

VETERAN TIDENDE



Nummer 293 - november 2000 - 30. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



Dansk Veteranbil Klub	Forsikringsforhold	Mødesteder	Veteran Tidende														
<p>Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorthé Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Telefontid kl. 10-13 Internetadresse: www.veteranbil.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p>	<p>Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p> <p>Registre</p> <p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</p> <p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p> <p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p> <p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198 eller Hans Henrik Havsted, 4640 0017</p> <p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p> <p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: René Dalager, 6533 1690</p> <p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller Arne Jespersen 8698 5504</p> <p>Midt-Vest: Se klubaktiviteter</p> <p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p> <p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p>	<p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4100</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p> <p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p>Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og restaurering : P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>I redaktionen desuden: E.W. Necsgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p> <p>Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dog d. 20. for læserbreve og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reprojektere.</p>														
<p>Bestyrelsen</p> <p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hornbæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p> <p>Næstformand Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 7445 9450</p> <p>Sekretær, Registre og sektioner Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p> <p>Kasserer Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrölich@vip.cybercity.dk</p> <p>Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Saksøbing - 5470 0358</p> <p>René Dalager Nyborgvej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p>Sektioner</p> <p>Morris 8: Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p> <p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p> <p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p> <p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p> <p>Ford T: Jon Friis Wandall 63907040</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p> <p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p>	<p>Bibliotek</p> <p>Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p> <p>Forsikring</p> <p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p> <p>Revision</p> <p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p>	<p>Annoncepriser:</p> <table border="0"> <tr> <td>1/1 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 2.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 4.500,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve (bagside)</td> <td>kr. 6.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 1.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 2.500,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 700,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 1.500,-</td> </tr> </table> <p>Lay-out, sats og tryk</p> <p></p> <p>ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>	1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-	4 farve	kr. 4.500,-	4 farve (bagside)	kr. 6.000,-	1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-	4 farve	kr. 2.500,-	1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-	4 farve	kr. 1.500,-
1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-																
4 farve	kr. 4.500,-																
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-																
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-																
4 farve	kr. 2.500,-																
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-																
4 farve	kr. 1.500,-																
<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 3819 8272</p> <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen</p> <p>Fyn René Dalager</p> <p>Jylland Frits B. Johansen</p>																	

Forsiden: Ford Galaxie 1964

Foto: Hans Pedersen

Næste Veteran Tidende udkommer uge 50 2000

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Månedens køretøj	18
Synspunkt	4	Automobilpolstring	22
Noter	5	Noter	28
Klubaktiviteter	6	Motorhistoriske møder	29
Retromobile	8	Nye medlemmer	30
Boganmeldelse	9	Konkurrencen	32
En værre historie	10	Køb/salg	33
Om bilimport fra Tyskland i 1919	14		



KLUBMØDER

November

16. 19.00 Spjald. Klubmøde.
 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. 18.30 Ristrup. Julefrokost.
 6. 19.00 Vesterhede. Julefrokost.
 7. 19.30 Rødekro. Julefrokost, bemærk en uge før sædvanligt.
 7. 18.30 Nivå. Julefrokost på Sommers Automobilmuseum i Nærum. Se Klubaktiviteter.
 12. Kværkeby – obs dato – julefrokost.
 14. 18.00 Børkop. Julefrokost.
 14. 19.00 Spjald. Klubmøde.

Januar

2. 19.30 Ristrup. Klubmøde. Video om Herregårdsløbet.
 11. 19.30 Rødekro. Jørgen Lind fortæller om Fanø-løbene.
 11. Børkop.
 13. 14.00 Ristrup. Biblioteksdag.
 30. 19.30 Egeskov. Filmaften.

Februar

6. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
 8. 19.30 Rødekro. Bilens Historie.

LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

November

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.

Juni

10. Brønshøj-løb. For køretøjer før 1935.

August

18. Arresø Løbet 2001, for biler og motorcykler før 1976. Info Arne E. Pedersen, tel 4772 4187.



Visioner

Visioner skal der til for at bringe DVK ind i det nye årtusinde. Visioner havde Poul Suhr! Visioner mangler jeg i den siddende bestyrelse, som jeg trådte ud af på grund af skuffelse over politisk kandestøberi, der efter min mening ikke hører hjemme i denne sammenhæng. Det er dog historie og meningstilkendegivelserne har været mange på disse sider. Det er i stedet vigtigt at prøve at se fremad for at finde vejen til en stærk og levedygtig klub, der kan forene øst/vest – ung/gammel – før-/efterkrigs modeller omkring interessen for de motorhistoriske køretøjer. Her er mine kæpheste: Mere støtte til mødesteder, løb/arrangementer og ikke mindst en styrkelse af sektioner og register.

Moralsk støtte til mødesteder, løb/arrangementer kan etableres gennem seminarer for mødestedsledere og løbsarrangører, hvor der kan udveksles erfaringer og gode ideer. Økonomisk bør mødestederne have en større budgetramme. Til løb/arrangementer kan der i dag bevilges henholdsvis kr. 1000,- eller kr. 5.000,- afhængigt af om det drejer sig om et endags eller flere dages arrangement. Disse tilskud forslår som en skrædder i helvede og bør øges betydeligt. Til gengæld bør der stilles krav til beskrivelse af koncept, budget og ikke mindst DVK's synlighed ved arrangementet. Samtidig bør der fastlægges en politik for støtte til møder/aktiviteter uden for DVK's regi.

Med bedre moralsk og økonomisk støtte vil der være givet bedre mulighed for at kunne skabe aktiviteter, men det forener ikke i sig selv klubben på tværs af diverse skel. Her mener jeg at DVK's sektioner skal styrkes og udbygges.

I de sidste år har vi mistet Historisk Motor Sports Sektion, Ford T Registret og har måttet sige nej til en Fiat sektion, da vi ikke har haft regler der kan håndtere klubber i klubben. Historisk Motor Sports Sektion fordi man var bange for at den kunne blive en økonomisk belastning for DVK. Ford T registeret fordi de etablerede sig med egen bestyrelse, klubblad mm. Alle tre fordi de også optager medlemmer der ikke er medlem af DVK. Der skal udarbejdes et koncept der sikrer at man kan samle disse under sine vinger frem for at udstøde dem af reden.

Et større antal aktive og strukturerede sektioner, moralsk og økonomisk støttet af DVK, bør være et mål for fremtiden. Sektioner er et perfekt sted at pleje særinteresser – det kan være førkrigsbiler – det kan være madpakketure ... - Ja det kan strække sig til f.eks. en Opel Kadett sektion med appel til de yngre generationer. Til gengæld så jeg gerne at de ældre generationer viste flaget lidt oftere ved de bredere arrangementer. Holder man sig for sig selv, kan man ikke samtidig klage over at man savner nyt blod. Findes der en bedre måde at forelske sig i et køretøj end ved at høre en beretning eller få en oplevelse om og med lige netop det specielle køretøj? Samtidig påhviler der også DVK et vist ansvar for opdragelse af de nye generationer, der kun kan opfyldes ved at bruge tid sammen.

Den forrige bestyrelse, som jeg var medlem af, sov i timen og fik ikke rettidigt fundet mulige jysk/fynske kandidater...?, med det resultat at der over en 4-årig periode ikke kan vælges nye vestlige kandidater. Med globalisering som en vigtig tendens og en Storebæltsbro, mener jeg derfor tiden er inde til at fjerne den passus i vedtægterne der sætter øst/vest på valg hvert andet år. Det vil muliggøre valg af vestlige kandidater allerede på generalforsamlingen i foråret 2001. Jeg opfordrer derfor til at der også stilles vestlige kandidater der kan vælges såfremt dette forslag falder i god jord.

Som et kuriosum for paragrafryttere kan der i denne sammenhæng konkluderes at den siddende bestyrelse vel ikke er lovlig ifølge de gældende vedtægter: „Klubben ledes af en bestyrelse, som består af fra 6 til 10 medlemmer inklusive formanden, halvdelen bosiddende øst for Storebælt og halvdelen vest for Storebælt“. Der sidder nemlig 4 østlige og kun 2 vestlige medlemmer i bestyrelsen, eller med andre ord dobbelt så mange østlige medlemmer som vestlige...?

Peter Løvstrøm Sørensen



DVK's Chrysler-specialist frem for nogen, Jan Lundsteen-Jensen, gør opmærksom på at vognen forneden på side 21 i sidste nummer, slagtermester Ryholts K 7, ikke er nogen Chrysler, men derimod en nær slægtning, en meget sjælden "Junior" eksportudgave af Dodge 1939, bygget på basis af en Plymouth. Og Chyrleren på side 9 er ikke år-gang 1934 men 36.

Danmarks Tekniske Museum i Helsingør har siden sidst haft en særudstilling af plastic-biler. Desværre havde vi ikke fået besked om det i tide til oktober-nummeret af Veteran Tidende, og nu er det nok for sent, udstillingen slutter/sluttede 12. november (den er ikke holdt i flyve- og trafikafdelingen, men på Nordre Strandvej). Men vi kan da nævne at museet selv har tre dansk byggede plastic-biler, nemlig elbilerne Hope, Ellert og Kewet. Vi blev også snydt for den oplysning at Niels Jonassen 29. oktober

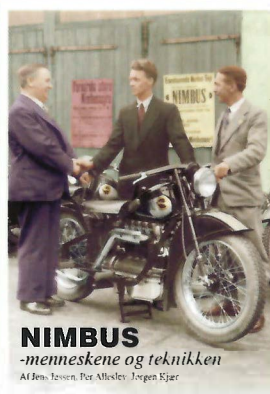
holdt foredrag på museet om Lancia og specielt Aurelia.

En ny særudstilling på Danmarks Tekniske Museum har ikke direkte noget med motorkøretøjer at gøre, den er en fødselsdagshilsen til den 75-årige Danmarks Radio. Denne udstilling varer til 30. december og det foregår også i afdelingen på Nordre Strandvej.

Ib Jensen har læst i Classic and Sports Car at en italiensk domstol har idømt Italiens FIVA-repræsentant Franco Lombardi 20 måneders

fængsel og en bøde på 800.000 lire samt betaling af sagens omkostninger for at have krævet et beløb svarende til en kvart million dollars for at FIVA-godkende en italieners Ferrari 375 MM.

Danmarks Jernbanemuseum i Odense har aflastet DSB for pasningen af ni gamle, røde busser. Den ældste er en 21-personers Triangel fra 1935, stadig på nummerplader. Det hænder at den føres af vort fynske bestyrelsesmedlem René Dalager, der har en fortid som DSB-chauffør.



Ny Bog

Nimbus

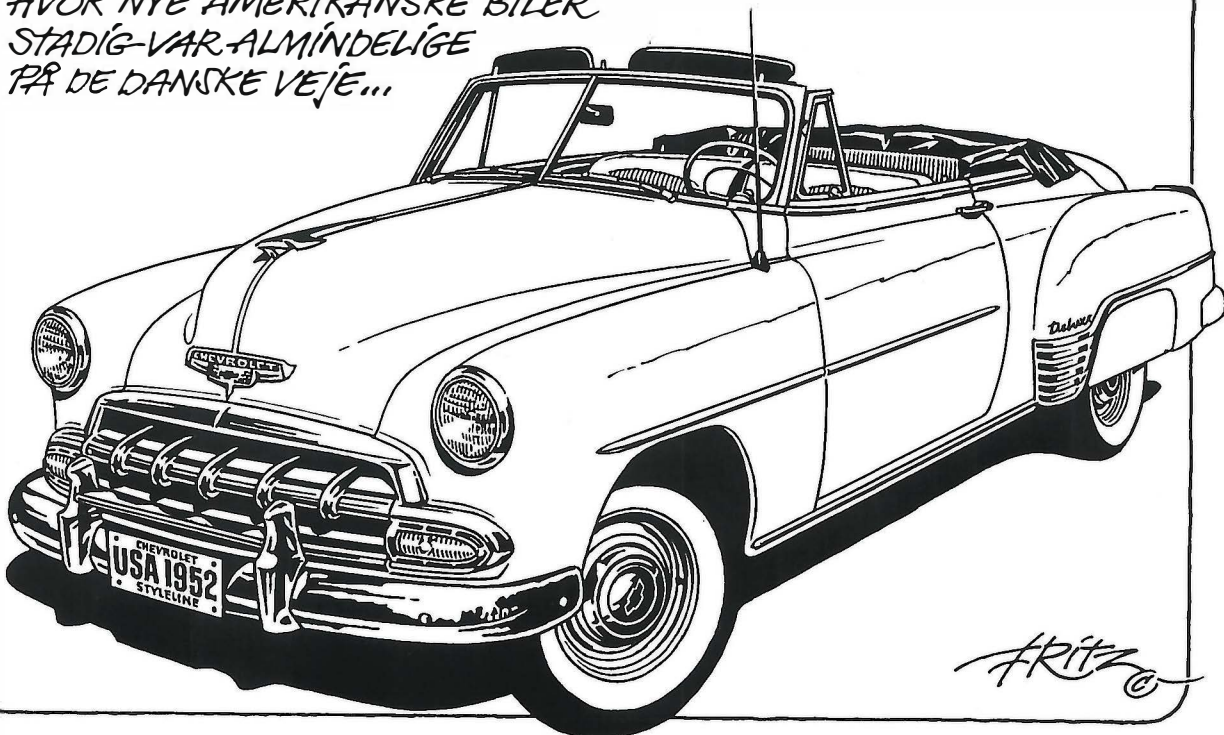
- menneskene og teknikken

Af Jens Jessen, Per Alleslev og Jørgen Kjær

Ny bog på over 200 sider fortæller om tiden, menneskene og teknikken der gjorde den danske motorcykel til en succes. Der fortælles også om rejserne og alle tingene omkring motorcyklen, der nu er samleobjekt. Bogen er hovedsagelig baseret på ikke tidligere udgivet materiale og er spækket med "nye" sjældne fotos.

Bogen udkommer 1. november på forlaget Motorploven, tlf. 86983177. Kan købes på forlaget eller boghandelen, herunder Køsters Motorboghandel som kan besøges på Herning Stumpemarked d. 11. nov. tlf. 86426613. Pris 268.00 kr.

*CHEVROLET DE LUXE STYLELINE
EN SMUK CONVERTIBLE FRA EN TID,
HVOR NYE AMERIKANSKE BILER
STADIG-VAR-ALMINDelige
PÅ DE DANSKE VEJE...*





KLUBAKTIVITETER

DKW

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kør bag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler. Tirsdag den 28. november kl. 19.00 er der den store, lækre julefrokost. Bemærk tidspunktet. Kun for tilmeldte.

Vi mødes igen 30. januar kl. 19.30 til filmaften om Kurt Jørgensens, Ronald Jeppesens og undertegnede ferie på Silverstone, England, til oldtimerløb. Kom og se de herlige gamle racerbiler – der er også lidt fra Skotland.

Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten. Aktivitetsudvalget ønsker alle god jul og godt nytår.

På udvalgets vegne
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

Torsdag den 7. december kl. 19.30 er der julefrokost. Læg mærke til at datoen er flyttet en uge frem. Tilmelding til undertegnede på telefon 7445 9450 senest 1. december. Prisen vil være 80-85 kr. per deltager, klubben giver et tilskud på 50 kr.

Torsdag den 11. januar kl. 19.30 kommer Jørgen Lind, Sønderho, og fortæller alt om Fanøløbene, som blev kørt 1919-24. Kom og vær med til en spændende aften.

Torsdag den 8. februar kl. 19.30 mødes vi i klubben og ser endnu et afsnit af Bilens Historie.

Med venlig hilsen
Frits Johansen

ØSTJYLLAND – RISTRUP

18. november kl. 14.00 biblioteks-
dag.

Tirsdag den 5. december kl. 18.30 julefrokost (bemærk klokkeslæt). Kom og vær med til at skabe en hyggelig aften for dig og din ledsager. Tilmelding nødvendig senest 1. december til Kaj Munkholm på tel. 8622 1055 eller Arne Jespersen på 8698 5504.

Tirsdag den 2. januar kl. 19.30 klubmøde med videofilm om Herregårdsløbet 2000.

Lørdag den 13. januar kl. 14.00 biblioteksdag.

Tirsdag den 6. februar kl. 19.30 klubmøde.

Med venlig hilsen

Lars Hoffbeck og Arne Jespersen

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

Til vores klubmøde tirsdag den 28. november kl. 19.00 er det lykkedes at få 2 videoer fra sommerens store løb. Dem kan vi nyde sammen med Karen og Ole Poulsen, som lige er hjemkommet fra Frankrig med deres oplevelser indenfor veteranområdet. De er bare gode til at opsnuse noget.

Så på gensyn 28. november kl. 19.00.

Hilsen

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Torben Helstrand var igen på besøg 17. oktober. Denne gang fortalte han om automobilchassiser og reparation af tæringsskader på dem og han kom omkring det selv bærende karrosseri. Torben er tidligere lærer på Teknisk Skole og har godt styr på blandt andet bilinspektionens krav til reparationer på bærende dele. Til illustration så vi Preben Boisens DKW 1936 og Borgward Isabella 1961 på liften. Til mødet 21. november har Kaj Sørensen lovet at vise lysbilleder fra en sommertur i Sverige.

Til julefrokosten 12. december er til-

meldingen allerede godt i gang – har du skrevet dig på listen? Tilmelding på tel. 4640 0017 eller 5572 6198.

Venlig hilsen

Kaj Sørensen

Hans Henrik Havsted

BØRKOP VANDMØLLE

14. december kl. 18.00 mødes vi igen på Vandmøllen for at spise og drikke. Husk at tage fruer og kærester med i det omfang I har lyst. Kuvertprisen er 100-125 kr., dog vistnok minus tilskud fra klubben. Tilmelding senest 11. december på telefon eller fax 7589 9487 eller e-mail poulerik@rotek.dk

11. januar 2001 første møde i det ny holder vi på Vandmøllen.

Mange hilsener

Poul-Erik Jakobsen

VESTJYLLAND VESTERHEDE

Vi samledes nogle gutter mellem kl. 19 og 19.45. Den sidst ankomne var vores ærede bestyrelsesmedlem Frits B. Johansen, som kom helt fra Nordborg.

Arne Schmidt fra Hejnsvig (Chevrolet 210) kom med en del bøger og blade som skulle opbevares i klublokalet.

Vi gik en tur og kiggede på lageret og værksted, hvor vi sludrede om forskellige ting omhandlende gamle biler. Derefter fik vi kaffe, hvorunder vi flittigt spurgte Frits om forskellige praktiske ting vedrørende klubben.

Mandag den 6. december kl. 19.00 julefrokost. Max. deltagerantal 50 personer (husk fruen). Af hensyn til køkkenet er tilmelding nødvendig, tel. 7533 9321.

Ove H. Iversen

VESTJYLLAND SPJALD

Torsdag den 19. oktober holdt vi første møde hos Henning Knudsen på Højgård ved Spjald. 11 personer var mødt i det hyggelige lokale, som



Henning har indrettet på Højgård. Snakken gik lystigt og alle nød varmen og traktementet. Vi begyndte så småt at tilrettelægge aktiviteter for det kommende år. Et af de første besøg i forbindelse med en klubaften bliver hos Anneberg i Grønbjerg, det er ham med de flotte gamle lastvogne og de mange nye. Vi glæder os til næste møde og håber på godt fremmøde, både af gamle såvel som ny medlemmer.

Torsdag den 16. november kl. 19.00 og torsdag den 14. december bliver der almindeligt klubmøde kl. 19.00. Og adressen på mødestedet hos Henning Knudsen er altså Højgård, Holstebrovej 17, 6971 Spjald. Indkørsel ved 24 km stenen. Tilmelding på tel. 9738 1264.

Med venlig hilsen
Finn Riistoft Nygård

NIVÅ

Da der sidste år var meget trang plads til julefrokosten er det mig en glæde at kunne fortælle at det i år foregår hos veteranbilentusiasten og museumsejeren Ole Sommer, torsdag den 7. december kl. 18.50. Vi skal sidde og spise oppe i selve samlingen af veteranbiler ved borde der er opstillet mellem de mange klenodier. Mere pompøst og elegant kan det vel ikke blive. Arrangementet vil koste ca. 100 kr. per person for julebuffet. De 50 kroner, klubkassen giver som tilskud, er trukket fra. Der kan købes øl og vand.

Sidste år viskede flere mig i øret at vi skulle ofre lidt mere på maden, det er hermed gjort.

Der vil være plads til ca. 100 personer, så hvis du vil være med så ring til kontoret og meld dig til. Du skal være meldt til inden 1. december, ellers ingen adgang.

I det ny år fortsætter møderne i Nivå hver den første torsdag i måneden kl. 19.00.

Venlig hilsen
Claus E. Neble.

DVMC og DVK på virksomhedsbesøg hos AC Hydraulic A/S

Besøget var kommet i stand i kraft af Evald Henneberg, et af vores medlemmer som er ansat hos AC Hydraulic i Viborg. Mange her i Jylland kende Evald, idet han er ivrig deltager i veteranbilløb, som regel den der møder op i den ældste vogn, nemlig hans Citroën fra 1921. Han har været rundt på flere mødesteder og vist sin videofilm om restaureringen af den.

Fabrikken producerer donkrafte, giraffer, presser, lifte, gearkasseløftere m.m. til autobranschen, samt hydraulikcylindre til andre virksomheder, og så andet transportudstyr som palleløftere.

Størstedelen af produktionen går til eksport.

Rundturen begyndte med et besøg i en helt ny hal hvor man samler palleløftere. Det er et relativt nyt markedsområde for virksomheden. Man kan få en traditionel palleløfter, men det er også muligt at få en specielt udviklet model, som faktisk fungerer som et rullende bord med trinløst indstillelig bordhøjde – elektrisk drevet forstås.

I næste hal var der produktion af hydraulikcylindre. En drejbænk på 6 meters længde vidnede om at her kunne enhver opgave løses. Der var naturligvis også traditionelle drejbænke og supermoderne CNC-styrede.

I de sidste haller så vi selve produktionen af donkrafte og andet autoløfteudstyr. Her var svejseautomater til det mere rutineprægede men også svejsekabiner til manuelle opgaver. Virksomheden er ordreproducerende, så der kører store og små serier ind imellem hinanden. Man kan få en donkraft som man måtte ønske, blot den er AC-blå.

Til sidst fik vi lov at se deres showroom, som var i en glaspavillon

bygget op ved hjælp af en AC-blå stålkonstruktion. En ny serie donkrafte er på vej, de har en meget lave sammenklappet højde, så de kan komme under de moderne lave biler.

Her så vi også et andet produkt som kunne have interesse for veteranbilfolket. En lift, der kunne løfte 2 tons til ca. 80 cm's højde. Når liften er sammenklappet er det blot en jernramme ca. 7 cm høj som ligger på gulvet. Der er en smart vogn med så den kan køres derhen hvor man måtte ønske, f.eks. uden for garagen om sommeren. Løftehøjden er ikke så imponerende, men passer lige til os med en traditionel villa-garage, hvor der ikke er for højt til loftet.

Der bruges trykluft som energikilde. En metalstang låser liften så hvis trykket forsvinder falder bilen ikke ned. Se foto herunder.

Vi siger tak til AC Hydraulic for en god aften. Godt 50 medlemmer var mødt op.

Tom Jensen





*Ferrari 375 1953
med karrosseri af Pinin-Farina.*

RETROMOBILE

Hvis man interesserer sig for eksotiske og usædvanlige biler bør man mindst en gang i sit liv unde sig en tur til Paris for at se den årlige udstilling Retromobile. For selv om det er en lang tur plejer der altid at være en utrolig samling af de mest spændende biler der er fremstillet.

Selvfølgelig flest franske, men der har altid været samlet en række af de mest spændende biler fra andre europæiske lande og USA.

I år var der for eksempel en stor specialudstilling af Ferrari af meget høj kvalitet. Og de tre store franske bilfabrikker havde hver en stor stand, Peugeots var efter min mening den fineste, der stod en lastbil fra 1905

som midterstykke og hævdede sig fint blandt alle personbilerne. Men også andre fabrikker var repræsenteret, foruden klubber. Audi viste en af de fantastiske Auto-Union racere og BMW en af de elegante 507 sportsvogne. Klubber for de fine franske mærker Delage, Delahaye, Hotchkiss og Hispano-Suiza repræsenterer hvert år mærkerne på fornemste vis, med virkelig toprestaurerede biler.

Foruden de store stande er der mange mindre fra folk der handler med klassiske biler, reservedele, litteratur og modelbiler. Overalt ses de mest interessante biler der har været lavet, fx plejer et af de mest almindelige mærker på udstillingen at være Bugatti. I år vistes for første gang en hidtil ukendt Lenoir, lige fundet og fra mellem 1863 og 1883 (altså ældre end Benz, Daimler og Hammel). Og udstillingen var udvidet med en særafdeling om klassiske motorbåde – men det faldt nu udenfor min interesse.

Peugeot 64 1905.



Erik Nielsen



Portræt af en myte

Historien - endnu en gang - om verdens måske mest berømte motorcykelmærke

Af GORM ALBRECHTSEN

De kalder den hånligt for Harley-Parkinson og hentyder til en ny købergruppe af ældre herrer, som realiserer sig selv og motorcykelkørekortet. De siger, at den efterlader et slimet spor af olie som en anden snegl på grund af sin gammeldags motorkonstruktion, og de hævder at den er billig at køre til service, fordi alle dele vil være rystet løse og dermed er nemme at skille ad. De siger så meget.

I det hele taget er der sagt meget om det mest legendariske mærke blandt motorcykler. Den amerikanske Harley-Davidson har ikke blot et beskyttet navn og sin helt egen motorkonstruktion, mærket har også patent på motorlyden.

Op den er stort set det eneste, der mangler i en ny pragtbog, den store Harley-Davidson bog om et stykke kulturhistorie på to hjul. Der er faktisk skrevet utallige bøger om de store motorcykler, i forordet i bogen nævnes mere end 190 bøger, udelukkende om HD.

Alligevel vil man kunne finde nye informationer og elers genopfriske nogle af de utallige beretninger og røverhistorier, der fortælles om det verdensberømte mærke. Den rigtige historie begyndte i 1901, da William S.

Harley og Arthur Davidson begyndte at eksperimentere i et skur, og to år senere rullede den første maskine ud i det fri.

Hvad det indebærer, kan de fleste regne ud. Om et par år har Harley-Davidson 100 års fødselsdag, og der ventes mere end en million tilrejsende til festen - medbringende deres motorcykler. Det skal nok blive underholdende, for som det fremgår af bogen har Harley-kørere altid i stort omfang ønsket at føle sig som del af en gruppe - de fleste uden den dårlige opførsel, som karakteriserer visse dele af motorcykelkulturen.

I den store bog har 54 HD-modeller fået deres eget opslag frem til 1990'erne, hvor den amerikanske motorcykel blev kopieret af de samme japanske mærker, som havde været lige ved at tage livet af den nogle år før. Notaterne til denne artikel er skrevet med Harley-Davidson fyldepen. Man behøver ikke nødvendigvis at eje en Harley for at få del i kulten.

Hugo Wilson: Den store Harley-Davidson bog. Oversat af Jens T. Hauge, 192 sider, rigt ill. 368 kr. Borgens Forlag.

Herhjemme var Harley-Davidson tidligt et af de populære motorcykelmærker, og mange motorsportsfolk foretrak Harley. Både til hastighedsløb på Fanøs og de andre jyske Vestkyststrande og til de i tyverne mange barske orienteringsløb. "Skolelæreren", Alfred Hansen, kørte ikke hastighedsløb men førte sig frem i orienteringsløbene med stort held. På billedet er det ham med læderhjelme og runde briller. Han har åbenbart lige fået udskiftet sin sidevognskvipage med en nyere, der endnu har prøvenummer. Skolelæreren begyndte først at køre motorløb i 1924, i en alder af 47 år; og blev ved til 1931. Hans force var kortløbningen og mange gange præsterede han at vinde over de fremfusende unge, endda uden at have observatør med. Den læsende mand foran sidevognen hed Hermansen.



I en årrække stod Brdr. Friis-Hansen for importen af Harley-Davidson. Her er solo- og sidevognsmaskiner på vej til indregistrering. De fire herrer er fra venstre "Nold", Schmidt, Arne Fog og Sort. Arne Fog var en kendt motorsportsmand. Han fik efter Anden Verdenskrig DOMI-forhandling på Enghavevej i København, senere med afdeling i Bryggervangen - og han tog Schmidt og Sort med sig fra Friis-Hansen. Lastbilen er en GMC.



3. Int. Historic Rally Denmark. Start nr 51, Studebaker Golden Hawk 1958, på startstedet i Århus. Samme bil, samme farve og samme udstyr, men 41 år senere end den internationale debut.

En værre historie

Nogle pudser og plejer lak og læder. Andre genbruger den klassiske bil og genoplever spændingen fra engang. Vi var med i årets historiske rally

Af Gorm Albrechtsen

De første alarmklokker begyndte at ringe ved solopgang. Ganske svagt. Vi var på vej til det tredje internationale historiske rally i Danmark, og konstaterede, at ingen af os anede, hvordan vi fandt frem til startstedet. En ting var at vi ikke vidste noget om at køre rally, værre var at vi ikke kunne hitte startstedet.

- Jeg tror, sagde navigatøren, at det her er sværere, end vi har regnet med. Den sætning skulle han komme til at gentage et par gange i løbet af dagen.

Heldigvis kom der en sølvfarvet Volvo P 1800 forbi på Viby Torv i et tempo som havde føreren stjålet både bil og benzin. Eller også var ekvipagen på vej til historisk rally. Det sidste

viste sig at være tilfældet, og således fandt holdet fra Herning frem til Hotel Kong Chr. den Tiende i Viby ved Århus.

Tidligt op

Historisk rally er relativt nyt i Danmark, men vældigt populært i udlandet, og adskillige udenlandske hold deltog i det tredje løb på dansk jord. Man forstår populariteten, her er da endelig en udfordring til raske mænd og kvinder.

Det hele går ud på ved hjælp af en rutebog med kort at finde og gennemkøre nogle af landets mindste sogneveje med sekunders nøjagtighed. Alt sammen uden brug af moderne elektroniske hjælpemidler, idet såvel bil som udstyr skal være fabrikeret før 1975. Altså ikke noget med satellit-navigation. Så enkelt - og ak så svært, hvilket senere skulle vise sig.

Rallye Monte Carlo 1959. Deltager nr. 261, Studebaker Golden Hawk, på startstedet i Stockholm i Sverige med føreren, Sv. Boel Jensen, Skive, stående ved siden af bilen på denne gamle fotografiske hilsen.





Vi var startet hjemmefra, mens dagen endnu var ung. Vækkeuret kimedede klokken fire lørdag morgen. Studebakeren var tanket op til overløbsrøret, bagagen var pakket, og vi var fit for fight. Også min medkører, der hævdede at han var vant til at stå tidligt op. Det skulle siden vise sig, at man skal stå meget tidligt op for at følge med i historisk rally.

“- Jeg siger dig, jeg vil ikke være til grin“

Ved solopgang havde alarmklokkerne ringet svagt. De lød igen med større styrke, da jeg nu konstaterede, at hverken min medkører - hvis opgave er med bogholdermæssig nøjagtighed at holde rede i hvor holdet er og hvornår - eller jeg anede hvordan vi kom afsted fra det startsted, vi med så megen besvær havde fundet.

- Jeg siger dig, jeg vil ikke være til grin ved starten. Vi må ubetinget vide, om vi skal svinge til højre eller til venstre fra startstedet.

- Jo, men det fremgår altså ikke helt klart af rutebogen. Der står noget om 1+13, 14+25 Fra/From TC24. Hva' det så skal betyde? Navigatøren var tydeligvis i vildrede. Havde vi været en flybesætning, ville vi formentlig være landet i Rom i stedet for i Reykjavik.

Alarmklokkerne lød meget højt, men den venlige løbsleder Henning Friborg fra Them blev redningsmanden. Med urokkelig ro midt i et ragnarok af køre, biler og officials tog han sig tid til en fem minutters introduktion i rallysportens discipliner. Vi skulle nok alligevel have brugt tid på både kursus og træning, som løbsledelsen havde tilbudt før starten.

- Nu har jeg det, vi skal bare starte på det ene kort og videre til det næste! Navigatøren var fuld af fortrøstning, mens vi iagttog den skrappe ekspertklasse starte gennem den til lejligheden opstillede startportal i hotellets indkørsel.

De folk er noget hysteriske. Ikke blot var de ræset fra hotellets morgenbord for at stikke næsen ned i rutebog og kort. De første af dem stødte også sammen på hotellets parkeringsplads. Det tog de nu meget roligt, som om et par buler intet betød. Jeg

havde bange anelser. Min beslutning stod fast om, at en Studebaker årgang 1958 ikke bules, historisk rally eller ej.

Godt med points

Vi havde tilmeldt os i turistklassen, og skulle således ikke køre ekspertklassens 740 kilometer på to dage, men bare sølle 340 km. på en enkelt lørdag. Vi var inviteret til at køre historisk rally, men agtede at omforme det til et historisk orienteringsløb. Heller ikke det holdt, men historisk blev det. Næppe har noget dansk rallyhold samlet så mange strafpoints sammen som vore 5040, hele 5000 points mere end klassens vinder med sølle 40.

Nu drejer det sig godt nok ikke om at få så mange strafpoints eller sekunder som muligt, men så få som gørligt. Vores vej mod katastrofen var afstukket. Alarmklokkerne lød igen, nu på fuld kraft, da navigatøren med sikker hånd sendte os ud på en vildmand et par hundrede meter efter starten.

- Her drejer vi til venstre, erklærede han, og førerens spagfærdige indvendinger om, at så kom vi i hvert fald ikke på motorvejen, ifølge skiltet til højre, blev fejlet af bordet. Man skal gøre som co-driveren siger og koncentrere sig om at køre bilen. Men det er svært, når det går op for en, at navigatøren holder kortet på hovedet for bedre at følge med. Med det resultat, at han ikke kan hitte rede i højre og venstre.

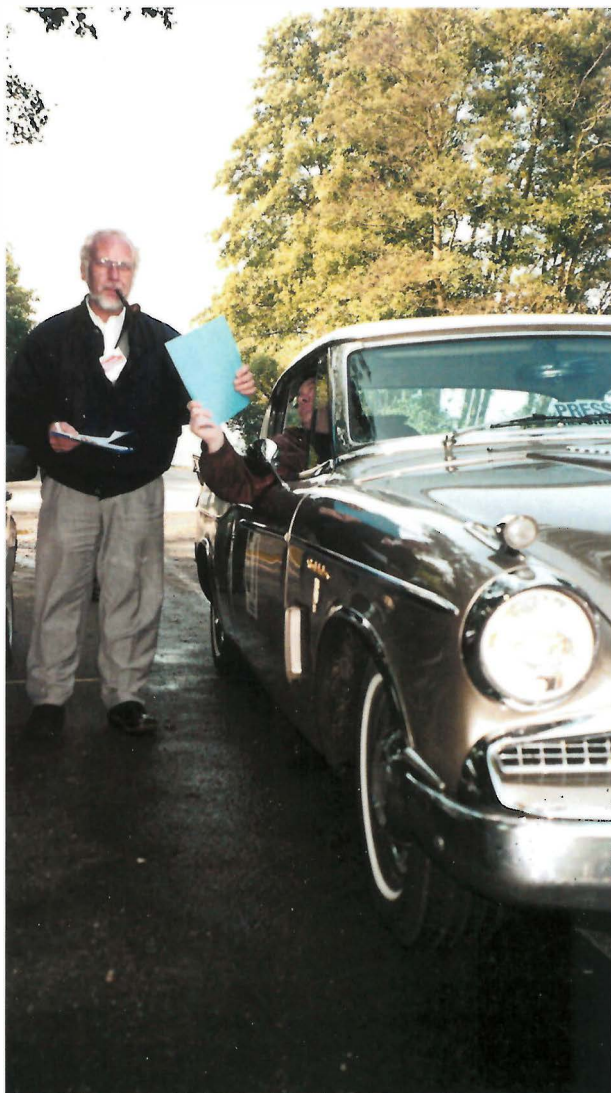
Vi drejede til højre, og til venstre og til venstre igen et par gange, og så gik det bare afsted.

“- Vi er glade for, at der ikke sejler færger“

Sådan en gammel bil, af høj alder og med visse hysteriske detaljer så-

som en femliters V8-motor, kompressor, 2-trins automatgear og differentialspærre, tæver man ikke rundt på små midtjyske veje. Det passede os egentlig meget godt. - Synes du ikke skiltningen herhjemme er for dårlig? spurgte navigatøren på et tidspunkt, mens navne som Torp, Underup, Nim og Enner flimrede forbi. Han havde øjensynlig den opfattelse, at det var lettere at finde den korrekte rute ved at følge vejskiltene frem for rutebogens anvisninger. Det fik fatale følger.

Når man to granvoksne personer er spærret inde i en sensommervarm bilkabine i fem-seks timer, kræves et maksimum af tolerance. Meget tidligt var vi enedes om, at vi ville ikke skændes, uanset hvor meget en af os dummede sig. Selv om vi måske allerede så førstepladsen fjerne sig i



Herning Folkeblads udsendte er ankommet til en af de få poster, det lykkedes os at finde frem til inden for fristen. Teatermanden Ole Sejersens langer rutekortet ud til en kontrollant, der helt tydeligt endnu ikke har set, hvilke overraskelser det rummer



sommervarmen, ville vi ikke blive sure, men gøre alt hvad vi kunne for at finde vej og for at ha' det sjovt. Det kneb måske med at finde en grimasse, da mandskabet på en såkaldt bemanded rutekontrol spruttede af grin over vores svar på spørgsmålet: - Hvor er alle bogstaverne på bagsiden af kontrolkortet?

- Hvilke stempler? Jo, de bogstaver, som vi enten selv skulle skrive eller stemple i felterne i bestemt rækkefølge ved passage af de ubemandede kontrolkasser, som det hedder i rallysprog.

Dem havde vi godt nok aldrig hørt om. Til gengæld stemplede og skrev vi derefter som gale, og næste kontrols spørgsmål besvarede vi med et: - Kontrolkasserne, nå dem har vi taget med i bagagerummet til dig? Han blegnede synligt, og bad os om at køre direkte til frokostpausen. Endelig en der forstod, hvad det også drejede sig om.

Bøf med løg

Efter en sådan gang bøf med bløde løg på et cafeteria ved Fredericia sænker eftermiddagsstilheden sig i ekvipagen. Hvad i alverden laver man her i en overophedet bil med udsigt til endnu fire timers roden rundt på små veje efter umulige kort. Vi vidste det ikke, men vi havde det skægt, for aldrig har man forestillet

sig, at Danmark har så kønne veje, så uberørte dalstrøg og så venlige indbyggere.

- Vi er glade og taknemlige over, at der ikke sejler færger. Ellers var I sikkert havnet på Sjælland. Sådan lød løbsledelsens kommentar i mobiltelefonen, da vi påpegede en mindre uoverensstemmelse i kortmaterialet. Vi var på vej mod Juelsminde og skulle have været i Lindved. Nu havde vi også brugt rigelig lang tid på at følge en genvej, som navigatøren mente at have fundet. Den førte gennem diverse rigmandskvarterer ud til en badestrand med udsigt til Munkebjerg-skovene på fjordens sydside. Det var da i det mindste godt, vi ikke var der. Der havde vi jo været om morgenen.

Resten af turen var egentlig barne-mad. Vi kørte direkte til mål som i et andet Matadorspil, hvor man kan rykke ti felter frem. Vi mistede nogle poster, fik nogle flere strafpoints, men motorvejen mod Århus sendte os i mål hurtigere end alle andre.

Ekspert-ruten

Vi har stort set ikke set noget til de såkaldte eksperter ude på ruten i dag, bemærkede navigatøren filosofisk. Selv om de startede længe før os, var vi først i mål - og så har vi endda kørt 150 km. mere end opgivet i rutebogen. Han lød nærmest stolt på

trods af indvendinger om, at det måske var fordi vi havde kørt en autodidakt-rute.

Der var bunker af tid til at blive interviewet til lokalt tv og til at modtage dem, der mere end noget andet var skyld i, at vi var kommet godt op at køre med de skøre. Kollega Claus Worup fra Morgenavisen Jyllands-Posten med Jaguar-mekaniker Søren Vestergaard i en hårdtpumpet Datsun 240 Z fra 1973 havde kastet handsken, og vi havde taget den op. Datsun-holdet sluttede som nr 18 i sin klasse. Studebaker-holdet sluttede på plads nr. 11 i sin klasse. Hvad mere er der at sige?

Udover måske at vi storsindet har besluttet os til at se bort fra detaljer som ekstra sekunder og strafpoints.

Nostalgien blomstrer

Det er som et katalog fra de gode, gamle dage. Deltagerlisten i det historiske rally i Danmark er en opvisning i sjove og spændende bilmærker og modeller. Samt navne som engang dominerede resultatlisterne fra rallyer og orienteringsløb. Her startede nordmanden Montu Karlan, der i fjor vandt løbet i en Posche 911. I år måtte han udgå tidligt, da køleren i hans Morgan Plus 8 sprang læk. Et andet norsk hold i Porsche 911 førte derefter løbet, indtil de efter 550 kilometer kørte forkert ved Munkebjerg og derved mistede både kostbare sekunder og koncentration.

Her deltog Jan Nørgård Jensen fra Kolding, der efter 25 år i moderne rally har skiftet sin BMW M3 ud med en 25 år ældre BMW 2002 Turbo og sluttede på en ottendeplads sammen med den erfarne Hardy Madsen. Ud over disse biler kunne man se f.eks. Lancia Fulvia, Austin Healey, Alfa Romeo Spider, Volvo P 1800, MG, Triumph TR, Mercedes SLC, Opel Rallye Kadett, Volvo 544 og 123 GT, Austin Cooper, Saab og VW 13400. Nostalgien blomstrer i Jylland.

Det drejer sig om at køre flotte, gamle biler og så om at ha' det sjovt. Her en flot Austin-Healey 3000 MkII fra 1961 med Knud Kærslund og Finn Søndergård, Horsens.





Det skal der til

Historisk rally kan køres af de fleste. Der skal blot en klassisk personbil eller sportsvogn til, gerne af en type, som blev benyttet i rally for 25 år siden. Vi deltog i en Studebaker Golden Hawk fra 1958, langt fra den mest velegnede bil til den sport med V8-motor, kompressor og automatgear. Men der knytter sig den interessante historie til bilen, at den i 1959 gennemførte det berømte Monte Carlo Rally.

I dag fremstår bilen i alle detaljer som dengang, så det var med en vis benovelse, vi fastgjorde rallyskilte, reklamer og startnumre på den blanke lak med samme placering som dengang for 41 år siden.

Med hensyn til køreegenskaber og håndtering falder en sådan amerikansk bil naturligvis helt igennem. Den kan få hjul af en MG eller en BMW 2002, men hvad så?

Bilen skal som helhed være i god teknisk form, og det bliver kontrolleret inden start, at lygter og blink m.v. er i orden. Man skal have dobbeltvirkende tape til at sætte rallyskiltene fast med, og vores hasteindkøbte hobbyværktøj fra Harald Nyborg i Birk gjorde god fyldest, da vi valgte at skrue det forreste rallyskilt fast på den gamle skilteholder fra 1959.

Så skal man have advarselstrekant, ildslukker, slæbetov og førstehjælpskasse med, og hertil føjede vi en kasse med pudseklude, arbejdshandsker, sodavand, lidt frugt og masser af mintpastiller.

Papirerne var også i orden, idet vi forinden havde fået udfærdiget et såkaldt FIVA identitetskort på bilen. Det ligner et pas, og er da også et identifikationskort til deltagelse i

internationale løb. Det blev med stor venlighed og ekspertise udstedt af Motorhistorisk Samråds ekspert, Svend Aa. Tolstrup i Gl. Rye.

Mere om Historisk Rally på hjemmesiden

www.Historic.RallyeDenmark.dk

Første danske sejr

Otte danske hold placerede sig foran de udenlandske eksperter i det historiske rally. Ikke helt uventet blev totalvinderen far- og søn-holdet Erik og Kim Bach Sørensen fra Ølstykke i Triumph Spitfire 1966 med kun 18 strafsekunder. De slog Ole Nielsen fra Kirke Hyllinge og Jørgen Skjøt fra Assentoft i VW 1300 årgang 1968 med fire sekunder.

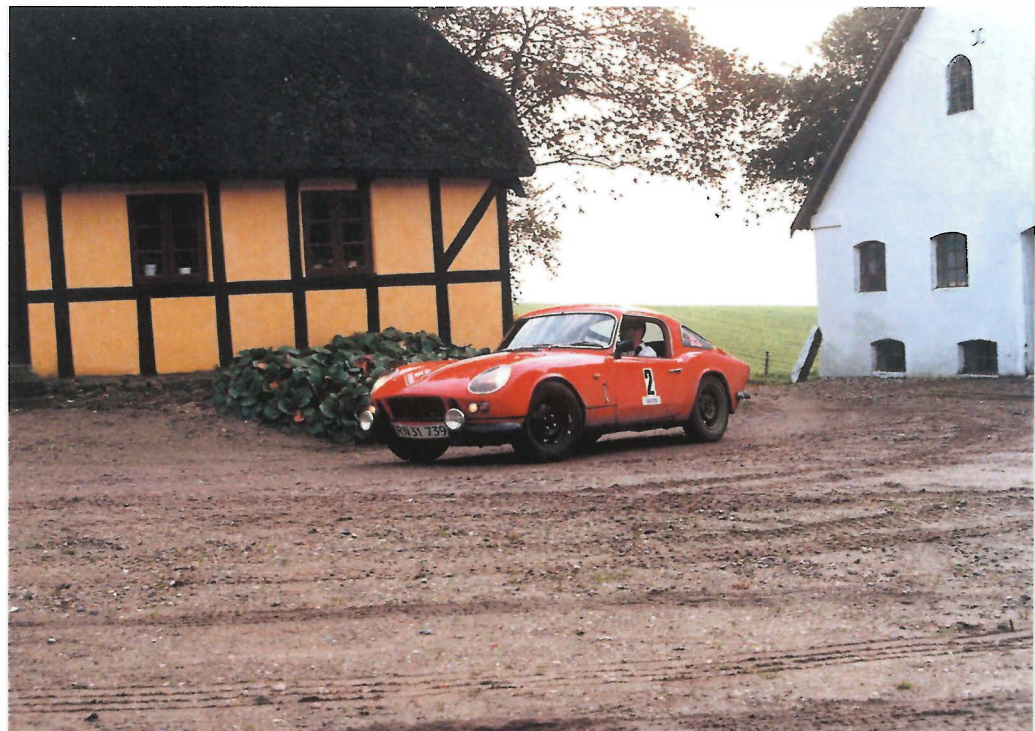
På tredjepladsen fulgte Leif Poulsen fra Fårvang og Poul Bo Madsen fra Struer i Mercedes 350 SL fra 1971 med yderligere 19 sekunder.

Klassen for mindre rutinerede blev vundet af Poul Nielsen og Hans Jørgen Andersen, Odder, i Volvo 142 GL årgang 1971 med 229 strafsekunder. Turistklassen blev vundet af John Høj og Jørgen Kristensen, Hornslet, i Triumph GT6 fra 1970 med 40 strafpoints.

Gorm Albrechtsen og Ole Sejersen, Herning, i Studebaker Golden Hawk 1958 blev nr. 11 med 5040 strafsekunder.



Ups. Der røg vandpumpen. Et af de udenlandske hold i Triumph fik i sidste øjeblik udbedret en fejl: en løsræmskive.



Dagens vinder runder et skarpt hjørne på noget så sjældent som grusunderlag, hvilket man efterhånden skal lede længe efter i Danmark. Vinderbilen er en Triumph Spitfire MKII fra 1966 med Erik Bach Sørensen og Kim Bach Sørensen, far og søn fra Ølstykke, som erfarent mandskab. Holdet fik med 18 strafsekunder den første danske sejr i løbets historie.

OM BILIMPORT FRA TYSKLAND I 1919

Af Leif Gr.Thomsen

Den 11. november 1918 indtrådte våbenstilstanden mellem de kæmpende parter under 1.verdenskrig, soldaterne kunne drage hjem, en ny tid skulle til at begynde. For de implicerede lande skulle tiden vise sig at blive en hård tid, hvor man slikkede sine sår og sørgede over tabet af mange liv, den stod på smalhans.

Lille Danmark havde klaret sig uden om konflikterne og stod som neutralt. Men - Sønderjylland hørte stadig til i det nu styrtede kejserrige, og man gik dernede og håbede på en snarlig genforening med Danmark, for den måtte jo komme nu, hvor Tyskland ikke bestemte så særlig meget mere.

Økonomien i Sønderjylland var som i det øvrige Tyskland elendig. Mange ting skulle genetableres, bygninger og veje var ikke vedligeholdt i mange år. Som følge af krigen var statskassen ikke det værd, som der var trykt sedler til, inflationen var begyndt. I Sønderjylland begyndte man i sognene og i byerne at trykke egne pengesedler, idet handel mest var lokal, og på den måde var det nem-

mere at holde styr på, hvad man skyldte hinanden.

I Danmark var man helt klar over disse forhold, og en og anden fandt ud af, at der var økonomi i at importere f.eks. automobiler fra det inflationshærgede Tyskland. I Sønderjylland var en del forhandlere klar med tilbud og viden om, hvordan en sådan handel kunne lade sig praktisere.

Når man tidligere snakkede om denne import af automobiler fra Tyskland, er det ofte blevet hævdet, at der var tale om stabsautomobiler fra den tyske hær, som blev solgt ud fra overskudslagre. VT-redaktionen har lånt noget korrespondance om importen af et automobil fra Tyskland i 1919, og der er noget, der tyder på, at de tilbudte køretøjer er private vogne, som alle er af årgange omkring 1913-14, altså førkrigsvogne, som nu sælges for hård fremmed valuta. Måske mangler ejeren penge til andre formål, måske er ejeren faldet i krigen, måske har han slet ikke råd til køretøj mere.

Det hele begynder med annoncer i bl.a. Flensborg Avis og Dybbøl Posten (en Sønderborg avis) 24. sept. 1919, hvor Glamsbjerg Trælsthandel, Glamsbjerg på Fyn, søger efter en 2- eller 4-personers bil.

Forud for sin søgen i Sønderjylland har trælsthandler H. Bisgaard indhentet tilbud hos i hvert fald H. C. Christiansen A/S, Strandboulevarden 2 i København, som tilbyder Le Zebre-vogne. Efter forsendelsesomkostninger fra Frankrig kan disse i maj 1919 sælges for omtrent 6.400, 6.890 og 6.900 kr. „Disse smaa Vogne vil være særlig egnede til Rejsebrug og praktisk Turistbrug, idet de

**2- eller 4-Pers.
Bil,**
ny eller brugt, i garanteret god
Stand, ønskes til Køb.
Kontant Betaling.

Glamsbjerg Trælsthandel,
Glamsbjerg. — — Danmark.

er meget solide og enkle i Konstruktion, og Benzinforbruget er meget ringe, c.80 Kvint pr Mil“ (13,9 km/l red.)

I august fremkommer tilbud fra Peter Korff i Sønderborg:

„Deres ærede brev af 16. Aug. er i min Besiddelse, og kan jeg tilbyde Dem fritblivende:

1 Apollo Vogn 4/12 PS. 4 Cylinder; Læderpolstring rød Vandkøling, Magnettænde med 7 gode Deke og 11 Slange Vognen er kjørferdig, som ikke har kjoret i Kriegen, med tilladelsen var udløbet d. 31. Juli, som kan led blive fornyet.

Prisen er med Gummi (7 Deke og 11 Slange 710/90) 15.500 Mark ab Hamburg.

Deres ærede os.v.“

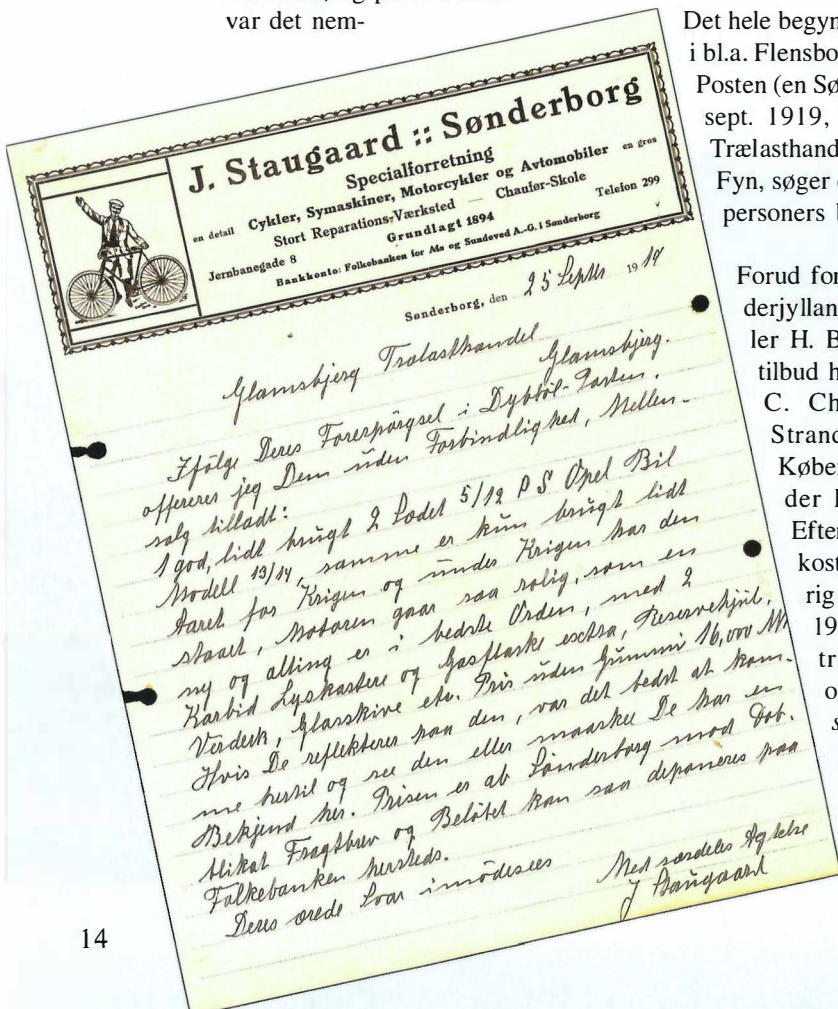
Bisgaard omregner prisen til 5.090 kroner.

Samtidig foreligger tilbud fra Charles Nygaard Automobile i Flensborg:

„Jeg er i Besiddelse af Deres ære. Skrivelse af den 17. ds. og meddele Dem, at jeg kan tilbyde Dem følgende Biler:

1. 5/15. P.S. Wanderer 2 Personers Bil Pladser bag efter enanden, Læderpolstering, kun lidt brugt med alt tilbehør og garanteret god Stand aftagelig Felger og 1 Reservefelg. Pris Mk.18.000.-. med Udførselstilladelse.

2. 5/15 P.S. Opel „Puppchen“ 4 Personers Læderpolstering, kun lidt





brugt med alt tilbehør og garanteret godt Stand aftagelig Felger og 1 Reservefelg. Pris Mk.17.500.-. med Udførselstilladelse.

3. 5/13 P.S. Adler „Puppchen“ 4 Personers Læderpolstering med alt Tilbehør. Garanteret godt Stand, aftagelig Hjul med 2 Reservehjul. Pris Mk17.500.-. med Udførselstilladelse.

4. 7/17 P.S. Adler 5 Personers, Læderpolstering med alt Tilbehør omkring ny Bil. Aftagelig Felger med 1 Reservefelg. Udmaerkt Bil. Pris Mk.20.000.-. med Udførselstilladelse.

5. 8/22 P.S. Opel 6 Personers godt Bil og i godt Stand fuldstændig efterteret. Pris Mk.16.500 med Udførselstilladelse.

6. 5/9 P.S. Argo för 2 Personer i udmaerkt Stand med Gummi. Biler staa i Kolding. Pris Mk.12.500.-.

7. 10/30 P.S. Horch Omnibus i udmaerkt Stand Plads för ca 15 Personer Bilen staa i Kolding. Pris Mk. 30.000.-. uden Gummi.

Desuden har jeg flere gode Biler herstaaende, f.e. 2 Dürkopp Landaulett, 1 N.A.G. Landaulett, 1 Sperber Phaeton for 6 Personer, 1 Brennabor Phaeton og flere andre.

Betaling efter Dublikat Fraktbref på hverende Bank.

Om De reflektere på en af ovenstaaende Biler, bedes jeg om telegrafisk Meddelelse, da jeg en hver Dag sælge flere Vogner.

Med Hoiagtele Charles Nygaard

I randen af brevet har tømmerhandleren omregnet priserne til:

1. 5.690 kr., 2. 5.460 kr, 3. 5.575 kr,
4. 6.150 kr, 5. 5.345 kr.
6. 4.425 kr. Horchen har han streget ud.

Svar på selve annonceringen i de sønderjyske aviser udebliver ikke, idet der foreligger breve fra Moos & Jensen, Korn og Foderstoffer i Skelde på Broagerland:

„I Henhold til Deres Annonce i Dybbøl-Posten tilbyder vi Dem en 4 Pers. N.S.U. Bil 6/18 P.S. mørkgrön lake-ret med nyt aftagelig Däk, alt meget

godt vedligeholdt og med Gummi til Mk.14.800,00.

Vi hörer gjerne omgaaende fra Dem og tegner o.s.v.“

og fra J.Staugaard, Specialforretning Cykler, Symaskiner, Motorcykler og Avtomobiler i Sønderborg:

„Ifølge Deres Forespørgsel i Dybbøl-Posten offererer jeg Dem uden Forbindlighed, Mellemsalg tilladt: 1 god, lidt brugt 2 Sædet 5/12 PS Opel Bil Modell 13/14, samme er kun brugt lidt Aaret før Krigen, og under Krigen har den staaet, Motoren gaar saa rolig, som en ny og alting er i bedste orden, med 2 Karbid Lyskastere og Gasflaske extra, Reservehjul, Verdeck, Glasskive etc. Pris uden Gummi Mk.16.000.

Hvis De reflekterer paa den, var det bedst at komme hertil og se den eller maaske De har en Bekjend her. Prisen er ab Sønderborg mod Doblikat Fragtbrev og Beløbet kan saa deponeres på Folkebanken herstedes. Deres ærede Svar imødeses.

Med Særdeles Agtelse J. Staugaard

og fra L.N. Aabling, Skærbæk, som 29.sept. skriver:

„I henhold til Deres Annonce i Flensbg. Avis tilbydes Dem en 2 Pers. Sperber Bil 6/18 H.K. Model 1913 Torpedoform med Glasskive, Læderbetræk amr: Fordæk Signalkorn, 2 Lyskastere med Tilbehør,

komplet Gummi, reserve Kolberinge til en Pris af 18.000 Mk fritblivende.

Motoren er i allerbedste orden, og er i dette Foraar forsynet med en ny Boschmagnet og Zenith Forgaser. Motoren arbejder helt lydløs.

Paa forlangende staaer jeg med Billede gjerne til tjeneste.

Med megen Agtelse L. N. Aabling

Denne vogn sættes af H.Bisgaard til 5.100 kr, så vi kan ved sammenligning med brevet fra Nygaard se, hvorledes markkursen rasler ned.

Åbenbart fanger denne Sperber bil tømmerhandlerens interesse, mon ikke det er torpedoformen, der gør udslaget? Netop den tyske torpedoform, hvor motorhjul og selve karrosseriet går i et, gør op med den traditionelle lodrette stil, hvor motorhjelm støder op til et lodret brædt, hvorfra karrosseriet starter. Videre korrespondance fortæller om, at denne handel kommer i orden, men det sker ikke uden problemer. Brev fra Aabling af 30. oktober:

„Modtog i Dag Deres Kort af 27. d.m. og meddeler Dem, at jeg for 14 dage siden har solgt Sperbervognen til en Rentier her i Byen for 18.000 Mk. Efter Forespørgsel hos samme er han villig til at sælge Vognen med 1000 Mk. Fortjeneste. Saafremt De er køber til den Pris, kan Vognen naarsomhelst forestilles i Vedsted paa



I arkivet har vi fundet fotografier af biler der er magen til eller tæt på nogle af dem der nævnes i artiklen. Flere af dem er fra MOTOR's fotoindsamling for en del år siden. Her er det en trepersoners Opel Puppchen. Billedet stammer fra M. Ronvold og er taget på et værksted i Helsingør, hvor han arbejdede.



E 516 er en Apollo som tilhørte cykelhandler og vognmand Peter Nielsen i Skælskør, men vognens fører er drejer Wust. Sønnen Anton fortalte at Peter Nielsen selv hentede vognen i Kiel og efter en kort instruktion kørte den hjem. Han fik først kørekort senere. Vognen blev efter nogen tid forsynet med et dansk bygget sedan-karosseri.



den tyske Side. Vognen kan evt. straks medtages til Danmark, da Ud-førselstilladelse haves.

Vognen er i absolut driftsikker Stand. Gummien er ikke nyt, men ved fornuftig Kørsel vil De endnu kunne køre 3-5 maaneder dermed. Vedlagt 1 Billede af Vognen, en hel lille pæn Vogn, som kun trænger til ny oplakering, saa er alt i bedste orden. Jeg har selv kørt med Vognen i længere Tid, gaar helt fortrinlig og næsten lydløs. Motoren har 4 cyl. Paa Billedet mangler 2 Lygter men følger med Vognen. Skulle De ønske at faa Vognen forevist i Vedsted, bedes De give mig rettidig Besked med hvilket Tog, De ankommer til Vedsted.

Jeg skal nok sørge for, at De kan komme over paa den tyske Side ved Vedsted for at bese Vognen. Tilbudet er naturligvis fritblivende. Med megen Agtelse L. N. Aabling“

På dette brev har Bisgaard udregnet vognens nye pris til 4.995 kr., saa der er igen sket noget med markkursen. Toldomkostningerne bliver 25 øre pr.kg + 5% af værdien.

9. november skriver Aabling til Bisgaard:

„Deres af 6.d.m. modtaget, og garanteres Dem Vognen driftsikker. Skjulte fejl har jeg ingen fundet af saalænge jeg har haft Vognen og kørt

med samme. Jeg kan desværre ikke efterkomme Deres Betingelse at køre Vognen til Glamsbjerg, da min tid ikke tillader dette. De må aftage Vognen paa den tyske Side ved Vedsted. Saafremt De ønsker det kan jeg evt. skaffe en Vognstyrer her paa Deres Koster, som kan køre Vognen til Glamsbjerg for Dem. Benzin har jeg heller ikke noget videre af, er næsten ikke at opdrive i Tyskland, saa De selv maa sørge for Benzin ved Vedsted. Saavidt mig bekendt skal der vistnok betaales noget Told af vognen paa den danske Side.

Vognen er graamalet. Alt Værktøj jeg har faaet med Vognen følger med saa som Skruenøgler, nogle nye Kolberinge, en reserve Kubbelbremse, 1 Kuglelager, der er maaske endnu lidt mere. Efter nuværende Kurs er Vognen meget billig. Rentieren jeg har solgt Vognen til vilde knap staa ved Ord i Dag, da jeg foreviste Deres Brev, men efter nogen Forhandling var han villig til at overlade Dem Vognen. Naar De bestemmer Dem at aftage Vognen denne Uge i Vedsted bedes De give mig rettidig Besked evtl. Telegrafisk og kun om Formiddagen Klokken ca. 9, da vi for Tiden kun har et Tog vi kan benytte til Hjemrejsen. Hils P. Mærsk. Med megen Agtelse L.N. Aabling“

Så har tømmerhandleren efterhånden fået sin bil hjem, og det er helt morsomt, at han bag på et brev fra

Staugaard, Sønderborg af 31. oktober med meddelelse om, at Opelvognen nu koster 19.500 Mk, har noteret sine omkostninger ved afhentning af Sperbervognen:

rejse	25,00
ophold Ribe	37,00
benzin	21,00
olie	11,00
punktering	3,00
donkraft	22,00
reb	2,00
overført (færge?)	7,00
i Middelfart	7,00
benzin	6.20
ialt	141,20

Der foreligger et sidste brev fra Aabling, som 22. november fortæller, at rentieren har fået danske Kr. 1066.50, som skulle sendes til Glamsbjerg Bank. Det kunne lyde mystisk, og dog? Det kunne tænkes, at rentieren er blevet bevæget til at sælge sin bil for delvis danske penge, som tømmerhandleren så vil hjælpe ham med at få anbragt i en dansk bank, hvor kurssikkerheden er bedre, genforeningen vinker jo forude. Men der er problemer med at få pengene sendt til Glamsbjerg, for man må kun passere grænsen med værdier max 1000 Mk, så rentieren skal således rejse 9 gange til Ribe, og det gider han ikke. Derfor prøver de at finde ud af noget andet.

Aabling slutter med at udtrykke glæde over, at tømmerhandleren er glad for sin Sperber. Og skulle han ønske sig flere biler, er der et par stykker på vej fra Sydtyskland.

Hele denne korrespondance er interessant på flere måder. Man får et indblik i, hvorledes en automobilhandel kunne foregå for 80 år siden, og man fornemmer, hvordan forholdene har været i en historisk del af landet. Med vilje er de ovenfor anførte citater skrevet nøjagtigt af, så man også får et indblik i den skriftlige formulering. Vi skal huske på, at brevskriverne har gået i prøjsisk skole, og når de trods alt er i stand til at skrive dansk, skyldes det, at den dansksindede befolkning har holdt



fast ved sproget gennem hele udlændigheden. Og dette udelukker ikke, at der smutter tyske gloser og begreber med.

Nogle af gloserne trænger nok til lidt forklaring. „Däk“, „Verdeck“ og „Fordæk“ vil jeg oversætte med kalesche. „Glasskive“ betyder vindspejl. „Kolberinge“ er stempelringe. „Kubbelbremse“ må bestemt betyde båndbremse, idet det tyske ord „Koppel“ betyder livrem. „Kuglelager“ er kugleleje.

Til slut skal meddeles, at L.N. Aabling i Skærbæk var købmand, og da han skulle passe butikken, havde han ikke tid til at bringe biler ud på længere ture.

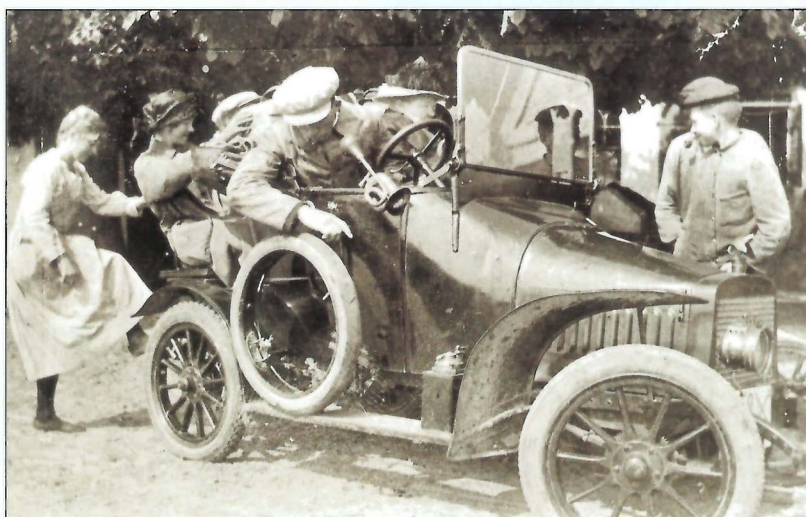
Peter Korff i Sønderborg var også købmand, og firmaet forhandlede Wakefields produkter helt op til sidst i 50erne.

J. Staugaard i Sønderborg, grl.1899, var symaskine- og autohandler, men overgik til kun at handle med motorcykler. De sidste mærker, han forhandlede, var NSU, Matchless og AJS. Da NSU kom med Prinz i 50erne, blev Staugaard igen autoforhandler. Firmaet består i dag som J. Staugaards Eftf, og man handler nu med cykler og knallerter.

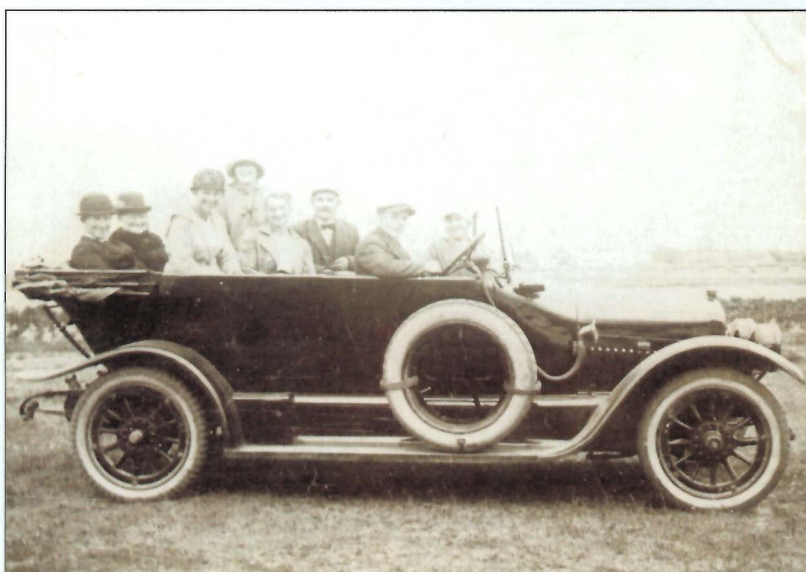
Forøvrigt har tømmerhandleren været fornuftig ved selv at hente sin vogn. Min mekanikerfar var i lære i Hjørring fra 1916, og han var engang med til at hente en Adler fra Tyskland, og som ankom på jernbanevogn. Det må have været omkring 1919. Da de havde fået vognen losset, ville de starte den, og de studsede over, at vognen dels ikke ville starte, dels var der ingen mærkbar kompression. Da vognen kommer hjem på værkstedet, konstateres det, at der hverken er stempler eller plejlstænger i motoren. Det tog meget lang tid at skaffe disse dele hjem, og det siger noget om, at man dengang ikke bare gik hen på hylden efter tingene eller ringede til importøren, hvorefter tingene lå der næste dag. Faktisk var nogle køretøjer værdilø-



Lapning af slanger var bilens hyppigste beskæftigelse dengang. Billedet er fra L.M. Jerichau, Lyngby, som kunne fortælle at bilen var købt brugt i 1919. Den var indregistreret under X 804 og var en NSU, antagelig model 5/15 PS.



Frede Hansen i Fåborg fortalte at denne vogn var gammel da hans mester købte den brugt i 1921. Ry Andersen har identificeret den som en Adler; antagelig en 5/9 PS fra før 1910, men moderniseret med skrå torpedo mellem vindspejl og motorhjelms.



Adler årgang ca. 1914 tilhørende udlejningsfirmaet US Auto Hjørring, foto fra 1920. Vognen er sandsynligvis indført brugt fra Tyskland. Denne vogn havde klapsæder og kunne befordre 7 personer. Den havde ingen selvstarter; gearstangen sad indvendig, håndbremsen udvendig. Vognen var forsynet med gaslygter, men de små lygter på torpedoen er elektriske.

se, når et eller andet brast. Forøvrigt har min far engang påpeget, at gamle karbidlygter blev skiftet ud med elektriske, og som regel var det Ford

T lygter, eftersom de kunne skaffes hurtigt og var nemme at vedligeholde. Dette ses tydeligt i Ry Andersens albumer.

FORD GALAXIE 500 1964

Tekst og fotos Hans Pedersen

Blot jeg ser navnet her på tryk er jeg straks i USA. Navnet er så amerikansk som det kan være. Jeg fornemmer de lange lige landeveje, de ensomt beliggende benzinstationer, Coca-Cola reklamerne, country-musikken og den amerikanske livsstil i almindelighed. Jeg ser for mig det typisk amerikanske hus bygget helt i træ med Ford Galaxie'en parkeret ude foran.

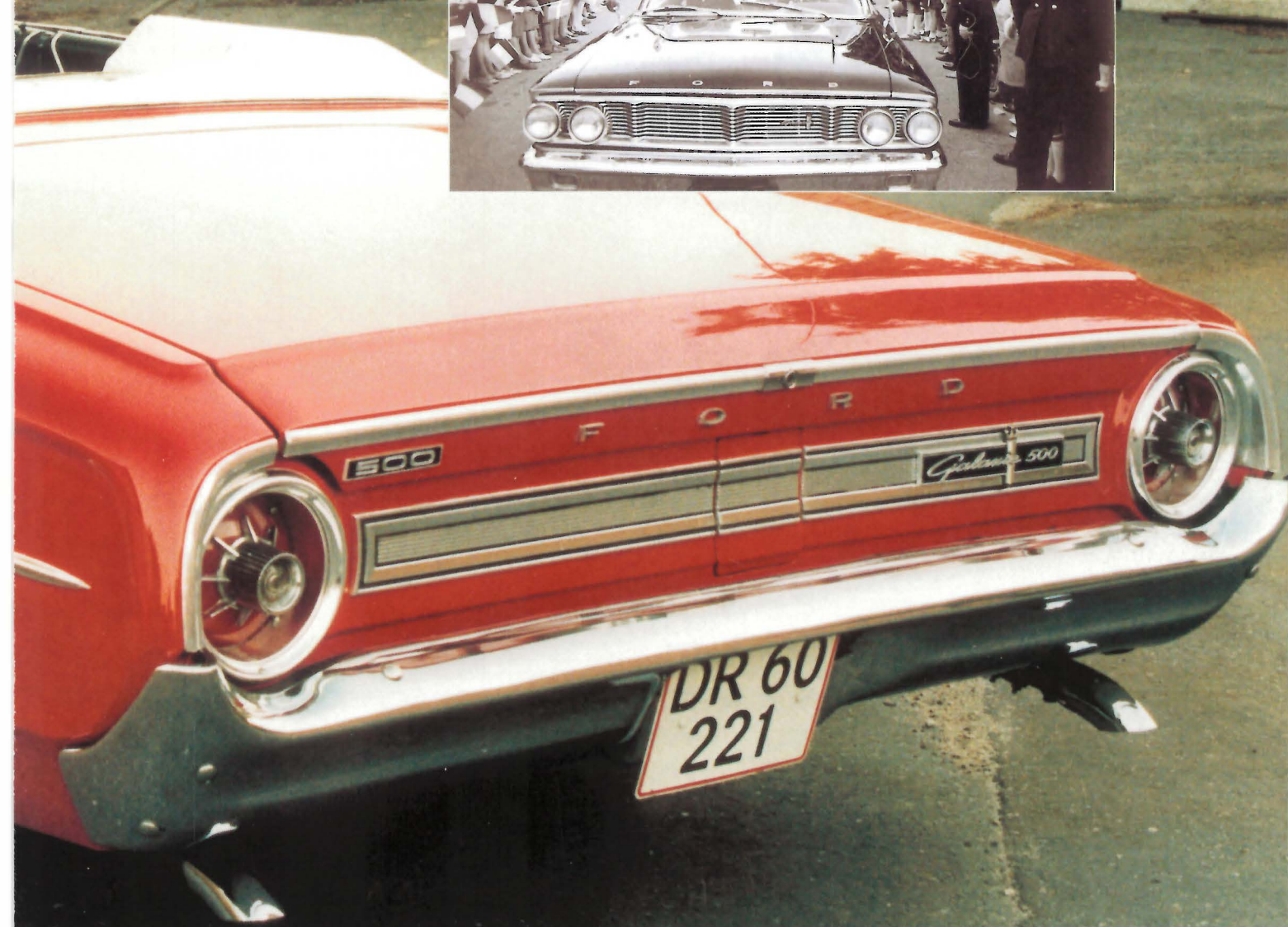
Når man som jeg elsker USA er alt dette lige sagen, jeg bladrer febrilsk i mine amerikanske bilblade. Jeg må læse noget mere om denne dejlige USA-bil, jeg må absolut se mange, mange flere fotos inden jeg for alvor begynder at skrive vor artikel om månedens køretøj: Ford Galaxie 500 årgang 1964.

Jeg kan også huske de amerikanske bilbrochurer fra dengang, de var meget specielle derved, at bilerne var tegnede. I dag kan jeg godt se, at bilerne på den måde blev gjort lidt længere og lidt bredere end de i virkeligheden var. Men imponerende var det, jeg vidste jo ikke bedre. Men interessen for USA, og dets bilpro-



duktion var vakt, og har været det siden. Og mange har det da heldigvis som jeg, bl.a. Per Christoffersen i Odense der ejer denne Ford Galaxie 500 fra 1964.

Den har altid været dansk, indregistreret første gang i marts 1964. Og hvem var den heldige ejer? Pudsigt nok Rigspolitiets Færdselspatrulje.



Der blev købt 4 stk. Ford Galaxie 500 og de blev alle indsat som patruljevogne.

Netop i 1964 havde Danmark fint besøg, nemlig Nikita Krustchev fra Sovjetunionen. Meningen var at han skulle transporteres rundt i denne flotte Ford Galaxie cabriolet, men det turde man alligevel ikke. John F. Kennedy var jo netop blevet myrdet i november 1963 i Dallas, siddende i en åben vogn. Man ændrede derfor planerne, og Galaxie'en kom længe ned i rækken og fungerede som sikkerhedsbil. Per i Odense har haft kontakt med den politibetjent der kørte i Ford Galaxie'en helt fra ny og frem til 1969, hvor den (og de øvrige) blev solgt. Han arbejdede for rigspolitichefen i 29 år og kørte 1.870.000 km i alt. Han sled praktisk taget 11 biler op.

Denne Ford Galaxie 500 var dengang indregistreret med nummeret KL 20.854, hvilket fremgår af de sort/hvide fotos.

En anden stor begivenhed var den også involveret i. Året var 1967, og begivenheden var brylluppet mellem Dronning Margrethe og Prins Henrik. Ford Galaxie'en var med som sikkerhedsbil. Bortset fra sådanne statslige begivenheder har bilen kørt helt normal patruljekørsel overalt i landet.

Det var lidt af en tilfældighed, at Per fandt ud af bilens historie. Bilen var blevet restaureret og skulle til syn. Synsmanden var en tidligere politibetjent der havde kendskab til disse 4 Ford Galaxie'er, og da han undersøger bilen nærmere finder han ud af, at det er en af de tidligere patruljevogne. Visse kabelforbindelser under instrumentbordet viste disse sikre tegn. Og herefter rullede lavinen. Per ringede rundt og fik som nævnt fat i netop den person hos politiet, der havde kørt i bilen helt fra ny. Han



var i mellemtiden blevet pensioneret og var vel ca. 80 år da Per fik kontakt med ham. Han var så venlig at sende Per en masse fotos fra perioden 1964–1969, som vi her gengiver nogle af. Omvendt har Per så sendt ham nogle nye fotos af Galaxie'en, som den ser ud i dag. Per har ejet Galaxie'en siden 1994, men hvor den har været fra 1969 og frem til 1994 er ikke klarlagt.

I dag står Ford Galaxie'en i særdeles fin stand, flot rød lakering med hvid kaleche, der naturligvis er elektrisk.

I 1964 blev der fremstillet i alt 593.573 stk. Ford Galaxie 500 i alle varianter, og den mest solgte var en 2-dørs coupe der blev fremstillet i 206.998 eksemplarer.

Denne Ford Galaxie 500 cabriolet blev kun fremstillet i 15.169 eksemplarer. Bilen er fra en periode, hvor man skiftede model hvert år, og både 1963- og 1965-modellen er anderledes.

Det må have været befriende og skønt at være med til at designe biler dengang. Der var uanede muligheder i forhold til i dag, hvor mange biler fuldstændig ligner hinanden, og hvor bilerne bliver mindre og mindre.

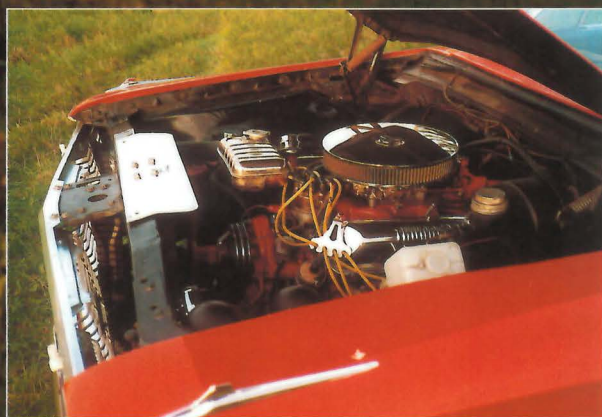
Motoren i denne Ford Galaxie 500 er en V8 på 390 kubiktommer = 6,7 liter. Motoren ydede enten 300 eller 330 HK, og denne tidligere politibil var naturligvis monteret med den store motor på 330 HK. Motortypen blev også benyttet i Ford Thunderbird. Det er en meget, meget robust motor, der også kunne tunes ganske alvorligt. Der er automatisk 3-trins gearkasse i bilen, og den kører 6-7 km pr. liter benzin. Bilens egenvegt er 1875 kg, den er ca. 530 cm lang, 200 cm bred, så den fylder godt i landskabet. Og så kører Galaxie'en som en drøm . . .

Og når den ikke kører befinder den sig også i en "drømmeverden". Den står parkeret i en hal, hvor der på alle sider også står skønne USA-biler fra de dejlige 1950'ere og 1960'sere, den ene mere dejlig og sjælden end den anden

Per og jeg har nu diskuteret USA-biler i mere end 3 timer, vi har kigget på billeder, fotos og originale bilbrochurer fra dengang, så hvorfor ikke slutte dagen af med en dejlig kold Cola og lidt Elvis-musik i amerikaner-klubben "Peggy Sues" klublokale.

Så bliver det måske lettere at bevæge sig de 36 år frem i tiden – til nutiden – til år 2000 og vores kedelige 2000-biler . . .

Tak til Per og hans klub, som vi vender tilbage til ved en senere lejlighed.





Artiklen om polstring er fra det norske Veteran Posten 1/77, forfatteren er Trygve Krogsæter, med tilfaldelse fra Norsk Veteranovgn Klubb er artiklen oversat og bearbejdet. Materialet er gennemset af Iver Jensen, mine bemærkninger er tilføjet i parentes. Bogen "Restaurering og reparation af møbler", Her-novs forlag 1989, indeholder et afsnit om polsterarbejde og kan anbefales.

Artiklen giver indsigt i metoder og materialer, som kan være nyttige, også hvis man lader en fagmand udføre polsterarbejdet.

P. E. Hansen

Polstring af en bil er en af de arbejdsopgaver, som plejer at blive udført af en fagmand. Og stort set bliver der lavet ganske godt håndværksarbejde af sadelmagerne, men i enkelte tilfælde synes resultatet ikke helt vellykket.

Årsagen til dette kan ofte overføres til ejeren, som ikke har sat sig ordentligt ind i det arbejde sadelmageren skal udføre. Bilejeren må skaffe de nødvendige oplysninger om det originale polsterarbejde på den aktuelle bilmodel med det aktuelle karrosseri. Der er stor forskel på en sedan og en touring af samme årgang og mærke. Detaljer skal være i orden og kan være forskellige fra mærke til mærke. Som eksempel kan nævnes Citroën og Fiat fra midten af

1920'erne. Begge har piber i sæde og ryg, Citroën har piber der er 85 mm, Fiat's er 60 mm. Fiat har keder mellem hver pibe, det har Citroën ikke. Narven (mønsteret/præg i overfladen) er forskellige, og giver bilerne deres særpræg. Hvor ofte bliver sådanne biler polstret helt korrekt?

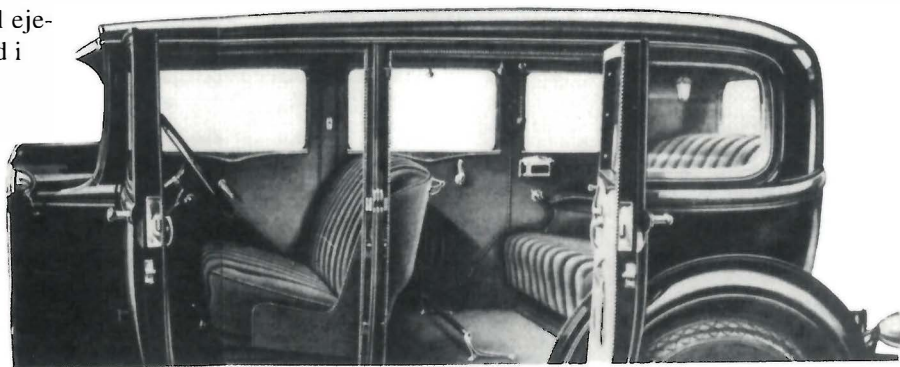
I denne artikel vil vi prøve at gennemgå en del af de faktorer en bilejer skal være opmærksom på, samt skit-

vigtigt at studere polstringen nøje. Viser interiøret sig at kunne bevares, er det at foretrække. Original læderpolstring kan friskes op med Colanolie eller slet og ret gnides med piskefløde(!). Stofpolstring kan møjsommeligt renses og eventuelt kunststoppes. I mange tilfælde er stofpolstringen i et mønster, der ikke kan skaffes. Overtræk kan da være løsningen, hvis udseendet ikke er ganske godt.

Bliver afgørelsen udskiftning er opgaven omfattende og kompliceret – og ganske kostbar.

Detektivarbejde må det til.

Før polstringen fjernes må man undersøge om den er original, eller skiftet i løbet af de sidste 40-50 år. Originalpolstringen bør måles op, aftegnes og fotograferes. Alle detaljer tegnes i snit og plan. Til slut står man med en masse stof- og papstumper iblandet vattotter. Man har imidlertid skitser og fotografier, der fortæller hvordan det hele skal tildannes, når den tid kommer.



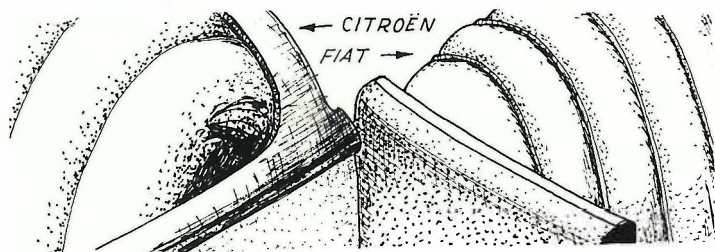
I de tilfælde hvor originalpolstringen er borte, må man ty til andre metoder. Først gælder det om at undersøge om en tilsvarende bil findes i landet, hvid det mislykkes kan man kontakte mærkeklubber i udlandet. Brochurer og kataloger kan også vise detaljer. Som sidste udvej kan man kikke på biler af samme type og årgang, men er således rimeligt sikker på, man rammer noget, der kan kaldes tidstypisk.

Hvornår udføres polstringen?

I de fleste tilfælde sker polstringen efter lakering, det er vanskeligt at afdække en bil fuldstændig. Grønne plysæder med islæt af maroonlak er ikke særlig pænt og pletterne er næsten umulige at fjerne. Der er en vis fare for ridser i lakken, men forsigtighed mindsker risikoen.

Stofvalg

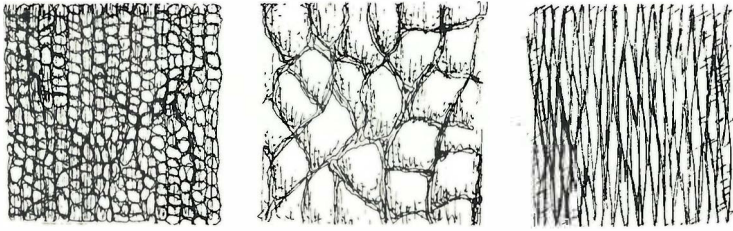
Før polstringen begynder, er det vigtigt at gøre sig klart hvilken polstringstype, der skal anvendes. Som hovedregel vil jeg sige, at udseendet betyder mere en kvaliteten. Hvis kunstlæder ikke kan skaffes i den rigtige farve og narv, kan det måske fås som skind eller omvendt. Originalt kunstlæder fås ikke mere, det var lakeret bomuldstoff. I dag bruges plastic, som blev udviklet under anden verdenskrig.



sere principperne for autopolstring, både for amatørhåndværkeren og ham/hende, der beder en håndværker udføre arbejdet.

Kan originalpolstringen reddes?

Før man går i gang med at reparere et karrosser, er det



Både skind og kunstlæder får narven indpresset med narvruller (valser). Har fabrikanten den rigtige rulle, kan skindet leveres med den ønskede narv. Den korrekte narv ses af en stump af originalpolstringen. Citroën og Mathis havde samme småknudrede narv, Fiat havde grov narv, og farven var tilpasset karrosserifarven, altså ikke altid sort. "Long Grain" blev brugt meget i amerikanske biler.

Lukkede vogne brugte stort set stof, alt fra fantasifulde persiske mønstre i specielbestilte limousiner til enkle ensfarvede stoffer i de billige vogne. Leopardskind var populært blandt Isotta Fraschini købere. I 1930'erne vandt vævede stoffer mere og mere indpas, gerne i kedelige grå og beige farver. Men også fantasifulde funkismønstre sås.

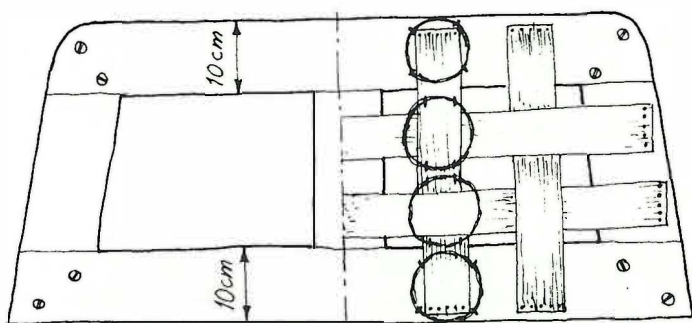
Møbel forretninger har ofte et stort udvalg i forskellige prisklasser og kvalitet, vær opmærksom på, at der kræves en god og dermed dyr kvalitet til sæder og ryg. Dette forhindrer "nedsidning" af velouren på kort tid. Hvis stof og farve leveres i flere kvaliteter, kan en billigere vare bruges på dørsider og ryg. Det gjorde bilfabrikanterne, både når der var tale om skind og stof.

Opbygning af sæde og ryg.

Et almindeligt sæde er opbygget af fire dele, sæderammen, fjedre, stopning og betræk. Hver bilfabrikant havde sin måde at gøre det på, vi må holde os til det generelle. Bilejeren må selv finde ud af hvad der passer til hans vogn.

Rammen.

Når sædebunde og rammer skal masseproduceres, må man bruge metoder der fordrer mindst mulig arbejdstid og behov for tilpasning. Derfor brugte Ford sæderammer af stål, konstrueret således at fjedre og ramme udgjorde et hele med fjedre placeret i rette afstand. De var lette og præcise, betrækket blev holdt på plads med clips.



Denne sædetype er vanskelig at rekonstruere, således at sædeopbygning bliver som den oprindelige. Man må da anvende almindelige håndværksmæssige metoder, en metode som blev brugt i de fleste norskbyggede (også danskbyggede) karrosserier.

Bundrammen er fremstillet af to langstykker 25 x 100 mm, og de to eller tre tværstykker samles, således at trædelene ligger i samme plan. Formen svarer til rammen i karrosseriet. Gjorde er spændt både i længde- og tværretning som underlag og fæste for fjedrene. Fjedrene er syet fast i gjordene og sømmet med kramper til rammen.

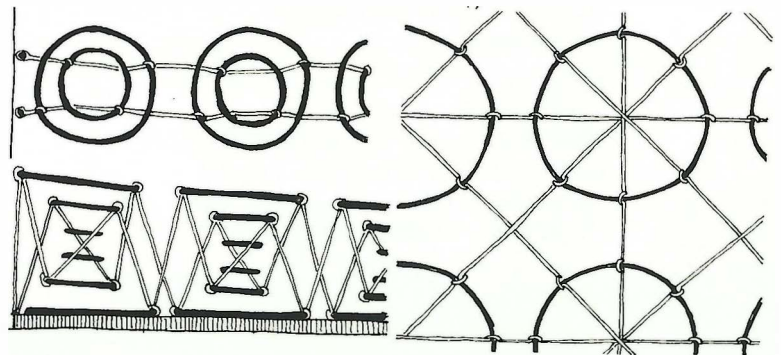
(Tykkelsen 25 mm lyder voldsom, 20 mm må være nok, brug stærkt træ, f.eks. asketræ).

Fjedrene

Der er stor forskel på at tilbringe en dag i en veteranbil med gode fjedre i sæde og ryg, eller en bil med skumplastpuder. Så det er ikke bare af originalitetshensyn jeg anbefaler fjedrene.

I mange tilfælde er de originale rammer så gode, at de kan genbruges, måske skal et par fjedre skiftes ud. (Gjordene kan være mønret og må skiftes, inden da, tag billeder, mål op og lav skitser inden adskillelsen).

Det kan være vanskeligt at finde fjedre i samme dimension, tykkelse og antal vindinger. Udvalget er ikke det samme for os som en storforbruger som en bilfabrik.



Men i de fleste tilfælde klarer man sig ved at tilpasse en standardfjeder. Møbelpolstrere har normalt fjedre på lag i forskellige dimensioner. Som omtalt fastgøres fjedrene ved syning og kramper, der er vigtigt at de ikke forskyder sig.

Binding

For at forhindre fjedrene i at forskyde sig sideværts, og for at give fjedrene den ønskede spænding, må de bindes ned og til hinanden i toppen. Dette er et stort arbejde, så det er let at forstå, at nedbinding er udeladt i billige biler. Nedbindingen giver også sædet den rigtige profil, mere nedbundet i bagkanten, mindre i forkanten.

Det trækkes to snore pr. fjeder i dybden, og der bindes henholdsvis til øverste og næstøverste vin-



ding. Snorene fortsætter til den anden side af fjederen og igen til toppen for befæstigelse.

Nu skal den anden side af fjederen bindes ned, snorene går til henholdsvis nederste og næstnederste, og så videre til næste fjeder i bunden, op til toppen, over til den anden side af fjederen og ned igen. Sådan bindes fjedrene ned til ønsket højde. (Det lyder besværligt, men der er en slags "fortrydelsesret", man kan skære alle snorene af og begynde forfra). Husk også at tage hensyn til at polstringen fylder noget, pas på sædet ikke bliver for højt.

For at forhindre fjedrene i at forskyde sig sideværts, må de bindes til hinanden i alle retninger. Der skal bindes stramt, således at fjedre har korrekt indbyrdes afstand, dermed vil vægten fra en siddende person fordeles til et antal fjedre.

Mange forskellige metoder er brugt for at udvikle en mere industriel sammenbinding. Grovmasket net (en slags flerdobbelt kyllingetråd) hvor fjedrene er bundet til nettet, og lange flade spiraler, som anbringes på kryds og tværs og bindes til fjedrene. (filosofien er, at fjeder-toppene skal udgøre en slags plade, og ikke svaje som selvstændige tårne).

Hvis den beskrevne metode virker uklar og vanskelig, kan studiet af en gammel stol forklare meget.

Materialer

Før polstringen begynder, er det vigtigt at have kendskab til de materialer der bruges. Her er en liste over de mest anvendte.

Gjordbånd:

Gjorde er vævede bånd, som bruges til at spænde over sæderammer til underlag og fastgørelse af fjedre. Der kræves god kvalitet til bilsæder. Materialet er jute.

Strie:

Strie (hessian) i forskellige kvaliteter og vævning bruges til at spænde over fjedre og de enkelte stopningslag. Bruges også til underlag og bagsidestof, når man syr piber. Til at dække fjedrene må den stærkeste kvalitet bruges. Som overtræk for f.eks. alfagræs kan en tyndere og smidigere kvalitet bruges.

Bomuldsstof:

Såkaldt "blåtøj" bruges over vat og som bagsidestof, når man syr piber.

Sejldug:

Sejldug er ideel bagsidestof, når man skal lave diamantstopning. Sort sejldug bliver ofte brugt til at dække bagsiden og undersiden af sæderammerne. Det er praktisk, man kan kontrollere om der er mus i sæderne (!).

Alfagræs:

Alfagræs er steppegræs, som vokser i det vestlige Middelhavsområde. Det sælges i store baller, og bruges til at jævne ud under stopningen, således at fjedre og knuder ikke mærkes.

Filt:

Filt bruges til at udjævne kugler (knaster), som fremkommer efter nedbinding af fjedre, samt at forhindre at stopningen synker ned mellem fjedrene. Ofte lægges et lag filt over fjedrene, den metode er undertiden brugt i billige biler. Tynd filt ses brugt under betræk på dørsider og øvrige paneler indvendig. Tæppefilt kan anvendes.

Krølhår:

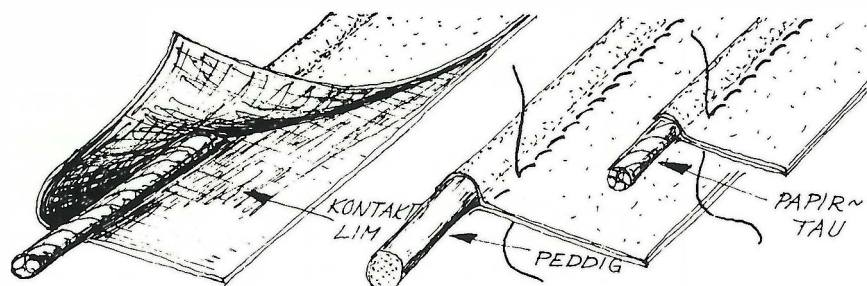
Krølhår er et naturprodukt, som består af svinebørster. Det bruges bl.a. som indlæg i diamantstopning, det giver en fin spændstighed. Det anvendes også i ryghynden uden fjedre på meget gamle biler.

Vat:

Vat sælges i baller á 4 kg. Den virker stor, men når man begynder at stoppe forsvinder bunken hurtigt. Vat skal sammenpresses meget for ikke at blive nedslidt på kort tid.

Keder:

Keder bruges ofte i overgangen mellem sædesider og – top, rundt ved dørene for at skabe tæthed osv. (også mellem sammenspændte karrosseridele). Tykkelsen varierer mellem 3 og 6 mm (nok mere når de bruges som dørtætning), indlægget er oftest papirsnor, ved tykkere keder bliver der også brugt peddigør. (Ved tætningske-



der kan man bruge tynd gummislange eller svampegummi). Færdigkøbte plastic kedere skæmmer et restaureringsprojekt.

Man kan fremstille sine egne keder og pyntelister af skind/kunsthæder og papirsnor i passende tykkelse. Skindet klippes i lange strimler og stryges med kontaktklim, snoren lægges i og keden maskinsys.

Da denne artikel handler om restaurering, ikke oppudsning, er moderne materialer som f.eks. skumplastic ikke nævnt. Andre produkter er også på markedet, det må imidlertid være bilejerens afgørelse, om han ønsker en



korrekt opbygning eller en hurtigere og billigere vej til resultatet.

Polstring

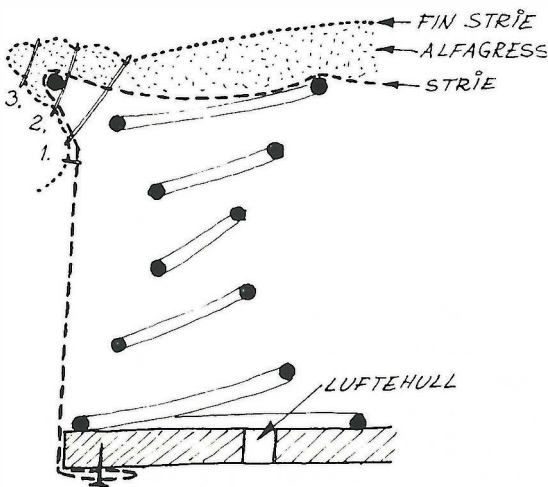
Underpolstring

I billige biler var der kun lidt underpolstring jævnet ud over en filtplade på fjedrene. Dyrere biler havde hessian spændt ud over fjedrene påforet et lag alfagræs.

Når alfagræs bruges, må det rives op, ellers bliver der klumper. Alfagræsset pålægges, jævnes og sammenpreses, så det udligner ujævnheder og knuder. Der må lægges ekstra meget alfagræs langs kanterne med sæderammer, der ikke har ståltråd i overkanten. Kanten madrasseres, således at der bliver en god kant at spænde overpolstringen over. Der skal sys nogle store sting igennem hessianen, som dækker over alfagræsset.

Madrassering

Når underpolstringen er færdig, skal kanterne madrasseres eller afsys, som det også benævnes. Hertil skal der bruges en stærk tråd, da man syr med relativ megen kraft ved madrasseringen. Der sys først længst inde på sædet, træk godt til, sy så én eller to sømme nærmere kanten. Husk at justere stingene således at man får en fast og jævn kant rundt om hele sædet uden skævheder eller klumper.

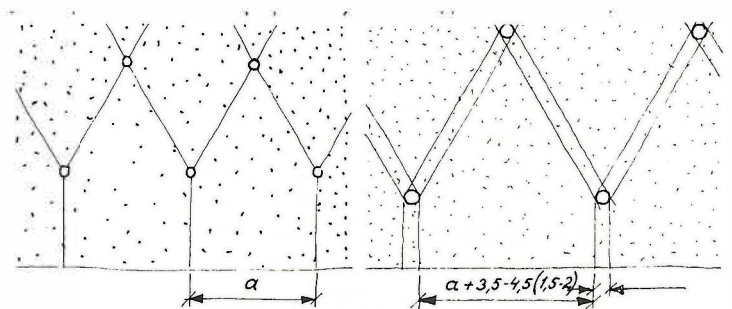


Overpolstring

Overpolstringen giver sædet den form man ønsker, piber, diamant, flad eller kombinationer af disse. Til fyld i overpolstringen bruges vat eller krølhår. Overpolstringen holdes på plads af undersidstof, som syes fast til betrækket eller fæstnes med knapper. Vattet ligger mellem disse to stoflag.

Diamantpolstring

Diamantpolstring findes på de ældste biler, betrækket er normalt skind. En god håndværker laver diamantpolstring uden sømme. Han breder skindet ud på arbejdsbordet, og efter hver knap der isættes fyldes vat eller krølhår i. En amatør vil formentlig se ruderne på forhånd.



Fremgangsmåden er: På et sejldugsstykke, noget større end sædepuden, tegnes ruderne op i den størrelse de ønskes som færdige. Skindet tegnes op på samme måde, men man må tage hensyn til skindets krumning over fyldstoffet. Forskellen i længde af skind kontra sejldug er ganske stor. Ønskes såkaldt "deep upholstery", hvor knapperne er næsten skjult, skal skindet være 35-45 mm længere i begge retninger for hver rude. Husk også ca. 6 mm sømmerum. Knapperne skal igennem sømrummets kryds, hullerne slås med huggepipe, 4 mm i hessianen, 6 mm i skindet. Skindet kan nu sys i ruder.

Man begynder midt på sædet. Første knaprække fastgøres og polstermateriale fyldes i, næste knaprække sættes i, og man fylder videre. Til slut er der ruderne langs yderkanterne, bagsidestoffet spændes nu fast til understopningen, de sidste ruder fyldes, skind og bagsidestof sys fast til underpolstringen.

Se tegning pkt. 1 og 2.





Næste operation er at sy keder og sidestykker på ved håndsying med krumnål. Sidestykkerne kan til sidst trækkes ned og sømmes til trærammens underkant. Her bør man bruge blåsøm, ikke clips. Ved polstringen af ryggen slipper man for denne kedesying. For at skjule de mange søm på undersiden, kan bunden betrækkes med sort sejldug fæstnet med søm.

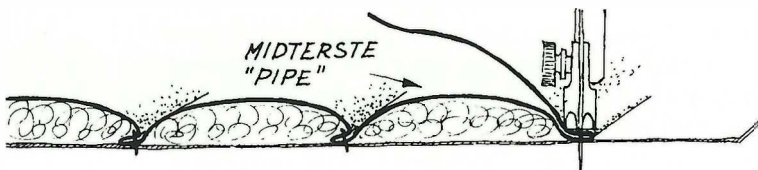
Pibepolstring

Som bagsidestof til pibepolstring bruges både hessian og blåtøj. Jeg har prøvet begge dele og foretrækker blåtøj.

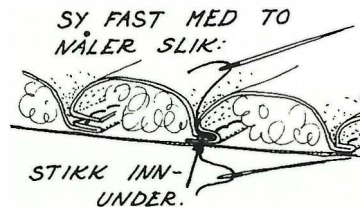
På samme måde som ved diamantpolstring må bagsidestof og betræk mærkes op. Piberne ses ofte at være for store (for tykke på midten), en længdeforskel, med mest til overstoffet, på 15 mm er passende. Husk tillæg til sømmen.

Sidestykker til bagsæde (se billede) skal have lille pibe-højde, derfor arbejdes med samme bredde på bagsidestof og betræk. Husk stadig sømtillæg.

Stofsæder plejer at have tykkere polstring med pibe-bredde helt op til 200 mm. Fremgangsmåden er den samme både ved skind, kunstlæder og stof.



Når syningen begynder man på midten, betrækket lægges som vist på tegningen. Ved reparation (udskiftning) af en pibe i et ellers godt sæde kan man gå frem som tegningen viser. Man skærer den defekte pibe væk, fæstner den nye på den ene side og håndsyr den anden. Stopningen af piber skete industrielt på forskellige måder, vattet var formet på forhånd. Jeg har arbejdet med tre metoder. Det letteste er at lægge vattet i før piben sys, det går an til f.eks. sidestykker med lave piber



og lidt polstring. Er piberne hårdt stoppet, er denne metode vanskelig. Man kan da lave to aluminiumsskinner, en slags pincet, skinnerne fyldes med vat og føres ind i piben. Den ene skinne trækkes ud, dernæst den anden og vattet bliver inde i piben.

Den tredje metode er både tidskrævende og vanskelig. Vattet rives op i mindre totter og stoppes ind i piben med en pind. Der dannes let klumper og dermed ujævnhed ved denne metode.

Afslutningen af pibepolstringen sker på samme måde som diamantpolstring. Keder og sidestykker fastgøres ved håndsying. Masseproducerede sæder blev uden tvivl syet færdig med sidestykker og det hele, dernæst trukket på og fastgjort med clips eller søm.

Flad polstring

Det er den enkleste polstring, både sædestykke, keder og sidestykker kan maskinsys på en gang. Der må tages hensyn til at polstringen fylder noget, derfor må længde og bredde af sædematerialet tilpasses (øges).

Overpolstringen er vat, som er revet op for at forhindre klumper. Vattet presses sammen og dækkes af blåtøj. Overpolstringen lægges over underpolstringen, der er monteret på sædet, og sidestykket trækkes ned og sømmes til bundrammen. Eventuelle knapper skal isættes før overpolstringen monteres.

Knapper

Knapper er ofte brugt i sæderne, størrelsen varierer, ligeledes udførelsen. Normalt er knapper betrukket med det anvendte betræk, men f.eks. Ford T havde sortlake-rede knapper. Knapper erstatter ofte sammensyningen mellem betræk og bagsidestof. En amatør vil imidlertid have problemer med at få et pænt udseende uden sammensyning.

Polstring på dørsider

På billige biler var kunstlæder eller stof limet direkte på pap eller krydsfiner uden nogen form for polstring. Finere biler havde filt eller vat i varierende tykkelse bag stoffet. Det var gerne lommer i dørene og måske en dekorationssyning. Vognemblemet var et yndet motiv. For at få konturerne frem var der ofte et indlæg. Linoleum i 2 mm tykkelse blev brugt. I andre tilfælde var mønstret presset ind i skindet eller kunstlæderet.

H.H. (en norsk veteranbilrestaurator) har brugt følgende metode. Mønstret skæres negativt i en træklods (hårdt træ må anbefales), skindet lægges over og presses med træpinde ned i udskæringen. For at holde skindet i position påføres rigelig celluloselak, og der gnides til laken er tør. Det er naturligvis oplysninger, der er gode for restauratoren, for naturligvis gjorde bilfabrikkerne ikke sådan, men restauratoren må "opfinde" metoder den ene gang han skal udføre operationen.

Kunstlæder kan limes til pap eller krydsfiner med kontaktlim. Der skal bruges vandfast pap, almindelig pap vil slå sig på grund af almindelig fugtighed i en kold garage.

Når pladerne skal fastgøres til dørene, er det vigtigt at vide hvordan det oprindeligt er gjort. Der ligger gerne en kede bag pladen, eller en pynteliste over afslutningen, Sømning som originalt udført havde en tendens til at løsne sig, derfor ses skruer med underlagsskiver, også i mange tilfælde hvor det ikke er originalt. I 1930'ernes stålkarrosserier brugte man ofte clips.



Oversætterens bemærkning.

Jeg synes ikke skruer er løsningen. På en Chevrolet Touring 1930 med kunstlæderbetræk er brugt søm, der skjules i en kraftig pyntesyning 10 mm fra papkanten. Søm lader sig let skjule i en beklædning af f.eks. plys.

Loftsbeklædningen

Dugen som blev brugt på loftet indvendig var altid anderledes end polstringen, en mere "uldagtig" vare. Uanset stoftype så blev to forskellige ophængningsmetoder brugt. Stoffet var enten stiftet til træbøjlerne i taget eller trukket på stålpinde, som spændte på tværs af karosseriet..

Ved begge befæstelsesmetoder sker syningen på samme

Tæpper

Tæpper er en del af bilens indvendige polstring. Ofte var dørene betrukket med tæppestof på de nederste 100-150 mm, det samme også forsæderyggens nederste del. Det kan være vanskeligt at finde det rigtige tæppe, hvis det er mønstret. Ensfarvede tæpper "matcher" gerne bedre sædebetrækket.

Kantningen sker på flere måder. Som kantmateriale kan bruges alt fra sort skind til vævede bånd i tæppefarven. Hvordan var det originale? Hvis tæppet er borte kan sort kunstlæder anbefales som "sikkert", blot skal materialet ikke være for tykt. Eneste brugbare tæppekvalitet jeg har fundet er Crossley Carpets biltæpper. Disse har den originale jutebagside, luven er tæt og nærmest stående, ikke et løkketæppe. Farverne er stort set ensfarvede, og udvalget er ikke ret stort. Den koksgrå er lidt spættet og vil passe til mange biler.

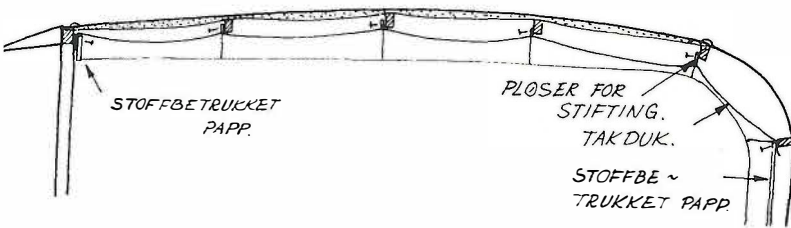
Afslutning

Jeg håber denne artikel har givet et lille indblik i de arbejdsområder sadelmager og møbelpolstre behersker. Disse håndværksuddannelser tager flere år, og vi kan ikke forvente at være udlærte efter en artikel som denne, eller efter at

have betrukket en bil.

Det er et krævende arbejde at polstre en veteranbil og resultatet har samme betydning for restaureringen som en god lakering. Måske er det bedst at overlade arbejdet til en fagmand, og så lade denne beskrivelse fortælle hvordan man ønsker arbejdet udført.

T.K.



måde. Efter det gamle stof måler man spændet mellem hver ophængning, der sys en løbegang eller fold på bagsiden, som bruges til at stifte i eller trække stålpinde igennem. Det er vanskelig at få pænt, så man kan lave en prøvestrimmel først. Sæt ikke fingermærker på stoffet, det er sart, og brug en hæftepistol for at lette arbejdet.



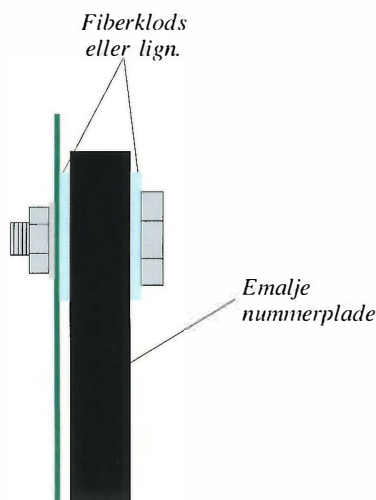
Smukt polsterarbejde på en Ford Tudor 1934



PAS PÅ EMALJEN

Centralregistret for Motorkøretøjer har fået en del klager over formodet dårlig kvalitet af emaljen på de historiske nummerplader. Forklaringen synes dog oftest at være at brugerne ikke er klar over hvor skørt materialet er. Emalje tåler ikke og har aldrig tålt at blive bukket den mindste smule, så springer den.

Motorhistorisk Samråd indskærper derfor i sit nyhedsbrev af 23. september endnu en gang at man ikke må spænde hårdt på emaljenummerpladerne. Sæt en lille skive af plastic, fiber eller gummi på hver side af hullerne og spændt ikke for stramt til.



Samrådet har tidligere tilstillet medlemsklubberne et grundigt materiale om ordningen med historiske nummerplader, men man kan også læse om det på Samrådets hjemmeside, der i øvrigt har fået ny webmaster, Jannik Rasmussen, Rødovre. Skærmdressen er: www.motorhistorisk.dk

Nummerpladeordningen administreres fortsat af Svend Dråby, som man enten kan skrive til på adressen Jydeholmen 48, 1.th, 2720 Vanløse, eller ringe til om aftenen på 3871 3902.

Som tidligere omtalt gav trafikministeren afslag på Samrådets ansøgning om at nummerpladeordningen også kom til at omfatte veterankøretøjer, som var indregistreret første gang mellem 1. april 1958 og 1976, dengang med emaljeplader med to bogstaver. Samrådet forsøgte derefter at få en mindre omfattende ordning med en rullende 35 års grænse, men fik igen afslag. Det ville i første omgang have udvidet ordningen fra 1958 frem til 1965 og højst have omfattet 12-15.000 køretøjer. Ministerens begrundelse for afslaget var dels at udvidelsen ville belastte motorkontorerne og Centralregistret administrativt, dels at det ville stride mod de hensyn til færdselsikkerheden der var årsag til indførelsen af de reflekterende nummerplader i 1976.

oer

GENOPBYGNING AF SKADEDE BILER

Som reglerne har været siden nytår skal der betales ny registreringsafgift af et motorkøretøj som får en skade hvor reparationsudgiften er over 75% af køretøjets værdi før skaden.

Det betyder at bilen skal skrotes hvis skaden er så stor fordi reparationsprisen sammen med den ny registreringsafgift altid overstiger bilens almindelige pris i handel og vandel, og forsikringselskaberne er ikke forpligtede til at betale.

Motorhistorisk Samråds nyhedsbrev af 23. september skriver at hvis man ser på det med veteranøjne er der nu meget større risiko for at de gamle køretøjer, som vi har sat i stand og som endnu ikke er 35 år, ikke vil blive erstattet og genopbygget efter en påkørsel.

Ganske vist er der en lempeligere beregning af den afgiftspligtige værdi for de gamle køretøjer, men så skal de være mere end 35 år.

Samrådets bestyrelse synes det er urimeligt at den ny regel skal have virkning for køretøjer, der kun bruges til veteranarrangementer og lignende og vil henvende sig til skatteministeren i god tid inden loven skal revideres i 2002. Ministeren skal til den tid gøre rede for reglens hidtidige virkninger.

Samrådet opfordrer derfor de tilsluttede klubber til at registrere alle tilfælde af afslag hos deres medlemmer på genopbygning af køretøjer der er mellem 25 og 35 år, og at klubberne registrerer afslag der vedrører køretøjer som er 35 år eller ældre.

Samrådet beder om tilbagemelding om alle tilfælde hvor genopbygning af et færdselsskadede køretøj er nægtet med henvisning til 75% grænsen.

oer



Motorhistoriske Møder Midt-Vest Sæsonen startet med USA-aften i Herning

Nu nærmer tiden sig for de indendørs sysler, og efterårets møderække i Motorhistoriske Møder Midt-Vest blev indledt med et noget et anderledes „garagebesøg“ i Herning. Der stod USA-køretøjer som overskrift, og med 54 deltagere var arrangementet velbesøgt. Det blev indledt med besøg i Harley-Davidson Club Herning Klubmedlemmerne tog imod og fortalte om deres klub og om den fælles interesse for det berømte amerikanske motorcykelmærke. Der var lejlighed til at bese „stalderne“, nemlig klubværksted og klublokale - og beundre et repræsentativt udsnit af medlemmernes motorcykler.

Derefter fortsatte gruppen af veteranbil- og motorcykel-folk til „Mike's American Bikes“, et specialværksted for Harley'er og andre spektakulære motorcykler. Blandt andet var der lejlighed til at kigge på og lytte til en kæmpe stor amerikansk Boss Hoss, med V8-motor, markedets formentlig dyreste motorcykel med en nypris omkring 740.000 kroner.

Aftenens tredje besøg var hos en anden „amerikanerklub“, nemlig Herning Custom Car Club. Medlemmer fortalte om deres hobby med at op- og ombygge spændende biler. Usædvanlige og omfattende projekter blev

studeret på klubværkstedet., og der var lejlighed til at drøfte det tilbagevendende emne om ombygninger af veteran- og liebhaverbiler med de unge bilentusiaster. Næste møde i rækken af aktiviteter for alle uanset klub- og mærketilhørsforhold er et besøg på Skjern Tekniske Skole med orientering om uddannelsen af automekanikere. Besøget finder sted mandag den 30. oktober kl. 19.

Der bliver lejlighed til at spørge fagfolkene ud om uddannelsens form og niveau og til at studere en moderne teknisk skole.

I møderækken inviteres også til julesammenkomst med fælles julespisning og hygge på Lemvig Gymnasium mandag den 4. december kl. 19.

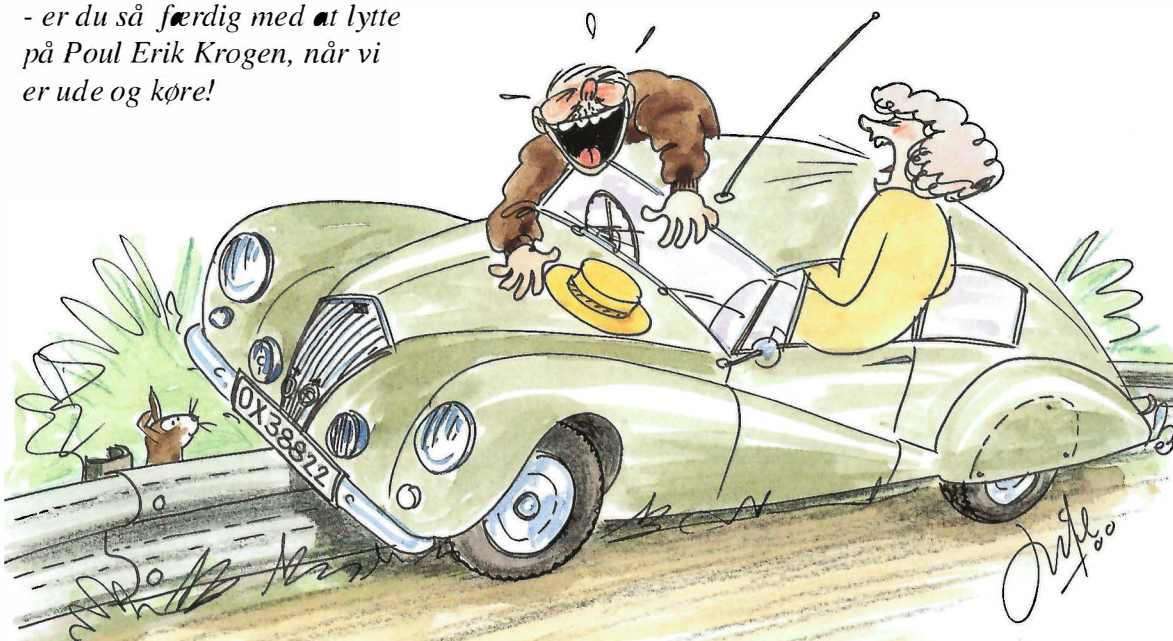
Aktiviteterne er et samarbejde på tværs af alle veteranklub- og specialinteresser med det formål at lave møder og sammenkomst af motorhistorisk karakter i Midt- og Vestjylland.

De er for alle interesserede, og holdes under fællesbetegnelsen Motorhistoriske Møder Midt-Vest med afvekslende program og skiftende mødesteder, så man geografisk når hele vejen rundt i regionen.

Arrangører er Niels Jørgen Kannevorff, Ringkøbing, Povl Povlsen, Struer, og Gorm Albrechtsen, Herning.

Gorm Albrechtsen

- er du så færdig med at lytte på Poul Erik Krogen, når vi er ude og køre!





VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

DKV

Garry Owen	Glatvedvej 8 Østerballe	8444 Balle	8633 7103	
Michael Hansen	Solvangsvej 23	3360 Liseleje	4774 5380	
Kim Kronslev	Rundforbivej 213 st. tv.	2850 Nærum	4550 5484	Triumph T120
Bent Langhoff	Grants Alle 21	2900 Hellerup	3966 2280	
Ejner Hansen	Brostykkevej 65	2650 Hvidovre		
Niels Adamsen	Saltholm 1	2770 Kastrup		
Jørgen Thøgersen	Lergravvej 17	8380 Trige	8623 0790	
Stefan Kühnel c/o Rygaard	Randersgade 91 5. tv.	2100 København Ø		
Henrik Moss	Grejsdalsvej 247	7100 Vejle	7582 2373	Ford Fairlane
Martin R. Stæhr	Slotsvænget 21 A	3400 Hillerød	4824 4817	
Sten Heide	Sortedam Dosserring 21 2. th.	2200 København N		
Charlotte Bødker	Gyvelvej 33 st. th.	4000 Roskilde 4	637 0599	Citroën 7C
Francisco Fabregas	Brammingegade 2 4. th	2100 København Ø		Ford Taunus
Allan Duelund	Nørreskovsmindevej 10	8882 Fårvang	8687 2249	
John Madsen	Husumgade 17 2. th.	2200 København N	2072 8281	Buick Gran Sport
Lars Johannes Jespersen	Søndre Alle 4 1.	2500 Valby	3616 7374	
Jesper Koch	Stenbjergvej 16	4550 Asnæs	5965 1250	
Jørgen Niels Rasmussen	Skovdongvej 7	5881 Skårup		
Dan Larsen	Hamlets Vænge 25 B	3000 Helsingør		
Carsten Larsen	Stenbukken 25	3650 Ølstykke	4717 5499	
Kim Rasmussen	Nørregade 61	5592 Ejby	6446 2073	
T.J. Petersen	Frederiksborgvej 3	4000 Roskilde	4635 7237	
Benny Laursen	Hvidsværmervej 22 B	2610 Rødovre		
Michael Sundahl	Søndergade 170	5591 Gelsted	6449 1793	
Arne Christiansen	Lillegade 19	2670 Greve		
Jens Gert Rasmussen	Kulsvierparken 73	2800 Lyngby	4388 3446	Jaguar Mk. II
Mogens Bundgaard-Nielsen	Stavangergade 3 4. tv.	2100 København Ø	3526 1619	M.G. C
Mogens Jensen	Bakketoppen 6	3450 Allerød		
Peter Bertelsen	Strandvejen 36 A 1. tv.	2900 Hellerup	3920 9646	M.G. B GT V8
Carsten Nielsen	Vester Alle 11	9760 Vrå		
Jakob Nielsen	Egevej 49	4000 Roskilde	4635 5763	Alfa Romeo
Allan Henriksen	Mosevej 15 Dageløkke	3050 Humlebæk	4919 1114	M.G. B GT
Jesper Kolind	Mimersgade 11 1. th.	2200 København N.	2067 1667	Volvo Amazon 122 S
Oliver F. Bork	Tronhjemsgade 15	2100 København Ø	3526 0472	Mercedes-Benz 220 SE
Lars Nielsen	Strynggade 3 st. tv.	2100 København Ø	3920 5549	
Svend Cletus Petersen	Blålersvej 53	2990 Nivå		
Tina Runge Nielsen	Vestenskovvej 9 Næsby	4900 Nakskov	5494 8790	
Jesper Christensen	Platanvej 25	4000 Roskilde	4636 2015	
Arne Rasmussen	Nordskovgaard Badstedvej 2 A	4690 Haslev	5631 4202	
Torben Kiær	Rosbæksvej 3 1. th.	2100 København Ø	3920 0814	Ford Capri Mk.I
Henrik Jørgensen	Gardeniavej 3	2970 Hørsholm	4586 5314	M.G. B
Jan Kronslev	Jagtvej 219 E 9 th.	2100 København Ø	4026 4666	
Michael Pedersen	Engvej 170 2. th.	2300 København S		
Kurt Bager	Judithsvej 4 2.	2900 Hellerup	3962 4260	VW Karmann-Ghia
Søren Grønbæk	Kildebakkegårds Alle 60	2860 Søborg		
John Christopher Goodwin	Eskildsgade 60 3. tv.	1657 København V	3325 8884	Vincent Rapide
E. Kyhnau Jensen	Thujavej 30	5250 Odense SV	6617 1361	Victoria Aero
Lars Andersen	Pilehaven 11	5932 Humble		
Adam Christensen	Snogegårdsvej 8c 1. tv.	2820 Gentofte	3976 6696	
Per T. Thomsen	Bakkehøj 46	2740 Skovlunde	4484 6734	Jaguar 420 G
Ricky Andersen	Frederikssundsvej 180 D 3. tv.	2700 Brønshøj		
Bente Lønstrup	Ørnevej 13	3310 Ølsted	4774 8071	
Brian Fæhnøe	Hemmerslev 6 Sørslev	5471 Sønderød	6484 2024	Opel Kapitän
Mogens Riis	Ildvænget 21	2640 Hedehusene		
Bertil Nielsen	Nordfrontvej 14	2730 Herlev	4492 3156	
Kaj Knudsen	Holsbjergvej 19 A	2620 Albertslund	4364 9876	Dodge Brothers
Tommy Wincent Storm	Emdrupvej 62 1. th.	2400 København NV	3966 0638	
Jørgen Elmgaard Hansen	Vestre Ibsvej 10	2680 Solrød Strand	5614 6474	
Philip Christensen	Scandiagade 52 4. tv.	2450 København SV		
John Valentin Karslund	Nøragersmindevej 88	2791 Dragør	3253 2541	
Henning Andersen	Glenten 4	6920 Videbæk	9717 1935	Chevrolet
Jørgen Sølvbjerg	Østerbrogade 2	8722 Hedensted	7589 1070	
Casper Böhm	Torvestrædet 21 2. le. j. 6	3450 Allerød	4814 1933	
Morten & Sophie Platz	Fåborggade 1 3. th.	8000 Århus C		
Peter Lawaetz	Kærmøllevej 2	6070 Christiansfeld	7456 2671	



Per Rubæk	Ribelandevej 66	Abild 6270 Tønder	7472 5155	
Poul Normann	Bispegade 9	6100 Haderslev	7452 2715	M.G. B
Ole Brinkgaard Olsen	Hybenvej 37	4100 Ringsted	5751 2556	Nimbus Sport
Detlev Kappel	Stevning Gade 6	6430 Nordborg	7445 9663	Triumph TR 3 A
Per Møller	Teglgårdsvej 21	2920 Charlottenlund	3964 3813	M.G. TC
Michael Thomsen	Aurikelvej 14 st. th.	2000 Frederiksberg	3616 3536	
René Ellegaard Poulsen	Søndergade 6	6640 Lunderskov	7558 6178	Ford Mustang
Mogens Recke	Søbyvej 45	5700 Svendborg	6254 2919	M.G. A Mk. II
Lars Johansen	Valnøddevej 24	5270 Odense N	6618 8654	
Ole Faurischov Schmidt	Henrikshave 65	2950 Vedbæk	4589 0967	
Peter Lund	Hjarupvej 10A	6200 Aabenraa	7462 7627	NSU Super Lux
Akel Bech Jensen	Kongeåvej 5	6660 Lintrup	7485 5325	
Poul Olsen	Håndværkervænget 20	3400 Hillerød	4826 4520	
Hans Grønborg	Musegyden 7 Højby	5250 Odense S	6595 9941	Volvo Amazon
Ralph Mathiesen	Matheusgade 16 4. th	1666 København V		
Peter Christensen	Højbjergvej 56	4340 Tølløse	5918 6788	
Viggo Lentz	Højgårdsvej 30	4760 Vordingborg	5538 6313	Plymouth
Michael Christensen	Pottemagertoften 55	8270 Højbjerg	8629 7899	
Elisabeth von Hellermann	Hougårdsvej 44 1. tv.	8220 Brabrand	8626 2793	
Mogens Fog	Bjerregårds Bakke 16	7884 Fur	9759 3166	Mercedes-Benz LA 312
Nicolai Tobiassen	Livjærggade 12 2. tv.	2100 København Ø		
Gunnar Rasmussen	Kærbygade 44	6400 Sønderborg		
Gert Wassard Sørensen	Ringkøbingvej 14	6900 Skjern	9735 4433	
Flemming Østergaard	Præstemosevej 15	3480 Fredensborg	4848 3619	
Harry Michaelsen	Galgebakken Sønder 1-3A	2620 Albertslund		
Michael Lyngbøl	Majsmarken 18E	8520 Lystrup	8674 1978	
Peter Grossmann	Vedbæk Strandvej 483	2950 Vedbæk	2077 2877	Mercedes-Benz 350 SL
Hans Ole Hansen	Kretavej 4	4800 Nykøbing F.	5485 2332	
Kristian Bjørn Hansen	Bredholtvej 62	2650 Hvidovre	2244 2658	Ford Fairlane
Keld Graversen	Kastanievej 7	5580 Nr. Aaby	6442 3320	
John Flindt	Kastanjens Kvarter 5 D	2620 Albertslund		
Finn Nielsen	Hestehøjvej 71	5260 Odense S		
Christian Moltke-Leth	Strandgade 42	1402 København K	2016 5443	
Jørgen Schultz Petersen	Nybøllevvej 1A Ledøje	2765 Smørum	4497 9848	Alfa Romeo 1600
Karin Hartung Rasmussen	Drammelsbækvej 30 Over Randlev	8300 Odder		
Jens Karlshøj Hansen	Tyrehule 2	4733 Tappernøje	5556 4643	
Niels Henrik Nielsen	Svinget 25 Uggerslev	5450 Otterup	6485 1741	
Per Planthin	Vænget 7 Harløse	3400 Hillerød		
Thomas K. Jacobsen	Høffdingsvej 5 c st. tv.	2500 Valby		
Peter Laugesen	Fluebæksvej 206	4100 Ringsted	5767 4020	
Jonas Giersing	Søndre Fasanvej 29 1. tv.	2000 Frederiksberg		
Søren Daniel Niegel	Griffenfeldsgade 56 1. tv.	2200 København N	3539 9795	
Thorsten Havemann	Vestvejen 177	6200 Aabenraa		
Miguel Herrmann	Karlemosevej 125 3. tv.	4600 Køge	5663 6518	
Morten Holm	Ved Egedam 17 Lejl. 111	3400 Hillerød	4824 6516	Porsche 911
Jan Redøhl	Tukshøjen 53	2730 Herlev	4484 2657	Chevrolet Corvette
Helge Møller	Søllingsvej 6	2920 Charlottenlund	3963 5925	Triumph TR 4 A IRS
Henrik van Deurs	Højeloft Vænge 178	3500 Værløse	4448 7722	
Erik Kristensen	Askevej 54	6600 Vejen	7536 4282	Ford Ranchero
Niels Ranum	Engtoftevej 3 st. th.	1816 Frederiksberg C		Triumph Spitfire MK III
Adam Bilgart c/o Martin Bilgart	Humblebækgade 49 3. tv.	2200 København N	3819 7723	
Børge Balle	Udlejrevej 1	3650 Ølstykke		Ford T
Thomas Olsen	Kildebakkegårds Allé 39 s. tv.	2860 Søborg		
Niels Jacobsen	Latyrusvej 17	3500 Værløse	4448 1759	BSA M 23 Empire Star
Lotte Windstrup	Nærumgårdsvej 67	2850 Nærum		BMW 1602
Tommy Horn	Melby Enghavevej 64	3370 Melby		
Stephanie Seidel	Herninggade 26 5. tv.	2100 København Ø	3526 3561	
Lars M. Grønborg	Pårupvej 24	5210 Odense NV	6592 5335	Jaguar E-type 4 2 ltr.
Steen Primdahl Sørensen	Bustrupvej 2 Vejby	7860 Spøttrup		
Jørn Kold	Højbovej 17	2500 Valby		
Michael Haaning	Platanhaven 74	2600 Glostrup		
Birger Marker	Hvidkærvej 1	3200 Helsingør		
Brian Koefoed	Torbenfeldtvej 33 2. tv.	2700 Brønshøj	3880 8014	



Konkurrencen i sidste nummer af Veteran Tidende var en bøhmand. Billedet fra Silkeborg Torv var udsnit af et postkort, og det viste sig at det ikke tålte at blive forstørret op – det blev for uskarpt. Opgaven var jo at identificere så mange af bilerne som muligt. Men for første gang har ingen givet sig i kast med det, vi har ikke modtaget en eneste løsning. Så blev Deres Ærbødige så meget klogere.

Bortset fra det vil jeg mene at de to biler i nederste højre hjørne er Ford A, coupéen midt i billedet er en Ford

T og den bil der holder bag lastvognen er en Citroën B14.

På det originale postkort kunne man også genkende nogle af bilerne i baggrunden.

Nu prøver vi med noget helt andet. Opgaven denne gang er slå op i forrige blad, Veteran Tidende nr.292, på side 32. Der er et længdesnit, et røntgenbillede af en bil fra første i 1950'erne. Hvad er det for et fabri-

kat og hvad hed modellen oprindeligt? Den skiftede efter et par år til dels udseende og fik samtidig en anden modelbetegnelse.

Det kan måske hjælpe lidt hvis man ser nøjere på motoren – den er fabrikkens første overkvadratiske. Og blev mærkeligt nok ikke videreført i senere modeller.

Svar senest den 20. i måneden til redaktionens adresse – se side 2.



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. brochurer - gl. teknik -
automobilia - samt andre sjove ting.*

Næste auktion primo december 2000

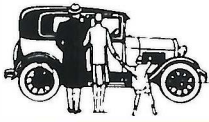
Frederiksberg Auktionshus

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



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Fiat 1200 cabriolet, dansk bil til restaurering, mange gode dele samt ekstra karrosseri, sælges grundet andet projekt.

Henrik Jacobsen, tlf. 39690040.

Opel Rekord P2 årg. 1962, 2-dørs personvogn. Bilen har kun kørt 78.000 km. De første 62.000 som lørdagsbil for en kvindelig købmand i Svendborg, herefter i København med undertegnede bag rattet. Bilen er restaureret og omlakeret i original sandgul farve, synet april 2000 og helt igennem sund. Mange dele medfølger, pris kr. 19.000 - eller bud.

Christoffer Schou, tlf. 33220981.

Volvo Amazon 121 1966. Perlelignende, én ejer, 68.000 km, sorte nr. plader, utrolig velholdt.

Evt. bytte med veteran mc.
Ole Callesen, tlf. 74561611

Chevrolet Chevelle Malibu fra 1969. Hvid 4-dørs sedan med 6-cyl. række-motor på 142 hk. Kører fint og er velholdt udenpå som indeni, pris kr. 40.000.

Phillip, tlf. 74651150/20405116.

Mercedes 220S årg. 1956, km 136.000. Urestaureret men i god original stand, pris kr. 55.000 u. afgift.
Henv. tlf. 75132852.

Ford Galaxie årg. 1964, 289 V8 (7-8 km/ltr.). Én ejer, rustfri, uforkammet fin original stand, blå, perfekt krom, nyt gulvtæppe, udstødning, dæk, kører som en drøm. Priv. imp. Californien. Sælges u. afgift kr. 60.000, eller bud.
Kim, tlf. 22332563/32523630.

Morris 8 årg. 35/36, karrosseri samt undervogn er som nyt, bilen er komplet men adskilt, mange ekstra dele, skal ses.

Henv. tlf. 43534914.

Peugeot 204 cabriolet 1967, perfekt stand, reservedele medfølger, kr. 60.000.

Henv. tlf. 54712030.

Fiat 500 F årg. 1971. Hvid, kun kørt 7.000 km siden totalrestaurering 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.

H.J. Sørensen, tlf. 32940444.

Wolseley 300 årg. 1960. Ivoryhvid, ny krom, ingen rust, nysynet, skal ikke synes de næste 8 år! Kørt ca. 44.000 med ombytningsmotor. Aut.gear, servostyr. og -brems., valnød instr.br., picnic borde, lædersæder, flot stue. En præsentabel bil, velegnet til bryllupskørsel. Medflg. 2 ex. 6-cyl. motorer, 1 aut.-gearkasse, 4 døre, frontrude, m.m., pris kr. 72.000, evt. bytte med cabriolet køretøj.
M. Parkø, tlf. 64871700.

Chrysler New Yorker 1960, V8, 6,8 ltr., 350 hk, automatgear, el-ruder, servo. Særdeles god og original stand også indvendig, ingen rust. Turkisgrønmetal i 2 nuancer. Er en rigtig flyder og sjældenhed der skal ses + div. reservedele, pris kr. 160.000. Én ejer i Danmark, kun seriøse henvendelser.

Karsten Larsen, tlf. 48260598.
E-mail: Kaela@worldonline.Dk

Ford A coupé årg. 1930. Bilen er færdigrestaureret i 1996 og har næsten ikke kørt siden. Den fremtræder i et og alt meget flot. Træ i taget er nyt, indtræk flot, krom som nyt, originale støddæmpere, nye dæk (USA), ny køler, vekselsstrømsgenerator. Handskeplader m/org. nummer. Kølnermotor kørt under 4.000 km. Prisidé kr. 115.000.
Henv. tlf. 46152930.

Rover P4 100 årg. 1962, mørkeblå, sorte plader, synet maj 2000, pris kr. 35.000.
Henv. tlf. 33243520.

Opel Rekord 1,7 B 1144, sorte plader, nysynet, lyseblå, utrolig velholdt overalt, evt. bytte med BSA af ældre årgang, forhandlingspris kr. 25.000.
Henv. tlf. 86411751/20869975.

Morris 8 årg. 1936, 2-dørs sedan, sidst synet i 1993, motor og karrosseri er i fin stand, sælges eller byttes med mc før 1934.

Fiat 520, 4-dørs sedan, urestaureret, vognen er et godt restaureringsobjekt + ekstra bil, sælges eller byttes med mc før 1934.

Henv. tlf. 55894124, aften.

Austin A40, grøn, 100% orig.-indr., kører jævnlige, gode dæk, brems + styrtøj rep., veteran forsikring.. Sælges for kr. 30.000.

Henv. tlf. 43610318.

Ford Consul Mk II årg. 1962. Indreg. på sorte plader, synet okt. 99, koksgrå, rødt indtræk, ratgear, panoramavindue m.m. Kører jævnlige, lille km-tal (55.000 km), få ejere, fin orig. stand, kom og få

en tur, pris kr. 25.000.
Bøje Larsen, tlf. 46420201.
E-mail: boeje@image.dk

Morris Oxford, serie II årg. 1956, god orig. stand, kørt ca. 69.000 km, synet maj 00, skal ses, ekstra bil kan medfølge, renoveringsobjekt. Prisidé kr. 62.000. Foto kan fremsendes via e-mail.

Poul Jensen, tlf. 47771264/24257363.
E-mail: pbjensen@adr.dk

Cadillac, årgange ca. 1930-1975. Da jeg stadig har for mange er 10-12 stk. til salg til meget rimelige priser.
Henv. tlf. 62624520.

MB 450SL 107 rød sportsvogn med aftagelig hardtop, god kaleche, klimaanlæg, ægte læderindtræk, aut. powerstyring, orig. alu. fælge og startspær. Ekstra motor, gearkasse, ægte lædersæder, 4 ekstra brede alu. fælge kan evt. medgå i handelen. Motorcykel kan evt. indgå som en del af betalingen.
Axel Jurs, tlf. 44945683/40251034.

Ford Escort 1300 sport 1973, soltag, tonet forrude, orig. brede forskærme, synet marts 2000, aldrig rallykørt, kr. 25.000.
Hans, tlf. 47747903.

Opel GT 1973, gul, orig. stand, totalt renoveret, nysynet, aldrig vinterkørt, altid garage derfor rustfri, Pava, en af DK's flotteste, sælges med vemed p.gr.a. huskøb. Pris kr. 68.000, eller bud.
Henv. tlf. 75525228.

Citroën DS 2,0 årg. 1973, synet febr. 2000, klar til at køre. med soltag og glasfiberskærme, forlygter drejer med rattet, næsten nyt hydrauliksystem. God stand, kører ofte, pris kr. 32.900.
Niels Agerholm, tlf. 38606010/20144248.

Renault Estafette, 8-pers. bus årg. 1978, køreklar, lidt rustarbejde, med fransk reg. bevis, kr. 7.500.

Renault 17 TS 1977, den nye model med el-soltag, el-ruder, servostyring, sidst synet 06.96, pris kr. 8.500, incl. et par mindre buler.

Renault 4 TL, 1961/62, den første årg. med 4 CV-motor, ingen rust, står flot og velholdt i orig. stand, bortset fra motorhjælmen, uden papirer, samlerobjekt, pris kr. 9.500.

Kr. Korsgaard, tlf/fax 86486968.

M.G. B årg. 1970. Totalt restaureret,



KØB - SALG - BYTTE



sandblæst karrosseri, alle slidte dele udskiftet med orig. eng. reservedele. Farve: orig. rød, ombytningsmotor er eng., kørt 3.000 km. Garagevogn og kun sommerkørt, skal ses, pris kr. 90.000.

Jens Jensen, tlf. 39650250 efter kl. 18.

Studebaker Champion 1954. Står in-takt, kan køre, meget rust. Kr. 6.000. Torben Sørensen, tlf. 45663570, aften.

VW 1200 Boble årg. 1972, rød. Velholdt fin stand. Synet maj 2000. Pris kr. 25.000.

Henv. tlf. 75781277.

Rover 3500 årg. 1978 sælges for højeste bud.

Morris Mascot årg. 1973 sælges for højeste bud over kr. 5.000.

Morris 1000 Super årg. 1971 lukket varevogn, sælges for højeste bud.

Sven Carstensen, tlf. 32530126/56443306.

Mercedes Benz 250S årg. 1967, beige, særdeles flot og velholdt, uden rust, kun kørt i Italien. Synet og indreg. i 1999, skal ses, pris kr. 55.000. Mogens Arens, tlf. 75882616/22749320.

Austin Princess, 4-ltr.'s limousine årg. 1961, særdeles velholdt og fremtræder som ny, er lige blevet synet.

Ford A årg. 1932, pick-up model.

Eriks Auto, Horsens, tlf. 75625733.

Opel GT årg. 1970, rød, totalt renoveret. Billedserie haves. Har vundet flere præmier. 7 x 15" alufælge, 2" udstødning. Centrallås og alarm. Ny generator, strømfordeler, låsesæt og dørhåndtag, og nye bagdæk + mange ekstra dele. Nysynet uden anmærkninger, skal ses, kr. 85.000.

Henv. tlf. 46555840.

Mercedes 220 SE cabriolet årg. 1963, 6 cyl., orig., lædersæder, servo, meget pæn i krom, nysynet og indreg., pris kr. 235.000.

Mercedes 220 S 4-dørs sedan, årg. 1964, lædersæder, orig. soltag, servo, orig. radio, nye dæk, anhængertræk, meget fin i krom, nysynet og indreg., pris kr. 55.000.

Mercedes 220 SE coupé (ponton) årg. 1960, nyt indtræk, nye dæk, kun lavet i 830 stk., bilen skal restaureres, uden afgift pris kr. 65.000.

Mercedes 190 SL cabriolet årg. 1960, røde lædersæder, sort kaleche, nye bremses, meget fin motor, fin i

krom, ny bund isat, bilen sælges nysynet og indreg., pris kr. 225.000.

Mercedes 280 SE coupé årg. 1970, V8 motor på 200 hk, lædersæder, soltag, automatgear, bilen skal restaureres, sælges uden afgift pris kr. 55.000.

Mercedes 220 SE ponton årg. 1958, 6 cyl. med indsprøjtning, røde lædersæder, kører fint, kun lavet i 1230 stk. uden afgift pris kr. 65.000.

Mercedes 250 SE coupé årg. 1966, 6 cyl., orig. aircond. og radio, lædersæder, automatgear, kører fint, bilen skal restaureres, uden afgift pris kr. 58.000.

Mercedes 300 SE limousine årg. 1965, 6 cyl. 160 hk, aircond., orig. radio, lædersæder, luftaffjedring, meget fin i krom, ingen rust, nyrenoveret automatgear, nye bremses, altid stået i garage. Bilen kommer fra Californien, pris kr. 95.000.

M. V. Christensen, tlf. 86228402/30868402.

Fra **Chevrolet-samling** sælges:

29 coach, under rest.

33 std. coach, urest.

33 coach, under rest., undervogn færdig.

33 coach, original, adskilt

34 std. coach, rdsbil.

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

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.

Henv. tlf. 75384111/24233823.

Opel Commodore coupé årg. 1975, 2-dørs, aut.gear, servostyring, ny undervogn, forbro, skiver og klodser, tromler og bremsebakker, ny køler m.m. nysynet med nr.plader sælges for kr. 21.800. Henv. tlf. 39622961/21781935.

Opel Six cabriolet 1934, urest., alle papirer haves, den er ikke pæn, men er ret sjælden, prisidé kr. 25.000. John Kristensen, tlf. 98521528.

Dele til biler sælges

Cadillac/La Salle, årg. 1930-1981: flere tusinde dele. Henv. tlf. 62624520.

Til Opel P2: 2 forblinkere, pæne brugte, kr. 50,- pr. stk. 2/3 venstre bagskærm, kr. 150.

Til BMW 5'er type E12: 1 nyt venstre Hella forlygtesæt, kr. 700.

Til Opel Rekord 1956: 1 frontgitter kr. 200. 1 for- og bagrude, kr. 250 pr. stk., 1 varmeapparat som nyt, kr. 500.

Til Opel Rekord C og Commodore A: 1 ny højre bagkof.del, kr. 400.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Til Triumph TR 7/Sprint: Sprintmotor 2.000 cc, 130 hk, 16 valve. Hovedrep. m. ny krumtap, knastaksel, stempeler, lejer, vandpumpe etc. for kr. 9.600. Dele afvejet, porte og ventiler bearbejdet. Motor komplet med svinghjul, ind- og udstødningsmanifolde, strømfordeler og vandpumpe. Bud o. kr. 9.600.

Til Formel 3 - 1000 cc: Nova motor aluminium indsugningsmanifold PFN-68 for vertikal montering. Nova glide-spjæld med „venturi indsats“ og nye teflon belægninger (uden aksler og spjæld). Begge dele som nye, sælges for kr. 3.200.

Carsten og Casper Frimodt, tlf. 39691490.

Til Bedford CF 350 diesel årg. 1982:

Komplet førerhus med motor og gearkasse. Km 100.000, kan høres igang, 2 renoverede startere medfølger, kr. 1.200.

Henv. tlf. 86883938.

Ford T dele, fortøj og bagtøj (letterer defekt).

Henv. tlf. 65314377.

Tændrør Berli 95/14u ca. 800 stk, kr. 10 pr. stk, 4 stk 30 kr.

Henv. tlf. 65314152.

Toppakninger til biler fra tyverne og trediverne til salg.

Børge Jensen, tlf. 86259768 efter kl. 18.

Toppakninger til **Ford V8, 50'er Opel, Peugeot 203/403, Skoda samt div. 4 cyl. Mercedes diesel personbiler.**

Kileremme til forskellige køretøjer, opgiv altid indvendig omkreds samt største bredde og højde i mm.

Per Christiansen, tlf. 48255260,

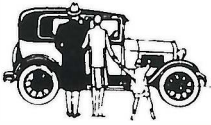
e-mail: Hanomag@post12.tele.dk

Til (formentlig) Chevrolet Bel Air 1956, 4-dørs: V. fordør, komplet. V+h bagdør komplet. V forskærm. V + h bagskærm. Kofanger for, + indervange. Fjedre, triangler, div. styrestænger/arme. Forreste ankerplader, bakker. Styrehus. Varmeapparat + blæser. Div. kromdele fra karrosse.

Pris efter aftale.

Christian Ebert, tlf. 32596862.

VW 1200 25-30 hk, motordele, samt



KØB - SALG - BYTTE



div. andre dele til **VW type I op til ca. 1964.**

Anders T. Andersen, tlf. 45818501.

Dele til biler købes

Chevrolet 1930, 2-dørs: baglygter, forrude komplet, dæk, kabler, interiør, tag, sideskærme. Hvem vil lave rust for mig - og hvem vil male?
Henv. tlf. 86411751/20869975.

Omformer til bil: 6 volt til 12 volt. 2 stk. fordelere med 4 udgange for centralsmøresystem til EMW.
Ib Jensen, tlf. 43994762. fax 43993562.

Til **Formelracer** købes til opbygning Brabham BT 38 - F2 1972 købes Hewland FT 200 eller H9/5 - 5. Desuden bagaksler, støddæmpere, bremsekabre og -skiver, stabilisatorer og styretøjsdele. Alt har interesse også oplysninger, data og foto
Carsten, tlf. 39691490.

Til **Escort Mexico Mk I** købes Banan (stor 1600 model) og RS rat (dybt).
Casper, tlf. 39691490.

Til **M.G. TC** købes følgende: Bundkar, blik med motorophæng, alle dele til ventilmekanisme, knastkæde med tilhørende kædehjul, dæksel til knastkæde/hjul, version med kædestrammer, kædestrammer, ventildæksel, sidedæksel til motor, udstødningsmanifold, indsugningsmanifold.
Eller: komplet, eventuelt revnet TC motor, hvor alle dele er brugbare udover krumtap og plejlstænger.
Ib Jensen, tlf. 43994762. fax 43993562.

MC'er sælges

Norton 850 Commander årg. 1976, pæn orig. stand, ikke indreg., pris kr. 39.000.
Claus, tlf. 70255040/28183940.

BSA A-10 Golden Flash 650 ccm årg. 1955, svingarm, god stand, kører godt, farve bordeaux, er registreret. Pris kr. 37.000 as is.
Jørgen Nielsen, tlf. 74422503/40540945 efter kl. 19.
E-mail: jol.n@jubipost.dk

AJS 1934/35 model 250 cc 1 cyl., pæn stand, mange nye dele bl.a. instrumenter.
Henv. tlf. 65314152.

Triumph 500 Speed Twin 1962. Orig. Cross/Trail-maskine, alu-tank, olietank, skærme. Oplagte udstødn.rør, totalt restaureret i DK (km:0), skal ses og prøves, priv. imp. UK. Sælges u. afgift kr. 32.500.

Kim, tlf. 22332563/32523630.

AJS 500 cc årg. 1954. Totalt renoveret, meget fin stand, synet 2000, indført til Danmark som ny, kun 2 ejere, pris kr. 32.500.
Henv. tlf. 39610202.

Automobilia sælges

Til **Ford Mercury 1956** sælges værktøjsbøger, kataloger, brochurer, farvekort m.m. + nogle legetøjsbiler.

Til **Ford Zephyr/Zodiac/Consul Mk II 1956,** reservedelskatalog som nyt, 291 sider, kr. 300.
Henv. tlf. 66181212.

Til **Morris J 10 cwt van:** en værktøjsbøger, engelsk, kr. 200.
Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Cadillac 1940-1995: værktøjsbøger, instruktionsbøger, kataloger, brochurer, farvekort m.m. + nogle legetøjsbiler.

Ford Service Bulletin 1928, 29, 30, 31, indb. **Ford Chassis Parts List** 1928-1937. **Harley Davidson 1926** Single cyl. mod. + meget mere, alt originalt.
Henv. tlf. 62624520.

Orig. reparationsbog til **VW type I,** 25 hk, 1952-53, kr. 750.
Instruktionsbog for **VW 1200 udgave,** jan. 1962, ny, kr. 125.
Instruktionsbog for **VW 1300 udgave** aug. 1965, ny, kr. 125.
Anders Thue Andersen, tlf. 45818501.

FDM motorblade tilbage til ca. 1930, ikke komplet, evt. bytte med gamle radioer.
John Kristensen, tlf. 98521528.

Gamle numre af **Bilhistorisk Tidsskrift** sælges. Det er fra nr. 61-124, dog mangler enkelte numre.
Torsten Vig, tlf. 46321762.
E-mail: tlv@traction.dk

Bilmagasinet: okt. 91, juni 93, dec. 94. 1 stk. **Bilhistorisk Tidsskrift** 117/94. **Veteran Tidende** 1981 1 stk., 1990 9 stk., 1991 11 stk., 1992 11 stk., + 191-92-93 1992, 1993 6 stk., 1994 6 stk., 1995 6 stk., 1996 6 stk. **Klassisk Bil og MC** 1992 2 stk., 1994 5 stk., 1995, 1996 5 stk., 1997 1 stk. Salgsbrochure dansk **Simca 1000.** Salgs-

brochurer: **Mercedes 300SL, 420SL, 500SL, NSU RO 80, Triumph mc 1992.**

Instruktionsbog **BMW motorcykel R75/5** på engelsk. Instruktionsbog **Renault H CV 1960.**
Henv. tlf. 65314152.

Sk. Motor Journal indb. 1957 kr. 175, 1962 kr. 125. **Automobil Revue** 1967 kr. 175, 1970 og 72 kr. 200 pr. stk. Instr.bøger: **M. Oxford** 1950 kr. 100, **Minor** 1952 kr. 100. **Minor** 1954 og 55 kr. 85 pr. stk. **M. 1000** 1963 kr. 60.

Borgward 1952 kr. 100, 1959 og 60 à kr. 75. **Bradford** 1950 kr. 75. **2CV** 1961 kr. 60, 1962 kr. 75, 1971 kr. 60. **DKW Junior** 1963 kr. 75. **F12** 1965 kr. 60. **F102** 1965 kr. 75. **Vedette** 1950 kr. 75, 1956 kr. 75, 1958 kr. 100. **Ford V8 Pilot** 1950 kr. 125. **Popular** 1955 kr. 100. **Prefect** 1949 og 1950 à kr. 100. **Anglia** 1950 kr. 100. **Lloyd 600** kr. 100. **Humber Super Snipe Mk II** kr. 125. **Hawk Mk 4** kr. 100, **Mk 6** kr. 75. **Super Snipe** 1960 kr. 75. **Hillmann Minx** 1948 kr. 150, 1950 kr. 100, 1951 kr. 75, 1957 kr. 75. **Singer Gazelle** 1960 kr. 75. **Sunbeam Rapier** 1960 kr. 75, 1962 kr. 50.

Birger Søndergård, tlf. 58869408.

Automobilia købes

FDM Motor: 1929 nr. 21, 22, 24, 25 og 28. 1930 nr. 45. 1931 alle nr. 1932 nr. 27.

„**Kør Godt**“ tidsskrift for Folkevognskørere, alle nr. fra 1955-1970.
Anders T. Andersen, tlf. 45818501.

Diverse sælges

Forskelligt **værktøj** samt **lift** (højde 190 cm) m.m.
Henv. tlf. 43534914.

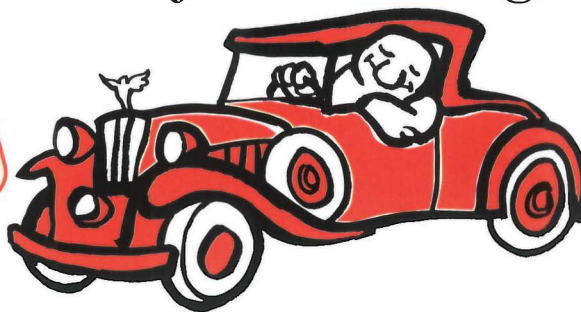
Diverse købes

Scalextric racerbanesæt, biler, tilbehør, alt har interesse, især fra 60'erne og 70'erne, også defekt.
Mads Gravlund, tlf. 20442184

Køb-, salgs- og bytteannoncer er gratis. Købs- og bytteannoncer kan dog kun indrykkes af medlemmer. Annoncer sendes senest den 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