

# VETERAN TIDENDE




Nummer 305 - November 2001 - 31. årgang



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub





<p><b>Dansk Veteranbil Klub</b>  <b>Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå</b>          Telefon 4914 5906          Telefax hele døgnet: 4914 1114          Giro: 600-4253          Klubsekretær: Dorthé Thies          Telefontid kl. 10-13          e-mail: dvk@vip.cybercity.dk          www.veteranbil.dk</p>	<p><b>Registre</b></p> <p><b>Rover:</b>          Henning Helmer - 4919 2700</p> <p><b>Morris:</b>          Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p><b>Fiat:</b>          Ole Emil Riisager          Se under Veteran Tidende</p> <p><b>Fiat - Efterkrigs:</b>          Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p><b>Renault:</b>          Anker Krarup - 6611 4314</p> <p><b>Opel:</b>          Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p><b>Mødesteder og mødestedsansvarlige</b></p> <p><b>Nordsjælland</b>          Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå          Claus Neble, 38198272          Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg</p> <p><b>Midtsjælland:</b>          Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted          "Steffensgård"          Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198.          Fredensvej 6, 4700 Næstved.</p> <p><b>Østsjælland:</b>          Nygade 3, Klippinge          Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205          Nygade 3, 4672 Klippinge</p> <p><b>Fyn:</b>          Egeskov Veteran Museum, Kvæmstrup          Kontakt: John Jørgensen, 66181212          Firklovervej 6, 5270 Odense N</p>	<p><b>Veteran Tidende</b></p> <p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4700</p> <p><b>Ansvarshavende redaktør:</b>          Ole Emil Riisager DJF          Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk          Fax 4589 1148          e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p> <p><b>Bladteknisk redaktør:</b>          Ole Callesen • 7456 1611          Fax: 7456 3611          e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p><b>Erhvervs-køretøjer, teknisk brevkasse og restaurering :</b>          P. E. Hansen          Torsted Allé 25, 8700 Horsens          Fax 7564 7109          Kun skriftlig henvendelse.</p> <p><b>I redaktionen desuden:</b>          Svend Carstensen          E.W. Neesgaard          Hans Pedersen          Leif Gr. Thomsen</p>									
<p><b>Bestyrelsen</b></p> <p><b>Formand</b>          Peter Løvstrøm Sørensen          Enghavevej 131, Gårsløv          7080 Børkop, 75 86 95 10  <a href="mailto:67mustang@vip.cybercity.dk">67mustang@vip.cybercity.dk</a></p> <p><b>Næstformand</b>          Henrik Thøstrup          Birkevænget 16          2880 Bagsværd, 44 44 56 19  <a href="mailto:henrik.thostrup@teliamail.dk">henrik.thostrup@teliamail.dk</a></p>	<p><b>Sektioner</b></p> <p><b>Ford V8:</b>          Birger Blako - 3294 9397</p> <p><b>Morris 8:</b>          Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p><b>M.G.:</b>          Henning Andersen - 38 79 51 79</p>	<p><b>Østjylland:</b>          Ristrup Hovedgård, ved Sabro          Kontakt: Arne Jespersen, 8698 5504          Skoletoften 12, Grundfør, 8382 Hinnerup          Lars Hoffbeck Krannestrup, 86999161          8530 Hjortshøj</p>	<p><b>Redaktionelt stof sendes inden den 15. til redaktørens adresse. Døg d. 20. for læserbreve og konkurrencesvar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</b></p>									
<p><b>Sekretær.</b>          Bo Ødegaard          Høstbuen 18          2750 Ballerup, 44 64 42 94  <a href="mailto:bo@mobil.dk">bo@mobil.dk</a></p> <p><b>Kasserer</b>          Claude Teisen-Simony          Ved Grønsen 19          2000 Frederiksberg, 38 79 27 94  <a href="mailto:claudet@abdesign.net">claudet@abdesign.net</a></p>	<p><b>Peugeot:</b>          Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p> <p><b>Sokkelund Herreds Køreselskab:</b>          Svend Draaby - 38 71 39 02</p> <p><b>Køreselskab Fyn:</b>          Fritz Knudsen - 66 13 66 10</p> <p><b>Køreselskab Vest:</b>          Erik Hougaard - 75 83 00 49</p> <p><b>Jydsk Køreselskab:</b>          Ivan Kristiansen - 97 12 07 11          aften: 97 11 91 79</p>	<p><b>Midtjylland-Vesterhede</b>          Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig          Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321          Refshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig</p> <p><b>Vestjylland-Sjælland</b>          Højgård, Holstebrovej 17, Spjald          Kontakt: Henning Knudsen, 97381264          Holstebrovej 17, 6971 Spjald</p> <p><b>Sønderjylland:</b>          Lunderup Markvej, Rødekro          Kontakt: Frits Johansen, 7445 9450          Sjøllerupvej 48, 6430 Nordborg</p> <p><b>Sydøstjylland</b>          Børkop Vandmølle, Børkop          Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487          Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted</p>	<p><b>Announcepriser:</b></p> <table border="1"> <tr> <td>1/1 side</td> <td>kr.</td> <td>4.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side</td> <td>kr.</td> <td>2.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side</td> <td>kr.</td> <td>1.250,-</td> </tr> </table> <p>10% rabat ved annoncering i 3 numre eller flere</p>	1/1 side	kr.	4.000,-	1/2 side	kr.	2.000,-	1/4 side	kr.	1.250,-
1/1 side	kr.	4.000,-										
1/2 side	kr.	2.000,-										
1/4 side	kr.	1.250,-										
<p><b>Registre og sektioner</b>          Henrik Schou-Nielsen          Nyhavn 39, 2.          1051 København K, 70 20 62 68  <a href="mailto:dc3@e-box.dk">dc3@e-box.dk</a></p> <p>Bent Friis          Søbakken 29          7000 Fredericia, 75 94 09 97  <a href="mailto:bentfriis@orangenet.dk">bentfriis@orangenet.dk</a></p> <p>Frits Johansen          Sjøllerupvej 48          6430 Nordborg, 74 45 94 50  <a href="mailto:familien.johansen@e-box.dk">familien.johansen@e-box.dk</a></p> <p>Terkel Lund Ovesen          Skovbrynet 6          9000 Aalborg, 98 10 10 97  <a href="mailto:terkel@hasserishus.dk">terkel@hasserishus.dk</a></p> <p>Henning Kjeldgaard Knudsen          Holstebrovej 17          6971 Spjald, 97 38 12 64  <a href="mailto:hkknudsen@orangenet.dk">hkknudsen@orangenet.dk</a></p>	<p><b>Ferdinand Porsche:</b>          Claus Neble - 38 19 82 72</p> <p><b>American Automobiles:</b>          Peter Løvstrøm Sørensen - 75 86 95 10</p> <p><b>Distriktsansvar for medlemspleje, moder, løb, udstillinger m.m.</b></p> <p><b>København og Nordsjælland</b>          Claus E. Neble          Fuglebakkevej 1          2000 Frederiksberg - 38198272</p> <p><b>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm</b>          Ole Poulsen - 54 70 03 58</p> <p><b>Fyn</b>          John Jørgensen - 66 18 12 12</p> <p><b>Jylland</b>          Frits B. Johansen - 74 45 94 50</p>	<p><b>Bibliotek</b>          Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129          Boserupvej 510, 3050 Humlebæk</p> <p><b>Forsikringsforhold</b>          Jørgen Behrendt, 4353 5503          Klintøvej 8, 2665 Vallensbæk</p> <p><b>Forsikring</b>          Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906</p> <p><b>Revision</b>          Poul G. Jensen, 3250 6575</p> <p><b>FIVA</b>          FIVA-pas fås ved henvendelse til:          Svend Aage Tholstrup,          tel/fax 8689 8777, e-mail: <a href="mailto:sat@eed.dk">sat@eed.dk</a></p>	<p><b>Lay-out, sats og tryk</b></p> <p></p> <p>Ole Callesen          Skovhusevej 7, Aller          6070 Christiansfeld • 7456 1611          e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>									

**Forsiden: Ford A Coupé 1931**

**Foto: Hans Pedersen**

**Næste Veteran Tidende udkommer uge 50 2001**

## Indhold

Møder, løb og arrangementer .....	3	Personprofil .....	30
Så kom den .....	4	Fredericia-messe .....	32
Frimærker med postkøretøjer .....	5	Nyhedsbrev fra MhS .....	34
Klubaktiviteter .....	6	Julegaver .....	34
Biltegnerne .....	10	Nye medlemmer .....	35
Fra Ypres til Cortina .....	16	Køb/salg .....	36
BMW marathon .....	18		
Månedens køretøj .....	24		



## MØDER

## November

13. 18.30 Egeskov Besøg hos Statens Bilinspektion i Odense. Tilmeldingsfristen er overskredet.  
 15. 19.30 Rødekro Besøg på Fuglsang Bryggeri. Se Klubaktiviteter.  
 15. 19.30 Spjald Klubmøde.  
 15. 19.00 Nivå-Storkøbenhavn Virksomhedsbesøg Porsche-center Sjælland. Se Klubaktiviteter.  
 17. 14.00 Ristrup Biblioteksdag.  
 20. 19.00 Kværkeby Klubaften  
 27. 19.00 Egeskov Julefrokost. NB Husk tilmelding! Og bemærk klokkeslæt, 19.00.  
 27. 19.00 Klippinge Klubmøde. Besøg af ny bestyrelsesmedlemmer.  
 30. 19.00 Vesterhede Julefrokost. Husk tilmelding.

## December

3. 19.00 Vesterhede Klubmøde.  
 4. 19.00 Ristrup Julefrokost. Bemærk tidspunktet. Tilmelding nødvendig.  
 6. 19.30 Nivå Klubmøde.  
 11. 19.00 Kværkeby Julefrokost. Husk tilmelding.  
 13. 19.30 Rødekro Julefrokost.  
 13. 18.30 Børkop Julefrokost. Bemærk tidspunktet. Tilmelding nødvendig senest 3. december.  
 13. 19.00 Nivå-Storkøbenhavn Julefrokost på Landtransportskolen. Tilmelding og forudbetaling nødvendig. Se Klubaktiviteter.  
 14. 19.00 Spjald Julefrokost. Bemærk tidspunkt og husk tilmelding.

## Januar

3. 19.30 Nivå Klubmøde.  
 7. 19.00 Vesterhede Klubmøde.  
 8. 19.30 Ristrup Klubaften.  
 10. 19.30 Børkop Klubmøde.  
 15. 19.00 Kværkeby Klubmøde.  
 17. 19.30 Spjald Klubmøde.  
 22. 19.00 Klippinge Klubmøde med lidt ekstra.  
 29. 19.30 Egeskov Klubmøde, besøg af Kent Industri om svejsning i aluminium.

## LØBS- OG AKTIVITETSKALENDER

## November

24. Stumpemarked Herning.  
 29. 19.00 Morris-møde hos Willibald Farbmacher, Hjørtevænget 613. Tilmelding senest 26/11 tlf. 4914 5167.

## Januar

30. 19.00 Morris-møde hos Rimmy Tschernia, Krogagervej 39, 2605 Brøndby.  
 Tilmelding senest 28.01 tlf. 4345 2301.

## Februar

28. 19.00 Morris-møde hos Claus Neble, Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg.  
 Tilmelding senest 25.02. Tlf. 2253 5550.

## Marts

21. 19.00 Morris-møde hos Verner Christiansen, Sønderlundsvej 85, 4000 Roskilde.  
 Tilmelding senest 18.03. Tlf. 4635 9520.

## Løb og begivenheder i udlandet

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

Vær opmærksom på at britiske arrangementer kan være aflyst pga. mund- og klovsyge, så undersøg selv. Den hidtidige redaktør af udlandskalenderen har åbenbart opgivet ævret og har ikke ajourført den i flere måneder – har en anden og mere stabil lyst til at overtage hvervet så sig til. Vi skal kun have arrangementer med som absolut har interesse for danskere.





## Så kom den

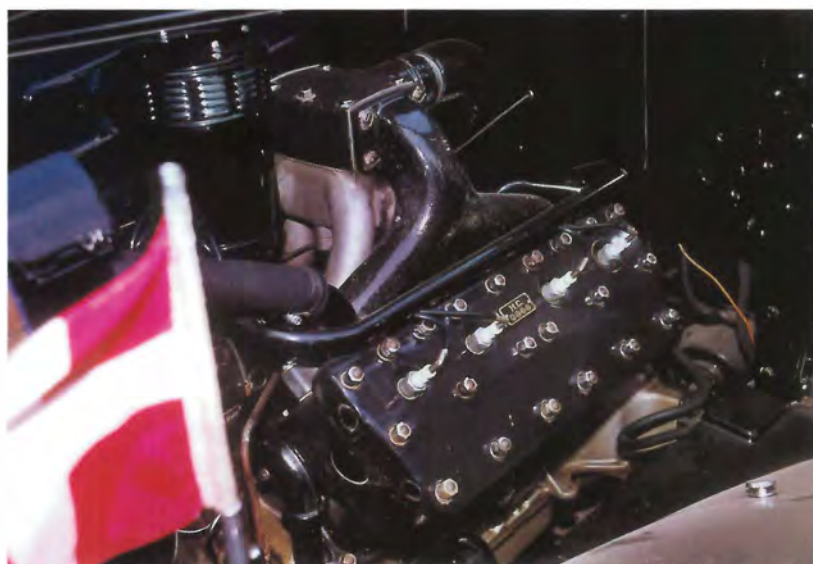
**Christian X's med spænding ventede åbne Cadillac er hjemme. Veteran Tidende var med da den kom ud af containeren i Københavns Frihavn og kort efter blev startet. Motoren gik fint.**

Et imponerende syn. Vognen blev totalrestaureret i sin mangeårige amerikanske ejers varetægt og fremstår nærmest som den dag i 1933 den ved forhandleren F. Bülow & Co.'s mellemkomst blev leveret til Staldetaten af Dansk Karosseri-Fabrik på Østerbro. En sjov detalje afslørede. Vognen har elektrisk gearlås, så gearstangen ikke kan rykkes rundt før tændingen er slået til.

Vognen fremtræder i dag med nyt blåt indtræk, ny kaleche og lakeret i en kraftig kongeblå farve. I Christian X's tid var den sort.

Køberen ønsker at bevare sin anonymitet endnu nogle måneder, til han i det ny år afslører sine hensigter med vognen.

Tekst og fotos O.E. Riisager







## Rettelser og tilføjelser

I artiklen om Farven på Ford T nævnte jeg den mystiske bogtitel med amerikanske biler 1805 til 1942. Jon Friis Wandall gør opmærksom på at det meget tidlige årstal hentyder til et dampdrevet amfibiekøretøj, der blev bygget i 1805 af en Oliver Evans. Egentlig var det en muddermaskine, som Evans fremstillede til myndighederne i Philadelphia for at opmudre havnen, men han fandt på at sætte hjul under. De første brød sammen under vægten, men et nyt sæt holdt og indretningen blev præsenteret på byens torv, hvorfra den kørte ned til flodbredden for at begynde sit arbejde. Fra akslen til dampmaskinens svinghjul gik en drivrem ned til en remskive udvendig på højre baghjul. Fænomenet blev benævnt Orukter Amphibolos. Evans fortsatte til sin død med at fabrikere dampmaskiner, men lavede aldrig flere på hjul.

...

Den gamle redaktørs fingre har det med at løbe hurtigere på tasterne end hjernen kan følge med. På den måde kom der i stykket om Christiania til at stå Bådsmadsgade, skønt jeg udmærket ved at det hedder Bådsmadsstræde.

...

Arne Jørgensen gør opmærksom på at på et tidspunkt efter krigen, og inden Singer indgik i Rootes Group, overgik importen af Singer biler til Bohnstedt-Petersen.

...

Fritz Knudsens tegning af Gideon brandbil forestillede ikke den der nu står i Horsens, men den der (i dobbelt forstand) stammer fra Horsens – og som nu er på brandbilmuseet i Hellerup. Johan Frederiksen restaurerede den, og Fritz tegnede den i sin tid som vartegn for det kortlivede bilmuseum i Stenderup.

....

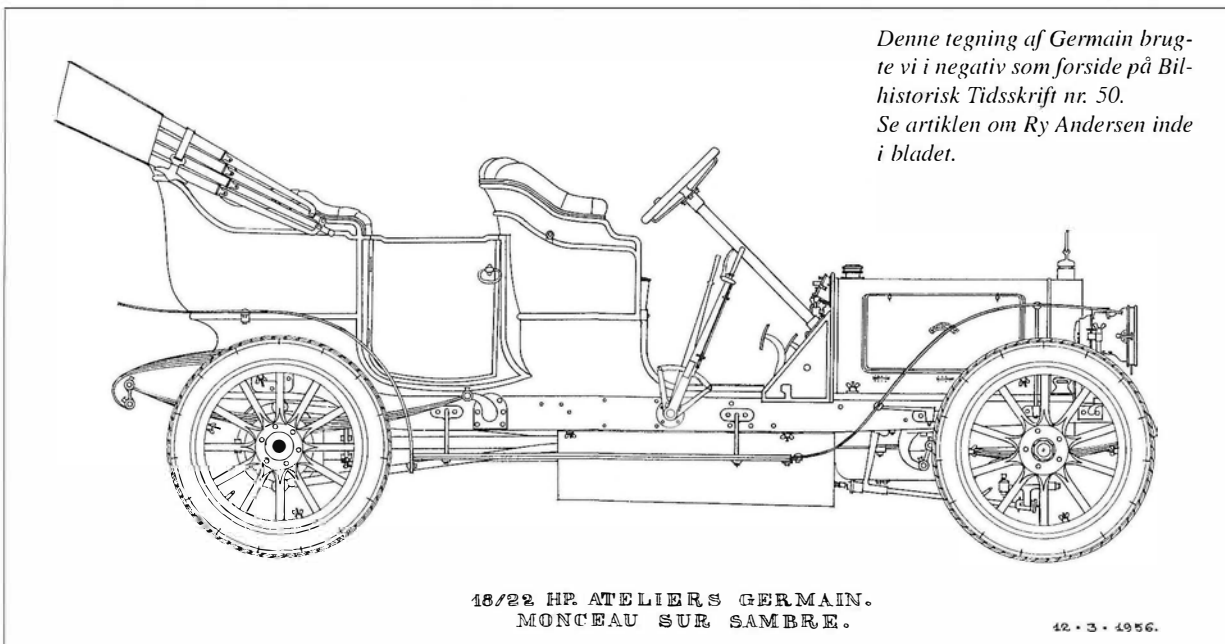
Computertrolden er endnu mere ondsindet end sætternissen. Og trolden i redaktørens computer har en særlig uvilje mod ting der står i kolonner og laver om på både det ene og det andet. Derfor kom der sidste gang til at stå forkert klokkeslæt for den fynske julefrokost den 27. november. Det korrekte er klokken 19.00.

## Frimærker med Postkøretøjer



Ophavsmanden til Veteran Tidendes side 5 pinupper, Fritz Knudsen, har også æren af en af næste års serier af særfrimærker. 7. august 2002 sender Postvæsenet fire frimærker ud i en serie med postkøretøjer. Af en eller anden grund har Post Danmark bestemt at der kun måtte være eksemplere fra de sidste ca. 50 år, så det er blevet en Nimbus 1953 med kassesidevogn, en Bedford varevogn fra 1962, den kortsnude med skydedør, en Renault 4 varevogn fra 1984 og et Volvo sættevognstog årgang 1998. Planlagt i værdierne henholdsvis 4 kroner, 5,50, 10 og 19 kroner.

Alt tegnet i Fritz Knudsens kendte, præcise streg og udført i en kombination af stålстик og offset.



*Denne tegning af Germain brugte vi i negativ som forside på Bilhistorisk Tidsskrift nr. 50. Se artiklen om Ry Andersen inde i bladet.*

18/22 HP ATELIERS GERMAIN.  
MONCEAU SUR SAMBRE.

42 • 3 • 1956.



## 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.

Tirsdag den 27. november julefrokost. Bemærk at klokkeslettet har stået forkert i VT. Det rigtige er kl. 19.00.

Tirsdag den 29. januar kl. 19.30 får vi besøg af Kent Industri, som vil lære os noget om svejsning i aluminium til små penge. Det lyder meget spændende.

På udvalgets vegne  
John Jørgensen

### SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Torsdag den 15. november kl. 19.30 har Nis Skau Hansen arrangeret besøg på Fuglsang Bryggeri, Fuglsangvej 2, Haderslev. Fristen for tilmelding er overskredet.

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

Med venlig hilsen  
Frits Johansen

### ØSTJYLLAND – RISTRUP

I lyskrydset 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. Lørdag den 17. november kl. 14.00 biblioteksdag.

Tirsdag den 4. december kl. 19.00 julefrokost (Bemærk tidspunktet). Den vil blive holdt under samme hyggelige former som tidligere år. Til-

melding nødvendig til en af nedenstående. NB Sponsorers søges til vores bankospil.

Tirsdag den 8. januar kl. 19.30 klubaften, forhåbentlig med ny arrangementer.

Med venlig hilsen  
Lars Hoffbeck 8699 9161  
Arne Jespersen 8698 5504

### ØSTSJÆLLAND – KLIPPINGE

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

På vores november-møde vil Bo Ødegård, den ny bestyrelses sekretær, og Henrik Thostrup, ny næstformand, som led i bestyrelsens ny tiltag komme til Klippinge for at høre forslag fra og udveksle ideer med de menige medlemmer i kammeratligt samvær, til DVK's og vores alles bedste. Så start vognen eller motorcyklen og kom til Klippinge tirsdag den 27. november kl. 19.00.

NB: Da vores normale klubmødedato falder på juledag vil vi gøre lidt ekstra ud af mødet tirsdag den 22. januar.

På gensyn, hilsen  
Kai Wredstrøm

### MIDSJÆLLAND – KVÆRKEBY

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

Ved mødet i september havde vi besøg fra Citroën mærkeklubber. Trods silende regn var ca 20 mennesker mødt op og fik snak om og beset 6 fine klassiske biler fra 1951 B15 Six til 1974 den meget sjældne GS Birotor Wankel model. Desuden 2CV AZL 1959, AMI 6 1962, DS Chapron cabriolet 1965, DS21 1973. Preben havde lavet plads i maskinhallen med lys og tørvejr. Tak for det.

Tirsdag den 20. november kl. 19.00 klubaften. Ernst Soldat, Roskilde Vognfabrik, fortæller om karrosseriarbejde og besvarer spørgsmål.

Tirsdag den 11. december kl. 19.00 årets julefrokost. Bemærk tidspunkt. Husk tilmelding til en af nedenstående.

Tirsdag den 15. januar kl. 19.00 klubmøde.

Venlig hilsen  
Preben Boisen 5752 5040  
Kaj Sørensen 5572 6798

### BØRKOP VANDMØLLE

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

Som alle fremmødte opdagede var bussen ikke kommet eller den var kørt igen, i hvert fald kom præsidenten for Bushistorisk Selskab ikke som aftalt. Det var et pludselig indkaldt møde i hovedstaden, der kom på tværs. Vi må prøve igen, for jeg tror fortsat at Jørgen Rydal har noget spændende at fortælle.

13. december kl. 18.30, vi følger traditionen og mødes til julefrokost på Møllen. Bemærk tidspunktet. Jeg har aftalt med restauranten at de stiller en traditionel, god julebuffet frem. Der afsluttes med ris à la mande. Det vil blive afregnet med den beskedne sum af 135 gode danske kroner. Drikkevarer og kaffe betales herudover. Husk at hustruer, kærestere og andre gode venner/veninder er mere end velkomne. Tilmelding til mig senest 3. dec. Tel. 7589 0487,

fax 75899487, [poulerik@rotek.dk](mailto:poulerik@rotek.dk)  
10. januar møde på Vandmøllen kl. 19.30, vi tager hul på det ny år.

Med venlig hilsen  
Poul-Erik Jakobsen

### MIDTJYLLAND – VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den første mandag i måneden kl. 19.00. Husk tilmelding til møderne i Vesterhede = brød til kaffen.

Oktober-mødet gik stille og roligt. En lille gruppe trofaste medlemmer var mødt. Vi var ude at se Svends tre gamle biler: Ford A, Fairlane 500 og Cadillac cabriolet. Det fik vi en halvanden times tid til at gå med.





Derefter hjem i klubben til hyggesnak og kaffe. Hans havde to gamle bøger om biler med som jeg købte. Jørn bladede lidt i den ene og fandt sin RO 80 i bogen.

Jeg ser gerne tilmelding til julefrokosten fredag den 30. november.

Med venlig hilsen  
Ove H. Iversen  
Tel. 7533 9321

### VESTJYLLAND-SPJALD

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

Julefrokost fredag den 14. december kl. 19.00. Bemærk tidspunktet og husk altid tilmelding til Henning Knudsen på tel. 9738 1264.

Med venlig hilsen  
Henning Knudsen

### KØBENHAVN-NORDSJÆLLAND-NIVÅ

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

Torsdag den 15. november kl. 19.00 virksomhedsbesøg i Porschecenter Sjælland, Michael Lassen og Henrik Heimburger viser os denne topmoderne, nybyggede automobilvirksomhed, der også reparerer og servicerer andre bilmærker. Meld dig til hos Dorthe Thies på kontoret på tlf. 4914 5906.

Torsdag den 6. december kl. 19.30 er der ikke planlagt noget program, fordi der er ydret ønske om at vi en gang imellem blot har hyggeligt samvær.

Torsdag den 13. december kl. 19.00 kombineret virksomhedsbesøg og JULEFROKOST på Landtransport-skolen. Adressen er Stamholmen 201-215, 2650 Hvidovre, og det er på Avedøre Holme

Efter en meget kort fremvisning af skolen, ca. ½ time, ved Ole Poulsen,

tidligere bestyrelsesmedlem i DVK, mødes vi i kantinen til det store ædegilde. Da vi sidste år hos Ole Sommer i Nærum af pladsgrunde måtte afvise en snes medlemmer har jeg i år fundet et sted hvor vi alle kan være. Der er faktisk plads til flere hundrede.

Igen i år er det en luksusbuffet lavet i samarbejde med Kim Polte og under-tegnede, vores revisor "Fiske-Poul" G. Jensen er sponsor af sildene.

Det er med glæde jeg kan fortælle at den ny bestyrelse har vedtaget at der gives et tilskud på kr. 50 pr person, og i år også til en eventuel ledsager.

Tilmelding og **forudbetaling** er en forudsætning for at deltage. Der skal betales kr. 80.00 pr person udover tilskuddet fra klubben. Så send en krydset check med navn og antal personer til Dorthe Thies på kontoret i Nivå. Det er desværre ikke til at styre uden disse forholdsregler – uden forudbetaling ingen deltagelse.

Beløbet skal være os i hænde senest to dage før julefrokosten.

Venlig hilsen  
Claus E. Neble.

## Nellemann Special

Ikke mange biler har ført en så omskiftelig tilværelse som Robert Nellemanns Ford V8 Special med aluminiumskarrosseri fra Randers.

Efter sin glørværdige løbskarriere i ind- og udland stod den i mange år og faldt hen på en huggerplads i Jylland. Så blev den købt af en svensker, der havde den meget længe, men løb sur i den. Den kom tilbage til Danmark, hvor det også gik galt.

Og endelig er den nu for anden gang i Sverige, denne gang i virkelig entusiastiske og kompetente hænder, nemlig hos Ford V8-specialisten Jan Rydén i Täby.

Jan har gjort hvad han kunne for at skaffe oplysninger om bilen, og nu i november-december er den hos karretmager i Stora Mellöse for at få fornyet træskelettet. Derfra går den til en ekspert i aluminium, som skal tage sig af den side af sagen.



Men Jan har et problem: Det oprindelige forparti stammede fra en tysk Ford 1938. Det er i nyere tid blevet skiftet ud med et amerikansk. De tyske Ford-modeller har man tilsyneladende ikke haft i Sverige og derfor kan man ikke finde dele.

Jan har fotograferet vognen efter at have skilt den ad og stillet den sammen igen – med det forkerte forparti. Kan nogen anviser de rigtige dele formidler vi gerne kontakten. Det der

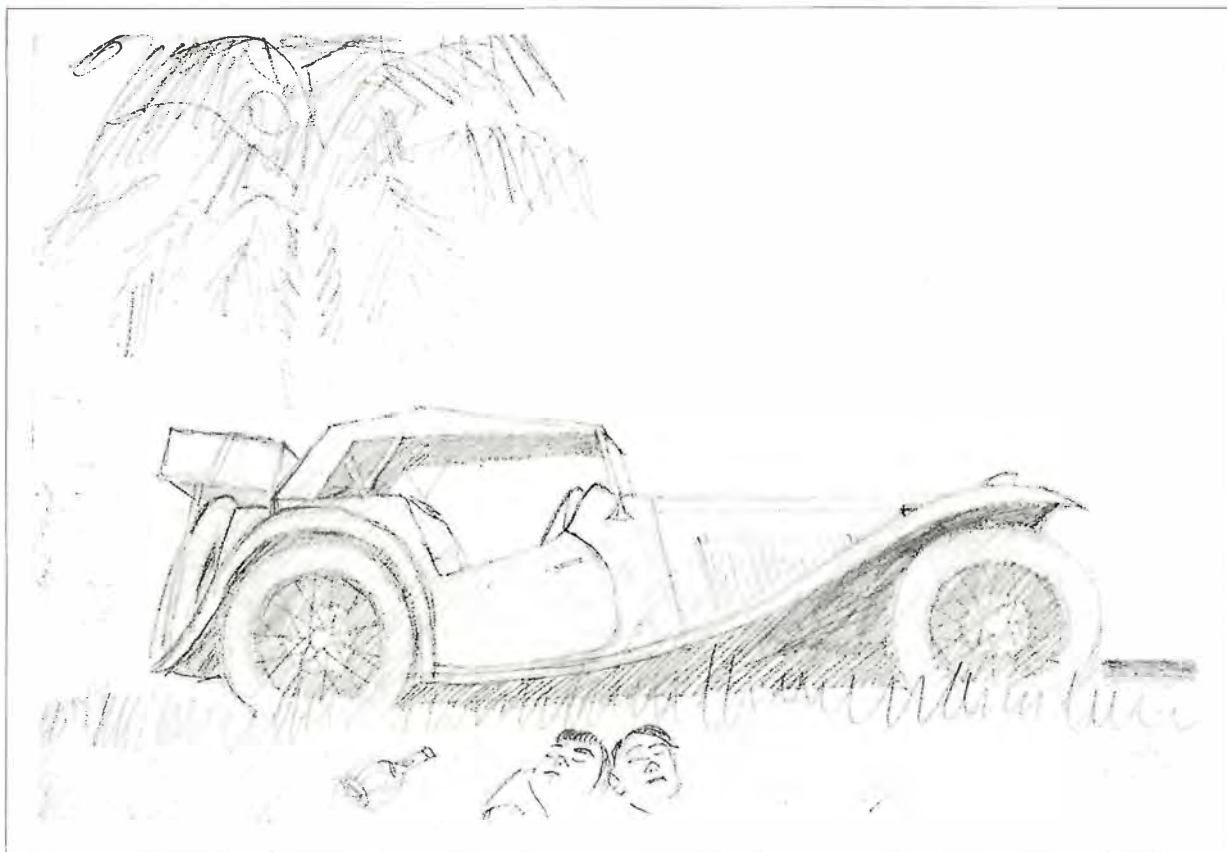
søges er hele motorhjælmen med sidedestykker og kølgeritter.

Og hvis for øvrigt nogen ved mere om vognen hører vi gerne, særlig om dens tilblivelse i Randers.

Der bliver god anledning til at fortælle hele vognens historie når Jan Rydén om sikkert ikke lang tid bliver færdig med den – og vi kan nok regne med også at se den kørende i Danmark igen.

oer

Som ung havde Ry Andersen en M.G. Den tegnede han sådan.



## Biltegnernerne: Thorkil Ry Andersen

Det er ikke enhver givet at kunne tegne en bil. Eller en motorcykel. Tegnere som er gode til så meget andet kan somme tider ikke finde ud af at hjulene ikke sidder helt inde under bunden af bilen. Eller at en forgaffel har to ben.

At så ydermere kunne abstrahere fra motivet og enten stilisere det eller gøre det morsomt er en ekstra gave. Hver måned kan vi i Veteran Tidende glæde os over vore faste tegnere Fritz Knudsen og Leif Gr. Thomsen, somme tider også over Jørn Jakobsen.

Siden DVK's stiftelse i 1954 har vi været begavet med en stribe tegnende medlemmer. Det var meningen at

indlede vores lille artikelserie om disse tegnere med en af stifterne, Thorkil Ry Andersen. Fritz Knudsen kom ham i forkøbet i Veteran Tidende nr.

289, med den gode anledning at han da leverede sin tegning nr. 100 til Veteran Tidende.

Men nu kommer så Ry Andersen.

*Ry Andersen var en glad mand, når han kørte ud i en af sine veteranbiler – her den sjældne, belgisk fremstillede Germain.*





*Lige før krigen var Ry Andersen i Paris, hvorfra denne gadestemning stammer. Bilen forrest er sikkert en Amilcar eller Salmson.*



Han døde i sommeren 1994, få dage før han ville være fyldt 82 år – skønt svagelig i mange år stadig optændt af begejstring og med ny projekter på bedding. Ved DVK's stiftelse var han den eneste repræsentant for de bilhistorisk interesserede vest for Storbælt, og i den egenskab blev han klubbens ansigt og drivkraft især i Jylland. Han restaurerede egne biler, han arrangerede møder og løb, han støvede gamle køretøjer og motorfolk op, og ikke mindst begyndte han at skrive motorhistoriske artikler og bøger. Og samtidig lagde han grunden til DVK's store fotoarkiv med sine efterlysninger af billeder i forbindelse med småartiklerne i de store østjyske aviser.

Som bosat i Risskov havde han nem adgang til Statsbiblioteket i Århus, og Ry Andersen hjemsøgte det for at støve de tidlige årgange af de danske motorblade igennem. Han ville gerne have brugt motorbladenes fotografier i sine bøger, men det var et problem at kopiere billederne, og han løste problemet på sin helt egen måde. Han anvendte det kalkerpapir han var fortrolig med i sit arbejde som arkitekt, og gengav med en let streg motiverne, så de kunne anvendes især i hans bog "Danske Biler 1900-1920" (som uanset titlen både begynder før, går længere op i tiden og desuden medtager de danske fabrikater af motorcykler).

*Fortsattes side 14*

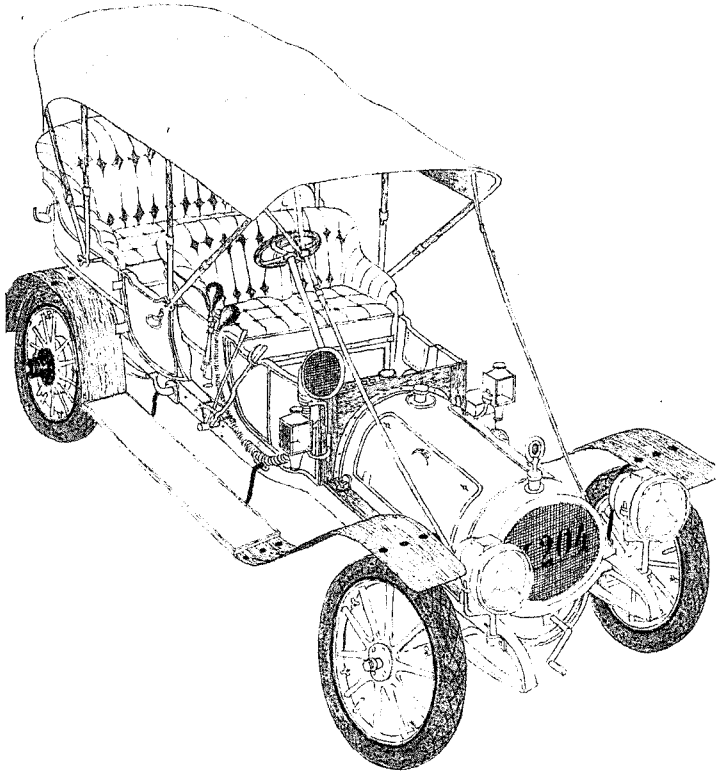
*I begyndelsen var der ikke flere DVK-medlemmer i nærheden end at Ry Andersen kunne håndmale baglygten rød på det indbydelseskort han sendte dem til et møde.*



THORRIK BY ANDERSEN  
 ARCHITECT M.A.A.  
 CLEMENSSTORV 7  
 TELEFON 2 37 46

AARHUS, den 20 Sept. 1954

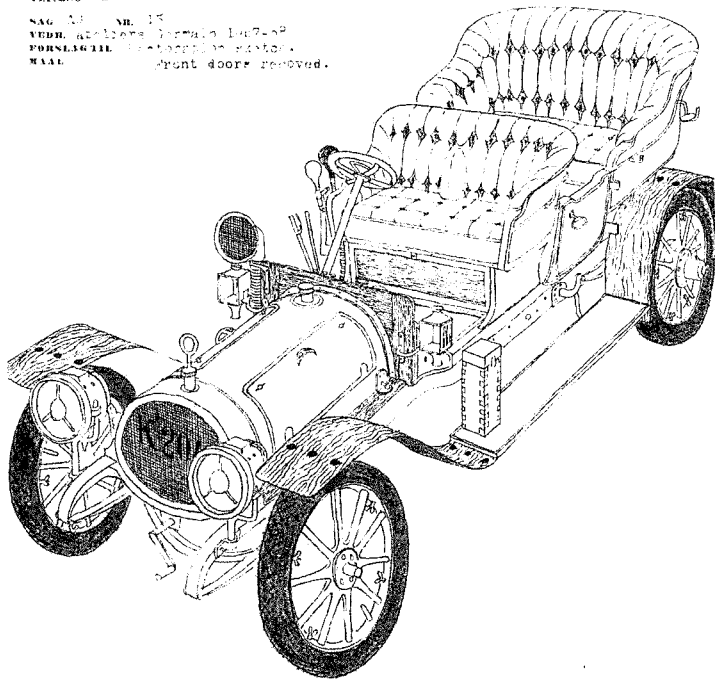
SAG NR. 15  
 VEDR. Ateliers Gernain, Ponceau sur Sambre.  
 FORSLAG TIL Motorpartiet af front døre.  
 MAAL



THORRIK BY ANDERSEN  
 ARCHITECT M.A.A.  
 CLEMENSSTORV 7  
 TELEFON 2 37 46

AARHUS, den 20 Sept. 1954

SAG NR. 15  
 VEDR. Ateliers Gernain Ponceau sur Sambre.  
 FORSLAG TIL Motorpartiet af front døre.  
 MAAL



THORRIK BY ANDERSEN  
 ARCHITECT M.A.A.  
 CLEMENSSTORV 7  
 TELEFON 2 37 46

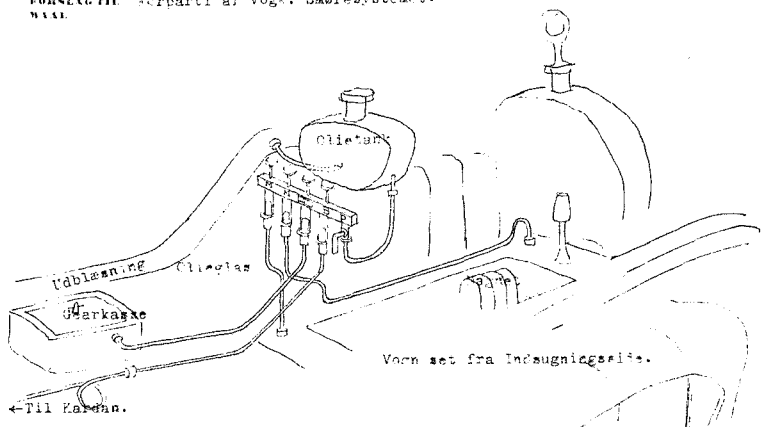
AARHUS, den 22 Sept. 1954

SAG AG NR. 5  
 VEDR. Ateliers Gernain  
 FORSLAG TIL Motorpartiet af Vogr. Smøresystemet.  
 MAAL

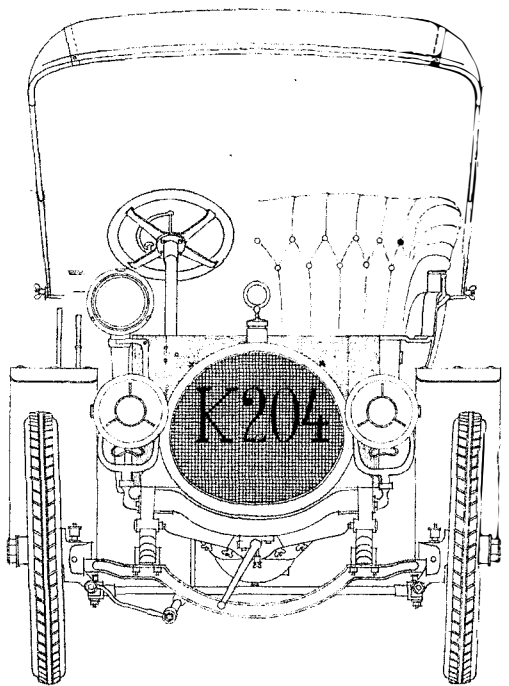
THORRIK BY ANDERSEN  
 ARCHITECT M.A.A.  
 CLEMENSSTORV 7  
 TELEFON 2 37 46

KØBENHAVN, den 20th. 55.

SAG AG NR. 23  
 VEDR. Ateliers Gernain 1907-08.  
 FORSLAG TIL Front view with existing body.  
 MAAL 1:10.



Vogn set fra Indsugningside.



Forpartiets Udseende som det har været angivet. Muligvis er de foreslåede Luuger tilføjet kort efter Vognens Levering fra Fabrikken.

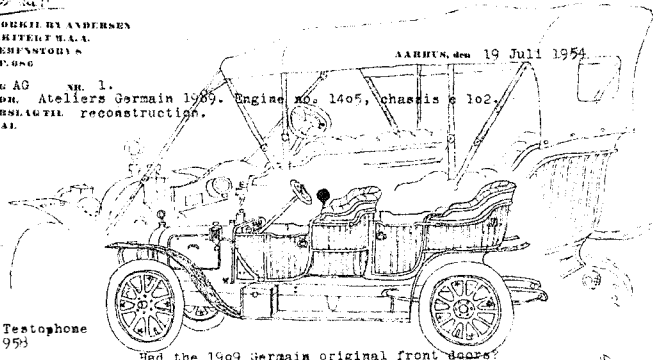


Handwritten notes at top left.

THORKEIL BY ANDERSEN  
 ARKITEKT S.A.A.  
 CLEMENSBOVEJ 2  
 TELEFON 2 06 26

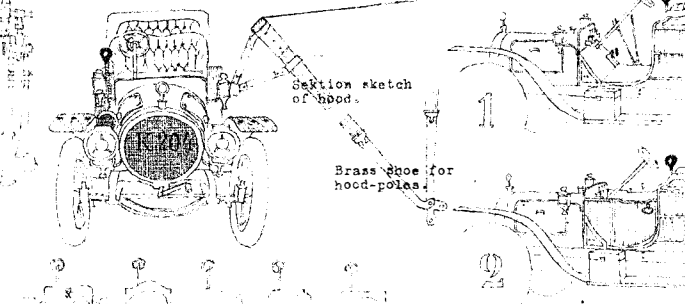
AARHUS, den 19 Juli 1954

SAG AG Nr. 1.  
 VEDEJ. Ateliers Germain 1909. Engine No. 1405, chassis n. 102.  
 FORSLAG TIL rekonstruktion.  
 MAAL.



Le Testophone  
 (n. 95)

Had the 1909 Germain original front doors.

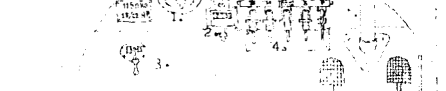


Section sketch of hood.

Brass spigot for hood-poles.

How was the instrument panel shaped, when the car was seen in front view?

1. Clock-bearing
2. O.S. Odachymètre
3. Throttle for exhaust pipe.
4. Oil control



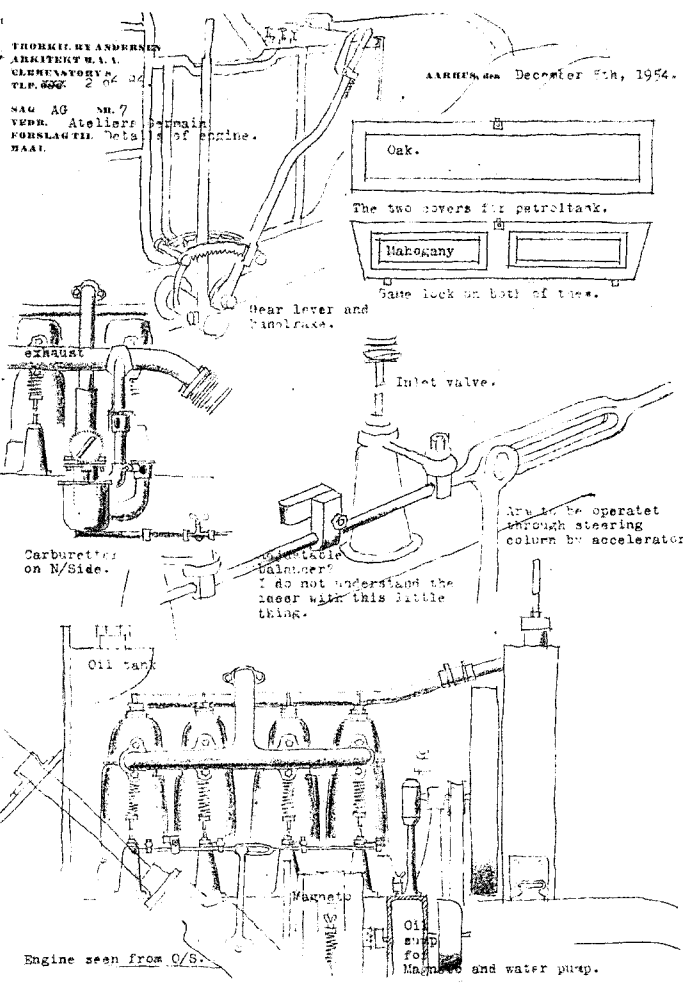
The three different appearances.

The instrument panel as it is now.

THORKEIL BY ANDERSEN  
 ARKITEKT S.A.A.  
 CLEMENSBOVEJ 2  
 TELEFON 2 06 26

AARHUS, den December 5th, 1954.

SAG AG Nr. 7  
 VEDEJ. Ateliers Germain  
 FORSLAG TIL detaljer af engine.  
 MAAL.



Oak.  
 The two covers for petrol tank.  
 Mahogany  
 Gate lock on both of them.

Gear lever and  
 fan-belt.

Inlet valve.

Carburetor  
 on N/Side.

Adjustable  
 valve  
 do not understand the  
 lever with this little  
 thing.

May be operated  
 through steering  
 column by accelerator

Oil tank

Engine seen from O/S.

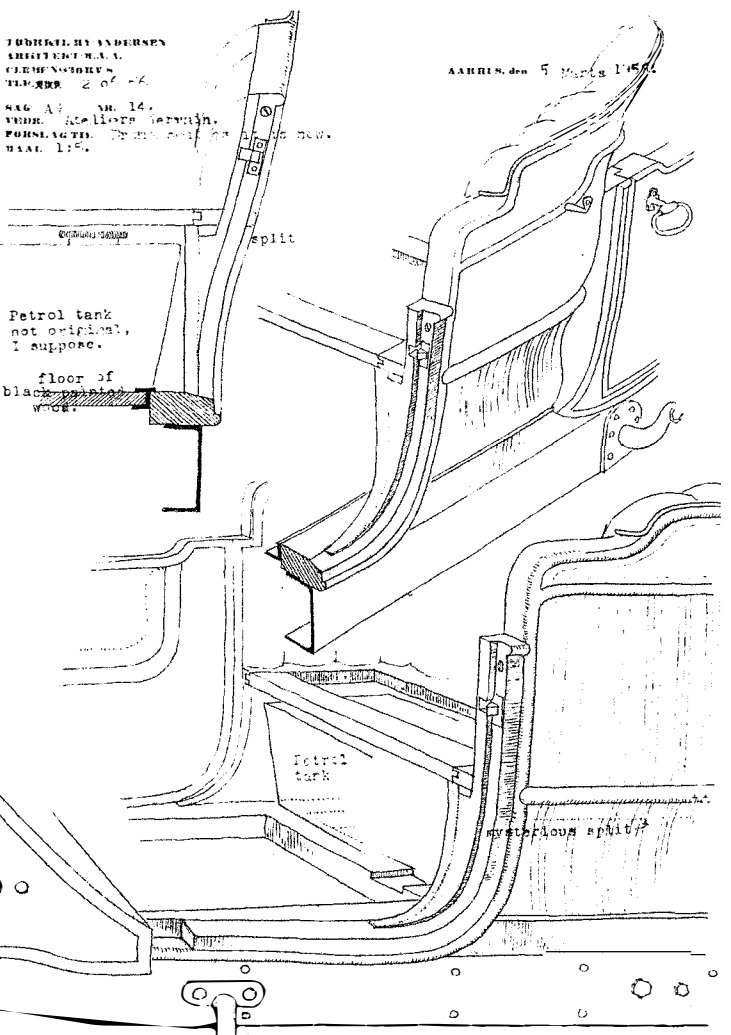
Magneto  
 Oil  
 pump  
 for  
 Magneto and water pump.

Under restaureringen af Germain og Lancia  
 tegnede Ry A talrige detaltegninger.  
 Her er det Germain.

THORKEIL BY ANDERSEN  
 ARKITEKT S.A.A.  
 CLEMENSBOVEJ 2  
 TELEFON 2 06 26

AARHUS, den 7 Marts 1954

SAG AG Nr. 14.  
 VEDEJ. Ateliers Germain.  
 FORSLAG TIL rekonstruktion af  
 MAAL 1:5.



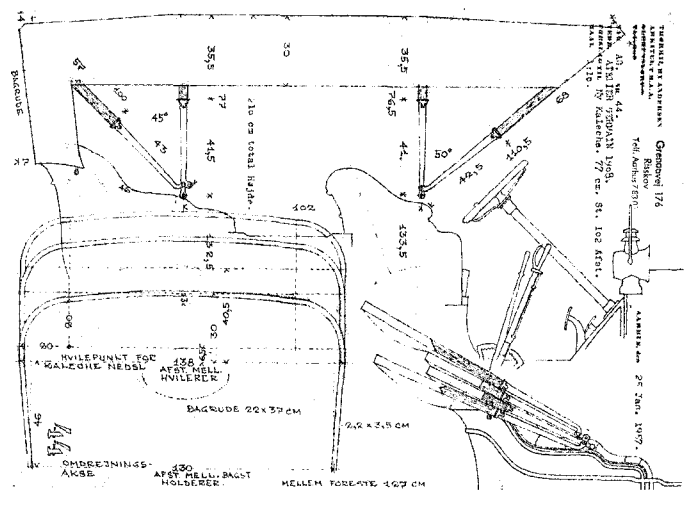
Petrol tank  
 not original.  
 I suppose.

floor of  
 black  
 wood.

split

Petrol tank

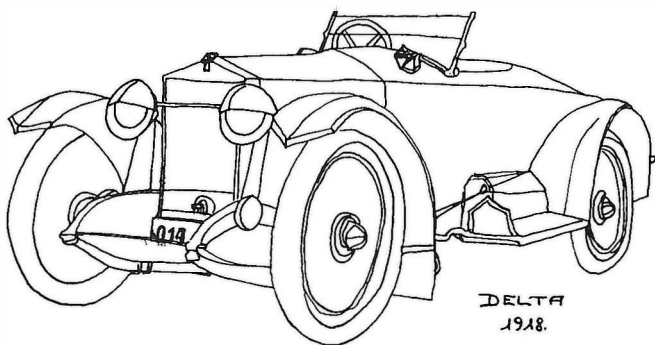
split



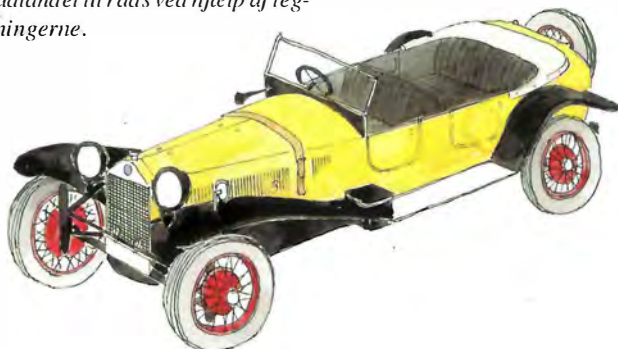
THORKEIL BY ANDERSEN  
 ARKITEKT S.A.A.  
 CLEMENSBOVEJ 2  
 TELEFON 2 06 26

SAG AG Nr. 44.  
 VEDEJ. Ateliers Germain 1909.  
 FORSLAG TIL rekonstruktion af  
 MAAL 1:5.

CHASSIS-TEGNINGEN  
 AKSE  
 AFST. PELL. BAGT  
 HOLDERER.  
 MELLEM FORE- OG 1,07 CM



En tegning af Lancia'en fik Ry A fremstillet kopier af for at kunne kolorere dem som prøver på mulige farvekombinationer. Også om det spurgte han fjeller i udlandet til råds ved hjælp af tegningerne.



Eksempler på hvordan Ry Andersen skaffede sig illustrationsmateriale ved med let hånd at kalkere fra fotografierne i de gamle motorblade.

5 Series Lambda, engine no 3360, chassis 13367.

Original colour of body was a sort of cream, allmost like tea and milk. This colour will be repainted on body - mudguards I preferre black, I think.

Mudguards: found cream. In case of keeping them cream, could wheels have a colour?  
Headlamps: found cream.

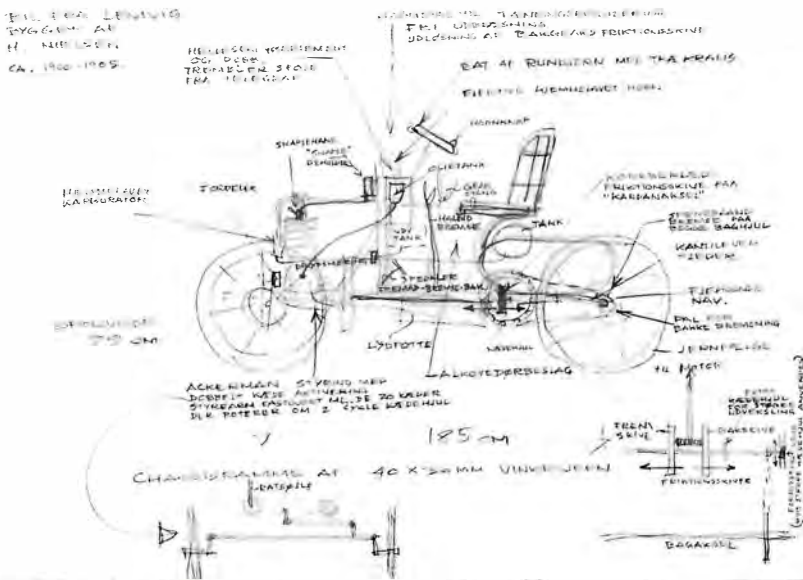
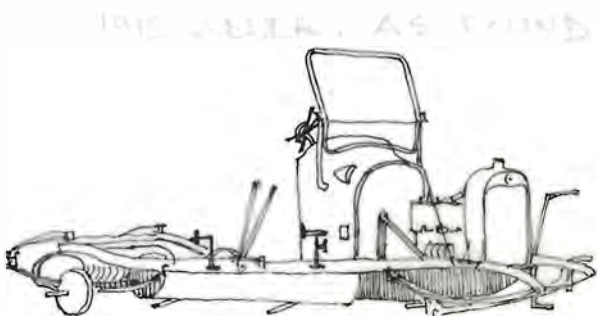
Wheels:  
Windscreen: found nickelplated.  
Windscreen basement: found black in- and outside. Is this correct?  
Upholstery: found black and in good order.  
Frontwheel springs and steering: what colour in case of cream mudguards and in case of black?

Inside mudguards: ?  
Body inside engine: found black.  
Woodden pannel inside engine: found light grey. Is this correct?

I would like to hear your commenary and advises for the colour sceeme, before painting of car.

Sincerely yours

Th. Ry Andersen



Det har moret Ry Andersen at gå i detaljer med den besynderlige Lemvig-vogns konstruktion. Køretøjet findes i dag på Danmarks Tekniske Museum.

få deres gode råd. Næppe mange kunne have gjort ham den fremgangsmåde efter.

Ry Andersen var som nævnt arkitekt af profession og selv om han en overgang boede i Sverige lagde han sit livsværk i Århus og omegn. En udstilling i sommer på Århus Bymuseum har fortalt om det. I årene efter besættelsen byggede han en række markante huse i Århus' centrum, lidt senere var han med til at udvikle enfamiliehuset med en rækkehusbebyggelse i Risskov. Og han var tilsynsførende arkitekt på Marselisborg Slot.

På sine gamle dage brugte Ry Andersen meget af sin tid på at male billeder. Ofte med motorkøretøjer på. Det var farveglade akrylmalerier i en stil jeg i nekrologen i 1994 tillod mig at kalde avanceret naivistisk. Motiverne var ofte lokale i Århus og omegn, men kunne også være fra circusmiljøet og fra udlandet. Under alle omstændigheder med en masse liv og en masse enkeltheder. De var ikke altid autentiske. Som den sande naivist digtede Ry Andersen til og trak fra. Dannebrog over Marselis-

Før den nævnte bog havde han lavet "Auto Album", hvor han hovedsagelig brugte nogle af de fotografier, hans indsamling bragte ham. I 1950'erne restaurerede Ry Andersen en Lancia Lambda (se Bilhistorisk Tidsskrift 73/1983) og en German fra 1908 (Bilhistorisk Tidsskrift 50/1977). Under restaureringsarbejdet anvendte han sit teg-

netalent på en måde jeg ikke har set andre gøre magen til. Hvor de fleste måske ville have taget fotografier undervejs, tegnede Ry Andersen fuldstændig nøjagtige enkeltheder - både af sine egne restaureringsprojekter og på lignende vogne, som han forsøgte at aflure hemmelighederne. Han sendte også kopier af sine tegninger til eksperter i udlandet for at





Ry Andersen malede de kongelige foran Marselisborg Slot, med det uforholdsmæssigt store Dannebrog vajende. Fra venstre Dronning Alexandrine, ivrig bilist og i sin anden bil, en FIAT 501 1921 med dansk en-dørs åbent karrosseri fra Dansk Karosseri-Fabrik i København. Til højre Kronprins Frederik i FIAT 510, også årgang 1921 og også med karrosseri fra DKF. Men den ikke bilende Kong Christian X i midten foretrækker i hestens fraværelse sin cykel med særlig højt stel.



Sct. Clemensborg i Århus omkring 1907. Det imponerende tag med tårnene er forsvundet i tidens løb, til gengæld er åen til højre igen blevet frilagt. Mange af Ry Andersens malerier er fremstillet som postkort i forskellige formater af trykker Vejgård (Fingerprint Offset) i Århus, hos hvem de kan købes.

borg blev betydeligt større end i virkeligheden, og det var fuldt bevidst. Og på et billede med forlæg i et sort-hvidt fotografi i Illustreret Tidende år 1900 af nogle af de tidligste danske motoristers udflugt fra København til Marienlyst ved Helsingør

tilføjede Ry Andersen ikke kun farverne, men også nogle af køretøjerne.

Blandt Ry Andersens malerier var to af henholdsvis det gamle kongeskib Dannebrog på besøg i Århus i 1902 og det nyere i 1990. Det har utvivl-

somt været ham til glæde at Århus' bystyre valgte det første som sin 50 års fødselsdagsgave til Dronningen og det andet som sølvbryllupsgave til regentparret.

O.E. Riisager



# Med Aston Martin fra Ypres til Cortina

Tekst og fotos Jens Pilø

Som nogle læsere måske husker var Anne og jeg sidste år i Istanbul med vores 1933 Phantom II. Vi fik blod på tanden og i år meldte vi os til et mere sportspræget arrangement fra Ypres i Belgien til Cortina i Italien. Ruten var på i alt 2.500 km, men da vi også kørte hjem fra Cortina blev den på cirka 4.900 km.

Vi kørte i vores 1953 Aston Martin DB2, som vi regnede med var bedre egnet til dette arrangement. Løbet hed Classic Marathon, var arrangeret af Classic Rally Association og blev kørt i september.

Vi fik udleveret en rutebog efter tulipansystemet, og løbet strakte sig over 6 køredage. Undervejs var der rutekontrol og tidskontrol og desuden pålidelighedsetaper. Hvis man ikke passerede en rutekontrol fik man 30 min. straftid og hvis man ikke passerede en tidskontrol også 30 min. straftid. Var man for sent ved en tidskontrol fik man 10 sek. pr. min. og hvis man var for tidligt 60 sek. pr. min.

Ideen med en pålidelighedsetape var at man fik at vide at man de næste maksimum 15 km f.eks. skulle køre med en gennemsnitsfart på 50 km i timen, men det snedige var at man ikke vidste, hvornår denne pålidelighedsetape stoppede (det kunne være



Pordoipasset på vejen hjem (2.239 meter). Sneen kom tidligt i år.

efter f.eks. 6 km). Anne måtte sidde med stopuret og tidstabeller for at være sikker på at vi indenfor 1 eller 2 sek. hele tiden kørte med den rigtige gennemsnitshastighed. Det var let nok når det var fladt og rimeligt gode veje, men når det var dårlige veje og i bjergene var det slet ikke så let som det lyder.

## Bilerne

Der var i princippet 3 kategorier, nemlig biler der var fremstillet før udgangen af 1947, 1950-biler, som var fra 1948 til udgangen af 1957, og historiske og klassiske biler mellem 1958 og 68. I den ældste klasse var der 2 stk. 1929 4½ liters Bentley, 2 stk. Talbot AV105, en Invicta S og en Alvis TK12/60. I 50'er bilernes klasse var der 2 Lancia Aurelia B20, en VW, en Bentley, nogle Jaguar XK120 og XK150, et par M.G. og Austin-Healey, og vi selv var også i den gruppe. De senere biler var typisk Volvo 122S, 60'er Mercedes-Benz, Austin-Healey, en del Jaguar E.-type osv.

Vi kunne ikke forstå at deltagerne

kørte som vanvittige, også hvor det var let at nå til en tidskontrol, men det lå simpelthen i blodet på dem at køre så hurtigt som overhovedet muligt. De elskede at overhale hvor man ikke kunne overhale, og så holdt de og ventede længe foran en tidskontrol.

Jeg må indrømme at vi tog den lidt mere med ro, men at man selvfølgelig bliver grebet af det.

## Aston Martin DB2

Der er i alt lavet 411 stk. DB2 mellem 1950 og 53. Vores har den lidt større Vantage motor på 125 hk. Motoren er 6-cylindret, tophastigheden ca. 190 km/t og motoren er højt gearet, så vi kører ca. 115 km/t ved 3.000 omdrejninger.

Bilen er opbygget med en gitterkonstruktion for at gøre den let, og af samme grund er de tre bageste vinduer af plastic og ikke glas. Motoren er i virkeligheden en Lagonda motor, som David Brown (DB) brugte da han slog Lagonda og Aston Martin sammen. Motoren er udviklet af W.O. Bentley.

Fortsættes næste side





*Den første start fra Cortina.*



*Falzaregopasset  
(2.015 meter) hvor  
vi blev overrasket  
af snevejr på  
hjemturen.*





Den dobbelte triptæller kan ses i forgrunden og omdrejningsstøtteren sidder lige foran føreren, hvorimod speedometret er helt til venstre.

Jeg finder det vigtigere at kunne bremse end at have for megen motorkraft, og vi fik derfor ordnet styring, kobling, køler, affjedring og bremser inden turen, men jeg må indrømme at jeg syntes dengang at motoren trak godt nok. Vi kunne let køre 150 km i timen da vi afprøvede den inden turen. Konklusionen var derfor at motoren var god nok som den var, og vi behøvede ikke at gøre noget ved den.

#### Det skulle vise sig at være en fejltagelse.

De eneste modifikationer vi havde fået lavet var at få en dobbelt triptæller monteret, som det ses af billede nr. 2, og vi havde også et kompas installeret. Triptælleren blev kalibreret i kilometer inden turen, og var nøjagtig indenfor ca. 50 meter på ca. 25 km.

#### Selve turen

Der var i alt ca. 115 biler som mødtes i Ypres, og bilerne blev tjekket så vi havde den nødvendige nødhjælpkasse, rød advarselstrekant osv., og

det blev også tjekket at bilerne i hvert fald inden for rimelige grænser var med specifikationer som da de var ny.

En ting som kom bag på os var, at vi skulle have et stort stykke plastic til at lægge ud under bilen, idet FIA's regler kræver det. Heldigvis var der en materialhandel lige ved siden af hvor vi mødtes.

Den første køredag var på 500 km og gik via Ardennerne til Luxembourg. Det meste af turen på ganske små veje og med 5 kontroller undervejs af pålidelighedsetape. Vi var blandt andet inde på en skovvej i øsende regnvej, hvor vi troede vi havde mistet udstødningsrøret fordi sten hele tiden slog op. På trods af at vi ikke havde kørt som vanvittige (men navigeret rimelig godt) lå vi midt i feltet som nr. 66.

Den næste dag gik turen fra Luxembourg til Baden-Baden, igen ad små veje, og ad en pragtfuld rute. Denne dagsrute var på ca. 450 km.

Den tredje dag kørte vi op over Schwarzwald til Innsbruck, igen ca.

500 km. Vi var nu nummer 54, og det var slet ikke så galt.

Den fjerde dag var fra Innsbruck til Cortina, kun godt 400 km, så det lød jo ikke slemt. Der var imidlertid den hage ved det, at vi lige skulle over følgende pas:

Giovopasset på 2.099 meter  
Stelviopasset på 2.757 meter  
Gaviapasset på 2.621 meter  
Tonalepasset på 1.883 meter  
Mendolapasset på 1.863 meter  
Valparolapasset på 2.192 meter  
Falzaregopasset på 2.105 meter

Ind imellem var vi i Merano og Bolzano, som ligger næsten ved havets overflade. Den nat talte jeg ikke får for at falde i søvn men hårnålesving.

Nu begyndte bukkene at skille sig fra fårene i resultaterne, og mærkeligt nok var der stadig 18 biler, som havde mindre end 10 min. strafid. Nr. 1 var en 1929 Bentley og vi var rykket ned til nr. 94.

Grunden var simpelthen at vi ikke





*DB2 er udført med en gitterkonstruktion, derfor sidder dørene højt.*

havde motorkraft nok i bjergene. Aston Martin'en er ret højt gearet, og motoren var måske ikke helt på dupperne, så vi efter en tidskontrol ofte havde meget svært ved at starte i 1. gear, da kontrollerne typisk var på en vej med 15% stigning. På vej ned ad bjerget kom der masser af olie på tændrørene, så vognen gik dårligt.

Der var imidlertid andre som havde det værre end os, idet ikke mindre end 9 biler kom mere end 30 min. for sent til første tidskontrol efter Innsbruck og dermed udgik af løbet. Der har nok ikke været helt god stemning mellem navigatør og fører i disse 9 biler, og de fleste af dem så vi aldrig mere. På det tidspunkt var der også 3 biler, der af forskellige grunde havde trukket sig ud af løbet.

Den femte dag foregik i bjergene rundt om Cortina og endte i Cortina igen. Igen var der omkring 10 pas, og vi havde store problemer med vores trækraft. Efter de første pålidelighedskontroller og tidskontroller

humpede vi tilbage til Cortina for at reparere så godt vi kunne. Tændrørene skulle ud igen, men heldigvis havde jeg et nyt sæt med. Startermotoren nægtede at virke, men det blev ret let klaret, der var kun tale om en løs forbindelse.

I øvrigt havde vi en pragtfuld dag, fordi vi sprang tidskontrollen over, så vi havde tid til både at fotografere, filme og endda træde af på naturens vegne når det var nødvendigt. Den slags er der ellers ikke megen tid til undervejs. Til gengæld blev vores position ikke ligefrem forbedret, og vi endte med at være nr. 95. Der var igen en del biler som ikke var nået frem til tidskontrollen den morgen. Det var yderligere 4 biler, og så vidt vi kunne se havde de alle sammen temmelig store skader på forlygter og skærme mv. De har nok været lidt for hurtige i hårnålesvingene.

Den sidste dag var ganske kort, og vi fuldførte et par af tidskontrollerne men ikke alle, så vi i alt nåede at få 9 timer og 11 min. straftid, hvor

nr. 1 havde 3 min. og 53 sek. Det var Bentley'en fra 1929 der vandt, og det var også en Bentley, en Mk VI, der vandt 1950-bilernes præmie.

Vi kørte hjem via Comosøen og Sydfrankrig. Bortset fra nogle mærkelige lyde fra motoren ved Milano (måske vand i benzinen) havde vi en begivenhedsløs hjemtur.

Det er helt sikkert at der bør gøres noget ved motoren, og vi brugte 20 liter olie, hvorimod benzinforsbruget var omkring 7 til 8 km på literen, selv i bjergene, hvilket må være ganske godt.

Jeg synes det var flot at 96 af 115 gennemførte, og grunden til at nogle af de andre ikke gennemførte var fejlnavigation og ikke så meget mekaniske fejl.

Vi havde stor fornøjelse af denne tur, mødte ny venner og kørte ad en fantastisk rute. Jeg synes at de gamle biler skal bruges, også på lange ture, men de skal selvfølgelig ikke misbruges.



# BMW Classic Marathon i Danmark



328 "Fachsenfeld".

**BMW Veteranen-Club Deutschland har eksisteret i 25 år og er i dag en af Tysklands største mærkeklubber med over 2.000 medlemmer.**

Fra begyndelsen blev der lagt vægt på det sportslige, ikke mindst på grund af 30'ernes mest berømte sportsvogn, BMW 328. Hvert år arrangeres der i klubregi en række løb i ind- og udland. Ofte over lange distancer, hvor bilerne kan strække ud. Klubben fejrede jubilæet med et stort arrangement med "The Great American Race" som forbillede. 4.000 kilometer gennem 10 lande i Europa. Jeg har været med alle 25 år og blev opfordret til at stå for arrangementerne her i Danmark, hvor det store løb BMW Classic Maraton i København nåede det nordligste punkt på ruten.

Dagsmarcher på op til 500 km var

hverdagskost under løbet, og der måtte ikke repareres når bilerne blev stillet ind for natten. Der var afgang hver dag mellem klokken 7 og 8, så det var et ganske anstrengende løb for deltagerne, hvis gennemsnitsalder var 60 år!

I Danmark var det GBC Biler A/S i Glostrup, der var vært for de 97 hold af både motorcykler og biler, og de deltagende køretøjer repræsenterede stort set hvad BMW frembragte fra 1928 til 70.

Der var deltagere fra USA som havde fået deres biler sejlet til Europa. Hovedparten af deltagerne var fra Tyskland, men også andre europæiske lande var repræsenteret. Fra Skandinavien var der ingen deltagere.

Der var en del meget sjældne biler, som vi ikke før har set i Danmark. BMW type 328 med specialkarrosserier, herunder en 328 med strøm-

linjekarrosseri designet af König-Fachsenfeld. God for ca. 200 km/t. BMW 327 og 327/28 var rigt repræsenteret. Forståeligt nok, da den som rejsevogn egner sig fortræffeligt til de lange ture.

En god ven fra England deltog i sin EMW 327. Sikkert verdens eneste højrestyrede EMW 327, og da den er tunet med 328 mekanik er den i stand til at accelerere fra en BMW 507 op til 160 km/t, hvilket blev demonstreret under løbet i Tyskland.

Bente og jeg var inviteret som BMW's gæster til at deltage på den næste etape fra Roskilde til Hamborg i vor EMW 327 coupé. I Hansestaden holdt man en dag fri med underholdning for deltagerne, inden de kastede sig ud i de sidste 2.000 km før målet i Garmisch.

Vi havde et par dejlige dage, og EMW'en bestod sin mandoprøve og gik upåklageligt.



Type 327 og 327/28 var rigt repræsenteret.

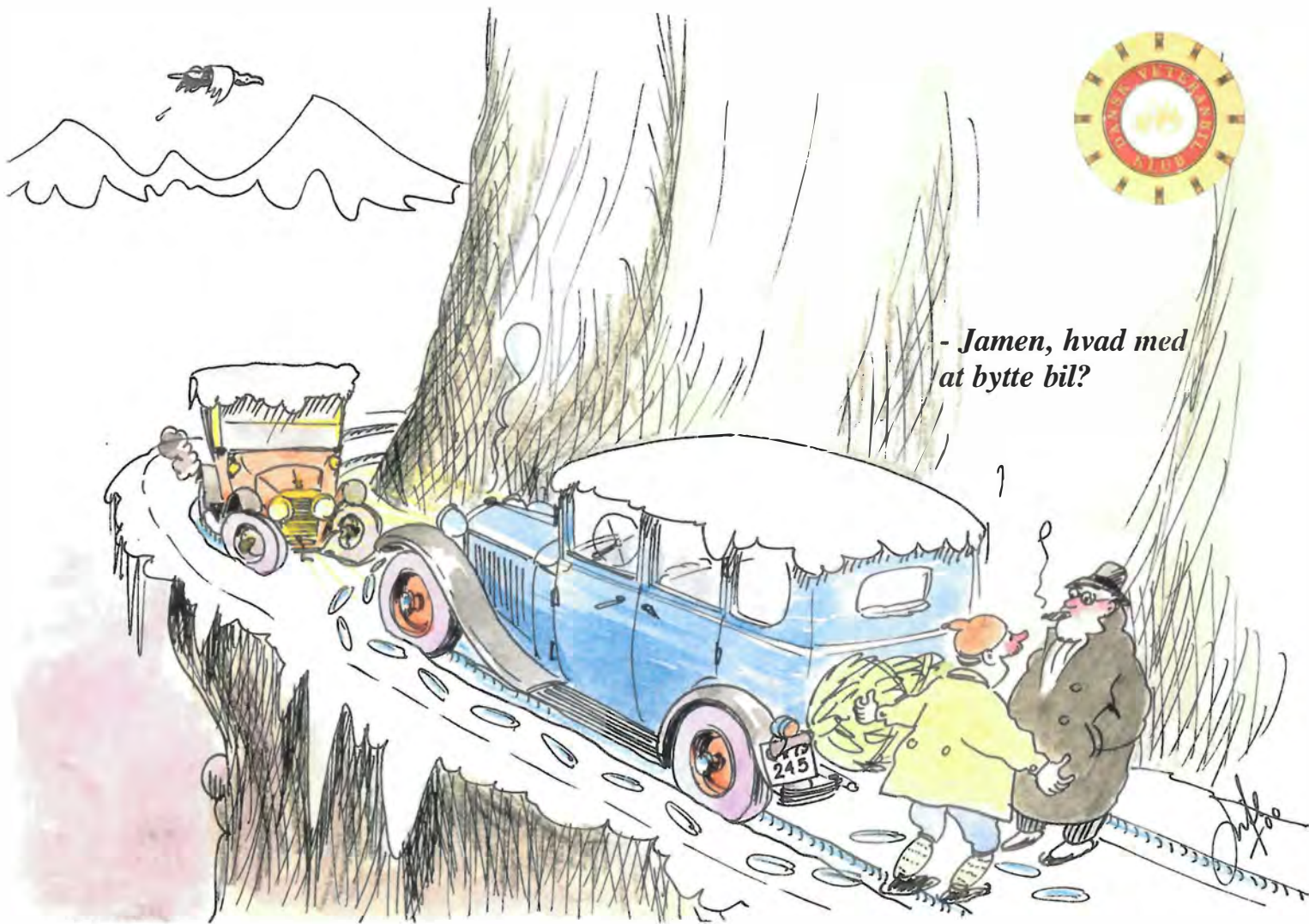


315/1, forløberen for type 328. 1.5 l, 6 cylindre, 3 karburatorer.

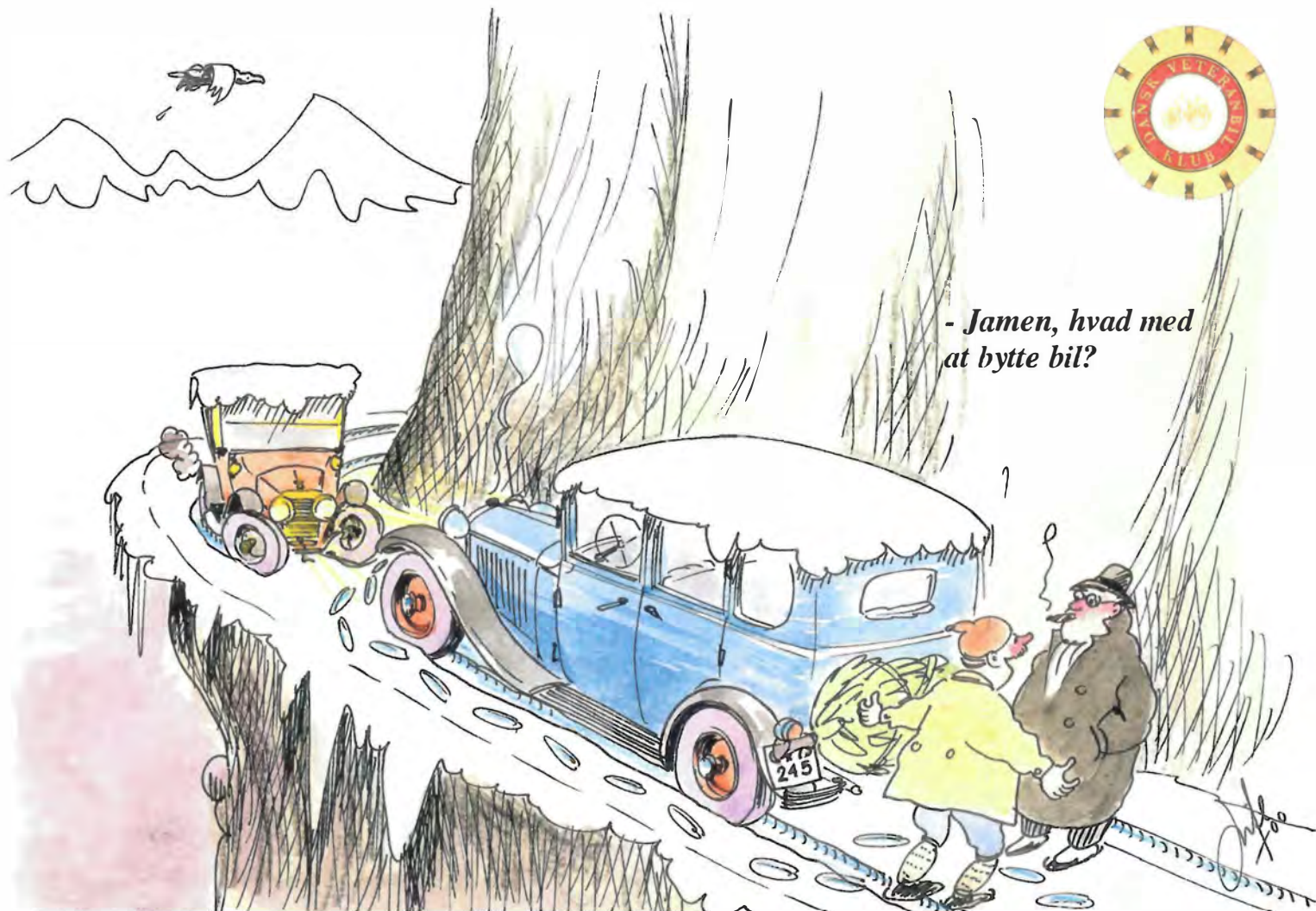


Lesning 1 av G. E. Johansen - Dansk Aesthetik 1894 - 2001

Lesning 1 av G. E. Johansen - Dansk Aesthetik 1894 - 2001

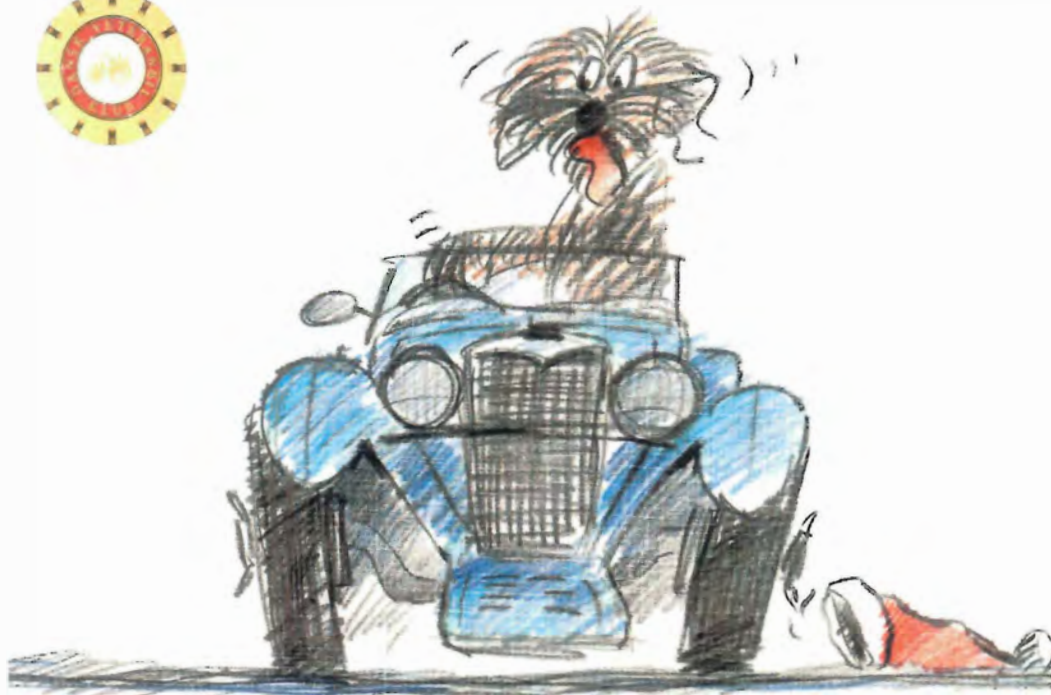


*- Jamen, hvad med  
at bytte bil?*

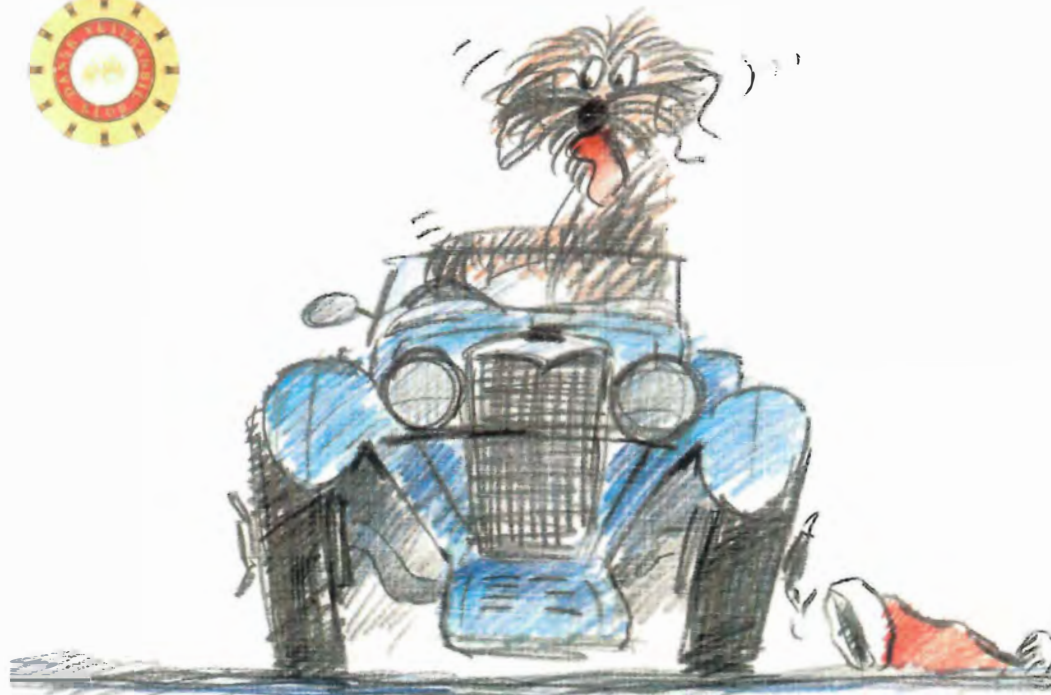


*- Jamen, hvad med  
at bytte bil?*





- Nu slipper vi forhåbentlig  
for hans vrøvl når der er  
dåligt vejr i weekenderne!



- Nu slipper vi forhåbentlig  
for hans vrøvl når der er  
dåligt vejr i weekenderne!



Følgte: Evi og Eiv Thomsen - Dansk Vegetabil Klub - 2001

Følgte: Evi og Eiv Thomsen - Dansk Vegetabil Klub - 2001

Følgte: Jønn Jakobsen - Dansk Vegetabil Klub - 2001

Følgte: Jønn Jakobsen - Dansk Vegetabil Klub - 2001





328 med Wendler karrosseri.



327 fra USA. Den amerikanske 327 lidt uoriginalt monteret med BMW 3.2 liters V8 motor!



328 Wendler.



328 Wendler.



327/28 med bremseproblemer.



Veritas C 90 fra USA.



Original nummerplade fra "engelske zone Hamborg" lige efter Anden Verdenskrig.



Veritas var monteret med BMW 329 motor på 120 hk.



BMW 329 med Ihle karrosseri.



John fra England stempler ud i sin meget hurtige EMW 327/2.



Vor EMW 327/3 fotograferet ved den nedlagte toldbygning i Kruså.



Ægte kærlighed!



Type 303 1934. 6 cylindre, 1173 cc. Løbets ældste bil.



Wartburg type 313. Topmodellen fra Eisenach i totaktertiden.



# FORD A COUPE 1931

Tekst og fotos Hans Pedersen

**Henry Ford blev født den 30. juli 1863 på en farm i Dearborn i nærheden af Michigan, og der ventede ham en fremtid som absolut ingen kunne forudse.**

Han var interesseret i al mekanik, skilte alting ad og samlede det igen uden problemer, og i sine unge dage reparerede han ure for venner og bekendte. Skolegangen interesserede ham ikke rigtigt, så han forlod den som 16-årig.

På et tidspunkt fik han job hos Edison Illuminating Company, hvor han mødte Thomas A. Edison, der jo også blev meget berømt. I øvrigt forblev de venner indtil Edisons død i 1931.

Henry Fords første bil blev færdig i juni måned 1886, faktisk byggede han den medens han var ansat hos Edison.

Denne bil var 2-cyl. og var i stor udstrækning baseret på cykelkomponenter, thi der fandtes jo ikke andet når man nu tænkte på biler, et begreb der jo knap var opfundet. Henry Ford

måtte altså nøjes med cykeldele, og det irriterede ham meget, han kunne ikke komme videre. Hurtigt solgte han bilen for 200 dollars, der blev investeret i en ny bil, som var klar i foråret 1898.

Henry Ford stiftede eget firma 2-3 gange, ofte med en kompagnon. En af de sidste var den stenrige kulhandler Alexander Malcolmson. Deres fælles firma hed Ford & Malcolmson, men allerede i juni 1903 blev firmaets navn ændret til Ford Motor Company, hvilket det har heddet siden. Fra 1906 producerede Ford Motor Company flere biler end nogen andre, en føring der bestod i 20 år.

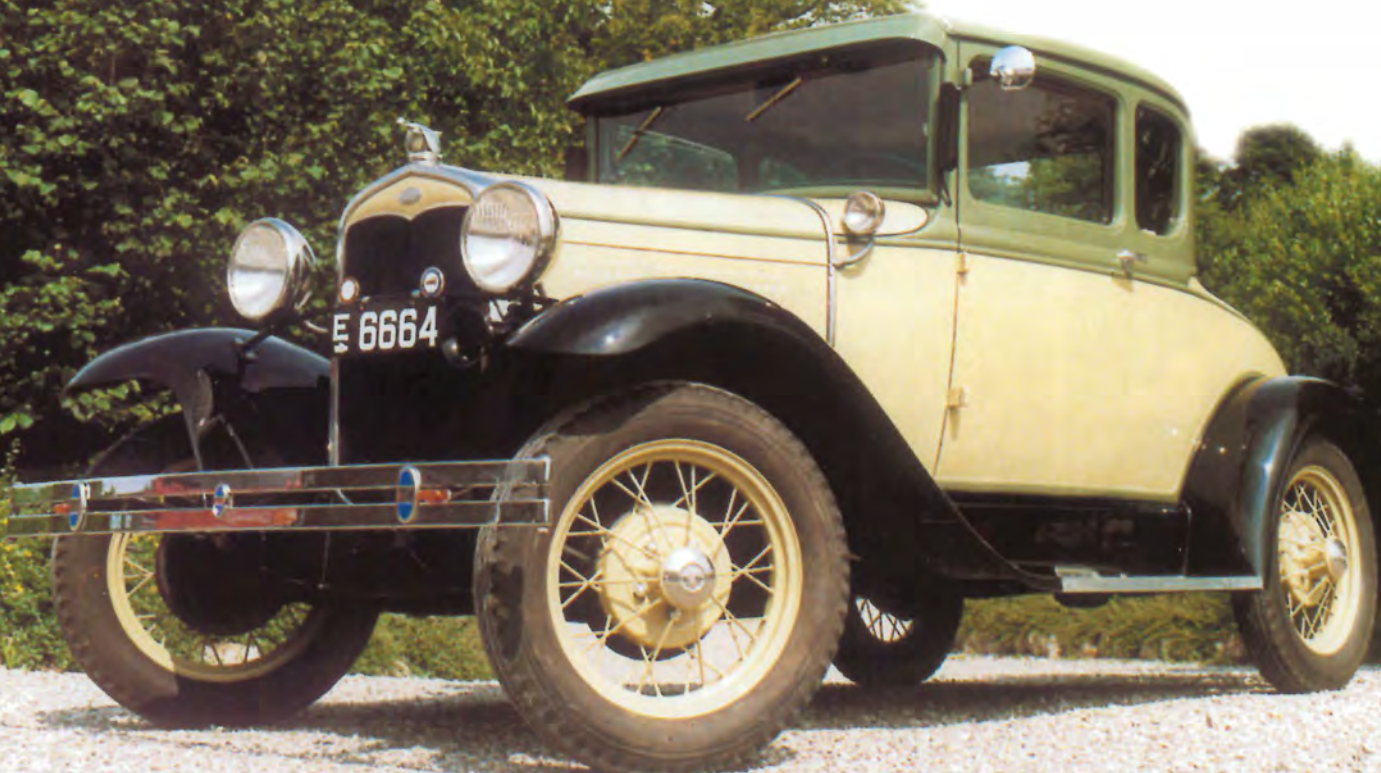
Den berømte Ford T kom frem i oktober 1908, og fra 1913 gik det fremad i raket fart. Ford Motor Company producerede så mange biler, at man nu i 2001 knap forstår det. Han indførte det dengang ukendte samleband.

I begyndelsen nævnte Henry Ford at han en dag ville fremstille 100 biler om dagen. Det kunne hans omgivel-

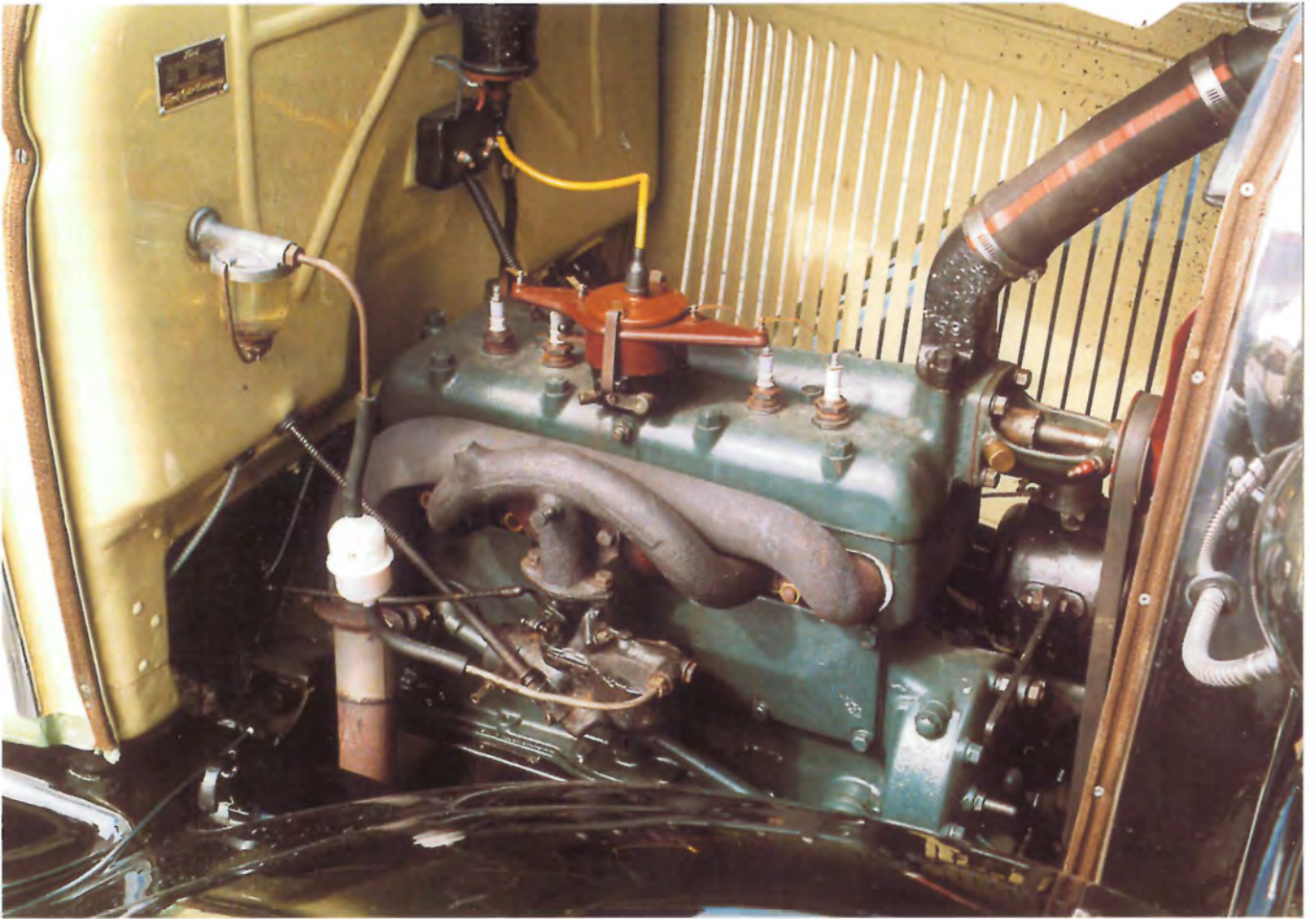
ser slet ikke forstå, ja faktisk blev han lidt til grin. Men kort tid efter fremstillede han de 100 biler. Nu luftede Henry Ford sine tanker om at fremstille 1.000 biler om dagen, og folk var nu ret sikre på, at Henry Ford var gået fra forstanden. Enhver kunne vel sige sig selv at 1.000 biler pr. dag var komplet umuligt . . .

Inden ret længe fremstillede Henry Ford sine 1.000 biler om dagen, og det blev meget værre. Han nåede op på 8.000 biler pr. dag. Han udvidede og udvidede, solgte flere og flere biler, ansatte tusinder af mennesker – jo, der var rigtig gang i firmaet. Henry Ford var en ordensmand, alle hans bygninger var skinnende rene, indvendig som udvendig. Væggene var hvidkalkede og maskinerne var malet i flotte farver. Der var ansat en hær af mennesker til at feje, rydde op og vedligeholde det hele.

Fabriksanlægget var enormt. I 1922 fremstillede Henry Ford mere end 2 millioner biler, og omsætningen var mere end 1 milliard dollars, og der var mere end 150.000 mennesker på lønninglisten. Henry Ford var selvforsynende idet han havde egne fabrikker, der producerede stålplader, trædele, gummidele m.v. Det hele var sat i system, og det hele fungerede fint.











Henry Ford var også den første med begrebet service overfor bilejerne. Han sørgede for, at selv efter købet af bilen, ja da havde man stadig kontakt til køberen. Henry Ford indførte fastprissystemet allerede med sin Ford T.

Der var flere op- og nedture, men Henry Ford holdt fast på sin oprindelige ide med en bil for folket, en bil alle havde råd til, en bil som alle kunne vedligeholde og reparere. Han holdt fast i dette princip, ingen kunne få ham til at ændre mening. Folk opfattede ham til at være så stædig, at de var sikre på at det ville gå galt en skønne dag. Men Henry Ford

holdt kursen, og han fik ret hver eneste gang. Ford T blev mere end berømt, og en skønne dag i 1927 rullede den sidste Ford T af samlebåndet. Der var nu fremstillet mere end 15 millioner Ford T – et imponerende tal i 1927. Der skulle gå rigtig mange år inden denne rekord blev passeret af VW en gang i begyndelsen af 1970'erne.

Da den sidste Ford T rullede af samlebåndet ventede hele verden spændt på hvad Henry Ford nu ville præsentere.

Igen var Henry Ford en handlingens mand, han lukkede sin kæmpestore fabrik fra maj til oktober 1927 for at

omstille produktionen fra Ford T til den helt nye model alle ventede på. Afsløringen kom i slutningen af oktober 1927, Henry Ford præsenterede sin helt nye og moderne Ford A. Der stod den, parat til den helt store eksamen.

Den nye Ford A blev ikke skabt på en enkelt dag, og planen om at bygge den blev ikke fattet på et øjeblik. Nej, den nye model hvilede på 20 års erfaring i automobilproduktion, man havde øvet sig på mere end 15 millioner Ford T'er.

Den nye Ford opfyldte Henry Fords gamle tanke om at fremstille en kvalitetsvogn til en særdeles overkommelig pris. Drømmen var blevet til virkelighed. Her stod den nye Ford A, med et karrosseri af første klasses stål. Fra begyndelsen var der 7 karrosserimodeller. Alle vognene var lakeret med pyroxylin, en af de fineste og mest holdbare lakeringer, der fandtes i USA på det tidspunkt. Se, det var en rigtig bil, en værdig afløser til den gamle Ford T eller "Lizzie", som den også blev kaldt.

Henry Ford har bragt os frem til månedens køretøj i VT, en Ford A Coupe fra 1931.

Siger man Ford A, så er næsten alle med. For manges vedkommende var en Ford A nok det første møde med en såkaldt veteranbil, og hvis ikke veteranbil – så i hvert fald en gammel bil.

Ford A er formentlig skyld i mange af vore medlemmers interesse for gamle køretøjer. Ofte var der i 1950'erne og i begyndelsen af 1960'erne et familiemedlem, der kørte rundt i sådan en "gammel bil". På det tidspunkt regnede man ikke gamle biler for noget, det var blot noget der hurtigst muligt skulle smides bort, så man kunne købe en moderne lille bil. Det var jo netop også i den periode man virkelig kunne finde gamle biler, hvis man da havde den særlige interesse.

Andre folk kunne ikke begribe, hvad man ville med sådan en gammel bil. Heldigvis var der nogle få der gemte disse gamle køretøjer, og derfor er vi nogle, der i dag er de stolte ejere af et veterankøretøj.

Da jeg selv var 16 år i 1964 og fræ-



sede rundt på en knallert, da kørte jeg ofte til en lille by ved navn Gimming udenfor Randers, stoppede maskineriet og stod der og savlede. Hvad jeg havde fået øje på? Jo, en skøn gammel Ford A fra 1928. Den stod blot henkastet der på marken ved landsbyens gadekær. Jeg forsøgte at finde frem til ejeren, men forgæves. Bilen var rød overalt, ingen kunne dengang se noget specielt i den bil. Måske var det også derude ved gadekæret jeg fik interesse for disse prægtige gamle køretøjer.

Mogens Andersen i Årup på Fyn har måske haft det som jeg. Drømmen om en veteranbil har altid været til stede, men der var lige så meget der lige skulle ordnes de næste 3-4 årtier. Pludselig går det op for en, at nu skal det være, og Mogens handlede omgående, akkurat som Henry Ford ville have gjort.

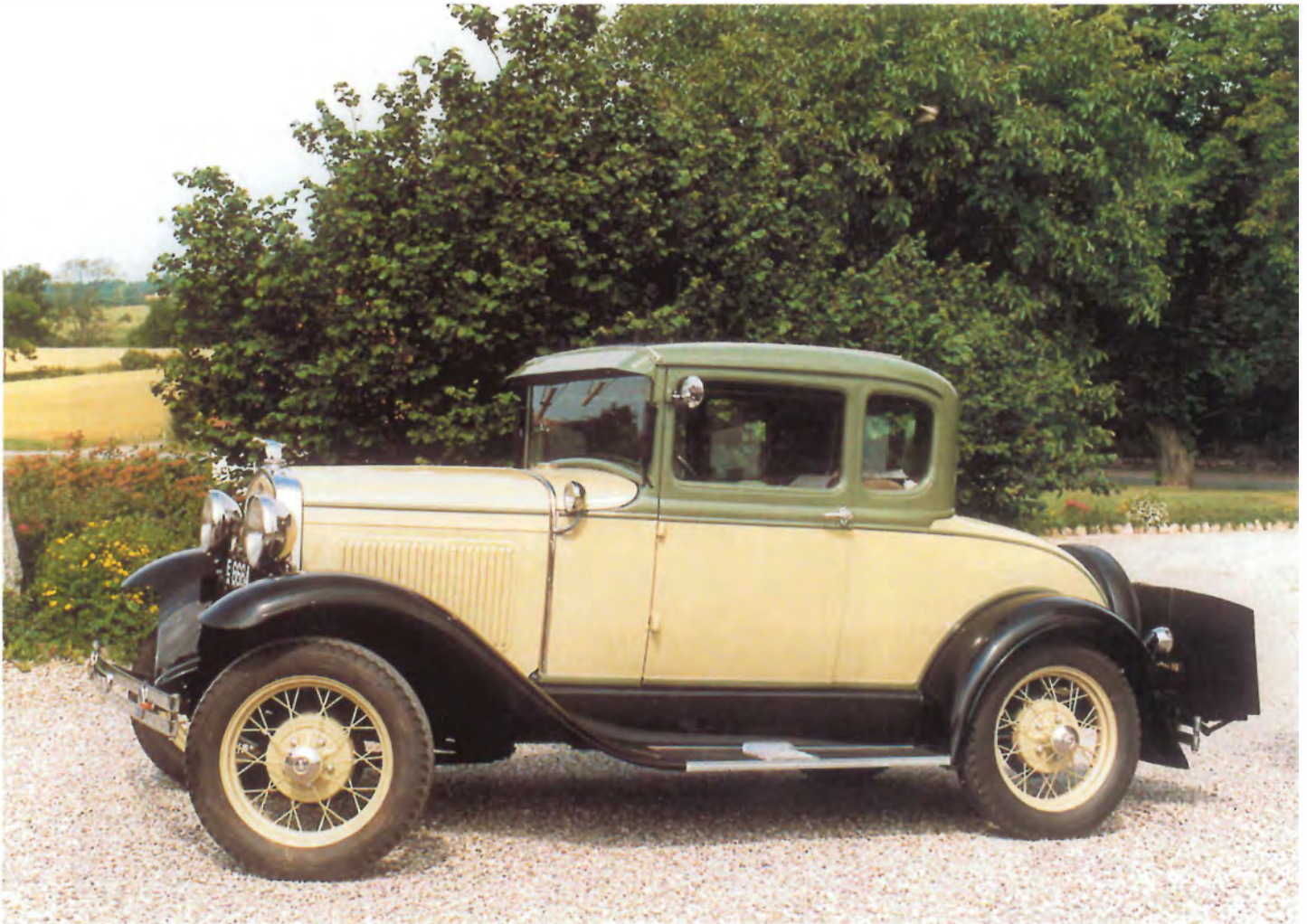
Mogens ville have en Ford A Coupe, og det skulle være nu. Ad omveje hørte han om en enke, der skulle eje en sådan gammel Ford. Hun ville dog ikke sælge til alle og enhver, havde en person der skulle "godkende" en eventuel køber af den gamle Ford A Coupe. Mogens blev dog godkendt, og han blev ejer af bilen engang i 1998. Bilen har altid kørt i Danmark, blev registreret første gang i marts 1931. Den første ejer var en sadelmager i Køge, der ejede bilen frem til 1945. Senere var den ejet af en velhavende dame på Tåsinge, på et tidspunkt har den kørt i Arden ved Hobro. Ford'en havde uoriginale trinbrætter, og det skulle lige ordnes. Bilen var ellers meget fin, kunne absolut bruges og køres i som den var. Trinbrætter blev afmonteret, og nu Mogens var i gang kunne man lige så godt afmontere skærmene, så småskrammer og buler lige kunne ordnes i samme snuptag. Bilen skulle jo se ordentlig ud.

Jamen, nu var man jo i gang, så man kunne lige så godt afmontere karrosseriet for lige at se til at alt var, som det skulle være. Indtrækket var da vist lidt slidt? Jo, væk med det.

Som alle næsten kan regne ud var Ford'en pludselig totalt adskilt, hvilket Mogens var ganske tilfreds med. Så kunne han jo lære sin gamle bil at







kende indefra. Og det gør Mogens i dag. Bilen blev sandblæst og lakeret overalt.

Slutresultatet blev meget fint. Ford A Coupe'en står som fabriksny i enhver detalje, og når den står her i det fine danske sommervej, kommer man uvilkårligt til at tænke på Bonnie og Clyde filmen, hvor der vrimlede med fine gamle biler.

Næsten alle kender en Ford A når man kører rundt, den vækker naturligvis opsigt, men ikke på samme måde som de mere sjældne køretøjer. En Ford A kan mange folk forholde sig til, næsten alle kender lidt til dens oprindelse og dens historie. Jo, den var en særdeles værdig afløser for den gamle Ford T.

Ford A levede over 4 årgange, nemlig 1928, 1929, 1930 og 1931. Efter Ford A fulgte alle Ford'erne med V8-motorer op gennem 1930'erne. Dog blev Ford A motoren kortvarigt benyttet i V8-chassiset under betegnelsen Model B. Det varede dog kun fra marts til september 1932. Samtidig kunne A-motoren leveres som et alternativ i personbiler frem til 1934, i England benyttede man den nogle få





år som et alternativ den den nye V8-motor.

Ford A kunne igennem årene leveres i forbavsende mange karrosserivarianter – bl.a. Tudor sedan, Fordor sedan (2-vinduers og 3-vinduers), roadster, cabriolet, phaeton, coupé, business coupé, sports coupé, station wagon, taxi og pickup. Flere af typerne fandtes både i standard og de luxe. Til de mere eksotiske hørte Victoria coupé, de luxe phaeton (firepersoners men kun to døre) og Town Car med chaufføradskillelse og løst tag over førersædet. Kuriøst nok blev der i 1928 lavet over 50.000 roadstere uden svigermorsæde. Langt de fleste Ford A var standard Tudor, 1.259.128. Men derefter kom standard coupé med 556.238.

Det var så let at fremstille en bestemt model. Snuden og chassis var det samme, man kunne blot bygge på. Ford A blev betragtet som en "rigtig" bil i forhold til Ford T, der jo havde planetgear og 2-hjuls bremses. Henry Ford havde nu fremstillet en moderne bil med bl.a. rigtig gearkasse og rigtige bremses. Karrosseriet var meget moderne, god plads til 4-5 personer, en tophastighed på 100 km/t, gode bremses, bilen var let kørt. Der var også tænkt på passagererne med gode og polstrede sæder, der var selvstarter – jo der var virkelig sket noget. Bilen blev godt modtaget dengang i oktober 1927, og inden årets udgang var der solgt mange nye biler.

I de ca. 4 år Ford A var i produktion, blev der fremstillet over 5 millioner

køretøjer. En ny succes for Henry Ford var en realitet.

I dag kører der mange, mange Ford A over hele verden, alle reservedele er let tilgængelige, ja, i USA kan man købe komplette nye karrosserier.

Jeg kunne tænke mig at gode gamle Henry Ford kunne se, hvor populære hans biler er i dag – 54 år efter hans død.

Han skulle også se den enorme udvikling, der er sket siden han bygge-

de sin første bil i 1896. Han ville formentlig ikke tro sine egne øjne . . .

Det er godt, der er mange som Mogens Andersen i Årup på Fyn, folk der elsker de gamle køretøjer, passer på dem og viser dem frem til andre. Jo, Henry Fords biler lever videre . .

Tak til Mogens Andersen og frue for en god frokost ude i det grønne, i godt selskab med den fine gamle Ford A Coupe.

#### **TEKNISKE SPECIFIKATIONER:**

**Motor:** 4 cyl. vandkølet, 3236 ccm.

40 hk ved 2200 omdrejninger i minuttet.

**Tophastighed:** Ca. 100 km/t.

**Transmission:** 3 gear frem, 1 gear bak, alle usynkroniserede

**Bremser:** Mekaniske bremses på alle 4 hjul

**Affjedring:** Halvelliptiske tværfjedre, dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere af Houdailles system

**Bilens længde** 3940 mm - **højde** 1835 mm - **bredde** 1702 mm

Henry Ford stolede ikke på benzinpumper og holdt sig derfor til en faldtank, som sad i torpedoen. Derfor får en Ford A fyldt benzin på oppe foran vindspejlet.

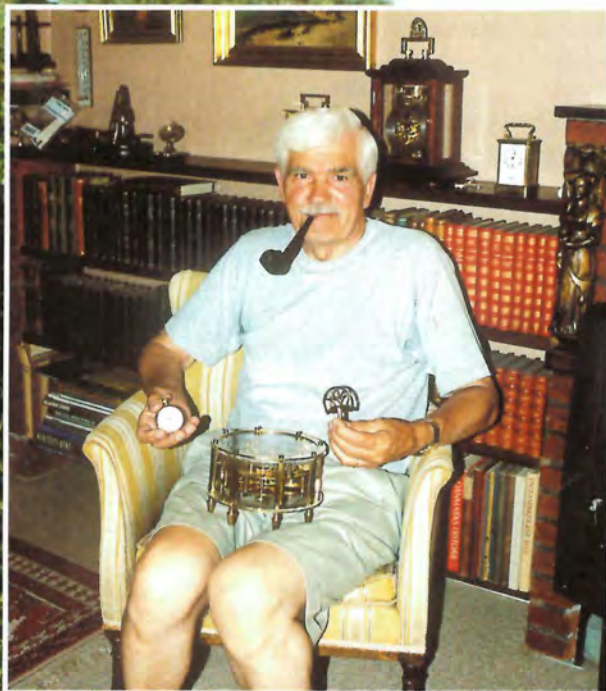
**Benzintanken** rummer 38 liter.

Produktionstallene på fabrikken i USA i kalenderårene 1928-31 var: 633.594, 1.507.132, 1.155.162, 541.615. Tilsammen 3.837.503 + Ford AA lastbiler osv.





# Personprofil: Mogens Andkjær



*Mogens har sin fars lommeur i højre hånd (det er den til venstre). I skødet en kopi af dette ur, men 4 gange større. Selv nøglen er fremstillet i det rigtige forhold. Alt sammen egen ide og fabrikation.*



Tekst og fotos Egon W. Neesgaard

**Ham med piben i munden og den røde Mercedes-Benz 220 SE coupe 1964 vil være kendt af alle, der har deltaget i blot et enkelt løb eller træf, for han er en flittig deltager, når DVK kalder.**

**Det er Mogens Andkjær fra Greve og hans bil, vi taler om.**

Først bilen: Den har altid været dansk og er helt original. Mogens Andkjær har haft den i 23 år, og han

har løbende holdt den i fineste stand, hvilket fremgår af dens generalieblad, som er ført med samme præcision som alt andet han har med at gøre.

Mogens Andkjær ville som så mange af os have været mekaniker, men det mente hans far var en dårlig ide, så han blev urmager. Det resulterede i egen forretning på Frederiksberg i 25 år. I 1979 ville han som 49-årig ikke være selvstændig mere, men

fortsatte i erhvervslivet som medarbejder i et firma, der fabrikerede dentaludstyr. Det var jo ret naturligt, når man tager hans uddannelse i betragtning.

Desværre røg han ind i en længere sygdomsperiode, men efter den kom han til Nilfisk, hvor han var i 5 år, men sluttede som 60-årig for at gå på efterløn. Det var i 1990.

Han har dog ikke opgivet at lege med ure. Nu fremstiller han dem i sin hu-





*Hulen med diverse drejebænke og måleinstrumenter, hvor også dampmaskinerne er bygget.*

*Til højre: Man kan rigtigt se hvor små dampmaskinerne er, når man sammenligner med æsken til en 35 mm film og lommekniven.*

*Den midterste stang er en tandstang (egen fabrikation forstås). Man trækker uret op ved simpelthen at trække det op. Så går det ved egen vægt langsomt nedad.*

le i kælderen i sin store villa. Det er en drøm af et fristed at komme der ned. Han fremstiller selv tandhjul, aksler, visere og balancer med en enestående præcision, og han går end ikke af vejen for at lave dampmaskiner, der ganske vist går ved lufttryk, da vandkedlerne ikke kan rumme vand nok. Han har 3 og det er de mindste dampmaskiner, jeg nogensinde har set. Se billedet. Det er utroligt at høre en sådan lille maskine snøfte som var det

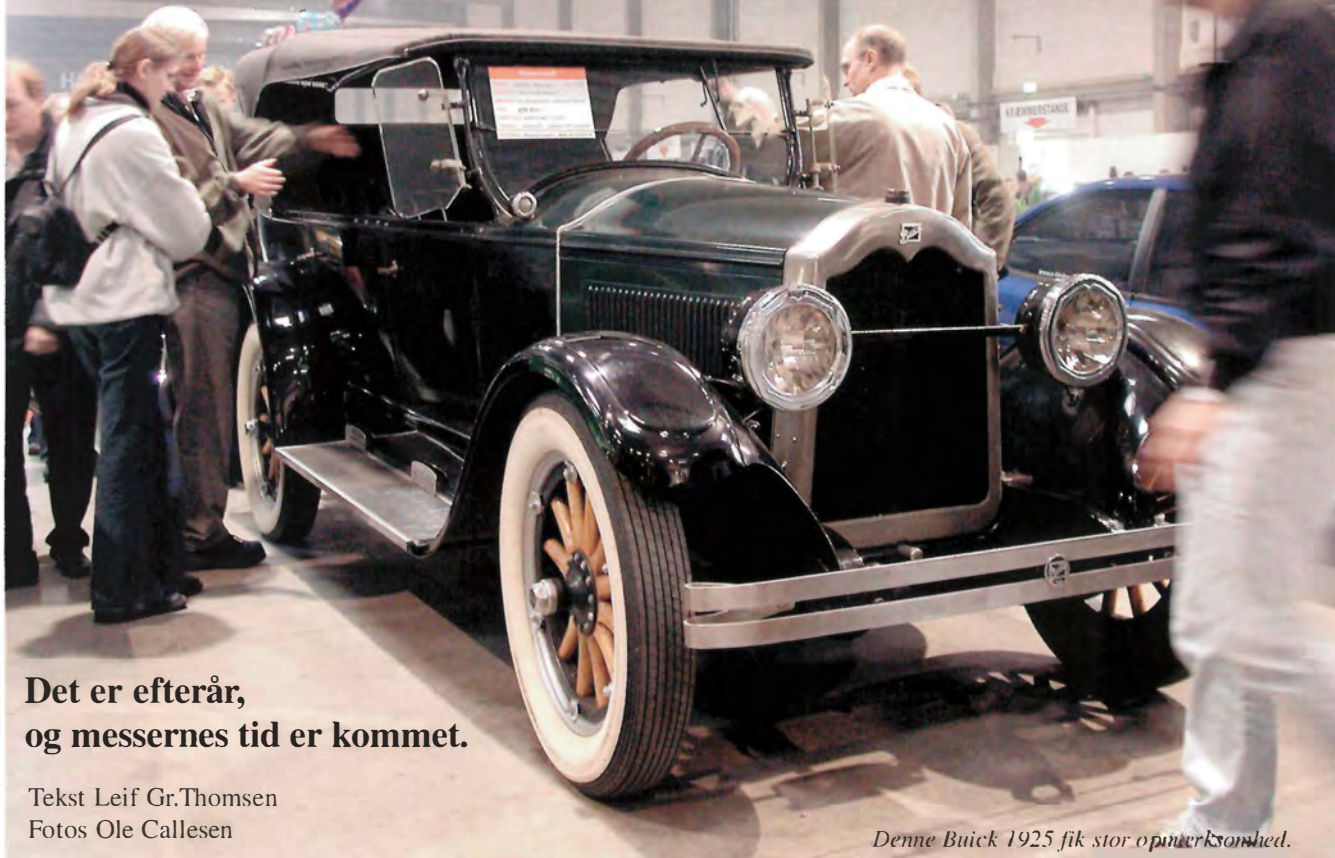
en af de store. Et værk til et tårnur, hvor der op til viserne er kardantræk, har han også fremstillet i sit lille værksted.

Mogens Andkjær har aldrig tid til at kede sig. Skulle det ske, at det bliver for meget finmekanik, kan han bare gå ind i rummet ved siden af værkstedet. Der har han et komplet mørkekammer til fremstilling af farvebilleder. Han er et stålende eksempel på en aktiv pensionist.





# På messe i Fredericia



**Det er efterår,  
og messernes tid er kommet.**

Tekst Leif Gr.Thomsen  
Fotos Ole Callesen

*Denne Buick 1925 fik stor opmærksomhed.*

**Det fine vejr lokkede mange mennesker til Fredericiamessen, som fra starten lørdag morgen sydede af virksomhed hos både udstillere og publikum.**

Det er morsomt at studere de mennesker, der møder op til sådan et arrangement: Der er faktisk mange helt

unge mennesker, som styrter af sted fra det ene sted til det næste, der er de modne familier med børn, for hvem lykken er de mange stande med legetøjsbiler for ikke at nævne drømmebilerne med glans og krom og strålende lak, endelig er der de virkelige veteraner, de gråhårede gamle drenge, som der bliver flere og flere af.

Til held for dem var der opsat bænke, så man kunne tage sig et lille hvil ind imellem, hvis bentøjet blev lidt træt. Mulighederne for at træffe bekendte var legio, og der blev da også hyggesludret mange steder. Ikke mindst i vor egen stand, der stod i hallen blandt de mange bilklubber. Her blev der af entusiastiske bestyrelsesmedlemmer meldt om god medlemstilgang, og da standen i øvrigt blev passet af gode, gamle medlemmer, manglede der ikke noget med hensyn til kaffesnak med småkager til.

Og priserne for de udstillede køretøjer er nok værd at studere. Tilsyneladende er de virkelig antikke og prægtige stykker billige i forhold til de mere nymodens med sportsligt tilsnit. Er det mon dem, der tiltrækker de købedygtige i dag, fordi det var køretøjet, de drømte om, dengang de var unge og ikke havde råd? Engelske motorcykler fra 50'erne tiltrækker dem, der måske engang for 40 år siden havde sådan en og som brændende ønsker en igen. De må kunne afsættes, for priserne er høje.



*Der var travlhed på DVKs stand.*





Der var mange klubstande. Her Dansk Volvo PV Klub.



Stumper for enhver smag og pengepung.



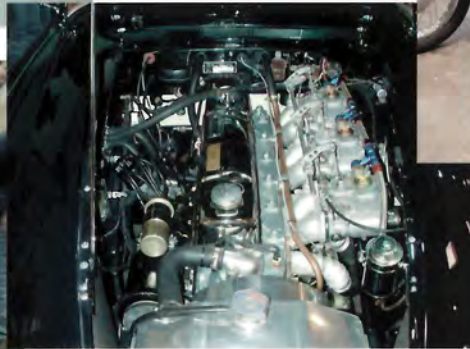
„Mekanikeren“ her var blikfang hos Vauxhall-klubben



Et par meget flotte BSA'er. Gold Star og Golden Flash



En rigtig flot MG 1934



En voldsom Austin Healey



Triumph som samlesæt.

Og der blev pruttet om priserne, ofte på sære måder. Et sted lå en del ældre værktøjer til salg uden prisansættelse:

- A vil gi' dig 40 kr. for den Bosch boremaskine.
- Æ do tovlig, den koster 60 kr.
- A vil gi' 40 kr., for mere er den int værd. Det koster den over det hele.
- A skal ha' 60 kr., og det er endda billigt. Og do får ledningen med.
- Den er int mer end 40 kr. værd.
- Jamn, når den int er mere værd, så kan jen lige så godt smid' den væk.

Og så røg den ned i affaldssækken. Nu skal vi se, om den dukker op i Herning.



Jaguar XJ6, synet 2001, til kr. 35.000,-





## Nyhedsbrev fra MhS

Motorhistorisk Samråd har udsendt sit nyhedsbrev nr. 3/2001. De der vil læse det i den fulde udstrækning kan se det på [www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk). Af indholdet skal meget kort nævnes at man med beklagelse konstaterer af skatteministeren og hans embedsmænd ikke vil opfylde ønsket om en 30-års grænse for veterankøretøjer. Siden nu det tidligere forslag om en 25-års grænse blev afslået. Men heller ikke de 30 år går altså igennem, og begrundelsen er dels at det vil give staten et indtægtstab, dels frygt for en større indførsel af ældre biler til dagligt brug. Hvilket ville modarbejde regeringens ønske om en yngre og mere miljørigtig sammensat bilpark. Grænsen på 35 år står dermed fast. Samrådet vil dog arbejde med sagen

gennem de folketingspolitikere, der synes at være veterankøretøjerne venligt stemt.

Nyhedsbrevet indeholder endvidere en større behandling af spørgsmålet om forsvarlig opbevaring af gamle køretøjer, blandt andet så ikke forurening fra dem trænger ned i jorden. Samrådet vil på sit møde 17. november behandle forslag til vejledning om miljømæssig forsvarlig opbevaring af veterankøretøjer og dele dertil, så de ikke omfattes af begrebet affald.

Endelig handler nyhedsbrevet om deponering af nummerplader, om de tidstypiske nummerplader, hvoraf der siden januar 1998 er udleveret over 2.650 sæt, om dispensation til veterankøretøjer fra Arbejdstilsynets krav

til sikkerhedsforanstaltninger, og om det begreb, som med et fjoget lån fra engelsk kaldes road pricing.

Efter 8 år på posten ønsker Erik Kristoffersen at fratræde som formand for Samrådet. På årsmødet skal der foruden det tidligere nævnte tages stilling til ansøgning om optagelse fra en enkelt ny klub, Danske DKW Veteraner, til en kontingentnedsættelse, til Samrådets forhold til de internationale organisationer og til om Samrådet skal holde temadage for medlemsklubbernes bestyrelser eller menige medlemmer

## Julegaver

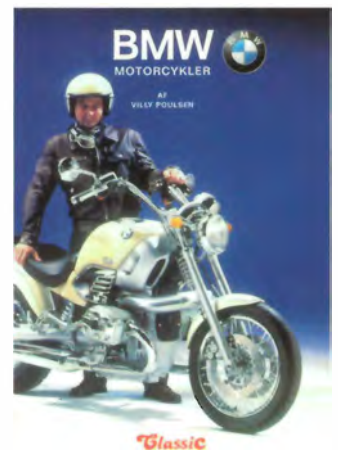
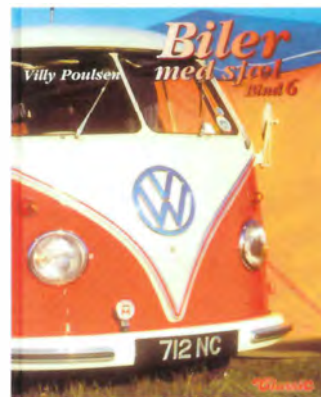
Også i år sætter den tilstundende juletid fart i udgivelserne af motorlitteratur. Blandt andet af tidnød afstår vi fra at forsøge på at anmelde de tre ny bøger, vi har kendskab til. Men de er:

Villy Poulsen har begået et sjette bind i serien "Biler med sjæl". Afsnittene handler om De Lorean, VW Transporter, Ford Anglia, Citroën DS19/ID19, Toyota Crown og Jowett Javelin. Pris kr. 198.

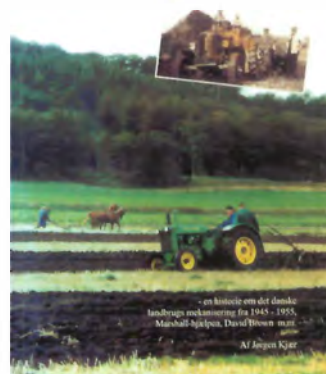
Af samme forfatter er "BMW motorcykler", som i virkeligheden er udkommet tidligere på året. Pris kr. 298.

Jørgen Kjær fortsætter sin serie om landbrugets traktorer med bogen "Skal vi mekanisere?" Den handler særligt om det første tiår efter Anden Verdenskrig, dog med tilbageblik til årene før og under krigen. Vores egen Ole Callesen har stået for den grafiske tilrettelægning af dette digre værk.

Pris kr. 268.



### SKAL VI MEKANISERE...?







## Velkommen til nye medlemmer

Gert Mikkelsen	Koborgvej 14	5471 Søndersø	64831683	Buick Wildcat Custom Convertible 1966
Ole Nygaard Andersen	Bistrupvej 81	3460 Birkerød		
Kaj Løvig	Vesterled 28 Sevel	7830 Vinderup		
Jørgen Larsen	Borup Byvej 187	8900 Randers		
Aksel Steen Olsen	Tårbækdalsvej 8 1.	2930 Klampenborg		
Jacob Zürcher	Rugvænget 22 lej. 12	4700 Næstved	5577 5615	
Hermann Haraldsson	Frydenlund Park 28	2950 Vedbæk	4566 1216	MG A
Bent Darmer	Karlstrup Strandvej 47	2680 Solrød Strand	5614 9206	Mercedes-Benz 280 S
Allan J. Silberbauer-Andersen	Knud Rasmussensvej 6	7400 Herning	9722 1212	
Camilla Hansen	Amtsvejen 302	3390 Hundested	4792 3409	Jaguar XJ 6 4 2 ltr.
Peter Gaster	Slotsallé 5	7100 Vejle	7572 2696	
Anders Kjelstrup Poulsen	Åkandehaven 110	2765 Smørum	4466 1616	
Jakob C. Pedersen	Solmarksvej 28	8240 Risskov	8617 4025	Chrysler
Jens Frost Thuelund	Egernvænget 38	5800 Nyborg	6531 0137	
Jan Grubak Nielsen	Syvhøjvænge 26	2625 Vallensbæk	4364 7763	
Charlotte Borg Jensen	Jægersborggade 26 2. tv.	2200 København N		
Michael W.J. Bosnack	Jægersborggade 25 4	2200 København N	2334 4919	
Ole Mikkelsen	Norsmindevej 199	8340 Malling		
Michael Hvid	Rødegårdsvej 100 B 2. tv.	5000 Odense C	4041 7441	FIAT 124 Spider
Søren Christian Dahl	St. Nørregaardsvej 9	6900 Skjern	9735 1957	Volvo Amazon 121
Palle Frederiksen	Sølbakkevej 18	4652 Haarlev	5628 6766	Ford Mustang
Jørn de Troest	Sophienborgvænget 49	3400 Hillerød	4822 1142	
Lars Kristensen	Mosegårdsvej 7	4173 Fjenneslev	2536 8192	
Per Jensen	Tørslevvej 9	3660 Jægerspris	2047 6697	
Claus Alfred Jørgensen	Højbjergvej 33 2. tv.	2730 Herlev	4484 0415	Volvo 121
DVM c/o Leif Obbekær Hansen	Ahornvej 19	5250 Odense SV		
DVM c/o Lars Sørensen	Stentoft 32	9550 Mariager		
DVM c/o Henning Karstensen	Nymøllevvej 121 Lundtoft	2800 Lyngby		
Niels Kryger	Vibevang 14	2970 Hørsholm	4586 2310	
Hanne Hansen	Svendborgvej 79	5260 Odense S	6611 9471	
Carsten Nielsen	Birkealle 28	3630 Jægerspris		
Carsten Nielsen	Hygumskovvej 16 Sdr. Hygum	6630 Rødding		
Dennis Dyhr	Alléen 73 2. tv.	2720 Kastrup	3252 4135	Ford Mustang
Poul Erik Birk Rasmussen	Knud Bankesgyden 1 A	5792 Årslev	6599 1373	
Peter Møller	Kattrupvej 24	4450 Jyderup	5825 0030	Ford Galaxie
Gert Petersen	Jægersborggade 43 4. th.	2200 København N	3696 6075	SAAB 96 V4
Jakobs Classic Cars	Kildemosevej 23	5000 Odense C	6312 0266	Austin-Healey 100/6
Carl Åge Andersen	Kingsvej 4	3000 Helsingør	2370 0931	Morris Minor
Frank Otto Olsen	Strødet 1 Strandby	5683 Hårby	6473 3645	
Michael Clausen	Øsbygade 52	6100 Haderslev	7458 5757	
Th. Egholm	Svalbardsvegi 11	FO -100 Tórshavn		
Jimmy Madsen	Skt. Knuds Kirkestræde 7 B	5000 Odense C	4074 2189	Austin Mini
Lars Erling Hansen	Middelvej 12	2820 Gentofte		
Lars Rasmussen	Vindeboder 1 G	4000 Roskilde	4637 1756	Jaguar Mk. II
Hardy Frandsen	Nordgårdsvej 21 Tune	4000 Roskilde	4613 9344	Borgward Isabella
Bjarne Jensen	Emilsgave 83	4130 Viby Sj.	4619 4229	Oldsmobile Dynamic 88
Ebbe Bøllehuus	Klosterstæde 13	3550 Slangerup	4733 3761	Honda CB





## KØB - SALG - BYTTE



### BILER SÆLGES

**Opel Rekord C Caravan** 1969, ingen rust i karrosseriet, en ejer.  
Tlf. 48187119 - 40266487

**Mercedes 450 SL** 1976. CUS-model, totalt restaureret og nylakeret, rød, i Danmark i 1999, og den har ikke kørt siden, aut. gear, air.con., tempomat, el-vinduer, hvid kaleche, hardtop, alu m/brede dæk. central-lås, radio m/el. antenne, børnesæder medfølger.  
Kr. 125.000 uden afgift.  
G. Sauer, 40564950

**Chevrolet 2-pers. roadster**, business car 1923. Er indreg., rød m/sorte skærme og sort kaleche, meget sjælden. Evt. byttes med åben Mercedes, Corvette, Thunderbird eller lign.  
Niels Larsen, 62691569

**Alpine A110 V85** 1975, komplet renoveret undervogn, karrosseri repareret i skærmkanter og med ny front. Alt i original stand. Afmonteret interiør/ruder og klar til lakering. Masser af nye dele. Sjælden model. Ideel til historisk rally m.v.  
Ring og forhør pris.

**Renault 8 Major 1965**, 1 ejer, kørt 106.000 km. virkelig pæn og velholdt, let at syne. Kr. 14.800,-

**Mercedes 300 SEC 1962**, aut. kørt 51.000 km, absolut ingen rust. Nyt loftsbeklædning og måtter skal monteres, kofangere skal forkromes. Sjælden og flot model.  
Pris ex. afgift. 34.800,-  
Kr. Korsgaard, tlf/fax 86486968

**Lancia Flaminia GT Touring** 1961, super leggiera alu. bil, meget sjælden, kun fremstillet i 681 stk., 2-dørs coupé, 2,5 V6 motor, nye specialdæk m.m. God stand.  
Kr. 135.000 + afgift ca. 12.000,-  
Tlf. 57844402

**Cadillac** 1940 til 1969, 8 stk. som skal renoveres.  
Priser fra kr. 25.000,-  
Tlf. 62624520

**Vauxhall Firenza Coupé** 1972, meget flot, sort indtræk/kabine. DK papirer, rusten.

**Skoda Octavia** st. car 1964. Rimelig stand, sjælden model. Evt. bytte med Triumph 2000 Mk II st. car.

**Buick Lesabre** cabriolet 1963. mange nye dele f.eks. gulvtæppe BFG-dæk med hvide sider, udst. m.m. Evt. bytte med limo fra før 1966, eller 50'er bil.  
Tlf. 47742181 - 40263181

**VW 1300 type 1**, nysynet med sorte nr. plader. Savannah beige, nye fordæk, bremses og hovedcyl., og meget mere. Højeste bud over 20.000,-  
Tommy Jørgensen, 55996252

**Fiat 500 Belvedere** 1953, urestaureret, helt komplet og original.

**Fiat 1100** 1953 urestaureret og komplet.  
Eigil Hindsgaul Madsen, 64401127 efter 19.00.

**EMW type 327/2** cabriolet „on the rocks“ eller restaureret.

Ib Jensen, 43994762  
ibbente@get2net.dk

**Mercedes Benz 206** 1972, ladbil, køreklar, kr. 4000,- Tlf. 57642803

**Chevrolet Impala** „Bubbletop“ (HT coupé) 1961. Hvid/orange. 350 cui. TH 350 aut. gear. Imp. fra Sverige i foråret, synet der hvert 2. år, derfor nem at syne, u. afgift, (ca. 12.000,-) kr. 42.000,-  
Tlf. 56275735

**MG 1300 Mk. I-II** 1964-67, 2 ekstra motorer, nye forsikrings, ny for- og bagbro, galvaniseret. Næsten komplet værktøj, ny udstødning.. ekstra døre, meget fint indtræk.  
kr. 6.000,-  
Kelvin Hasberg, 74745916

**Fiat 1200 cabriolet** 1960 til restaurering, DK papirer, kr. 20.000,-

**Fiat 600** 1961 til restaurering, m/originalt soltag + mange originale pladedele. Kr. 8.000,-  
Tlf. 39690040

**Buick Skylark Coupé** 1964, vægtafgift 562,- halvårligt. Bilen står i meget flot stand på gamle sorte nr. plader, og holder syn til 5. dec. 2002. Kun kørt 171.000 km fra ny, 2 ejere, 5 nye dæk med hvide sider.  
Pris kr. 82.000,-  
S.A. Mathiasen, 97836722

**Opel GT 1900** 1970, 9000 km, står som ny, aldrig vinterkørt. Kåret som 3. flotteste i DK. Org. stand.

Pris kr. 99.900,-  
Klaus Hansen, 40152570

**Porsche 356 SC coupé** 1965, 95 hk, ch. nr. 222073, rubinrød originallak, sort originalt interiør AM/FM radio.  
Pris kr. 275.000,-

60 hk 356 motor og 356 A gearkasse, aldrig renoveret, meget fin stand. Samlet pris kr. 28.000,-  
Hartmut Abl, 40101356

**MGB** 1967, totalt renoveret for 25.000 km siden. Meget fin stand, incl. originalt HT. Leveres nysynet.  
Kr. 95.000,-

**MGB GT** 1971, 100% original, har aldrig været rustb. Som ny. Leveres nysynet, kr. 85.000,-  
Steen Eriksen, 48391014

**Opel Olympia Record** 1957 P1 + mange nye dele. Kr. 6.500,-  
Frank Drejer Nielsen, 40803258

**Ford A** 1929, urestaureret og komplet bil. Pris kr. 20.000,-  
Tlf. 64722272

**Mercedes 230 SL** 1963, 150 hk, aut. metalblå, imp. Texas, 2 ejere, A/Cm ny softtop, servo, ny Tectyl, nye dæk, pænt marineblåt vinyl interiør. Nyrenoveret og indreg. Pris kr. 195.000,-

**Mercedes-Benz 230 SL** Roadster 1964. Europæisk model m. man. gear, 150 hk, 6-cyl., blå. hardtop og softtop, servo, nyt læder. Kræver lettere kosmetisk arbejde (ikke rust) samt motorjustering. Indreg. Pris kr. 129.000,-  
Morten Strømsted, 20123277

**Vauxhall Six** 4-dørs sedan 1934, 1 ejer, opbevaret tørt, meget lidt rust, velfungerende motor, afmeldt 1968.

**Morgan 4+4** projekt. Mangler samling og lakering. Indført i DK 1946. Begge sælges pga. særlige omstændigheder. Tilbud modtages:  
Benny Ahlburg, 54861343

**Daimler SP 250** 1962. B spec. original „black plate car“ dvs. bilen har kun været indreg. i Californien. Bilen har aldrig kørt i salt! Rød med gråt interiør, alt ekstraudstyr - hardtop, kofangere, læderrat, lighter osv





## KØB - SALG - BYTTE



- osv. Kører perfekt. Pris nysynet og indreg. kr. 228.500,- gl. motorcykel eller vintage campingvogn kan evt. tages i bytte.

Christian Vad, 86993199

2stk. **Renault Dauphine**, den ene med DK-papir, årg. 1962.

Bilerne sælges til renovering for kr. 3.500,00.

Tlf: 75563209/22336239

mail: bsc23311@vip.cybercity.dk

**Opel Kadett B Coupé**, rød, årg. 5/66, nysynet, med nye dæk, står som pæn og velholdt, kører godt. Skal ses. Kørt 169.000 km.

Pris 19.800 kr.

**Opel Rekord C- Caravan 1700**, hvid, 1967, synet 03/01, lidt rust i bund, kører fint. Km.105.000.

Pris kr. 16.500,-

Tlf. 74642350 - 27285863

**Lotus Elite 2,2**, glasfiberkarosse og galvaniseret ramme, mange nye dele bla. kobling/leje, tandrem, køler, renoveret undervogn, nyt/nyrenoveret læderindtræk, synet august i år. 79.000 - eller nærmeste bud. Tlf. 74459564.

**Mercedes-Benz 190C** 1963 model W110 „den med vinger og runde lygter“. Sort, fremstår meget flot. Benzmotor har gået 45.000 km. Sælges synet og indreg. for 45.000,- eller højeste bud.

**MG Midget Mk 3**, 1971. rød. Synet og indreg. Efterårspris 35.000,- Lars Hodal 35351932 eller 20751343

**Jaguar MKII 3,8** 1967, god stand. Flot kongebå med trådhjul. God motor. Velkørende. Godt skindindtræk. Flot i træ og lak. Sælges nysynet. Ring for mere info eller bud.

Pris kr. 149.500

Tlf. 48390736

**Morris Minor Super 1000**, rød fra apr. 1970. Synet jan. 2001. Kører perfekt. Totalt renoveret. Ubeskriveligt mange reservedele medfølger.

Pris 25.000.

Tlf. 22232030.

**Volvo Amazon 121** 1969, gyldengul med hvidt indtræk. 1 ejer. Usædvanlig velholdt og med sorte nr. plader. Synet 2001.

Evt. bytte med veteran mc.

Ole Callesen, 74561611

### BILER KØBES

**Citroën ID/DS** 1955-1975 2,2 ltr./109 hk. Dengang fra ny ca. 70.000,- købes omgående, rustfri, god mekanik. Jørn de Troest, 48221142

**Ford A** roadster eller Victoria Coupe, primært til restaurering.

Henrik Thostrup, 44445619

[ado17@teliamail.dk](mailto:ado17@teliamail.dk)

**MGA** restaureringsprojekt købes.

Tlf. 26974545

**Mercedes 170S/SV** 1938/1953.

Tlf. 75132852

### DELE SÆLGES

**Chevrolet** 1929 fortøj komplet med tromler og fjedre. Pris kr. 500,-

Tlf. 75132852

**Cadillac** 1930 til ca. 1980 + nogle reservedelsbiler. Tlf. 62624520

**Solskærm**, pris kr. 400,-

Tlf. 47742181 - 40263181

**MGB** trådhjul 2 stk. malet 300 kr.

Thom Pedersen, tlf. 32519597

**Til Volvo Amazon/PV/210**. Fine stål-skærme, rustfri døre, interiør, frontkasser. Motor: B20E, komplet.

Ole Callesen, 74561611

Motor **Ford V8** sideventilet 1938.

Komplet med gearkasse, minus starter og strømfordeler. Kr. 6.000,-

Frank Drejer Nielsen, 40803258

**Austin Allegro**. Nye hydrogaselementer, kr. 800,- stk.

**Rover V8** krumtap slebet med nye lejer. kr. 1000,-

Henning Jansen, 65958538

10 toppakninger kobber/asbest til div.

**Rover 75/90**. Nyt kølergitter m. emblem **Rover 75**. Fabriksmanualer til **Hillman Imp** mv.

Alt byttes for tre flasker god rødvin eller med mc-brochurer.

Villy Poulsen, Tel. 6614 6650

[info@classic-books.dk](mailto:info@classic-books.dk)

**Diagonaldæk** i diverse dimensioner, ialt 37 stk nye sælges billigt, helst samlet.

**Styrebolte til Ford Prefect, Anglia og**

**Popular** 150,- pr. sæt.

Diverse overskudsdele fra restaurering af **Anglia**. Evt. bytte med dele til **Anglia/Popular**.

Tlf. 75682056 - 30702351

**Lotus Twin Cam**, topstykke inklusiv **Zenith-Stromberg** karburatorer.

Kr. 3500,-

Tlf. 74459564.

**VW Type 1** Højre trinbræt, helt nyt! Kr. 300,-.

**Ford V8**. 3/4 1 grøn motormaling i den rigtige farve til årgang 1932-41. Kr. 170,-.

Jens Munk, tlf 65961303,

[Jens.Munk@FordV8.dk](mailto:Jens.Munk@FordV8.dk).

**4 nye dæk** 155x15 til VW i alt kr. 500 2 nye forskærme **Ford Escort Mk 2**, 350 kr. for begge. 1 ny h. forskærm **Chevrolet** 1928. 500 kasser

50x30 fyldt med gode brugte dele, opdelt i forskellige mærker sælges meget billigt, eventuelt hvert mærke for sig.

Tlf. 75132852

### DELE KØBES

**Ford Cortina GT** eller **Escort Mexico** motor 1600 cc crossflow købes uanset stand.

Henrik Nielsen, 26974545

**Chrysler Windsor** 1948 Fluid Drive, alt har interesse. Dele til **Chevrolet** 2-dørs sedan 1932 har også interesse.

Tlf. 48711716 - 21467805

**Vauxhall** 6-cyl. motor, topstykke eller motor komplet. 1933-34.

Oskar Jacobsen, 97401089

**Lastvognsfælg** til tvillingmontering, 6.00 G-16 med låsering, centerhul 161 mm, 6 boltehuller 22 mm på 205 mm cirkel.

**Amperemeter**, engelsk m/ hvid skive, 2" diameter, omkring 1950; do. m/sort skive, **Smith's**, o. 1965.

**Gearkasse** (primær-variomat) til **DAF 55**. Gerne bytte m/ tilsv. **DAF 44**. **Bagaksler** (sekundær-variomat) til **DAF 44**. Gerne bytte m/ tilsv. **DAF 55**. **Skibsklokke** med god og langvarig klang.

Jesper Bering

Tlf. 5760 80 12





## KØB - SALG - BYTTE



**Sidepaneler** - gerne originale - til **Austin/Morris 1800/Austin Maxi. Udstødning til Austin/Morris 1800. Inderskærme** for (sider i motorrum) til **Austin/Morris 1100/1300.**

Andre dele og pladedele til ovenstående har også interesse, ring og fortæl hvad du har. måske har jeg det du mangler så kan vi bytte.  
Henrik Thostrup, 44445619  
[adol17@teliamail.dk](mailto:adol17@teliamail.dk)

### Mc

**Nimbus** 1950, sort, sælges gr. alder. Kr. 35.000,- Tlf. 49211926

**Indian Police Scout** 1929, 750 cc, 100% original, sorte pl.  
**Rudge Special** 1938, defekt olie-pumpe.  
Gert Hansen, 86475510

**NSU Lux**, urestaureret men komplet. Eigil Hindsgaul Madsen, 64401127

**BSA** 1931 Type S31  
Restaureret, synet og indregistreret i 1989. Kun kørt 400 km siden. Vedligeholdt og opbevaret i opvarmet garage. Kan seses i Nordsjælland fra den 16. december.  
Kr. 36.000  
Jens Pilø, tlf. 0044 1284 827072  
Fax 0044 1284 827062

Købes: Til **Johnson Motorwheel mc/knallert** ca. 1915 søges diverse dele. Blandt andet tændingsanlæg, karburator og udstødningsrør samt originalt baghjulsnavn med indbyggede dæmpere og fjedre.  
Gorm Albrechtsen, 96263700, aften 97223630

**Scooter købes:** Vespa 1954-1963-reservedele har også interesse henter overalt. Tlf. 75132852

Købes: **BMW 500/600 cc** fra 1950-55 til restaurering.  
Ole Callesen, 74561611

### DIVERSE

Sælges:

**Pladesaks**, max 1,5 mm, kr. 600,-  
**Pladesaks**, max 3 mm, kr. 1.200,-  
**Drejebænk** ca. 1920-30, L 500 Ø 280/400, kr. 2.500,-  
Tlf. 39627369

**Opbevaring af biler/campingvogne** etc. Grevinge, Odsherred, 200 kr./mdl. ved helårsleje. Også mulighed for kortere perioder. Tør, tæt hal med fint betongulv, solid port, fine tilkørselsforhold, hyppigt tilsyn. Lys og el til rådighed. Adgang til toilet. Mulighed for reparation efter aftale.  
Svend Carstensen, tlf. 39698115  
svca@post3.tele.dk

### AUTOMOBILIA

**Bøger:** Ivars Autoreparationer Under-vogsreparationer og Motorreparationer 100 kr.

Automobilets Historie og dets Mænd 1938. 3 store bøger 300 kr.  
Thom Pedersen, tlf. 32519597

**Cadillac** instruktionsbøger, værkstedshåndbøger, brochurer m.m.  
Originalt ca. 1940 - 1996.

Købes: **Veteran Tidende** til og med 10 + 13. **Bilhistorisk Tidsskrift** nr. 1, 2, 3, 4, 114. **General Motors** service blade 1933-34-35.  
Tlf. 62624520

**General Motors Service** 1959-60, 1967-68, 1963-64. **Opels** reservedelsillustrationer, **Rekord C, Commodore A, Kadett B, Olympia A, Rekord-Kadett-Kapitän** 1962, instruktionsbøger: **Kadett A, Kapitän** 1961, tysk. **Volvo PV 444 H** 1955, svensk. **Porsche 356 B**, Reparatur-Leitfaden. I meget fin stand.  
Erling Larsen, 56144604

## Julekort



**Årets julekort** er tegnet af Leif Gr. Thomsen og Jørn Jakobsen. Julekortene kunne også være fotografier af biler, motorcykler, veteranting eller andet af interesse for medlemmerne. Derfor kunne vi i bestyrelsen godt tænke os, at medlemmerne sendte os nogle billeder til næste års julekort - helst med sne, gran eller nisser på osv.

Grunden til at I får to af hver slags, er at jeg har fået at vide, at nogle vil samle på dem. Så derfor vil vi gerne have at I sender det ene i hvert fald, så de kommer til at ligge i rigtig mange hjem til jul.

Hvis I sender forslag til næste års julekort til mig med navn og adresse skal jeg sørge for I får dem igen efter endt brug. På forhånd mange tak.

Med venlig hilsen  
Bent Friis, Søbakken 29, 7000 Fredericia.





**TRANSPORT BOGHANDEL**  
KØB - SALG - BYTTE

V/H. H. HAVSTED  
KARLEBYVEJ 1 • LYNDBY, DK 4070 KR. HYLlinge  
TLF. (45) 46 40 00 17

SEPTEMBER 2001

**LAGERSALG**  
**MOTORLITTERATUR**

LØRDAGE D. 1.DEC - 8.DEC. - 15.DEC.  
FRA 11<sup>00</sup> - 17<sup>00</sup>

NYE TITLER SAMT FRASORTEREDE  
REJSETRÆTTE TIL ÷ 25%.  
KOM OG KØB DIG SELV EN JULEGAVE,  
JEG GIVER EN KOP KAFFE.

**LAGERADRESSE :**  
**LYNDBY HAVNEVEJ 6, LYNDBY,**  
**4070 KR. HYLlinge.**

NÆR HOLBÆK-MOTORVEJENS AFK. 15

M. V. H.  
*ll.*

**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](http://www.samlerboersen.dk)

**Køb disse 4 Radialdæk med hvide dæksider**  
**I fabrikat B.F. Goodrich 215/75R15**  
**PRIS 325.000,00 Dkr.**



Bilen følger GRATIS med.

Du kan se flere billeder på: [www.ctv-trading.dk/bilsalg.htm](http://www.ctv-trading.dk/bilsalg.htm)

**DIAGONALDÆK:**



**RADIALDÆK:**



BESØG VORES HJEMMESIDE OG SE  
DET STORE SORTIMENTS KATALOG  
MED MØNSTRER OG SPECIFIKATIONER



**CTV-TRADING**  
HJORTEVÆNGET 44  
DK-2880 BAGSVÆRD  
TELEFON +45 44440091  
TELEFAX +45 44440391  
E-MAIL: [INFO@CTV-TRADING.DK](mailto:INFO@CTV-TRADING.DK)  
WEB-SITE: [CTV-TRADING.DK](http://CTV-TRADING.DK)



# Veteranforsikring

Helårlige præmier  
for 2001.  
Ingen præmiestigning.



## i RUNA FORSIKRING

### Veteranbiler 1900 - 1966

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	495 kr.	315 kr.
100.000 kr.	695 kr.	425 kr.
150.000 kr.	845 kr.	575 kr.
200.000 kr.	955 kr.	700 kr.
250.000 kr.	1.154 kr.	860 kr.
300.000 kr.	1.295 kr.	995 kr.

### Klassiske biler 1967 - 1976

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.277 kr.	750 kr.
50.000 kr.	1.600 kr.	900 kr.
100.000 kr.	1.915 kr.	1.250 kr.
150.000 kr.	2.295 kr.	1.550 kr.
200.000 kr.	2.670 kr.	1.850 kr.
250.000 kr.	3.095 kr.	2.175 kr.
300.000 kr.	3.530 kr.	2.500 kr.

### Brugsveteranbiler til og med 1976

Max. handelsværdi 100.000 kr.

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

### Veteranmotorcykler 1900 - 1960

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

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

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

### Kontakt:

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



Veteran  
Forsikrings-  
klubben