

# VETERAN TIDENDE



Nummer 296 - februar 2001 - 31. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub





Dansk Veteranbil Klub	Forsikringsforhold	Mødesteder	Veteran Tidende
<p>Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå            Klubsekretær: Dorthie 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><b>Nordsjælland</b>            Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå            Kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p>	<p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.            Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.            Oplag: 4100</p>
<p><b>Bestyrelsen</b></p>	<p><b>Registre</b></p>	<p><b>Midtsjælland:</b>            Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted            "Steffensgård"            Kontakt: Kaj Sørensen,            Fredensvej 6, 4700 Næstved,            5572 6198.</p>	<p><b>Ansvarshavende redaktør:</b>            Ole Emil Riisager DJF            Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk            Fax 4589 1148            e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p>
<p><b>Formand</b>            Steffen Jørgensen            Per Bjørnsvej 3            3100 Hornbæk - 4970 0872            Fax: 4970 0873            e-mail: SandS@ibm.net</p>	<p><b>Rover:</b>            Henning Helmer - 4919 2700</p> <p><b>Morris:</b>            Willibald Farbmacher - 4914 5167</p>	<p><b>Østsjælland:</b>            Nygade 3, Klippinge            Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p>	<p><b>Bladteknisk redaktør:</b>            Ole Callesen • 7456 1611            Fax: 7456 3611            e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p><b>Næstformand</b>            Frits B. Johansen            Sjøllerupvej 48            6430 Nordborg - 74459450</p>	<p><b>Fiat:</b>            Ole Emil Riisager            Se under Veteran Tidende</p> <p><b>Fiat - Efterkrigs:</b>            Asbjørn Funder - 4777 7774</p>	<p><b>Fyn:</b>            Egeskov Veteran Museum, Kværndrup            Kontakt: René Dalager, 6533 1690</p>	<p><b>Erhvervskøretøjer, teknisk brevkasse og restaurering:</b>            P. E. Hansen            Torsted Allé 25, 8700 Horsens            Fax 7564 7109            Kun skriftlig henvendelse.</p>
<p><b>Sekretær. Registre og sektioner</b>            Jørgen Stets            Kongevejen 77            2800 Lyngby - 4585 9006</p>	<p><b>Ford V8:</b>            Birger Blakø - 3294 9397</p> <p><b>Renault:</b>            Anker Krarup - 6611 4314</p> <p><b>Opel:</b>            Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p><b>Østjylland:</b>            Ristrup Hovedgård, ved Sabro            Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161            eller Arne Jespersen 8698 5504</p>	<p><b>I redaktionen desuden:</b>            E.W. Neesgaard            Hans Pedersen            Leif Gr. Thomsen</p>
<p><b>Kasserer</b>            Steffen Frølich            Lindevej 6            2791 Dragør - 3253 5922            e-mail: sfrolich@vip.cybercity.dk</p>	<p><b>Sektioner</b></p>	<p><b>Midtjylland-Vesterhede</b>            Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig            Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321</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><b>Ole Poulsen</b>            Pogemosevej 10, Radsted            4990 Saksøbing - 5470 0358            akatrafik@poulsen.mail.dk</p>	<p><b>Morris 8:</b>            Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p><b>M.G.:</b>            Henning Andersen - 38 79 51 79</p>	<p><b>Vestjylland-Spjald</b>            Højgård, Holstebrovej 17, Spjald            Tilmelding hos Henning Knudsen på 9738 1264</p>	<p><b>Announcepriser:</b></p>
<p><b>René Dalager</b>            Nyborgvej 37            5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p><b>Peugeot:</b>            Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p> <p><b>Sokkelund Herreds Køreselskab:</b>            Svend Draaby - 38 71 39 02</p>	<p><b>Sønderjylland:</b>            Lunderup Markvej, Røde Kro            Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p>	<p>1/1 side 1 farve (sort) kr. 2.000,-            4 farve kr. 4.500,-            4 farve (bagside) kr. 6.000,-            1/2 side 1 farve (sort) kr. 1.000,-            4 farve kr. 2.500,-            1/4 side 1 farve (sort) kr. 700,-            4 farve kr. 1.500,-</p>
<p><b>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</b></p>	<p><b>Køreselskab Fyn:</b>            Fritz Knudsen - 6613 6610</p> <p><b>Køreselskab Vest:</b>            Erik Hougaard - 7583 0049</p>	<p><b>Syddøstjylland</b>            Børkop Vandmølle, Børkop            Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p>	<p><b>Lay-out, sats og tryk</b></p>
<p><b>København og Nordsjælland</b>            Claus E. Neble            Fuglebakkevej 1            2000 Frederiksberg - 38198272</p>	<p><b>Jydsk Køreselskab:</b>            Ivan Kristiansen - 9712 0711            aften: 9711 9179</p> <p><b>Ford T:</b>            Jon Friis Wandall            6390 7040</p>	<p><b>Bibliotek</b></p> <p>Hanne og Niels Jonassen            Boserupvej 510            3050 Humlebæk - 4919 1129</p>	<p><b>ALLER GRAFISK</b>            Skovhusevej 7, Aller            6070 Christiansfeld • 7456 1611            e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p><b>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm</b>            Ole Poulsen</p>	<p><b>Ferdinand Porsche:</b>            Claus Neble - 3819 8272</p> <p><b>American Automobiles:</b>            Peter Løvstrøm Sørensen            75869510</p>	<p><b>Forsikring</b></p> <p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p>	
<p><b>Fyn</b>            René Dalager</p>		<p><b>Revision</b></p> <p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p>	
<p><b>Jylland</b>            Frits B. Johansen</p>			

*Forsiden: Austin Seven Tourer 1933.*

*Foto: Ole Callesen.*

*Næste Veteran Tidende udkommer uge 11 2001*

## Indhold

Møder,.....	3	Månedens køretøj .....	16
Løb og arrangementer .....	4	Kæmpehallen i 75 år .....	20
Synspunkt.....	5	Erhvervskøretøjer.....	29
Klubaktiviteter .....	6	Læserbreve .....	30
Bog anmeldelse .....	8	Leverandør- og håndværkerliste .....	32
Konkurrencen .....	9	Invitationer .....	35
Der er så dejligt.....	10	Køb/salg .....	38
Indiens veteranbiler .....	12		



## MØDEKALENDER

**Februar**

15. 19.30 Spjald. Klubmøde.  
 15. 19.00 Nivå. Besøg på Fly- og Trafikmuseet i Helsingør. 35 kroner, men tilmelding ikke nødvendig.  
 17. 14.00 Ristrup. Biblioteksmøde.  
 20. 19.00 Kværkeby. Arne Barbré viser rejsebilleder.  
 27. 19.30 Egeskov. Planlægning.  
 27. 19.00 Klippinge. Jørgen Sjøntoft om syn af veterankøretøjer.

**Marts**

1. 19.30 Nivå. Klubmøde. Om bilsyn. Se Klubaktiviteter.  
 3. 19.30 Børkop. Klubmøde.  
 6. 19.30 Ristrup. Klubmøde.  
 6. 19.00 Nivå. Klubmøde.  
 8. 19.30 Rødekro. Foredrag "Luftkrigen over Als under 2. Verdenskrig".  
 13. 19.00 Egeskov. Virksomhedsbesøg hos Carl Christensen i Odense. Se Klubaktiviteter.  
 15. 19.30 Spjald. Klubmøde.  
 15. 19.00 Nivå. Virksomhedsbesøg hos Sjøgreni i Sankt Pedersstræde. Se Klubaktiviteter.  
 20. 19.00 Kværkeby. Kom med automobilia.  
 24. 14.00 Ristrup. Biblioteksdag.  
 24. 9.30 Vesterhede. Bagagerumsstumpemarked – og åbent hus hos Ove H. Iversen.  
 27. 19.30 Egeskov. Klubaften.

**April**

3. 19.30 Ristrup. Klubmøde.  
 5. 19.30 Rødekro. Klubaften, bemærk flyttet pga. påsken.  
 5. 19.30 Nivå. Klubmøde.  
 19. 19.30 Spjald. Klubmøde.  
 19. 19.30 Børkop. Bemærk flyttet pga. påsken.

**Maj**

3. 19.30 Nivå. Klubmøde.  
 10. 19.30 Rødekro. Besøg på Jysk Veteranbil Værksted. Se Klubaktiviteter.  
 17. 19.30 Spjald. Klubmøde.  
 17. 19.30 Børkop. Mødes vi på Vandmøllen og kører ud i det blå.  
 20. Børkop. Muligvis tur til Jernbanemuseet i Odense – eller måske bliver det 20. juni.

**Juni**

7. 19.30 Nivå. Klubmøde.  
 14. 19.30 Rødekro. Sommerafslutning.  
 14. 19.30 Børkop. Mødes vi på Vandmøllen og kører nok ud i det blå.  
 20. Børkop. Muligvis tur til Jernbanemuseet i Odense – eller måske bliver det 20. maj.  
 21. 19.30 Spjald. Klubmøde.  
 24. 9.30 Rødekro. Madpakketur. Se Klubaktiviteter.



## LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

### 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.

31. Grindsted Motor Klub laver klasse for klassiske biler ved sit økonomiløb.

Ikke endeligt fastlagt, men se på [www.HistoricRallyDenmark.dk](http://www.HistoricRallyDenmark.dk)

### Maj

5. Esbjerg Veteranløb 2001 – jubilæumsløb. Info: Arne Høeg, tel. 7513 0072. Se VT 296.

6. Classic Cars Langelinje Træf, Open Road Show, Concours de Jour, kl. 14-16, info Kim Polte, tel. 3966 0329, 2613 4229, [tm@europaeiske.dk](mailto:tm@europaeiske.dk)

6. Historic Rally Club Denmark træningsløb.

Nærmere på [www.HistoricRallyDenmark.dk](http://www.HistoricRallyDenmark.dk) eller Anders Fisker, tel. 8668 0948.

12. Odsherredløb. Ole Kirk Vium, tel. 5991 4334. Se VT 296.

19. Hydro Texaco Tourist Trophy, kl. 10-14, info Kim Polte, tel. 3966 0329, 2613 4229, [tem@europaeiske.dk](mailto:tem@europaeiske.dk)

20. Copenhagen Classic Autojumble, kl. 10-16, Klampenborg Galopbane, Jaguar E-type 40 years celebration, Concours de Jour, loppemarked, info Kim Polte, tel. 3966 0329, 2613 4229, [tm@europaeiske.dk](mailto:tm@europaeiske.dk)

### Juni

2. Auto- og reservedelsmarked kl. 8-16, Jysk Automobilmuseum. Se VT 296.

9. Sydhavs-rally. Start Saksøbing. Info Karen og Ole Poulsen, tel 5470 0358, [akatrafik@poulsen.mail.dk](mailto:akatrafik@poulsen.mail.dk)

10. Brønshøj-løb. Kl. 10-17. For køretøjer før 1935. Oplysninger og tilmelding tel. 3828 2722, fax 3828 4722.

16. Vitus Bering Løbet, Horsens. Arr. Ninna og Poul Suhr, tel. 7565 7836.

16. Store Motordag. Nærmere senere.

### Juli

7.-8. Bornholm Rundt. Tilmelding senest 15. maj. Se VT 296.

21.-22. Ford T Træf Bornholm. Se VT 296.

27.-28. Ringkøbing-løb. Tilmelding inden 15. april hos Jørn Grosbøl Andersen, Baneledet 85, Velling, 6950 Ringkøbing, tel. 9732 0012, [jga@vestas.dk](mailto:jga@vestas.dk)

### August

11. Munkebjergløb 2001, info Hans Geschwendtner, tel. 3253 8470, [Hans@Geschwendtner.dk](mailto:Hans@Geschwendtner.dk)

11.-12. Guldhornløb, Møgeltønder. Tilmelding først efter nærmere annoncering.

12. Munkebjerg Hill-Climb 2001, info Hans Geschwendtner, te., 3253 8470, [Hans@Geschwendtner.dk](mailto:Hans@Geschwendtner.dk)

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

25. Høsttur på Midtsjælland, kl. 9-21. Info Kaj Sørensen, tel. 5572 6198.

### September

17.-28. BMW Classic Marathon – 4.000 km. Start München, slut Garmisch-Partenkirchen.

Er i Danmark, København-Glostrup-Roskilde 20. september. Dansk kontakt Ib Jensen, tel. 4399 4762.

21.-22. Historic Rally Denmark. Datoen ændret pga. løb i Holland og Tyskland.

Nærmere på [www.HistoricRallyDenmark.dk](http://www.HistoricRallyDenmark.dk) eller Henning Friborg, tel. 8684 7979. Ses også på hjemmesiden om udenlandske løb, der måtte være interesse for.

### Udland

#### Februar

9.-18. Retromobile Paris (udstilling), kontakt +33 148443030.

#### Marts

3.-4. Antwerp Classic Salon (udstilling) [www.classiccarshow.co.uk](http://www.classiccarshow.co.uk), kontakt +44 1932351640.

5. Bonhams & Brooks auktion, Genève, kontakt +41 223003160.

10.-11. Classic Mobil (udstilling) [www.classicmobil.de](http://www.classicmobil.de), kontakt +49 81580690.

#### April

5.-8. Tecno-Classica Essen (udstilling).

#### Maj

12.-13. Beaulieu Spring Autojumble. [www.beaulieu.co.uk](http://www.beaulieu.co.uk), kontakt +44 1590612345.

17.-20. Veteran Mille Miglia, Brescia-Rom-Brescia. Tilmeldingsfristen er udløbet.

26.-28. Coy's Rockingham Speedway Festival (tidligere Silverstone Festival), kontakt +44 87134044.

#### Juli

6. Båstad Classic Carshow.

#### September

8.-9. Beaulieu International Autojumble, [www.beaulieu.co.uk](http://www.beaulieu.co.uk), kontakt +44 1590612345.

9.-14. Classic Maranton Rally, [www.carnet.co.uk](http://www.carnet.co.uk), kontakt +44 1235851291.





**Jeg har på det seneste været ved at rydde op i alle mine bilblade, heriblandt naturligvis mine yndlingsblade Veteran Tidende.**

**Det er ganske imponerende at se og læse de sidste ca. 5 årgange, som jeg er i besiddelse af.**

Hvor er det dog utroligt med alle disse skønne køretøjer, der ejes af vore medlemmer. Jeg tænker også på al den tid, der bruges på at holde køretøjerne i orden, og sandelig også de mange penge det trods alt koster.

Ligeledes tænker jeg også på alle de mennesker, der holder det hele "i kog". Der er mennesker, der opsamler data på alle køretøjer, der er mennesker der fotograferer køretøjerne, der er mennesker der beskriver køretøjerne, der er mennesker der arrangerer køreture, udflugter m.v.

Der er mærkeklubber, hvor klublivet er i dynamisk udvikling. Jeg selv er netop blevet medlem af Renault Veteranerne. Også her sid-

der der mennesker og "knokler" med begrebet BILEN.

Nogle skriver fantastiske bøger om biler, motorcykler, knallerter o.s.v. – jamen det er jo skønt.

Jeg selv bliver aldrig træt af de dejlige historier om køretøjerne og deres ejere. Næsten alle køretøjer har en sælsom historie, der er værd at bevare for eftertiden.

Og husk så lige at tænke på, at vi ALLE bidrager hertil. Også de der måske ikke er så synlige. De arbejder måske lidt i det stille med deres køretøj, men pludselig en dag kører de ud ad vejen, og så har vi ALLE fornøjelse af køretøjet.

I en lidt "sur" tid med høje skatter, højere energipriser, ja eller nej til EU o.s.v. så er det altså befriende at iagttage disse prægtige mennesker med deres prægtige maskiner.

Jeg lister ofte selv ud i min garage og blot kigger på min kære veteranbil fra 1936, og jeg konstaterer hver eneste gang at den bare er dejlig. Også på den måde at den har været årsag til rigtig mange dejlige be-

kendtskaber, oplevelser, skuffelser (hvis den ikke starter). Den er også skyld i at jeg har lært at bygge garager, ordne reservedele, blevet medlem af diverse bilklubber og meget, meget andet. Jamen, det er da bare skønt.

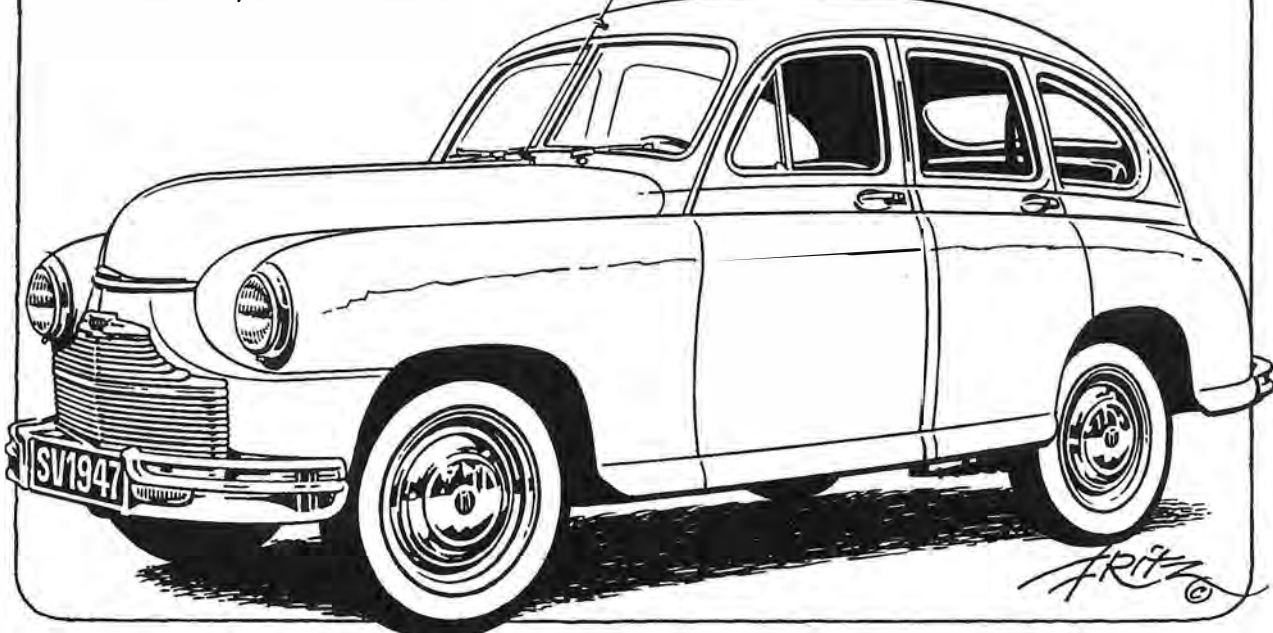
Jeg håber, at mange, mange andre har det som jeg, og skulle det være tilfældet, da tror og håber jeg, at vor klub stadig har en stor fremtid foran sig.

Men jeg er også overbevist om, at klubben skal gå lidt fremad i sin tidshorisont. Et køretøj fra f.eks. 1965 er altså et gammelt køretøj. Klubbens medlemmer er blevet "yngre" og derfor må der også yngre biler ind i bladet.

Hvorfor skriver jeg nu alt dette? Jo tiden for generalforsamlingen nærmer sig, og i den forbindelse plejer der at opstå en masse "ævl og kævl". Lad det dog ligge – kør en tur – og glæd jer over alle herlighederne.

Hans Pedersen  
Medlem af redaktionen  
Februar 2001

*STANDARD VANGUARD 2,1-LITERS SEDAN FRA 1947 OG FIRMAETS FØRSTE HELT NYE EFTERKRIGS-KONSTRUKTION MED 4-CYL. TOPVENTILET MOTOR, HYDRAULISKE BREMSER, 3-TRINNS RATGEAR OG 6-PERSONERS SELVBÆRENDE KARROSSERI. - EN STOR, LILLE BIL...*





## KLUBAKTIVITETER

DVK

### 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 27. februar kl. 19.30 klubaften og planlægning af årets aktiviteter.

Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten. Så mødes vi udenfor normal klubaf-tendato til virksomhedsbesøg. Det er Fa. Carl Christensen, Odense, som gerne vil vise os sine ny lokaler. Driftslederen "Mogens" vil fortælle os noget om motorrenovering. Det er tirsdag den 13. marts kl. 19.00, og adressen er Carl Christensen A/S, Peder Skramsgade 20, Odense SØ.

Bemærk: Tilmelding senest 5. marts hos enten Poul Henning Lauridsen, tel. 6596 2428 eller Leif Andersen "Glas" på tel. 6594 0704.

Tirsdag den 27. marts er der klubaf-ten på Egeskov.

På udvalgets vegne  
John Jørgensen

### SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Torsdag den 8. marts kl. 19.30 fore-dragssaften om "Luftkrigen over Als under 2. Verdenskrig" fortalt af Gun-nar Hounsgård fra Sønderborg. Det bliver helt sikkert spændende, så kære venner mød op og vær med til at gøre denne aften til en god ople-velse!

Torsdag den 5. april kl. 19.30. Læg mærke til at klubaftenen er flyttet en uge frem pga. påsken. Er der forslag til denne aften, lad mig høre!

Torsdag den 10. maj kl. 19.30. Vi besøger Karl Erik Sørensen, der dri-ver "Jysk Veteranbil Værksted". Han

er manden, der har lavet utallige gamle biler som ny. Kom og kig! Adressen er Jekærvej 2, Rødding. Tilmelding til Frits Johansen på 7445 9450 senest 1. maj.

Torsdag den 14. juni kl. 19.30 som-merafslutning. Kom med madkurv, hele familien og den gamle bil.

Søndag den 24. juni kl. 9.30. Mad-pakketur til Gram Slot, Wellings Landsbymuseum og Hygum Hjem-stavnsgård. Vi mødes ved klubhuset kl. 9.30. Tilmelding til Frits Johan-sen på tel. 7445 9450 senest 10. ju-ni.

Med venlig hilsen  
Frits Johansen

### ØSTJYLLAND - RISTRUP

I krydset Sabro Korsvej på Viborg-vej drej mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej-T, kør til venstre ved kirken, 1.2 km længere fremme ligger Ristrup.

Lørdag den 17. februar kl. 14.00. Biblioteksdag.

Tirsdag den 6. marts kl. 19.30. Klub-møde.

Lørdag den 24. marts kl. 14.00. Bib-lioteksdag.

Tirsdag den 3. april kl. 19.30. Klub-møde

Med venlig hilsen  
Lars Hoffbeck, tel 8699 9161  
Arne Jespersen tel. 8698 5504

### ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00. Til mødet tirsdag den 27. februar kl. 19.00 kommer bilinspektør Jørgen Sjøntoft, som vil fortælle om syn af veteranbiler. Han er selv et mangle-årigt medlem af DVK. Han har ikke blot erfaring fra bilinspektionen, han har selv en veteranbil, som han går meget op i – den lille Austin Seven Ruby saloon 1935, som han og fru-en farter rundt i til træf i Europa, bl.a. i England og Holland, men er også

trofast deltager i arrangementer i Danmark. Så mød op og stil spørgs-mål til Jørgen Sjøntoft.

Hilsen  
Kai Wredstrøm

### MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

I snart 3 år har Hans Henrik Havsted, kraftigt hjulpet af Kaj Sørensen, været mødeleder i Kværkeby. Fra og med januar har Kaj overtaget posten og Hans Henrik medsamlet Preben Boisen er hans underbetalte med-hjælper. Bortset fra at det nu er Kaj I henvender jer til vil forskellen nok være minimal.

Tirsdag den 20. februar må I komme og høre Arne Barbré fortælle og vise lysbilleder.

Tirsdag den 20. marts vil vi gerne se nogle spændende eksempler på jeres automobilia-samlinger. Der vil selvfølgelig også kunne handles og byt-tes, ligesom de ældre af vore tids-skrifter vil blive sat til salg.

I april prøver Kaj at lave en lille ud-flugt, men herom senere.

Nu siger jeg tak for god ro og orden samt mange venlige ord og overlader trygt styret til Kaj.

Med venlig hilsen  
Hans Henrik Havsted

Fremtidig kontaktperson  
Kaj Sørensen  
Fredensvej 6  
4700 Næstved  
Tel. 5572 6198

### BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 når ikke andet er skrevet.

3. marts på Vandmøllen.

19. april. Bemærk mødedagen er flyt-tet pga. påsken. Er vejret rigtig med os kunne det være første gang vi luf-tede bilerne.

17. maj, vi mødes på Vandmøllen og kører ud i det grønne eller blå alt ef-ter temperament.

14. juni, det gør vi nok igen.

Vi arrangerer tur til Jernbanemuseet i Odense enten den 20. maj eller 10.





juni. I skrivende stund ved de på museet ikke, om der bliver mulighed for veterantogskørsel og da hvorhen. Medlemmer fra alle mødesteder er velkomne. Mere i kommende numre.

Med venlig hilsen  
Poul-Erik Jakobsen

### MIDTJYLLAND – VESTERHEDE

Bemærk at mødestedet skifter navn for at der ikke skal være to steder som hedder noget med Vestjylland.

8. januar var der videofremvisning på Vestergård. 12 personer var mødt for at se filmen fra USA. Første del var om stumpemarked og gamle biler i guds eget land. Anden del fra Harley-Davidson fabrikken, det var også interessant.

Under kaffen talte vi om at lave et bagagerumsstumpemarked. Det bliver lørdag den 24. marts.

Da jeg bliver 50 år den 20. marts vil det glæde mig at se medlemmer til åbenthus og det nævnte bagagerumsstumpemarked lørdag den 24. marts fra klokken 9.30. Der bliver både lidt lunt og vådt.

Venlig hilsen og på gensyn  
Ove H. Iversen  
Tel. 7533 9321

### VESTJYLLAND – SPJALD

Trods mørke og januarkulde mødte 10 mand op hos Henning Knudsen på Højgård ved Spjald. Man kom fra Lemvig i nord til Esbjerg i syd. Aftenen formede sig som et rent hyggemøde, mange små og store tekniske problemer blev behandlet. En del efterlysninger af stumper til vores gamle køretøjer blev fremsat.

Næste møde er torsdag den 15. februar. Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30 – husk altid tilmelding i forvejen på Henning Knudsens telefon, 9738 1264.

Med venlig hilsen  
Aktivitetsudvalget



*Bedre sent end aldrig – medlem Hans Geschwendtner har sendt os lidt fra Munkebjergløbet i august. Der var rekorddeltagelse med 68 køretøjer. 139 km på små, østjyske veje, kun én vogn måtte slæbes hjem. Der blev kørt fra tre startsteder og hvert sted i to retninger, så der var 6 forskellige kørevejledninger.*

*På en vognvægt skulle man gætte hvad vogn med fører og passagerer vejede. På vægten ses Niels H. Petersen med Rolls-Royce 20/25, han gættede kun 20 kg ved siden af. Efter ham Kurt Skov, nu i åben Alvis TC 21, Flemming Hallestrup i Morgan 1976, Per Ove Petersen i Mercedes-Benz 300 SL med mågevinger og Karen Klint og Børge Ingvorsen i Jaguar XK140 1956.*

### KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND – NIVÅ

Torsdag den 15. februar kl. 19 virksomhedsbesøg på Fly- og Trafikmuseet hos DTM syd for Helsingør. Rundvisning ved lederen, Bo Bang Pedersen. Der kan købes kaffe i cafeteriaet. Deltagelsen koster 35 kroner per person. Tilmelding ikke nødvendig.

Torsdag den 1. marts møde i Nivå. Et par gamle kendinge fra Statens Bilinspektion, Jørgen Sjøntoft og Christian Hågensen, vil fortælle hvordan det er gået efter at man har lavet strukturen om, så der er betydeligt flere køretøjer i systemet. Først og fremmest vil d' herrer fortælle om syn af veteranbiler. Hvis du gik glip

af mødet med dem for 4 år siden er denne aften noget for dig.

Torsdag den 15. marts kl. 19.00 virksomhedsbesøg i Danmarks mindste cykelfabrik, Søgreni Cykler, Skt. Pedersstræde 30, 1453 København K – der eksisterer efter devisen ”når cykler bliver kunst”. Ejeren, vort medlem Søren Gregers Nielsen, vil vise hvordan man laver håndbyggede kvalitetscykler, også individuelle kreationer, hvor de mange af husets egne designede dele kommer til deres ret.

Begrænset antal, derfor tilmelding til Dorthe Thies på kontoret, tel. 4913 5906.

Venlig hilsen  
Claus E. Neble.



## FRA HESTEKRAFT TIL HK

Visse mennesker er besjælet af en utrolig energi. Således Jørgen Kjær, der nu har sprøjtet endnu en bog om landbrugets mekanisering ud, samtidig med at han arbejder med på så meget andet.

Den første af hans traktor-bøger handlede om Ferguson. Den ny mest om Fordson og International Harvester, men også om mange andre traktorer.

”Medens Fuglene drager mod Syd vender Fordson-Traktoren den brune Muld”, stod der engang i en reklame, og det var også Fordson der begyndte den store mekanisering af landbruget, et stykke tid før Ferguson. Og Fordson som fejede gaderne for skidt og sne i København, og det var Fordson som var grundlag for små motortromler.

I Kjærs bog får man på 160 sider en overdådighed af oplysninger og illustrationer, gamle som ny, så man bliver ganske forpustet. Lister over danske museer og samlinger med traktorer og motorer, og over klub-

ber for traktor-interesserede savnes ikke.

Er man som Deres Ærbødige mere smalsporet dansk interesseret er bogens mest overraskende afsnit det om Callesen traktoren. Åbenrå Motorfabrik, Heinrich Callesen & Co., blev stiftet i 1899 og sendte sin første egentlige Callesen motor på markedet i 1904. Da lå Åbenrå jo i Tyskland, der sammen med Holland var hovedaftager. Heinrich Callesen ledede selv udfærdigelsen af konstruktionstegninger til en traktor tidligt i sidste århundrede. Den var trehjulet, og en 24 hk Callesen glødehovedmotor trak via tandhjul både på de store baghjul og på det lille forhjul. Mere end skridtgang kunne den ikke klare, men den kunne også bruges stationær som et lokomobil. Kjær mener at produktionen aldrig oversteg 10-15 styk. Ved genforeningen blev fabrikken dansk, men i 1923 forsøgte Callesen sig igen på det tyske marked med en videreudvikling af taktoren, som nu så betydeligt mere normal ud og havde



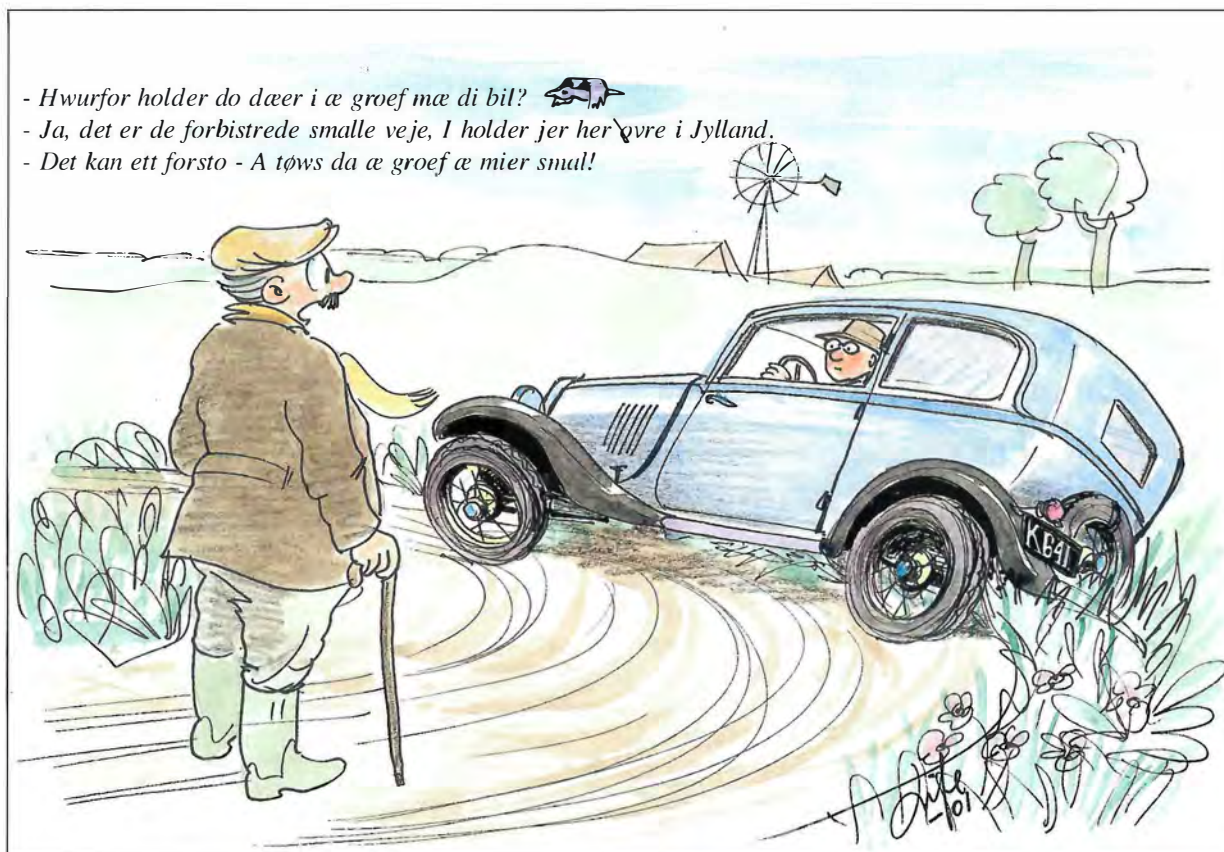
fået to forhjul. Men hovedproduktionen blev i det lange løb skibsmotorer, i 1994 overtog fabrikken motorfabrikken Bukh og virksomheden eksisterer den dag i dag.

Der er flere interessante danske vinkler i bogen, men dem vil vi ikke afsløre – læs den selv.

Den grafiske tilrettelægning af ”Fra Hestekraft til HK” har vores egen Ole Callesen æren af.

Bogen koster 248 kr.

oer







**Der blev gættet på Hillman, Morgan og Singer, så lidt dril var der i billedet. Men langt de fleste af de ret mange deltagere i sidste måneds konkurrence havde det rigtige svar: Triumph Gloria Southern Cross.**

Enkelte har haft nemmere ved det end andre, de kunne nemlig huske vognen fra en artikel i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 96 i 1988, selv om vi dengang ikke brugte netop konkurrencens fotografi. Der kan man læse mere udførligt både om modellen og eksemplaret. Men kort fortalt, første kendte danske indregistrering var 16. august 1938 i Ålborg, med påtegningen "lidt brugt" på toldattesten. I tidens løb mange ejere, i 1950 kørte Louis Schnackenburg løb med den. Jeg har set den lave perfekte pirat-

vendinger under et arrangement på tyskernes fly-rullebane i Værløse. Forvirrende dækkede navnet Gloria over flere motorstørrelser i Triumphs modelprogram, og Southern Cross var et navn, Triumph også havde brugt på en tidligere sportsmodel. Hovedparten af produktionen var almindelige sedan-vogne med forskellige 4- og 6-cylindrede motorer, der grundede sig på den navnkundige Coventry Climax motor i en halvtoper-udgave, dvs. ind sugning over udstødning. 1.232 cc, to SU karburatorer i et særpræget arrangement, hvor den ene står lodret, den anden ligger vandret. Friløb. Donald Healey var på det tidspunkt Triumphs udviklingschef, og det ser alt sammen meget sporty ud, men i en samtidig prøve kørsel i et britisk motortids-

skrift opnåedes kun 117 km/t, og det tog 28 sekunder at nå fra nul til 100 km/t – det kan vel overgås af en 2CV?

Lykkens gudinde trak lod med bind for øjnene og hænderne på ryggen, og vinder blev Jørn Jakobsen, Århus. Om denne måneds konkurrencebillede ved vi intet, så forhåbentlig kan læserne se hvad det er for en vogn med et højst særpræget køleremblem. Billedet må formodes at være fra en dansk, mindre huggerplads – ligner det ikke Hundested? Og det er ret længe siden.

Løsninger, ikke meget senere end den 20. februar, til redaktørens adresse, evt. fax eller skærmpost. Præmien er en bog.

oer





## DER ER SÅ DEJLIGT DERUDE PÅ LANDET . . .

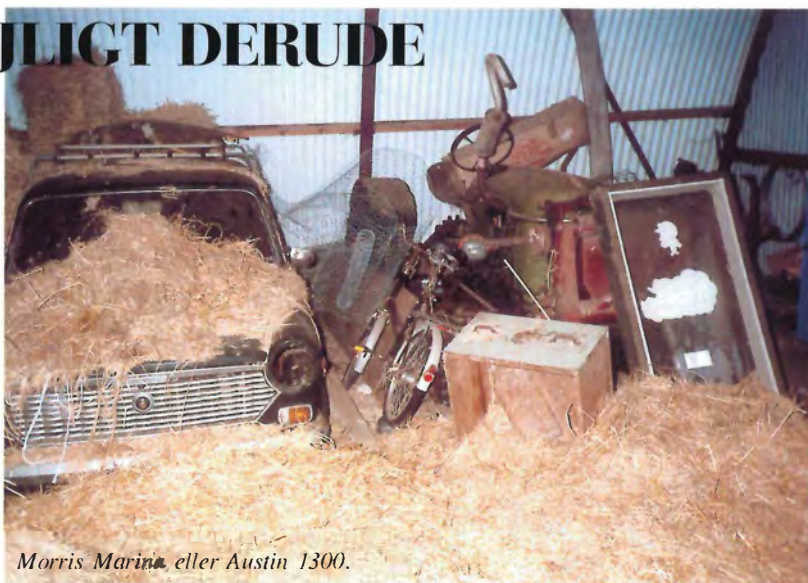
Tekst og foto : Hans Pedersen

**Jovist er der dejligt derude på landet, specielt når man ad en rigtig gammeldags markvej nærmer sig en ligeledes gammeldags maskinhal, hvor der tilmed går får og hygger sig.**

Jeg nærmer mig maskinhallen denne råkolde decemberdag, hvor der minsandten er kommet 10 cm sne. Fårene kigger nysgerrigt på mig, men det kan jeg ikke tage mig af. Næh, jeg har ladet mig fortælle at der står nogle gamle biler inde i maskinhallen, så jeg er særdeles spændt på at se, hvad maskinhallen mon gemmer.

Ved første syn kan jeg kun se halm, halm og atter halm. Der er også mørkt, så jeg må lige vænne mig til mørket.

Hurtigt fjerner jeg noget halm, og hvad er nu det? Jeg "graver" lidt mere, og nu kan jeg tydeligt se en



*Morris Marina eller Austin 1300.*

Auto Union 1000 S Coupe fra 1958 eller 1959, den model lige inden panoramaforruden. Næsten en komplet bil, jeg kan dog se at venstre bagskærm mangler. Bilen er meget støvet, så ret mere kan jeg ikke rigtigt se. Men bilen er der – det er ganske vist.

Jeg skramler ind i noget andet. Jamen du milde, det er da vist en Jaguar fra ca. 1964. Naturligvis me-

get rusten, men bilen er der trods alt. Underligt at se sådan en berømt Jaguar her blandt fårene. Engang har den sikkert stået i et flot udstillingslokale, og mange mennesker har stået og drømt om denne smukke Jaguar. Men for de fleste forblev Jaguar'en nok en drøm, men nu kan alle sikkert være med, hvis man skulle være interesseret. Jaguar'en kan ikke renoveres, dertil er dens

*Ford A 1928.*





stand alt for dårlig, men der er formentlig mange reservedele.

Og Henry Ford ville vende sig i graven, hvis han kunne se sin dejlige Ford A fra 1928 stå her i maskinhallen ensom og forladt, med halm og skidt overalt. Her har den stået parkeret i nogle årtier, men den ser ud som om den kan reddes, og det bliver den jo nok en skønne dag.

Den næste bil jeg finder i halmen genkender jeg også. Det er en Sunbeam Rapier, der blev produceret i England 1967 – 1976 i ca. 46.000 eksemplarer.

Den har så sandelig også set bedre tider, men den kan reddes, da den ser hel ud.

Til sidst opdager jeg en Morris Marina eller er det en Austin 1300 fra 1960'erne? Den bliver nu nok blot stående.

Uha, det var et rigtigt "støvet" besøg, men meget interessant at se bilerne i disse for mig uvante omgivelser. Normalt møder jeg jo kun flotte, nylakerede køretøjer, der alle bare stråler af velvære og synes at skrigte: Se hvor dejlig jeg er.

Dette besøg langt ude på landet var noget ganske andet . . .



*Sunbeam Rapier.*



*Jaguar 1964.*



*Auto Union 100S Coupé 1958.*



Vores Ambassador; den typiske Morris-baserede indiske taxi.



## INDIENS VETERANBILER

Af Ib Jensen

I stedet for at rejse i luksusbus med airconditioning gennem den nordlige del af Indien, Rajasthan-provinsen, besluttede vi os for at gennemgå alle strabadserne på landevejen i en "veteranbil", den indisk byggede Ambassador, som egentlig er en Morris Oxford 1956 med en søvrig halvanden liters dieselmotor og en stiv, ubekvem affjedring.

Vores chauffør, Ashok, en brav hindu, skulle vise sig at være den rigtige betvinger af vor Ambassador på de primitive indiske landeveje over en strækning af 2.000 km.

I princippet har man venstrekørsel, men da de fleste huller i vejen befin-

der sig i yderkanten, ja så søger trafikken ind mod vejmidten – i begge kørselsretninger. Så der opstår hele tiden dramatiske situationer, der fuldt og helt kræver sin mand, og Ashok gav sig ikke, men holdt bilen upåvirket i sit spor, så det hver gang var de andre, der måtte vige. Hver gang på nær én! Vi blev trængt ud i venstre side og faldt de 40 cm ned med et brag. Men bilen blev på hjulene og vi røg op i loftet, der vel af samme årsag var polstret med et 5 cm kraftigt skumgummilag, og kunne straks efter kaste os ud i den videre forcering af det man i Indien kalder en hovedvej.

Rejsen foregik i januar 2000 fra Del-

hi ned over Agra. Videre til Jaipur, Ajmer, Jodhpur, Jaisalmer og i ørkenen, hvor vi vendte om 50 km fra den pakistanske grænse og så med fly tilbage til Delhi.

Der er fortalt mange historier om de luksusbiler, som maharadjaerne i tyverne og tredverne indkøbte i stor målestok, så hjemmefra havde jeg forsøgt at få nogle kontakter, så rejsen også kunne omfatte besøg hos indiske entusiaster. Det var selvsagt en positiv oplevelse at der ved ankomsten til hotellet i Jodhpur lå en besked fra His Highness Maharadjaen af Jodhpur. Vi ville være ventet næste dag på Jodhpur Palace for at bese garagerne.

Paladset er opført så sent som i slutningen af tredverne og anvendes nu både som bolig for maharadjaen og som luksushotel.

Efter at have drukket te hos manageren blev vi ført ned til garageanlægget, hvor garagemesteren, en pensioneret indisk officer, lukkede op for godterne.

Den første som faldt i øjnene var en usædvanlig Rolls-Royce Phantom III monteret med et Windowers cabrioletkarrosseri. Bilen havde været i familiens eje fra ny og havde netop gennemgået en total restaurering, foretaget i Indien, og fremstod nu i al sin pragt.

Det er ikke kun modgående biler, man skal passe på.





Karosseriet har mange finesser, blandt andet er der monteret udfældelige trinbrætter, som klapper ud når den kæmpemæssige fordør åbnes. Bilen havde gennemført og vundet et veteranbilløb året før og blev ellers brugt lejlighedsvis.

Ved siden af en Cadillac limousine 1946 i fin, original stand. En Buick Super Eight cabriolet fra 1947 også helt original og i perfekt stand. En række mere almindelige biler af mærkerne Morris og Austin fulgte, men den helt store oplevelse ventede, en kæmpemæssig Rolls-Royce limousine, original og komplet, men den skulle restaureres som den næste i rækken.

Karosseriet var udført i *massivt sølv* og befandt sig i meget fin stand. Indtrækket var spist af termitter, men ellers var det righoldige interiør der i alle detaljer. Bilen var udstyret med mægtige Grabel lygter og spotlights og var i sin tid blevet brugt til tigerjagter. Når tigreren var lokaliseret kørte bilen frem. Vinduerne blev rullet ned og His Highness og vennerne kunne på behørig vis nedlægge dyret.

En bror til maharadjaen arbejdede også i hotelbranchen, så vi blev introduceret og kunne nu tage også hans biler i øjesyn. Der var lidt af hvert, mest amerikanere fra slutningen af fyrrerne, men en Chevrolet med et meget "colonial" touring-karosseri var den bil, der var mest usædvanlig. Karosseriet var bygget i Indien i slutningen af tredverne. Den var i fin, original stand. Det samme kunne siges om de andre. Hele to Buick Super Eight og en M.G. TC, helt original og urestaureret, med en usædvanlig kølerfigur som et hestehoved.

En fætter drev endnu et hotel, "Inn Season", men han ejede tillige en usædvanlig bil, en Wolseley Hornet som var ganske speciel. Karosseriet blev i sin tid bygget til en berømt polospiller. Bilen havde aldrig haft kaleche (man spiller ikke polo i regnvejr), og bagagerummet var udført så det kunne rumme redskaberne til polokampen. Dørhåndtag, benzindæksel mm. var udført i sølv, håndtagene i form af stignøjler og andet rideudstyr. Indefra åbnedes dørene med en hestegrime – jo, der var tale om noget meget personligt.

Ricky Gaytri Singh var meget gæstfri, skulle I komme forbi er det et dejligt sted at overnatte – telefax 0091 291 616400.

Han havde også en slægtning! Så videre gik det, og hos ham var så BILEN. En 2-personers Delahaye D6 med Figoni et Falaschi karosseri. Et pragtstykke af en bil, som jeg havde hørt om for flere år siden, men aldrig drømt om at få at se. Men her var den.

Bilen var indført før krigen af en rig franskmand, der



*Det var ikke nemt at fotografere den blå Rolls-Royce Ph. III med Windowers karosseri. Cadillac ved siden af.*



*Den sølvfarvede Rolls-Royce trængte til en kærlig hånd.*



*Chevrolet "Colonial".*



*Buick Super Eight.*







Wolseley Hornet "Polo Special".



efter krigen tabte sine penge og måtte sælge ud, blandt andet denne smukke roadster.

"Prøv selv hvordan den kører", sagde ejeren, så nu oplevede jeg selv hvordan det føltes at sidde bag det store fjeder-rat og betjene den lille gearvælger ved rattet til Cotal-gearkassen.

Bilen var lige restaureret og gik fint. Der manglede nogle detaljer i form af kromlister, og interiøret var heller ikke i top endnu. Delahaye byggede nogle ganske få af typen med den 6-cylindrede og med den 12-cylindrede motor. Sådant en "Supercar" blev i 1938 købt af mr. Adrian Doyle (søn af Sherlock Holmes' forfatter). Bilen gik fra 10 til 180 km/t i fjerde gear.

I haven i en indhegning stod også en bemærkelsesværdig bil, en tysk Tempo med firehjulstræk og hele to motorer. Den lignede noget fra ørkenkrigen, men var ifølge ejeren en prototype, der aldrig blev sat i produktion.

Tiden tillod desværre ikke at forfølge de tips vi fik om biler her og der, men Indien gemmer mange skatte.

Det har siden selvstændigheden i 1948 været forbudt at eksportere veteranbiler, alligevel har mange fundet vej til Europa. Der har også været mange dyre biler. Alene Rolls-Royce solgte 2.000 biler i Indien i tyverne og tredverne.

I Jaipur blev vi inviteret til at bese andre biler hos en guldsmed og kunstner, mr. Muno. En Packard fra 1941 var netop færdigrestaureret af de 12 mand, der hele tiden passede samlingen. Bilen var usædvanlig,

da den fra fabrikken var udstyret med air conditioning. Andre biler var en Dodge 1932 og en smuk Studebaker touring fra 1933, den 6-cylindrede. Muno fortalte en god historie fra dengang. I slutningen af tyverne var maharadjaen på besøg i England og benyttede lejligheden til at se ind hos Rolls-Royce i udstillingen i London. Han gik længe rundt og betragtede de smukke biler, og til sidst blev det en sælger for meget, han bemærkede overfor maharadjaen at sådanne biler krævede en tilpas stor indkomst af deres ejermand.

Manaradjaen forlod udstillingen, og vel hjemme i Indien igen afgav han per brev ordre på 10 biler hos Rolls-Royce. Bilerne blev leveret til den aftalte tid og straks efter ankomsten lod maharadjaen sæder mv. fjerne, og i stedet monteredes affaldsbeholdere, hvorefter bilerne blev overgivet til byens renovationsvæsen, der efter sigende var yderst tilfreds med disse fine arbejdsredskaber.

Snart var det tid til service, så RR blev bedt om at



Delahaye.





sende servicefolk til Indien. De pæne folk fra RR skal have fået deres livs chok da de fik besked om at lave service på bilerne hos renovationsvæsenet. Det kan man godt forstå.

Det var meget almindeligt at herskerfamilierne gav biler med i bryllupsgave, derfor vandrede bilerne rundt fra palads til palads lige til det hele stoppede i 1948. Siden har maharadjaerne ikke selv kunnet indkræve skatter, sådan forgår alverdens herlighed.

Afslutningsvis var vi i nogle dage gæster i et lille, udsøgt hotel oppe i forbjergene til Himalaya. Det var tidligere en indisk dommers sommerbolig. Der havde tiden stået stille. Alt var som da briterne var der. Der var kun plads til 10 gæster i denne "tidsmaskine", og et skotsk selskab på 4 var noget ganske særligt. Den ældste, en stætelig dame i halvfjerdsere, var datter af den sidste vicekonges højre hånd. Til middagen fortalte hun om dengang. Hun havde kendt Ghandi og hendes far havde udfærdiget alle dokumenterne til overdragelsen tilbage i 1947. Ja, selskabet var virkelig på en rejse i fortiden.

Fra Delhi skulle der starte et eksklusivt veteranbilløb, Rally of the Raj, over en ganske lang strækning. Løbet skulle slutte i Mumbai. Jeg besøgte rallyledelsen på startstedet, Hotel Oberoi, den yderste luksus. Jeg blev pænt modtaget og hilste også på en af deltagerne, Lord Montagu of Beaulieu, der dagen efter skulle starte i sin Silver Ghost fra 1909!. Jeg løb startlisten igennem. De fleste af de i alt 20 deltagere var fra Storbritanien og Indien, to var fra Mexico og bilerne var fortrinsvis Rolls-Royce og Bentley. Men der var også, som startnummer 8, opført en mr. Claude Teisen fra United Kingdom i Bugatti type 37 årgang 1927. Hvad var nu det?

Lederen bad mig komme til starten næste morgen, da alle bilerne først ville komme ud af containerne senere på aftenen. Jeg nåede dog aldrig at se starten, da jeg samme nat gik ned med flaget af en usædvanlig kraftig maveforgiftning.

Sådan noget hører dog til enhver Indiens-rejse.

Claude deltog uvist af hvilken grund ikke, men det kan han være glad for. At køre på Indiens veje i en forholdsvis moderne bil er en udfordring af de større. I en veteranbil må det være næsten selvmord. På en strækning af 100 km så vi 25 svære biluheld.



*Studebaker.*



*Dodge.*

*Den meget militæriske Tempo. Måske kan en læser typebestemme den.*



*Normal bytrafik.*

*Flere forhindringer på landevejen..*





# AUSTIN SEVEN TOURER 1933

Af Svend Frank.  
Foto: Ole Callesen, Svend Frank.



Undertegnede havde ad omveje hørt tale om, at der på Lolland skulle befinde sig en Austin Seven, en 4-personers tourer fra 1933, hvilket straks vakte min interesse. Jeg havde i forvejen en Austin Seven Ruby fra 1936, som jeg blev færdig med at restaurere i 1994, og den har givet mig mange gode oplevelser, både under restaureringsarbejdet og efter, at den blev færdig.

Jeg fandt frem til ejeren af Austin Seven toureren fra 1933 og vi aftalte en besigtigelse midt i juni 1999. Straks efter gik turen til Lolland. Der stod den så, den lille, søde Austin (det skal indskydes her, at min kone faldt for det sjove køretøj ved første blik).

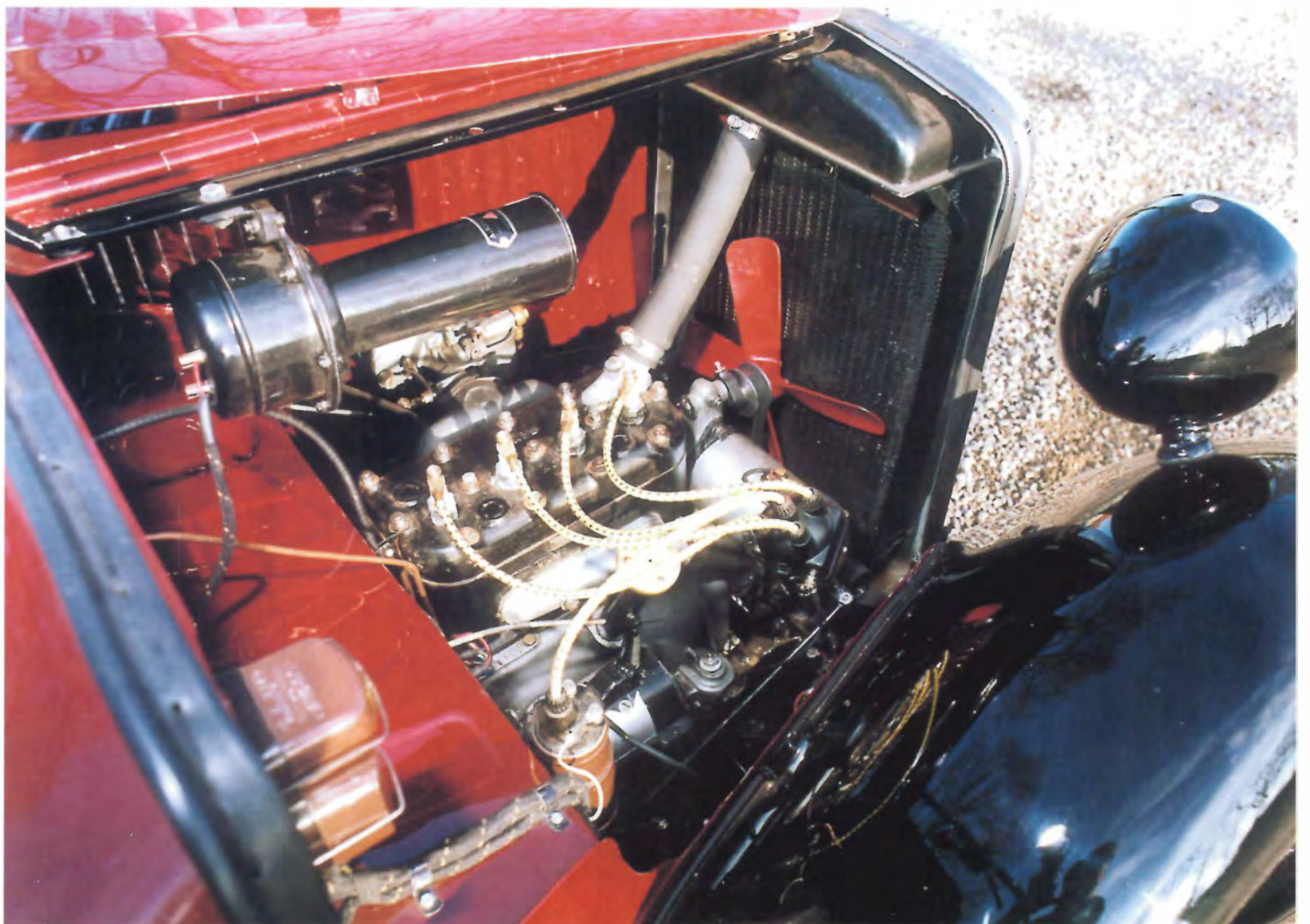
Hvordan var tilstanden så? Der var uoriginale lygter både for og bag. Der var ingen kaleche, dog var stativet der, og det var helt nyt. Indtrækket

var kassabelt, der var huller i bunden, ledningsnettet defekt og mange andre små detaljer manglede for at den kunne bringes op til original standard. Jeg var klar over, at der ville ligge mange gode timer foran mig, før den blev, som jeg gerne ville have den. Handlen blev aftalt og nogle dage senere gik turen igen til Lolland, denne gang med en auto-trailer bag efter bilen, så skulle vidunderet hentes hjem.

*Fortsattes næste side.*











*Bilen hentes hjem.*



*Indtrækket var kassabelt.*



*Bund og hjulkasser var meget dårlige...*



*..og måtte udskiftes/repareres.*



*Chassisrammen blev sandblæst og malet.*



*Chassisrammen færdigsamlet.*



*Karrosseriet klar til lakering.*



*De mange timers arbejde i værkstedet begynder at tage form.*





*Færdigt arbejde, klar til tur i tidstypisk påklædning.*



*Fra et veteranbilløb sommeren 2000.*

Der var originale papirer på den lille Austin. Den kommer fra Portugal, hvor den er registreret første gang den 12. juni 1933. I 1984 kom den ifølge salgspapirer af 26. marts 1984 til Danmark, men den blev aldrig indregistreret med danske nummerplader.

Dagen efter at Austin Seven touren var hentet, gik jeg straks i gang med at adskille den. Alt blev nu renset og eftersat, hvorefter der blev bestilt dele hjem fra England, bl.a. en ny bund, nyt ledningsnet, originale lygter og diverse motordele. For- og

bagskærme blev repareret, chassissamme sandblæst, grundet og malet. Dørene og karrossen blev rettet for buler. Der kom nye styrebolte og bøsninger i (når Svend Frank er i stand til at udføre arbejdet så sirligt som man ser på billederne, hænger det sammen med at han af profession er flymekaniker. Red.).

I december måned 1999 var den klar til at blive sendt til maleren for at blive grundet. Det næste var så auto-sadelmageren, der måtte i gang. Der blev lavet ny kaleche og nyt læderindtræk. Dernæst kom den igen til

maleren, denne gang til en hel lake-ring.

Den blev flot og nu kom det mest spændende arbejde med at få samlet alle de nu restaurerede dele så den igen blev en hel bil.

Efter med stor forsigtighed (uden ridser og skrammer) at have fået alle delene på plads var det en stor glæde at se det færdige resultat.

Da de forskellige papirer var klaret med toldvæsenet, kom bilen til syn den 17. juli 2000. Godkendt uden problemer.

Til modellen er der vinduer med som tilbehør, men denne bil har ingen sidevinduer, det blev ikke brugt i Portugal. Jeg har planer om måske at lave nogle til den.

Min kone og jeg ser nu frem til en forhåbentlig god sommer, hvor vi kan deltage i forskellige veteranbiltræf – med kalechen slået ned. Og en tredje lille Austin er på bedding, en todørs A30.

**Data:**

4 cylindre, 700 cc, boring 54 mm, slaglængde 76 mm, sideventilet, krumtappen ligger fortil i to kuglelejer, bagtil i et rulleleje, intet midterleje. 6 volt batteritænding. Vandkølet uden vandpumpe (thermosyphon-system). 16 hk. Mekaniske bremses, fortil tværliggende fjeder og friktionsstøddæmper. Bagtil slutter chassiset før bagakslen, som hænger i kvartelliptiske kantileverfjedre. Karrosseri: længde 2,90 m, bredde 1,30 m.





# KÆMPEHALLEN I 75 ÅR

Af O. E. Riisager



I disse dage for 75 år siden åbnede Kæmpehallen sine høje døre for den til da største internationale biludstilling i Danmark. Der havde været bil- og motorcykeludstillinger herhjemme i omtrent 25 år, men aldrig før af det tilsnit. Kæmpehallen - eller blot Udstillingshallen - kom først lidt senere til at hedde FORUM - som resultat af en publikumskonkurrence.

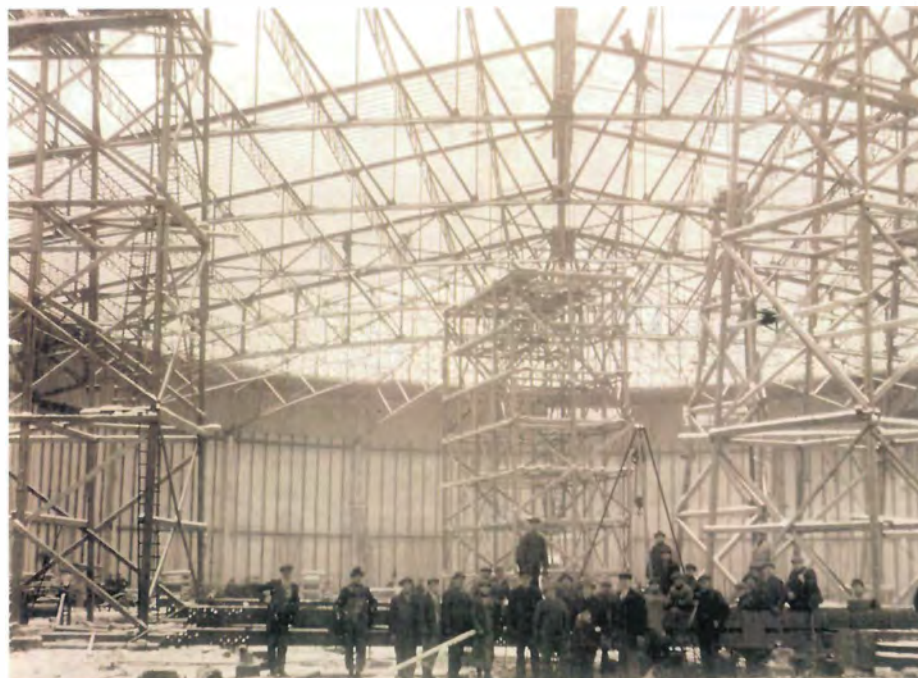
Dette imponerende og dengang også smukke bygningsværk blev med et par afbrydelser tæt forbundet med motorismens udvikling i Danmark. Det blev opført på kort tid af Automobil- og Cycle Grossist Foreningen, hvis formand var den 50-årige Hans Lystrup. Om det var ham personlig der fik idéen står hen i det uvisse, men usandsynligt er det ikke, for

denne mand var, skønt lille af krop, en der tænkte stort. Baggrunden var at Grossist Foreningen ville fejre sit 25-års jubilæum i 1926 med en stor udstilling, intet eksisterende udstillingsrum var tilstrækkeligt og man fandt det ikke tilrådeligt at opføre en midlertidig udstillingsbygning, som ellers ikke var noget usædvanligt dengang. Hans Lystrup kunne for

øvrigt 13. december 1925 selv fejre sit 25 års jubilæum som selvstændig i branchen. En utrolig mand, der begyndte som koloniallærling i Slagelse og blev bilbranchens måske betydeligste mand og dobbelt godsejer. Tanken om en stor, permanent udstillingsbygning blev først undfanget i 1918 og der blev straks tegnet en grundkapital på 300.000 kroner. Men planerne stod i stampe i mange år, indtil jubilæet nærmede sig og der pludselig kom gang i sagerne. Et nybyggeri var i overkanten af hvad Grossist Foreningen kunne overkomme, det kom den selvejende institution Dansk Købestævne for øre, og det trådte til i "loyalt samarbejde". Det erklærede formål var så at skabe en bygning "af sådanne dimensioner

*En lille del af den store arbejdsstyrke opstillet til fotografering ved de høje stilladser.*

*Forums stålkonstruktioner blev gjort færdige i forbavsende store sektioner på Vølunds 39.000 kvadratmeter store fabriksareal på Øresundsvej på Amager. Hvordan blev de transporteret gennem byen? Formentlig over Langebro, som Vølund også havde lavet. Læg mærke til den primitive elektriske arbejdsbelysning og til dampkranen, som kører på skinner, dengang imponerende men en dværg sammenlignet med vore dages mobil- og byggekraner.*





Mindre end en uge før den første udstilling åbnes er man ved at hænge PH's lamper op. De øverste har en skærm diameter på 85 cm. Wienerstiger er en god opfindelse, men PH var forståeligt nervøs da han balancerede på toppen for at justere pærer.

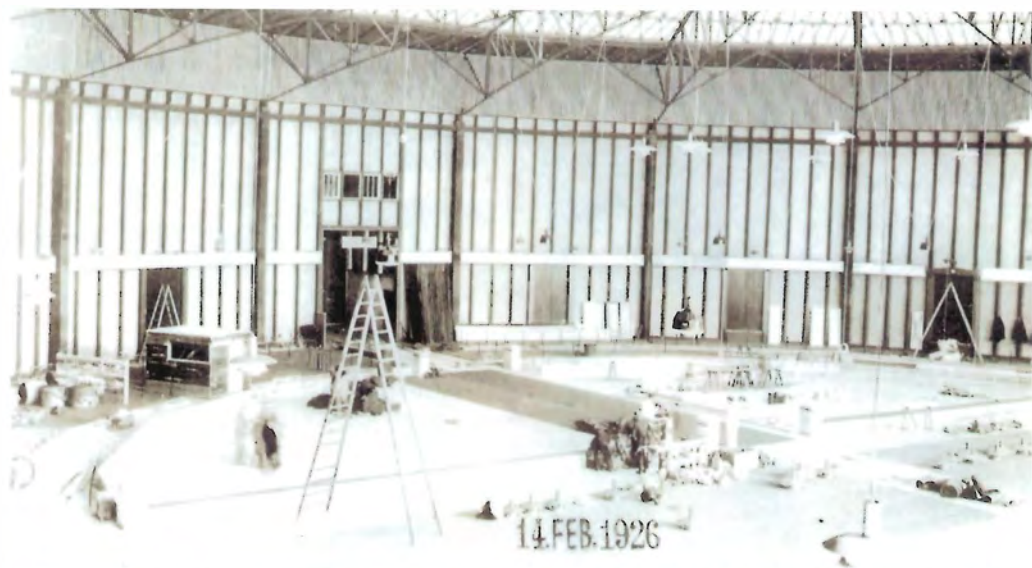


Jenseniussen tegnede arkitekten på byggepladsen til FDM's blad MOTOR.

at der heri blandt andet kan holdes udstillinger og messer under forhold, som er byen og landet værdige, og som derved kan tjene til fremme af foretagsomheden til gavn for alle dele af vort folk. Yderligere har man tænkt bygningen anvendt til møder, koncerter, sportsopvisninger og lignende."

Grossist Foreningen nedsatte i maj 1925 et byggeudvalg og flere andre udvalg, der skulle tage sig af enkeltheder som udsmykning og andet. Byggeudvalget kom foruden Lystrup til at bestå af ingeniør Axel Semler fra Skandinavisk Motor Co., grosserer Chr. Gottschalck, som var en af de tidligste danske motorpionerer, og direktør Isidor Heiman. Projekteringen foregik på kun to-tre måneder, bygningen blev tegnet af arkitekten Oscar Gundlach-Petersen med Åge Steen-Frederiksen som rådgivende ingeniør.

Udstillingsbygningen fik plads på et 12.000 kvadratmeter stort areal nord for Skt. Marcus Kirke, på sydsiden af den ny hovedfærdsåre Rosenørns Allé, mod øst med facade til Julius Thomsens Plads, mod vest med bagside til Steenstrups Allé. Grunden lå i Frederiksberg kommune, men ejedes af Københavns kommune, og på den var såmænd KB's fodboldbane. Begge kommuner var med på ideen, men det kostede en del overtalelse og et betydeligt erstatningsbeløb at få boldklubben til at



Selv den rutinerede Ernst Hannuss kunne kikke et pressebillede når de langsomme negativer ikke rakte til belysningen – så greb man til en primitiv opstregning af personernes konturer. Kronprinsen, Stauning og Lystrup på trappen fra restauranten ned til udstillingen. Lystrup var kun 50, men dengang opnåede man værdighed ved at se ældre ud end man var. I baggrunden plakater for publikumskonkurrencen om hallens navn. Der var tusind kroner til den der vandt.

rømme banen. Lige nord for, på den anden side af Rosenørns Allé, begyndte en halv snes år senere opførelsen af det Radiohus, som nu så skændigt er blevet solgt.

KB flyttede for resten længere ud på Frederiksberg og byggede senere sin egen hal – dog ikke så stor som Forum.

Kontrakten om Forum blev skrevet 11. august 1925, statsminister og minister for handel, industri og søfart Thorvald Stauning og andre honoratiores lagde 25. september grundstenene – men da havde byggeriet faktisk allerede været i gang i en månedstid (Stauungs bisættelse

i 1942 foregik for øvrigt i Forum). Ydervæggene stod færdige i november og opførelsen af tagkonstruktionen begyndte i december. Den første udstilling, selvfølgelig en biludstilling, åbnedes 20. februar 1926. Hallen skulle nødvendigvis være færdig til jubilæet, og ydermere skulle Købestævnet åbne en udstilling få dage efter at biludstillingen var slut. Intet under at pressen dengang kaldte mændene bag for galninge. Byggeriet foregik altså utrolig hurtigt, endda i den kolde årstid, og det var også medvirkende årsag til at man valgte den særprægede konstruktion, muligvis efter amerikansk forbillede.





*Thor Bøgelund havde tegnet plakaterne til Fanø-løbene og var næsten selvskrevet til også at lave plakater og katalogforsider til de første biludstillinger i Forum.*

Den bestod af, hvad man anså for det utvivlsomt største stålskelet i Norden, med frit bærende spændfag på op til 60 meter for at undgå søjler i udstillingsrummet. I hvert fald havde der aldrig været lavet noget tilsvarende herhjemme. De to hovedspærfag vejede hver 53 tons. Mellem dem blev oplagt fire noget lettere spærfag som hver vejede cirka 27 tons. Fra enderne af et rektangel udstrålede i to halvcirkler (i datid, for den ene ende blev senere skamferet) de halvspær der bar tagrundingerne i bygnings to ender. Stålkonstruktionerne ankom til byggepladsen i nittede sektioner, så store som man kunne håndtere – og blev boltet sammen. Men hvordan fik man dem op dengang? Ydervægge af stålsøjler med 10 meters afstand og af 11 meters højde, fyldt ud med træbindingsværk med præfabrikerede, uarmerede betonplader. Flere andre byggematerialer blev anvendt, formentlig også træbeton. Det hele blev sprutpudset i en mellemgrå farve. Tagbeklædningen var af halvanden meter lange glasrunder på stålsprosser, fastgjort med skruer uden kitning. I alt 6.000 kvadratmeter.

Hallens oprindelige længde var 110 meter og bredden altså 60 meter og højden fra trægulvet til det øverste af glastaget 21 meter. Samlet areal 7.000 kvadratmeter, gulvarealet var 6.000 kvadratmeter, svarende til tagets. På hver langsides et fremspringende midterparti, 10 gange 50 meter, til den ene side med en forhal, til den anden med restaurant.

På en genbogrund blev opført et kedelanlæg, hvorfra damp til opvarmningen blev ført gennem en tunnel under gaden til et varmluftsystem. Varm luft blev også ført op til glastaget, så man kunne afværge at store snemasser knuste glasset. De fleste af håndværksentrepriserne var så store, at de blev delt mellem hver to firmaer, dog blev hele stålkonstruktionen udført af A/S Vølund, som også stod for varme anlæg og lys.

Opførelsen blev i enkeltheder overvåget af arkitekten og hans hjælpere, og ikke mindst af Hans Lystrup, som datidens motorpresse var enig om at give hovedæren for denne internationale attraktion, som hallen benævntes. Glarmestersvendene arbejdede i flere skift, så de daglig kunne montere 400 kvadratmeter glas, og efterhånden som udstillingens åbning nærmede sig og arbejdet trods alt var blevet forsinket af blandt andet leverandørsvigt, blev flere og flere mænd sat ind. Til sidst arbejdede omtrent 300 mand på byggeriet, også om natten og om søndagen



*Forum fotograferet et par år efter åbningen. Buerne, indgangspartiets høje og nøddudgangenes lavere, var bygningens vartegn og blev flittigt brugt af tegneren Thor Bøgelund på plakater og kataloger. Bemærk også køjerne, hvor cirkelslaget fuldføres.*



Øverst: Få dage før den første biludstilling i Forum åbnede lukkede en biludstilling i Industribyningen ved Rådhuspladsen i København. Den havde udelukkende været med danske fabrikater af biler (Triangel, som til gengæld manglede i Forum), karrosserier og tilbehør. Men der savnedes sandelig ikke udstillere i Forum. Ford havde den største stand, hele gulvets nordlige runding. Med T-modellens 1926-modeller, Lincoln i såvel limousine de ville som 6-personers touring – og Fordson traktorer. Den første udstilling var både med personbiler, lastbiler, busser og motorcykler. Siden blev det skilt. I forgrunden et hjørne af den tredjestørste stand, Lystrups, her med Minerva, et chassis og formentlig dansk-byggede karrosserier. Bag dem og til højre specialkarrosserier fra Dansk Karosseri-Fabrik på Østerbro, en bildroske, igen en Minerva og flere andre.



I midten: 1926, midtergangen set mod øst, på søjlen guden for handel og reklame, Merkur – eller Hermes – og til venstre i forgrunden mere af Lystrups stand i 1926, med Chevrolet. Lystrup udstillede også Oakland, Wanderer, De Dion Bouton, og Englebert gummi. Den lyse vogn bag dem er en Talbot cabriolet på T.T. Niensens stand, til højre i baggrunden er det Citroën, hvis sensation var ståtkarrosserier uden træskelet. I forgrunden til højre lidt af F. Bülow's & Co.'s stand, med Oldsmobile.



Nederst: 1926, Forum set mod sydvest. Bülow (med afdelinger i København, Århus og Odense) havde den næststørste stand og udstillede ligesom Lystrup Chevrolet, også lastbiler, desuden Oldsmobile, Buick, Cadillac, GMC, og Champion tændrør (som firmaet repræsenterer den dag i dag). Til højre Skandinavisk Motor Co.'s store stand med Hudson, Essex, Dodge Bros., Graham Bros., Triumph motorcykler, Firestone gummi og AC tændrør.

Blandt de større udstillere i 1926 var også K.W. Christensen med et af udstillingens hovednumre, den ny Rolls-Royce Phantom I, desuden det næsten ny mærke Chrysler, Delage, Willys-Knight, Overland, og Fisk gummi. H.C. Christensen, nu udelukkende med Renault. C. Friis-Hansen og Co. med Peugeot, Vilh. Nellesmann med Nash, Ajax, Steyr, Delahaye og Royal Enfield og K.M. Laursen med Austin og Nimbus. Af patriotisme skal nævnes tændrøret GNIST fra Johansen og Jørgensen i Slagelse. Og de støbte aluminiumskarrosserier, både på personvogne og busser, fra Brdr. Sørensen (tidl. Larsens Vognfabrik) på Frederiksberg. "Eneste Specialfabrik for Aluminiums Karosserier". Det holdt stik viden om.





*I 1931 var Kronprins Frederik stadig biludstillingens protektor, men hans høje hat var skrumpet ind til en bowler, ligesom Prins "Kardan" Axels. Lystrup holdt sig til cylinderen. Den skaldede herre som demonstrerer motoren på en 8-cylindret Renault på H.C. Christiansens stand er flyveren og motorsportsmanden Søren Severinsen. En anden flyvepioner, Robert Svendsen, ledede firmaet efter Christiansens død.*



(lørdag var normal arbejdsdag dengang) – og da Kronprins Frederik, biludstillingens protektor, havde udtalt åbningsordene og fra repræsentationslokalerne i restauranten trådte ned ad trapperne til selve hallen, forsvandt i det samme håndværkerne ud med den sidste stige. Den sidste udstiller havde først turdet rykke ind dagen før, da taget lige over hans stand var færdigt.

Da æresgæster og den samlede presse 20. februar 1926 indfandt sig, blev de ikke alene betaget af hallens udstrækning og synet af de hundrede stande med flere hundrede motorkøretøjer, udstillet i mere eller mindre opfindsomme arrangementer. Men når de løftede blikket også af hundreder af de splinternye PH-lamper, som på den måde fik deres første store præsentation. Arkitekt Gundlach-Petersen begrundede valget med at de gav det festligste lys og særlig kastede det sidelæns på lodrette flader. Der var dog ikke alene de i dag klassiske PH-pendler, men også nogle mere spotlight-lignende hængelamper. Lamperne var udbudt i en særlig licitation, og Poul Henning-

sen konkurrerede for lampefirmaet Louis Poulsen med de tyske verdensfirmaer Zeiss og Goertz. Han nåede indenfor den uhyre korte frist at finde på flere forskellige konstruktioner, men det blev altså den stadig kendte form, der vandt. I allersidste time havde PH det største hyr med, balancerende på en brandstige, at justere lampernes pærer, et problem PH-lamperne har haft siden. "Havde man bare gjort det inden bilerne blev kørt ind!" Læs om det i "TÆND – PH-lampens historie".

Man havde budgetteret med en samlet pris på cirka 400.000 kroner, men Forum kom til at koste tæt ved millionen. Pengene skaffedes ved aktietegning, og aktiebrevene eksisterer den dag i dag i det lille museum, Forums nuværende ejer, Poul Sundberg, har indrettet på andensalen af kontorerne. Man regnede så småt med at det senere kunne blive nød-

vendigt med en udvidelse af hallen, og det skulle kunne lade sig gøre ved at tage ydervæggene ned mellem jernsøjlerne og så at sige flytte dem 10 meter længere ud. Så kunne der blandt andet være butikker. Det blev aldrig aktuelt, men der skete så meget andet.

I begyndelsen var der hvert år en udstilling af personbiler i Forum, og ind imellem udstillinger af lastbiler og busser, og af motorcykler. Senere blev der længere mellem biludstillingerne. Men meget hurtigt blev bygningen også brugt til alskens andre formål, blomsterudstillinger, hundedydstillinger, en gang en luftfartsudstilling, isshow, ja endog rockkoncerter. I 1939 var der en særudstilling udelukkende med General Motors biler. Mens dette skrives er der sexmesse i Forum – det havde initiativtagerne aldrig drømt om.

Efter den første biludstilling kunne



*Ligeledes i 1931 havde Auto Importen standen som nabo til H.C. Christiansens – det var samme firma. Der var imponerende sager, flere 8-cylindrede Reo Royale, deriblandt Victoria Coupé'en i baggrunden. Af dem er to bevaret herhjemme, den ene af dem er sandsynligvis Forum-vognen. Der er i øvrigt flere kendte udstillingsstykker i live – Dansk Karosseri Fabriks elegante Silver Ghost ombygning fra 1927 er dog desværre i England, og karosseri og chassis er blevet skilt. Flemming Sørensen's Vauxhall Hurlingham speedster stammer også fra en Forum-udstilling, og Svend Haubergs kompressor-Alfa Romeo. Og i al beskedenhed har Deres Ærbødige lige med lup opdaget at min FIAT 502 med dansk karosseri – eller en fuldstændig identisk – var på udstillingen i 1926.*



*Under en udstilling i 1934 om gasbeskyttelse demonstrerede Zone-Redningskorpset udenfor hvordan man bekæmper krigsgas.*

Grossist Foreningens kasserer, Chr. Gottschalk, med tilfredshed konstatere at halvdelen af opførelsessummen allerede var afskrevet. Der havde været det gigantiske antal af 175.000 tilskuere, men mange af dem havde fribilletter, så det var en samlet stadeleje på 400.000 kroner, der virkelig talte. Det skulle ses på baggrund af at man regnede med at hallen skulle holde i mindst 10 år! Allerede før opførelsen havde man tænkt på muligheden af en vinterbane til cykelløb, og med opstillingen af en nedtagelig, 180 meter lang træbane til cykelløb indledtes en særlig epoke for Forum. Banen blev i 1951 forlænget til 210 meter. I årtier blev der kørt de populære seksdagesløb, en københavnerbegivenhed hvor godtfolk fylkedes med skuespillere og andre kendte mennesker for at se udenlandske stjerner og danske som Willy Falck Hansen (han var efter krigen nogle år banens direktør), Kaj Werner, Evan Klamer og Ole Ritter træde i pedalerne mere eller mindre uafbrudt i seks døgn. Det sidste seksdagesløb blev kørt i februar 1997. I 1942, omtrent midt under besættelsen, udkastedes vilde planer om at udvide Forum. A/S Forum (formand Hans Lystrup) ville forære bygningen til en selvejende institution, og der skulle udenom bygges en stor firkant i tre etagers højde. Biograf i den ene ende, "Ungdomsborg" i den anden. I selve udstillingshallen 10.000 siddepladser, men den skulle kunne deles i tre med skydevægge. Anslået pris 5½ million kroner. Tegningerne var igen af arkitekt Gundlach-Petersen. Københavns kommune tilbød at fjerne alle servitutter – men det blev selvfølgelig ikke til noget. Men så skete noget uforudset. Modstandsbevægelsen fik nys om at tyskerne ville beslaglægge Forum og rygtet løb i København om at de ville bruge det til kaserne for 1.500 mand. Det måtte forhindres, og der skulle drastiske midler til. Den 24. august 1943 lød braget, sabotageorganisationen Holger Danske havde sprængt Forum i luften. På det tidspunkt stod allerede geledder af totages træ-køjesenge i rummet og sengetøj var ankommet. I bogen



"Holger Danske vaagner" har Josef Petersen og Mogens "Bob" Jarset beskrevet det, beretningen kan også læses i Egil Barfods bog "Sabotageorganisationen Holger Danske, Opstaaen og Udvikling." Meget kort fortalt holdt tyske soldater vagt, men til tider manglede vagtposterne, og sabotøren Max Bæklund, formummet som bud fra en købmandsforretning, kom på cykel med en ølkasse af de gamle til 50 bajere. Øverst lå 6 pilsnere, derunder en sprængladning på 28 kg. Der var kun to mænd tilstede i Forum, inspektør Krause og en af kontrollørerne. Udenfor holdt andre sabotører med maskinpistoler, for det tilfælde at tyskerne skulle dukke op. Det gjaldt også om at kunne være lynhurtigt borte igen, for tyskere og dansk politi var i nærheden. For den senere så kendte Jens

Lillelund var det vist nok den første sabotageaktion, i yderkanterne fandtes blandt andre den berømte Sprængschmidt med. Det var meningen at sprængstoffet skulle fordels fire steder, men man manglede cortextråd til at forbinde ladningerne, så det hele blev anbragt midt i hallen. Tom Søndergård og "Evald", alias Poul Moesgård, holdt de to Forum-funktionærer op og Max bar kassen ind. Tom skulle give ordren til at Max tændte lunten, men Max troede for tidligt at høre stemmen og tændte. Resultatet var at glas og brokker af bygningsplader regnede med over sabotører og Forum-folk. Tom blev kastet en halv snes meter gennem luften. Flere blev slemt medtaget, men sabotørerne slap væk. Bob beskrev synet: - Kæmpehallens

*Ib Krøyer Christensen udstillede sine Dania sidevogne i Forum midt i tredverne – forrest med en af de ny Nimbusser. Sidevognene mindede ligesom Dania motorcyklerne mistænkeligt om visse andre fabrikater.*



vægge løftede sig og ligesom udvidede sig, trådte til siden i eksplosionsøjeblikket, så sank de sammen – men jernskelettet af den stolte bygning stod tilbage.

Tyskerne blev rasende, og sprængningen af Forum var sandsynligvis den direkte anledning til den hårdere kurs, de indledte 29. august 1943.

Men de 105 tons jern var trods alt blevet hængende oppe i luften, og inde på tomten kom der hurtigt liv igen. Ikke af tyske soldater, men stedet blev cirkusplads. To år i træk stillede de største rejsende cirkus, Miehe og Belli, Miehe i august 44, Belli henlagde sin landspremiere 22. april 45 til Forum. Politiken skrev: - Selvom det nok er et telt med plads til mange mennesker, synede det bittelille under kæmpehallens vældige jernkonstruktion. Der kunne måske lig-

ge fem af Cirkus Bellis art i Forum. Ikke i mange år havde et teltcirkus kunnet lave forestillinger så tæt ved bymidten, i konkurrence med Schumann i Cirkusbygningen – og cirkus var populært i besættelsesårene og

ny udvidelsesplaner, igen udført af Gundlach-Petersen, var blevet til virkelighed. Det ville have fordoblet gulvarealet, og mod Rosenørns Allé skulle have været et glasparti med kig direkte ind i udstillingshallen.



I 1939 havde General Motors en specialudstilling i Forum. Thor Bogelund digtede en fantasivogn til plakaten.

forretningerne gik strygende. I 1945 slog også Cirkusrevyen sit telt op i Forum, med Liva Weel og Ludvig Brandstrup. I 1958 fandt Forums daværende direktør, Ernst Nielsen, ud af at han ville have stor cirkus, og han forsøgte at købe det skrantende Cirkus Louis – men cirkusdirektørernes forening lagde sig imellem. Tre år og en måned gik efter sabotagen, inden Forum kunne genindvi- es 27. september 1946. Desværre ikke i sin gamle skikkelse, den nordlige runde ende var skåret lige af, senere kom der en grim, fir- kantet klods, og den sidder der den dag i dag.

Der var stærk gennemtræk i Forum efter sabotørernes sprængning. Men det generede ikke Cirkus Miehe, her fotografieret i august 1944. Thyra Miehe og hendes mand Alfonse Cosmy (Kossmayer) træner med deres skoleheste. Resterne af Forums trægulv har københavnere nok fyret med. Miehe var

tidligt motoriseret, havde åbenbart en benzintildeling (gasgeneratorer ses ikke) og kørte blandt andet med nyeste model Triangel lastbil, en traktor, en tidligere rutebil – og en overskåret Chrysler Airflow, der skimtes ved teltet.





På en motorcykeludstilling i Forum nogle år efter krigen sås det ny (eller genopstandne) fænomen motorscooteren. Vespa og her Lambretta kappedes om publikums interesse.

Det blev heller ikke til noget. Men i tidens løb er udstillingsarealet forøget ved hjælp af en svalegang hele vejen rundt i det store rum, indgangspartiet er flere gange ændret, det fremstår nu med en stor baldakin, der bæres af et geled af stål-giraffer. På Frederiksberg Kommunes bud har bygningen i sin nyeste, ombyggede skikkelse fået en dyster, sortladede farve, pyntet med kobber og rødt, der er lagt gigantiske stålryttere på tværs udenpå taget, som ikke mere er gennemsigtigt. Men endnu aner man ganske svagt de høje buer i pudsens over baldakinen.

Frederiksberg kommune overtog bygningen i 1969, A/S Københavns Vinterbane stod i mange år for driften men da økonomien kørte mere og mere skævt forsøgte kommunen at blive af med Forum. Det var årsag til mange bataljer i Frederiksberg kommunalbestyrelse. Utallige projekter udkastedes af fantasifulde entreprenører og konsortier, blandt andet med en bygning mod Rosenørns Allé på 7 etager. Der var tale om at sælge Forum til Danmarks Radio og lægge en bro over fra Radiohuset (Flemming Madsen og Johs. Aakard på TV-Avisen gjorde sig stærkt til talsmænd for det for at slippe for at



flytte fra Radiohuset ud i TV-Byen). Men enden var at Forum i 1994 blev solgt til en privat forretningsmand, Poul Sundberg. Han har lagt meget arbejde og mange penge i at renovere huset, så det kunne genåbnes den 27. september 1996, præcis 50 år efter at det blev taget i brug igen efter besættelsen.

Den seneste ombygning og renovering er foretaget efter tegninger af arkitektfirmaet Dissing (DVKs mangeårige, desværre nu afdøde medlem) og Weitling, der videreførte Arne Jacobsens tegnestue. Sundberg har en 20-årig kontrakt med Bella-

Centret, som forpligtede sig til at skyde 40 millioner i renoveringen, og som står for hallens drift, og hvert andet år foregår de store biludstillinger, der involverer importørerne, i Bella-Centret på Amager, og hvert andet år udstiller de store forhandlere i Forum. Der har også været udstillinger med custom-karosserier og hot-rods. Der er nu en tribune, hvor ekstra 1.300 siddepladser kan trylles frem, i alt er der 8.500 siddepladser, men til rockkoncerter kan der i hallen være 10.000 stående. På det smalle areal mellem Forums bygning og Rosenørns Allé har der i



Mange mindre stande kunne få plads i første-salshøjde da Forum fik en balkon hele vejen rundt.





årevis været arbejdet på en af stationerne til den kommende tunnelbane, der i skrivende stund er tæt ved at gå fallit.

Om et år kan vi fejre 100-året for Danmarks første biludstilling – i mellemtiden har vi nu, 20. februar 2001, 75-årsdagen for åbningen af den enestående udstillingsbygning, der mere end noget andet blev symbol på motorismens fremtrængen i landet.

Det meste materiale til denne artikel har vi hentet i vores eget arkiv, men for oplysninger og billedstof takker vi desuden Poul Sundberg, Nina Engelstoft på Frederiksberg Bibliotek, Uffe Mortensen, Frederik Madsen fra Museum for Zone-Redningskorpset, K.F. Schwarz, tidl. hos H.C. Christiansen, og Kresten Kirkegård fra Dissing & Weitling. Foruden de bøger der nævnes i teksten har vi anvendt Anders Enevigs trebindsværk om dansk cirkus.

*Også Åge Rasmussen, berømt for sin lytogsplakat, lavede plakat for en biludstilling i Forum.*



*Den sjoveste plakat for en biludstilling i Forum var Arne Ungermann mester for i 1950.*



*Luftfotografiet af Forum efter genopbygningen viser bygningens amputerede nordende, og en skæmmende tilbygning hele vejen rundt om resten. Til højre Handelshøjskolen, bagved Radiohuset, bag dets koncertsal i zigzag Teknisk Skole – og som en sørmelding til dem der var til november-mødet i Nivå: Det var bag det krumme hushjørne til venstre for Radiohusets bagende at Svend Hauberg tilbragte sin barndom.*





Af P. E. Hansen

**Historien om Ford T er uendelig, faktiske oplysninger og legender kan læses i flere hundrede publikationer. Med sine 15.007.033 biler fabrikeret fra 1908 til maj 1927 satte Ford verden på hjul.**

Gennem de nitten fabrikationsår moderniserede Ford bilen, den fik selvstarter og elektrisk lys, den sluttede med trådhjul og andre farver end sort. Myten om at Ford T oprindeligt kun kunne fås sort holder ikke. Men i en årrække var sort standardfarven, og med Fords kæmpemæssige produktion, årsrekorden blev sat i 1923 med 2.090.240 enheder samlet i USA og Europa, forenkledede den naturlige produktionsprocessen og var med til at holde prisen nede, at alle komponenter var sorte. Også karrosseriet fulgte nogenlunde tidens formsprog.

Henry Fords ide var at bygge en enkel, driftssikker bil til en lav pris. En let chassisramme af kvalitetsstål båret af to, ikke fire, fjedre dannede basis for dels fabrikkens standardkarrosserier, dels hvad karetmagere fandt på, og hvad der var behov for. Maskinen var en sideventilet firecylindret motor hvortil benzinen flød fra en højere liggende tank. Således behøvede man ingen benzinpumpe, og et konstruktionselement var overflødiggjort. Gearkassen havde to trin, og blev alene betjent med to pedaler. Hele konstruktionen var genialt ud tænkt i en tid, hvor nærmeste reparationsmulighed var den lokale vogn- og beslagsmed.

Da T-modellen allerede inden 1927 viste nedadgående salgstal og Ford måtte designe en afløser, A-modellen, videreførtes konstruktionskonceptet: Let ramme, to fjedre, firecylindret motor og højt placeret tank. En enkel konstruktion var stadig Fords ledestjerne.

I 1919 etablerede Ford en samlefabrik i København, lagerbygninger i Heimdalsgade 42-44 blev indrettet efter amerikansk mønster, og den 26. oktober kørte de første biler fra fabrikken. Hurtigt viste det sig at samlefabrikkens kapacitet ikke kunne



følge med efterspørgselen. Ikke alene skulle man dække markedet i Danmark, fabrikken skulle også reeksportere T-modeller til Norge, Randstaterne og Polen. Derfor planlagde man opførelse af en fabrik i Sydhavnen.

Den nye fabrik i Sydhavnsgade blev bygget af Monberg & Thorsen efter den amerikanske arkitekt Albert Kahns retningslinier. Kahn havde siden begyndelsen af århundredet været ledende indenfor industribygget i USA, og var i 1920'erne involveret i alle Fords byggeforetagener. Den nye fabrik blev indviet d. 15. november 1924, og allerede to år senere rullede Ford T nr. 100.000 samlet i Danmark ud fra fabrikken. Dagsproduktion nåede maksimum d. 12. maj 1925, hvor 253 biler blev færdiggjort. Til en sådan produktionsstørrelse knytter sig det der på moderne dansk hedder logistik-flow, bilkomponenter skulle være til stede og de færdige biler skulle videresendes. Til forsendelsen knytter sig historien om at en pram lastet med biler sank i Østersøen på rejse til Polen. Sandt eller usandt – det lyder sandsynligt.

X 8226 er en T-model hjemmehørende i Voer og Nim Herreder vest for Horsens. Vognen er fra sidst i 1910'erne, i 1919-20 ændrede Ford hjulkonstruktionen fra artillerihjul med fast fælg til hjul med løs fælg,

X 8226 har fast fælg. Skiltet på vognsiden kundgør at højeste belastning er 1300 kg, egenvægt plus gods, højeste hastighed er 30 km/t.

Ford fremstillede ikke et let varevognschassis, men mange lette ladvogne blev bygget på personvognschassis, undertiden kombinationen personvogn/varevogn. X 8226 kan være en touring med overskåret karrosseri lige bag forsædet, indrettet således at man forholdsvis let kunne aftage varekassen og påsætte bagkarrossen.

At det er to gæve slagtere der er på vej med en kalv lader billedet ingen i tvivl om. At hækken kunne aftages og der kunne monteres en slagterkasse til handel med kødvarer ved dørene kan også tænkes. Talrige billeder viser Ford T's alsidige anvendelse, ikke alene til transport, men også drivkraft for maskiner, særlig i landbruget. En remskive påspændt det lettede baghjul kunne levere kraft til tærskværker, rundsæve osv. Som lastvogn hed Ford T TT, og med basis i Ford T motoren udviklede Ford i 1917 en traktor, der fik navnet Fordson.



**Korrektioner til indlæg om FIVA i foregående nummer.**

I foregående nummer af Veteran Tidende var der en artikel om FIVA med Claude Teisen-Simony som forfatter – en artikel indeholdende Claudes subjektive opfattelser af FIVA og den måde FIVA arbejder på. Det er lidt småt med objektive kendsgerninger – og de få der er heri, er ikke alle korrekte.

Jeg finder det derfor påkrævet at korrigere de forkerte oplysninger. Dette være hermed gjort.

**Optagelse i FIVA af ny italiensk klub.**

Det er *ikke* korrekt at optagelsen af denne klub er i strid med vedtægternes artikel 6. I denne artikel står der nemlig - og for ikke at risikere at blive beskyldt for ”forvanskning” ved oversættelse, tillader jeg mig at citere den engelske ordlyd. Der står følgende:

*Any independent national club, national federation of clubs or national association of other nature, predominantly catering for the restoration, preservation and use of, and documentation on, historic vehicles, can be a member of the FIVA. Its activities must embrace the whole of the national territory, and membership of the club, federation or association must in practice be obtainable by anyone with a genuine interest in some kind of historic vehicle.* FIVA’s kommission (ledet af en yderst kompetent hollandsk advokat) til undersøgelse af om potentielle nye medlemmer opfylder betingelserne for at blive optaget, havde da også den klare opfattelse, at den nye klub opfylder betingelserne, hvorfor deltagerne i dette kommissionsmøde med overvældende majoritet besluttede at anbefale en optagelse af klubben over for generalforsamlingen. Den italienske klub, som allerede er medlem af FIVA, var klart modstander – men på demokratisk vis blev det ved afstemning vedtaget at klubben kunne blive medlem. Og denne demokratiske afgørelse, som efter min og langt de fleste andres opfattelse var i overensstemmelse med vedtægterne, må alle naturligvis respektere.

**Overvejelser om at udnævne ny officiel repræsentant i Italien.**

Jeg hørte også denne diskussion – men det jeg hørte og var deltager i, var en snak mellem Claude, FIVA-repræsentanten Trygve Krogseter fra Norge og undertegnede om, at vi finder det uheldigt at FIVA’s bestyrelse i henhold til vedtægternes artikel 18 uden generalforsamlingens accept kan udpege en ny officiel national repræsentant i et land. En sådan beslutning mener vi skal konfirmeres af generalforsamlingen, hvorfor vi vil fremsætte forslag om en vedtægtsændring desangående til næste generalforsamling, der finder sted i oktober 2001.

**Hastighedsrallyer.**

Jeg beklager at min oversættelse af betegnelsen *Historic regularity event* har kunnet give anledning til misforståelse – selv om jeg nok synes, at der er tale om en strid om ord. Et *Historic regularity event* er beskrevet således i FIVA’s Events Code skrift – igen på engelsk for at undgå mistanke om oversættelsesfejl. *An event of a touring nature in which the highest speed or shortest time is not a deciding factor but in which average speeds of 50 km/h or less must be imposed on public roads. On dual carriage ways, closed roads, circuits or in remote areas of the world with wide open roads average speeds may be increased up to 80 km/h with the permission of the ANF or chairman of the Events Commission. Manoeuvrability tests may be included in the itinerary as outlined in paragraph 7.1.14 of the FIVA Events code.*

Der skal derfor ikke herske nogen tvivl om, at højeste hastighed ikke må indgå som en parameter for en deltagers placering i et løb. Det må derimod overholdelse af en af arrangørerne fastsat gennemsnitshastighed, som *ikke* må være højere end 50 km/t – med mindre særlige forhold gør sig gældende og tilladelse er indhentet fra FIVA.

**Rallyet på Sicilien.**

At Claude på sin ”ferietur” (som han selv har kaldt den) til Sicilien har været ude for uheldige oplevelser er dybt beklageligt – men det er vel næppe rimeligt at et eller nogle få uheldige rallyer skal betyde, at alt omkring sådanne aktiviteter skal droppes helt fra FIVA’s side. Det er

efter MhS’ mening en vigtig ting, at vore historiske køretøjer kommer ud at køre – og ikke bare befinder sig på et museum.

Vi kan ikke være uenige om, at regler skal overholdes – og det gælder både FIVA regler og nationale regler for kørsel på alfarvej – og det uanset om der er tale om et historisk køretøj eller et ganske almindeligt køretøj. At der så i alle lejre findes brådne kar – tjah – det er jo ikke noget ganske ukendt fænomen.

**MhS årsmødet**

At et emne sættes på dagsordenen til debat på årsmødet, er ikke det samme som at dette emne dermed skal sættes til afstemning. MhS’ bestyrelse finder det af ganske stor betydning om MhS er medlem af FIVA eller ej, hvorfor vi på årsmødet fremførte at vi fandt en afstemning – uden forudgående orientering om at en sådan skulle finde sted – mildt sagt uhensigtsmæssig. Dette synspunkt var der på årsmødet *INGEN* indsigelser imod, hvorfor vi naturligvis måtte konkludere i demokratiets mere eller mindre hellige navn, at årsmødet gav sin tilslutning til vort synspunkt. Og det blev der så handlet ud fra – uden at det gav anledning til indsigelser.

**Afsluttende bemærkninger.**

Jeg håber hermed at have medvirket til at fjerne nogle af de ”misforståelser”, som Claude har gjort sig skyldig i i sin artikel. Og jeg håber at vi i MhS herefter kan koncentrere os om det væsentlige – nemlig at arbejde på at skabe bedre forhold for ejere af klassiske køretøjer.

**Svend Aage Tholstrup  
Motorhistorisk Samråd**

**Svar til Svend Aage Tholstrup.**

Tak for svaret.

Mit indlæg består kun af OBJEKTIVE sandheder.

I Svend Aage Tholstrups gennemgang af FIVA’s vedtægters §6 overser han behændigt at der står ”Its activities must embrace the whole of the national territory”. Hvilket betyder at klubbens aktiviteter skal omfatte hele det nationale område, altså her hele Italien med dets i alt 60 millioner indbyggere.





Der blev således berettiget stillet det spørgsmål om en lille lokal klub i Trieste i det aller nordøstligste hjørne af Italien med kun ca. 200 medlemmer kunne repræsentere hele Italien. Det var dette som ASI anfægtede, og som der var røster fremme for at få nærmere undersøgt.

Den ”yderst kompetente hollandske advokat”, som Svend Aage Tholstrup

refererer til er J.J. Dolemann, som under FIVA generalforsamlingen flere gange blev angrebet af sin hollandske advokatkompagnon i fælles firma, som anfægtede om J.J. Dolemann holdt sig til ordentlig advokatskik og var upartisk således som hans stilling pålagde ham, idet J.J. Dolemann optrådte direkte partisk i debatten.

Svend Aage Tholstrup taler direkte

udenom, at både han og jeg var vidner til at førende FIVA- folk, herunder præsident Francesco Guasti, klart udtrykte accept af at man uden hæmminger bryder FIVA's løbsregler, herunder reglerne om at gennemsnitshastigheden skal være under 50 km/t.

50 km/t er ikke hastighedsløb for mig.

**Claude Teisen-Simony**

## **Klublokalerne i Nivå**

I decembernummeret af Veteran Tidende ses referat af bestyrelsesmødet i november.

Flere interessante ting fandt ingen tilsyneladende anledning til at kommentere. Et par emner får mig til at reflektere.

Ændring af lejemålet i Nivå: Bestyrelsen har besluttet at lade mødelokale og køkken overgå til kantine for et nabofirma for at begrænse udgiften til husleje. Vi har tilsyneladende ret til at anvende lokalerne til klubaftener og forhåbentlig andre aktiviteter.

DVK har ikke mere egen indgang, men må bruge firmaets lokaler som gennemgangsrum til DVK's tilbageblivende lokaler. I modsat retning har vi adgang til toiletter og køkken. Situationen er nemlig den, at DVK har afstået lokalerne til Nivågårdstiftelsen, fremfor at fremleje dem. Om end det oplyses, at vores rettigheder til lokale og udsmykning er nøje beskrevet, virker det naivt at tro, at DVK kan gøre krav gældende, når lokalerne er afstået.

Et ekspanderende IT-firma får let brug for flere kontorer. Det bliver nærliggende at inddrage en del af kantinen, og DVK kommer i vejen, for hvem ønsker at have, hvad der i firmaets øjne må være fremmede gående igennem deres firma. Vi kan blive presset til at forlade stedet, for nu er vi nærmest i vejen, og bygge egen indgang bekoster vi vel næppe. Det er klart, at huslejen synker, men frem for at spare sig ud af et økonomisk problem, var det mere intelligent at finde muligheder for fremleje. Tidligere har lokaler været udlejet til køreskole. Der har været aftaler med andre klubber - Ja, for klub-

ben kan vel næppe leje IT-firmaets lokaler ud mod betaling nu.

De første mange måneders sparet husleje har klubben tilsat på istandsættelse af lokalerne til den nye lejer. Det drejer sig om Kr. 20.000,-. Man undrer sig over hvorfor.

Kontingentsnedsættelse: Vi læser, at ideen var at spare penge. Samtidig beslutter man en kontingentsnedsættelse på kr. 10,- pr. medlem. Med omkring 4000 medlemmer siger vi hermed farvel til omkring kr. 40.000,-. Kære medlemmer: 10 kroner! Blev det bemærket? Vi er nu tilbage til stadiet I, økonomisk set.

Derud over tales om forhøjelser af tilskud til rallyer. Fint nok, men så skal DVK altså ned i kassen (formuen) efter dem. Hertil har vi kommente udgifter til et avanceret reolsystem i biblioteket, et kommende jubilæum, fornyelse af en stenalders-pc. Og sikkert andet.

Jeg beklager at bidrage til de sure opstød, men jeg har svært ved at sidde dette overhørigt.

Henrik Schou-Nielsen

### **Formanden svarer:**

At sidde i bestyrelser er vist altid et utaknemmeligt arbejde, gør man ikke noget er det galt og gør man noget er det også galt. Lige siden vi kom til Nivågård har det været et evigt tilbagevendende problem på generalforsamlinger, at klubben havde den store husleje til et lokale vi (DVK) kun brugte en eller højst to gange pr. måned. Det har vi mange gange forsøgt at gøre noget ved, f.eks. ved at forsøge at finde andre, der ville bruge vores lokaler. Det er i modsætning til hvad du tror ikke nemt. Vi har

forsøgt ihærdigt i mere end et år uden held.

Da it-firmaet henvendte sig sammen med Nivågård for evt. at kunne bruge vores klublokale og køkken til frokoststue, undersøgte vi hvis ikke alle så i hvert fald mange muligheder for, hvordan det kunne gøres. Et af problemerne ved fremleje ville være at klubben blev momspligtig etc. Til sidst er vi så nået frem til en løsning, hvor klubben uden problemer kan bruge mødelokalet til de ting, som klubben har behov for, nemlig mødeaftener præcis som vi kunne tidligere. Vi har også de aftener adgang til service etc., herunder en opvaske-maskine, som Claus Neble sikkert er glad for, da det ikke altid er de mange hjælpere, der står i vejen.

Med hensyn til de 20.000 kr., så har medlemmer ofte klaget over det uhumske gulvtæppe i mødelokalet, og de 20.000 eller mere ville vi under alle omstændigheder skulle have ofret. I aftalen er det os, der står for udsmykningen i mødelokalet, så for de medlemmer, der kommer til klubaftenerne, er der ingen synlig forskel ud over at gulvet er pænere. Der sidder også stadig DVK's skilt uden for døren, så det er også i fremtiden indgangen til DVK og DVK's kontor.

Vi synes selv at det er en god måde at få adgang til de samme ressourcer på en betydelig billigere måde, uden at det går ud over vores mødeaktivitet. Det skal måske også lige pointeres at mærkeklubbens betaling for brug af lokalerne ikke har dækket omkostningerne, så DVK har i princippet støttet mærkeklubber økonomisk, hvilket ikke er del af vores formålsparagraf.

Steffen Jørgensen





Vi har i bestyrelsen besluttet at udarbejde en leverandør- og håndværkerliste. Dette utaknemlige hverv er blevet mig overdraget og det står mig klart, at det er en større opgave, som kun kan blive vellykket med alles hjælp. Jeg vil derfor opfordre alle, der har viden om leverandører af enhver slag ting af interesse for os der roder med gamle biler og mc, til at komme frem med deres viden, samt alle der har gode erfaringer med diverse værksteder eller specialhåndværkere til at sende os navn adresse og telefonnummer, samt hvad der er særligt ved disse. Oplysningerne bedes sendt til mig:

Steffen Frølich, Lindevej 6, 2791 Dragør. Fax 32536032, e-mail [sfrolich@vip.cybercity.dk](mailto:sfrolich@vip.cybercity.dk).

På forhånd tak for alle de mange adresser og oplysninger som I sender. Listen vil også blive bragt på klubbens hjemmeside. Der er tanken, når listen er rimeligt komplet, fremover at bringe en opdateret liste 2 gange om året. Men i første omgang, her er en liste som den p.t. tager sig ud.

Steffen Frølich

---

**Akkumulatorer:**

Akkumulatordepotet Cloride 62211668  
Ivan Jensen 86892148  
JEBO 21429080  
Esbjerg Akkumulatorfabrik A/S 75140611

---

**Aluminium /bronzestøbning:**

Trøjborg Metalstøberi 86226111

---

**Ariel:**

Dragonfly Motorcycles +44 1986 894798

---

**Autoelektrisk:**

Søborg Auto & Marine Elektro A/S 31671006  
Hefa\_Elektro 86272500  
Erik Schnabel 31854080  
Langelands Elektro ApS 62511687  
Vemb Elektro 97481205  
A. Ketner 43451122

---

**Autolakering:**

Brdr. Elkjær 38104540  
Ankerhus Farvehandel 49210314

---

**Autosadelmager:**

Holbæk Autosadelmager 59431382  
A. Anderssons +46 41112383  
IM-Autosadelmager 31584747  
Arne Jensen 86101777

---

**Autokølere:**

Nordjysk Kølerfabrik 98158800  
Nakskov Kølerservice 54956587

---

**Autoglas:**

Dan-Glas 86624577  
Dansk Bilglas 43530555

---

**Autobremse/kobliger:**

FC Bremse- & Koblingsdele 86625966

---

**Bolte-møtrikker U.N.F. og U.N.C.:**

Albert Andersen 98381511

---

**BSA:**

Erik Møller 86810150  
Vagn Jensen 86223886

---

**Citroën ID/DS:**

P.B.Nielsen 48278194

---

**Cylinderservice:**

Viggo Thomadsen 86402688  
Ivarsens Cylinderservice 75625299  
Ingana ApS 35381425  
Specialsvejsning:  
Viggo Thomadsen 86402688  
Als Cylinder ApS 74471195  
Esbjerg Cylinder Service 75139255  
Herning Cylinderservice 97121446

---

**Elektrogalvanisering:**

Hagens Fjedre 98371444

---

**Fjedre:**

Søborg Vognfjederfabrik 44927601  
JA Smede & Maskinmontage 86154140  
DFV Dansk Vognfjeder Fabrik 31788400

---

**Ford A:**

Dansk Ford A Klub 54443575  
Jørgen Nielsen 36721474

---

**Ford T:**

Poul Hedegaard Laursen 97141483

---

**Ford efterkrigs Europa**

J.D. Auto 97143300

---

**Forkromning:**

Croma 43961643  
Rødovre Forkromning 36709068

---

**Hjul.**

Classic Car Parts K.S. 75652322

---

**Harley Davidson:**

Poul Holm 36301818

---



**Interiør:**

Tekstil Design v/Else Othillie Lysgaard 74783196

**Jaguar XK:**

Guy Broad +44 1676 541980

**Jaguar:**

Gunnar Broch 86175044  
Vintage Car Service 86492125

**Kaleche:**

Top'n Trim Shop, Helsingborg Biladelmageri  
21928786(DK)

**Karrosseridele træ:**

Snedkerværkstedet, Støvring 98385345

**Låse:**

Autolåsesmeden 31281084

**Mc, engelske:**

MC-Ophug 75347242  
Henrik Bach 98257545

**MC motorreserverede diverse:**

Bent Lemming 86163944  
Finn Rasmussen 64812165  
Dansk Motor Compagni 36171427  
Vagn Jensen Motorcykler 86223886

**MG:**

Bonnevie MG Import 62272848  
Classic Autoparts 46152369  
E. Vestergård 75221888  
Erik Sørensen 98374190

**Mini:**

Georg Mikkelsen 97920182

**Morris Minor:**

Anton Kamp Nielsen 86443295  
Pejrup Auto 64472604

**Nimbus:**

Niels Nielsen's MC 47385447  
JC Nimbus ApS 35428313

**Pakningspapir – kork:**

Albert Andersen 98381511

**Rover:**

Helmer – Motor 49192700  
JR Classic 64401214

**Reserverede veteraner diverse:**

Oldtimer Poul Jeppesen 64403233

**Sandblæsning:**

Boes 59277079

**Slanger, specielle:**

BS Specialslanger ApS 43444612  
JS Teknik 46404713/40464713

**Solskærme:**

Cornet, Skjern 97350399

**Specialsvejsning:**

Smeden Tølløse 59189042  
AB Svejeteknik 43444614

**Speedometerreparation:**

Vagn Jensen 86223886

**Støddæmpere:**

Batteriringen 59411100  
Københavns Støddæmper Service 31210001

**Triumph biler:**

Classic Car 86230773  
British House 86823151  
Anton Kamp Nielsen 86443295

**Vand- /olietermometer reparation:**

A.E.T. 44940122

**Veteranbilværksteder:**

Finn Kroun 62272287  
Ørting Auto-blik 86554248  
The Motor Shop 32952121  
Palle Winther 98185945  
Jydsk Veteranbil Værksted 74846540  
Classic Motor Cars 38795107  
Veteranværkstedet 64323520  
Egon's Veteranværksted 74845451

**Veteranbildæk:**

CTV Trading 44440091  
Nielsen Trading 23724202

**Volvo:**

Gadbjerg Reservedelslager 75876244  
Classic Volvo Parts 86965577

**Udblæsninger, fremstilling af:**

Peter Engsløv 56398014  
J.D.Auto 97143300  
Thies Lyddæmpercentralen 48262012  
JMH Engineering 39695247





# Veteranbildæk:

Veteranbildæk føres i mange størrelser og mærker bl.a.

**FIRESTONE**



Ring og hør nærmere på  
Telefon **23 72 42 02**

## Ingana ApS

### Maskinværksted og cylinderservice

Firmaet Ingana ApS er 53 år gammelt og er bygget på godt gammelt håndværk blandet med moderne måleudstyr samt lang og god erfaring.

Jeg selv, Jørgen Sørensen, er oplært i firmaet og har 39 års erfaring med motorarbejde.  
Andre ansatte har fra 5 til 28 års erfaring.

#### Af specialer kan nævnes:

- Cylinderboringer
- Reparation og slibning af krumtappe
- Reparation af topstykker
- Fabrikation o.m.a.

Har dette vakt interesse er I meget velkommen til at ringe til os, hvorefter vi efter aftale kommer og henter jeres motordele.

I er også velkommen til at besøge os på vores hjemmeside: [www.ingana.dk](http://www.ingana.dk)

Med venlig hilsen  
Jørgen Sørensen

## Ingana ApS

Strandboulevarden 64 • 210 København Ø  
Tlf./fax 35381425 • mail: [post@ingana.dk](mailto:post@ingana.dk)



## Samler Auktion

Lørdag d. 3. marts 2001  
kl. 10.00

#### Eftersyn:

Fredag 23. februar kl. 12-18  
Lørdag 24. februar kl. 10-14

#### Under hammeren kommer bl.a.

Gl. legetøj, modelbiler, gl. radioer, gl. dukker, gl. kameraer, bilbrochurer, samlerobjekter m.m.  
Ialt ca. 600 katalognumre med samlerobjekter.

Katalog kr. 30,00- (sendes mod check eller frimærker) er klar medio februar.

## Frederiksberg Auktionshus

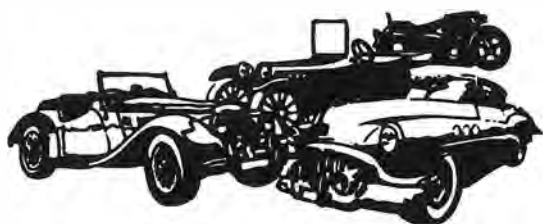
Pile Allé 15 • 2000 Frederiksberg  
Tlf. 33 25 50 22 Fax 33 25 06 22

#### Indlevering til kommende Samler Auktioner:

Daglig 12-17. Tirsdag lukket.

Vi søger konstant sjove og spændende samlerobjekter.





# BILMESSE & Brugtmarked

For 31. gang den 17. og 18. marts 2001  
i Dronning Margrethe Hallerne - 7000 Fredericia



Salgsmesse for biler, motorcykler, stumpe- og kræmmermarked.

Professionel markedsføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 17. og 18. marts 2001.

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

**NB! Ny adresse!**

**Peder Fuglsbjerg**

Weysesvej 7 . 7400 Herning  
Tlf. 97 22 13 80 . 40 45 13 33

**Peder Nielsen**

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

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

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.

## 15. STUMPEMARKED

INDBYDELSE TIL DET ÅRLIGE

VETERAN  
OG  
RESERVEDELS  
**AUTO MARKED**

LØRDAG den 2. Juni 2001 kl. 8-16

Alle med gamle biler, motorcykler, reservedele og gammel litteratur er velkomne.

GRATIS STADEPLADS



Lørdag 1.9 2001  
Lastbiltræf

**JYSK  
AUTOMOBILMUSEUM**

DK-8883 Gjern - tlf. 86875050

## STUMPEMARKED I HERNING

LØRDAG d. 31. MARTS 2001

Kl. 8 - 16

Messecentret, Vardevej, Herning

Mød op med eller kom og se alt i reservedele til Veteranmotorcykler, -biler, -traktorer, -kanllerter, m.v.

Komplette veterankøretøjer  
Litteratur, antikviteter, ting og sager.

Med venlig hilsen og på gesyn

DE MIDTJYDSKE VETERANER

Bestilling af stadeplads og yderligere oplysninger hos:

Ove Knudsen tlf. 75 347242  
Svend Aage Mortensen tlf. 97 151603  
Poul Hedegaard tlf. 97 141483

Velkommen igen 24. november 2001  
Udendørs marked 19.-20. maj 2001, henv. Sv. Aage Mortensen



## BORNHOLM RUNDT 2001.

Bornholms Motor-Veteraner indbyder til det **24. Bornholm Rundt Rally** for veterankøretøjer til og med årgang 1959 i week-enden d. 7. og 8. juli 2001. Indbydelsen er for danske og udenlandske klubber. Danske køretøjer med prøveskilte skal medbringe syns-/reg.attest jfr. lovgivningen – ellers ingen deltagelse.

Der køres på lige vilkår med kun en præmiegruppe.

**Lørdag d. 7. juli** bedes køretøjerne være på startstedet **Ny-Vest Centret, Kirkevej 6, Nylars, 3720 Aakirkeby senest kl. 0800**. Medfølger kort på kvittering ved tilmelding. Første køretøj starter kl. 0900. Ønskes morgenmad ved ankomsten til Ny-Vest Centret er prisen pr. person 30,- dkr., der betales på stedet – dog bedes I krydse af på tilmeldingsblanketten.

**Kl. 1830 er der festmiddag i Ny-Vest Centret.**

**Søndag d. 8. Juli 2001** bedes køretøjerne være på startstedet **kl. 1000**. Der køres tur i det grønne kl. 1100 til frokoststedet, hvor der serveres de obligatoriske røgede sild.

Husk at bestille billetter i god tid: Bornholmstrafikken tlf. 56 951866 / 33131866, Ystad tlf. +46 411-558 700, Sassnitz/Mukran +49 38392 35226. Turistbureauer – Sydbornholms tlf. 56974520, Nordbornholms tlf. 56480001, Nexø-Dueodde tlf. 56493200 og Bornholms Velkomst Center tlf. 56959500.

Bindende **tilmelding** sendes **inden d. 15. Maj 2000** til rallyudvalget v/Allan Pihl Hansen, Telegrafstien 3, 3730 Nexø, tlf. 56 493544 – bedst mandag til onsdag mellem kl. 1800 –2100.

**Betaling ved checks, eurochecks eller girokonto 698-8865. Ved afbud efter d. 1. Juni 2001 ..... ingen tilbagebetaling.**

.....  
TILMELDING TIL BORNHOLM RUNDT 2001. (bedes udfyldt med blokbogstaver.)

.....  
NAVN:.....

.....  
ADRESSE:.....

.....  
KØRETØJ:.....

.....  
ÅRGANG:..... TLF:.....

På bagsiden af tilmeldingen bedes skrevet en kort historie om dit køretøj.....tak.

Startgebyr incl. 1 kuvert lørdag d. 7. Juli 2001....	325,- kr:
stk. ekstra kuvert	175,- kr:
stk. børnekuvert	75,- kr:
stk. frokostpakke	50,- kr:
stk. røget sildeanretning søndag	60,- kr:.....

i alt kr:.....

Vel mødt og på gensyn.....

Rallyudvalget.....Lasse, Allan, Kirsten, Ruth, Inga, Erik og Rudolf.



### Vestjysk Motorveteran Klub's jubilæumsløb.

Esbjerg Veteranløb 2001 lørdag den 5. maj 2001.



Esbjerg Motorveteran Klub, V.M.K., der i år har **25 års jubilæum**, indbyder hermed til det årlige veteranløb for biler og motorcykler. Løbet arrangeres for klubbens egne medlemmer, men veterankørere med andet tilhørsforhold er også velkomne som deltagere.

VMK har rod i Vestjylland, og vor landsdels skønne og særegne natur vil vi gerne vise deltagerne i løbet. Vi tager udgangspunkt i byen ved havet – Esbjerg. Vi mødes på havnen ved "Sydvesten", en restaurant beliggende Fiskerihavnsvej 6-8, (vød siden af museums fyrskibet Horns Rev), og herfra vil starten foregå. Løbet, der er på 95 km, vil foregå nordvest og nordøst for Esbjerg med mål i udkanten af Esbjerg. Under løbet vil man kunne nyde naturen og den rene, koncentrerede luft fra Vesterhavet. På ruten er der indlagt små konkurrencer med præmier til de bedste, men alle har mulighed for at få en hyggelig veterandag med tid til en god snak med de øvrige deltagere, og det håber løbsledelsen, du vil medvirke til.

Inden løbet starter, vil der være mulighed for at få lidt morgenmad, og under løbet er der indlagt en pause til middagsspisning, ligesom der efter løbet vil være tid til en forfriskning inden hjemturen. Løbsledelsen vil bestræbe sig på at få en rimelig kvalitet på løbet, hvilket bl.a. medfører at **- tilmeldingsfristen skal overholdes af h. t. udsendelse af bekræftelse og materiale, og der er en - begrænsning på max.100 deltagende køretøjer** (hurtig tilmelding sikrer din deltagelse).

Vi håber, vi med denne lille information har vakt din interesse for Esbjerg Veteranløb 2001, så vi kan modtage dig lørdag den 5. maj til vort program, der ser således ud:

Kl. 09.00-10.30	Registrering og kaffe. Mødested er ved "Sydvesten", Fiskerihavnsvej 6-8.
Kl. 10.30-11.00	Løbet startes.
Kl. 11.00-13.00	Løbets første del afvikles.
Kl. 13.00-14.00	Spisning.
Kl. 14.00-15.30	Løbets anden del afvikles.
Kl. 15.30-16.30	Afslutning med præmieoverrækkelse.

På gensyn på Esbjerg Havn den 5. maj 2001!

**Betaling:** 190 kr. pr. køretøj (incl. fører), 90 kr. pr. deltagende voksen ledsager og 60 kr. pr. ledsager under 12 år. Betalingen dækker morgen-, middags- og eftermiddags måltider, løbsmateriale, m.m.. Beløb for løbsdeltagelse sendes i check sammen med tilmeldingen til **Arne Høeg, Stigårdsvej 4, 6715 Esbjerg N.**

**Information:** Yderligere information fås ved henvendelse til **Bakken Hansen, tlf. 75279405, Arne Høeg, tlf. 75130072, Jens Aksel Vilhelmsen, tlf. 75131965 eller Harry Ørsted, tlf. 75127776.**

.....  
**Tilmelding:** Køretøjets fører. Efternavn: \_\_\_\_\_ Fornavn: \_\_\_\_\_  
 Gade/vej: \_\_\_\_\_ Post nr. og by: \_\_\_\_\_  
 Tlf.: \_\_\_\_\_ Mob. tlf.: \_\_\_\_\_ Fax: nr.: \_\_\_\_\_ E-mail: \_\_\_\_\_  
 Køretøjets art (afkryds): Personbil:  Varebil/bus:  Lastbil:  Kabinescoter:  Motorcykel med sidevogn:  Motorcykel solo:  Andet: \_\_\_\_\_  
**Betaling:** Pr. køretøj incl. fører \_\_\_\_\_ kr.190,00  
 Ekstra voksne: Antal \_\_\_\_\_ a 90,00 kr. \_\_\_\_\_ kr.  
 Ledsagere under 12 år: Antal \_\_\_\_\_ a 60,00 kr. \_\_\_\_\_ kr.  
 Beløb i alt \_\_\_\_\_ kr.

**Tilmelding senest den 9. april 2001 til Arne Høeg, Stigårdsvej 4, 6715 Esbjerg N.**



INVITATIONER

DVE









## KØB - SALG - BYTTE



### Biler sælges

**Morris Minor 1000 Super, 1968**, 2-dørs i fin stand. synet 26/10 2000, pris kr. 29.000.

Jørgen Juhler,  
tlf. 47172873/36708520.

**Opel Olympia årg. 1938-39**, restaureret. lakeret og indreg. sælges. evt. kan urestaureret **Morris 8 årg. 1937-39** indgå i handelen.

**Trabant årg. 1978** sælges for kr. 3.000.  
Henv. tlf. 62551369.

**Opel PI årg. 1958-59**, 1500 motor, synet første gang 1962, sidst synet i nov. 2000. Sælges incl. reservedele. kr. 18.000 eller bud.  
Henv. tlf. 59461491/59461451.

**Opel Rekord 1700 van/combi 1967**, kan køre. rimelig stand til prisen, kr. 2.800.  
Edvin Hansen,  
tlf. dag 62210590, aften 62243676.

**M.G. B 1963**. Alt pladearbejde er lavet. God mekanisk stand. Skal males og samles. DK-papirer, plus div. dele medfølger, pris kr. 50.000 eller ring og giv et bud (seriøst).

Peder Donsig Pedersen,  
tlf. 64462258/40292161.

**Ford A 1930**, slagterbil, hvid-grøn m. bl.a. ny omb. motor fra USA, pris kr. 85.000.

**Chevrolet Corvette 1958**, rød/hvid, sorte plader, særdeles velholdt, samme ejer siden 1967, hardtop medfølger samt mange reservedele. Sælges grundet sygdom, kun seriøs henvendelse.  
Henv. tlf. 56879200.

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

**Mercedes Benz 230SL roadster 1964**, europæisk model m. man. gear, 150 hk, 6 cyl., blå, hardtop og softtop, servo, nyt læder. Kræver lettere kosmetisk arbejde (ej rust) samt motorjustering. nysynet, pris kr. 129.000.  
Morten Strømsted, tlf. 39408023.

**Mercedes 280 SE W årg. 1969**, USA model, imp. fra Californien i 93 af 1. ejer, kørt i DK siden. Synet 4/00 ikke kørt siden. Altid stået inde. Flot bil, rustfri og med aut., servo og klima. Sælges/byttes evt. med ældre bil, gerne åben. Pris kr. 49.900.  
Henv. tlf. 54700358, e-mail: akatrafik@poulsen.mail.dk

**Chevrolet 1935**, coupé-model „doctors coupé“. 100% original, er indr., vognen er med nye „white wall dæk“, maroonrød, nyt indtræk og fremtræder i god stand, pris ca. kr. 130.000.  
Henv. tlf. 97464064/97464113.

**Riley 4/Seventytwo, årg. 1963**, orig. reg. att./told att. 2 ejere, sp.garanti 75.000 km. rest. påbegyndt, kmp.nye bremses, meget lidt rust, 100% kmp. Nye dele medfølger. Orig. res. katalog - karross. mek + rep. bog. Har været opklodset i 20 år. Pris kr. 25.000.  
Kristian, tlf. 86494654.

**Chevrolet 1928**, 2-dørs, dueblå, restaureret og synet. Pris kr. 82.500.  
Johs. Jørgensen, tlf. 66153468.

**Jaguar Mk II, 2,4 ltr. 1967**, gun-metallic, rødt (nyrenoveret) læderindtræk, ny køler, generator, bagtøj, kardan m.m. Motor hovedrenov. for ca. 25.000 km siden. Hele bilens historie kendes. Synet aug. 1999, køreklar, kr. 70.000.  
Peter Schantz, tlf. 38879412.

**Vauxhall T 80, Hurlingham Speedster 1930**. Orig. stand, velplejet og vedligeholdt, teknisk og mekanisk i tip top stand. Samme ejer siden 1959, pris kr. 300.000.  
Henv. tlf. 56501085.

**D.K.W. Meister 1939**, til salg. Bilen er ikke restaureret. Jeg har arvet bilen efter min far og er ikke selv i stand til at gøre den køreklar. Så har du lyst og gå på mod, så har jeg køretøjet. Ring eller kom og giv mig et bud på hvad du vil give.  
Alice Munch, tlf. 86427765.

**NSU Prinz 4L 1972**, klar til syn, ingen rust, meget flot bil, 2 ekstra motorer + meget mere, pris kr. 11.000.  
Henv. tlf. 65965451/22680620.

**VW Boble 1953**. Ovaler søger nyt hjem, en del renov. må påberegnes, ok sæder, nye dele, hvide dæksider, afmeldt i 1979, pris ca. kr. 9.000.  
Henv. tlf. 40162070.

Projekter sælges:  
**Nash 1929**,  
**Willys Six 1931**,  
**Studebaker Dictator, 1934**,  
**Ford V8, model 62, 1939**,  
Vagn Nielsen, tlf. 97468898.

**Opel Kadett LS coupé årg. 1968**, km 134.000, pris kr. 200

**Ford Granada coupé 2,3, årg. 1975**, pris kr. 200.  
Kim Antonisen, tlf. 54869614.

**Triumph TR6 1973**, originalall magenta, USA-model, synet sidst i foråret 1999. Er kørende hver dag, prisidé kr. 99.000.

Henv. tlf. 23337586, e-mail:  
annettesyntshansen@compaq.com

**Folkevogn 1303**, kr. 2.000, nye skærme medfølger.  
**Opel kaptajn 1954**, kan køre, overskueligt projekt, kr. 9.000.

**Morris Mascot pick-up**, rusten, kr. 2.000.

**Jaguar Mk II, 2,4 ltr., 1963**, absolut bevaringsværdig, med papirer, kr. 21.000.

**M.G. B 1969**, ny motor m.m. Alt sandblæst og malet samt masser af nye dele, er adskilt, kr. 50.000.  
Jesper Larsen, tlf. 35398171/20210981.

**Ford A årg. 1930**, 2-dørs, bilen er klar til brug, pris kr. 55.000.

**Ford A årg. 1928**, 2-dørs, bilen er adskilt men komplet, pris kr. 20.000.  
Henv. tlf. 65372019.

**Wolseley 1500 årg. 1957**, sorte nummerplader, chasnr. 280, spændende historie, pris kr. 17.000.

**Chevrolet 1931**, 2-dørs DK-bil, 4-pers. Adskilt men komplet, motor hovedrep., komplet træværk medfølger, pris kr. 16.000.  
Henv. tlf. 48319661, bedst aften.

**Fiat 500 F de luxe 1971**. Hvid, kun kørt 7.000 km siden totalrenovering i 1989. Kørt ialt 63.000 km fra ny. Sommerkørt garagevogn i ualmindelig flot stand, sælges nysynet, p.gr.a. pladsmangel. Pris kr. 33.000.  
Hans Jacob Sørensen, tlf. 32940444.

**BMW type 315 årg. 1935** for totalrestaurering. BMW filigran med 1,5 liters topventilet 6-cyl motor og udstyret med Fritz Fiedlers legendariske rørchassis, der senere blev brugt i sportsmodellen type 328. Bilen er 2-dørs lukket og vejer køreklar kun 845 kg. Den nye entusiastiske ejer vil kunne påregne støtte fra en kender af BMW's 30'v'er biler.  
Ib Jensen, tlf. 43994762, fax 43993562.

**Morgan 4/4 (nu Plus 4) årg. 1969**, 4-seater sælges. Dyb mørkegrøn med slidt sort læder. Venstrestyret. Galvaniseret (sprøjtmetaliseret) ramme, skærme, torpedo, beslag, fjedre, trådhjul o.s.v. Korrosionsfri, ingen råd, monteret med 2 liters 122 hk Fiat Twin-cam motor m. Bosch LE Jetronic indsprøjtning (som anvendt af Morganfabrikken i 80'erne). 5-trins gearkasse med overgear, kollisionssikker ratstamme, 2-kreds bremses, Panhard stang, Koni justerbare dæmpere bag. Følgende dele i syrefast rustfri stål: udstødningssystem komplet, benzintank, bagagebærer. Ny type letgående styrehus. Kaleche sænket 130 mm. Aeroscreens og fældbar windscreen. Trainstrumentbord, Smiths instrumenter, Brookland-rat og trådhjul. Afgift betalt (igen efter motormontering). Dansk indreg. og synet sommeren 2000. Pris kr. 228.000.  
Henv. e-mail:  
suzannefrieslehen@hotmail.com  
eller fax +918111 65280 att: Anton  
(tlf. 45863774 efter 1/5).

**Ford T 1919** Centerdoor original canadisk model hjemtaget i 1988, er på danske plader isat nyt indtræk og påsat nye dæk. ellers i god orig. stand, skal synes ved ejerskifte, evt. bytte med anden 4-dørs 20-30-tals bil, gerne Ford A.

**Citroën Kløverblad 1925** i god stand evt. bytte med 4-dørs amerikaner fra 50'erne.  
Henv. tlf. 75132852, fax 75133052,  
e-mail: Mercedeshans@mailtele.dk

**Morris 10/4 årg. 46** model 39, adskilt, motor renov. men ikke samlet.  
Henv. tlf. 75682056/30702351.

**Daimler Twenty Light 1936** med et meget smukt 4-dørs alu-karosseri med soltag og forvælgergearkasse. Alt træarbejde og pladearbejde er lavet, vognen er malet og der er ny læderstue og dørbeklædning. Kofanger skal kromes og der skal laves ruder samt loft-måtter og samles. Pris kr. 80.000 som kan betales over 2-3 år.

**Rolls-Royce 25/30 limousine 1937** med klapsæder, sundt alu-karosseri og træværk - h+v forstolper. Under-vogn renoveret ellers skal den have en større tur. Pris kr. 80.000 som kan betales over 3-4 år.  
Oto Krogh, tlf. 59186500.

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

**Fiat 508 Ballilla 1937**. Synet 8.9.98 (6 år til syn), kølergrill er lidt defekt i forkromningen ellers er pæn og sjælden vogn, kører godt, pris kr. 49.000.  
Henv. tlf. 97836722.

**Audi i 60, 1500 ccm fra 1969**. Bilen er en énejer bil og har kørt 148.000 km.

**Audi i 60, 1500 ccm fra 1971**. Bilen er en énejer bil og har kørt 42.229 km. Bilerne sælges samlet for kr. 20.000.  
Henv. tlf. 59508906.

**Mazda 1300**. Rest påbegyndt, alt rustlavet i v. side, div. nye reservedele til resten medfølger. Bilen har kun kørt 100.000 km med én ejer, meget flot alle steder.

**Autobianchi Bianchina 1963**, åben 4-pers., bilen er u.rest., men meget pæn, næsten ingen rust, mange reservedele medfølger, skal ses.

**Renault 4 L personvogn årg. 1980**, bilen trænger til en kærlig hånd, mange nye pladedele medfølger.  
Poul Bertelsen, tlf. 75851460/40445060.

**NSU Prinz III 1961**. Bilen fremstår nysynet på sorte nummerplader. Nye dæk og udstødning. Trænger til en kærlig hånd, men kører fint. Samtlige nyforkromede dele samt pyntelister medfølger. Fast pris ved afhentning, kr. 16.500.  
Henv. tlf. 75665898.

**Wolseley 300 årg. 1964**, rimelig stand, leveres synet og indreg., kr. 43.500.

**Austin Seven årg. 1932**, pæn stand, leveres synet og indreg., kr. 58.500. evt. bytte med mc.

**Fiat 1400 Venezia 1957**, flot bil, leveres synet og indreg., kr. 47.000, evt. bytte med mc.

**Chevrolet 4-cyl. årg. 1928**. Sjælden bil, den med svingemorklap, levers synet og indreg., kr. 95.500, evt. bytte med mc.

**NSU Prinz 1960**, synet sidst i 1995, sund, men den skal være grim (blomsterbemaling), kr. 17.500 - uden syn og indreg., kr. 54.500.  
Henv. tlf. 75667355.

**Opel Rekord 1955 sedan, Renault 8 1970**, begge kører fint, kr. 5.000 pr. stk.

**Ford Anglia 3 stk., 1955-57**, god stand, kr. 2.000 pr. stk.

**Simca Aronde Elysee 1962** u/motor kr. 1.200.  
**Chevrolet motor** i afkortet ramme (undervisningsmodel) kører fint kr. 2.000. årg. ca. 1940? Lastvogn.  
Carsten Astrup, tlf. 54436339

### Biler købes

**Restaureringsemne fra 30'erne**, evt. påbegyndt/lærdig. Gerne Opel, Chevrolet. Andet har også interesse.  
Henv. tlf. 97214188.

**Chevrolet årg. 1937-39**, 2-dørs sedan, projekt.  
Henv. tlf. 44481251/24671483,  
e-mail: ctopp@danbbs.dk





# KØB - SALG - BYTTE



## Dele til biler sælges

Nye støddæmpere til 1950-60 og 70'ere modeller sælges for kr. 65 pr. stk. Højre og venstre fordør komp. uden rust til **Morris 1000** kr. 400 pr. stk. Otto Krogh, tlf. 59186500.

Til **Mazda coupé 626 fra 1979**: forklap, bagklap, h+v forskærm, h+v døre med ruder og træk, komplet front, torpedostykke, alle dele er nye og malet, sælges samlet for kr. 5.000. Henv. tlf. 59508906.

**NSU Sport Prinz**, Wankel -Spider kofanger for + bag, kr. 1.000. Henv. 75665898.

Mange reservedele til biler fra 1930-60, ring og spørg. Poul Bertelsen, tlf. 75851460/40445060.

**Lister diesel nr. 587261** typ. 13 5 hk 600 d/m, sælges/bytes.

**Junckers diesel** type hk 65 ps 25. 1500 d/m, 2 takt 2-cyl. modstempelmotor, sælges/bytes. A. Andersen, tlf. 86926511.

Til **Fiat 500 F**: 1 dørpanel, venstre, m. huller til pynteliste kr. 100. 1 højre do uden huller kr. 75.

Til **Citroën Ami 8**: 1 venstre rep. plade til fordør kr. 75. Nye luftfiltre (papirindsats) à kr. 35.

Til **Renault 16**: luftindtag i forr. inderskærm h+v à kr. 100.

Til **Mercedes 200/8**: 2 dørstolper h+v à kr. 75. 1 rep. stk. inderskærm f. venstre kr. 100. 1 rep. stk. v. fjederfæste do kr. 100.

Til **Peugeot 204 Berline**: 1 bagpanel nederste kr. 125. 2 bagskærme, nye, a kr. 600.

Til **Opel Manta A**: 1 venstre dørstolpe kr. 150.

Til **Citroën 2CV van**: 2 forreste hunde h+v à kr. 125. Nye luftfiltre (papirindsats) à kr. 35.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

**Ford T 1918-1928**/forbro m. tværfjeder, styreholte, styrestænger, trekant men excl. hjul, god stand, kr. 1.800. Henv. tlf. 39651855.

**Karosseridele i træ** fremstilles efter opgave. Poul Thostrup, tlf. 62502227.

Til **M.G. A 1500 årg. 1958**: 1 stk. kofanger (hagerste), 1 stk. rat, 1 benzintank, 1 stk. 6 volt batteri (nyt), 1 udstødningsæt, samlet pris kr. 800. Henv. tlf. 75730918.

**Austin Seven Ruby**: diverse dele sælges, meget stort afslag ved samlet salg. E-mail eller ring, jeg kan sende en liste. Gert Chr. Rasmussen, tlf. 54871838 bedst efter 18. E-mail: gert-rasmussen@mailme.dk eller gcr@worldonline.dk

**Opel P4**: 1 stk. pladehjul (5 huller) kr. 100. Stewardt Warner speedometer (Chevrolet) kr. 100.

**Ford Popular**: 1 stk. speedometer kr. 100.

**Mathis**: spændende ældgammel motor med cylinder og top i et. store bronzeopper ved tændrør + gearkasse samlet kr. 5.000 eller bud.

**Citroën Kløverblad**: diverse dele sælges eller bytes. Henv. tlf. 98373897.

Til **Morris Minor 1000**: fronthjelm, bagklap, døre, ruder, glasfiberskærme, varmeapparat, blæsemotor, viskermotor, viskertræk, ledningsnet. Bagdøre til **1000 van** M., store ruder, god stand. Desuden meget mere, ring og hør. Gert L. Hansen, tlf. 47176205.

**Racingdæk**: 2 Dunlop Wetts m. 90% gummi 205/540-13". Compound D40-442F2000. TEZ.00776 sælges for kr. 500.

Til **Formel 3 - 1000 cc**: Nova motor aluminium indsugningsmanifold PFN-68 for vertikal montering. Nova gli-despæld med „venturi indsats“ og nye Teflon helægninger (uden aksler og spæld). Begge dele som nye sælges for kr. 3.200.

Til **Triumph TR 7/Sprint**: sprintmotor 2.000 cc - 130 hk, 16 ventiler. Hovedrep. m. ny krumtap, knastaksel, stempler, lejer, vandpumpe etc. for kr. 9.600. Dele afvejet, porte og ventiler bearbejdet. Motor komplet med svinghjul, ind- og udstødnings manifolde, strømfordeler og vandpumpe, kr. 6.000. Carsten og Casper Frimodt, tlf. +45 39691490.

## Dele til biler købes

Til **Bosch horn** type FK6 BS43. Trompettræk købes. Poul Suhr, tlf. 75657836 eller fax 75657846

Til **Formelracer**: til opbygning af Brabham BT 38 - F2 1972 købes bagakslar, støddæmpere, bremse-kalibre og skiver, stabilisatorer og styretøjsdele. Alt har interesse også oplysninger, data og foto. Carsten, tlf. +45 39691490.

Til **Escort Mexico Mk I** købes banan (stor 1600 model) og dybt RS rat. Casper, tlf. +45 39691490.

**Ford Cortina Mk II**: 5/8" fælg (en eller flere), org. donkraft, værktøj, hjulnøgle, instruktionsbog købes. Henv. tlf. 45838008 /45831802.

Til **Citroën Dyane**: forr. blinklys v+h, komplette. Til **Citroën DS 21**: forlygter v+h plus lygtekranse. Til **DAF 44 eller 66**: forlygter v+h plus lygtekranse. Til **Renault Caravelle S**: indvendige solskærme plus komplet viskeranlæg og kofangere. **Renault 8 eller 10**: reservedele, evt. en hel bil til reservedele. **Renault 5 Alpine eller Alpine Turbo** i sund stand. Henv. tlf./fax 86486968.

Chassisramme til **Ford V8** personbil årg. 1935-40, helst årg. 1937, evt. hel bil årg. 1937 søges. Anders, tlf. 57649109, arb. tlf. 44600704.

Mekanisk benzinpumpe til **BMW 326**, evt. tilsvarende til EMW købes. Ib Jensen, tlf. 43994762, fax 43993562.

**Ford Anglia/Popular 48-54**: forskærme, andre dele kan også have interesse. Henv. tlf. 75682056/30702351.

Div. reservedele til **Renault 8 / R8S**, gerne tuningsudstyr købes. Poul Bertelsen, tlf. 75851460/40445060.

## MC sælges

**AJS 1934/35**, 250 ccm „Big Port“ komplet god stand. **Sunbeam 1930**, 500 ccm Longstroke, går fint. **NSU Quick 1948**, 2 gear m. pedaler. **Terrot Champion 1929**, 350 ccm topventilet. Henv. tlf. 65314152.

**Iso Milano** til reservedele, kr. 1.500. **Vespa 50 ccm**, pæn karrosseri, mange løse dele, kr. 1.000. **Vespa 125 ccm årg. 1954**, skal restaureres, kr. 3.800. Henv. tlf. 75132852, fax 75133052, e-mail: mercedeshans@mailtele.dk

**Nimbus C Luksus 1938**, har ikke kørt siden restaurering. flot, synet 8.998, pris kr. 46.000. Henv. tlf. 97836722.

**Ariel Square Four 1955**, virkelig flot eksemplar, står næsten som nyrestaureret af Mor's Bikes. Kr. 94.500, evt. bytte med BSA, 2-cyl. Henv. tlf. 75667355.

**NSU Fox + Super Fox**, toprestaurerede og 100% originale med Dk-papirer fra kr. 20.000. Henv. tlf. 75665898.

## MCdele sælges

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

## Diverse sælges

**Stationær Benard motor**, vandkølet årg. 29 model W2 sælges. Henv. tlf. 75682056.

**Campingvogn SMV. 10 1961** til salg. Nymalet, mange nye dele, nye ruder gummilister og forkrømede dele. Påbegyndt restaurering, pris kr. 10.000. Henv. tlf. 40531667.

**Sidevogn Velorex årg. 84** er velholdt og pæn. Der er

bremser på sidevogn, har været påsat Jawa. Der medfølger universalbeslag + orig. Jawa beslag som er nye. Pris kr. 4.500. Carsten Jensen, tlf. 59297035 efter 17.00.

**Dobb. garage i Frederikssund**, ca. 40 kvm. udlejes til veteranbil(er), med lys og varme, kr. 900 pr. mdr. Henv. tlf. 47316432.

**Støbeførme** til støbning af glasfiber til v. forskærm og v. bagskærm. Pris kr. 800. Henv. tlf. 59508906.

Original **BMW barnestol** til BMW 2002, bagsæde, sælges kr. 200. Henv. tlf. 49145906.

3 stk. opbevaringspladser til biler, kr. 330 pr. mdr. Henv. tlf. 44481251/2467/1483, e-mail: ctopp@danbbs.dk

**FDM chauffør-armbind** i original æske, fabrikeret hos Seifert, København. Aldrig brugt, grønt med guldsnore og gyldent egeløv samt emaljemark. **Børnekørekort**, udstedt i 1928 af Nyborgs politimester til 5-årig dreng. Jeg har billeder af drengen i hans legebil med messingkøler og rigtige nummerplader, sælges for højeste bud. Henv. tlf. 65314152.

## Diverse købes

**Pære 6V 15/15 w Osram** nr. 7915 samt 733. Pære 6V 2w Osram nr. 5125. John Nielsen, tlf. 88135884.

## Automobilia sælges

Automagasin: **Ferrari World**: nr. 1 (1989) - 37 (1997) à kr. 35 - ialt 37 stk samlet kr. 800. **Jaguar World**: 1989 - 1997, à kr. 25. **Classic & Sports-car**: 1983 - 1999, à kr. 20. **Thorougheed & Classic Cars**: 1984 - 1999, à kr. 20. **Grand Prix International**: 1983 - 1985, à kr. 20. **F1**: 1990 - 1997, à kr. 20. **Bilhistorisk Tidsskrift**: nr. 58 (1979) - 121 (1995), à kr. 10, ialt 50/55 stk samlet kr. 500. Carsten og Casper Frimodt, tlf. 445 39691490.

**Originale reservedelskataloger** til: Bedford J og K 1964, kr. 125. Borgward Isabella 1958 kr. 100. Magirus Deutz 3500/4500 1953 kr. 100. Dodge Trucks GB 1955 kr. 150. Fiat 500 stationcar 1966, kun karrosseri, kr. 60. Fiat 124 1970 kr. 125. Fiat 124 Special 1972 kr. 100. Fiat 125 Special 1971 kr. 100. Fiat 128 1971 kr. 100. Ford Thames Commercial Vehicles 1949 og nyere kr. 100. Consul/Zephyr/Zodiac 1951-55 kr. 125. Ford/Fordson/Thames 1936-50 kr. 125. Ford lastvogn V8 og 4-cyl 1939-50 kr. 185. Anglia/Prefect/ Thames 1953 og nyere kr. 125. Zephyr/Zodiac 1962-65 kr. 125. FK 1000 1956 kr. 125. Birger Søndergård, tlf. 58869408.

## Automobilia købes

**Instruktionsbog til NSU Quickly 1963** købes. John Nielsen, tlf. 86135864.

Salgsbrochure **Ford Anglia 1953**, også gerne en med alle Ford-modellerne fra 1953. Salgsbrochure på **Vespa årg. 1960** gerne GL150. Andre effekter har også interesse. Henv. tlf. 75682056/30702351.

**FDM Motor**: 1929 nr. 21,22,24,25. 1930 nr. 45. 1931 nr. 8 og 9. 1932 nr. 27.

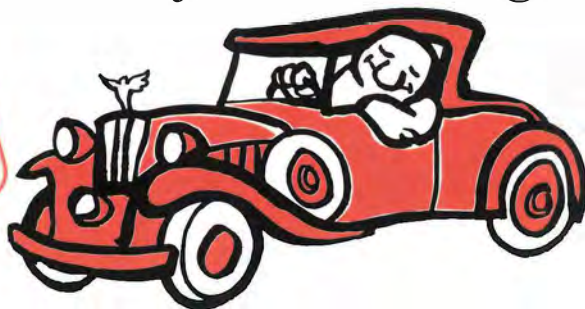
„Kør Godt“ tidsskrift for folkevognskørere, alle nr. fra 1955-1964. Anders Thue Andersen, tlf. 45818501.

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



# Veteranforsikring

Helårlige præmier  
for 2001.  
Ingen præmiestigning.



## i RUNA FORSIKRING

### Veteranbiler 1900 - 1966

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 1967 - 1976

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 til og med 1976

Max. handelsværdi 100.000 kr.

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

### Veteranmotorcykler 1900 - 1960

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	450 kr.	125 kr.	350 kr.
100.000 kr.	650 kr.	125 kr.	350 kr.
150.000 kr.	950 kr.	125 kr.	350 kr.

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

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

### Kontakt:

**Dansk Veteranbil Klub**  
Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå  
Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)  
Fax 49 14 11 14  
E-mail: [dvk@vip.cybercity.dk](mailto:dvk@vip.cybercity.dk)



Veteran  
Forsikrings-  
klubben