

VETERAN TIDENDE



Nummer 302 - august 2001 - 31. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



Dansk Veteranbil Klub	Forsikringsforhold	Mødesteder	Veteran Tidende														
<p>Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorthe Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Telefontid kl. 10-13 Internetadresse: www.veteranbil.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p>	<p>Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p> <p>Registre</p> <p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p> <p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p>Fiat: Ole Emil Riisager Se under Veteran Tidende</p> <p>Fiat - Efterkrigs: Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p> <p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p> <p>Sektioner</p> <p>Ford V8: Birger Blakø - 3294 9397</p> <p>Morris 8: Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p> <p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p> <p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p> <p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p> <p>Ford T: Jon Friis Wandall 63907040</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p> <p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 75869510</p>	<p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p> <p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, Fredensvej 6, 4700 Næstved, 5572 6198.</p> <p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p> <p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: John Jørgensen, 66181212</p> <p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller Arne Jespersen 8698 5504</p> <p>Midtjylland-Vesterhede Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321</p> <p>Vestjylland-Spjald Højgård, Holstebrovej 17, Spjald Tilmelding hos Henning Knudsen på 9738 1264</p> <p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p> <p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p> <p>Bibliotek</p> <p>Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p> <p>Forsikring</p> <p>Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p> <p>Revision</p> <p>Poul G. Jensen • 3250 6575</p> <p>FIVA</p> <p>FIVA-pas fås ved henvendelse til: Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail sat@eg.dk</p>	<p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4400</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p> <p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p>Erhvervs-køretøjer, teknisk brevkasse og restaurering : P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>I redaktionen desuden: Svend Carstensen E.W. Neesgaard Hans Pedersen Leif Gr. Thomsen</p> <p>Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Dog d. 20. for læserbreve og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</p> <p>Annoncepriser:</p> <table border="1"> <tr> <td>1/1 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 2.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 4.500,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve (bagside)</td> <td>kr. 6.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 1.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 2.500,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 700,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 1.500,-</td> </tr> </table> <p>Lay-out, sats og tryk</p> <p></p> <p>Ole Callesen Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>	1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-	4 farve	kr. 4.500,-	4 farve (bagside)	kr. 6.000,-	1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-	4 farve	kr. 2.500,-	1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-	4 farve	kr. 1.500,-
1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-																
4 farve	kr. 4.500,-																
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-																
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-																
4 farve	kr. 2.500,-																
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-																
4 farve	kr. 1.500,-																
<p>Fungerende bestyrelse</p> <p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hornbæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@mail.dk</p> <p>Næstformand Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 74459450</p> <p>Sekretær. Registre og sektioner Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p> <p>Kasserer Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrolich@vip.cybercity.dk</p> <p>Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Saksøbing - 5470 0358 akatrafik@poulsen.mail.dk</p> <p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Claus E. Neble Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg - 38198272</p> <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen</p> <p>Fyn</p> <p>Jylland Frits B. Johansen</p>	<p>Forsiden: Morris 8 1934 <i>Foto: Hans Pedersen</i></p> <p>Næste Veteran Tidende udkommer uge 37 2001</p>																
<p>Indhold</p> <p>Møder, løb og arrangementer 3</p> <p>Løbs- og aktivitetskalender 4</p> <p>Synspunkt 5</p> <p>Klubaktiviteter 6</p> <p>Gavnø 8</p> <p>Noter 10</p> <p>Gideon 11</p> <p>Bornholm rundt 12</p> <p>Morris Minor på Europafart 14</p> <p>Hvor svært kan det være 16</p> <p>Ford V8 sektionen 17</p> <p>Lastbiltræf 17</p> <p>Hvem har pengene 18</p> <p>Månedens køretøj 20</p> <p>Fakta om brændstof katalysatorer 26</p> <p>Benzin 27</p> <p>Diner transportable 30</p> <p>Nimbus Museets indvielse 31</p> <p>Nye medlemmer 32</p>																	



MØDER

August

- | | | |
|-----------------------|----------------|---|
| 16. 19.30 | Spjald | Klubmøde. |
| 21. 19.00 | Kværkeby | Klubmøde. Vi ser på ferie billeder. |
| 21. 19.00 | Klippinge | Klubmøde. |
| 25. 10.00 | Rødekre | Ud i det grønne fra klubhuset og til Vojens Autoophug. Se Klubaktiviteter. |
| 25. 09.00 eller 12.00 | | Kværkeby Høsttur. Se Klubaktiviteter. |
| 26. 10.00 | Egeskov | Veteranbil-festival – se indbydelse i VT 300. |
| 26. 19.00 | Rødekre/Børkop | Billund Rullevejsfest – se indbydelse i VT 301 og Klubaktiviteter i dette nr. |
| 28. 19.30 | Egeskov | Alm. klubaften. |
| 28. 19.00 | Klippinge | Klubmøde. Kom i gammelt køretøj og medbring ferieoplevelserne. |

September

- | | | |
|-----------|------------|---|
| 3. 19.00 | Vesterhede | Klubmøde. |
| 4. 19.30 | Ristrup | Klubaften med videofilm. |
| 6. 19.30 | Nivå | Klubaften. |
| 13. 19.30 | Rødekre | Klubmøde. Endnu et afsnit af "Gamle Danmark". |
| 13. 19.30 | Børkop | Møde på Vandmøllen. |
| 20. 19.30 | Spjald | Klubmøde. |
| 25. 19.30 | Egeskov | Klubmøde. |
| 25. 19.00 | Klippinge | Klubmøde. |

Oktober

- | | | |
|-----------|------------|---|
| 1. 19.00 | Vesterhede | Klubmøde. |
| 2. 19.30 | Ristrup | Klubaften. Poul Suhr om Vitus Bering-løbet. |
| 4. 19.30 | Nivå | Klubaften. |
| 11. 19.30 | Rødekre | Besøg på polsterværksted. Se Klubaktiviteter. |
| 18. 19.30 | Spjald | Klubaften. |
| 23. 19.30 | Egeskov | Klubmøde. |
| 23. 19.00 | Klippinge | Klubmøde. |

November

- | | | |
|-----------|------------|---|
| 1. 19.30 | Nivå | Klubaften. |
| 5. 19.00 | Vesterhede | Klubmøde. |
| 6. 19.30 | Ristrup | Klubaften. |
| 15. 19.30 | Rødekre | Besøg på Fuglsang Bryggeri. Se Klubaktiviteter. |
| 15. 19.30 | Spjald | Klubmøde. |
| 20. 19.30 | Egeskov | Klubmøde. |
| 20. 19.00 | Klippinge | Klubmøde. |

December

- | | | |
|-----------|---------|--------------|
| 13. 19.30 | Rødekre | Julefrokost. |
|-----------|---------|--------------|

Efterlysning - Er du en „Singer-mand“ ?

Vi er nogle stykker, som har Singer biler, og vil derfor gerne i kontakt med andre „Singer-folk“.
 Vi kunne tænke os at hjælpe hinanden med reservedele m.m. samt en køretur i ny og næ.
 Derfor arrangerer vi **lørdag den 1. september kl. 10.00** en madpakketur med start fra Kirsten og Bent Friis.
 Vi starter med rundstykker og hyggesnak, efterfulgt af en køretur i området.
 Der vil være skiltet ved rundkørslen, på Erritsø Bytorv.
 Du må gerne ringe for en evt. tilmelding af hensyn til rundstykkerne.

Med venlig hilsen
 Kirsten og Bent Friis, Søbakken 29, Erritsø, 7000 Fredericia. Tlf. 7594 0997



Løbs- og aktivitetskalender

August

- 16. Aftentur. Vi mødes til kaffe i Ishøj Havn på adressen Søhesten 7 hos Jensen Shipman.
- 17.-19. Biler på Lerchenborg. Mogens Gotlob, tel. 5955 4000, 4074 2004.
- 18. Arresø Løbet 2001, for biler og motorcykler før 1976. Info Arne E. Pedersen, tel 4772 4187. Se indbydelse i VT 300.
- 18. Føtex-løbet, start Odense. Se indbydelse i VT 301.
- 18. Ekstraordinær generalforsamling i Nyborg. Se indkaldelse i VT 301.
- 19. Sortpladetræf. Europæisk Automobilmuseum. Se VT 297.
- 25. Høsttur på Midtsjælland, kl. 9-21. Info Kaj Sørensen, tel. 5572 6198 eller Preben Boisen, tel. 5752 5040. Se VT 300 og 301.
- 25. Glostrup-løbet. Arr. Steen Haselmann tel. 2032 5256/Jørgen Behrendt tel. 4353 5503. Tilmeldingskupon i VT 301.
- 26. Rullevejsfest i Billund lufthavn. Se Klubaktiviteter under både Rødekro og Børkop.
- 26. Egeskov Veteranbil-festival. Se VT 301 og Klubaktiviteter i dette nr.
- 30. Ikeas aftenløb, kl. 18.19. Afgang Vangede, ender i Københavns-området.

September

- 1. Lastbiltræf, Jysk Automobilmuseum. Se dette nr.
- 8. Bredekærgårdsløb. Inf. tel. 4914 5167 Willibald Farbmacher.
- 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.
- 20. Aftentur, kl. 19-20. Vi mødes på Køge Havn.
- 21.-22. Historic Rally Denmark. Datoen ændret pga. løb i Holland og Tyskland. Nærmere på www.HistoricRallyeDenmark.dk eller Henning Friborg, tel. 8684 7979. Se også på hjemmesiden om udenlandske løb, der måtte være interesse for.
- 30. Copenhagen Harbor Open – Langelinje. Kl. 10-16. Max 250 køretøjer, tilmelding Kim Polte, tel. 3966 0329, mobil 2613 4229, tm@europaeiske.dk

Oktober

- 20.-21. Efterårsmarked Fredericia. Se VT 299.
- 28. Sæsonafslutningsløb til Sydsjælland. Kurt Skov og Peter Schmidt Jensen.

November

- 24. Stumpemarked Herning.

Løb og begivenheder i udlandet

OBS: FIVA-pas fås ved henvendelse til Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail sat@egd.dk

August

- 17.-19. Monterey Historic Automobile Race. Laguna Seca Californien. +1 8003277322
- 19. Pebble Beach Concours d'Elegance. Californien. +1 8316590063

September

- 2.-8. Sir William Lyons Rally England +44 24 7620 3322
- 8.-9. Beaulieu International Autojumble. www.beaulieu.co.uk +44 1590612345
- 9.-14. Classic Maranton Rally. www.carnet.co.uk +44 1235851291
- 14.-16. Goodwood Circuit Revival Sussex England. +44124375500
- 28.-30. Eifel Klassik Nürburgring Tyskland. +49 22076087

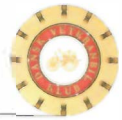
Oktober

- 10.-13. Hersey Swapmet, Autojumble and Classicar udstilling USA. +1 9257363444

November

- 4. London-Brighton Veteran Car Run. England. +44 1753681376

Vær opmærksom på at britiske arrangementer kan være aflyst pga. mund- og klovsyge, så undersøg selv.



Der er flere større arrangementer rundt om i landet 18. august, den dag der er indkaldt til ekstraordinær generalforsamling. De trækker selvfølgelig mange DVK-medlemmer. Men til dem der ikke er engageret på den måde: Kom til generalforsamlingen.

Det er måske den vigtigste i klubbens historie. Det er ikke alt afgørende at vi får vedtaget ændrede klublove, men det er livsvigtigt at vi får en ny bestyrelse.

Og sæt al modvilje mod bestemte personer til side. Jeg er udmærket klar over at ikke alle kandidater har ubetinget tilslutning fra enhver. Men jeg ved også at de alle er indstillet på i fordragelighed at gøre en ordentlig arbejdsindsats for at rydde op og få indhentet me-

get som er blevet forsømt. De ved hvad de går ind til, og vi skal være taknemmelige for at de tør stille op. Så vis dem den tillid at give dem jeres stemmer.

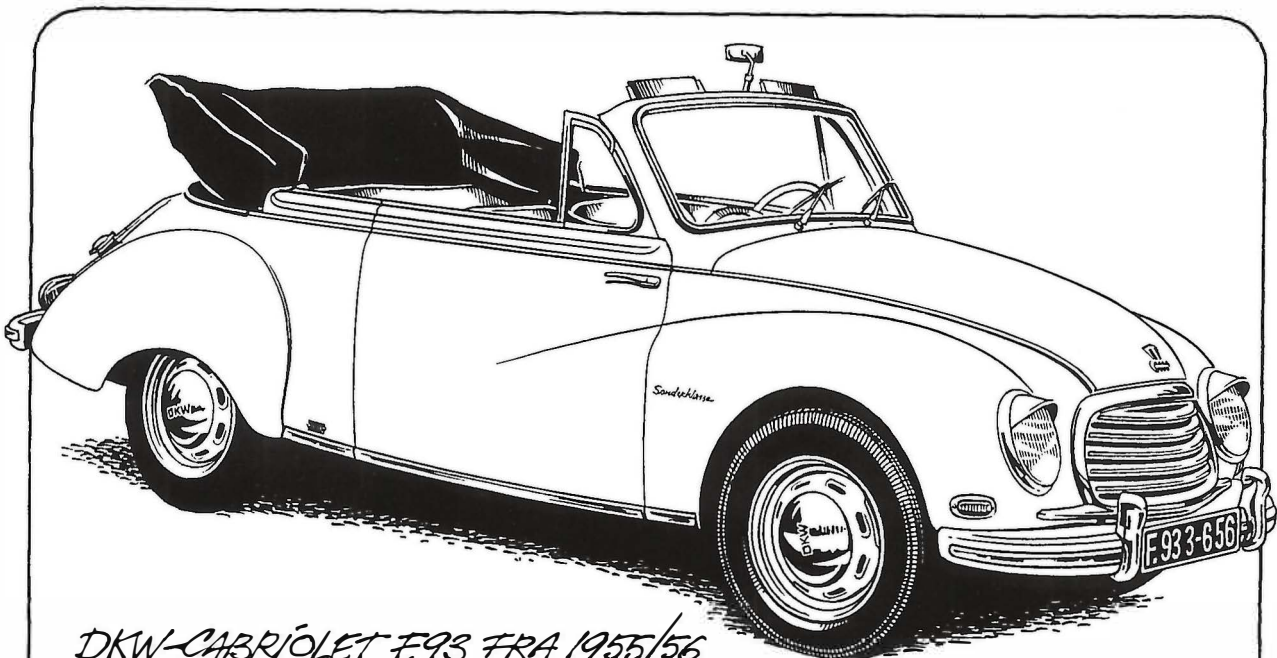
Selv er jeg så gammel i gårde at jeg tør give dem et venskabeligt spark i enden undervejs, hvis det skulle blive nødvendigt.

Der har været talt for at viske tavlen ren og overhovedet ikke indvælge nogen som har været med før. Men det kan bare ikke lade sig gøre og det er nu også nødvendigt med en vis kontinuitet og nogen der kender forretningsgangen. De ny navne blandt kandidaterne har naturligvis ikke den erfaring, men de har alle på hver sin vis tidligere demonstreret initiativ og deres geografiske fordeling er en fordel.

Imens kan vi så glæde os over at der stadig er forrygende tilgang af ny medlemmer, det være sig nok så meget for at nyde gavn af vores fremragende forsikring. Læs om den andetsteds.

Hvis nogen synes det er mærkeligt at redaktøren nu igen gør rubrikken Synspunkt til sin talerstol: Rubrikken står åben for alle der har noget på hjerte. Men der har simpelthen ikke været nogen som har følt trang til det, og så får I på ny en opsang af den gamle redaktør, som så gerne vil klubbens bedste.

Vi ses!
Ole Emil Riisager



*DKW-CABRIOLET F.93 FRA 1955/56
ENDNU EN SMUK VOGN FRA KARMANN I OSNABRÜCK,
SONDERKLASSE MED EN 3=6 MOTOR PÅ 996 CM³, 38 HK/4250/MIN.
6560 EKSEMPLARER, BLEV DET TIL-SELV OM „KENDERE KØRTE DKW“
BLEV DEN SIDSTE DKW-VOGN LAVET I 1966...*

FRITZ ©



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. Husk til klubaften straks ved ankomsten at skrive dig på kaffelisten.

Søndag den 26. august kl. 10.00 Veteranbil-Festival på Egeskov – se indbydelse i sidste blad. Kom så ud af starthullerne og få dig meldt til Veteranbil-Festival. Det kan ikke være rigtigt at vi ligesom sidst skal aflyse på grund af manglende deltagelse.

Tirsdag den 28. august kl. 19.30 normal klubaften.

På udvalgets vegne
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Lørdag den 25. august kl. 10.00 starter vi ved klubhuset og kører ud i det grønne med et par spændende besøg undervejs – blandt andet har vi en aftale kl. 13 hos Vojens Autoophug. Vi bliver vist rundt og får et indblik i, hvad der kræves for at blive miljøgodkendt autoophugger. Vojens Autoophug vil være vært ved en kop kaffe. Smør en madpakke og kom lidt kaffe på kanden, så er vi lidt mere frit stillet med hensyn til turens længde. Tilmelding til Frits Johansen på tel. 7445 9450 senest 15. august.

Søndag den 26. august. Billund Rotary Klub har indbudt til Rullevejsfest i Billund Lufthavn. Nærmere herom andetsteds og oplysning og tilmelding hos Tom Tønnies, Sydvestjysk Veteranklub, tel. 7536 2084, fax 7536 5473 eller e-mail: toennies@vejen-net.dk

Torsdag den 13. september kl. 19.30 mødes vi i klubhuset og ser endnu et afsnit af "Gamle Danmark".

Torsdag den 11. oktober kl. 19.30 besøg på FreeStyle polsterværksted, Vinkelvej 22, Rørkær, Tønder. Tilmelding til Bent Jessen på tel. 7474 4483 eller Frits Johansen på tel. 7445 9450 senest 7. oktober.

Torsdag den 15. november kl. 19.30 har Nis Skau Hansen arrangeret besøg på Fuglsang Bryggeri, Fuglsangvej 2, Haderslev. Tilmelding til Nis på tel. 7458 2913 senest 5. november.

Torsdag den 13. december kl. 19.30 julefrokost i klubhuset.

Med venlig hilsen
Frits Johansen

ØSTJYLLAND - RISTRUP

I krydset Sabro Korsvej på Viborgvej 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. 8698 5504.

Grillaftenen på Ristrup – vi der tilrettelagde denne aften vil gerne rette en tak til de knap 100 mennesker, som kom og var med til at gøre aftenen festlig. Alle mødte op med et godt humør og med nogle flotte køretøjer, biler som motorcykler. Virkelig et flot skue. Også en tak til slagteren fra Lystrup, som gjorde sit til at højne stemningen.

Sidst, men ikke mindst, en tak til Niels Kjær, som gav os lov til at nyde maden på plænen i flotte omgivelser.

Lars Hoffbeck - Sysser og Arne Jespersen

Tirsdag den 4. september kl. 19.30 klubaften.

Tirsdag den 2. oktober kl. 19.30 klubaften hvor Poul Suhr fortæller om Vitus Bering-løbet og forarbejdet, samt viser videofilmen fra løbet.

Tirsdag den 6. november kl. 19.30 klubaften.

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

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

Alle møder i Klippinge foregår den 4. tirsdag i måneden kl. 19.00.

Til rundturen til Stevns seværdigheder tirsdag den 26. juni mødte der 11 veteraner, som fik set flere ting og steder, som man skal kende godt for at finde. Så alle fik en oplevelse, med efterfølgende havehygge på en flot sommeraften.

Til vores møde tirsdag den 28. august kl. 19 starter vi blødt op med at komme i vores gamle køretøjer, medbringende jeres ferieoplevelser. Specielt dem hvor veterankøretøjer indgår. Om det er på video eller farvebilleder, fra ind- eller udland, er lige velkomment.

Husk at du kan tage en god ven med der deler vores interesse.

På gensyn, hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby, Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen.

Tirsdag den 19/6 kørte vi en dejlig tur på de små veje syd og nord for Køgevejen, vejret var fint og alle gennemførte. Cirka 20 køretøjer og vel tilrettelagt af Bo Larsen.

Tirsdag den 21. august kl. 19.00. Vi ser på ferie billeder og udveksler gode historier.

Lørdag den 25. august kl. 9.00 eller 12.00 til 21.00 den årlige høsttur. De krævende prøver om formiddagen, så smager vi på madpakken og får information. 13.00 starter vi på eftermiddagens køretur med opgaver og overraskelser. Turen slutter med de sidste madpakker og præmieuddeling på Steffensgård.

Tilmelding til Preben Boisen, tel. 5752 5040 eller Kaj Sørensen, tel. 5572 6198.

Tirsdag den 18. september kl. 19.00: Vi kigger på nogle fine Citroën biler.



BØRKOP VANDMØLLE

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

26. august 13.30-16.00, cirkatider. Vi er via Sydvestjysk Veteranklub i Vejen inviteret til festivitas i Billund Lufthavn i forbindelse med åbningen af den ny rullevej, som er en del af den store udvidelse i vores regionale, internationale lufthavn. Vi kommer i vores biler/mc'er og bliver bekvæmt med pølser og drikkevarer. Der er masser af underholdning og træden op. Det er Rotary-Billund, der arrangerer sammen med SOS-Børnebyerne og lufthavnen. Overskud går ubeskåret til SOS-Børnebyernes arbejde. Vil du og din bil/mc med til festen så meld til hos Tom Tønnies, tel. 7536 2084, fax 7536 5473, e-mail toennies@vejen-net.dk

13. september kl. 19.30 vi mødes på Vandmøllen.

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND – VESTERHEDE.

Der er møde i Vesterhede hver den første mandag i måneden kl. 19.00. Jeg mangler nogle forslag til de næste møder, så jeg håber på lidt respons.

Husk tilmelding = brød til kaffen.
Med kammeratlig hilsen Ove H. Iversen
Tel. 7533 9321

VESTJYLLAND – SPJALD

Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.

Husk altid tilmelding til Henning Knudsen på tel. 9738 1264.
Med venlig hilsen
Aktivitetsudvalget

KØBENHAVN- NORDSJÆLLAND – NIVÅ

Møderne i Nivå er den første torsdag i hver måned kl. 19.30 – kom i gammelt køretøj!

Venlig hilsen
Claus E. Neble.

Sommermøde på Ristrup



Det er skønt at have en hobby hvor man kan mødes og nyde hinandens herlige køretøjer, køre en tur i et smukt landskab, og derefter samles om en kulinarisk nydelse i dejlige omgivelser som det skete ved klubmødet på Ristrup den 3. juli.

Mødet var en kombineret udflugts- og grillaften, hvor medlemmer fra Dansk Vintage Motor Club også var inviteret, der var i alt samlet omkring 90 personer som alle kom kørende i spændende to- og firehjulede køretøjer.

Vejrguderne var venlig stemt og havde sørget for et herligt sommeraftensvejr. Medens slagteren fra Lystrup varmede grillen op kørte vi en tur på ca. ½ time rundt i et dejligt landskab nord for Ristrup, hvorefter vi samledes på plænen ved Ristrup og nød den gode grillmad i et afslappet socialt samvær.

Tak til arrangørerne Lars Hoffbeck, Arne Jespersen, Niels Erik Kjær og deres hjælpere for en dejlig aften.

Ninna og Poul Suhr

Vedr. den ekstraordinære generalforsamling

I indkaldelsen til den ekstraordinære generalforsamling er der under bemærkningen til punkt 2 anført at gruppen omkring P.E. Hansen ikke støtter opmandens forslag til vedtægtsændringer.

For at undgå misforståelser skal vi hermed oplyse at den medlemskreds der er nævnt i forbindelse med fremlæggelsen alene er medlemmer som har tilkendegivet deres støtte, og kun få har haft indflydelse på forslaget. Udarbejdelsen af det ændringsforslag P. E. Hansen har været talsmand for er udført af Poul Suhr og P. E. Hansen, det er derfor os der har taget stilling til Henrik Thostrups spørgsmål.

Når vi ikke kan tilslutte os Henrik Thostrups forslag er det fordi det ligger så langt fra vores forslag at der efter vores opfattelse ikke er tale om et kompromis. Opfordringen på den sidste generalforsamling var at man skulle forsøge om der kunne opnås et kompromis mellem de stillede forslag. Hvis et sådan ikke kan opnås er det sædvanen at de oprindelige stillede forslag derefter kommer til afstemning. I stedet foreligger der nu et helt nyt forslag som den ekstraordinære generalforsamling skal behandle.

15. juli 2001
Poul Suhr / P.E. Hansen





GAVNØ

Som så mange gange før fotograferede Peter Bering ved det årlige stævne på Gavnø. Der er jo ingen deltagerliste, så man må nøjes med at glæde sig over billederne. Det er skik at køretøjerne finder mærkevis sammen, således også denne gang. Man ser en stribe SAAB, BMW Isetta, Peugeot, Morgan, sågar Borgward. Der er BMW, Ford A og Rover og motorcyklerne er Indian og Velocette. Og så er der en sjældenhed på disse breddegrader, en Lea Francis sportsvogn.



NOTER

Teknisk Museums Venner har til bestyrelsen nyvalgt to DVK-medlemmer, den tidligere formand for Museet for Zone-Redningskorpset Frederik Madsen og den nuværende, Uffe Mortensen (Zone-museet flytter som tidligere fortalt fra Holbæk-egnen til DTM i Helsingør). Præsident for Vennerne er fortsat vores tidligere formand for DVK Niels Jonassen. Og Vennerne har et dristigt projekt i gang, det er meningen at Hammelvognen, den Dansk Veteranbil Klub har på sit bomærke, skal køre Brighton-løb igen i 2004, 50 år efter at den første gang fuldførte distancen, om end efter lukketid. Læs alt om Hammel-vognen i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 89/1987 og ikke mindst tilføjelserne i nr. 90 og 91.

Til at arbejde for Hammel-vognens ny Englandstur er nedsat et udvalg, hvori Niels Jonassen har sæde.

...

Af motorhistorisk interesse er også at i Danmarks Tekniske Museums magasiner befinder sig den berømte Stoppenål, der 2. november 1931

blev stillet op på Rådhuspladsen i København ud for Strøgets udmunding. Det var tre år efter at det første elektriske lyssignal blev sat op i København, i krydset Frederiksborggade/Farimagsgade. Denne lyskurv er så vides ikke bevaret, og det har ikke været muligt for DTM at skaffe penge til at få Stoppenålen fra Rådhuspladsen restaureret til udstillingsbrug.

...

Løbssæsonen går på hæld, men skulle man falde på at indbyde til tysk deltagelse er det værd at vide at kørsel i Danmark med tyske Oldtimerkennzeichen er tilladt. Ole Sommer i Nærum har sendt os kopi af en skrivelse fra Danmarks ambassade i Berlin, der har forespurgt i Centralregistret for Motorkøretøjer. Køretøjet skal være lovligt registreret i udlandet og der skal være tegnet en ansvarsforsikring. Kørsel i Danmark med tyske prøveplader (Rote Nummern, Kurzzeitkennzeichen, Überführungskennzeichen) er derimod *ikke* tilladt. Man må formode at til-

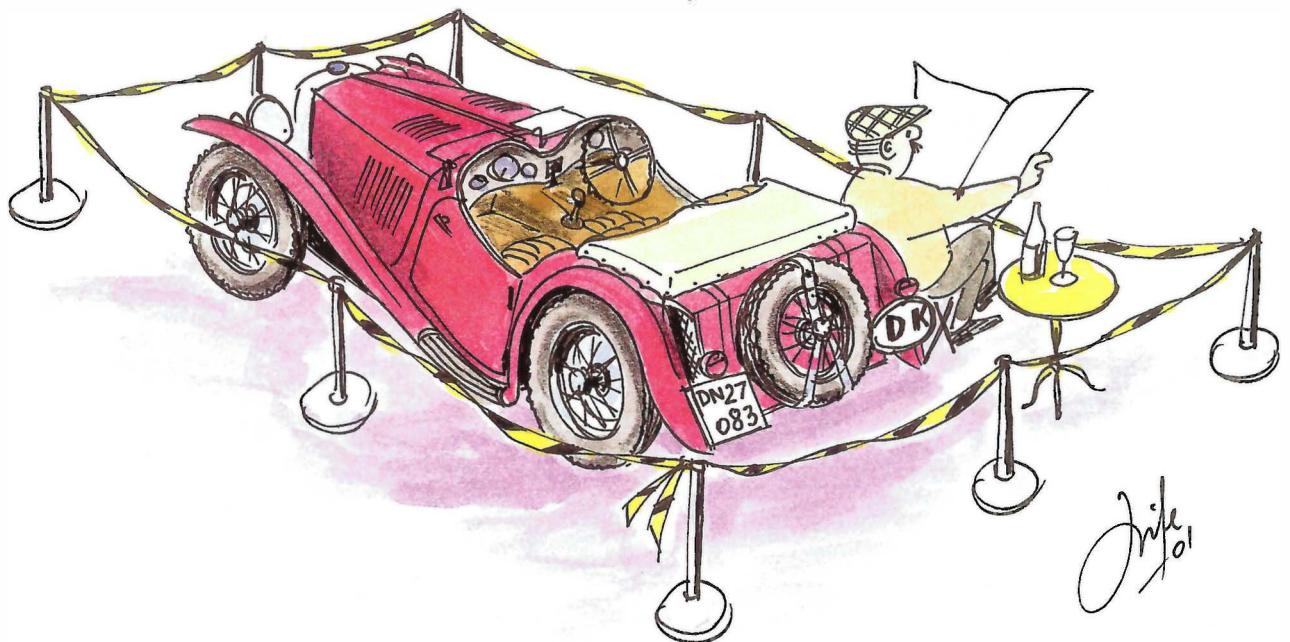
svarende regler gælder for veteran-køretøjer fra andre lande.

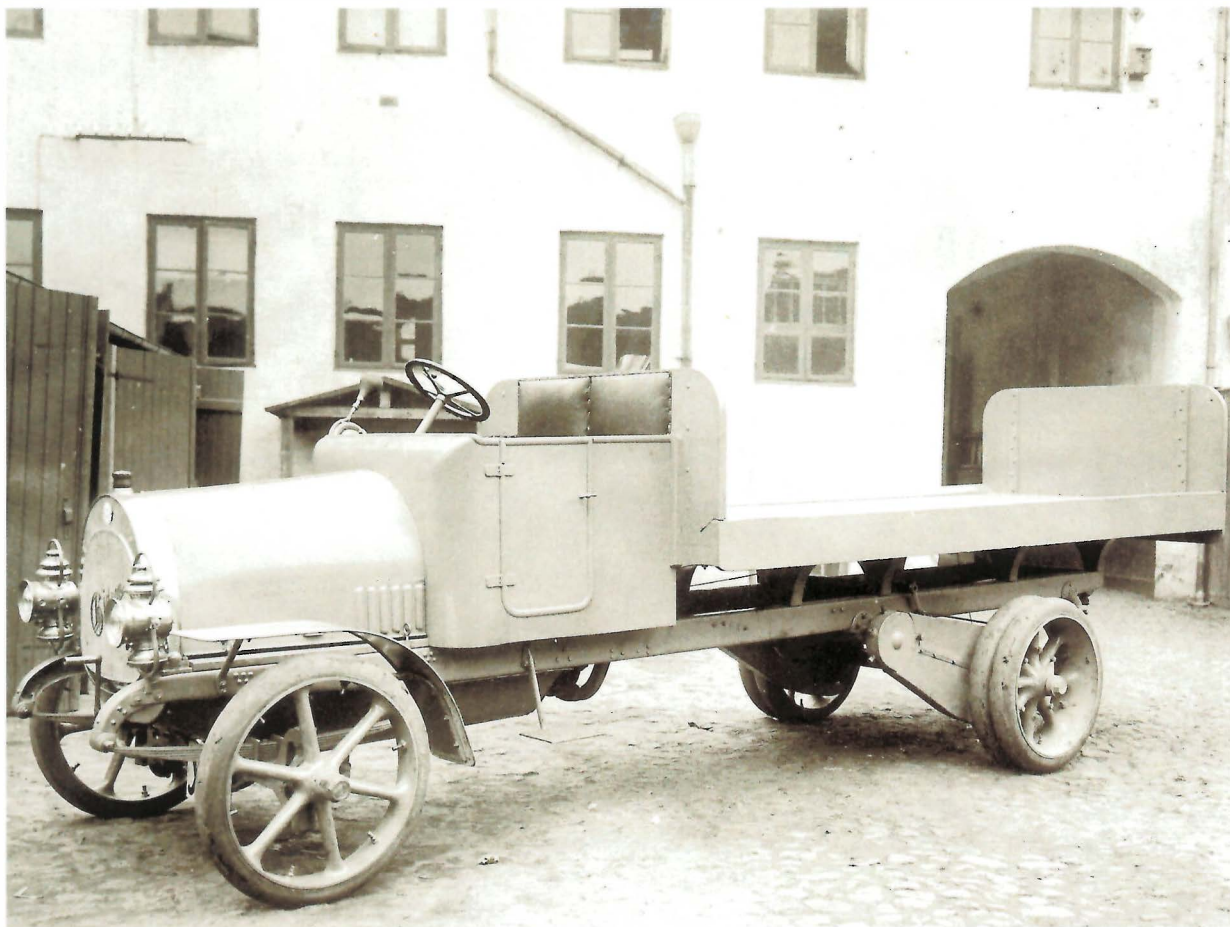
...

Storken er en dejlig flyver. Men der er åbenbart ikke mange fugleinteresserede blandt VT's læsere, for der kom ikke én besvarelse af konkurrencen i sidste nummer. Måske har man opfattet den som en spøg – hvad det også var. Bilen var naturligvis en Trabant.

...

Tåstrup Anti-rust Center, Rugvænget 11A, tilbyder medlemmer af DVK og andre automobilklubber 20% rabat fra 1. april til 31. juli og 15% fra 1. august til 31. marts. Forretningen er tilsluttet Teknologisk Instituts kontrol, der i øvrigt bygger på retningslinjer i en bog, firmaets indehaver Svend Moldestad har skrevet. Hvis man på Internet går ind på kontakt.dk og indskriver søgeordet rustbeskyttelse og postdistriktet 2630 kan man finde mere.





GIDEON

Kramper & Jørgensen i Horsens fremstillede 1913 til 1920 184 biler. En efter danske forhold bemærkelsesværdig produktion. Det var både personbiler, omnibusser og lastbiler. Om det skrev P.E. Hansen en fin artikel i Bilhistorisk Tidsskrift nr. 21/1969, og man kan selvfølgelig også læse om Gideon i Ry Andersens bog "Danske Biler 1900-20".

Et par brandbiler er bevaret, den ene findes på Danmarks Tekniske Museum, den anden på Industri-museet i Horsens. Nu har Industri-

museet ansat det mangeårige medlem af DVMC, ingeniør Morten Quistgård, til at gennemgå det meget omfattende materiale, der heldigvis er bevaret om bilproduktionen. Der er tegninger af smådetaljer og af hele biler som blev fremstillet og af andre som aldrig kom længere end til tegnebrættet. Paksedler, kartonkort med navnene på aftagerne osv. Alene tegningerne i A 0 format fylder 180 store skuffer.

Museumsinspektør Peter Thorup planlægger en særudstilling om Gideon allerede til foråret. Formentlig

bliver det også til en ny artikel til Veteran Tidende.

Fotografiet her er en nyanskaffelse i vort eget arkiv, en kædetrukket lastvogn som uden tvivl er fotograferet i gården til Sønderbrogade 27-29 i Horsens, hvor fabrikken lå bagved. Fotografiet er venligst skænket af fru Britta Sørensen, hvis svigerfar var med til at bygge vognene.

peh/oer

BORNHOLM RUNDT

Foto: Kirsten Jørgensen og Henning Jensen



Næsten lige gamle og dog så forskellige. Otto Kroghs Bentley 3½ liters Derby cabriolet fra 1935 var til lejligheden udlånt til en britisk gentleman, Stuart Timmins. Bag den Kurt Daells Packard Super 8 1937.

Der er bestemt mange som allerede har skrevet næste års Bornholm Rundt ind i kalenderen – det bliver 25-års jubilæum. I år nød det traditionsrige arrangement godt af sommerens til da bedste solskinsweekend. Som altid var der mange deltagere, 125 køretøjer fra ind- og udland og som sædvanlig også mange motorcykler.

På de 10 opgaveposter blev der mere forlangt fingerfærdighed, hjerne gymnastik og morskab end saglig bilhistorisk viden. Som en deltager sagde: Jeg har været med til mange godt arrangerede og hyggelige veteranbilløb, men Bornholm Rundt er det sjoveste. Som de bornholmere dog kan finde på.

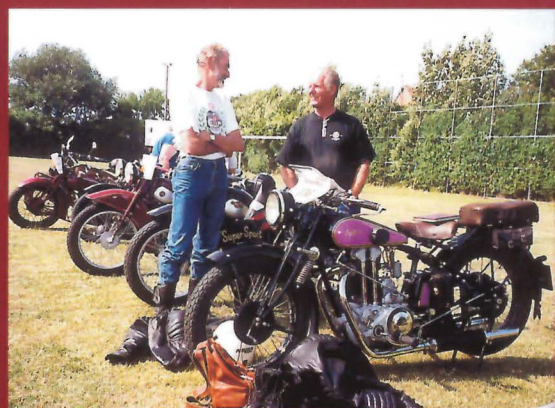
Lørdag aften præmieuddeling, hvor førstepriserne for både motorcykler og biler gik til svenskere. Søndag blev køretøjerne vist frem for publikum og der blev kørt fællestur fra Nylars stadion, 105 km over Vestermarie, Årsballe, Nyker, Knudsker og retur til Nylars, hvor der ventede røgede sild og bikksemad. Fastaften i Nyvestcentret, hvor 300 spiste, fik præmier og dansede til musik af Bornholms Musikexpress – plus den uventede lyd af sækkepibe, som en gæst fra Ny Zealand var ansvarlig for.

Arrangørerne havde lagt meget arbejde i løbet, men kunne glæde sig over ros fra alle sider.



Motorcyklerne satte som de plejer et kraftigt præg på Bornholm Rundt. Der var blandt andet flere eksemplarer af det gode belgiske mærke Gillet fra Herstal.

Det ene af de tre store P'er, Alf Nielsens Peerless 122A 1930. De andre P'er var Packard og Pierce-Arrow.



Citroën-møde. Den røde er Lars Cramer-Petersens B14 fra 1927, den gule Claus Gottliebs A-model fra 1920 (ex Carl Johan Larsen).



Et tysk par kom i et rubelgrin af de mest pompøse.



Det er vel verdens sidste seriefabrikerede bil med svigermorklap, endda med medfødte ruder i den del af klappen der vipper fremover. Triumph 200 1947. Den kom fra Sverige.



En meget dybblå Daimler DB 18 1949 fra Sverige og Grete og Olaf Hilmersens meget grønne Ford A 1930.



Chevrolet 1947 pickup fra Sverige.



Tør man gætte på at Heidi og Tom Nielsens Opel Olympia 1949 med J-nummer altid har boet på Bornholm?



Otto Krogh foretrækker det britiske. Hans Lagonda er fra 1953.



I en årrække gjorde Poul Reumerts datter Dyeke gaderne i Københavns indre by usikre med denne Studebaker Comander Six 1928. Nu fører Rie og Johnny Marcher sig stilfærdigt frem med den.



Mere stilfuldt kunne det næsten ikke være i 1939. Jørgen Krauses Buick 8 model 41.



Svensk Pontiac 8 Silver Streak 1937. Bag den skimtes Bent Marks Morris 10 1934 ladvogn.



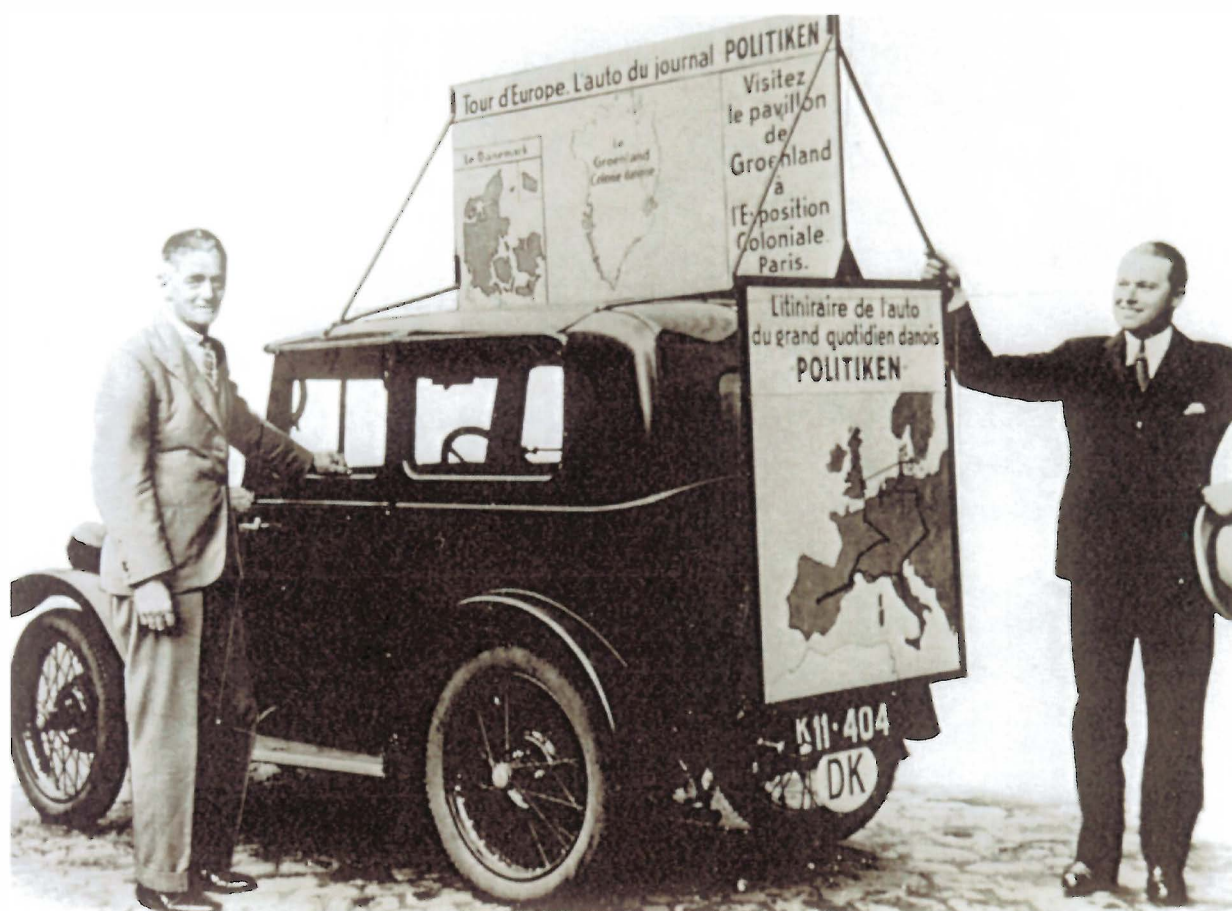
Svensk Wolseley 1500 1957 med en meget karakteristisk karrosseristil.



Hans Henrik Sørensens Citroën B 11 Normale cabriolet fra 1937.



En tysk familie kom med to overpyntede eksemplarer af det ædle mærke Talbot – årgangene blev opgivet til 1924 og 1922, og da havde man i hvert fald ikke den dækkdimension. Den ene vogn havde til overflod fået trukket forniklingen af køleren.



MORRIS MINOR PÅ EUROPAFART FOR DANMARK

Dagbladet Politiken lod i 1931 en Morris Minor køre på rundtur i Europa for at gøre propaganda for Danmarks standpunkt til striden om Østgrønland og for den danske Grønlands-pavillon på den koloni-udstilling, der netop blev holdt i Paris.

Bilen var en sideventilet 4-personers saloon med solskinstag, årgang 1931, føreren hed Lenschau Martens og rejsen blev ledet af den kendte journalist Tage Heft, der skrev farverige rapporter hjem til Politiken. Han var ellers i en række år freelance-medarbejder på Politikens søndagstillæg Magasinet. Tage Heft blev nok så landskendt herhjemme senere, da han i mange år skrev serien "En Dag med ..." i Dansk Familieblad, indtil han døde i 1944, desværre kun 45 år gammel.

Når valget faldt på Tage Heft var det både fordi han var en glimrende skribent, men også fordi han var bilvant. Han sprang fra et lægestudium, blev

derefter bankassistent, sproglærer – og bilsælger, inden journalistikken greb ham.

Kortet bag på bilen angiver at ruten gik fra England gennem Frankrig til Schweiz, halvvejs ned i Spanien og Italien og op gennem Tjecoslovakiet og Tyskland. Så over til Bruxelles og Amsterdam og til København. Der blev ikke gjort forsøg på at sætte hastighedsrekorder, rejsen var planlagt til at vare en måneds tid. Der blev dog trods til dels elendige veje kørt i ganske lange etaper, 8, 10 eller 12 timer om dagen, gennemsnitligt godt 400 km på hver etape. Og med Lenschau Martens ved rattet hvert sekund. Så måske var det alligevel en rekord.

Afgangen foregik midt i august 1931 fra Morris-fabrikken i Cowley og selveste William Morris (til venstre på billedet) tog afsked med Tage Heft (til højre).

På det andet billede ses at tårnet i Pisa var om muligt endnu mere skævt dengang end nu.

Tage Heft beskrev nedfarten i Spanien som at køre på en gloende stejpe, men strækningen Rom-Firenze-Bolsena var i alle måder den værste. I et bjergpas viste den benzintank, man havde sat sin lid til, sig at være tom. Milevidt var intet væsen at se og der gik en time, før en bilist heldigvis kom til. Det viste sig at være en journalist-kollega fra Il



Messagero i Rom, og ved hjælp af en hævert lavet med slangen fra den lille Morris' vacuum-vinduesvisker blev lidt næring tilført motoren. Nord for Udine bestod vejen et par hundrede kilometer udelukkende af rullesten, støv og huller. Fjedrene slog sammen og karburatoren rystede løs og måtte skrues på igen, så gik vognen igen upåklageligt.

Det værste uvejr mødte mærkeligt nok de rejsende i Nordtyskland, hvor der var oversvømmelser og en hylende brandstorm.

Toldbetjenten i Kruså hilste venligt, men uden at tage hænderne op af lommerne. Så var man klar over at man var hjemme. Ved samtlige an-

dre grænseovergange blev der gjort stramt honnør.

25 dage efter starten i Cowley var Politikens Morris Minor på Rådhuspladsen i København, hvor Tage Heft kunne konstatere at på hele rejsen var der løbet 10.009 km på tælleren og man have kun mødt tre – 3 – andre biler med danske nummerplader. Morris'en var i fin form og Lenschau Martens erklærede at han var parat til at gøre turen om – med start næste dag.

For hjælp med fotos og tekst takker vi det engelske Morris registers redaktør og historiker Harry Edwards (formidlet af Willibald Farbmacher) og Politikens arkiv.

oer



HVOR SVÆRT KAN DET VÆRE?

Eller: sådan ordner man en forsikrings sag

Ja, hvor svært er det egentligt, ganske svært kunne man fristes til at påstå når man hører om alle de genvendigheder som nogle medlemmer påstår at have når der skal tegnes forsikring.

Men egentlig er det ikke så svært, hvis man da ellers følger "spille-reglerne", men netop dette sker ikke altid og så går det hen og bliver svært.

Det er nu et stykke tid siden at vi har ridset proceduren med at tegne forsikring gennem klubben op, det vil jeg så gøre i det efterfølgende.

Forsikringsordningen i RUNA-forsikring er et tilbud til medlemmerne i DVK og 6 andre klubber, ordningen bygger på nogle vigtige forudsætninger, der sikrer at ordningen er og forbliver attraktiv.

Det er derfor at man ikke bare kan ringe til kontoret og få det forsikringsbevis der skal til for at få registreret eller omregistreret sit køretøj på Motorkontoret, der er nogle ting som skal opfyldes og dokumenteres inden.

Du skal fra DVK's kontor rekvirere en forsikringsbegæring som du skal udfylde og tilbagesende sammen med :

Mindest 2 gode fotos af køretøjet (1 skråt forfra fra den ene side og 1 skråt bagfra fra den anden side). Vi bruger fotoene til at konstatere køretøjets originalitet, tilstedeværelse, stand og som hjælp til at ansætte den handelsværdi som præmien skal beregnes efter.

Er køretøjet nyere end årgang 1959 skal du dokumentere at du har et

moderne brugskøretøj som du anvender til den daglige kørsel, dokumentationen kan være kopi af registreringsattesten eller policen herfor.

Først når kontoret har modtaget og kontrolleret dette samt dit medlemskab tilsendes forsikringsbeviset, og der er ingen undtagelser!

Så det er faktisk ikke så svært endda - og dog !

Det hænder meget ofte, at vi er ude for medlemmer som netop har fået synet det projekt som de har arbejdet på igennem mange år og nu skal der hentes nummerplader som vi må afvise at udlevere det efterspurgte forsikringsbevis til, da de nødvendige oplysninger og fotos først skal fremskaffes. Det kan synes surt og uretfærdigt, samtidig kunne det have været undgået, faktisk vil ventetiden på syn være meget længere end den tid det tager at få rekvireret begæringen fra kontoret og få taget og fremkaldt de nødvendige fotos (benyt chancen til at skyde en hel film af køretøjet, omkostningerne er ubetydelige i forhold til resten af projektet).

Det kan anbefales at du allerede tidligt i forløbet tegner en stilstandsforsikring af dit køretøj, der, hvad man ikke er klar over, ikke er medforsikret på familiens indboforsikring, har du en stilstandsforsikring er du inde i systemet når du er færdig med projektet.

I mange tilfælde handler det jo om køreklare køretøjer som kan ind- eller omregistreres umiddelbart og som erhverves her og nu, i disse tilfælde er du nødt til at fremskaffe de nødvendige fotos mm. inden du kan få forsikringsbeviset udleveret.

Det kan synes firkantet, hvad det nok også er, men det er den eneste måde vi kan gardere os imod at få tegnet

uønskede køretøjer ind, endelig siger vores erfaringer fra tidligere tider at har vi først udleveret forsikringsbeviset, så skal vi hos et ikke ubetydeligt antal medlemmer rykke efter både begæring og foto.

Med lidt planlægning fra din side burde det ikke volde så store problemer at få en problemfri ekspedition, du kan jo altid på forhånd rekvirere begæringen og betingelserne fra kontoret, det sparer hurtigt et par dage.

Når vi nu taler om planlægning så vil jeg afslutningsvis lige gøre opmærksom på at de historiske nummerplader, som kan fås til køretøjer med første registrering før 31. marts 1958, har en produktionstid på 3-4 uger (sometider lidt mere), og at de derfor kan bestilles forud. Når de ligger klar har man 6 måneders frist til at hente dem - og den planlægning skylder vi de klubmedlemmer som gennem 25 år arbejdede med at få ordningen gennemført, frem for bare at sætte et sæt moderne plader på.

Merprisen er 1.300,- kr. for biler og 650,- kr for mc, men har du først fået plader på koster det et ekstra gebyr for endnu en nummerplade (1.150,- kr).

Henrik Thostrup

SIDSTE NYT FRA FORD V8 SEKTIONEN

Ford V8 Registret ændrer nu navn og status til Ford V8 Sektionen.

Så er det tid til årets Ford V8 madpakketur. Lørdag 15/9 kl. 0930 mødes vi på gårdspladsen hos Lisbet og Kim Larsen, Valbyvej i Helsingør, og vi regner med at skilles igen ved 16-tiden. I kan bestille morgenmad og kaffe for 20 kr. per person hos undertegnede.

Vi kører en tur på 50-60 km i det nordsjællandske landskab og slutter af et sted hvor vi kan spise vores medbragte mad. Husk tæpper eller evt. campingbord og stole. Vi håber på at se Tordenskjolds soldater og alle de nyrestaurerede og nyimporterede Ford V8'ere.

Madpakketuren er primært for Ford 4-, 6-, 8- eller 12-cylindrede frem-

stillet 1932-53, men der må da gerne dukke nært beslægtede modeller op, så kan vi samtidig få diskuteret fremtidigt samarbejde og registre.

Telefonisk tilmelding senest 12/9 på 32949397 eller

e-mail blakoe@fordv8.dk

Med venlig hilsen
Birger Blakø



LASTBILTRÆF

I en årrække har Dansk Vintage Motor Club holdt et årligt træf for gamle lastbiler, busser, varevogne, motorcykler med varesidevogn og lignende. De første år var det i Galten, nu foregår det i samarbejde med Jysk Automobilmuseum i Gjern.

Der kan man hygge sig med at beundre køretøjerne og snakke med ligesindede 1. september fra kl. 10 til 16. Er man selv i besiddelse af sådan et køretøj er man velkommen, uanset om det er restaureret – bare det kan ankomme for egen kraft.

Tilmelding forlanges ikke, men arrangørerne vil da være glade for et præj. Det er Åge Louring på 86875050, Otte Lehm på 86431801 og Jørgen Kjær på 86983177. Billederne er fra et tidligere år.



Christian X's åbne Cadillac 1933 husker mange ældre danskere. Her er den ved kongeparrets første besøg i Århus efter befrielsen. Foto: E. Lorentzen.

HVEM HAR PENGENE?

Dansk nationalt klenodie på auktion i USA.

Af Ole Emil Riisager

Hvem husker ikke pressefotografierne af feltmarskal Montgomery, der kører over Rådhuspladsen i København lige efter befrielsen i 1945 og modtager folkets hyldest stående i Kong Christian X's åbne paradevogn? Dette nationale klenodie af en bil kommer 19. august på auktion i Los Angeles, udbudt af sidste ejers bo gennem auktionsfirmaet Christie's. Mindstevurdering 60.000 dollars.

For mange år siden var vognen til salg på Fyn for 800 kroner! Nu burde den komme hjem til Danmark. Det var samme 8-cylindrede Cadillac med dansk karrosseri, Christian X med forkærlighed anvendte, når han færdedes hos sit folk – og ikke var til hest. Til de store broindvielser i 1930'erne, til regeringsjubilæet, til 70-årsdagen, og efter befrielsen da han kørte hele Danmark igennem. Den 2 meter høje kongesad på bagsædet i sin garderuniform eller i ad-

miralsuniform ved siden af sin ranke gemalinde, Dronning Alexandrine. I modsætning til hende kørte han ikke selv bil, skønt han næstefter farbroderen Prins Valdemars ægtefælle, den franskfødte Prinsesse Marie af Orléans, var den første i kongehuset som anskaffede bil. Det gjorde Kronprins Christian allerede inden tronbestigelsen i 1912. Maries De-launay-Belleville fra 1906 står i dag på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør, tilfældigvis bevaret.

Bilmærket Cadillac gik Christian X over til i 1929. Han fik i hurtig rækkefølge to limousiner, den ene med karrosseri fra Dansk Karrosseri-Fabrik i Omøgade på Østerbro i København, som tidligere havde leveret specialkarrosserier til vogne af mærket FIAT til dronningen, kongen og Kronprins Frederik. Det var også direktør Hornemann fra DKF som Store Bededags formiddag 12. maj 1933 afleverede den specialbyggede 7-personers åbne Cadillac model 355-C med en motor på 8½ liter, 115 hk ved 3.000 omdrejninger, motornummer 3000786, til Den Kongelige Staldetat ved kammerherre, oberst

Oluf Dalberg. Vognen var bestilt gennem det hæderkronede gamle bilfirma F. Bülow & Co., hvis vogninspektør samme dag foretog en prøvekørsel, hvorefter eventuelle justeringer blev foretaget den næste dag, så vognen kunne være klar til den første vigtige tur med kongen den følgende uge.

Staldetaten havde haft valget mellem et 8-cylindret og et 12-cylindret chassis, og tog det billigste. Bülow lod udarbejde målskitser, der viste at et 7-personers åbent karrosseri, udført efter staldetatens ønsker, rigeligt kunne være på begge chassis (der fandtes også et særlig langt). Prisen var kr. 27.500, fordyret med kr. 2.700 af en nylig forhøjet told. Men derfra gik en særlig rabat til kongen på kr. 4.125 og kongens ibyttetagne, gamle FIAT 519, vurderet til kr. 5.000. I alt kr. 18.350 eksklusive omsætningsafgift, som kongehuset også dengang var fritaget for.

Knap to måneder efter fremgår det af en brevveksling mellem staldetaten og Bülow, at sidstnævnte erklærer sig indforstået med at forsøge at



bedre på et stramt gearskifte – og at få de fabriksmonterede trådhjul ombyttet med pladehjul. De måtte fremstilles ekstra og ville fordyre vognen med cirka kr. 1.800, idet fabrikken forbeholdt sig en leveringstid på omkring en måned. Den ville i mellemtiden forsøge at få trådhjulene afsat til anden side, så prisen for ombytningen af hjulene kun ville blive kr. 1.150. Det lyder lidt mystisk, for Cadillac kunne faktisk levere løse plader til trådhjulene for 10 dollars stykket hvis de var forkromede og 12½ dollar for lakerede.

Den åbne Cadillac 1933 var så absolut kongens foretrukne bil, selv om han to år senere fik endnu en Cadillac. Også dansk bygget, dog ikke af DFK men af Bülow selv – og det var en lukket vogn, ifølge vort stiftermedlem B. Bülow Jacobsen 'verdens højeste Cadillac'. Ved kongens død i 1947 var en ny Cadillac bestilt.

Den fine, gamle paradevogn blev hurtigt solgt. Køber var godsejer Christfort på Anneberg Gods ved Nykøbing Sjælland. Cadillac'en blev omregistreret til ham 23. september 1947. Da Christfort kort efter flyttede til Løgismose på Fyn flyttede vognen med. Han var ganske lille mand, der selv kørte vognen men knap kunne se over dørsiden og motorhjelm, selv når han sad på en pude. Til nogen bekymring for de jagtkammerater han gerne inviterede med, blandt dem vor tegner og tidligere bestyrelsesmedlem Fritz Knudsens far. Fritz har også selv prøvet at køre med i vognen.

I 1966 var bilen til salg i nærheden af Fåborg. Da var den efterhånden blevet interessant som veteranbil, og

den unge Mogens Camre var allerede dengang interesseret i gamle motorkøretøjer. Han kørte sammen med Bo Stoffregen derover – sjovt nok netop Store Bededag. De fandt bilen hos en gårdejer i Søholm uden for byen, i sin nu matte og snavsede mørkeblå lak stod Cadillac'en på halvflade dæk i en garage, med mudder op til navene. Forkromningen trængte til at blive fornyet og der var flere revner i det mørkeblå læderindtræk. Kalechen var miserabel og det løse vindspejl foran bagsædet var forsvundet. Gårdejeren fik dog liv i motoren, som hostede i gang – så vidt Camre husker stod der 300.000 km på tælleren (senere er dog tallet 28.000 nævnt). Der blev forlangt 12.000 kroner for vognen. Historien var at godsejeren på Løgismose i midten af halvtredserne havde fundet vognen for gammel-dags. Den blev til salg for 800 kroner og blev via en bilhandler i Fåborg solgt til gårdejer Hans Rasmussen. Han lod den gå i arv til sønnen – de brugte den efter sigende blandt andet til at køre kartofler og grise i. Camre og Stoffregen kunne se at der skulle ofres mange penge på vognen og bød 8.000 og bad om betænkningstid. Men da de 14 dage efter kom igen var bilen solgt til en smede- og mekanikermester i Ringe for de 12.000.

På det punkt er historien nok ikke helt korrekt, og prisen muligvis heller ikke, for køberen var vort mangeårige medlem, Cadillac-samlere, den da 24-årige blikkenslager Palle S. Jensen, der oplyste at han snupede vognen for næsen af Claus Ahlefeldt på Egeskov. I urestaureret stand blev vognen dog et års tid udstillet på Egeskovs veteranbilmuse-

um. Mange ældre medlemmer af DVK husker, at Palle havde store planer om at sætte kongevognen i stand, men det blev ikke rigtigt til noget, og i 1974 bukkede han under for et tilbud fra amerikaneren Roy Warshawsky, der handlede med biludstyr og reservedele til ukurante bilmodeller i Chicago – og desuden samlede på biler med fyrstelig fortid. Prisen var en hemmelighed, men rygtevis langt over en kvart million kroner. For skams skyld meldte Warshawsky sig ind i Dansk Veteranbil Klub nogle år. På et tidspunkt lånte han, efter forlydende mod et depositum på 10.000 dollars, den dansk tegnede kølerfigur af kongehuset for at lave en afstøbning. For at opsnuse alt om vognen spiste Warshawsky frokost med B. Bülow-Jacobsen og hans søn Jan på d'Angleterre, Jan besøgte ham året efter i Chicago og fik æren af at bringe kølerfiguren hjem igen og aflevere den på Amalienborg.

Nu er Warshawsky død og boet har sat vognen på auktion. Næst efter Hammel-vognen må den siges at være det bilmæssigt største danske klenodie, og den burde stå på Nationalmuseet, Frihedsmuseet – eller måske mere praktisk på Danmarks Tekniske Museum. I mangel af det i en af de private samlinger. Eller hvad om den kom tilbage til kongehuset – den kunne stadig gøre samme fyldest som i gamle dage.

Men hvem kan betale?

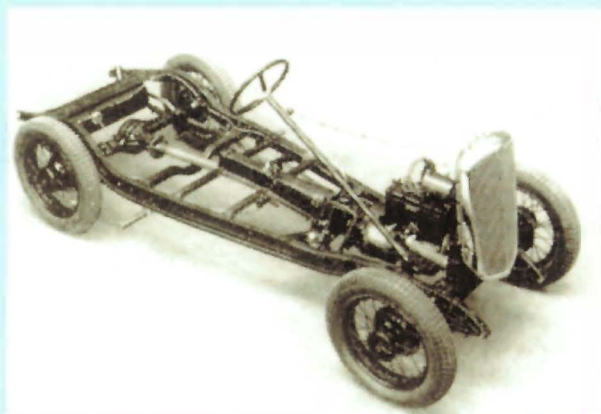
Og så er der den lille krølle på historien at på vej hjem fra den mislykkede færd til Fåborg stødte Camre og Stoffregen mellem Fåborg og Svendborg på den Buick 67 1934, som de i fællesskab købte og som Stoffregen har den dag i dag og som blev beskrevet i Veteran Tidende i juni. oer

PS: Jeg er ikke helt sikker på at det var Cadillac'en, Montgomery netop kørte over Rådhuspladsen i. Han blev nemlig også – som senere Churchill – befordret rundt i byen i Ragoczys åbne Humber, den der i dag står i Strøjer Hansens samling.

Månedens køretøj

MORRIS 8 1934

Tekst og fotos Hans Pedersen



Tekniske specifikationer:

4 cyl. motor, sideventilet rækkemotor, 57x90 mm på 918 ccm.

23,5 hk/4.000 omdrejninger (serie E fik 29,5 hk).

Elektrisk SU benzinpumpe, SU karburator.

Gearkasse: 3 gear frem, 1 bakgear. Synkroniseret i 2. og 3. gear.

Hjul på pre-series og serie I Magna trådhjul, derefter pladehjul.

Bremser: Hydrauliske, fabrikat Lockheed.

Kølesystem: Indeholder 8,8 liter vand, ingen vandpumpe og ingen termostat.

El-system: Lucas 6 volt.

Akselafstand: 2286 mm.

Længde: 3600 mm.

Bredde: 1400 mm.



**Hvad kan være mere engelsk end ovennævnte Morris 8 fra 1934?
Jeg kan forestille mig den liste rundt på de små engelske veje eller måske
parkeret foran den lokale pub. Den er bare så engelsk at se på og køre i.**

Morris var jo et særdeles populært engelsk bilmærke, og fabrikken var beliggende i Cowley, en forstad til Oxford i England.

Manden bag Morris-bilerne var William Richard Morris, senere Lord William Nuffield.

Men med Morris-bilerne som med så mange andre berømte biler – det hele begyndte med cykler.

William Richard Morris blev født i 1877 og døde i 1963.

Som 17-18-årig begyndte Morris at reparere cykler i Cowley. Han nøjedes ikke med at reparere cykler, inden længe begyndte han at fremstille cykler, senere også motorcykler.

William Morris begyndte for alvor at tænke på en produktion af biler i 1910, og hans første bil var fremme på markedet i 1913, hvor han grundlagde Morris Motors Ltd. Det var en Morris Oxford med et 2-personers karrosseri.

William Morris rådede ikke over megen plads til produktion af biler, så alt blev i begyndelsen købt hos underleverandører. Resten af historien om William Morris er beskrevet tidligere, så det vil vi ikke komme ind på her, kun nævne at mærket



var kendt i Danmark fra begyndelsen, om end forhandlingen foregik lidt i spredt fægtning indtil den blev solidt forankret hos Nellemann.

Men interessant er det at også Morris-eventyret begyndte med cykler.

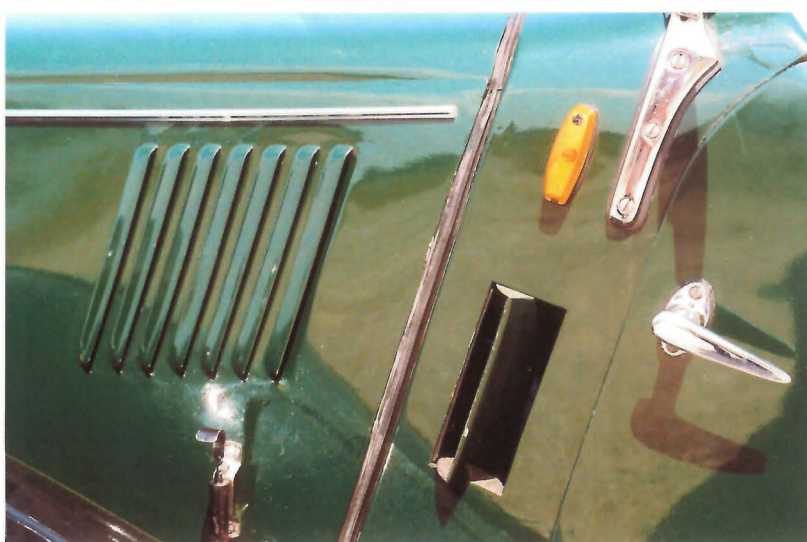
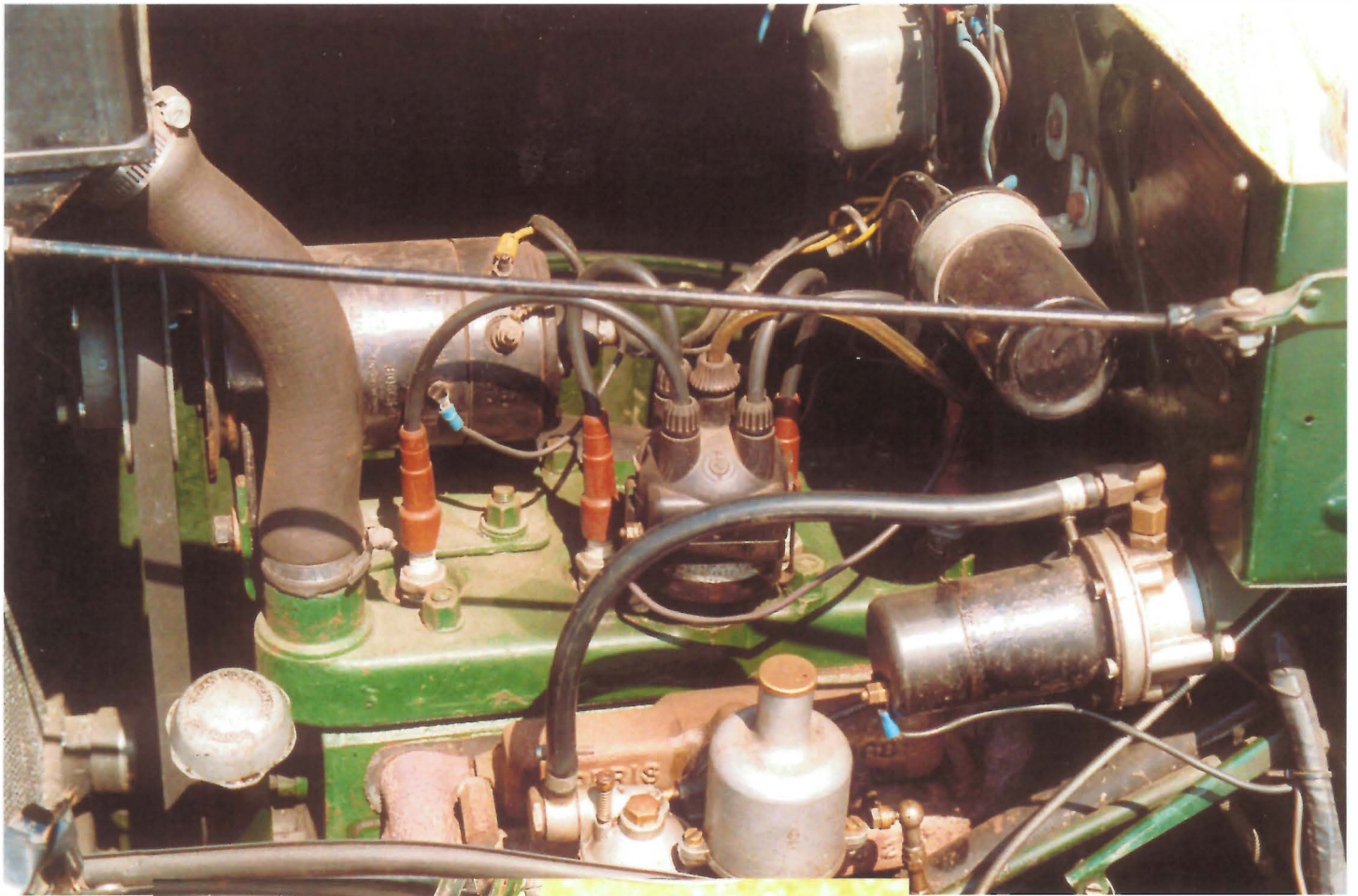
I Danmark blev den lille Morris 8 (eller rettere Morris Eight) i 1930'erne meget populær.

På London Motor Show blev den vist i oktober 1934 som afløseren for Morris Minor, og stadig som den mindste i et meget stort modelprogram. Den nye Morris 8 havde et karrosseri med mere moderne linier

end Minors meget lodrette og kantede. Der var fire karrosserityper, 2- og 4-dørs lukkede modeller (som begge kunne fås uden eller med solskinstag) og 2- og 4-personers åbne, begge todørs – den 2-personers blev kaldt two-seater (herhjemme vist oftest roadster eller sport), den 4-personers tourer. I det ydre adskilte de to åbne sig mest fra hinanden ved at den topersoners havde lidt mere skrå bagende.

Minor havde oprindeligt en motor med overliggende knastaksel, senere kunne også en sideventilet fås,



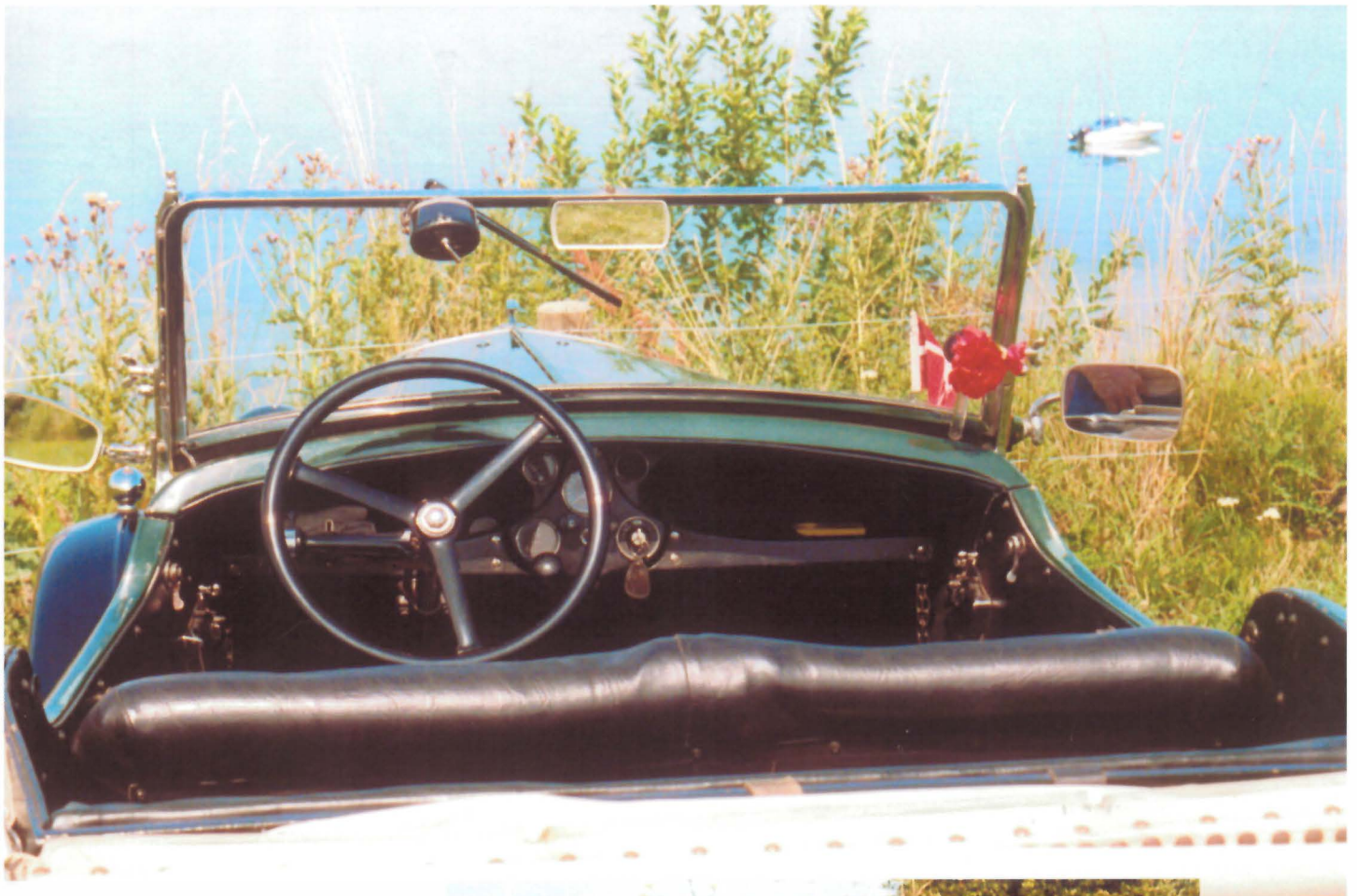


men med Eight lagde Morris sig fast på en robust, lille sideventilet motor i en meget lang årrække.

Morris Eight produceret tidligere end juni 1935 blev betegnet som pre-series, men de var praktisk taget fuldstændig identiske med serie I.

Fra 1934 og frem til efteråret i 1938 blev der i alt produceret ca. 218.000 Morris 8, heraf ca. 33.000 stk. åbne.

Fra juni 1935 hed modellen serie I, den lidt ændrede model i 1938 hed serie II, trådhjulene var erstattet af pladehjul, kølerkappen var nu lakeret og der var til gengæld et par brede kromstriber ned ad kølerelementet. Den af udseende meget ændrede i 1939 hed serie E. Det var denne udgave med forlygterne indbygget i skærmene der dukkede op igen efter krigen. Serie E blev fremstillet som lukket 2- og 4-dørs, men de åbne var alle todørs 4-personers. Serie E blev fremstillet til 1948 og afløst af Minor, senere 1000, der i bund og grund var en direkte ætling af Morris Eight. De lukkede modeller havde interiør med poleret ægte mahogni. De første serier Eight var næsten altid tofarvede, den todørs lukkede uden solskinstag kunne dog fås helt sort. Og Morris 8E var normalt sort, uan-



set om de var åbne eller lukkede. Herhjemme sås dog et par flødehvilde tourere. En af dem vandt Kurt Christensen Danmarks-mesterskaber på bane med så sent som omkring 1950 – men sandheden var at han havde lagt en FIAT 1100 motor i sin Morris.

Også varevognsmodelerne var uhyre populære, de var indtil 1940 stort set identiske med serie I og derefter lignede de indtil 1953 serie E men med fritstående forlygter. Det britiske postvæsen brugte en særudgave som var en krydsning mellem forgængeren Morris Minor og Morris Eight.

I 1939 præsenterede Wolseley en Eight der var en luksusudgave af Morris 8. Den kom først i produktion efter krigen.

På hjemmemarkedet var kofangere og afviservinger på Morris Eight ekstraudstyr, herhjemme var det standard. Afviserne var indfældet i vognsiden, på de lukkede foroven bag forreste dør (der var så små spejle inden i vognen så man kunne forvise sig om at vingerne slog ud) på de åbne forneden bag døren, virkelig et raffinement. Også de hydrauliske bremses var lidt usædvanligt på





det, men leder naturligvis stadig efter et sådant.

Vagn har ellers tidligere kørt meget på motorcykel, men på hans "gamle dage" er det noget mere bekvemt med en bil, men for stadig at have den "frie" fornemmelse skulle bilen være åben – og det blev den så.

Vagn har hovedrepareret motoren, og har på det seneste gået bagtøjet efter, så bilen kører aldeles fremragende. Vagn overlader rattet til under-tegnede, så jeg virkelig kan prøve den lille engelske bil. Bilen starter omgående, og jeg er parat til "take off" – men som tidligere nævnt – bilen er lille, og mine sommersandaler er for store til de tæt placerede små pedaler. Med bare tæer går det meget lettere, og det danske sommer-vejr siger 30 grader, så hvorfor ikke. Med kalechen nede har jeg frit udsyn hele vejen rundt. Privat kører jeg Ford V8 fra 1936 med over 100 HK, så stor er min forbavselse da jeg skal starte i 1. gear. Jeg synes ikke rigtig der sker noget. Jeg giver mere gas og Morris'en kører fremad. Videre op gennem 2. og 3. gear der begge er synkroniserede. Hurtigt bliver jeg

med bilen, og jeg er ganske overrasket over, hvor let den er at køre. Det gælder både styring og bremses, og motoren går meget blødt. Alt i alt en særdeles positiv fremfærd i denne elegante lille Morris 8. Mange ældre 4-cyl. veteranbiler "tøffer" jo i motoren, men denne Morris 8 "tøffer" ikke – den nærmest "spinder" som en lille symaskine. For mig er det overraskende.

Men det er helt klart at med 23,5 hk

er der ikke meget spræl i bilen, man skal absolut have god tid. Foran i bilen er der rimeligt god plads, men man sidder tæt op ad hinanden. Når først bilen er kommet i 3. gear og hastigheden er kommet op på 50 km/t, da kører bilen virkelig godt.

Det er let at komme ind og ud af bilen, de 2 døre er hængslet bagtil, dvs. dørene "går den forkerte vej". Kalechen er let at slå op og ned, og forruden kan lægges helt ned, hvilket vi



1935 pre-Series 4-door Saloon with sliding head.
(Price: £142 10s.)



1935 Series I 2-seater Tourer. (Price: £118;
bumpers and trafficators £2 10s. extra.)

1935 Series I 4-door Saloon. (Price: £120;
bumpers and trafficators £2 10s. extra.)



1937 Series II 4-seater Tourer. (Price: £128.)

1939 Series 'E' 4-seater Tourer. (Price: £135.)



1939 Series 'E' 4-door Saloon with sliding head.
(Price: £149.)

© KENNETH RUSH

Kilde: Profile Publications, The Morris Eight.

også prøvede. Så mærker man virkelig blæsten mod sig, men på denne herlige sommerdag er det en ren fornøjelse. Både two-seater og tourer har sidestykker til at knappe på og er fra fabrikken rigeligt forsynet med

udsyn. Herhjemme blev en meget stor del af kalecherne bygget om i tidens løb, så det er sjældent man ser en original. Der er også tit for megen forkromning.

Veteran Tidende siger tak til Vagn Christensen og familie, tak for en tur i en dejlig sommerbil på en dejlig sommerdag.

DINER TRANSPORTABLE

Så er der serveret. Dagens varme ret kommer fra motorrummet

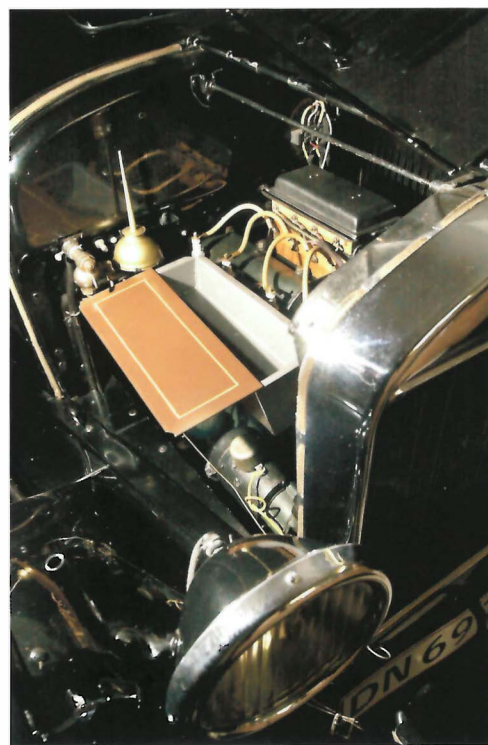
Af GORM ALBRECHTSEN,
Herning Folkeblad

Lad blot de nye biler vigte sig med satellitnavigation, fartkontrol og elektronisk styret affjedring. Veteranbileksperten Poul Hedegaard fra Sunds kan slå dem alle med sit splinternye rullende Ford T køkken. Det er Diner transportable anno 1920'erne, hvor man købte benzin på servicestationer, men havde langt til den varme mad undervejs i bilismens barndom. Helt i modsætning til i dag, hvor det er sværere at få benzin end ristede pølser og varme rundstykker på en dansk servicestation.

Hvad kan man egentlig ønske sig mere? Et varmt måltid mad tilberedt i bilens motorrum, nydt i det grønne en varm maj-dag sammen med gode venner, mens undrende tilskuere ser til over deres tørre klemmer og klamme sodavand. Sådan var billedet i det gamle Abildå brunkulsmuseum en lørdag, da Poul Hedegaard testede sin nyeste produktion med en frokost i det grønne.

Hemmeligheden er en firkantet metalboks, som rummer middagsingredienserne og hægtes på udstødningsmanifolden i den gamle Ford T. I sin tid var det ekstraudstyr til de gamle biler, og nu efterlaves boksen i smuk finish og kan leveres fra Sunds for 365 kroner.

På forhånd var kalkun-schnitzler, hakkede grønsager, gennemskårne champignoner, løg, gulerødder, paprika, karry, salt og peber samt koncentreret tomatpure, lidt soya og Tuborg samt fløde placeret under staniol i metalkassen, som blev hængt på udstødningsmanifolden. Ved frokosttid steg en liflig madduft op fra motorrummet, og mens campingbordet blev dækket og kølig vin og vand blev sat frem, blev den herligste varme ret øst op på tallerkenerne. Der manglede egentlig kun friskbagt brød for at fuldende det nostalgiske



Den mystiske metalboks, hvor maden placeres under et skydelåg og under kørslen forvandles til en varm ret. Boksen er hængt direkte på bilens udstødningsmanifold.

billede. Men det kan klares. Hertil behøves blot en Ford T mere og endnu en „MODEL T COOKER AND BAKER“. Som navnet antyder kan man både koge middag og bage brød i den mystiske metalkasse oven på motoren i de gamle biler.



Poul Hedegaard med sit rullende gadekøkken. Der er sat mad over under staniol i varmekassen. Han overvejer nu at producere den gamle Ford T-opfindelse i en form, så den også kan anvendes i Ford A-biler.

Poul Hedegaard hælder kølig hvidvin op, mens bysbarnet Jens Jørgen Jensen, Sunds ved Herning, øser den varme ret op fra metalkassen på campingbordet bag den gamle Ford T.



Til indvielse af Nimbus Museet i Horsens



170 herlige Nimbusser i alle afskygninger samlet på pladsen omkring museet.

Hvad er vel mere herligt end at være bagsædepassager på sin svigersøns flotte røde Nimbus og med sit barnebarn på 7 år i sidevognen, på vej til indvielse af det ny Nimbus museum ved Industrimuseet i Horsens. Den oplevelse havde jeg Store Bededag i flot solskinsvejr. Museet beskrev P.E. Hansen i sidste nummer af Veteran Tidende.

Det var en spændende oplevelse at samles med omkring 170 Nimbus motorcykler på pladsen omkring museet, og dermed være med til at skrive dansk teknisk kulturhistorie.

Indvielsen fandt som nævnt sted fredag den 11. maj 2001, Store Bededag. Kl. 14.00 indledte museumsinspektør Ole

Puggaard med et citat fra en af vore dejlige sange "Det er i dag et vejr, et solskinsvejr", og fortalte derefter om hvordan det var lykkedes at få skabt grundlag for at kunne etablere museet. Derefter talte viceamtsborgmester Erik Rasmussen, Vejle Amt, der blandt andet kunne fortælle at han selv var den lykkelige ejer af Nimbus, sluttelig fortalte formanden for Danmarks Nimbus Touring, Jens Bisbjerg Andersen, om arbejdet med og historien bag oprettelsen af museet.

Kgl. Skuespiller Palle Huld skulle have klippet den røde snor over, men han var desværre blevet forhindret, derfor blev det i stedet museumsinspektør Ole Puggaard der med overklipningen markerede den officielle åbning af museet.

Poul Suhr

Åbningens tre hovedtalere, fra venstre viceamtsborgmester Erik Rasmussen, Vejle Amt, i midten formanden for Danmarks Nimbus Touring Jens Bisbjerg Andersen, og til højre museumsinspektør Ole Puggaard.



Mit barnebarn Anne på sin fars herlige Nimbus årgang 1947.



BENZIN

Af Jan Bechmann

Gennem nogen tid har der i VT været en række artikler, der beskriver de konsekvenser en reduktion af oktantallet fra 98 til 95 og overgangen fra rød til grøn benzin har på vore gamle køretøjer.

Jeg er enig med forfatteren Steffen Frølich langt hen ad vejen, men nogle af konklusionerne og de efterfølgende anbefalinger stemmer ikke overens med min egen viden og erfaring, og jeg er heller ikke enig i, at situationen er så alvorlig, som antydningerne i artiklerne. Derfor vil jeg nedenunder forsøge at beskrive situationen, som jeg ser den. Først konsekvensen af skift fra rød til grøn benzin og derefter af oktantsreduktionen.

FRA RØD TIL GRØN BENZIN

I motorer med 'bløde' ventil sæder vil sæderne slides, hvis ikke benzinen indeholder additiver, der virker som smøremiddel.

Motorer med 'bløde' sæder kan feks være motorer, hvor ventilen lukker mod et sæde bearbejdet direkte i støbejernstopstykket eller for sideventilede motorers vedkommende direkte i blokken.

Aluminiumstopstykker er født med ventil sæder i et hårdere materiale, men i ældre al-topstykker er sædematerialet næppe hårdt nok til at klare sig uden smøremiddel, og sæderne må derfor også betragtes som 'bløde'.

Mekanismen bag sliddet på ventil sæder er følgende:

Under kompressions- og forbrændingsslaget belastes ventilen af trykket i cylinderen. Derved deformeres ventiltallerkenen med en ganske lille relativ bevægelse i radiær retning mellem sædet på ventilen og sædet i topstykket som resultat. Uden smøremiddel på ventil sæderne vil denne mikroskopiske gnubben efterhånden reducere ventilspillerummene pga slid på sæderne.

Denne gnubben finder også sted i moderne motorer, men her er ventil-

sæderne så hårde, at den ikke giver anledning til slid, selv uden smøring.

Ved overgangen fra rød benzin (med ventilsøremiddel) til grøn benzin (uden ventilsøremiddel) har man følgende mulighederne:

Lade være at gøre noget, men acceptere at ventilerne ofte skal kontrolleres/justeres og evt slibes

Grøn benzin + tilsætning af smøreaditiv ved hver tankning

Montering af hårde ventil sæder, men næppe alle topstykker har gods nok mellem sæde og kanal til, at dette er muligt

Hvilken løsning man foretrækker afhænger naturligvis af kørselsbehov og temperament. For mit eget vedkommende tanker jeg stadig rød 95 okt, men har en flaske med smøreaditiv liggende i bilen, så jeg kan tanke grønt om nødvendigt. Ekstra prisen per liter er ca 0.25 kr minus prisforskellen på rød/grøn benzin.

Hvis dit køretøj ikke har behov for 98 okt benzin, kan du evt stoppe læsninger her.

REDUKTION AF OKTANTAL

Lidt forbrændingsteori i stærkt forenklet form:

Normal forbrænding

Når stemplet nærmer sig topdødpunkt i kompressionsslaget, springer gnisten i tændrøret. Derved antændes luft/benzinblandingen, og en flammefront udbreder sig 'langsomt' i forbrændingsrummet. Efterhånden som forbrændingen skrider frem, stiger tryk og temperatur i cylinderen.

For at udnytte brændstoffet bedst muligt skal tændingen være justeret sådan, at det højeste tryk i cylinderen optræder, når stemplet igen er for nedadgående, ca 15 grader efter topdødpunkt for at være lidt mere præcis.

I den normale forbrænding udbreder flammefronten sig kontrolleret, indtil hele ladningen er brændt.

Unormal forbrænding: Bankning

Den unormale forbrænding starter normalt nok, dvs med en flammefront, der langsomt udbreder sig i forbrændingsrummet. Den ufor-

brændte blanding af luft og benzin foran flammefronten opvarmes dels af trykstigningen i cylinderen og dels af varmestråling fra den fremadskridende flammefront.

Denne opvarmning af restladningen foregår naturligvis også under den normale forbrænding, men hvis nu temperaturen i restladningen af en eller anden grund bliver så høj, at den selvantænder, ja, så sker forbrændingen af restladningen meget voldsomt, med bankning til følge.

Jo mere af restladningen, der er tilbage, når selvantændelsen indtræder, jo voldsommere bliver tryk- og temperaturstigningen i cylinderen. Situationen kan blive værre endnu, hvis dele af overfladen i forbrændingsrummet, eksempelvis tændrør eller udstødsventil, bliver så varme, at den friske benzinblanding antændes, inden gnisten springer i tændrøret svarende til alt for tidlig tænding.

Får bankning lov at finde sted over et vist tidsrum, er der risiko for skader på stempler, stempelringe, top-pakning, lejer etc.

Ud over bankning findes der andre typer af unormal forbrænding, men de er i denne sammenhæng uinteressante.

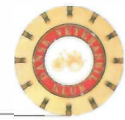
Hvilken indflydelse har oktantallet på forbrændingen?

Populært sagt brænder benzin med lavt oktantal hurtigere end højoktan benzin.

Man kan så spørge: Hvad sker der i en motor, der er 'fintunet' til et bestemt oktantal, hvis man tanker benzin med et lavere oktantal?

Under forudsætning af samme motorindstillinger og driftsbetingelser vil tryk og temperatur i cylinderen være de samme i begge situationer, indtil forbrændingen starter. Derefter vil tryk og temperatur stige hurtigere med den lave okt, pga den hurtigere udbredelse af flammefronten, og da en større del af den samlede ladning når at brænde, inden stemplet er i top, vil motorens maksimaltryk stige og optræde inden de førnævnte 15 grader efter top.

Temperaturen i den uforbrændte del af ladningen foran flammefrontet sti-



ger naturligvis også, men kun hvis grænsen for selvantændelse overskrides, får vi en bankning. Om grænsen overskrides afhænger af oktanbehov, motorindstillinger og driftsbetingelser.

Motorens oktanbehov

Da kompressionsforholdet i vid udstrækning bestemmer tryk og temperatur i cylinderen, når forbrændingen starter, har kompressionsforholdet en meget stor indflydelse på det nødvendige oktanbehov.

Generelt gælder, at højt kompressionsforhold kræver højt oktantal. Alt efter udformning kan andre faktorer, f.eks. forbrændingsrummets facon og tændrørets placering, have indflydelse i både positiv og negativ retning på oktanbehovet. Derfor kan man desværre ikke give nogen præcis regel for det nødvendige oktantal på basis af kompressionsforholdet alene.

Bilfabrikkernes angivelser af en motors oktanbehov er derfor baseret på forsøg. Der er naturligvis lagt en sikkerhed ind for at tage højde for fremstillingstolerancer, og for at motoren skal kunne anvendes under stærkt varierende driftsforhold uden at banke.

Motorindstillingernes indflydelse på bankning

Tændingsindstilling

Justerer man motoren til sen tænding (dvs. tænding færre grader før top), vil tryk og temperatur i tændingsøjeblikket ganske vist øges, men da en mindre del af den samlede ladning brænder, inden stemplet når topdødpunkt, reduceres motorens maksimaltryk. Maksimaltrykket vil optræde senere, og oktanbehovet vil reduceres. Det er med andre ord muligt at kompensere for et lavere oktantal ved at forsinke tændingstidspunktet. I den litteratur jeg har gennemgået i forbindelse med denne artikel, har jeg et enkelt sted set en tommelfingerregel, der siger, at en reduktion af oktantallet fra 98 til 95 modsvarer af ca. 5 grader senere tænding. Hos Teknologisk Institut har jeg fået oplyst ca. 4 grader senere tænding.

Værdierne er naturligvis gennemsnitsværdier, men de viser størrelsesordenen af den nødvendige korrektion. Mit gæt er, at en 4-5 grader senere tænding sammen med reduktion i oktantallet fra 98 til 95 kun vil reducere motorens topydelse med nogle ganske få procent.

Luft/benzin forhold

Luft/benzin forholdet har indflydelse på flammefrontens udbredelsehastighed. Den højeste hastighed optræder ved et blandingsforhold på ca. 12:1, dvs. ved det blandingsforhold, hvor motorens effekt er størst.

Justeres karburatorens blandingsforhold væk fra denne værdi, reduceres flammefrontens udbredelsehastighed. Tendensen til bankning reduceres ved såvel federe som mere mager blanding. Mager blanding skal man dog holde sig fra, da den af andre grunde øger risikoen for gennembrændte stempler.

Driftsbetingelsernes indflydelse på bankning

Belægninger i forbrændingsrummet

En ren motor uden belægninger på stempel og topstykke er mindre oktankrævende. Dels fordi belægninger fylder noget, hvorved kompressionsforholdet øges, og dels fordi belægninger reducerer kølingen med en højere lufttemperatur i cylinderen som resultat. Endelig kan glødende belægninger starte forbrændingen i utide.

Indsugningsluftens temperatur

Høj indsugningstemperatur øger temperaturen i cylinderen og dermed tendensen til bankning. Hvis der i forbindelse med luftfiltret findes en 'vinterstilling' med forvarmning af indsugningsluften, bør denne naturligvis ikke anvendes om sommeren. Nogle 'yngre' veteranbiler har termostatsstyring af indsugningsluftens temperatur, og her skal man selvfølgelig sikre sig, at systemet virker.

Kølevandstemperatur

Belægninger i motorblokken og topstykkets kølekanaler reducerer motorens varmeafgivelse til kølevandet. Det betyder højere godstemperaturer

og dermed højere lufttemperatur i cylinderen med øget tendens til bankning. Høj kølevandstemperatur har samme virkning.

Af hensyn til cylindersliddet bør kølevandstemperaturen hurtigst mulig bringes op på ca. 80 grader og holdes på 80-85 grader.

Motorens omdrejningstal

Størst tendens til bankning ved lave omdrejningstal.

Gasspjældets stilling

Når motoren under dellast kører med et delvist åbent gasspjæld, vil der forekomme et trykfald over spjældet. Det betyder lavere tryk i cylinderen når kompressionen starter, og dermed lavere tryk og temperatur i tændingsøjeblikket. Dvs. mindre tilbøjelighed til bankning ved dellast. Omvendt vil et fuldt eller næsten fuldt åbent gasspjæld i forbindelse med et lavt omdrejningstal (sejtræk) øge tendensen til bankning.

Konklusion

Motoren bør altid have så behagelige betingelser at arbejde under som muligt, og uanset motorens oktanbehov bør man derfor:

Stille luftindtaget efter årstiden (hvis der ellers er en sommer/vinter stilling).

Holde kølevandstemperaturen på ca. 80 grader samt rense kølesystemet, hvis man har mistanke om kraftige belægninger i topstykke og motorblok.

Undgå sejtræk.

Har du hidtil kørt på 98 oktan, men er i tvivl om køretøjets oktanbehov, så prøv at søge oplysninger f.eks. i DVK's bibliotek. Det kunne jo være, at du hidtil har kørt på 98 oktan uden grund.

Er motoren konstrueret til mere end 95 oktan, er der to principielt forskellige muligheder:

Øge oktantallet ved at tilsætte oktanhævende additiver hver gang man tanker 95 oktan eller

Reducere motorens oktanbehov ved at ændre på motorindstillingerne

Hvis jeg selv skulle reducere oktanbehovet, ville jeg ikke ændre luft/



benzinforholdet i karburatoren, men justere tændingen til en 4-5 grader senere tænding. Og så naturligvis være meget opmærksom på motor-gangen det første stykke tid derefter.

Hvilken løsning skal man vælge?

Ja, det afhænger af den beskyttelse af ventilsæderne man ønsker, og om man tanker rød eller grøn 95 oktan. Inden vi ser på mulighederne, skal det lige nævnes, at jeg kun har set to typer benzintilsætningsstoffer omtalt. I den ene type findes kun additiver til smøring af sæderne, i den anden findes additiver til smøring samt additiver der hæver oktantallet. Om der findes en type der kun

indeholder oktanhævende additiver, ved jeg ikke.

Hvis man vælger at tanke rød 95 oktan, så længe den endnu kan fås, er beskyttelsen af motorens ventilsæder OK. Hvis man derfor reducerer motorens oktanbehov, kan man undgå at skulle tilsætte oktanhævende additiver (og smøreadditiv, der er overflødig sammen med rød benzin), hver gang man tanker.

Hvis man vælger at tanke grøn 95 oktan allerede nu, er der flere muligheder:

Tilsætte benzinen en blanding af additiver der hæver oktantallet og smører ventilsæderne

Reducere motorens oktanbehov og

montere hårde sæder i topstykket
Reducere motorens oktanbehov og ofte kontrollere/justere ventilspillerummene

Reducere motorens oktanbehov og tilsætte additiver der smører ventilsæderne

Den sidste mulighed er vel ikke så interessant. Hvis man alligevel skal tilsætte additiver ved hver tankning, hvorfor så ikke tilsætte en blanding der hæver oktantallet og smører sæderne samtidig.

Hvilken løsning der foretrækkes afhænger igen af kørselsbehov og temperament, så det vil jeg overlade til læseren selv at afgøre.

Fakta om brændstof katalysatorer

I forrige nummer af Veteran Tiden- de havde en Jørgen Hansen et indlæg om tin baserede brændstofkatalysatorer, hvor han påstår at det er det rene fup og svindel og at de overhovedet ingen virkning har.

Indlægget bære med al tydelighed præg af at Jørgen Hansen overhovedet ikke har undersøgt noget omkring tin baserede katalysatorer før han udtaler sig.

Indlægget afslører også klart at Jørgen Hansen heller ikke har begreb om hvad det er han udtaler sig om.

Havde Jørgen Hansen sat sig ind i emnet, bare rent overfladisk, ville han hurtigt have erfaret at han med sine udtalelser er i samme bås som den gammel venstre mand der i sin tid udtalte i folketinget. "Hvis det er fakta så benægter a' fakta".

Tin baserede katalysatorer har indvirkning på forbrændingsprocessen af kulbrinte forbindelser. Her taler vi om brændstoffer raffineret (cracket) fra råolie. Benzin, diesel, samt lette og tunge fuelolier til f.eks. skibsbrug, samt naturgas.

Utallige afprøvninger og test over de senere år dokumenterer klart den katalytiske indvirkning på forbrændingsprocessen, således at der opnås

en mere fuldstændig forbrænding af brandgassen.

Dette kan og er målt :

1/ Ved en ændring af restprodukter i udstødning. (renere og mere miljørigtig udstødning)

2/ Ved en højere ydelse pr. tilført brændstofmængde.

3/ Ved mindre afsætning af sod og forbrændingsslagger i motor og på ventiler.

At der frigøres tin partikler fra katalysatoren(Fuelstar) i brændstoffet under passage fremgår af laboratorietest (gaskromatografi).

At der ikke udledes miljøskadelige rester gennem udstødning fra brug af tinbaserede katalysatorer er også bevist og veldokumenteret.

Om man vil anvende en katalysator for at opnå en bedre og renere forbrænding, en bedre udnyttelse af brændstoffet, højere effekt eller bedre kørselsøkonomi, samt "smøring" af ventiler for motorer der har dette behov er jo en helt personlig sag, men man vil gøre sig selv en bjørnetjeneste, hvis man sig nej på baggrund af ukvalificerede udtalelser om at systemet ikke virker.

Taler vi om køretøjer der anvendes til daglig drift kan man anlægge en kold og kynisk driftsøkonomisk betragtning. Her vil udgiften typisk være tjent hjem på et år eller mindre

og katalysatorens levetid er mindst 500000 km. Køre man diesel og mange km pr. år privat eller erhvervsmæssigt (brændstof besparelsen på diesel biler er i gennemsnit 15%) taler vi om rigtig mange penge.

For diesel drift er det også af ekstra stor værdi at sodmængden reduceres og man opnår en generelt renere udstødning.

Men også for benzin biler er der en betydelig gevinst. Målinger på rullefelt viser ofte en effektforøgelse på 5-15% . Her taler vi ikke kun om ældre biler men også om nye køretøjer.

Jeg skal ikke her trætte læserne med en større udredning omkring de mange test og undersøgelser der er foretaget om emnet men blot bringe to tilfældige udtalelser fra personer der arbejder med emnet og som har en videnskabelig baggrund for at udtale sig. Begge udtalelser er hentet fra internettet på de neden for angivne adresser.

T.J.Sprott MSc. PhD. FNZIC.

"Når kulbrintebrændstof som benzin og diesel er i kontakt med metallisk tin-antimon legering, opstår en katalytisk effekt i forbindelse med forbrændingsprocessen. Diverse undersøgelser har tilvejebragt en overbevisende forklaring på et fænomen, som i mange år har været erkendt i praksis, men afvist af ortodokse



brændstof kemikere. Hvis anvendelse af en sådan katalysator resulterer i nedsættelse af sod i udstødningen, er det evidenter at katalysatoren tilføjer metalpartikler til brændstoffet og at partiklerne har en katalytisk funktion. Monteret korrekt giver disse katalysatorer en tilnærmelsesvis total forbrænding af brændstoffet ved katalysering af iltning processen. Hvad angår brændstofbesparelse og konsekvent reduktion af den atmosfæriske forurening, vil en universal anvendelse af denne teknologi, sandsynligvis være det største praktiske enkelt skridt for opfyldelse af dette mål. Brændstofbesparelsen er parallel med en reduktion i drivhusgasserne.”

Ovenstående er oversat fra denne internet side: <http://www.simnet.is/david.comtec/index.htm>

Om hvem J.T.Srott er og hans baggrund se denne side, eller søg blot på J.T.Srott på google.com. <http://www.pnc.com.au/~cafmr/srott/>

Den anden udtalelse er fra **Dr. Peter J.Mason PhD BSc(Hons) GIMechE**. School of Mechanical, Aeronautical and Production Engineering, Kingston University, London.

”Operationel analyse af brændstof katalysator enhed.

På vejene af en større bilfabrik, tester Kingston Universitet for tiden en brændstof katalysator enhed.

Enheden er opgivet til at give en effektforøgelse på op til 15% og reducere udstødning med op til 50%.

Enheden renser motor ved at fjerne kulstof aflejringer på stempelkroner

og topstykke. Enheden vil også til-lade ældre motorer, designet for blyholdig benzin, at bruge grønbenzin uden tab af effekt. Diesel versioner af enheden er også på markedet. Indledende test, med universitets eksisterende motortest faciliteter, indikerer opmuntrende resultater, helt på linie med fabrikantens forventninger. Et mere tilbunds gående test program med et bredt udvalg af Daewoo motorer er for tiden undervejs.”

Ovenstående er oversat og hentet fra denne internet side: <http://www.kingston.ac.uk/~mapeng1/research/research/automotive.htm>

Af universitets oplysninger fremgår det at Dr. Peter J. Manson for tiden udfører projekter for, Daewoo Motor Company (nu under GM), Mitsubishi, BP/Amoco, Nicholzen McLaren, AVL Powertrain og Vector Engineering.

OER skriver i juli nummeret af VT side 32. ”Et fransk institut, der er identificeret som UTAC, skriver i en rapport fra december 1999 at det finder det godt gjort at metalpartikler frigøres fra Fuelstar katalysatoren i brændstoffet”

Jeg vil blot oplyse i den forbindelse at UTAC er en offentlig testinstitution og fransk bil industris flagskib samt et af de internationalt mest anerkendte institutioner på sit felt. UTAC har sin egen store test bane ved legendariske Monthléry. <http://www.utac.com/PAGES/present.htm>

Med venlig hilsen
Steffen Frølich

FOR EN ORDENS SKYLD

Jørgen Hansen er i højeste grad fagmand og ved hvad han taler om, og han fandt anledning til at påpege nogle fysiske og kemiske lovmæssigheder. Jeg har efterkontrolleret dem hos den bedste ekspertise.

UTAC er nok godkendt af de franske myndigheder til visse kontrolopgaver og anvendt til betalte opgaver af bilindustrien og andre, men er ikke nogen offentlig institution.

I sidste blad var nævnt en positiv afprøvning af en Renault Laguna årgang 95. Det bør nok tilføjes at samtlige versioner ifølge fabrikken er lavet til at køre på blyfri benzin, de fleste med oktantal 95, for visse motortyper ned til 91.

O.E. Riisager

Rød og højoktan benzin synger på sidste vers.

Kom du ikke med i første hjemkøb af katalysator ?

Så du kan køre på grøn lavoktan, i stedet for rød højoktan.

Så er chancen der igen.

Jeg er villig til at organisere endnu et hjemkøb. Vi skal blot bestille mindst 100 stk. Første gang blev det til 200 stk. Se side 9 VT april nummer.

Katalysator monteres direkte på benzin slangen før karburator. Katalysator indeholder tin og antimon som sætter sig på ventil sæder og yder beskyttelse mod ventil slid.

Du kan køre på en lavere oktan på grund af at katalysator forbedre brændværdi i benzinen. Du opnår samtidig en mere miljørigtig udstødning, med lavere forurening.

Personligt har jeg afprøvet katalysator på min Audi 100 GL der er specificeret til 99/98 oktan rød. Den har nu problemfrit kørt på 92 grøn i 4 måneder.

Vil du vide mere om brug af brændstof katalysator så gå ind på www.fuelstar.com eller søg på fuel catalyst i de mange sider om dette emne.

[Jeg kan også sende dig liste over talrige afprøvningsrapporter](#)

Katalysator skal passe til motor størrelse.

Ring eller mail og hør om hvilken størrelse du skal bruge, samt om pris.

Du kan kontakte mig på:

Steffen Frølich

Telefon 3253 5922 fax. 3253 6032

e.mail, sfrolich@vip.cybercity.dk





NYE MEDLEMMER

DVK

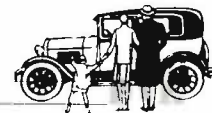
Ole Møller	Tapsøre Vestergade 13	6070 Christiansfeld	4018 3889	
Brian Stoltze	Søsumvej 4	3660 Stenløse		
Søren Brandt	Nyvej 13 B	4632 Bjæverskov	5687 1077	
Tager Meier	Dyssegårdsvej 33	4621 Gadstrup	3324 2580	Cadillac
Ove Pedersen	Poppelvej 7	2630 Tåstrup	4399 5997	Triumph TR 4
Jens Hauge Jacobsen	Kærsangervej 20 2.tv.	2400 København NV	3888 8063	Triumph TR 6
Bjørn Quistorff	Skjoldgårdsvej 5	2920 Charlottenlund	3964 0315	
Kristian Hansen	Vestervangen 30	4550 Asnæs	5962 8110	
Frank Holmskov	Strandvejen 92 B	7120 Vejle Ø	7581 6292	Willys
Henry Pedersen	Tollerup Strandvej 1	3370 Melby	4798 7154	Chevrolet
Kim Bruns	Lykkegårdsvej 3 kl.	6000 Kolding		
Henning Schou	Skolevej 9 A	2791 Dragør	3253 8494	Volvo Amazon
Bjarne Larsen	Dalvejen 7	3600 Frederikssund		
Jens Christian Hansen	Amagerbrogade 16 1. th.	2300 København S	3254 1700	
Steen Ulrik Pedersen	Hammersholt Byevej 38 Børstingerød	3400 Hillerød	4817 2117	Packard 626
John Henriksen	Hvillumsvej 4 Lind	7400 Herning	9712 5777	Hupmobile
Karsten Olesen	Bundgårdsvej 3	7430 Ikast	9715 6121	
Niels Peter Lisgaard	Henrikholms Alle 81	2950 Vedbæk		
Kristian Sand Milton Hansen	Tulstrup Have 11	3400 Hillerød	4822 9090	
Michael Sandgaard Andersen	Duelandsvej 12	8220 Brabrand	8626 4641	
Svend Gideon Olsen	Snoldelev Bygade 14	4621 Gadstrup	4619 1529	MB 300 SEL
Jørgen Fog Larsen	Fredensvej 12	5900 Rudkøbing	6251 1181	
Henning Evers	Skrejrupsvej 16	8410 Rønde	8637 9989	
Elvin Christensen	Vittarpsvej 10 Ådum	6880 Tarm	9737 6386	Volvo PV 544
Per Sten Pedersen	Mågevej 13	7600 Stuer	9785 1401	
Jesper Fristeen	Højdevej 10 4. th.	2300 København S	3297 8430	
Michael Grewy	Skovbakken 18a	7000 Fredericia		
Allan Timm	Godthåbsvej 184	2720 Vanløse		
Kim Hansen	Roskildevej 145 C	2620 Albertslund		
Thomas Erik Westenholz	Vejlesøvej 90	2840 Holte	4542 4192	
Alex Puggaard	Børglumvej 21 vær. 207	8240 Risskov	8937 9277	
Torben Rønje Ravnsholtgaard	Skovmosen 7	3450 Allerød	4816 1565	
Søren Smedegaard Mavrogenis	Upsalagade 3 3-2	2100 København Ø	3543 2970	VW Karmann-Ghia
John Keller-Larsen	Kastbjergvej 32	2750 Ballerup	4465 3738	MG TA
Michael Lyng Strange	Rørholmegade 18 3. tv.	1352 København K	3315 8080	Oldsmobile
Søren Langgård Larsen	Egebakken 4	3520 Farum	4495 6108	Austin-Healey
Kim Ginnerup Christiansen	Søndervej 14	2750 Ballerup	4465 2188	
Bjarne Vagn Sørensen	Damvejen 10	3400 Hillerød	4828 7144	
Finn Sehstedt	Tølløsevej 47	4330 Hvalsø	4640 8890	
H. Ulrik Schrøder-Larsen	Stenløsevej 218	5260 Odense S	6615 2516	
Jens Juhl Johansen	Knudhansens Vej 24 2. tv.	6000 Kolding	2244 9918	
Karl Kristian Dau	Lihmskovvej 2	7182 Bredsten	7588 2038	
Jesper Meincke Hansen	Ormslevvej 249	8260 Viby J.	8628 9405	
Uwe Hansen	Firkløvervej 5	2670 Greve	4390 8554	
Mads Fuglede	Østergaardsvej 198	8340 Malling	8692 8657	
Verner Andersen	Idrætssvænget 9	6855 Outrup	7525 1078	
Nicolaj Fløjborg	Engbækgaardvej 1 Engbæk	7260 Søder Omme	7534 5053	
Christian Hougaard Nielsen	Olfert Fischers Gade 3 st. th.	1311 København K		
Thue Chr. Kirkegaard Madsen	Videvangsvej 1	6920 Videbæk	9717 8036	Alfa Romeo Spider
Ellis Hare	Kvinderup 32	3550 Slangerup	4738 0861	
Henrik René Hansen	Bredgade 42	4653 Karise	5678 9908	Morris Minor
Ole Sonne Svendsen	Møllevvej 18	3720 Aakirkeby	5697 0714	Ariel V.B.
Jens Buhl Ajstrup	Strandvej 81	8340 Malling	8693 3535	DKW RT 250 H
Lars Eriksen	Helligkorsvej 38 st. th.	4000 Roskilde		



Kristian Sørensen	Ryesgade 32 A	2200 København N	3535 3039	
Michael Johst	Rosenørns Allé 32 2. tv.	1970 Frederiksberg C	3535 4691	
Torben Petersen	Rytterparken 26	2765 Smørum	4466 4427	
Ralf Jensen Esben	Snarervej 20	4400 Kalundborg	5951 6321	
Allan Riis	Parkvænget 34	2920 Charlottenlund	3961 5004	
Mogens Rasmussen	Bygaden 61	2605 Brøndby	4363 2229	Chrysler Valiant
Sven Jensen	Østergade 5	5560 Aarup	6443 2424	
Andreas Malling	Fiolstræde 16 3	1171 København K		
Lars Hjorth	Plantagevej 16	3100 Hornbæk		
Frede Boll	Redstedvej 24	7970 Redsted	9776 2168	Lloyd LT 600
Niels Brændekilde	Haderslevvej 59 Jels	6630 Rødding	7455 2101	Ford Taunus GT V6
Torben Matha Justesen	Høedvej 38 Høed	4174 Jystrup	5752 8681	
Mark Ødum	Dybbølsgade 28 4. tv.	1721 København V	3379 2032	
Gunnar Petersen	Centerpladsen 25	6360 Tinglev	7464 2350	Opel Rekord
Kurt L. Larsen	Åvejen 26	4100 Ringsted	5761 1666	Morris Mascot
Svend Ulrich Jensen	Møllegårdsvej 4 Sigerslev	4660 St. Heddinge	2030 6987	Opel Admiral B
Kurt Hansen	Hyldevang 7	7323 Give	7573 5474	
Hans Thomsen	Sønderlandsvej 18	7430 Ikast	9714 0205	Triumph Herald
Jesper Iversen	Sjælsø Vænge 78	3460 Birkerød	4582 6866	
Gregers Højstrup Larsen	Lethsvej 1	4700 Næstved	5577 1557	
Svend Erik Nielsen	Stengårdsvej 10 Bastrup	3540 Lyngø	4818 7119	
Henning Andersen	Århusvej 3	3000 Helsingør	4920 0417	
Peter Andersen	Amalievej 19 4. th.	1875 Frederiksberg C		
Peter Klejnstrup Sørensen	Vesterbrogade 26 B	8000 Århus C	8612 0078	
John Sølvér Davidsen	Gl. Kirkevej 2	8961 Allingåbro		
Robert Sidney Long	Græsvænget 7 Grejs	7100 Vejle	7585 3447	Morgan 4/4
Viggo L. Frederiksen	Enebærvej 13	5260 Odense S	6614 7589	
Bodil Petersen	Østre Alle 51 A	3250 Gilleleje	4835 4610	Porsche 914
Erik Jensen	Askevej 25	3630 Jægerspris	4753 1694	
Martin Olesen	Gellerupvej 26 B	6800 Varde		
Per Chrom-Jacobsen	Højsgårds Alle 42 st.	2900 Hellerup		
Claus Gertsen c/o Scanlico	Skjulhøjalle 49	2720 Vanløse		
Claus Colliander	Fortunvej 50	2920 Charlottenlund		
Kent Jensen	Bøgeskovvej 72 Trelde	7000 Fredericia		
Henning Christensen	Drammenvej 3	6000 Kolding	7553 4812	
Roland Møller	Hovedgaden 73 Hellevad	6230 Rødekro	7466 9226	FIAT 127
Gitte Nielsen	Guldborgvej 1 2. th.	2000 Frederiksberg	3887 6801	Mercedes-Benz 280
Jakob Bønneland Jørgensen	Holevej 21	5290 Marslev		Austin A 40 Somerset
Søren Grasto	Marievej 14	2950 Vedbæk		Porsche 911
Nis Mathiesen	Åmosevej 77 A	4440 Mørkøv	5927 9186	
Kaj Aabye	Skråplanet 11	3500 Værløse	4466 7911	Harley-Davidson WLC
Ole Laugesen	Strudsbergsvej 38	4200 Slagelse	5852 9439	Jaguar XKE
Troels Busk	Kvædehaven 105	2600 Glostrup	4343 4040	Royal Enfield Bullet
Arne Hansen	Damhusvej 95	5000 Odense C	2041 0322	
Klaus Peter Riggelsen	Fjordvej 27	6200 Aabenraa	7462 0370	
Steffen Teist Jensen	Anemonevej 124	8700 Horsens	7564 2586	
Jens Hadden Lund	Barsehøj 29	2900 Hellerup	3924 5505	Jaguar
Susanne Kristensen	Lyngbyvej 4	8000 Århus C	8614 0757	
Ole Nørbæk	Perikonvej 18	8600 Silkeborg	8684 4151	
Elon Cohn	Kildehøjvej 24	3460 Birkerød	4582 3284	
Claus Wello	Byvejen 44 Kildebrønde	2670 Greve	4361 1566	



KØB - SALG - BYTTE



BILER SÆLGES

Chevrolet sedan 1930. Garagefund. Bordeaux med sorte skærme. En ejer før restaurering. Fuld historie. Restaurering præmieret af DVK. Pris kr. 120.000.- Tlf: 57 61 61 80.

Jaguar MK II - 3.8 liter 1967, god stand. Kongeblå med trådhjul. God motor. Velkørende. Godt skindindtræk. Flot i træ og lak. Ring for mere info eller bud. Pris kr. 150.000.- Bernhard Buss, tlf. 48390736.

Ford A 1930 2-dørs. Totalrenoveret, nyt indtræk, org. indreg.papirer Fremtræder som ny. Pris kr. 85.000 Henv. Tlf 7466 9209

Ford A 1931 2-dørs. Adskilt, men komplet, motor er renoveret. Org. indreg.papirer. Pris kr. 19.000 Henv. Tlf 7466 9209

M.G.B roadster 1970, totalt renoveret, sandblæst, epoxy-behandlet, 100% fri for rust, pæn i indtræk, rød, ombytningsmotor gået ca. 3.000 km, synet 03-2001, nyt sæt kofangere og hardtop, kr. 92.500. Henv. Carsten tlf 44486834 eller c.hoegh@vip.cybercity.dk

Audi 80LS 1976, 1300 ccm. med 2 nye umonterede forskærme sælges til restaurering. Reservedelsbil Audi 80S 1500 1973 og reparationsbog medfølger. Kr. 2.500,00 afhentet. Tlf. 46789146 - 40849146

Jaguar XJ 6 4,2 l, årg. 1975, nysynet juni 2001, på sorte nummerplader, kongeblå, originalt beige indtræk - 54.000 km, kun haft 2 ejere, brugt som direktionvogn af første ejer. Manual på engelsk medfølger. Pris kr. 88.200,- Tlf: 55 37 71 06 (Sydsjælland). e-mail: hama@post.tele.dk

Messerschmitt kabinescooter Kr 200 årgang 1962 i stumper. Karrosseri mangler, kan købes nyt. Prisdé kr. 14.000,- tlf. 75945300.

Plymouth Victoria 1934, 2-dørs coupé, 6-cyl. række motor. Rustfri museumsbil. Kr. 138.000,-

Morris 1000 Super 1970, fin motors-tand, monteret med jydæk, kr. 12.000,- Tlf. 28440000

Opel Rekord C Coupé L 1968, synet feb. 2001. Velholdt og velkørende med mange res.dele, vinterdæk og mange bøger og blade.

Kun kr. 33.000,- Tlf. 86815412 - 20865412

Opel G T 1900S 1972, totalt renoveret og synet i 2000. Orig. stand. Pris kr. 85.000,-

Ford 10 1938, 2-dørs, fuldt køreklar og 100% orig. Et sjældent køretøj med DK papirer. Pris kr. 30.000,- Tlf. 86344870 - 25392158

Ford Taunus 12M Super 1965, sorte nr.plader, nysynet, en ejer, meget velholdt, kr. 18.000,- eller højeste bud.

Opel Rekord C 1900 1969, mørkeblå, meget velholdt, nysynet, en ejer, kr. 30.000,- eller højeste bud.

Trabant Fox 1961, kr. 5.000,- eller højeste bud. Tlf. 75931785 - 29782909

Volvo Amazon 1964, velholdt, rød, overgear. Pris kr. 11.000,- Jakob Vibe, tlf. 74661457

Mercedes 230SL 1963, 150 hk, aut., metalblå, imp. Texas 2 ejere, A/C, ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinyl interiør. Nyrenoveret og indregistreret. Pris 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, 39408023

Alfa Romeo GT Veloce 1974. Nuccio Bertones smukke sportscoupé i god og original køreklar stand. 2 liters aluminiums motor, 131 hk, rød, synet efterår 2000. Ikke vinterkørt. Pris kr. 58.000,- Flemming Ibsen 39617125

MG Midget Mk III 1971, blå, sorte nr.plader, synet glat juni 01, 217.000

km, motor renoveret ved 200.000 km. Sebring-front, orig. front med-flg., vinteropstaldet. Samme ejer siden 1974, sælges grundet flytning til Nice. Pris kr. 65.000,- Jannis Valmin, tlf. 48708834 - 27445048

M.G. B roadster 1970, concours stand, rød, sort kaleche og læderindtræk. Forkr. trådhjul. Skal ses.

Pris kr. 125.000,- Jørgen Nordø, tlf. 21403226

Oldsmobile Eighty-Eight 1958, 2-dørs, hardtop, 6,1 liters V8, 4-trins automatgear, servostyring, servobremser, orig. radio, gode diagonal dæk /hvide sider, god stand, kører som en drøm. Var månedens køretøj i VT april 2001. Holder syn til 06-2008. Pris kr. 125.000,- Tlf. 64791985

Audi 100 S Coupé 1971, meget rusten, men mange gode dele, døre, motorhjul, bagklap, kofanger, ruder, baglygter m.m. Danske papirer. Tlf. 75653422 - 20194444

Triumph TR6 1970, US, concours stand, kr. 148.000,- Tlf. 49193326

Opel Kapitän 1954, god stand, kører godt, ingen rust, flot krom. kr. 45.000,-

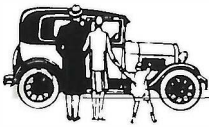
Mercedes Benz 280S, model 108 1971, rigtig flot og velkørende vogn. synet 2000. Kr. 45.000,- Tlf. 74651748

BILER KØBES

Cadillac 1959, 4-dørs, hardtop/6 windows/terresetag. Stand underord. Evt. byttes med nys. Chevy 1951, 4-dørs og/eller nys. Opel Kadett Coach 1937. Tommas, tlf. 56 14 00 16. Email: andorra@get2net.dk

MC SÆLGES

Terrot Champion 1929 350 cc 1-cyl. topventilet. Speciel 6-days model. Urestaureret men komplet. Kan startes. **BSA B33** 1954, køreklar. **Lambretta 150 LD** 1955 scooter,



KØB - SALG - BYTTE



150 cc. Restaureret og synet. Kr. 11.500. **Harley-Davidson** 1930 2-cyl. 750 cc. Afmeldt siden 1960. Pænt restaureret, malet af Maler Hans i København. Gl. papirer osv. Niels Palle Nielsen, tel. 65314152.

DELE TIL BILER KØBES

Abarth 595/695 originale dele købes: alt har interesse, motordele, instrumenter, fælge, emblemer, litteratur/brochurer mv., stand underordnet. Henv. Peter Lund tlf. 20469403

FIAT 500 D/N/F original værktøj & rep.håndbøger, samt nye original dele. Henv. Peter Lund tlf. 20469403

Lukket førerhus i metal til pickup 30/31, last AA med døre eller Tudor-karosseri 30/31 med døre. Med venlig hilsen Ole Jagd. Tlf. 32510839

Anhængertræk til Anglia 100-105E samt dele. Ring og få en snak om Ford Anglia. Kjeld Munkby, tlf. 54705290

Til Datsun 1000 1969, h+v nederste bærekugler, orig. res. nr. 40160-18000. Jens Rasmussen, tlf. 86192930, aften 86178002.

Til opbygning af formel racer **Bram BT 38 -F2** 1972 købes bagaksler, støddæmpere, bremsedele (cylindre etc.), stabilisatorer og styretøjsdele. Desuden ståldele, blok, krumtap, plejlstænger, stempler, svinghjul, kobling til 1800 cc Kent Ford motor incl. tørsump. Alt har interesse, også oplysninger, data og foto. Carsten, tlf. 39691490

DELE TIL BILER SÆLGES

Nova motor, aluminium indsugningsmanifold PFN-68 for vertikal montering. Nova glidespjæld med venturi indsats og nye teflon belægninger (uden aksler og spjæld). begge dele som nye sælges for kr. 3.200,-

Topstykker nye/brugte. Fiat 500/600/1100/1400/1300 samt Simca

Aronde. **Kofangerhorn** sæt for og bag til Pontiac, Chevrolet 1950. Henning Jespersen, tlf. 46350679

Til BMW 2002 næsten ny køler og topstykke. Instruktionsbog, Haynes reparationsbog, instruktionsbog til BMW 320. Kr. 1000,- Tlf. 58376106

4 stk. Michelin dæk, 175x13, kun kørt 2000 km. kr. 600,- Tlf. 86815412 - 20865412

Fiat 600, bagklap, rød, fin stand, kr. 400,- **Opel P2**, forklap, grøn, meget fin, kr. 700,- 1 do, rød, nogenlunde, kr. 400,- **BMW 02** serien, 2 dørpaneler, h+v, stk. kr. 100,- **Volvo 164**, gearkasse uden overdrive, god stand, kr. 500,- **Opel P1**, bagklap, lysegrøn, meget fin, kr. 500,- **VW 1200** før 1967, ny forkofanger, rustfri, kr. 700,- **Volvo 142**, oplukkelige sideruder bag, fin stand, stk. 150,- **Vauxhall Viva**, ny kofanger, kr. 500,- Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119

Ford 4-cyl. motor Y eller C. Kun få km. efter komplet renoivering. Brændt udstødning-sventil, ny følger med. Komplet med starter, dynamo, karburator, svinghjul og kobling. Kr. 1.900,- Sylvia S. Sigaard, tlf. 75431539

AUTOMOBILIA

Købes: Nash Ambassador Super 1949: al information om denne vogn med henblik på restaurering, samt dokumentation af tidligere dk indreg.nr.? i form af fotos el lign. ønskes, alt har interesse også dele og litteratur.

Amphicar: al information om denne vogn med henblik på restaurering, samt dokumentation af tidligere dk indreg.nr.? i form af fotos el lign. Henv. Peter Lund tlf. 20469403

Sælges: Thoroughbred & Classic Cars, 1976-1998, kr. 100,- pr. årg. **Grand Prix International**,

1983-1985, kr. 100,- pr. årg. **F1**, 1990-1997, kr. 100,- pr. årg. **Jaguar Quarterly/World**, 1989-1997, 25 stk. kr. 500,- Bladene sælges uden ansvar for fejl og min. salg er kr. 200,- Casper og Carsten Frimodt, tlf. 39691490

DIVERSE

Kompressor, Stenhøj med 300 liter tank og 6 HK motor i god stand sælges for kr. 2.800,00 afhentet. Finn Jeppesen 46 78 91 46 Finn.jeppesen@image.dk

Vinteropbevaring af Classic Cars og mc. Flotte faciliteter og charmerende omgivelser nær Hørsholm. Begrænset plads. Tlf. 48 28 18 86 eller opbevaring@vantage.dk

FDM chaufførarmbind, ubrugt i original æske fra Seifert. Kr. 350,-. Niels Palle Nielsen, tel. 65314152.

Modelbiler & Motorbøger

Velkommen i Danmarks førende specialforretning.

Kig forbi - Vi har de billigste priser:



Postordre til hele landet - hver dag:

SamlerBørsen

Jacobys Alle 2 - 4

1806 Frederiksberg C

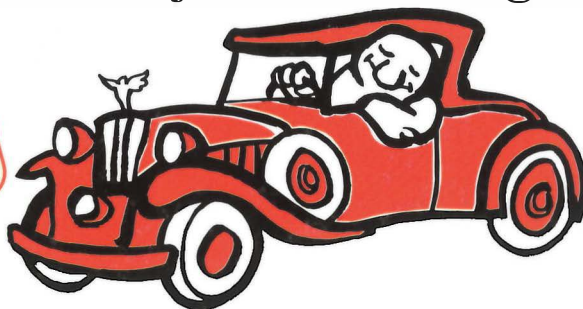
Tlf. 33254022 Fax. 33250622

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

www.samlerboersen.dk

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



Veteran
Forsikrings-
klubben