

VETERAN TIDENDE





<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå</p> <p>Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Administrator: Dorte Thies Telefotid kl. 10-13 e-mail: dvk@vip.cybercity.dk www.veteranbil.dk</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>Mødesteder og mødestedsansvarlige</p> <p>Nordsjælland Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå Claus Nebbe, 2253 5550 Fuglebakkevej 1, 2000 Frederiksberg</p> <p>Midtsjælland: Kvarkebyvej 79, Kvarkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Preben Boisen, 57525040 samme adresse som mødestedet</p> <p>Østsjælland: Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205 Nygade 3, 4672 Klippinge</p> <p>Fyn: Egeskov Veteran Museum, Kværndrup Kontakt: John Jørgensen, 66181212 Fikklovvej 6, 5270 Odense N</p>	<p>Veteran Tidende</p> <p>Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub. Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse. Oplag: 4800</p> <p>Ansvarshavende redaktør: Ole Emil Riisager DJF Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 e-mail: ole_emil_riisager@mail.dk</p>																																								
<p>Bestyrelsen</p> <p>Formand: (Medlemspleje, vedtægter, kontakt til VFK, DTM & VT) Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårsløv 7080 Børkop, 75 86 95 10 67mustang@vip.cybercity.dk</p> <p>Næstformand: (Bibliotek, PR, Registre & Sektioner) Claus Frausing Højbuen 26 2730 Herlev, 44 53 87 00 claus.frausing@mail.dk</p>	<p>Sektioner</p> <p>Ford V8: Birger Blako - 3294 9397</p> <p>M.G.: Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77 linnedal@hotmail.com</p> <p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 75 83 00 02</p> <p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 66 13 66 10</p> <p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 75 83 00 49</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård, ved Sabro Arne Jespersen, tlf. 86985504 Kaj Munkholm, 86221975 Kådhøjvej 12, 8530 Hjortshøj</p> <p>Midtjylland-Vesterhede Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321 Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig</p> <p>Vestjylland-Spjald Højgård, Holstebrovej 17, Spjald Kontakt: Henning Knudsen, 97381264 Holstebrovej 17, 6971 Spjald</p>	<p>Bladteknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 Fax: 7456 3611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p>Erhvervsrådgiver, 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>Kasserer: (Bogføring, budget) Henrik Thostrup Birkevænget 16 2880 Bagsværd, 44 44 56 19 henrik.thostrup@teliamail.dk</p> <p>Sekretær: (Hjemmeside, IT, protokol, kontakt til MHS) Bo Ødegaard Høstbuen 18 2750 Ballerup, 44 64 42 94 bo@mobil.dk</p>	<p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 97 12 07 11 aften: 97 11 91 79</p> <p>Ford T: Jon Friis Wandall - 63 90 70 40</p> <p>Ferdinand Porsche: Claus Nebbe - 2253 5550</p> <p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen - 75 86 95 10</p>	<p>Sønderjylland: Lunderup Markvej, Rødebro Kontakt: Frits Johansen, 7445 9450 Sjellerupvej 48, 6430 Nordborg</p> <p>Sydøstjylland Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487 Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted</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>(Udstillinger, klubartikler) Bent Friis Søbakken 29 7000 Fredericia, 75 94 09 97 bentfriis@orangenet.dk</p> <p>(Mødesteder) Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg, 74 45 94 50 familien.johansen@e-box.dk</p> <p>(Lab & arrangementer, klubkontor, Swift) Kaj Dyring Larsen Hyldegårds Tværvæg 1 2920 Charlottenlund, 39 90 42 40 kaj@larsen.dk</p> <p>Henning Kjeldgaard Knudsen Holstebrovej 17 6971 Spjald, 97 38 12 64 hkknudsen@orangenet.dk</p>	<p>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</p> <p>København og Nordsjælland Claus E. Nebbe Fuglebakkevej 1 2000 Frederiksberg -22 53 55 50</p> <p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen - 54 70 03 58</p> <p>Fyn John Jørgensen - 66 18 12 12</p> <p>Jylland Frits B. Johansen - 74 45 94 50</p>	<p>Bibliotek</p> <p>Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129 Boserupvej 510, 3050 Humlebæk</p> <p>Forsikringsforhold</p> <p>Jørgen Behrendt, 4353 5503 Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk</p> <p>Forsikring</p> <p>Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906</p> <p>Revision</p> <p>Jørgen Behrendt, 4353 5503 Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777</p> <p>FIVA</p> <p>FIVA-pas fås ved henvendelse til: Svend Aage Tholstrup, tel./fax 8689 8777, e-mail: sat@egd.dk</p>	<p>Annoncepriser:</p> <p>1/1 side: Kr. 3.000,- 1/2 side: Kr. 1.600,- 1/4 side: Kr. 900,- 1/8 side: Kr. 500,-</p> <p>10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.</p>																																								
<p>Forsiden: NSU Prima 1961 Foto: Hans Pedersen</p>	<p>Næste Veteran Tidende udkommer uge 42 2002</p>																																										
<p>Indhold</p> <table border="0"> <tr> <td>Møder, løb og arrangementer</td> <td>3</td> <td>Styrkeprøven 2002</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>Fotografier og tekst</td> <td>4</td> <td>Rettelser</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>KGL. hvad?</td> <td>5</td> <td>Små skruer</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>Klubaktiviteter</td> <td>6</td> <td>Morris Register Danmark</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Fra bestyrelsen</td> <td>8</td> <td>Stevnsløbet</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td>Apropos Willys</td> <td>9</td> <td>Triangel fund</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>Flittige „Børkopper“</td> <td>10</td> <td>Viking Run 2002</td> <td>34</td> </tr> <tr> <td>GL 1921</td> <td>12</td> <td>Nye medlemmer</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>NSU Prima 1961</td> <td>16</td> <td>Invitationer</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>Ringkøbingløbet 2002</td> <td>22</td> <td>Køb/salg</td> <td>40</td> </tr> </table>				Møder, løb og arrangementer	3	Styrkeprøven 2002	26	Fotografier og tekst	4	Rettelser	28	KGL. hvad?	5	Små skruer	29	Klubaktiviteter	6	Morris Register Danmark	30	Fra bestyrelsen	8	Stevnsløbet	31	Apropos Willys	9	Triangel fund	32	Flittige „Børkopper“	10	Viking Run 2002	34	GL 1921	12	Nye medlemmer	36	NSU Prima 1961	16	Invitationer	38	Ringkøbingløbet 2002	22	Køb/salg	40
Møder, løb og arrangementer	3	Styrkeprøven 2002	26																																								
Fotografier og tekst	4	Rettelser	28																																								
KGL. hvad?	5	Små skruer	29																																								
Klubaktiviteter	6	Morris Register Danmark	30																																								
Fra bestyrelsen	8	Stevnsløbet	31																																								
Apropos Willys	9	Triangel fund	32																																								
Flittige „Børkopper“	10	Viking Run 2002	34																																								
GL 1921	12	Nye medlemmer	36																																								
NSU Prima 1961	16	Invitationer	38																																								
Ringkøbingløbet 2002	22	Køb/salg	40																																								



MØDER

September

12.	19.30	Rødekro.	"Ud af huset".
12.	19.30	Børkop.	Klubmøde.
14.		Børkop.	Fælleskørsel til Randers. Se Klubaktiviteter.
17.	19.00	Kværkeby.	Klubmøde. Orientering om T-bird.
19.	19.30	Spjald.	Klubmøde.
23.	19.00	Vesterhede.	Besøg i den gamle smedje i Janderup.
24.	19.00	Klippinge.	Klubmøde. Spørgsmål og svar, se Klubaktiviteter.
24.	19.30	Egeskov.	Klubaften, Film om Nimbussens historie.
29.	09.30	Børkop.	Løvfaldstur - se Klubaktiviteter.

Oktober

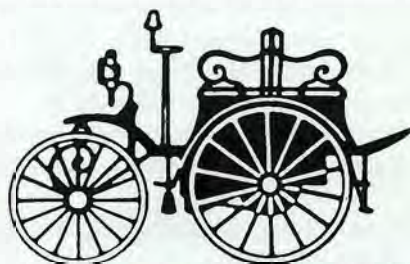
1.	19.30	Ristrup.	Klubmøde.
3.	19.00	Nivå.	Klubmøde. Klassisk olie. Se Klubaktiviteter.
10.	19.30	Rødekro.	Gamle Danmark.
10.	19.30	Børkop.	Klubmøde på Vandmøllen.
14.	19.00	Kværkeby.	Klubmøde.
17.	19.30	Spjald.	Klubmøde.
22.	19.00	Klippinge.	Klubmøde.
22.	19.00	Egeskov	Besøg hos Odene brandvæsen, se Klubaktiviteter. Bemærk klokkeslet.
28.	19.00	Vesterhede.	Klubmøde.
29.	19.30	Egeskov.	Demoaften. Dillon Mk III svejsning.

November

5.	19.30	Ristrup.	Klubmøde.
7.	19.00	Nivå.	Klubmøde. Modelmotorer. Se Klubaktiviteter.
11.	19.00	Kværkeby.	Klubmøde.
14.	19.30	Rødekro.	Besøg på Enstedværket. Tilmelding se Klubaktiviteter.
14.	19.30	Børkop.	Klubmøde.
21.	19.30	Spjald.	Klubmøde.
25.	19.00	Vesterhede.	Klubmøde.
26.	19.00	Klippinge.	Klubmøde.
26.	19.30	Egeskov.	Julefrokost, bemærk kl. 19.00. Tilmelding se næste nr.

December

12.	19.30	Rødekro.	Julefrost. Tilmelding se Klubaktiviteter.
12.	19.30	Børkop.	Juleafslutning.





September

- 7.-15. Randers 700 års købstadsjubilæum. Veteranuge, blandt andet med udstilling og gaderace. Se nærmere i VT 311. Info www.randersbib.dk/det_sker/veteran2002.htm
8. Fjordløbet rundt om Roskilde Fjord. Se indbydelse i VT 313, men bemærk at Gert Hansens tlfnr. skal være 47176205.
11. Ud i det blå fra Havnens Fiskehus i Vejle. Se indbydelse i VT 311.
- 20.-21. 5. Int. Historic Rally Denmark. Info Henning Friborg, tlf./fax 86847979, mobil 40192878, friborg@sport.dk
29. Børkop Løvfaldstur, se Klubaktiviteter.
29. Copenhagen Harbor Open. Se indbydelse i dette nr.

Oktober

6. Swap Meet City 2 Tåstrup. Se indbydelse i dette nr.
27. Sæsonafslutning. Se indbydelse i dette nr.

November

9. Herning stumpemarked.

Løb og begivenheder i udlandet

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

September

- 20-22. Le Mans Classic. Race, udstilling, stumpemarked, auktion mm. Info Sylviane Peter speter@peter.fr, Grégory Miellou gmiellou@peter.fr

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige står for - se www.mhrf.se/id12_evenemangskalender.htm

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa - eller hvad med Sydamerika eller Indien? Besøg FIVA's hjemmeside, www.fiva.org og se under Events. Der er samtlige årets både A- og B-events.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kan have interesse for andre, send venligst oplysning til sat@egd.dk

FOTOGRAFIER - og TEKST

Veteran Tidende er meget glad for at modtage fotografier fra løb og arrangementer. Vi kan bedst bruge gode aftryk af almindelige fotografier. Få helst filmen fremkaldt og kopieret i bedste kvalitet på en af de store anstalter. Det går ikke altid lige godt på den maskine den lokale fotohandler har stående i butikken (der er undtagelser).

Vi kan også bruge digitale fotografier, men i så fald: aftal nærmere om hvordan vi får dem. Send dem ikke på skærm til os uden udtrykkelig aftale. Sender du på CD Rom så aftal også på forhånd opløsningsgrad. Vi kan IKKE bruge udprintninger af digitale fotografier, de er næsten aldrig gode nok til reproduktion i Veteran Tidende, og vi går kun i lag med dem i yderste nødstilfælde.

Sender du tekst er det nemmest for os hvis vi får det som en vedhæftet Word-fil på e-mail. Men ellers kan alt bruges: diskette, CD-Rom, maskinskrevet, håndskrevet. Og blæs på alt med stavning og tegnsætning, det ordner den store kødmaskine.

Runer og gotisk skrift er vi ikke så glade for. Vi er ikke afvisende over for forslag til layout, men kan ikke bruge en færdig udprintning med tekst og billeder.

KGL. hvad?

Ved afslutningen af årets Ringkøbing-løb bekendtgjorde dets energiske arrangører for verdenspressen, og de nu foruden de midt- og vestjyske motorhistoriske møder står bag oprettelsen af en Kongelig Dansk Automobil Klub Classic.

Ifølge det omdelte materiale skal den ny organisation med hjemadresse i Ringkøbing knytte bånd mellem den hedengangne Kgl. Dansk Automobil Klub og ny aktiviteter. Man vil henvende sig til veteranbil- og -motorcykelfolk i hele landet med tilbud om særlige arrangementer. Det siges videre at der er behov for en klub, der kan udfylde det tomrum, KDAK efterlod sig da den ophørte i 1978, og at FDM ikke viser veteran- og liebhaverkøretøjer megen interesse.

Også med hensyn til det politiske arbejde er der behov for en indsats ud over den, der gøres af veteranbil- og -motorcykelorganisationerne, hedder det. Derimod har KDAK Classic ikke til hensigt at involvere sig i motor-

sport, ”som varetages glimrende af de få tilbageværende KDAK Sport-klubber”.

KDAK Classic har heller ikke planer om rejsebureauvirksomheden, men vil fra starten involvere sig stærkt i at opbygge en møde- og turaktivitet.

Bekendtgørelsen indeholdt desuden nogle historiske oplysninger om KDAK, hentet fra Veteran Tidendes artikel om klubben for nogle måneder siden. Der nævnes blandt KDAK's aktiviteter færdselspropaganda, turisme og juridisk arbejde, uddeling af fortjenstmærker og lancering af emblemer og vognmærker. Flere af disse aktiviteter er værd at kigge nærmere på, tilføjes det.

Det defineres ikke nærmere, hvad det er for politiske kontakter, der ikke rigeligt beherskes af Motorhistorisk Samråd - vi har som bekendt de sidste år opnået stort set alt hvad vi kunne ønske af afgiftslettelser, fritagelser for dit og dat, foruden ordningen med historiske nummerplader. Det vil

i dag kun forvirre, hvis andre blander sig.

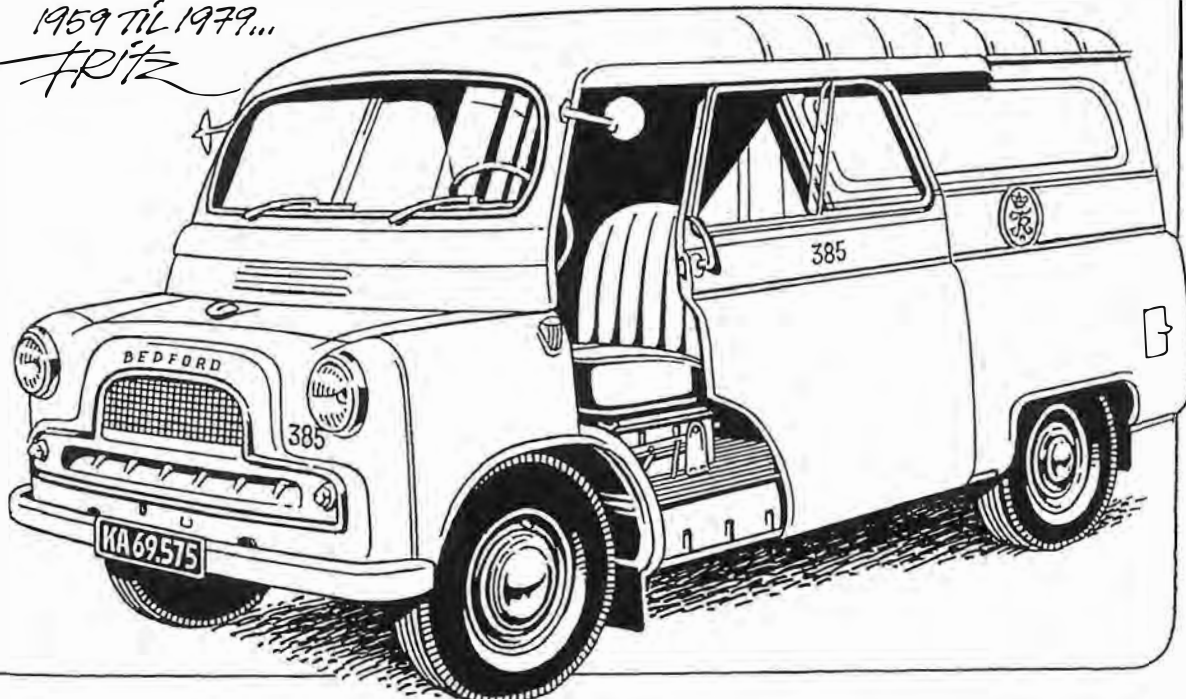
Initiativtagerne er altså Niels Jørgen Kanneworff og Gorm Albrechtsen, og vi har spurgt Gorm om den stiftende generalforsamling og hvordan bestyrelsesposterne blev fordelt. Det har han ikke ønsket at svare på. Ej heller kan man få kendskab til vedtægterne før man er medlem. Man kommer til at tænke på Groucho Marx' berømte ord: ”Jeg ønsker ikke at være medlem af en klub der vil optage mig”. Her er det åbenbart nærmest omvendt?

Men der er udformet et meget fint klubmærke med kongekrone og rigsvåben, og Gorm oplyser at man med juridisk hjælp har fået det godkendt og registreret og i øvrigt ikke mener der skal tilladelse til at anvende ordet ’kongelig’. Brugen af ordet ’Classic’ skal tilkendegive at man vil koncentrere sig om det motorhistoriske felt ”som et supplement til det rige klub- og foreningsarbejde rundt om i landet.”

O.E. Riisager

BEDFORD 1962 - NU SOM FRIMÆRKE FRA POST DANMARK. DENNE LETTE CA-VAREVOGN MED SKYDEDØRE, PLANT GULV OG STORE BAGDØRE VAR IDEEL TIL POSTENS PAKKEOMDELING - SÅ DE GULE BILER BLEV ET KENDT INDSLAG I BYTRAFIKKEN FRA 1959 TIL 1979...

Fritz





FYNEGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til gods-kontoret og vores klublokaler.

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

Tirsdag den 24. september 19.30. Vi viser filmen Nimbussens historie.

Tirsdag den 22. oktober kl. 19.00. Besøg hos Odense Brandvæsen på Åsumvej 35. Arr. John Nielsen. Tilmelding ikke nødvendig, men bemærk tidspunktet kl. 19.00.

Tirsdag den 29. oktober kl. 19.30 svejse-demonstrationsaften. Dillon Mk III svejser. Mulighed for selv at prøve.

Tirsdag den 26. november kl. 19.00 - bemærk klokkeslæt - Julefrokost.. Se i næste nr. angående tilmelding.

Venlig hilsen
John Jørgensen

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Torsdag den 12. september kl. 19.30 er vi "ude af huset". Vi mødes ved klubhuset.

Torsdag den 10. oktober kl. 19.30. Vi ser et afsnit af "Gamle Danmark".

Torsdag den 14. november kl. 19.30. Denne aften besøger vi Enstedværket. Tilmelding senest 1. november til Frits Johansen på tlf. 74459450.

Torsdag den 11. december kl. 19.30. Julefrokost i klubhuset. Tag en lille sjov pakke med til vort bankospil. Tilmelding senest 1. december til Frits Johansen på tlf. 74459450.

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.

Klubmøde den første tirsdag i måne-

den kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt. Tirsdag den 1. oktober kl. 19.30. Klubmøde.

Med venlig hilsen
Kaj Munkholm, tlf. 86221055
Arne Jespersen, tlf. 86985504

ØSTSJÆLLAND - KLIPPINGE

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

Vores åbent hus klubmøde den 23. juli for alle dem som ikke var på ferie - enten var alle de trofaste medlemmer som plejer at komme til vores møder på ferie eller optaget med at lave noget andet fornuftigt. Fordi der mødte kun 2! Og de havde taget de godt 100 km fra Sakskøbing, for så efter kaffen at tage de 100 km hjem igen.

På vores klubmøde tirsdag den 24. september kl. 19.00 vil vi på opfordring forsøge med en aften hvor det er muligt at stille tekniske spørgsmål, som hvad er en ventiløs glidermotor? Hvad er planetgear? - og et kullissegear? Vi har fået to kompetente personer til at prøve at svare på spørgsmålene, så det er bare med at komme til Klippinge 24. september. Har du/l nogle specielt svære spørgsmål så send dem til mig et par dage før, til DVK, Nygade 3, 4672 Klippinge.

Hilsen
Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

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

Torsdag den 19. september. Denne aften er T-bird-folk inviteret til orientering om deres biler, det bliver interessant at se noget rigtig amerikansk.

Venlig hilsen
Preben Boisen, 57525040

BØRKOP VANDMØLLE

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

12. september. Klubmøde.

29. september. Løvfaldstur. Kl. 09.30 mødes vi i Vejle og kører mod nord. Planlægningen er ikke helt på plads, men vi vil nord om Horsens Fjord. Det bliver en blanding at køre- og gåtur. Vi skal medbringe sædvanlig madpak-

ke og spiseudstyr. Dog har jeg en idé om at vi tager eftermiddagskaffen inden døre, på kro. Tilmeldinger på tlf. 75890487 eller fax 75899487 eller e-mail poulerik@rotek.dk senest den 25. september.

10. oktober kl. 19.30. Klubmøde på Vandmøllen.

14. november. Klubmøde.

12. december. Juleafslutning, bemærk tidspunkt.

Er der nogen som har gode ideer til gæster eller besøg i vintersæsonen, så sig frem nu.

Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

Til mødet i Vesterhede 26. august kom 14 mennesker med 6 gamle biler. De beså interesseret Ove Iversens egen nyerhvervelse på hobbyværkstedet, en Citroën C4 1930 4-dørs, 6-vinduers berline. Restaurering påbegyndt for mange år siden men aldrig afsluttet.

Næste møde er mandag den 23. september kl. 19.00, hvor man tager på udflugt til den gamle smedje i Janderup.

Husk tilmelding til møderne i Vesterhede mindst en uge før = brød til kaffen. Til Ove Iversen på tlf. 75339321

VESTJYLLAND - SPJALD

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

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 3. oktober kl. 10.30 kommer Roar Eriksen og holder foredrag om "Klassisk olie til klassiske køretøjer". Der bliver lejlighed til at stille spørgsmål.

Torsdag den 7. november kommer vort medlem Carl Åge Andersen og demonstrerer sine modelmotorer, bygget i målestokken 1:10. Det er ikke alene modeller, de fungerer!. Det er ikke hver dag man får sådanne kunstværker at se.

Venlig hilsen Claus E. Neble.



Madpakketur i Vestjysk afdeling 3 3. august

Vejrudsigten lød på regn, men vi havde herligt vejr hele dagen. Løbet startede i Kibæk, hvor Aktiv Super var vært for kaffe og rundstykker. Der var stor interesse for køretøjerne, og der var en publikumskonkurrence om løbets flotteste bil eller motorcykel. En Pontiac roadster fra midten af 30'erne løb af med sejren.

Efter kaffen kørte de 12 køretøjer ud på turen med Knud Grønne i spidsen. Han holdt en dejlig fart, som passede til alle. I Arnborg standsede vi på en parkeringsplads, hvor Skjern Å og Rind Å løber sammen. Her fortalte Christian Nørgård om kanalerne, og afvandingsanlægget som gør det muligt at dyrke jorden. Der blev budt på en forfriskning og flødebolle.

Derfra gik turen til Søby brunkulsmuseum, hvor vi spiste vores medbragte mad og gik tur i området. Vi fortsatte til "Udsigten", som er en kultippe med udsigt ind over Herning og Hammerum. Derfra videre rundt gennem kullejerne med små veje. Dagen sluttede i Fjølstervang, hvor købmanden bød på kage og kaffe. Som afslutning på løbet var der besøg hos Erling Pedersen i Fjølstervang, der har en meget stor samling på cirka 60 gamle traktorer, hvoraf en stor del er restaurerede. Det var ærgerligt at fremmødet ikke var større, for det var en meget skøn og vel tilrettelagt tur. Tak for det Christian.

Billederne er fra parkeringspladsen ved Skjern og Rind Å.

Med venlig hilsen
Goggo-Familien.



Noget at se på

5. Historic Rally Denmark for sports- og specialbiler 1960-80 afvikles 20.-21. september mellem Mariager og Juelsminde. Selv om ruten til det sidste er hemmelig afslører arrangørerne nogle punkter hvor publikum har en chance for at se de 25 eksperthold, der ventes til start fredag, og lørdag i alt 50 hold. Der er anmeldt deltagere fra Norge, Sverige, Tyskland, Holland og Danmark.

Mulighederne for at se noget skulle være: Fredag fra kl. 12 ved Scandic Hotel Århus på Rytoften og fra 14.15 og igen fra 20.00 ved DK Benzin i Råsted ved Randers. Der er pause fra 16.45 ved havnen i Mariager og fra 21.45 ventes bilerne tilbage ved Scandic Hotel Århus.

Lørdag startes kl. 7.30. Fra 10.30 tankning ved DK Benzin i Hornsyld inden deltagerne fra 11.45 kører ind i Juelsmindes centrum. Manøvreprøve ved det nedlagte færgeleje før der holdes pause ved Juelsminde Hallen. 16.25 er første bil tilbage ved Scandic i Århus.

Arrangementet indeholder ingen hastighedsprøver.

Find mere på

www.HistoricRallyeDenmark.dk

Børge Refstrup Pedersen

Vi må med sorgerfare at vort medlem Børge Pedersen, Smedegårdsvej 3, Albæk, Herning, er død efter længere tids sygdom. Han blev kun 53 år. Børge var trofast deltager ved møderne i DVK Spjald.

Noget af det sidste, Børge gjorde for DVK, var at tilrettelægge et virksomhedsbesøg hos Mini Crosser i Snebjerg, hvor der fremstillet el-kørestole. Her var Børge ansat i produktudviklingen de sidste 21 år.

Vi vil aldrig glemme hans godhed og hjælpsomhed. Ligeledes går vore varme tanker til Elly og børnene i den svære tid.

For DVK Spjald
Anton Sørensen



Om registre, sektioner og anden aktivitet

De fleste registre, sektioner og diverse kørelav i Dansk Veteranbil Klub lever efterhånden kun på side 2 i Veteran Tidende. Det skal være slut nu. Der skal enten ruskes op i aktiviteten, så flere får glæde af den, eller også skal den tages af plakaten. Bestyrelsen orienterer:

Enhver seriøs interesse for at bevare og tidstypisk anvende et motorkøretøj af teknisk eller historisk betydning skal kunne rummes i Dansk Veteranbil Klub under en eller anden form. Det skal medvirke til at udbrede kendskabet til emnekredsen eller til indsamling eller bearbejdning af motorhistoriske data af den ene eller anden slags også.

Måske er det ikke nyt, men nu vil vi fra bestyrelsens side gøre noget ved det. Vi vil aktivt arbejde for sagen og opfordre medlemmer til at gå i gang og i øvrigt støtte og medvirke efter evne og behov.

Vejlederkorps

Når en person - i eller uden for Dansk Veteranbil Klub - er interesseret i eller overvejer at anskaffe sig en „gammelbil“ og måske føler sig lidt på Herrens Mark, skal klubben råde over et korps af vejledere, der kan gelejde den pågældende videre ind i kredsen af andre med samme interesse.

Et vejlederkorps består af en række medlemmer med særligt kendskab til et bestemt bilmærke eller bilmodel og som har lyst til at hjælpe andre på vej. Et „særligt kendskab“ kan være historisk eller teknisk, relevant erfaring eller „bare“ et godt personkendskab. Seriøs, generel vejledning, aldrig i forbindelse med et specifikt køb.

Sektioner

Medlemmer med et interessefællesskab har behov for at finde sammen og dyrke denne interesse. Det være sig et bestemt bilmærke, dets historie eller at køre i bilerne under en eller anden form.

Afhensyn til klubbens medlemstal og hele ressourceopbygning anses det for at have stor betydning, at medlemmerne får de bedst mulige vilkår for at dyrke netop deres interesse.

Vi ønsker tillige at engagere så mange medlemmer som muligt aktivt i arbejdet med opfyldelsen af klubben formålsparagraf. Ligesom klubben ønsker at etablere „lærepladser i forningsarbejde“, hvorfra der kan rekrutteres „udlærte“ folk til forskellige opgaver.

Sektioner har vi altid haft, men vi vil gerne have flere. En sektion skal være aktiv og den skal have en lige så aktiv ledelse, gerne bestående af et par personer. Dens aktiviteter skal åbnes for klubbens medlemmer.

En sektion kan være en studiekreds, en emnekreds, en interessegruppe, et kørelav, der arrangerer turløb, pålidelighedsløb eller slet og ret hyggeture i landskabet.

Klubben skal skabe attraktive rammer om disse aktiviteter.

Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

Vokser en sektions aktivitetsniveau til mere end, hvad klubben kan følge med til - der er også andre at tage hensyn til - kan sektionen gerne udvikle sig til en egentligt selvstændig klub med egen generalforsamling, bestyrelse og kontingent, og hvad der ellers hører til, og samtidig bevare sit medlemskab af Dansk Veteranbil Klub, og således få adgang til klubbens faciliteter på lige fod med andre medlemmer.

Vi vil åbne for medlemskab for mærkeklubber uden for Dansk Veteranbil Klub, som ligeledes vil kunne få adgang til vore faciliteter og arrangementer. På nærmere fastsatte betingelser, naturligvis. Vi er imødekommende, man der kan ikke nasses på os.

Hvis mærkeklubberne da ellers har lyst, vel at mærke. Det er nemlig alene tale om et tilbud fra klubbens side, som de enkelte klubber kan tage imod eller lade være. I øvrigt også lade være at forholde sig til overhovedet. Vi agter ikke at agitere. Dansk Veteranbil Klub skal alene skabe attraktive rammer for sådanne arrangementer.

Mærkeregistre

Personer, der ejer eller overvejer at anskaffe sig en gammelbil af et bestemt mærke eller model, har behov

for at komme i forbindelse med andre interessefæller i og uden for Dansk Veteranbil Klub, så man har mulighed for at finde sammen.

Registre har vi altid haft, men vi vil gerne have registre for alle typer biler i Dansk Veteranbil Klub.

Et mærkeregister kræver en energisk registrator, men klubben vil gerne medvirke til at holde styr på en nærmere defineret bestand af veteranmotorkøretøjer i Danmark uanset om ejeren er medlem af Dansk Veteranbil Klub eller ej - og så sikre disse data for eftertiden.

Oftentimes vil et register udvikle sig med andre aktiviteter og således vokse til en sektion eller måske endda en mærkeklub.

Også dem er der som nævnte plads til i Dansk Veteranbil Klub.

Klubregister

Mærkeregistratorer kan få vejledning og deres arbejde koordineret med andre registratorer af Dansk Veteran Bil Klubs *klubregistrator*.

I modsætning til en køretøjsliste, som er en del af en medlemsliste, er et klubregister en elektronisk database over medlemmernes motorkøretøjer, som indeholder oplysninger af teknisk eller historisk interesse for hvert enkelt køretøj efter bestemte retningslinier. Klubregisteret administreres af en central registrator.

Vi ved godt, at emnet er kontroversielt. Men det er for det første frivilligt, om eller hvilke oplysninger, man vil afgive til registeret. For det andet vil oplysninger herfra ikke kunne gives uden ejerens tilladelse og for det tredje vil kun et fåtal af personer få adgang til databasen.

Men hvorfor nu det, hvis det skal være så besværligt?

Dansk Veteranbil Klub vil skabe et overblik over de veteranmotorkøretøjer medlemmerne ejer eller har ejet, gerne suppleret med fotografier etc.. Dels for at kunne hjælpe en vedkommende person - eller myndighed - der berettiget måtte søge specielle data. Dels til brug ved forskning eller ganske enkelt ved tyveri, forfalskning og i forsikringssspørgsmål.

Dansk Veteranbil Klub har i kraft af sin størrelse og struktur næsten en forpligtelse til at lægge grunden til Centralregisteret for veteranmotorkøretøjer, hvor findes den information ellers?

Sådan kommer vi videre...

Bestyrelsen er næsten færdig med at strikke de sidste retningslinier for de nævnte funktioner på plads.

Herefter lægges retningslinierne i deres helhed ud på klubbens hjemmeside, www.veteranbil.dk, ligesom de vil fremgå af de nye organisationshåndbøger, som formentlig fra nytår vil ligge fremme på mødestederne. Derved har alle lige adgang til oplysningerne.

I mellemtiden modtager vi gerne fra kommentarer fra medlemmerne, helst i form af en debat i klubbladet, således at alle kan få glæde heraf.

Sidst men ikke mindst

Vi skal bruge mennesker til alt dette her. Kom nu frit frem med hvad du måtte have lyst til at arbejde med: Turløb i Vestjylland, pålidelighedsløb i Sydsjælland, et Marauder register, historiske emner, en sektion for trehjulede biler, en mærkeklub, du overvejer at tilknytte eller noget, vi ikke har fantasi til at forestille os.

Blot skal det falde ind under: *bevaring og tidstypisk anvendelse af motorkøretøjer af teknisk eller historisk interesse og udbredelsen af kendskabet hertil.*

Vi hjælper dig gerne i gang og stræber efter en atmosfære omkring alt dette her, der gør, at det er sjovt at være med uanset om man er til Packard eller Wartburg.

Vi vil meget gerne også have fat i „de nye“ eller „de lidt yngre“. Din interesse eller hobby vil lede dig direkte ind i et socialt netværk af interessefæller, hvis størrelse og omfang, du selv er herre over.

Kontakt det bestyrelsesmedlem, du måtte kende.

Eller undertegnede, som varetager dette område af bestyrelsens arbejde.

Claus Frausing



APROPOS WILLYS

Opildnet af sidste Månedens Køretøj har den utrættelige Uffe Mortensen fundet vedstående fotografi af en Willys med dansk gasgenerator af fabrikatet Bur-Wain. Det er en årgang nyere, nemlig 1939, og dermed har bilen en endnu mere udpræget højnæse og de tunge øjenlåg på forlygterne.

Læg mærke til lygterne på karrosseriets bageste hjørner. Samme placering havde nogle lygter på Opel Super Six, da den blev præsenteret to år tidligere, og der var ingen pardon hos de danske myndigheder, de måtte ikke være i brug.

Willys Overland Samlefabrik, Frederiksholms Havnevej 14, København V, tog derimod kampen op, som det fremgår af følgende uddrag af et brev af 2. marts 1939 fra samlefabrikkens direktør, Jens Yde, til den bekendte ingeniør Erik Falck, Justitsministeriets motorsagkyndige:

Høfligt henvisende til tidligere Samtale mellem Dem og vor Herr Trolle ved Forevisningen af den ny Type Willys Overland Model 39, og i anledning af Deres Anmærkning vedrørende de paa Vognen anvendte Baglygter, saa har vi nu ansøgt Justitsministeriet om Godkendelse af disse Lygter under den Form, hvorunder vi forstod De kunne tiltræde Sagen, saaledes at vi midt paa Baglemmen anbragte den kombinerede Nummer- og Baglygte, og saaledes, at de omhandlede to Sidelygter udelukkende anvendes som Stoplygter ved Opbremsning.

Som De ser af Ansøgningen er det ogsaa af rent praktiske Grunde, at vi er meget interesserede i at faa et imødekommende Svar på dette Andragende.

Osv.



”Børkopperne” har været flittige i foråret og forsommeren.

Tekst og fotos Poul-Erik Jakobsen

Vi der mødes på Børkop Vandmølle har været ganske flittige til at tage ud af huset i år.

På vores klubaften i maj startede vi maskinerne og kørte ud til Erik Therkildsen, pensioneret tømmer boende ved Børkop Skov. Og ikke kun skoven, men ALT heromkring duftede af TRÆ.

Tømmer Therkildsen viste hvordan man tildannede tømmer med bredbil, med bloksav anno 1926 samt med nyere savværk. Herudover savedes ”spåner” på båndsav til tagdækning. En masse håndarbejde og stadig med ti hele fingre i behold. Et af Therkildsens specialer er restaurering af bindingsværk, hvis nogen har behov. To forhold gjorde stort indtryk, dels var det tydeligt at vor vært ganske enkelt elskede træ og havde en umådelig glæde af at arbejde med det og dels hans måde at gøre det på. Mest udpræget da Therkildsen svingede bredbilen, der var ikke en forkert be-



Biler på gårdspladsen, Singer, MG A, Chevrolet og næsten gemt Hillman.

vægelse, ikke en muskel der blev brugt forkert. Der var en misundelsesværdig form for balance i alle bevægelser.

Udover de store maskiner var der en betydelig samling håndværktøj.

Den medbragte aftenkaffe blev indtaget siddende på passende stykker tømmer, selvfølgelig.

Vi var ca. 15 ekvipagers samlet og fyldte godt i indkørslen. Vi måtte køre derfra i samme rækkefølge som vi ankom.

Nogle dage senere, 2. pinsedag, satte vi atter hinanden stævne - vi ville til Vestjylland. Vi skulle til Hedeagergård ved Ølgod. Hedeagergård er et besøgslanbrug, som i dag drives økologisk.

Vi startede fra Vejle og første stop var Tørskind Grusgrav, hvor Store Roberts endnu større skulpturer præger landskabet. Vi skulle have vor formiddagskaffe og selvfølgelig se skulpturerne og nyde denne plet i vort land. Især udsigten mod nord ud over Vejle Ås øvre løb er mere end flot.

Videre mod vest ad den bedst udtænkte omvej med stop ved Urup Kirke, for ved kirkerne er der altid toilet og de allerfleste af vore landsbykirker er faktisk meget flotte.

Erik Therkildsen svinger med usvigelig sikkerhed sin bredbil ved tildannelsen af et stykke tømmer:

Vel ankommet til Hedeagergård fortalte vores vært Chris Hedeager om det, der for ham var økologisk landbrug. Det var, om jeg så må sige, helt nede på jorden, det var ingen frelst ideolog, som snakkede henover hovedet på folk. Nej, det var blot at gøre som hans bedstefar og oldefar havde gjort - fornuftigt sædskifte, ingen brug af handelsgødning, naturlig insektbekæmpelse og et passende dyrehold. Slut færdig. Og så glemme det hans far og han selv var oplært til - for det var jo hans fars og hans egen generation, der havde lavet fejltagelserne - det kan vi bl.a. se af vores truede grundvand.

Mens C. Hedeager fortalte arbejdede resten af familien på frokosten, der blev serveret i haven. Selvfølgelig brød og hertil alle gårdens mange varianter af spegepølser lavet på oksekød. Ingen tvivl om at alle fandt nogle de kunne lide. En del af tilbehøret var naturligvis økologisk mælk.

Vi fortsatte med en vandring rundt på ejendommen, som også omfattede nogle tønder land skov.

Tilbage i haven serveredes eftermiddagskaffen med gårdens mange oste og en del special yoghurt fra et af de små mejerier blev prøvet af.

Inden hjemfarten blev der købt en del ind i Gårdbutikken. Nogle kørte lidt tidligere end andre. De sidste fulgtes også hjemover atter via en stor omvej. Sidste stop var iskiosken ved Fårup Sø.

Den 22. juni var den gal igen. Vi samledes på cirkuspladsen ved Langelinie i Horsens for at nyde vores morgen-/formiddagskaffe. Vi var mødt næsten 20 køretøjer.

Første stop var Industrimuseet i Horsens. Et vidt favnende og spændende museum, som fortæller om gamle håndværk, industriens udvikling, arbejdernes boligforhold. Mange af værkstederne og mange af de udstillede motorer, generatorer mm. er ofte i funktion. Museet rummer desuden en meget fin vognsamling og ikke at forglemme det flotte Nimbus museum.

En specialudstilling viste håndværkerbiler fra bager over murer til bedemand, fra 50'erne til i dag, Ford Taunus, VW pick-up, Toyota Crown og Opel Rekord på papegøjeplader.

Da vi havde set os mætte gik turen til Rårup Flyveplads. Her var en gammel KZ og nogle nyere, mindre maskiner lined op. Så de der havde lysten kunne komme op og se verden lidt fra oven. De der hellere ville spise pølser gjorde det, thi flyveklubben havde sørget for varme pølser og kolde øl og vand. Der var mødt en god håndfuld piloter op til at klare den del af festen. Hertil flere "menige" medlemmer som ville se biler og snakke - for lørdag er klubbagen på flyvepladsen. Som en særlig service blev de åbne biler kørt i hangar, da det trak op til regn.



Ekvipagerne lined op.



De åbne biler er kørt i hangar.

GL 1921

Tekst og fotos O.E. Riisager

Et par af Danmarks lokalhistoriske museer er medlem af DVK. Et af dem er Søllerød Museum - det er nok fordi Veteran Tidendes redaktion har adresse i kommunen. Men nu har Søllerød Museum erhvervet en meget gammel bil. Et unikum, dog ikke et køretøj vi kan vente som deltager i vores løb.

Det drejer sig nemlig om en sensationelt fin modelbil, fremstillet omkring 1920 af en mærkelig mand, der senere fik tilknytning til Søllerød kommune, og vognen har da også boet i Trørød i mange år. Men først lidt forhistorie, som går ud på at vi i DVK også i mange år har forsøgt at få ejeren, maskinfabrikant Hans Mortensen, til at lade os have den i vores udstillingsmontre i Nivå, som donation eller deponering. Det lykkedes ikke, der var forhandlinger næsten til det sidste, men for knap et år siden afgang Hans Mortensen ved døden. Nu har fru Ursula og sønnen Ole givet den til Søllerød Museum, og dermed bliver den bevaret. Det kunne jo tænkes at vi måtte låne den!

Man vil allerede af fotografierne her på siderne have set at det er en model med ganske usædvanlig rigdom i de-

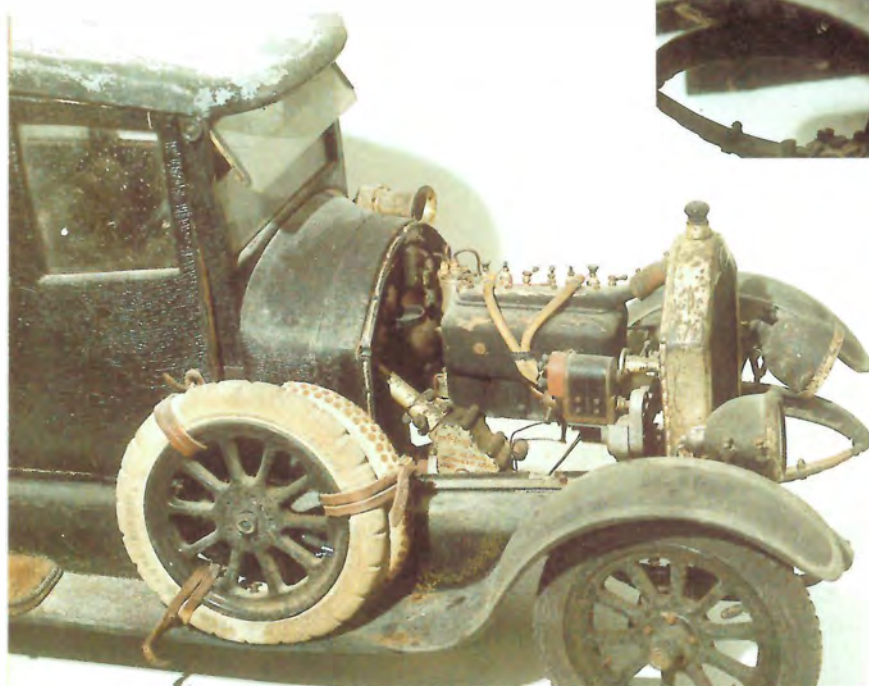


taljerne, men også i en vis grad af forfald. Efter vores mening bør man bevare den som fundet, til nød kan man gøre en løbsagtig forlygte fast og klodse vognen op der hvor den mangler et hjul. Eventuelt se om man kan flytte det andet forhjul, fordi den vil være mest interessant at udstille med motorhjelm åben til den nærmer side, hvor tændrør og snapsehaner sidder.

Vi blev opmærksom på modellen så langt tilbage som i 1986, da vort agtværdige medlem Jens Gravesen, smeden i Høsterkøb, havde fået lov at lå-

ne den og bragte den med til et møde i Nivå. Den befandt sig i en gammel papæske, og i den blev den formentlig også opbevaret siden i Hans Mortensens kælder i Trørød. Jens havde Hans' fortrolighed, de havde kendt hinanden fra Jens for nu over 40 år siden i sin lærlingetid arbejdede lidt på Hans' maskinværksted i Trørød.

Hvis nogen synes de har læst historien før er det fordi de har Bilhistorisk Tidsskrift nr. 85 - eller FDM's blad MOTOR fra maj 1921. I MOTOR blev



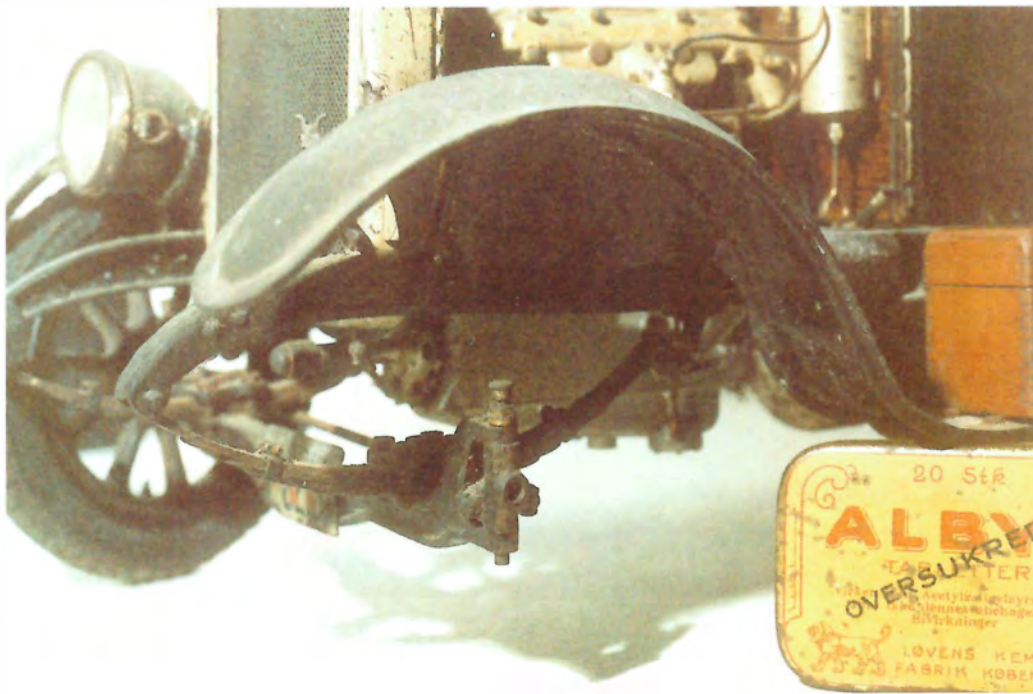


den præsenteret på en helside, og ledsaget af fire fotografier fortalte den unge elektroingeniør Godtfred C. Larsen, at han over 1 ¼ år havde lagt 1.500 arbejdstimer (à 2 kr.) i at fremstille modellen, som han nu, altså i 1921, var villig til at afhænde for "arbejds-lønnen", kr. 3.000.

Den artikel i MOTOR havde jeg kendt til i en del år, så hvem skildrer min for-bavselse da det viser sig at modellen befandt sig mindre end en kilometer fra hvor jeg selv bor i Trørød.

Bilen er ikke noget nærmere angivet mærke, på køleren har ophavsmanden lavet et emblem med sine egne for-bogstaver GL. Køleren har facon som fx en Humber og stilen er udpræget europæisk fra årene lige efter Første Verdenskrig. Hele herligheden er 41 cm lang. Karrosseri og skærme er frem-stillet i zinkplade og dertil er mest brugt materialer svarende til på en vogn i hel størrelse. Motorblokken er dog af træ, men der er en utrolig masse bittesmå detaljer, som man kan se på vores fotografier. Denne gang kan vi give dem i farver.

Der er fjederbelastede hasper i mo-torhjelmen, tændrør som kan skrues ud, snapsehaner der kan åbnes, dør-håndtag udvendig og indvendig der fungerer, facetslebne ruder, der glider ned som jernbanevinduer, polstrede sæder, talerør til chaufføren, cigartæn-der, blomsterglas, stokke- og paraply-stativ, elektrisk belysning med forlyg-ter nogenlunde som på en samtidig FIAT, dvs at fatningen sættes i bag-fra - og der er rigtige miniature-pærer i. På styrehuset er med en skrift der





skal læses med lup indgraveret nogle patentnumre. Motoren kan trods alt ikke virke, men hvis man tør, hvad vi ikke anbefaler, virker styretøjet når man drejer rattet. Der er tilhørende værktøj og kompression i den 30 mm lange pumpe, i hvert fald gliderstempellet op og ned.

Hjulene ligner jern-artillerihjul. Larsen har også fremstillet dæk til vognen, dog har ringene været massive. De er hvide, som man kunne se på tidlige biler, desværre er de fleste forsvundet, men der er to reservehjul, hvoraf det ene sømbeslået. Det gummi som sidder på de andre overlevende tre hjul stammer fra Meccano og har tilfældigvis passet i størrelsen. Desværre mangler også bagtøjet.

Godtfred C. Larsen var en fabel for fagfolk, da han boede i Vedbæk, og ven med egnens drenge. De var betaget af hans frembringelser, som han ikke var uvillig til at forære dem. Sådan også med modelbilen, hvis nu-

værende ejers far dog var mellemmand - Hans Mortensen ville nemlig selv hellere have haft en trædebil, GL og så havde fremstillet.

Larsen kom til Trørød-egnen i begyndelsen af 1930'erne, ifølge overleveringen kom han sejlende til Vedbæk Havn i sin båd og slog sig ned. Han må da stadig have haft modelbilen. Han byggede først et hus på Rosenvej i Trørød, et mellemstort bræddehus med de forunderligste detaljer, udskæringer i træet, glasmosaik i ruderne. Det siges at der er hemmelige rum i panelerne. Huset er der endnu.

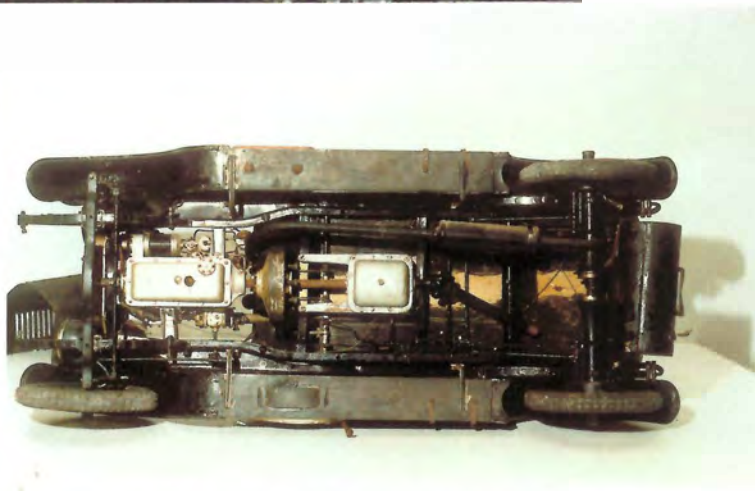
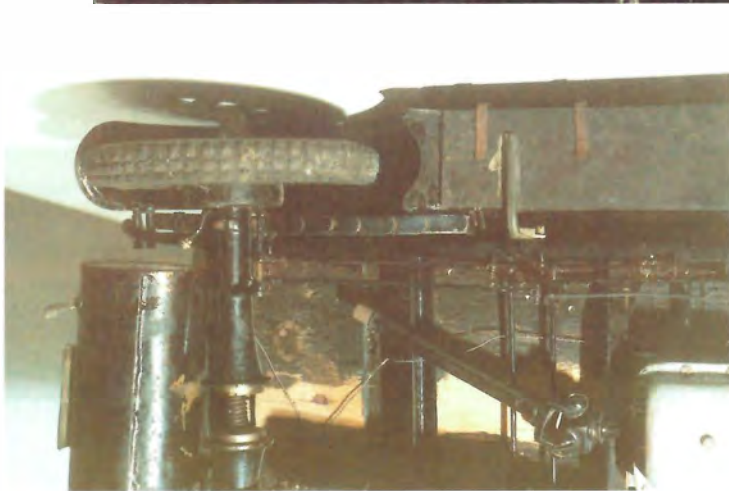
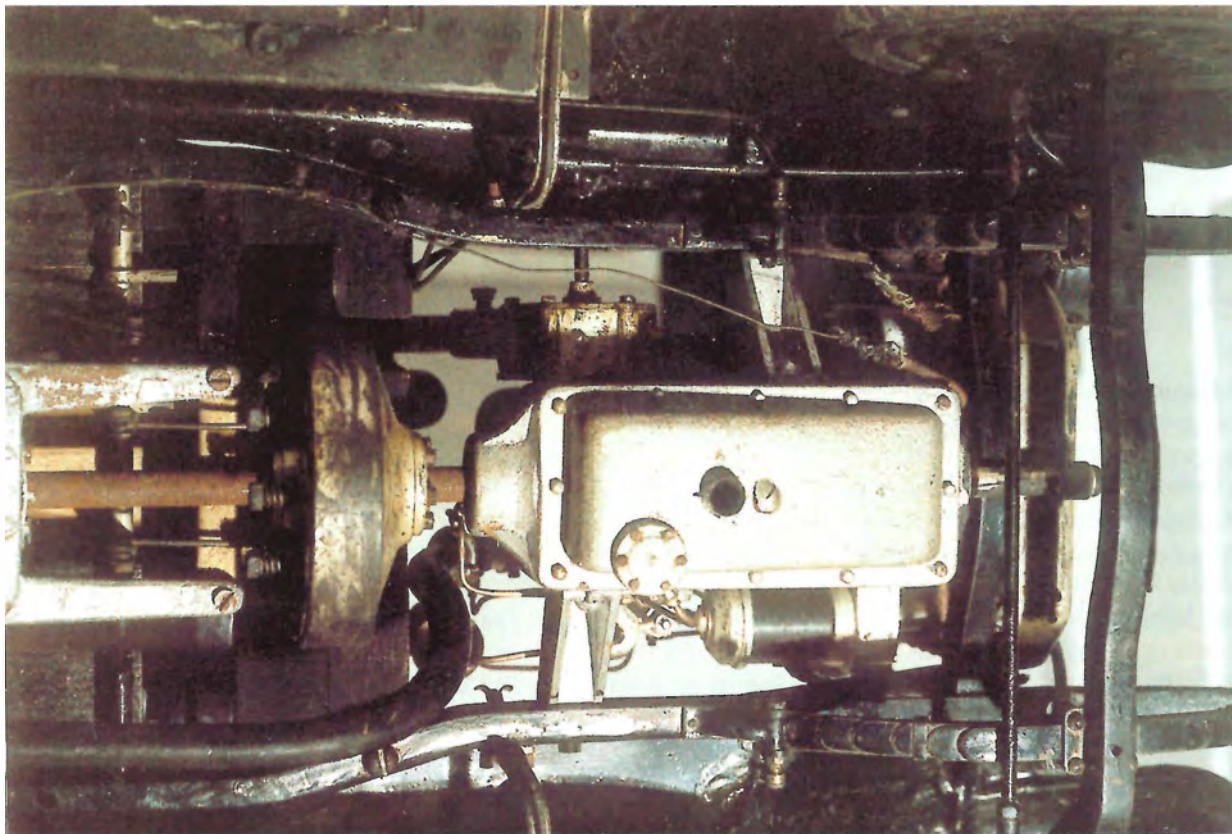
Åbenbart var han af den type, der satte sig ny mål hele tiden, for han blev kun boende i huset nogle år, så begyndte han på et nyt, Schweizerhytten kaldet, i Sandbjerg Østerskov lidt længere mod nord. Som navnet siger også en træbygning af ro-

mantisk tilsnit. Man også det solgte han nogle få år senere, og fra ca. 1945 til 1950 boede han til leje i den ene ende af et forfaldent fiskerhus på Strandvejen over for Vedbæk Havn. Han skal have endt sine dage i Humlebæk.

Larsen var ugift og barnløs, men havde en bror som var lærer. GL var ansat i et firma som hed Mulvad - der er stor sandsynlighed for at det har været den kendte fabrikant af taxametre Marius Mulvad, Blegdamsvej. I årene på Strandvejen stod Larsen i vejviseren som *forhenværende* ingeniør.

Med et par kæmpestore hænder og med fingre som knækpølser formåede denne mand at frembringe alt. De utro-





lige små detaljer på modelbilen, skildpadder udskåret af en halv kirsebærsten, modelskibe, en trepersoners trædebil (se billedet), hele huse. Og som sikkert det allermindste en fungerende elmotor, monteret i hullet på en ti-øre. Den skal findes på Danmarks Tekniske Museum.



Trædebilen holder på Rosenvej i Trørød. Over sin låge har Larsen udskåret: Herren beskytte din indgang og udgang fra nu og i al evighed. Amen. 1933. Inde ved huset er store udskårne figurer.

Tekst og foto: Hans Pedersen

NSU Prima V 1961

Månedens køretøj bringer os langt, langt tilbage i tiden, helt nøjagtigt tilbage til den 27. juli 1873.

Christian Schmidt og Heinrich Stoll begyndte som selvstændige og startede deres produktion af strikkemaskiner i byen Riedlingen i Tyskland. De købte en brugt engelsk drejebænk og installerede den i en gammel bygning. Firmaet "Mechanische Werkstätte zur Herstellung von Strickmaschinen" var grundlagt.

Allerede i april måned 1880 flyttede de virksomheden til Neckarsulm. På det tidspunkt havde Heinrich Stoll forladt firmaet, idet de begge følte, at partnerskabet ikke var det bedste.

Christian Schmidt bliver desværre meget syg i begyndelsen af 1880'erne, og han dør i 1884, kun 39 år gammel. Firmaet fortsætter med forskellige ledere, og naturligvis - kan man næsten sige - begynder fabrikken at fremstille cykler. Den første cykel blev

fremstillet i 1886, og var en såkaldt "højcykel", eller "væltepeter" om man vil.

Navnet NSU stammer netop fra bynavnet NeckarSUlm, telegramforkortelsen for byen, og NSU blev benyttet fra 1892.

Tidligt blev fabrikken involveret i bilproduktion, idet man fremstillede rammen til Gottlieb Daimlers "Stahlradwagen" fra 1889.

Fra 1905 fremstillede NSU den belgi-





ske Pipe på licens. Pipe var en avanceret bil med en 4-cyl. topventilet motor, men bilen var for dyr, og NSU opsagde aftalen allerede i 1906. Herefter byggede man biler af egen konstruktion.

I 1920 arbejdede der mere end 1000 personer på fabrikken.

Mellem 1931 og 1957 blev der ikke solgt biler under navnet NSU, dog byggede fabrikken i ca. 1933/34 3 stk. prototyper af en konstruktion af Ferdinand Porsche, med boksermotor i hækken den umiddelbare forgænger for VW. Men NSU trak sig ud pga. Hitlers særlige planer med VW projektet.

På et tidligt tidspunkt tager det fart med produktion af cykler, senere motorcykler, knallerter, scootere og biler. På et tidspunkt var NSU verdens største motorcykelfabrik, og i midten af 1950'erne blev der fremstillet ca. 30.000 tohjulede køretøjer hver eneste måned. Ganske imponerende også set med nutidens øjne. Springer vi nogle årtier frem kender mange bl.a. de berømte motorcykler NSU Max, NSU Quickly knallerter, de første moderne biler NSU Prinz I, II, III, den karrosseri-mæssigt større NSU Prinz 4, Sportprinz, De 1- og 2-cylindrede firtaktsmotorer med overliggende

knastaksel, drevet med excentrik og skubbestænger, NSU Spider med Wankel motor, Prinz 1000, Prinz 1200, den fantastiske NSU RO 80 med Wankel motor, der blev fremstillet i 37.406 eksemplarer fra 1967 til 1977, altså også efter at VW overtager NSU fabrik-

ken, og den bliver slået sammen med Audi.

De sidste NSU RO 80'ere kørte på fabrikkens samlebånd side om side med Audi 100, et meget mærkeligt syn, synes jeg.

Dengang i 1969, da VW overtog NSU, da skete der noget meget mærkeligt. NSU havde en helt ny bil færdig, navnet var NSU K70, en fin bil med en almindelig stempelmotor. Den blev kun fremstillet i 23 eksemplarer med NSU navnet på, en slags forserie, og efter at VW købte NSU fabrikken, da kom netop den bil på markedet som - ja rigtigt gættet - VW K70.

Jeg har endog hørt, at der slap 2 stk. ud på markedet med NSU emblemet på, og at de kører rundt den dag i dag. Det kan selvfølgelig være en historie - hvem ved?



Kigger man på VW's annoncer fra den tid, så bliver bilen omtalt særdeles rosende, VW gør faktisk et stort nummer ud af den. Menigmand i Danmark anede jo ikke at den var en NSU. Man må tage hatten af for NSU's ingeniører, de havde virkelig travlt, og ser man tilbage på alt det, de var involverede i, ja da bliver man helt svimmel. Tilbage til NSU Prima scooteren.

Som sådan havde scooteren som daglig transportmiddel sin storhedstid i Danmark fra ca. 1955 til 1965.

Netop i begyndelsen af 1960'erne var den danske økonomi sådan, at folk for alvor kunne begynde at købe biler. Det var jo også i den periode de små biler virkelig blev solgt, bl.a. Goggomobil, Fiat m.fl. samt de små kabinescootere. De mest udbredte scootere i Danmark var Vespa, Lambretta og NSU Prima.

Vespa var den absolut mest solgte i perioden.

Fra 1950 fremstillede NSU sin første scooter på licens fra Lambretta, og derfor blev navnet på de første scootere NSU Lambretta.

I 1957 fremstillede NSU så sin egen scooter, NSU Prima V, der blev fremstillet fra 1957 til 1964 i ca. 31.000 eksemplarer, NSU Prima III også fra 1957 til 1964 i ca. 30.000 eksemplarer, NSU Prima III K/ III KL fra 1958 til 1964 i ca. 23.000 eksemplarer.



NSU indstiller produktionen af NSU scootere i 1964, og det var nok en klog beslutning, idet kunderne nu var begyndt at interessere sig for biler.

De meget ihærdige NSU folk havde ellers en efterfølger klar til NSU Prima V, nemlig NSU Maxima. Den var monteret med en 1-cyl. firetaktmotor motor på 175 ccm, var moderniseret hist og pist, bl.a. med en twin-saddel i stedet for de normale 2 separate sæder. Der blev kun fremstillet nogle ganske få prototyper i 1960, men den kom aldrig i produktion.

NSU Prima V havde en 1-cyl. blæserkølet totaktsmotor på 150 ccm, ydede 9,5 hk og cylinderen lå helt vandret ud til siden. Motor, transmission og aksel var en komplet enhed ophængt i centralrørsstellet. Det virkede som svingarm for baghjulet.

NSU Prima havde elstart og 12 volt batteri, hvilket også var lidt usædvanligt. Vespa havde almindelig kick-start og 6 volt batteri.

Gearskiftet (4 gear) foregik med pedaler i bunden af fodrammen, og det var lidt unormalt idet Vespa havde gearskifte ved venstre håndtag på styret, som fx også Victoria Bifix.

NSU scooteren havde en fornem kvalitet, akkurat som de senere NSU biler.

Månedens køretøj tilhører Anders Buchhave i Åbenrå. Han købte scooteren for 7-8 år siden, den var original, komplet og renoveret. Lige til at køre på. Anders husker jo også NSU Prima'en fra sin ungdom, og syntes så her 40 år senere, at det kunne være morsomt at eje og køre en sådan.

Anders er mest til tohjulede, og har



flere projekter i gang med diverse motorcykler: Hans NSU Prima er den eneste scooter i samlingen.

Anders og jeg kigger på de gamle maskiner, og vi bliver enige om, at det er ganske utroligt som årtierne er gået. For 40 år siden var denne scooter helt ny, den var et ganske almindeligt transportmiddel, den var ganske almindelig i bybilledet. Nu i 2002 er den en sjældenhed, gemt væk i garager, og kører kun for sjov ved særlige lejligheder.

Men igen er det meget tilfredsstillende at se, hvor mange mennesker der bruger tid og penge på at bevare de gamle køretøjer, uanset om de har 2, 3 eller 4 hjul. Anders modtager undervisning i tysk og engelsk, således kan han drøfte og handle reservedele med alle mennesker. Han behersker også internet, hvor man jo også kan få kontakt med ligesindede. Som Anders ganske rigtigt siger: Det griber om sig . . . og det kan vi jo kun give ham ret i.

Fabrikken ændrede navn nogle gange i løbet af sin levetid, bl.a. fordi man gik fra strikkemaskiner til cykler, senere motorcykler og til sidst biler. Fabrikens sidste registrerede navn var NSU Motorenwerke Aktiengesellschaft, Neckarsulm.

Dens firmamærke ændrede også design gennem tiderne.

Med så lang en historie oplevede NSU fabrikken to verdenskrige. Under 1. verdenskrig tjente man godt, idet man fremstillede køretøjer til det tyske militær. Fabrikken blev bombet to gange under 2. verdenskrig, og den sidste gang var 1. marts 1945 hvor fabrikken blev bombet ganske betragteligt og led temmelig stor skade.

Tiden mellem de to verdenskrige var heller ikke let for NSU. Firmaet var ekspanderet kraftigt i 1920'erne, men blev ved årtiets slutning ramt af de finanstransaktioner som blev udført af spekulanten Jakob Schapiro, og dernæst af den økonomiske verdenskrise efter oktober 1929. Jakob Schapiro havde aktiemajoriteten i NSU. Men i 1928 måtte Dresdner Bank overtage 51% af aktiekapitalen. NSU fabrikken i Heilbronn måtte derfor sælges til Fiat i Italien. Det skete i 1928. Fiat satte en produktion i gang af bl.a.



Fiat modeller til det tyske marked under navnet NSU-Fiat. Indtil 1931 blev der dog fremstillet nogle få NSU biler på fabrikken i Heilbronn.

Denne handel mellem NSU og Fiat bevirkede senere juridisk tvivl om brugen af NSU navnet. Da NSU genoptog produktionen af biler begyndte balladen om navnet, men i 1959 skiftede NSU-Fiat ud med navnet Neckar. Dog fastholdt man retten til at anvende begge navne. Først så sent som i 1966 afstod man alle krav på NSU navnet, og herefter benyttede man kun Neckar.

NSU fabrikken indgik i 1969 en fusion med Auto Union GmbH, NSU navnet forsvandt hurtigt derefter, nu stod der Audi på bilerne.

Men der var fremstillet rigtig mange NSU køretøjer. Bilproduktionen fra 1957 til 1977 androg 1.367.196 biler. Produktionen af motorcykler, knallerter og scootere i perioden 1945-1965 androg 1.905.915 stk. Producerede motorcykler i perioden 1901-1941 har jeg ikke nøjagtigt kendskab til, men det drejer sig om nogle hundrede tusinde.

Men Audi har heldigvis stor respekt

for NSU, så meget at gaden udenfor fabrikken i Neckarsulm i dag hedder NSU-Strasse. Og der er oprettet et NSU museum, hvor Audi's kunder kan se, hvordan det hele begyndte.

De fleste har nok glemt det, men jeg sidder og kigger på en annonce fra 1972. En annonce for Audi 80, men den markedsføres som AUDI NSU, men som nævnt, så forsvandt NSU navnet hurtigt.

NSU er også indskrevet i motorhistorien med diverse verdensmesterskaber for motorcykler.

Jeg husker også de rappe NSU 1000 TTS på de danske racerbaner. Hvor var det fascinerende. Bilerne var kønne, smukt dekorerede med sponsornavne m.v., og så motorhjelm (bagklappen) lidt på klem. Jeg ved ikke hvorfor, men de så bare elegante ud når de susede rundt på Jyllands-Ringen eller på Djursland Ring. For en sikkerheds skyld har jeg tjekket det her så mange år efter. Var det blot nostalgi eller hvad? Nej, når jeg bladrer i mine bøger fra dengang, ser reportager i farver, så husker jeg helt rigtigt. De var rigtig flotte. Jeg husker min sandten også lyden, den lød som musik i mine ører.

Tilbage til VW's overtagelse i 1969. NSU sluttede sin historie med ca. 12.500 ansatte. En epoke var slut, men hvilken epoke. En sjælden gang når jeg møder et NSU køretøj, da har jeg lyst til at gøre honnør og sende NSU

pionererne en hyldest. Den største jeg kan give.

NSU havde visioner om en helt ny type motor - Wankel motoren - udviklet af Felix Wankel. Den blev som nævnt monteret i den smarte NSU Spider i 1963, senere i 1967 i NSU RO 80. Personligt er jeg stadig imponeret over NSU RO 80. Prøv at kigge på den i dag - år 2002 - 35 år efter den blev skabt. Hvilke linier, hvilket design, og hvilken motor. Jeg havde fornøjelsen at køre i den i 1968, og jeg glemmer det aldrig. Lyden - der ikke var der. Bilens interiør var markant anderledes og meget flot. Husker stadig da bilen kom op på 160 km/t - der var intet at mærke eller høre. Det var ren tortur at komme tilbage til Danmark og sætte sig bag rattet i min egen lille Renault 4 CV. Du milde...

Jeg har somme tider tænkt: Hvad nu hvis NSU var fortsat som selvstændig fabrik? Hvordan ville deres model 2002 have set ud?

Ville Felix Wankel mon have monteret Wankel motorer i alle NSU-modellerne? Denne Felix Wankel forbinder jeg også med NSU. Helt tilfældigt læste jeg i et motormagasin i Schweiz en enestående historie om Felix Wankel. Han var helt og aldeles optaget af denne Wankel motor, eller rotationsmotor som man også benævner den. Jeg tror han også har været lidt gammeldags, for han bygger et nyt hus ved Bodensøen. Ikke et almindeligt

hus, nej han bygger det med runde former, akkurat som man i 1920'erne og nogle årtier frem byggede automobilforretninger. Tænk på de gamle Esso-benzinstationer - var de ikke runde i den ene ende? Et flot hus fik Felix Wankel bygget, og da han kom til indretningen af huset, da tænkte han igen på sin Wankel motor. Køkkenbordet blev fremstillet som en trekant, altså som rotationsmotorens "stempel", der jo roterer rundt i sit kammer, helt anderledes end stempelmotoren, der farer op og ned. Køkkenbordet blev placeret i køkkenets hjørne, og alle kunne se ligheden med hans motor.

På badeværelset blev der i gulvet monteret et billede af et par NSU RO 80, fotograferet fra luften. Det virkede altså som om man kiggede ned i kælderens garage og så to NSU RO 80. Et fantastisk syn, og - synes jeg - et fantastisk påfund. Felix Wankel gik 100% ind for sin motor, han troede på den, han tænkte kun på den. Sådan en type menneske kan jeg godt savne i dag. I dag tænkes der mest på økonomi.

Var scooterepoken fortsat, da er jeg overbevist om, at NSU ville have haft en med Wankel motor. Tænk engang: Månedens køretøj NSU Prima V med Wankel motor - en interessant tanke. I dag kan man besøge Felix Wankels hus ved Bodensøen. Det er indrettet som museum for køretøjer med Wankel motorer, man kan bl.a. se en plæneklipper med Wankel motor - ganske imponerende. I øvrigt blev der også fremstillet ca. 3000 stk. Wankel skibsmotorer, men totalt er det et meget lille antal Wankel motorer der trods alt er fremstillet.

NSU Prima scooteren har sendt mine tanker langt omkring, men NSU historien er meget mere omfattende, men vi kan ved anden senere lejlighed komme hele vejen rundt.

Veteran Tidens siger tak til Anders Buchhave for mødet med hans velholdte NSU Prima, der fik gang i historien om dette interessante mærke.





Tekniske specifikationer: NSU Prima V årgang 1961

OPRINDELSESLAND: Tyskland

MOTOR

1 cyl. totakt, blæserkølet
Boring, slaglængde : 62 x 57,6 mm
Motor effekt : 175 ccm
Ydelse : 9,5 HK ved 5200 omdrejninger pr. minut
Tankindhold : 12 liter
Økonomi : ca. 30 km/ltr.

TRANSMISSION

Kraftoverføring : kardanaksel
Antal gear : 4 fodgear
Kobling : tør enkeltplade kobling

BREMSER

For og bag : tromlebremser

MÅL OG VÆGT

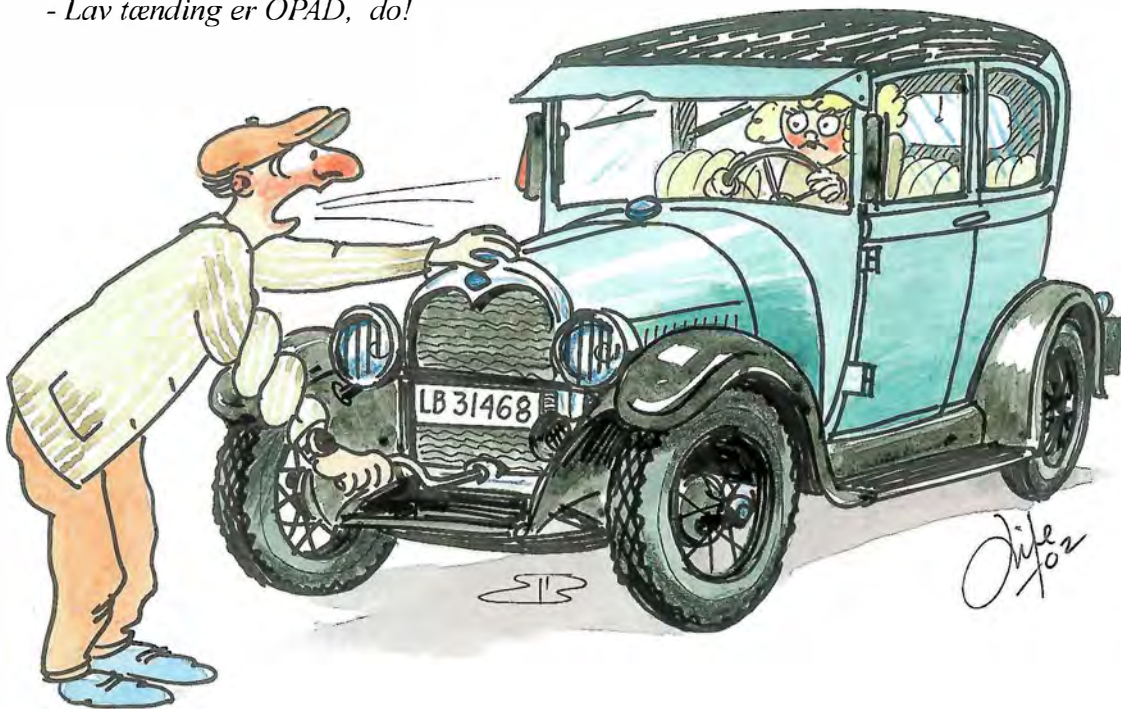
Længde : 1920 mm
Bredde : 650 mm
Højde : 965 mm
Egenvægt : 130 kg

HJULSTØRRELSE

For og bag : 3.50 x 10

PRIS 1961 : ca. kr. 3.700,-

- Lav tænding er OPAD, do!



Ringkøblingløbet 2002

Vellykkede veterandage



Et komplet SAAB-vognog. Måske ukendt for de fleste, men SAAB-fabrikken fremstillede faktisk nogle hundrede campingvogne i 60'erne.



Tekst og fotos Svend Carstensen

Som traditionen byder stævnedes godt 160 klassiske køretøjer med besætning til Ringkøbing den sidste weekend i juli til Motorhistoriske Veterandage, som arrangørerne har som „undertitel“ på det, som vi alle kender som Ringkøblingløbet.

Selv om vejret var knap så solrigt, som nogle kunne ønske sig, var der masse af hygge, gensidig beundring af køretøjerne og en smuk køretur, det hele afsluttet i Stauning lufthavn med flyopvisning og den traditionelle „Concours de Charme“.

Ringkøblingløbet har i mange år være kendt langt uden for lokalområdet, og flere og flere tager turen fra øerne til Vestjylland for at være med. I år var der også et større internationalt islæt, idet en række medlemmer fra en motorcykelklub fra Hamborg stillede op med 5 motorcykler, bl.a. et par sjældne Horex'er og en russisk Dnepr.

Mens vi er ved de østeuropæiske køretøjer: sidste års vinder, Jens Anton Dalgaard fra Viborg, have foruden sin fint restaurerede Volga M21 i år tillige taget en GAZ M51 lastbil med. Dette køretøj vakte behørig opsigt, og mange tilskuere kunne identificere adskillige komponenter, der kunne henføres til russernes licensproduktion af amerikanske militærbiler fra 2. verdenskrig.



Martin Andersens Buick 25 fra 1913 fremtræder i vidt omfang original, patineret stand. Motoren med den fritleggende ventilmekanisme er bemærkelsesværdig ved at have topventiler!

Denne Royal Enfield Ladies Model 1926 blev fremført af en rigtig lady, Aase Ølholm fra Malling, som også fik en fortjent præmie ved Concours de Charme.





Inspirationen fra BMW (onde tunger siger: kopi) kan ikke skjules på denne russiske Dnepr MB750, 1960 fra Hamborg.

Et indslag fra Tyskland var denne Horex Regina, som var en af tre maskiner af denne type.



GAZ M51, 1952 lastbil fra Viborg Amts og Bys Sygehus. Bilen gennemførte løbet, men motoren gav nogle dyre lyde fra sig hen mod slutningen af turen.



DVK's Swift blev præsenteret på smukkeste vist af Poul Suhr og Iver Jensen.



Kontrast i bilkonstruktioner, adskilt af 100 numre, 4 år og et helt Atlanterhav: Chevrolet Impala, 1959 (Børge Dueholm, Børkop) og Austin A30, 1955 (Birgit Refsgård, Stoholm).



Luksuøse USA-biler fra hver sin epoke: Georg Christiansens Packard 1930, og Egon Becks Ford Edsel fra 1958.

På havnen i Thorsminde blev vi fotograferet sammen med en fiskerkutter til en historie i Fiskeri Tidende,



Ringkøblingløbet 2002

oplevet fra passagersædet på klubbens Swift 1912

Tekst og fotos Poul Suhr

Da bilen alligevel var i Jylland for at blive gennemgået inden årets Styrkeprøve var der en god lejlighed til at præsentere den for de mange deltagende medlemmer, vi spurgte løbsledelsen om der var mulighed for at deltage i paraden ved starten i Ringkøbing og ved afslutningen på Stauning lufthavn, hvilket vi var velkomne til.

Ringkøblingløbet, der er et todags arrangement, blev i år holdt fredag den 26. juli og lørdag den 27. juli med 170 deltagende køretøjer. Om fredagen var der "Concours d'Origine", en slags skønhedskonkurrence for køretøjerne. Om lørdagen blev selve løbet afviklet med afslutning ved Stauning lufthavn, her blev holdt "Concours de Charme" hvor de deltagende poserede i tidstypisk påklædning, og om aftenen var der festmiddag på Hotel Fjordgården.

Iver Jensen, der i de senere år har fået bilen gjort driftsklar og fået den indregistreret med tidstypiske nummerplader, og jeg drog lørdag morgen til Ringkøbing, og da vi ankom viste det sig at der var en deltager der var blevet forhindret i at deltage, hans plads fik vi og havde fornøjelsen at deltage i hele løbet, der gik fra Ringkøbing til Thorsminde og tilbage over Ulfborg til Stauning, en dejlig tur på ca. 100 km. som Swiften klarede i fin stil.

Der var megen opmærksomhed omkring Swiften, og mange sjove bemærkninger, f.eks kom der ved starten i Ringkøbing en ældre herre hen og kikkede ind i bilen og så

sagde han på klingende jysk "Jae jein kae dat rend wild i æ instrumente", og det havde han jo ret i for der er ingen. Bilen har på turen uden tvivl gjort god reklame for klubben.



Swiften bliver sendt af sted gennem startportalen ved Ringkøbing Rådhus.



Svend Carstensen deltog i en Tatra type 57 A fra 1936. Svend og frue deltog også i Concours de charme i tiestypisk påklædning, der naturligvis var indkøbt i bilens hjemland.



Iver Jensen og Martin Andersen, Ådum, poserer foran Martins nyanskaffede Buick touring fra 1913.



Ved starten i Ringkøbing annoncerede Gorm Albrechtsen alle køretøjerne. Gorm er jo en herlig farverig person både i tale og fremtoning.



På motorcykelsiden deltog Aase og Carsten Ølholm fra Malling med hver sin herlige motorcykel. Carsten med en Triumph model Junior/Baby fra 1914, og Aase på en meget sjælden Royal Enfield Ladies Model. Aase her i concours de charme påklædning.



Iver Jensen kører stolt i mål ved Stauning lufthavn efter en vel gennemført tur:

Styrkeprøven 2002



Her en meget stor Benz touring fra 1912 med sin ejer, Tormod Frågodt fra Norge.

Tekst Poul Suhr
Fotos Peter Lykkeberg og Poul Suhr

Det var i år Sveriges tur til at arrangere Styrkeprøven, der er et nordisk arrangement for køretøjer fremstillet før 1926. Arrangementet fandt sted i dagene fra 1. til 4. august 2002 i Sörmlandsbygden med udgangspunkt fra hotel Plevnagården i Malmköping.

Der deltog 38 herlige køretøjer, heraf 5 fra Danmark og det var: Martin Andersen, Ådum, i en Buick touring type 25 fra 1913 som for nyligt er hjemtaget fra USA. Bilen er urestaureret og helt komplet, Peter Lykkeberg, København, i sin legendariske Ford T Centerdoor fra 1921. Han

kørte bilen på egne hjul fra Kbh. til Malmköping og tilbage, en strækning på ca. 1400 km., en flot præstation.

Viklit Graae Jørgensen, København, i sin Ford T bus fra 1923, der vakte for tjent opsigt og gjorde gavn for deltagerne i en af de deltagende biler som måtte udgå med motorproblemer. Bilen kommer i øvrigt fra Linköping, så man kan sige at den var på besøg i sit "barndomsland".

Hans Peter Nielsen, Klippinge, i en meget sjælden 7 prs. Peerless touring fra 1917, som han for nyligt har fået hjem fra USA, og fortæller at den har tilhørt opfinderen af Polaroid kameraet. Da han købte bilen var den ikke

færdigrestaureret, men en ældre bekendt i USA gjorde arbejdet færdigt med et meget flot resultat.

DVK, med klubbens Swift fra 1912, som jeg havde fornøjelsen at køre og den klarede turen uden problemer.

Løbet bestod af 2 etaper, første dag på ca. 60 km, og anden dag på ca. 100 km, begge i meget smukke omgivelser med søer og skove. Den sidste var meget krævende og foregik på små, meget hullede grusveje, den kunne virkelig kaldes en styrkeprøve. Heldigvis var vejret med os, solen skinnede alle dagene, jeg tør ikke tænke på hvordan vejene havde været hvis det havde været regnvejrr.

Et herligt syn fra førersædet på den franske Grégoire 1908.





Swiften mellem forrest en meget sjælden fransk Grégoire type 14/20 Sport fra 1908, som blev kørt af sin 81-årige ejer Lars Klein fra Uppsala. Bagest en Cadillac Town Car type 57 fra 1917.



Denne Stoeber fra 1908 havde premiere på Styrkeprøven, ejeren fortalte at den har været under restaurering i 6 år og det meste af karrosseriet er nyfremstillet efter tegninger.



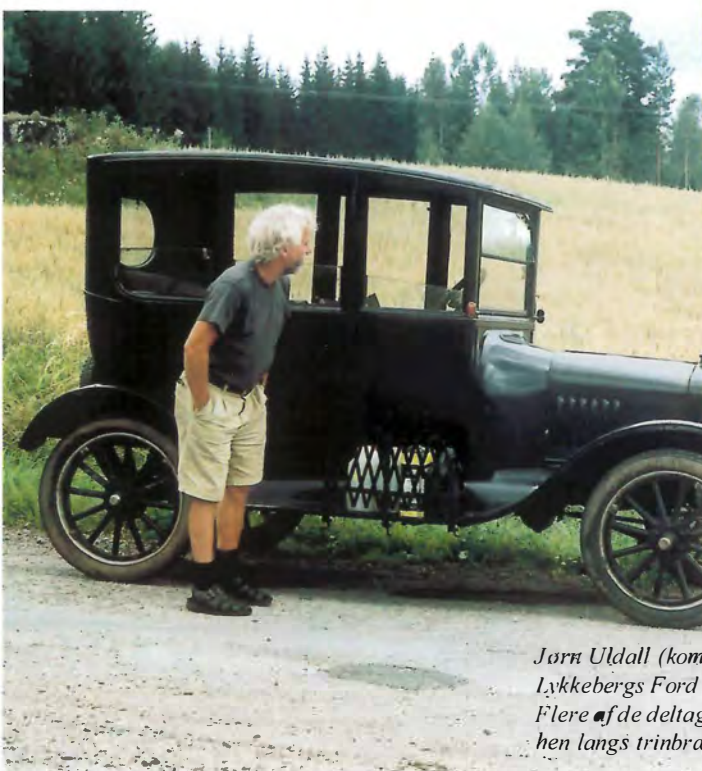
En sjælden Priamus Odin fra 1912., til højre skimtes bagenden af en Austin Twenty 1920.



Swiften foreviget ved en kontrolpost, også her ses Ford T bussen i baggrunden af billedet.



Hans Peter Nielsens nyerhvervede Peerless touring fra 1917, til højre en Franklin sedan fra 1922 og bag denne skimtes Viklit Graae Jørgens Ford T bus fra 1923.



Jørn Uldall (kommende medlem af DVK) var observatør på Peter F. Lykkebergs Ford T Centerdoor. Han ser bestyrret på et svensk vejskilt. Flere af de deltagende biler havde disse zigzag-gitre, som kan trækkes hen langs trinbrættet og holde på en masse bagage.



Blandt løbets mere særprægede biler var en Cadillac Town Car med læderskærme. Type 57 1917.





RETTELSE

Og tilføjelser: Billedteksterne til reportagen fra Danmarks Tekniske Museums særudstilling af danske biler grundede sig fortrinsvis på museets egne skilte. Gorm Albrechtsen skriver om den skævbenede elbil:

Det oplyses at en el-lastbil blev produceret af fabrikant Merrild i Tørring ved Herning. Det er ikke ganske korrekt. For det første har nævnte Merrild et fornavn og bærer navnet Jens V. Merrild, for det andet ligger Tørring ikke ved Herning, men er derimod stedet hvor Gudenåen udspringer vest for Vejle.

Det var imidlertid hverken i Tørring eller i Herning-forstaden Tjørring, J.V. Merrild producerede el-køretøjer. Det skete i Snejbjerg vest for Herning. Der startede han maskinfabrik i 1971, og med landbruget som base udviklede virksomheden sig efterhånden til at være Danmarks eneste producent af eldrevne trucks og typegodkendte elvarevogne af den afbildede type. I 1984 afhændede han fabrikken og købte Herning-egnens mest kendte herregård, Sindinggård, som han drev i 10 år.

Vor gode ven på MOTOR's redaktion Leif Nielsen erindrer om at det var ham

der genfandt den trehjulede Büngebil og bekræfter at det var Büngefar, som lavede sikkerhedsmederne. Der som man ser på vores billede ikke kun fandt anvendelse på Ford T. Her er det en Thrige. Den utrættelige Uffe Mortensen fandt billedet. Nummerpladen er sort, dermed fra 1921 eller senere. O siger Svendborg amt, og O 943 indehavedes såmænd af automobilkonsulent Anton Bünger, Nannasvej 5 i Svendborg. Og Leif fandt i marts 1984 Børge Büngefar trehjuler på loftet hos en af sin datters veninder – datter af Bünger. Bilen var faktisk muret inde, men blev hentet ned og gjort i stand og udstillet på Egeskov, hvor den stadig hører hjemme, og hvor man også kan se et eksempel på Bünger seniors meder. Gamle Bünger levede under og lige efter Første Verdenskrig af at indføre biler fra USA, dyre vogne som især fandt afsætning på Fyns godser, som Egeskov, Brahetrolleborg, Holckenhavn, hvor Bünger blev indkvarteret i nogle uger og underviste aftagerne i at køre dem. Sønnen Børge Bünger huskede det. På egen virksomhed fremstillede Børge Bünger kameldrevne vandpumper til eksport.

Arne Jørgensen oplyser at chassiset til Steen V. Jensens SVJ ikke er fra en Auto Union 1000, men er fra IFA F9.

Det er oprindeligt en prototype fra DKW, blev anvendt af IFA og videreudviklet til Audi Union 1000. Arne Jørgensen fortæller også at Steen V. Jensen udførte en utrolig ombygning affortøjet til RO80, så Wankel-aggregatet kunne indpasses i hans bil.

I billedteksterne fra Bornholm Rundt undrede jeg mig over en sort Harley-Davidson. En specialist oplyser mig om at den ikke er sort, men meget mørk grøn, og at det var standard for den årgang.

I VT 313 vovede den aldrende redaktør sig for langt ud da jeg ville gøre mig klog på nogle af motorcyklerne i Holland. Det med Gnome-Rhône var rigtigt nok, men jeg fik nok blandet Mondial sammen med den spanske Montesa. Det rigtige er vist nok at der var et fransk mærke som hed La Mondiale.

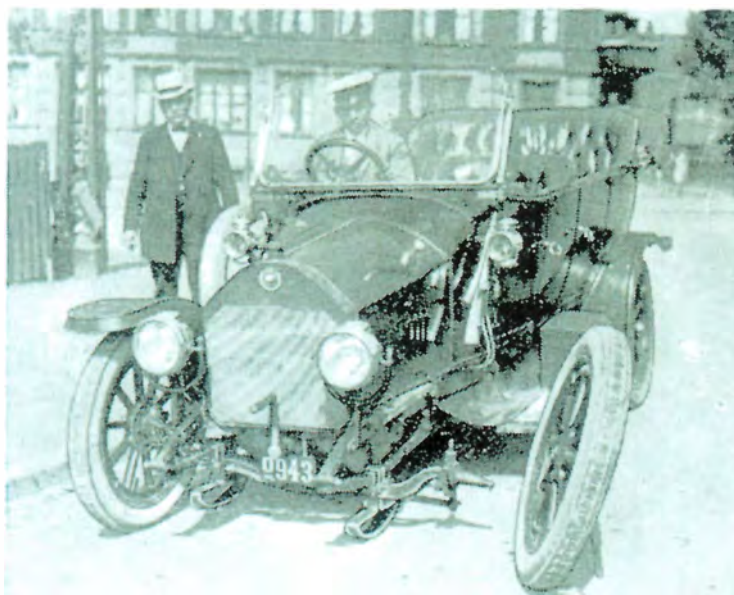
Endelig oplyser Ib Jensen at flere af de biler der deltog i Classic Car Show Margrethetorp og Bornholm Rundt var forfalskninger, eller som det finere hedder replicaer, tilsyneladende uden at ejerne følte sig foranlediget til at gøre opmærksom på det. Vi vil lige konfrontere ejerne med det før vi går videre med denne i virkeligheden meget principielle sag.

oer

DEN NYE SLÆBESKOS OPFINDELSE

Redningskorpset har i den forløbne Maa-ned afholdt et Par vellykkede Demonstrationer med en ny dansk Opfindelse, den bungske Slæbesko! De mest vellykkede Opvisninger afholdtes paa Motorbanen paa Regnevejssøndagen og den sidste vellykkede Dag paa Rønnen ved Glostrup, hvor et Fyrværkeriarangement forhøjede Effektivens Virkning.

Vi bringer her et Billede fra en Demonstra-



tion inde i Byen, hvor et Forhjul er bragt til at løbe af. Vognen støtter sig paa den som en Fjederbøjle konstruerede Slæbesko, der afbøder alle Ulykker ved Axelbrud eller Axelbøjninger af Hjulet paa anden Maade. Det er muligt at køre videre paa Slæbeskoen, endog at dreje. Opfindelsen betegner en smuk Landvinding for dansk Industri.



Små skruer

I 1907 indførte Danmark metersystemet som nationalt målesystem. Alligevel skulle der gå artier inden tomme-systemet helt forsvandt. Så sent som i 1970'erne var bolte og skruer med det engelske Whitworth tommegevind lagervare hos grossister. I det hele taget har gevindsystemernes mangfoldighed givet anledning til bøvler for gammel-bil-restauratorer. Afhængigt af bilens oprindelsesland, det kontinentale Europa, Storbritannien og USA, forekom forskellige gevind på køretøjerne. Og så var denne regel ikke uden undtagelser. Jeg har oplevet amerikansk tommegevind i en Volvo B 20 B motor fra 1973. Har der været en forbindelse mellem et amerikansk designbureau og Volvo ?

På ældre amerikanske biler forekommer små gevindskruer enkelte steder i motorrummet, f.eks. fastholdelse af spændingsrelæet på dynamoen, og mange steder i karrosseriet, f.eks. ved montage af metalvindueslister i stålkarrosserier. De små synlige skruer i karrosseriet er som regel med linseformet hoved, har lige kærven og er forniklede. Ofte kan de ikke genbruges grundet kærvensødelæggelse og forniklingens ælde. De bør naturligvis erstattes af tilsvarende nye skruer af samme design, ikke med de senere udviklede kærvsystemer, Phillips, Pozidriv eller Torx.

Disse små karrosseriskruer tilhører det amerikanske gevindsystem UNF, der er baseret på den engelske tomme, 25,4 mm.

Gevindrækken i UNF systemet begynder med 3-56, 3 er et nummer og 56 er antal gevind pr. tomme. Efter gevind 12-28 fortsætter gevindrækken med angivelse af udvendig diameter i brøkdeler af tomme, begyndende med 1/4" og sluttende med 1 1/2".

Som lagervare i Danmark fås små skruer i rustfrit stål med linseformet hoved og lige kærven, men gevindet er metrisk. Spørgsmålet: er det muligt at "sny-

de" og bruge metriske skruer i gevindhuller med UNF gevind.

TABEL

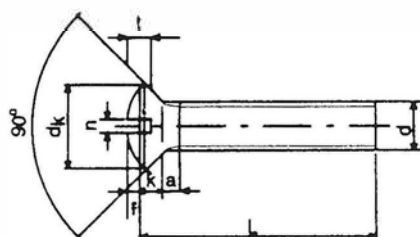
Ved at sammenligne dimensioner fra UNF systemet med det metriske system, fås et overblik hvad der lader sig gøre. Det bemærkes at 3,5 skruer ikke er nævnt i det katalog jeg har benyttet.

Hvis vi ser på de nok mest forekommende skruestørrelser 8-36 og 10-32, ses at 4 M skruen kan iskrues 8-36 gevindhullet, idet stigningen er den samme, 0,7 mm, ganske vist med lidt nominelt slør på 0,16 mm. 5 M skruen kan ikke iskrues 10-32 gevindhullet, som er 0,18 mm mindre, men gevindhullet kan skæres op med en 5 M tap, forskellen i stigning på nominelt 0,01 mm er uden betydning.

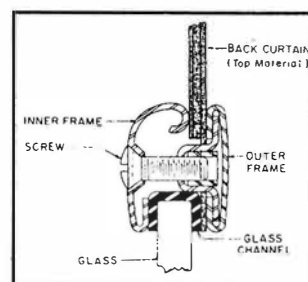
Der er en optisk forskel på fornikling, forkromning og den rustfrie ståloverflade, men kun kendere kan se den. Boltevarer i rustfrit stål fås i dag i et omfang, som ikke var kendt tidligere, materialet har stor styrke og den unikke egenskab, at det ikke korroderer.

P. E. Hansen

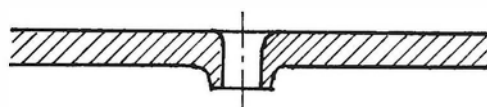
GEVINDTABEL		
UNF-gevind Metrisk gevind	Udv. Diameter	Stigning
5-44	3,175	0,57
3 M	3,0	0,5
6-40	3,505	0,63
3,5 M	3,5	0,6
8-36	4,166	0,70
4 M	4,0	0,7
10-32	4,826	0,79
5 M	5,0	0,8
12-28	5,486	0,91
6 M	6,0	1,0



Skruer med linseformet hoved fås fra 2 M til 10 M, dog ikke 3,5 M. Hovedets overflade er såkaldt "rå", det betyder man selv må polere det. Først i en hurtigtløbende boremaskine med smergellærred, derefter på en kludeskive med den rette polere pasta.



Eksempel på anvendelse af lille skrue i en vinduesramme. I den ydre rammedel er indlagt små gevindbøsninger.



Ved udformning af gevindhuller i karrosseriplatestellet presses hullet, således opnår man en større dybde end pladetykkelsen, som er 1,0 - 1,5 mm. At skære gevind i en 1 mm plade giver kun én til halvanden gevindgænge, og det duer ikke, se tabel for gevindstigning. For at undgå denne arbejdsoperation med gevindskæring udviklede man den såkaldte galopskrue, undertiden brugt sammen med en gevindclip.

Morris Register Danmarks 25 års jubilæumsweekend



Weekenden 16.-17.-18. august vil vi sent glemme. Fredag ankom vi til campingpladsen i Roskilde hvor vi blev budt velkommen af præsidenten, Willibald Farbmacher. Festet var allerede rejst, pladsen var hegnet ind, alt var klart.

Vi skulle møde kl. 18. Først var der en lille gåtur hen til et lille bådplads hvor der ventede en båd som sejlede os over til en svalebajer ved Roskilde Havn. Herefter en syvretters menu der sagde spar to, det var så flot så det næsten er ubeskriveligt. Da vi var færdige ventede nogle taxaer udenfor og vi blev kørt hjem på pladsen igen. Det var ikke alle der kunne finde sengen lige med samme.

Lørdag morgen skulle vi møde kl. 9 (det var godt nok tidligt) der var dækket stort morgenbord og minsandten om der ikke kom en „skotte“ og spillede sækkepibemusik for os. Vi fik et kort og efter at vi var fulgt ud af cam-

pingpladsen ledsaget af sækkepibemusik blev vi sendt af sted 3 og 3. Efter en dejlig tur rundt om Roskilde havnede vi på traktormuseet, det er et besøg værd. Herefter kørte vi hjem til Marianne som havde lavet noget dejlig mad til os, hun bor i verdens hyggeligste bondehus (stor tak til Marianne).

Så kørte vi videre til Gunner og han viste os sin flotte samling af motorcykler. Der var en lille historie til dem alle sammen, der blev også serveret kaffe.

Lørdag aften var der grillfest på pladsen, en kæmpe grill var sat op og Steen havde sørget for ben og pølser i lange baner, Stig kunne noget på en guitar og der var fællessang mens den smukkeste solnedgang i mands minde kunne ses ud over vandet. Bent havde udfordret båden Sagafjord så da den kom sejlede ud på aftenen fik den fyrværkeri og alle vores billygter

blev tændt og vi dyttede alle lystigt efter den. Til gengæld fik vi dens store lygte lige i hovedet (rimelig stærkt lys).

Søndag morgen, endnu alt for tidligt, mødte vi igen til et veldækket morgenbord og herefter var der konkurrencer: hvad er trykket i dit reservehjul? hvor mange cm måler dit rat? kan du gå på styler?

osv. Stig vandt og måtte selv vælge 1. præmien, han havde svært ved at beslutte sig.

Klokken nærmede sig 12 og vi skulle til at sige farvel, det er længe siden en weekend er gået så hurtigt.

Der skal lyde en stor tak til Bent Riff og Willibald og alle dem der har været med til at lave så uforglemmelig en weekend.

Linda & Tommy
(nogle af billederne er venligst udlånt af Rimmy)





Til højre Poul Åge Thømsens 4-dørs åbne Ford V8 1935 og Niels Olsens Simca Vedette Versailles V8 1956.

102 8 10

STEVNS-LØBET 2002

Der er sikkert i dette blad skrevet om det fortræffelige Stevns-løb, som hvert år trækker fulde huse. Absolut et glimrende løb, og at arrangøren selv deltager med flere køretøjer er i sig selv også i orden. Men at to af disse køretøjer kører med faste prøveplader, det er bestemt ikke i orden.

En direkte henvendelse til arrangøren med bemærkning om den ulovlige kørsel blev besvaret med at 'det ta'r vi ikke så højtideligt her ude på landet'.

Det er absolut et problem der skal tages alvorligt. Vi har i de senere år fået så megen forståelse og så mange go-

der fra myndighederne, at det er vores simple pligt at overholde selv de mindste, og for nogle irriterende love og bestemmelser.

Der er skrevet til hudløshed hvad reglerne er, men endnu en gang: Køretøjer registreret tidligere end 1/1 1960 kan, hvis de er synet og godkendt anvende *løse* prøveplader til løb og arrangementer. *Faste* prøveplader er IKKE tilladt.

DET ER ENHVER LØBSLEDERS PLIGT AT AFVISE DELTAGERE DER MØDER OP MED KØRETØJER SOM ER FORSYNET MED FASTE PRØVEPLADER.

Med venlig hilsen
Svend Draaby

(Draaby er af Motorhistorisk Samråd udpeget som ansvarlig for administrationen af nummerpladeordningerne. Red.)



Til venstre Erwin Koster Kristensens Rolls-Royce 1930 Sports Coupé og Peter Rasmussens Mercedes-Benz 190 SL 1956.

Triangel fund

Mange ord misbruges - fx sensation. Men at finde en af de høje københavnske Triangel strøgbusser fra sidst i tyverne, bevaret i en grad så den kan genopbygges. Det er en sensation. Det skete i sommer i Hornbæk på Nordsjællands Kattegatkyst.

Bussen udgjorde kernen i et sommerhus, der i tidens løb havde formeret sig ved knopskydning. Den blev opdaget af en ny ejer, der undrede sig såre, og han alarmerede heldigvis sporvejshistorikerne på Skjoldenæsholm.

Forhistorien er at for over 50 år siden købte en trafikkontrollør Bagger sommerhusgrunden og anbragte den ud rangerede Triangel bus på plænen. Han befriede den for sæder, fjernede førerhuset og indrettede på dets sted køkken. Der blev toilet og efterhånden bad på bagperronen. Det meste blev gjort til soveværelse.

Bussen blev sat i drift i 1929 som den fjerde og næstsidste af en serie på fem, og den kørte i 12 år i fast rute indtil den blev gjort til skolevogn. Det virkede den som indtil den gik på pension i Hornbæk. Den slags ting har sporvejshistorikerne styr på.

I Hornbæk byggede Bagger videre på sit sommerhus, så bussen til sidst lå som en skjult kerne i midten. Der blev selvfølgelig sat noget tapet i den som efter Baggers opfattelse svarede bedre til dens ny formål, men måske netop derfor er den temmelig velbevaret.

Der er undervogn, men ingen aksler og hjul - men det er da til at afhjælpe. Motor og gearkasse blev fundet klodset op næsten komplet i et skur, endnu godt fyldt med olie. Køler og lygter mangler, men skulle også være til at finde. Som bekendt er sporvejsentusiasterne bedre end os veteranbilfolk i stand til at arbejde sammen, så der er ingen tvivl om at bussen genopstår i sin forrige skikkelse. Man har endda på lager nogle af de rigtige sæder og forskellige mindre sager.

Sommerhusets ny ejer var indforstået med at sporvejsfolkene fik bussen, forudsat at de fjernede det udenom. Straks efter blev den kørt på en blokvogn til museet ved Skjoldenæsholm.

Den høje bus med førersædet hævet over motoren er en direkte efterkommer af de oprindelige strøgbusser, som der også er bevaret en enkelt af. De blev sat i drift af Frederiksberg Sporveje helt tilbage i 1913 og var af fransk fabrikat, De Dion-Bouton (da linjen i 1919 blev overtaget af Københavns Sporveje fik den nummer 11, som tidligere havde været den hestetrukne "Hønen" i Nørregade. Endnu inden sammenslutningen af Thrige, Anglo-Dane og Jan opstod, og dermed mærket Triangel, havde Thrige lavet lastbiler der også meget lignede den høje De Dion-Bouton, og det blev som sagt videreført af Triangel. Bussene må være det sidste eksempel.



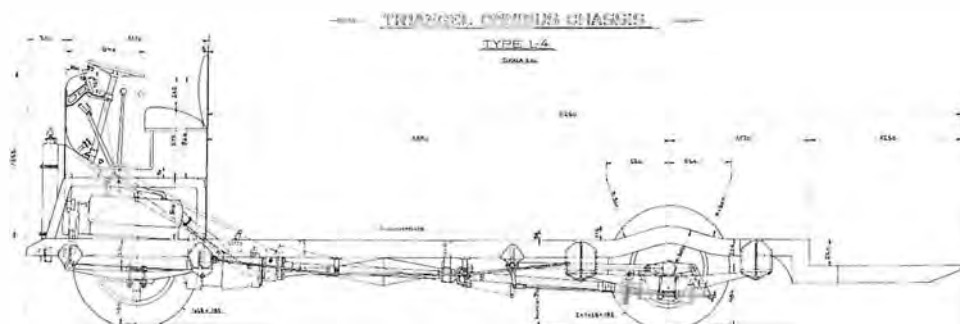


Chassiset var Triangels Omnibus Type L-4. Benzinmotoren en seks-cylindret amerikansk Continental. Gearkassen Triangels egen tilvirkning. Karrosseriet er lavet på Københavns Sporvejes værksteder, efter tegning af den navnkundige arkitekt Ib Lunding, der også tegnede de moderne, lange sporvogne, som kom i 1930. Busserne var absolut ukomfortable for såvel passagerer som personale, men man var ikke bedre vant dengang (selv de senere Triangel-Maybach rystede sådan at man burde have uddelt nyrebælter). Konduktøren var fritgående, men opholdt sig fortrinsvis på bagperronen. Den fundne vogn har tilsyneladende kørt på linje 11, men som man ser på de fotografier vi har fundet i vores eget arkiv havde man også typen på linje 19 - der på vinterbilledet er fotograferet på Kongens Nytorv foran Det Kongelige Teater. Linje 19 (senere 29) blev åbnet i 1933 og gik fra Kongens Nytorv helt til Vanløse. Begge linjer kørte ad Strøget i København, linje 11 oprindeligt med endestationer på Kongens Nytorv og Rådhuspladsen, senere Frederiksberg Runddel og via Bredgade Østerport Station, og på vores andet billede er omnibussen på vej fra Frederiksberg ind til Centrum. Under besættelsen ophørte kørslen med busser, og da den blev genoptaget efter befrielsen skiftede linje 11 til nummer 28.

Det vil føre for vidt at forklare ruterne, de blev som sagt efterhånden forlænget i begge ender og numrene blev brugt til helt andre linjer. Der kørte også høje busser af fabrikatet Renault. Den videbegærlige henvises til Nils Kr. Zeebergs bog om Linje 11 i Sporveishistorisk Selskabs lille serie af kvadratiske bøger.

Konstruktionstegningen har vi fra den utrættelige Uffe Mortensen - tre gange i dette blad får Uffe den betegnelse, han er i dag den mest alsidigt orienterede inden for dansk bilhistorie, og man kan næsten ikke nævne et emne uden at man på et døgn har ekstra oplysninger og billeder med e-mail eller fodpost. Tak Uffe. Også tak til Torben Liebst fra Sporveishistorisk Selskab for billeder fra Hornbæk.

O.E. Riisager.



VIKING RUN 2002

Ja, man ser det for sig - det velkendte tema fra "Dødens Gab" runger mellem mine hjernevindinger, da jeg med næsen trykket flad mod campingvognens duggede rude ser to halefinner krydse gennem vandmasserne udenfor.

Heldigvis er nærmeste dræberhaj udstationeret adskillige tusinde kilometer herfra og de faretruende halefinner sad på en smuk Cadillac fra den udsøgte årgang 1959. Men vandmasserne derimod - vandmasserne er der absolut intet formildende ved, for på dette tidspunkt, som er lørdag eftermiddag, ligner dyrskuepladsen i Roskilde nærmere en blanding af Vorbasse Krigshavn ved højvande og et paradys for tilhængere af slåskampe for barmfagrekvinder.

Sådan var situationen de første to dage på årets udgave af Danmarks største amerikanybiltræf.



Var der i det hele taget nogen lyse sider ved de mørke regntunge skyer? Jo, da! Det gav en pæn stor samling mennesker i festteltet både fredag aften, hvor der blev serveret et fænomenalt Blues Brothers Show, og lørdag aften, hvor hovedretten bestod af Boogie-Woogie klaver tilberedt af Linda Gail Lewis. Der var ingen tvivl

om, at hun havde hørt godt efter, når hendes storebror Jerry Lee trampede i tangenterne.

Traditionen tro så foregår "festen" til Viking Run ude omkring på pladsen, hvor folk forsamles i små og store dynger til hyggeligt samvær. Den silende regn gjorde dog, at i år trak folk





i stedet mod vores dertil indrettede festfelt.

Søndagen oprandt med fuglekvidren og solskin foroven. På dommerpodiet var de snart i gang med en nøje gennemgang af køretøjerne og det var en mastodontisk opgave i år. Strategisk placerede annoncer i de svenske bilblade gav et massivt fremmøde fra den anden side af Sundet, og de biler, de mødte op med, er meget skrappe at konkurrere mod. Således opnåede en ekstremt flot svensk 1947 DeSoto 148 point af 150 mulige og løb dermed med "Best in Show" prisen, men også danskerne kunne; Kenneth Christensen fra Ringsted har før vist os nogle fine køretøjer, men den 1967 Shelby GT 500, han stillede op med i år var dog helt formidabel.

I mange år har det lydt at "vi må gøre noget for at få folkene fra DVK til at møde op". Det er spørgsmålet om ikke de allerede er der og at DVK's vognpark har ændret sig, så der er mange flere af "vores" biler imellem. Men hvis man mener, at der gerne skulle komme flere af de rigtigt gamle biler, så ja tak. Vi så nogle rigtig flotte eksemplarer i weekendens løb, og taget i betragtning hvor få kilometer, de kører om året, så var det da dejligt, at de havde besluttet at bruge en dag hos os.

Da søndagen sang på sidste vers og de sidste biler buldrede ud gennem porten måtte man konstatere, at den samlede bestyrelses fingre og tær ikke var nok til en sammentælling af deltagerne, så medens de iførte sig sokker og sko igen, blev vi andre enige om, at 862 biler havde kørt gennem tælleapparatet. Aldrig før har der været så mange amerikanske biler samlet på et sted i Danmark.

Johnny B. Goode





NYE MEDLEMMER

DMK

ForNavn	EfterNavn	Adressel	PostNr	TelefonNr	Mærke
Søren	Braes	Dalsgårdvej 8 D, Dalsgård	6300 Gråsten	7465 4042	Buick Super
Bo	Overgaard	Asker Rygs Gade 15, 4. th.	1727 København V	3379 5265	VW Type 1 113
Jørgen	Fog	Fredensvej 63	2920 Charlottenlund	3963 1206	Ford A
Claus	Ginderskov	Nyvangen 71 A	2750 Ballerup	4497 7482	Morris Minor
Marie Hessel	Brendstrup	Sløssevej 5, 1.	4894 Øster Ulslev	5486 5550	Willys
Lars Schmidt	Frosch	Løkkegårdsvej 153	6230 Rødekro	7469 4577	VW Type 1300
Finn Julius	Hansen	Bygaden 30, Asserballe	6440 Augustenborg		
Peter	Ulriques	Nysted Skov 5	4880 Nysted		
Allan Horskjær	Mikkelsen	Kolding Landevej 86	7000 Fredericia	7556 2041	
Kurt	Schmidt	Tømmerupvej 26	2770 Kastrup	2745 1473	Opel Kadett
Kurt	Schmidt	Tømmerupvej 26	2770 Kastrup	2745 1473	Opel Rekord
Michael	Strauss	Hovdigevej 10, Holme	8400 Ebeltoft	7020 1327	Chevrolet Caprice Classic
Torben Lynge	Nielsen	Bredalshgade 9	5800 Nyborg	6531 6040	MGA
Lars	Husum	Åskrånten 60	6710 Esbjerg V	7515 5873	
John Blanner	Holleufer	Nyvasen 6, Udbyhøj	8970 Havndal	8647 2007	SAAB 96 V4
Kim	Clausen	As Hedevej 3	7130 Juelsminde	7569 0329	Ford Thunderbird
Dan	Madsen	Bøgelundsvej 25 B	6920 Videbæk	9717 3365	FIAT 500
Bo	Tonnesen	Vidågade 85 B	6270 Tønder	7472 1324	BMW R 69S
Dan	Nilsson	Sankt Jørgens Allé 9, 4. tv.	1615 København V	3325 2569	Mercedes-Benz 280 SLC
Michael	Jensen	Enggårdsvvej 16	2610 Rødovre	3672 7213	Studebaker Silver Hawk
Niels Jørgen	Gimsing	Langstrupvej 22	3480 Fredensborg	4919 1261	MGB
Hans Verner	Ockens	Povlskrovej 4, Arrild	6520 Tofthund	7483 4800	Ford Mustang
Jørgen	Laursen	Parkvej 4	6623 Vorbasse	7533 3783	Singer
Frank	Reichel	Tværvej 60	2791 Dragør	3294 8094	Citroën 11 BL
Poul Juul	Rasmussen	Øster Teglgårdsvej 10	8800 Viborg	8661 2817	
Bjame	Rasmussen	Birkevej 8	5560 Aarup		
Find	Hansen	Tingvej 8	4690 Haslev	5631 4045	Triumph TR 3 A
Anne-Mette	Vemersen	Markedsgade 16 B	8900 Randers	8641 7225	VW
Adam Falbert	c/o Steensborg,	Engtoftevej 8, 3. th.	1816 Frederiksberg C	2815 6565	
Karl Erik	Pedersen	Gl. Binderup 2A	6091 Bjert	7557 2694	Ford
Theo Skov	Tuesen	Prinsessegade 11	7000 Fredericia	7593 5708	Singer Nine
Klaus	Hulkvist	Træets Kvarter 3	2750 Ballerup	4464 4280	
Niels	Mørk	Hvenekildevej 26	5240 Odense NØ	6610 9449	Porsche 911 TS
Niels	Overgaard	Kirkevænget 26	6623 Vorbasse	7533 3553	Ford A
Kurt	Offensen	Kohaven 27	5300 Kerteminde	6532 4849	Chevrolet Impala
Kirsten Auland	Markussen	Rosensgade 21, 2.	8000 Århus C	8613 4534	Rover P5 B
Ole Vittrup	Jensen	Møllehusvej 84	4000 Roskilde	4636 1090	NSU
Anders	Jensen	Holme Møllevej 118	8270 Højbjerg	8611 6574	
Uffe	Færch	Stjemevej 11	8900 Randers		
Super Vision	Security ApS	Bernhard Bangs Allé 39	2000 Frederiksberg	3888 0505	Jaguar Mk II
Mikael Baunsgaard	Buch	Strøvej 33	3320 Skævinge	4828 8925	
Michael	Christensen	Rugvej 18	2765 Smørum	4466 1664	Triumph GT 6 Mk. I
Mads	Hermansen	Bohlendachvej 10	1437 København K	3296 6736	Jaguar Mk. II
Thomas	Espersen	Ømebjergvej 3 M, 1. th.	2600 Glostrup	4342 2001	VW Type 1 113 deLuxe
Johnny	Smidt	Gammel Trekronervej 47	4000 Roskilde	4635 9051	Mercedes-Benz 350 SL
Claus Melgaard	„Jensgaard“	Randbyvej 33	9280 Storvorde	9831 7102	Willys
Preben Nørby	Kristensen	Bjerrumsvej 16	7673 Harboøre	9783 5583	Ford Cortina
Henrik	Hasager	Dalgas Have 54, 4. tv.	2000 Frederiksberg	2617 1410	Alfa Romeo Spider
Karl-Ernst	Petersen	Rønnedevej 7 C	4640 Fakse	5671 7712	Ford Thunderbird
Morten	Bruun	Allikebakken 11	3200 Helsingør	4879 9429	Norton
Bent	Bertelsen	Nyborgvej 174	5220 Odense SØ	6611 2344	Austin-Healey 3000 Mk. III
Christian	Grubert	Ndr. Strandvej 123 a	3150 Hellebæk	2643 3449	Ford F 250



Lene	Madsen	Enggravet 1	6940 LemSt.		Porsche 911
Dan L.	Christiansen	Karlskronavej 34	8600 Silkeborg	86805528	Lincoln Continental
Leonart	Nissen	Strucks Alle 4	6270 Tønder	7472 3211	Opel Olympia
Corrado	Garante	Djemesvej 110	6100 Haderslev		
Simon Ivar	Andersen	Hornbækvej 534	3080 Tikøb		
Torben	Johannesen	Rugmarken 2	3650 Ølstykke		
Flemming	Jensen	Søgade 21, Venslev	4050 Skibby		
Leif Gram	Nielsen	Mejerivænget 2	8370 Hadsten		
Mark	Søndersted	Dagmarsgade 28. 3. -81	2200 København N	3583 1367	Opel Kadett B 1100 S
Preben	Busk	Rynkebyvej 3	5750 Ringe	6262 4060	VW Type 1 1300
Palle	Tåmhøj	Bøgesangervænget 20	5210 Snestrup	65925777	MGB
Jan	Kristiansen	Ørslevvej 148	4230 Skelskør	5814 3250	MGB
Brian	Abildgaard	Toft højvej 25	9280 Storvorde	9831 8108	AC
Karsten	Weber	Bragesvej 13	5200 Odense V	6616 6670	
Poul	Schjellerup	Hillerødvej 9	3550 Slangerup	4733 5132	BSA B 31
Steen	Hansen	Lyttehøjvej 22	4840 Nr. Alslev	5443 6377	Willys CJ3A
Rasmus	Rose	Rolighedsvej 13 A, 3. mf.	3000 Helsingør	2721 2262	Ariel Red Hunter VHA
Allan	Carlsen	Langs Hegnet 67	2800 Lyngby	4593 1597	Triumph TR2
Ellen	Andersen	Fangelvej 24, Allested	5672 Broby		Mercedes-Benz 190 SL
Betina Bang	Sørensen	Peter Fabersgade 35, st. tv.	2200 København N	3536 7079	Zündapp Bella 200
Henrik	Olsen	Kantorparken 41, 1. tv.	2400 København NV	6165 6136	Triumph T 6
Michael	Bartram	Skårupvej 154	2650 Hvidovre	3649 6477	Ford Thunderbird — red
Ivan	Hagner	Slagballevej 6	8740 Brædstrup	7575 2382	Jaguar Mk. II, 3,4 ltr.
Helen	Harreby	Kilholmvej 19	2720 Vanløse		
Jan	Horskjær	Nørre Søgade 37, C. 7. th.	1370 København K.		
Flemming	Holm	Perbøllevej 33	6392 Bolderslev	7464 6903	MGB
Jens Boesen	Post	Steinmannsgade 16, 2. th.	8000 Århus C	2835 6005	Buick Skylark
Jesper	Hartel	Skanderborgvej 3	8370 Hadsten	8698 0446	Chevrolet Camaro
Morten	Lyhne	Porsagervej 9	3230 Græsted	4839 1449	FIAT 124 Sport Spider
Rolf	Olsen	Mirabellevej 21	4300 Holbæk	5946 1162	MG Midget
Palle	Thøgersen	Riisvej 25	4540 Fårevejle	5962 0544	Cadillac 61
Klaus Weye	Fredskilde	Ahorn Alle 29	3000 Helsingør	4922 6272	Jaguar Mk. II
Ole	Andersen	Lollandsgade 22	8000 Århus C	2333 2561	Ford Mustang





Stiftelse af Ford V8 Klub Danmark

Da interessen for Ford V8 synes at være stigende, er vi en lille kreds af V8-ejere der mener det er på tide vi får dannet en egentlig klub for dette mærke. Vi er længe sakket bagud i forhold til f.eks. Norge og Sverige.

Vi vil hermed gerne invitere alle ejere af Ford V8, Mercury og Lincoln incl. V12-modeller primært af årgangene 1932-1953 til stiftende generalforsamling.

Lørdag d. 5. oktober 2002 kl. 13.00

i Dansk Ford A Klubs lokaler,
Sofielundsvej 48, 2600 Glostrup.

Har dette din interesse hører vi gerne fra dig. Er det ikke muligt for dig at møde op sender vi gerne udkast til vedtægter.

Svend Draaby
Jydeholmen 48, 1. th., 2750 Vanløse
Tlf. 38713902

Indbydelse til

SÆSONAFSLUTNING

Efterårstur
søndag den 27. oktober,
når sommertiden slutter.
Mødested Ikea Tåstrup
kl. 09.30 til 10.00.

Frokost på Lindenberg Kro, buffet kr. 120.- per person ekskl. Drikkevarer.
Afslutning Vikingemuseet, Roskilde.
Turen er på ca. 80 km.

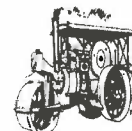
Skulle det gamle køretøj ikke ville starte, eller ikke kunne lide vejret, så kom i et andet køretøj.

Tilmelding til Peter Schmidt Jensen, tlf. 44951279 eller Kurt Skov, tlf. 39642964 mellem kl. 18 og 20.

Venlig hilsen Peter og Kurt

Veteranklubberne på Sjælland indbyder til :

Swap Meet® søndag den 6. oktober 2002 kl. 9.00 - 14.00



Tid igen !

Det er igen tid til det originale SWAP-MEET®, har du noget du mangler - eller har du som de fleste noget du bare gemmer på, så benyt chancen på **Danmarks største ikke kommercielle stumpemarked** - der som sædvanligt afholdes ved City 2, Taastrup - Grøn parkeringsområde. City 2 er placeret centralt for hele Sjælland Alle er velkomne. Købere såvel som sælgere^{*)}

Praktiske oplysninger : **Sælgere** skal henvende sig til Dampromleklubben Niels Rudberg Jørgensen Safirvej 2 3060 Espergærde. Tlf. 4223 2540 Elektronisk tilmelding kan ske på www.dampromleklubben.dk/swapmeet_tilmelding.htm (Deltagende sælgere ved de sidste 2 Swap Meets vil få en særskilt invitation).

Besøgende skal køre efter kortet og benytte Blåt område til parkering.



* Arrangørerne forbeholder sig ret til at afvise sælgere der ikke handler med gammelbil, motorcykel og veteranknallert relevante dele (sko, tøj, lædervarer og andet skrammel).

Vi opfordrer så mange som muligt til at komme i gammel bil eller på gammel MC, da der også denne gang er P-plads "på taget" for disse køretøjer.

Vi glæder os til at se jer til Swap Meet ved City 2 i Taastrup. Husk at det altid er påklædningen - ikke vejret der er noget i vejen med !



Dansk Ford A Klub sælger Ford A dele fra sit klubhus, Sofielundsvej 48 i Glostrup i tiden 12.00 - 15.00, det er kun 1 km fra City 2. - Alle Ford A entusiaster er velkomne. Klubben byder på kaffe og giver 10 % rabat, til medlemmer såvel nye som gamle, på hele sortimentets 1400 numre.

PS. de næste Swap Meet afholdes 27. april 2003 og 5. oktober 2003

Besøg os på Internettet : www.fordaklub.dk eller www.dampromleklubben.dk



Claus Neble & Kim Polte byder igen i år velkommen til:

Copenhagen Harbor Open 2002.

Søndag d. 29. september 2002 kl. 11.00.

Hvor der startes ved Langelinie kaj.

Traditionen tro slutter vi sæsonen af med at cruise langs Københavns Havn startende på Langelinie og sluttende i Nordhavn. Løbet er mellem 40 og 50 kilometer.

Dette sociale familierally er ikke et spørgsmål om hurtighed på de snævre havnekajer, derimod øvelser i smidighed, paratviden og samarbejde, kører og kører imellem.

Vi starter sent, så der vil ikke blive serveret morgenmad, (der vil blive lavet en aftale om formiddagskaffe med en af restauranterne på kajen ligesom i foråret ved arrangementet på Kastellet). Der vil blive serveret en let frokost ved 1-2-tiden og vi afslutter med et måltid varmt mad, samt vand og øl.

Det hele er igen med støtte fra Copenhagen/Malmø Port, Mammen & Dresche og Langelinie Handelsstandsforening. Naturligvis vil vi få strålende vejr (solskin)

Vi ser frem til at afslutte DVK-sæsonen sammen med jer alle (op til 125 biler/mc'er og knallerter).

Seneste tilmelding d. 23. september og skriftlig tilmelding er nødvendig med vedlagt check.

Pris: MC/BIL incl. fører kr. 100.

Øvrige deltagere: kr. 75

Præmier til 1.- 2.- 3.-plads, samt trøstpræmie.

Med venlig hilsen fra Kim Polte & Claus Neble.

På grund af fraværelse de første 14 dage af september skal al henvendelse ske til:

Kim Polte på tlf. 39660329.

Selma Lagerløfs Alle 17, 2860 Søborg.

Eventuelt overskud vil gå til vores julefrokost.

BILMESSE & Brugtmarked

For 34. gang den 19. og 20. oktober 2002
i Dronning Margrethe Hallerne - 7000 Fredericia

Professionel markedføring i ind- og udland får i tusindvis af bil- og motorcykelentusiaster til at køre til Fredericia den 19. og 20. oktober 2002.

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

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

NB! Jo før du bestiller, jo bedre standplads.



Peder Fuglsbjerg

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

Peder Nielsen

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

Værktøj i tommer SPAR OP TIL 45%



Bahco topnøglesæt, 23 dele

5 stk. 1/2" sekskanttoppe: 3/8, 7/16, 2, 9/16, 5/8, 11/16, 3/4, 13/16, 7/8, 5/16, 1-1/16, 1-1/8, 1-3/16, 1-1/4.

Normalpris 917,-

NU 499,-

Belzer ring- gaffelnøglesæt, 11 dele

11 stk. ring- gaffelnøgler i størrelserne:
3/8, 7/16, 1/2, 9/16, 5/8, 11/16,
3/4, 13/16, 7/8, 15/16, 1

Normalpris 910,-

NU 599,-



Kontakt : Johan Høgh Sørensen, tlf. 4362 7624
eller bestil direkte via nettet.
e-mail: info@toolworld.dk

www.toolworld.dk - værktøj til rigtige internetpriser

Bacho - Belzer - Sandvik - Bosch - DeWalt

**BILER SÆLGES**

Ford Zephyr 4 årg. 1962, nysynet, originale plader, pæn og velholdt, kun én ejer, sælges for kr. 30.000.

Henvendelse tlf. 62224850 eller 23825263.

Renault Frégate 1950. Kørt i Kolding som taxi, nogenlunde stand, men skal restaureres.

Commer 1954 ambulance med fuld ståhøjde, tre forsæder og et bagved. Ingen bære. Rimelig stand. Velegnet til campingbus.

Opel Record A 6-cyl. Urestaureret, men rimelig stand.

Kr. 5.000.-.

Ove Iversen, tlf. 75339321.

Buick Roadmaster 1956 4 dr ht. Et smukt, originalt og uspoleret eksemplar af Buicks dyreste model. Bilen er en af de få der er født med tre-farvet lake-ring (hvidt tag og lysblå/mørkblå karosser). Den er importeret fra San Francisco for 4 år siden. Prisdé 95.000.- u.afg.

Evt. bytte.

Johnny B. Rasmussen 58186309
b-goode@mail.tele.dk

Pontiac Firebird årg. 1974. Solbrændt grøn/blå metallic m. hvidt vinyltag. Org. Rally II fælge m. ny dæk, økonomisk 350 cid. Pontiac V8. NYT, aut (th 350), køler, benzinpumpe, udstødn. Medfølger: ny forrude, gummilister, skrabelister, sædebetræk, hækspoiler. Alt til at samle en pæn bil efter lak. Der har aldrig været svejset i bilen. 3 kvindelige ejere. Totalt rustfri originalbil, kører perfekt, kr. 40.000 u.afg. Mette Hoffmeyer, 22332563. Kastrup

Pontiac LeMans GTO årg. 1967. Sølv-metallic bil m. org. 326 cid. V8, Tg 300 aut., født med skivebremser. Ny lak, fælge (GTO), dæk, dobbelt udstødning, krom, gummi, tæppe mm. Har også GTO-bule i kølerhjelme. Der har aldrig været svejset i bilen. Totalt rustfri originalbil, kører perfekt, kr. 100.000.- u. afg. Billige veteran. Kim Hoffmeyer, 22332563. Kastrup.

Oldsmobile Rocket 88 årg. 1950. V-motor og automatgearkasse. Synet, med lidt synlig rust. Bud eller evt. bytte med Volvo P1800. Henvendelse Rasmus tlf. 40332307.

Fiat 500 L 1971. Hvid. Bilen er restaureret (ny bund, bremsesør, lygter og dæk). Sælges gr. pladsmangel. Pris kr. 35.000,-. Køreklar og indregistreret. Erling Thomsen, tlf. 49147694.

Jensen Interceptor III 1973. V8 motor, 7,2 l, 135.000 km. Pæn læderstue. Forstole ikke pæne. Pæn bil, kun lidt rust, soltag skal repareres. Pris uden afgift 55.000,-. Jens Wolter, tlf. 49751772.

Jensen 541 S glasfiberkarosseri, manuelt gear, kun prod. 22 stk. med manuelt gear. Ialt 127 stk. God stand. Motor kan ikke køre. Pris uden afgift. Kr. 55.000,-. Jens Wolter, tlf. 49751772.

Chevrolet 1931 6-cyl. 5-pers. special sedan. Totalreovering afsluttet i 1994. Kørt ca. 12.000 km. efter reovering. Pris idé kr. 140.000,-. Preben T. Andersen, tlf. 65958601.

Volvo Amazon 2-dørs 1965. To-farvet mørkegrøn. Org. motor

opboret til 2 ltr. og tunet. 2" udstødning og over-drive. Nye calibre. Synet efterår 2001. Sælges gr. mc køb. Pris kr. 18.000,-. Flemming Ludvigsen, tlf. 74472628.

Fiat 508 Balilla 1936. Urestaureret men helt komplet.

Fiat 1500 4-dørs, 6-cyl. 1938. Sjælden model u. midterstolpe. Urestaureret men helt original.

Durant 1928. Stor 4-dørs amerikaner. Urestaureret men helt komplet.

Fiat 1100 4-dørs 1953, original urestaureret (billig).

Fiat 124 Sport Spider 1600 1970. Urestaureret.

NSU Lux 1953, urestaureret.

E. Hindsgaul Madsen,
tlf. 64401127 - 40584612.

Triumph TR4 1965, totalrestaureret og i meget smuk stand både ude og inde. British racing green.

Pris kr. 165.000,-.

Ole Damsbo, tlf. 22241208.

Willys Jeep M38 A1 1961. Original militær stand. Synet 8/4 2002. Hvide plader. Pris kr. 36.000,-. Evt. bytte med MGA som skal restaureres.

Find Christensen, tlf. 66140845.

„Brandbil“ sprøjte. Morris Mascot 1973. Ombygget i 1988. Nyligt rep. med bl.a. nyt batteri, bremses m.m. Noget rust. Bilens reklameværdi er uvurderlig. Pris kr. 39.500,-.

„Brandbil“ stigevoan. Morris Mascot 1976. Ombygget i 93. Nyligt rep. med bl.a. nyt batteri, bremses m.m. Noget rust. Bilen har en „MEGA“ reklameværdi. Pris kr. 49.500,-.

Jan Helgesen, tlf. 40537282.



KØB - SALG - BYTTE



Ford B 1932. 4-cyl. Rimeligt god stand. Sorte nr. pl. En del reservedele medfølger.

Pris kr. 60.000,-
Curt Hansen, tlf. 59326700.

Fiat 1100 Special 1962. Km. ca. 100.000. Pris kr. 12.500,-.
Hardy Hansen, tlf. 62272762.

Lastbilpåhængsvogn mrk. HMF 1965. Totalvægt 6,2 ton. Lad: 7,5 m. Enkelt monteret 8,25x20 dæk. Trykluftbremser.
Finn Larsen, tlf. 33249150.

Volvo Amazon B16 Sport 1958. Utrolig velholdt. Aldrig renoveret. Ingen rust. Original lake-ring fra 58. 4 år til syn. Rød med hvidt tag. Nye diagonaldæk med hvide sider. Sorte nr. plader. Pris kr. 48.000,-.
Ole Callesen, tlf. 74561611

GMC CCKW 353 1942. Med nr. plader. Skal ikke synes.

Horch S-4000 1962. DDR lastbil. Ikke dansk registreret.
Finn Larsen, tlf. 33249150.

Opel Rekord C Caravan 1969. Ingen rust i karrosseriet. En ejer, skal ses og prøves.
Tlf. 48187119 - 40266487.

Chevrolet Belair 1964. 4-dørs sedan. 283 kubiktommer, V8, automatgear og servo. Lysegul m. rødt indtræk. Nyrenoveret, rammeløftet, synet/indreg. Kører godt, bruger ingen olie.
Pris kr. 64.500,-.
Tlf. 56140016 efter kl. 16.00.

Plymouth PF 2-dørs 1934. Original stand. Indreg. B 8002. kr. 85.000,-.
Rudolf Frimodt Pedersen, tlf. 75895313.

DKW 3-6 1955. Pæn og velholdt. Hel original. 4 nye dæk. På nr. plader. Kr. 45.000,-.
Arne Nydam, tlf. 62552049.

Mercedes 450 SLC 1974, sølv-metallic, aut. gear og læder. Meget velkørende. Synet juli 02.
Pris kr. 135.000,-.
Asger Bo Hansen, tlf. 66121454.

Citroën HY 1964, tidligere fransk brandbil, rød, nys. Kr. 25.000,-.
Hans Løkke, tlf. 56275735.

Jaguar Daimler 420 Sovereign 1967. 4,2 ltr. Aut. Perfekt olietryk og læder og træindlæg. Farve golden sand. God stand. Kr. 57.000,- + afgift. (ca. 25.000).
Hans Løkke, tlf. 56275735.

VW 1200 model 117 de luxe 1960. Nysynet, arktisblå, 6 volt. Pris kr. 37.500,-.
Lasse Pedersen, tlf. 36416231.

Buick Eight Super 1947. Sedan, sort, nysynet, ingen rust, renoveret motor, original og fuldstændig, dansk historie (Hellerup).
Kr. 140.000,-.
Tlf. 45860286.

Ford Junior de luxe 1935. Flot og velkørende. 6 år til næste syn. Er på historiske nr. plader.
Kr. 49.900,-.
Hans Kristian Skibby, tlf. 76905002 - 40115002.

DeSoto 1956 m. åbent lad. m. affragelig presenning pumpe og udstyr. Meget flot. org. sorte nr. pl.
Kr. 38.000,-.
John Arendtsen, tlf. 55992565.

Standard Vanguard 1948. Restaureringsobjekt. Kontakt/hjælp

søges til restaurering - evt. overtagelse af en vogn som i mange år har stået ubenyttet i lade. Vognen kan beses efter aftale.
H. Ekstrand, tlf. 56267030.

Morris 1000 Super 1969. Sund velkørende, god motor, ikke rusten. Kr. 15.000,-.
Jørgen Hansen, tlf. 45881831.
jha@ihk.dk.

BILER KØBES

Volvo Amazon. Må være i god stand og helt fri for rust.
Karsten Corydon, tlf. 86890882.

DELE TIL BILER

Cadillac sedan de ville 1962. Døre, vinduer, kofangere, benzintank, div. lister og dele.
Michael Sundahl, tlf. 26367781.

Til **Volvo 444** 1957. 1 komplet instrumentgruppe. (varmemåler virker) kr. 800,-. Til **Opel Rekord** 1956: 1 for- 1 bagrude, kr. 350,- pr. stk. 1 frontgitter, kr. 200,-. Til **Vauxhall Viva:** HA 1962-65, 1 ny kofanger, kr. 650,-. Til **Opel Kadett A:** Ny kofanger for og bag, kr. 700,- pr. stk. Til **Fiat 600:** 1 flot rød bagklap uden rust, kr. 400,-. Til **Ford Escort mk I-II:** 1 ny benzintank, kr. 650,-.
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119.

Solskærm udv. til frontrude. Længde ca. 135 cm. Blågrøn med alu-kant/beslag. Kr. 1.000,-
Christen Justesen, tlf. 98442911.

Mercedes Benz: Diverse reservedele, blik og mekanik til L312 og 322. Alt fabriksnyt.
Finn Larsen, tlf. 33249150.



Til **Pontiac** ca. 1950. 1 sæt kofangere for og bag. Se VT august 02 side 10. Frontgitter for **Morris Mini Minor** samt renoveret starter. Toppakning til **Fiat 500** 1940 + andre dele, også **Fiat 1100, 1300, 1400**.
Henning Jespersen,
tlf. 46350679.

Dørpaneler til **Opel Rekord C, Opel Manta B**, kr. 300,- pr. sæt. Til **MGB** roadster: paneler ud+ml. ned. bagskærme, dørplader til rude, kr. 2500,- pr. sæt. h+v.

Til **BMW 320** h+v bagskærme til såvel 2 som 4-dørs.

Til **Mercedes 190 SL** fabriksny bagskærm, højre.

Kølerfigur **Cadillac/LaSalle** 1927-32.

Fabriksnye forlygterande til **Opel Kapitän** 1939.

Hans Peter R. Nielsen,
tlf. 56578093 - 40148037.

MG Midget Mk 3 1967: Nyt og ubrugt med ca. 30% rabat på MOSS prisen: Sort tonneau, kr. 700,-. Sort kaleche, kr. 1100,-. Sorte sædebeklædninger med hvid piping, kr. 1500,-. Sorte tæpper, kr. 550,-. Højre dørplade, kr. 300,-

Johan Fløe Svenningsen,
tlf. 39623673.

Købes: Loft lampehus til **Morris 10** 1934.

Søren Ahrensberg,
tlf. 32963740.

Købes: Karburator **Carter model BB-1**, som er i orden. Forlygtekranse med glas til **Chevrolet** 32-33. også andre dele til **Chevrolet** 32 har interesse. •
Torben Aggerbeck, tlf. 39627147.

Købes: Dele til **DKW F7**. Alt har interesse da der mangler meget.
Tlf. 47386019.

Købes: Til **Plymouth** 1933/34 kofangere samt hjulkapsler.

Erik Wethlof, tlf. 62243748.

Opel Record/Olympia ca. 1954 forskærme, 800,-.

Buick Standard 1929 motor, ukomplet. 2.000,-.

Rolf, 56266773 rac@tdcadsl.dk

MC

Matchless G80S 1954, restaureret og i fin form. 37.000,-.

Victoria KR26N to-en-halv cykel, den ene **Sport**. 7.000,-.

SCO 3-gears, byggesæt. 2.000,-.
Rolf, tlf. 56266773

rac@tdcadsl.dk

Vespa 125 Popolino, rød, 4-gears. Nye kabler mont. 2 sæder ombetrukket hos sadelmager. Mangler lige det sidste. Pris kr. 5.500,-.

Torben Ekdahl, tlf. 33231931.

Honda CB 450 1969 K1. 2-cyl. DOHC. Meget sjælden i DK. Nye dæk/bremser. Nysynet. Velholdt. Med nummeplader. Kr. 19.500,-.

Honda CB 450 1968 DOHC. DK papirer. Kr. 7.500,-.

Honda CB 450 1972 DOHC. DK papirer. Adskilt. Kr. 3.500,-
Mange dele.

Ole Callesen, tlf. 74561611.

BMW R 26 1957. God stand, ca. 48.000 km. med original toldattest, manualer m.m.

Pris kr. 25.000,-.

Tlf. 20291640.

EMW R 35 350cc 1952 indrg. på gammel sort nr. plade. Pris kr. 19.500,-.

John Arendtsen, tlf. 55992565.

Nimbus sidevogn med bremses. Lav varekasse, ny skærm, alle bespændinger. Kr. 8.500,-.

L. Nielsen, tlf. 40554326.

Købes: Til **Harley Davidson 1200** 1930: Forgaffel. Diverse dele.

Ole Callesen, tlf. 74561611.

AUTOMOBILIA

Skandinavisk Motor Journal årg. 56-70, i alt 111 stk., kr. 1.500,-.

Rolf, 56266773 rac@tdcadsl.dk

Classic Cars 77-79, 87-97, 98. Kun få mangler. Kr. 75,- pr. årg. samlet kr. 750,-

Jaguaria nr. 161 -189 (maj 92-dec. 96) samlet kr. 100,- .

Johan Fløe Svenningsen,
tlf. 39623673.

DIVERSE

Værksted/lager **reoler i stål** til modulopbygning. Endestykker ca. 200x75 cm. Reolflade ca. 100x75 cm. Meget stor bæreevne.

Finn Larsen, tlf. 33249150.

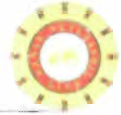
Diverse pumper med **Ford/VW/Vauxhall motorer**. Noget til gl. benzinstander.

Tlf. 55992565.

Garage ved Middelfart. I fuld-isoleret knastør bygning udlejes plads til veteranbiler.

Kr. 150,- pr. md.

Agnes Justesen, tlf. 64403007.



Sælges

Bentley 3,5l convertible

Museumbilen er fra 1936 og har kun haft 3 tidligere ejere. Hovedrenoveret i 1979-80. Orig. værktøj og instruk.bog. Meget fin stand, og alle service overholdt. Kun kørt i solskinsvejr. Pris 595.000 kr. Se <http://auto.goldinvest.net>. Peter Goldschmidt, tlf. 40 50 80 70.



Sælges

Ford V8 1947

5-personers coupé de luxe. Fabriksny motor. Styretøj og bremses renoveret med nye originaldele. Pris kr. 98.000,-

Børge Jensen
tlf. 86 25 97 68

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen.

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Navn:

Tlf.

Adresse:

DVK - Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Annoncekupon til Køb - Salg - Bytte i Veteran Tidende

Veteranbiler og tilbehør hertil annonceres gratis. Annoncen afsluttes med navn, tlf. nr. eller adresse og sendes skriftligt til redaktionen.

For evt. billetmrk. betales et mindre gebyr.

DVK hæfter ikke for de annoncerede effekters ægthed og stand.

Salg Køb Bytte Tekst:

Biler

Dele til biler

Mc

Dele til mc

Automobilia mv.

Diverse

Navn:

Tlf.

Adresse:

DVK - Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå

Husk! Sidste frist den 20. i måneden!

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2002.



Veteranbiler 1900 - 1967

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	586 kr.	327 kr.
100.000 kr.	828 kr.	441 kr.
150.000 kr.	984 kr.	597 kr.
200.000 kr.	1.090 kr.	726 kr.
250.000 kr.	1.312 kr.	892 kr.
300.000 kr.	1.464 kr.	1.032 kr.

Klassiske biler 1968 - 1976

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.533 kr.	778 kr.
50.000 kr.	1.939 kr.	934 kr.
100.000 kr.	2.250 kr.	1.297 kr.
150.000 kr.	2.677 kr.	1.608 kr.
200.000 kr.	3.096 kr.	1.919 kr.
250.000 kr.	3.576 kr.	2.257 kr.
300.000 kr.	4.072 kr.	2.594 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1967

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	516 kr.	179 kr.	363 kr.
100.000 kr.	724 kr.	179 kr.	363 kr.
150.000 kt.	1.035 kr.	179 kr.	363 kr.

Klassiske motorcykler 1968 - 1976

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.197 kr.	574 kr.	519 kr.
50.000 kr.	1.508 kr.	574 kr.	726 kr.
75.000 kt.	2.130kr.	574 kr.	934 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1977

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves.

Handels- værdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.618 kr.	1.933 kr.

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

Der kan desuden tegnes forsikring for klassiske campingvogne samt Falck-abonnement. Foruden veteranforsikringer kan der også tegnes billige privatforsikringer i RUNA. Ring til Dansk Veteranbil Klub og hør nærmere om betingelserne for veteranforsikringer.

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
Forsikringsklubben