.

NSU Prima, dele fra kr. 50.

NSU Max/Lux sidevognsbespænding, kr. 400.

DKW fælg, pæne, kr. 300. 1 sæt bagfodhvilere, nye, kr. 200.

Adler MB 250 benzintank, sort m. stafferinger og tankemblemer og knæpuder, kr. 1.000.

NSU Quickly scooterskærm, sandblæst og grundet, kr. 400.

NSU Prima scooter dele fra kr. 50. Henv. tlf. 75665898.

Automobilia sælges

Til alle **Rootes biler** med 1725cc motor: 1 værkstedshåndbog i ringbind på engelsk, kr. 200.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

3 stk. **læderindbundne bøger** om **automobilen og dets mænds historie** på 1600 sider, fra bilens ungdom til bøgernes udgivelse i 1937, kr. 600.

Chevrolet 1927-1928 model AA og AB. Reparationshåndbog på dansk (meget velholdt) kr. 500.

Jens Rasmussen, tlf. dag 86192930, aften 86178002.

Håndbøger: Ford Y 1933, kr. 150. Ford C 1935, kr. 200.

Reservedelkataloger: Y 1933, kr. 150. Y og C 1935, kr. 200. Chevrolet 1929, kr. 100. Rep.håndbog Chevrolet 1929-36, kr. 225. Betriebsanleitung Kapitän 1950, kr. 125. Workshop Manual Anglia Prefect 1953-59 and Popular 1959-62, kr. 125. Morris Oxford and Cowley Car Manual 1927, kr. 200. Birger Søndergård, tlf. 58869408.

Diverse sælges

Delage træværktøjskasse L:58 B:22 H:15, kr. 350.

1 stk. bedstefarcykel 3/4 rest. 2 bedste-morcykler. 1 oldefarcykel m. 5/8" kæde og træhåndtag. 1 oldemorcykel m. 5/8" kæde og træhåndtag. Samlet prisidé kr. 400.

Henv. tlf. 75586178.

Metaldrejbænk (1,5m) og Aboga bore- og fræsemaskine. Herudover drejeskål, fræsere og tilbehør. Kim D. Larsen, tlf. 21203612.

Opbevaringsplads til enkelt bil i Kildebrønde ved Høje Tåstrup, meget fin indkørsel. Henv. tlf. 43520704.

Auto-transport udføres i ind- og udland, rimelig pris. Ernest, tlf. 0045-62515210/mobil0045-29445824.

Benzinstander Shell 5 ltr.'s totalrenoveret, kr. 2.500. Henv. tlf. 75665898.

Brandmateriel, diverse pumper, vogne, uniformer, tilbehør m.m. Henv. tlf. 55992565.

Hydraulisk **værkstedsdonkraft** til smøregrav Sigurd Stenhøj 3 ton. Gerne bytte med kompressor. Jan Klarskov, tlf. 62206621.

Campingvogn MKP Petit 1970, hvid. Lille skøn velholdt vogn, egenvægt 425 kg totalt 600 kg. Nyt dobbeltgasblus, elvandspumpe, 12/220 volt. Akkumulator. tv-antenne på teleskopmast, sælges synet og indregistreret, klar til at køre med, kr. 12.000. Henv. tlf. 43902410/40584290.

Veteranfly Motorfalke A 25 1965. Meget velholdt eksemplar, der flyver i Skive Flyveklub. Sælges for højeste bud, og byttes gerne med næsten alt af værdi, der ikke optager plads i min garage, dog kan veteran-mc accepteres. Teddy Jensen, tlf. 75667355.

Belzer Vanadium Extra, fornemt værktøjsæt i original kasse, kun lidt brugt, 43 dele, bl.a. ring/gaffel 10-27 m/m og top 8-32 m/m, under halv nypris, kr. 1.850. Henv. tlf. 45422550.

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

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