

VETERAN TIDENDE



Medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub



47. årgang - November 2003 - VT nummer 329

Dansk Veteranbil Klub

Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå

Telefon 4914 5906

Telefax hele døgnet: 4914 1114

Giro: 600-4253

Administrator: Dorte Thies

Telefontid kl. 10-13

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbil.dk

Bestyrelsen

Formand:
(Medlemspleje, medlemsregister, vedtægter, kontakt til VFK og MHS)
Peter Lovstrøm Sørensen
Engshavevej 131, Gårslev
7080 Børkop, tlf. 75 86 95 10
peter.sorensen@veteranbilklub.dk

Næstformand:
(Museum, bibliotek, PR, jubilæum, kontakt til Veteran Tidende og DTM)
Claus Frausing
Højbuens 26
2730 Herlev, tlf. 44 53 87 00
claus.frausing@veteranbilklub.dk

Kasserer:
(Budget, bogføring, regnskab, organisations-håndbog og IT)
Henrik Thostrop
Birkevangen 16
2880 Bagsværd, tlf. 44 44 56 19
henrik.thostrop@veteranbilklub.dk

Sekretær:
(Protokol, klubkontor og Swift)
Kaj Dyring Larsen
Hasselparken 23,
4040 Jyllinge, tlf. 39 90 42 40
kaj.larsen@veteranbilklub.dk

(Udstillinger, klubartikler og jubilæum)
Bent Friis
Søbakken 29
7000 Fredericia, tlf. 75 94 09 97
bent.friis@veteranbilklub.dk

(Mødesteder og kontakt til mødestedsledere)
Henning Kjeldgaard Knudsen
Holstebrovej 17
6971 Spjald, tlf. 97 38 12 64
henning.knudsen@veteranbilklub.dk

(Registre, sektioner, køreselskaber, klub-i-klubben og vejlederkorps)
Leif Struuh Andersen
Figevej 28
5200 odense, tlf. 65940704
leif.andersen@veteranbilklub.dk

(Lub og arrangementer)
Ole Poulsen
Pogemosevej 10, Radsted
4990 Saksøbing, tlf. 54700358
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.
Oplag: 5200
ISSN 1600-8278

Ansvarshavende redaktør:
Ole Emil Riisager DJF
Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk
Fax 45 65 19 54
e-mail:
ole.emil.riisager@veteranbilklub.dk

Redaktionen stof sendes inden den 15. til redaktorens adresse. Dog d. 25. for læserbreve og konkurrencevar. Annoncer til klubbens adresse, fax eller e-mail senest d. 20. Professionelle annoncer skal leveres reprojektere.

Annoncepriser:
1/1 side: Kr. 3.000,-
1/2 side: Kr. 1.600,-
1/4 side: Kr. 900,-
1/8 side: Kr. 500,-
10% rabat ved indrykning i 3 numre eller mere.

Rubrikannoncer med foto: Kr. 200,-

Erhvervs-kortet, teknisk brevkasse og restaurering:
P. E. Hansen
Torsted Allé 25, 8700 Horsens
Fax 7564 7109. Kun skriftlig henvendelse.

I redaktionen desuden:
Svend Carstensen
E.W. Neesgaard
Hans Pedersen
Leif Gr. Thomsen

Lay-out, sats og repro
Ole Callesen, tlf. 74561611
Skovhusevej 7, Aller, 6070 Christiansfeld
e-mail: oc.aller@grafisk.dk

Tryk: Princo Kolding

Klubregister

Mærkeregistre

FIAT - Førkrigs
Ole Emil Riisager
Se under Veteran Tidende

FIAT - Efterkrigs
Kurt Krogh
9868 1189

Jaguar (William Lyons Era)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Morris
Willibald Farbmacher
4914 5167

Opel
Frederik Ravn-Larsen
3250 1237

Porsche (Ferdinand Porsche)
Claus Nebbe
2253 5550

Triangel
Uffe Mortensen
4920 2301

Rover
Henning Helmer
4919 2700

Singer
Kaj Dyring Larsen
Se under bestyrelse

Tjekkiske mærker
Svend Carstensen
3969 8115

Volvo
Ole Callesen
7456 1611

Sektioner

Jydsk Køreselskab
Ivan Kristiansen
Dag 9412 0711
Aften 9411 9179

Køreselskab Fyn
Fritz Knudsen
6613 6610

Køreselskab Vest
Erik Hougaard
7583 0049

MG
Henning Andersen
3879 5179

Peugeot
Claus Sonne Linnedal
3252 7777
linnedal@hotmail.com

Sokkelund Herreds Køreselskab
Svend Draaby
3871 3902

Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

Ford V8 Klub Danmark
Svend Draaby
3871 3902

Vejledere

Amerikanske biler - Efterkrigs
Peter Lovstrøm Sørensen
Se under bestyrelse

Ford V8
Birger Blakø
3294 9397

Ford T
Jon Friis Wandall
6390 7040

Jaguar (til 1972)
Claus Frausing
Se under bestyrelse

Singer
Bent Friis
Se under bestyrelse

Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.

København og Nordsjælland
Claus E. Nebbe -22 53 55 50

Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm
Ole Poulsen - 54 70 03 58

Fyn
John Jørgensen - 66 18 12 12

Bibliotek

Hanne og Niels Jonassen, 4919 1129
Boserupvej 510, 3050 Humlebæk

IT og medlemsregister

Bo Ødegaard
Høstbuens 18
2750 Ballerup, 44 64 42 94
bo.oedegaard@veteranbilklub.dk

Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4914 5906

Revision

Jørgen Behrendt, 4353 5503
Svend Aage Tholstrup,
tel./fax 8689 8777

FIVA

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

Mødesteder og mødestedsansvarlige

Nordsjælland
Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå
Claus Nebbe, 2253 5550
Fuglebakkvej 1, 2000 Frederiksberg

Midtsjælland:
Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted
"Steffensgård"
Kontakt: Preben Boisen, 57525040
samme adresse som mødestedet

Østsjælland:
Nygade 3, Klippinge
Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205
Nygade 3, 4672 Klippinge

Fyn:
Egeskov Veteran Museum, Kværndrup
Kontakt: John Jørgensen, 66181212
Firklovvej 6, 5270 Odense N

Østjylland:
Ristrup Hovedgård, ved Sabro
Arne Jespersen, tlf. 86985504
Kaj Munkholm, 86221975
Kådhøjvej 12, 8530 Hjortshøj

Midtjylland-Vesterhede
Refshøjvej 49, Vesterhede, Hejnsvig
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321
Refshøjvej 49, 7250 Hejnsvig

Vestjylland-Spjald
Højgård, Holstebrovej 17, Spjald
Kontakt: Henning Knudsen, 97381264
Holstebrovej 17, 6971 Spjald

Sonderjylland:
Lunderup Markvej, Rødekro
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441 5420
Mommærvej 224, Majbøl, 6470 Sydals
e-mail: migogalice@privat.dk

Sydostjylland
Borkop Vandmølle, Borkop
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted
jakobsen@skjerna.dk



Forsiden: Hillmans Aero Minx Tourer 1935
Foto: Hans Pedersen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3
Commer	4
Klubaktiviteter	6
Fra bestyrelsen	7
Vejmuseum	8
Månedens køretøj	10
Bukh - den danske traktor	18
Konkurrencen	19

Næste Veteran Tidende udkommer uge 51 2003

Copenhagen Harbour Open	20
Færgjubilæum	21
Sensommertræf Rindsholm Kro	22
Emil går til filmen	24
Bog anmeldelse	26
Roskilde Ring på video	27
Busserne fra Humlebæk	28
Fanø Motorløbet 2004	29
Læserbreve	30
Nye medlemmer	31
Køb/salg	32



Møder

November

- 18. Kværkeby. Klubmøde.
Jørgen Busch om karburatorer.
- 20. København-Nordsjælland. Virksomhedsbesøg.
Se Klubaktiviteter i VT 328.
- 20. Spjald. Klubmøde.
- 24. 19.00 Vesterhede. Julefrokost. Se Klubaktiviteter.
- 25. Egeskov. Julefrokost, se Klubaktiviteter.
- 25. 19.00 Klippinge. Klubmøde.
Video om Copenhagen Classic Car Festival.
- 27. 19.00 Morris-møde hos Willibald Farbmacher,
Hjortevænget 613, 2980 Køkkedal.
Tilmelding senest 24/11.

December

- 2. 19.00 Ristrup. Julefrokost, se Klubaktiviteter.
- 4. Nivå. Klubmøde.
- 5. Spjald. Julefrokost.
- 6. 15.00 København-Nordsjælland. Julekomsammen
med besøg på Flyvestation Værløse.
Se indbydelse i VT 328.
- 11. 18.30 Børkop. Juleafslutning. Se Klubaktiviteter.
- 11. Rødekro. Julefrokost kl. 19.00.
Tilmelding senest 6/12.
- 16. Kværkeby. Julefrokost. Se Klubaktiviteter.

Januar

- 6. 19.30 Egeskov. Biblioteksaften.
- 6. 19.30 Ristrup. Klubmøde.
- 8. 19.30 Børkop. Klubmøde. Video om Færø-tur.
- 27. 19.30 Egeskov. Klubmøde



RING IKKE

Man kan skrive til redaktionen – men bemærk at vi ikke kan overkomme telefoniske henvendelser. Send brev, fax eller e-mail – se side 2.

Løbs- og aktivitetskalender

Juli

3.-4. Fanø Motorløbet. Se omtale i dette nr.

UDENLANDSKE ARRANGEMENTER

2004

Maj

7.-9. Best of British Motoring Festival, Zaluzany ved Teplice i Tjekkiet. Kontakt David Griffiths på e-mail Transport.Heritage.Park@post.cz

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmesiden http://www.mhrf.se/id12_mhrfs_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 da FIVA's hjemmeside på www.fiva.org og se under *Events*, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-begivenheder.

Har du kendskab til udenlandske arrangementer, som du mener kunne have interesse for andre end dig selv – send venligst information til sat@egd.dk



Fotografer – og en rettelse

Vi manglede et par navne på fotografer i sidste nummer af Veteran Tidende. Billederne fra Arresø-løbet var taget af Pia Pedersen. Og billederne fra Styrkeprøven af Steen Olsson. Teksten var forkert til det nederste billede på side 13. Den røde bil er ikke Hans Peter Niensens Peerless men Jørn Østergårds Overland 4 1920.

Og endnu en rettelse. I VT 325 udnævnte vi en forkert vinder af Klosterløbet. Det var retteligt Ejvind Guldberg i Chevrolet 1923.



I vores artikel om Månedens Køretøj nævnes at Rootes Group bestod af personbilmærkerne Humber, Hillman, Sunbeam og efterhånden Singer, og lastbilmærkerne Commer og Karrier.

Sunbeam skal retteligt indbefatte Sunbeam-Talbot (og enkelte eksemplarer hed i tredverne af uransagelige årsager kun Talbot - uden at ligne de franske Talbot, det er i det hele taget en af de mest indviklede mærkehistorier).

Vores Side 3-billede er af en tidlig dansk Commer lastbil. Fotografiet er fra en håndfuld, som fotograf Helmuth Hansen i Frederikssund sendte os i originalaftryk da vi på denne side af vandene for alvor gik i gang med at indsamle fotografier, det må have været en gang i tresserne. Ry Andersen var allerede virksom på den vestlige side.

Der kørte aldrig mange Karrier herhjemme, Carlsberg var en af de få aftagere – her en lille sættevognstrækker. Det er helt nyt at sættevognen er indrettet til paller.

Ældre klubmedlemmer husker at Commer var et ganske udbredt mærke i årene efter Anden Verdenskrig, med et modelprogram meget lig Bedfords. Og som Bedford havde Commer bidraget stærkt til den britiske hærs bilpark under krigen. I tyverne og tredverne var det meget begrænset hvad der blev solgt herhjemme af Commer, men endnu

længere tilbage var mærket almindeligt. Mest som robuste kassevogne for kendte københavnske forretninger, som Messen og Chr. P. Hansen kaffe.

Det burde være muligt at stedfæste flyttelæsser ved hjælp af den karakteristiske og ikke helt danske havemur.





20 HK. — Leveret til Firmaet Chr. P. Hansen, København.



Commer Omnibus



22 HK. — Leveret til Firmaet T. M. Werner, København.



30 HK. — Leveret til Akts. Otto Mønsted, København.

Kendte københavnske firmaer brugte mindre udgaver af de kædetrukne Commer.

Karrier var også forhandlet i Danmark af British Motors, men blev aldrig særlig kendt herhjemme. Det var lettere køretøjer, ofte små sættevognstrækkere i konkurrence med de trehjulede og derfor utroligt manøvredegytige Scammell Scarrab.

Commer var et af de få bilmærker, der aldrig fremstillede en personbil, det var udelukkende erhvervskøretøjer. Til gengæld et af de mest langlivede fabrikater. Omkring 90 år må det være blevet til. Eksisterer det endnu? Jeg ved det ikke,

men på Internet ser jeg at der for ikke så længe siden er kommet en bog om Commer Trucks, af Geoff Carverhill. Den koster små 40 pund.

oer

Nogle år efter krigen sendte British Motors en reklamekaravane rundt i Danmark med Hillman, Humber og Commer. Omkring det tidspunkt lagde Commer også navn til en lille Hillman varevogn, Cub.





KLUBAKTIVITETER

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vores klubmøder – kørbag om Egeskov ad Volstrup-vejen og drej ned ad alleen til godskontoret og vores klublokaler.

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

Det er i hvert fald tid at tilrettelægge og bestille årets julefrokost på Egeskov. Den holdes tirsdag den 25. november kl. 19.00. Prisen er som sædvanlig kr. 75.- incl. 2 øl/vand og 2 små skarpe.

Tilmelding hurtigst muligt og senest søndag den 16. november (først til mølle) til John Jørgensen, Firkløvervej 6, 5270 Odense N. Tilmelding gælder kun ved samtidig betaling.

Biblioteksaftener igen på Egeskov: Der har fra forskellige medlemmers side været yttret ønske om en månedlig biblioteksaften på Egeskov.

Det har tidligere været prøvet, men blev indstillet af mangel på fremmøde. Nu har Finn Vangsgaard stillet sig til rådighed i en prøveperiode, og han er derfor blevet optaget i aktivitetsudvalget.

Vi byder Finn velkommen og håber på et godt samarbejde.

Samtidig vil vi gerne sige tak for et godt samarbejde med Bent Munter for den tid han har taget sin tørn i aktivitetsudvalget. Bent ville gerne frigøres af helbreds-mæssige årsager.

Den første biblioteksaften bliver tirsdag den 6. januar kl. 19.30, og derefter bliver det første tirsdag i hver måned samme tid.

Medlemmerne vil i ro og mag kunne fordybe sig i litteraturen. Vi skal henstille til brugerne at sætte materialet på samme plads, hvor det blev taget.

Der vil også være mulighed for at benytte fotokopimaskinen, det vil koste kr. 1.- pr. kopi til papir og vedligeholdelse.

Yderlige oplysninger ved henvendelse til Finn Vangsgaard på tlf. 65361383.

Intet møde på Egeskov i december.

Ordinært møde igen tirsdag den 27. januar kl. 19.30.

På aktivitetsudvalgets vegne

Venlig hilsen

John Jørgensen

Udvalget består herefter af John Jørgensen, Kurt Jeppesen, Leif Andersen, Robert Lindvig, Poul Henning Lauridsen, Michael Hvid og Finn Vangsgaard.

SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Torsdag den 11. december kl. 19.00 holder vi vores julefrokost, det bliver nødvendigt med tilmelding senest lørdag den 6. december til undertegnede.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf. 74415420.

ØSTJYLLAND - RISTRUP

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

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt.

Tirsdag den 2. december kl. 19.00 julefrokost. Bemærk tidspunktet. Den vil blive holdt under samme hyggelige former som tidligere år. Tilmelding nødvendig senest den 28. november til Lars Hoffbeck, tlf. 86999161 eller Arne Jespersen, tlf. 86985504. Prisen er kr. 100 pr. deltager.

Tirsdag den 6. januar 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 klubmøde tirsdag den 23. september blev absolut ikke som planlagt. Allerede fra kl. 13.37, da al strøm forsvandt over hele Sjælland, og her i Klippinge var der hverken vand eller telefon. Vandet kom først kl. 19.24, så Niels Nørgård, som havde alt materiale om Copenhagen Classic Car Festival, nåede ikke frem. I stedet blev det et rigtigt hyggemøde i stearinlysskær. Da lyset kom igen fik vi set en engelsk video med slotstræf om veteranbiler. Vi aftalte med Niels Nørgård at han kommer til november-mødet tirsdag den 25. Så er chancen der for at opleve racet i København, så mød op igen.

Hilsen

Kai Wredstrøm

MIDTSJÆLLAND - KVÆRKEBY

Mødestedet er Steffensgård, Kværkebyvej 79, Kværkeby, Vejen går ned til gården lige overfor kirken og slutter på gårdspladsen. Møde den tredje tirsdag i hver måned.

Tirsdag den 18. november klubmøde. Jørgen

Busch fortæller hvordan karburatorer indstilles og justeres så de virker optimalt.

Tirsdag den 16. december julefrokost. Pris pr. person kr. 85.-. Der gives igen i år tilskud fra klubben. Tilmelding kan ske på mødestedet eller til nedenstående.

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

11. december: Juleafslutning med spising. Vi mødes kl. 18.30 og vi har hustruer, kærestere og gode venner eller/veninder med. Prisen ligger i det kendte niveau, dvs. størrelsesordenen 125 kr. plus våde varer. Tilmelding senest 4. december på tlf. 75890487 eller jakobsen@skjerna.dk

8. januar mødes vi klare til en frisk sæson. John Andersen viser en video fra sin sensommer-tur til Færøerne. John har bl.a. været på veteranmuseum.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

Der er møde i Vesterhede hver den sidste mandag i måneden kl. 19.00. Alle fra andre mødesteder er velkomne.

Julefrokosten i år bliver mandag den 24. november kl. 19. Alle medlemmer og fruer er velkomne til en hyggelig aften med lidt mad og senere en lille rafdyst om de små pakker. Hver deltager bedes medbringe en lille pakke til en tyver, det er adgangstegnet. Tilmelding til julefrokost skal ske senest 20. november.

Mødet i september blev holdt hos HT Transport i Billund. Vi blev budt velkommen af Henning Toftlund, hvis store lidenskab er gamle, fine biler. Vi fik vist og forklaret om mange af de skønne køretøjer. Efter megen kiggen og snakken blev vi budt på kaffe, men da der var kommet 10 mere end de 25 der var tilmeldt, måtte der dækkes op til lidt flere.

Tak for en god aften til Henning, fru og søn.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen

VESTJYLLAND - SPJALD

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

Torsdag den 20. november møde i Spjald og fredag den 5. december julefrokost.

Venlig hilsen

Henning Knudsen, tlf. 97381264



**KØBENHAVN-
NORDSJÆLLAND - NIVÅ**

Møderne i Nivå er den første torsdag i hver måned.

Julearrangement 6. december – se udførlig indbydelse i VT 328.

Venlig hilsen Claus E. Neble

FRA BESTYRELSEN

På grund af de vedtægtsændringer, som blev tiltrådt på generalforsamlingen i år, er nogle frister for indsendelse af forslag ændret. Derfor er der grund til at erindre om at:

FORSLAG fra medlemmerne om ændring af klubbens vedtægter skal være bestyrelsen i hænde inden udgangen af december.

FORSLAG til bestyrelseskandidater skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar.

FORSLAG fra medlemmerne, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal være fremsendt til bestyrelsen inden udgangen af januar.

I næste nummer af Veteran Tidende vil bestyrelsen oplyse hvilke medlemmer der er på valg, og hvilke kandidater bestyrelsen eventuelt selv opstiller.

Erik Mackeprang

I Dansk Veteranbil Klubs 50. år er den sidste af stifterne afgang ved døden. Erik Mackeprang blev 83 år.

I de første år var han en hyppig deltager i arrangementerne i sin topersoners Ford A, han var også blandt de af klubbens spidser der rykkede ud for at besigtige formodet interessante fund. Ham kan vi takke for at vores arkiv i dag har fotografier fra de situationer.

I mange år kan man sige at hans indsats bestod i at støtte den betydeligt mere synligt klub-aktive lillebror Bent Mackeprang.

Begge brødre havde gennemlevet et grusomt ophold i tysk koncentrationslejr, Bent var nok fysisk mest mærket af det og fik med tiden nogle alvorlige sygdomsperioder, hvor Erik både som storebror og læge var hans faste holdepunkt. Bent flyttede i rekonvalescentperioder ned til Erik i Bjæverskov.

Interessen for de gamle biler bevarede Erik Mackeprang, og Ford-vognen er først blevet solgt inden for de sidste år.



E.W. Neesgård fotograferede Erik Mackeprang og frue, da de deltog i Herregårdsløbet i 1985.

Ulykke

Ifølge dagspressen skete i slutningen af oktober en alvorlig ulykke med en veteranbil på motorvejen ved Kolding. En Ford T 1917 blev påkørt bagfra, føreren blev hårdt medtaget og bilen totalskadet.

Der står ikke noget direkte i avisen om lysforholdene, men en politimand citeres for at den bagfra kommende ikke mener veteranbilen havde lys på. Under alle omstændigheder må den have kørt langsomt i forhold til den øvrige motorvejstrafik.

Det er dansk retspraksis at den der kommer bagfra altid bliver pålagt ansvaret ved en påkørsel. Det har man ikke megen glæde af i sådan et tilfælde, så det fornuftige må være at man undgår at køre med veterankøretøj på motorvej og lignende.

Og hvor meget vi end er fortalere for originalitet må sikkerheden komme først – det vil sige signalapparater, reglementeret og tilstrækkelig stærkt lys og respekt for færdselsreglerne.

oer



1700-tallet. Tøhjulet vogn ved eksempel på en træbro.



Bro af natursten – træstillads rejses. Det afdækkes med sandsække. Sten sættes fra begge sider. Afsluttes med kilesten i midten. Træstilladset fjernes.



VEJMUSEUM

Af Ole Kirk Vium

Hvordan ville vort samfund have set ud uden veje, broer og færger? Det er helt umuligt at forestille sig. Vi skylder kommende generationer at få oprettet museum, der belyser udviklingen inden for disse tre kategorier.

Et besøg i sommer på Norsk Veimuseum har bestyret mig i, at et Dansk Veimuseum bør blive en realitet.

På den nedlagte kaserne i Holbæk er der i ridehuset oplagret meget af det som udgjorde vejmu-seet på Farø, og det er velegnet til at danne grundlaget for et nyt vejmuseum. Vejudviklingen og samfundsudviklingen hænger uvægerligt sammen, og det skal være denne sammenhæng, som belyses i et kommende museum, så vil det få et stort publikumspotentiale.

Mit forslag kommer til at inddrage mange andre museer og private. Det bør fremgå tydeligt hvor vedkommende effekt er udlånt fra eller skænket af. Det vil fremme det samarbejde der er helt nødvendigt for at projektet skal lykkes.

Hver vejudvikling skal have sit afgrænsede område og her vil 1900-tallet naturligvis have en mere specificeret opdeling end oldtids- og hævejsperioderne, som forløb over mange århundreder.

Skitse af hvordan man kunne indrette et 1930-afsnit. Samspillet vil være til stede. Vejen er det centrale, men tiden belyses så det får interesse for mange flere.

1930:

Grusvej – asfalemulsion afstrøet med perlesten. Herpå står en Ford A, en motorcykel, personer i datidens tøj omgivet af vejafmærkning, benzinstander etc. etc.

Oplysninger om pris på vejbelægningen og de udstillede effekter.

Broeksempel. Tømmer skubbes ud fra hver side. Kontravægt lægges på. Næste stykke tømmer lidt længere fremme osv. osv.



1800-tallet. Karet er stillet på chaussébrotægning.



1934. Ford V8 på cementvej. Letvægtsmotorcykel.

Vejens opbygning og de anvendte materialer. Damptromle – asfalsprøjte – en arbejder i datidens arbejdstøj står og slår marksten til skærver.

Oplysning om løn – understøttelse – arbejdstid – arbejdsløshed etc. etc.

Det vil kræve samarbejde mellem mange andre museer – mellem professionelle og frivillige. Det kan blive spændende!

Billederne er fra Norsk Veimuseum.



1965. Vibrationstromle. Benzinstander. SIMCA personbil.

En særlig pris



En af sponsorerne for Styrkeprøven havde udsat en særlig pris, bestående af et dokument, en messingpokal med inskription og 3 års forbrug af pudsemidlet Brasso.

Firmaet Rickitt Benckiser lod prisen tilfalde den norske deltager Petter Hoberg, der kørte i en International fra 1911. En ægte messingbil. Begrundelsen var desuden at han har deltaget i Styrkeprøven mange gange og altid med glæde og begejstring.





Hillman Aero Minx Tourer 1935

Tekst og foto: Hans Pedersen

Hillman lyder så engelsk så engelsk, og det er den da også. Da jeg besøgte ejeren, og vi famlede os frem i garagen, så jeg bilen i et hjørne. Og jeg udbrød straks: Nå, her har du en MG, men hvor gemmer du din Hillman?

Det jeg troede var en MG var minsandten en Hillman Aero Minx Tourer, og da lyset i garagen blev tændt, ja da blev jeg jo noget klogere. Mine øjne havde i halvmørket fokuseret på bilens vindspejl og specielt bilens design på kølerhjelm. Jamen, den ligner da en MG, var mit forsvar.

Også Hillman begyndte med en produktion af diverse cykler helt tilbage i 1870'erne. I 1907 grundlagde William Hillman sammen med den franske konstruktør Louis Coatalen firmaet Hillman-Coatalen Motor Co. Ltd.

Man satsede på en stor touring model med en 4-cyl. motor på 6,4 liter og en effekt på 25 hk.

Prototypen blev kørt af Louis Coatalen i Tourist Trophy Race i 1907, men bilen udgik efter en kollision.

Året efter deltog andre 2 lignende biler, dog uden større succes. Senere blev der bygget ganske få eksemplarer, denne model blev suppleret med en meget stor 6-cyl. Hillman med en 9,7 liters motor. I 1908 blev der fremstillet en mindre Hillman-Coatalen. Det var en 4-cyl. på 2,3 liter og 12/18 hk. Denne bil blev bygget i lidt flere eksemplarer, men stadig ikke i imponerende antal. Den årlige produktion frem til 1913 var under 50 stk. biler pr. år.

Louis Coatalen forlod firmaet allerede i 1909, hvor han sluttede sig til Sunbeam som konstruktør.

William Hillman var nu ene-ejer af virksomheden, og han ændrede navnet til Hillman Motor Co. Han var på det tidspunkt over 60 år, og havde ingen sønner til at overtage virksomheden. En af hans 5 døtre giftede sig med hans

tidligere kompagnon Louis Coatalen.

I 1913 ansatte William Hillman en konstruktør ved navn A. J. Dawson. Og nu blev der ryddet kraftigt op i motorer og modeller. Han ville fremstille en enkel lille bil med en 4-cyl. motor på 1,3 liter, sideventilet enkeltblokmotor med en effekt på 9 hk.

Den nye lille model blev præsenteret i juni 1913, og resten af året blev der solgt 65 stk. Året efter – i 1914 – blev der solgt 450 stk., i 1915 244 stk. Nedgangen skyldtes at Hillman Motor Co. nu var involveret i produktion af krigsmateriel.

I sommeren 1918 forlod A. J. Dawson Hillman Motor Co. for at begynde for sig selv. Dette lille eventyr varede dog kun i 2 år.

Fra Første Verdenskrigs slutning og de næste mange år lavede Hillman kun én model, der gradvist voksede til »14« på knap 2 liter. Men i 1928 kom desuden overraskende en 8-cylindret model på





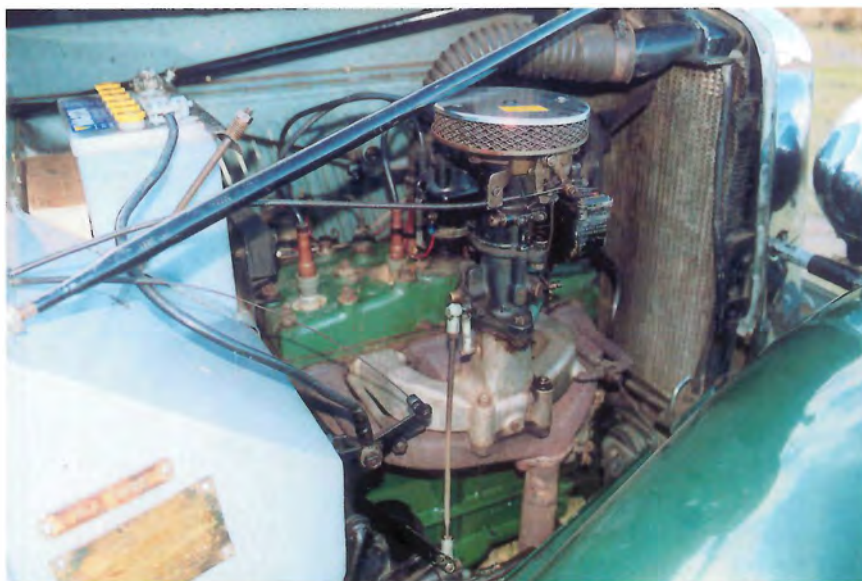
2.6, senere 2.8 liter, der blev fremstillet 4-5 år.

I 1927 blev Rootes-brødrene, der var Hillman-forhandlere i Maidstone, eneforhandlere af Hillman bilerne på såvel hjemmemarkedet som i udlandet. I 1928 blev Hillman Motor Co. sluttet sammen med Humber, og begge selskaber blev underlagt Rootes-brødrenes fulde kontrol. Der blev igen ryddet op, og Hillman fortsatte som et billigere mærke end Humber.

Vi springer nu frem til London Motor Show i 1931, hvor Hillman præsenterede den model, der senere skulle blive den mest berømte af dem alle, nemlig Hillman Minx, en lille familiesedan med 4 døre, 4-cyl. motor på 1,2 liter og sideventilet. Hertil Bendix bremses og generelt bedre udrustet end andre tilsvarende biler.

En lille sjov finesse var der i en senere model, nemlig for første gang en standardmonteret autoradio. Bilen kom naturligvis til at hedde Hillman Melody Minx og den kom på markedet i 1934. Navnet Minx betyder i øvrigt på engelsk en »fræk og snu tøs«.

Minx blev ved sin fremkomst absolut



hovednummeret på Hillmans modelprogram, men der blev fremstillet adskillige andre typer, hvoraf en del også blev importeret af British Motors i København. Mellemstore og store modeller med 4- og 6-cylindrede motorer, endog en 7-personers. Nogle af disse større modeller kunne knap skelnes fra Humber.

I Rootes Group indgik også Sunbeam og lastbilmærkerne Commer og Karrier.

Lige efter krigen kom af Hillman kun Minx tilbage, og i uforandret udgave. Kort efter blev den moderniseret ved at forlygterne blev puttet ind i skærmene. I Danmark kørte der i 1950'erne og 1960'erne en del Hillman biler på vejene. Mange husker sikkert også de små Hillman Imp fra begyndelsen af

1960'erne, den lille model med hæk-motor.

Hillman Imp var i produktion frem til 1976. Det var en spændende vogn, men mærkeligt nok formåede den ikke at tage kampen op med Morris og Austin Mini, og det hjalp ikke at man forsøgte sig med det måske mere prestigefyldte navn Sunbeam. Derfor blev den lille Imp en dyr fornøjelse for Rootes-brødrene, så man måtte hente økonomisk hjælp udefra. Chrysler havde allerede i 1964 investeret i Hillman, og fra 1967 var Rootes gruppen reelt indlemmet i Chrysler Corporation.

Hillman-navnet forsvandt helt i 1977. Den sidste Hillman var Avenger modellen, senere blev navnet Chrysler og sluttelig til Talbot. Også Chrysler fik økonomiske problemer, og solgte til sidst til PSA-gruppen. Den kendte Peugeot 309 var faktisk en Talbot. Hillmans bileventyr var efter ca. 70 års forløb helt forbi, som så mange andre engelske mærker.

Produktionen fortsatte dog i Iran fra 1979 til sidst i 1980'erne, hvor bilerne blev solgt under navnet Peykan.

Dette var lidt baggrundsstof for denne måneds køretøj Hillman Aero Minx Tourer, der blev fremstillet i årene 1933-1935.



De to forhøjninger under vindspejlet får mange til at tro, at bilen er en MG. Underligt nok fandtes der Aero Minx modeller uden disse forhøjninger.

Instrumentbrættet er typisk engelsk i træ. Store og tydelige instrumenter:



Månedens bil kom fra England til Danmark som sprit ny bil den 30. maj 1935, og køberen dengang var Torben Strand. Efter ankomst til Danmark blev bilen toldbehandlet hos Frederiksholm Kanal Tobaksbeskatning, det senere Inspektorat for motorbeskatning. Det hed det faktisk indtil 1972. Bilen blev indregistreret til Torben Strand med nr. A 1145. Torben Strand kørte en hel del jordbaneløb på sjællandske baner, og blev danmarksmester i 1935, 1936 og 1937.

Bilen er særdeles sjælden, formentlig findes der kun 6 stk. i hele verden, og Niels har den absolut eneste, British Motors importerede i Danmark.

Niels købte bilen helt tilbage i 1969, og har altså ejet den i mere end 3 årtier, ganske imponerende. Men hvordan blev han ejer af sådan en sjælden Hillman Aero Minx?

Jo, Niels og frue var i 1969 undervejs til Fanø i deres 1½ litre Jaguar fra 1946. Da de ruller ind gennem den lille by Vejen ser Niels en ældre hvid sportsvogn med fin kaleche og uden nummerplader. Aha, måske var den til salg. Den stod parkeret foran firmaet Vejen Elektro, så Jaguaren blev bragt til standsning, og den lille sportsvogn blev undersøgt. Der var ingen hjemme, så Niels kunne i ro og mag kigge under bilen, medens fruene kiggede op mod himlen . . . Var de på ferie eller hvad? Niels kunne straks se, at bilen havde nye dæk monteret, men de så for store ud. Da han rundede snuden på bilen blev han noget overrasket. Stod der Hillman? Det kunne da ikke være rigtigt. Men jo, det var en Hillman Aero Minx,



så Niels blev meget interesseret. De kørte til Fanø, og i løbet af ugen ringede de til Vejen Elektro og fik en aftale i stand, når de den følgende lørdag skulle køre tilbage til Århus. Niels havde talt med forældrene til sønnen, der var ejer af den lille sportsvogn. Lørdagen oprandt, men sønnen var ikke hjemme. Det viste sig, at han netop var blevet ejer af en MGB sportsvogn, så han var jo nok ude og føre sig frem. Niels fortalte faderen, at han godt kunne tænke sig bilen, men det kneb lidt med penge. Kunne de ikke blot bytte med Jaguaren? Faderen skulle nok forelægge sønnen dette forslag, og efter nogle dage gik handelen i orden.

En lørdag morgen kørte Niels og frue i 2 biler tilbage til Vejen. De vidste jo ikke engang om den gamle Hillman kunne køre. Sønnen var (igen) ikke hjemme,

så forældrene diskede op med æggekage og flæsk, måske sønnen snart dukkede op. Men nej, han dukkede ikke op, han førte sig vel stadig frem på den vestjyske kyst?

Niels fik liv i motoren, men kunne bilen køre? Sønnen havde forsøgt at syne bilen, men det var ikke lykkedes. Nå, bilen var kommet i gang, og Niels kørte en lille prøvetur. Han havde optimistisk medbragt et sæt prøveplader, så nu kunne turen gå tilbage til Århus. Fruen kørte bagved som en ekstra sikkerhed.

Bilen blev tanket op, og kl. 16.00 kørte de ud af Vejen. Efter ca. 15 km blev Niels stoppet af en tysk bil, føreren stod ud og spurgte om han eventuelt kunne købe den lille Hillman. Nej, det kunne han selvfølgelig ikke.

Niels var nu nået til Egtved, konen stadig lige bagved, alt var vist under kontrol. Men pludselig bliver Niels overhalet af et hjul, hvilket jo overrasker ham noget, da de er alene på vejen. Niels overvejede om det kunne være hans eget hjul, men overvejslen blev kort, thi pludselig dykkede bilen ned på vejen. Det venstre forhjul manglede, gnisterne susede gennem luften, folk ved en nærliggende pølsevogn fik travlt med at komme væk. Der skete heldigvis ingenting, og en eftersøgning af hjulet blev påbegyndt. Efter 20 minutters søgning blev hjulet fundet i en lille bevoksning, men det kunne ikke monteres. Alle gevind var ødelagt. Men hjælpen var nær, en vognmand kom og tilbød at køre bilen hjem på ladet af sin lastbil for kr. 112,50.





Med eller uden kaleche? En sådan bil er altså bedst med kalechen nede . . .



Og sådan ankom den lille Hillman Aero Minx til Århus lidt ud på aftenen, og Niels indså at et større arbejde ventede forude.

Med sådan en sjælden bil indså Niels også, at han skulle have skaffet nogle reservedele, så jagten gik ind på sådanne.

På et tidspunkt var der en Hillman Minx Family Saloon årgang 1935 til salg, så selv om det var en 4-dørs bil, så delte den jo komponenter med Aero Minx. Niels købte den ubeset, og da han fik den hjem i garagen kunne han jo godt se, at her var mange gode reservedele. Desværre så mange, at bilen var komplet og kunne gøres køreklar. Så Niels ordnede bremser m.m. og en skønne dag var den fuldt køreklar og indregistreret på plader.

Så langt så godt, men det projekt gav jo ingen reservedele til Aero Minxen. Men så hørte Niels ad omveje, at der var en anden Hillman til salg. Det viste sig at være en Hillman Minx Family Saloon 4-dørs de luxe fra 1932 og med 18« trådhjul. Den var minsandten også i god stand, så den blev sat til side.

Der skulle svejses en del på den lille Hillman Aero Minx, så Niels tog på kursus i tyndpladesvejsning. Og endelig i 1975 var Aero Minxen på nummerplader.

Dørene er såkaldte »selvmordsdøre« – dem skal man passe på når det går over stok og sten.

Flotte hjul har Hillman Aero Minx. Bemærk centermøtrik på hjulene.

På et tidspunkt købte Niels en Hillman mere. Den var i noget dårlig stand. Det viste sig at være en Hillman Minx Foursome Drophead Coupe fra 1933 eller 1934. Også den bil er uhyre sjælden. Desværre var der ingen papirer på den bil, men Niels har ved hjælp af vor redaktør Ole Emil Riisager fundet ud af, at bilen er kommet til Danmark den 22. januar 1934 og blev leveret til Frederik Treschow den 17. februar 1934. Bilen blev beskrevet som sort og venstrestyret.

Senere var den blevet fundet hos en ophugger i nærheden af Kalundborg. Nævnte Frederik Treschow kunne være kammerherren på Brahesborg ved Assens på Fyn, men Ole Emil mente, at det måske snarere var hofjægermesteren som boede på Torbenfeldt, Mørkøv på Vestsjælland? Hvis nogle ved mere, vil

informationer være meget velkomne.

Denne Drophead Coupe venter stadig på en renovering i garagen hos Niels.

Tilbage til Aero Minx. Foruden modellen her var der andre Minx-modeller i de ca. 3 år Aero Minxen blev fremstillet.

Det drejer sig om følgende andre modeller: Hillman Aero Streamline, Aero two-seater, Aero Cresta Saloon, Aero Foursome Coupe og endelig Aero Burlington Coupe.

Et meget begrænset antal Aero Minxer blev fremstillet med et let ændret karrosseri m.m. og solgt som »The March Sporting Four Seater« for 227 engelske pund.

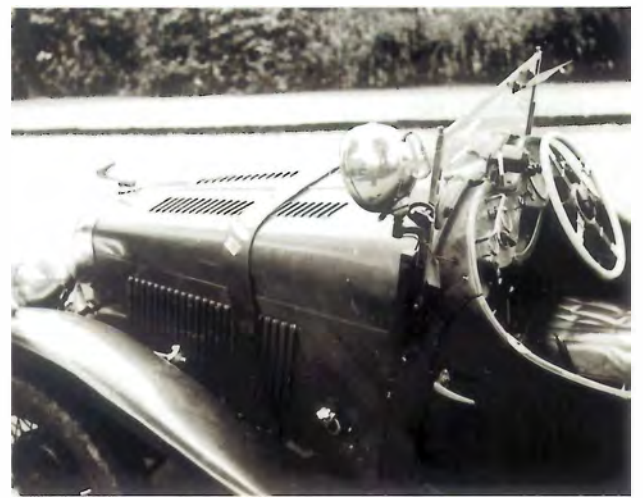
De flotte to forhøjninger under vindspejlet på Niels' Aero var ikke på alle modeller.

Det er interessant at se Aero Streamline, der lignede MG TA Airline Coupe fra 1938. Også andre var begyndt at interessere sig for disse såkaldte »streamlining« former, bl.a. SS, Singer Airstream, Chrysler og De Soto Airflow for blot at nævne nogle.

I 1935 kostede Hillman Aero Minx 225 pund, hvor en almindelig sedan kun kostede 159 pund.

Tak til Niels for en interessant historie om hans lille Hillman Aero Minx Tourer der i dag er særdeles sjælden. Ved fotografering af bilen ved fregatten Jylland i Ebeltoft var mange henne og kigge på bilen. Næsten alle undrede sig over, at der stod Hillman, alle havde nok forventet navnet MG.







Mens Torben Strand levede havde DVK lejlighed til at låne og kopiere hans fotografier. Derfor har vi mange både af hans Aero Minx og af den tidlige MG TA, der efterfulgte den, og som arvede den karakteristiske kofanger. Billederne med Aero Minx er fra forskellige jordbaneløb, der ofte foregik i grusgrave. Der er blandt andet fra KDAK's åbningstrial i Hundested i 1936 og fra Ganløse-banen. Preben Sørensen (køreskolen Polyto) kom ved en lejlighed i kraftig udskridning med sin lille Ford tourer, stødte ind i Strands Aero Minx og trillede helt rundt. Da Ford'en havde bunden i vejret faldt Preben ud, men han slap med nogle skrammer i ansigtet og skaderne var stort set kun materielle. Forrest i feltet Robert Glad i Austin Seven Nippy, bag ham en Morris 8. I midten Strand i Aero Minx og længst til højre lægger Preben Sørensen an til sit originaltrick (Glad og Sørensen begge køreletterere!).





MÅNEDENS KØRETØJ



Drophead Coupe årgang 1934, leveret 17. februar til Fr. Treschow. Oprindelig farve sort. Treschow fik for øvrigt i maj 36 en Humber Twelve.



Den 4-dørs Saloon de Luxe er i Britmos protokol opført som en årgang 1933 skønt den er leveret 20. november 32 til en Danielsen. Oprindelig farve grå.



Tekniske specifikationer:

Motor	4-cyl. blokmotor, sideventilet, vandkølet
Boring/slaglængde:	63 mm / 95 mm
Slagvolumen	1185 ccm
Effekt	37 hk ved 4400 omdr. Svarende til 9,8 engelske »skatteheste«
Karburator	Stromberg faldstrøm
Kobling	tør enkeltpladet
Gearkasse	bundgear, 4 gear frem, 1 bak (1933, kun 3 gear frem)
Transmission	baghjulstræk
Bremser	Bendix duo serve, mekaniske med kabler
El-anlæg	6 volt
Tophastighed	min. 125 km/t (muligvis ca. 150 km/t)
Acceleration 0-90 km/t	22 sek.

Dimensioner til sammenligning med Peugeot 406

Længde	3610 mm	4555 mm
Bredde	1450 mm	1765 mm
Højde	1400 mm med opslået kaleche	1396 mm
Sporvidde	1220 mm for og bag	
Egenvægt	780 kg	1325 kg
Hjul	2.50 x 18 med centermøtrik	
Dæk	450 x 18	





BUKH - den danske traktor

Der er ingen ende på Jørgen Kjærers bøger om traktorer og landbrugets mekanisering. Nu har han kastet sig over den dansk fremstillede Bukh.

Produktionen varede forholdsvis kort, men satte sig spor op til i dag. Traktoren blev symbolet på dansk traktorproduktion og et af flagskibene i det hele taget i dansk produktion af landbrugsmaskiner.

Alle med tilknytning til landbruget kender de røde og gule traktorer fra Kalundborg, og i veterantraktorkredse har den opnået den opmærksomhed og popularitet den fortjener. Man siger at en samling af veterantraktorer skal indeholde mindst én Bukh.

Der har ikke tidligere været skrevet ret meget om dens historie, dens baggrund, prototyper, produktionen, tandemtraktorerne, den store model 906 og hvorfor produktionen hørte op. Derimod har der været mange myter.

Jørgen Kjær tilstræber at gå bag om myterne og komme så tæt på sandheden som muligt. Bogen grunder sig på dokumenteret kildemateriale og fortæller mange ikke før kendte kendsgerninger om udviklingen og produktionen af traktoren.

Mange af kilderne er ikke tidligere kendte og personer tæt på udvikling og produktion. Fabrikens tidligere chefer og medarbejdere har bidraget. Ud over mange skriftlige kilder bygger bogen på i hundredevis af ikke tidligere offentliggjorte fotografier fra især fabrikens eget arkiv og privates gemmer – mange af billederne er i farver. Endvidere gengiver bogen en stor del af fabrikens salgsmateriale. En næsten komplet samling Bukh brochurer er at finde i bogen. Der bliver sat tal på hvor mange traktorer der blev fremstillet, hvor mange tandemtraktorer – og løst mysteriet om hvorfor model 906 blev bygget og hvor mange. Og forklaringen kommer altså også på hvorfor det hele stoppede. Der er endelig dugfriske billeder fra sommerens arrangementer, hvor Bukh har deltaget.



Jørgen Kjær er som antydnet kendt for en hel stribe bøger om traktorer og landbrugets mekanisering – for eksempel »Den grå slider« om Ferguson, og er medarbejder ved flere tidsskrifter.

Bogen om Bukh er på 304 sider på glittet papir og med stift omslag. Pris kr. 298. Den fås i boghandelen eller kan bestilles hos forlaget Motorplov, tlf. 86983177. Se også www.motorplov.dk

Konkurrencen



Studebaker
4 dørs sedan.
årc 1947 - 1952.

Der var pæn tilslutning til sidste måneds konkurrence – selv om vi ikke nåede op på noget nær rekorden fra måneden før.

Og der var enighed om at bilen på det guldne farvefoto var en Standard Vanguard, selv om det ikke lykkedes alle at stave til det.

Vinder er ved lodtrækning Poul Erik Dahl Hansen.

Men der er stor uenighed om årgangen. Vi får både at vide at det jo er en årgang 1947, og at den i hvert fald ikke er ældre end 1950 osv.

Et meget udførligt svar er kommet fra Henning Mouritzen, der skriver:

Bilen er en Standard Vanguard Serie I eller Ia, bygget mellem 1947 og 1953. Bilen er drevet af den legendariske 2088 cc 4-cylindrede rækkemotor, som også i let ændret form sidder i den grå Ferguson traktor, som Standard Motor Co. tillige byggede. Motoren findes desuden i Morgan Plus 4, i Triumph TR2, TR3 og TR4 og endelig er den anvendt som industri- og marinemotor. Der fremstilles stadig alle reservedele.

Denne vogn er samlet hos Nordisk Diesel A/S i København. Modellen efterligner Plymouth 1942 men er bygget helt efter GM's principper, tiltænkt det amerikanske marked, med bænksæde, 5-6 pladser, Dana type bagtøj, ratgear osv.

Netop disse biler blev i Danmark forlænget: Chassiset skåret over og forlænget hos Søborg Vognfjederfabrik, karrosseriet forlænget på midten på god gammeldags maner og solgt som hyrevogn over alt i Danmark via Ferguson forhandler nettet.

Kunderne klagede over manglende bagageplads, og i marts 1953 annoncerede Standard en ny, forbedret udgave. Men allerede måneden før blev et mindre antal fabrikeret og sendt til eksportmarkederne, særlig Danmark, som havde en særstilling. Og udstillingsbilen fra Forum marts 1953 endte hos

Brdr. Hillers Jern- og Stålforretning i Slagelse – og til sidst i min garage!

Så vidt Henning Mouritzen.

Sten-Erik W. Brand skriver at han har en ven, nu 79 år, der som ung smed arbejdede på Søborg Vognfjederfabrik, og at man på fabrikken modtog reklamationer over at undervognen ikke holdts til forlængelsen.

Erik Mieth skriver at bilen formentlig er af årgang 1950, for man kan ikke se noget blinklys, og det havde den fra 1951-modellen. Også de lukkede bagskærme identificerer eksemplaret som et af de tidlige. Det blev ændret.

Bo Larsen skriver: Det er en Standard Vanguard Phase 1, bygget mellem 1948 og 52. Mest tyder det på at den er fra 1952, da den har den sene type kofanger. Grill og front blev ændret i 1952, så mon det ikke også gjaldt kofangerne?

John Barton bemærker blandt andet at bilen på billedet ikke har sidelys og derfor mest sandsynligt er en Serie 1A 1950.

Oscar Hansen skriver: Vores landbetjent på Midtjylland (Nørreballe) kørte Standard før, under og efter krigen. Dog ikke mens han gemte sig for tyskerne i Knuthenborg Park.

Og Bent J. Nielsen nævner at Vanguard blev ret populær i USA og Australien og endda blev bygget på licens i Schweiz, Belgien og Indien.

Og endelig ved Jens Petersen i Ulkær at Phase 1 blev fremstillet i 184.799 eksemplarer, fordelt på saloon, estate car og pickup – og at svenskerne kaldte saloon-modellen for Pelle Haleløs!

Denne måneds konkurrencebillede er lidt i samme stil – og på bagsiden oplyses, at det er »Emil og vores bil« i september 1956. Mærke og omtrentlig årgang, tak. Præmien som sædvanlig en bog.

Løsninger direkte til redaktøren med post, fax eller e-mail. Se side 2.



Copenhagen Harbour Open

68 flotte veteranbiler og -mc mødtes ved Langelinje søndag den 28. september inden turen rundt om Københavns Havn.

Vi begyndte med hastighedsprøver inde i Frihavnen, så et smut til prøve 2 hos Daytona ved Tuborg Havn, som nu er ved at helt udbygget. Så tilbage gennem København, over Amalienborg Slotsplads, ud på Amager til prøve 3, med varme pølser hos The Motor Shop. Ud på Holmen til turens overraskelses, besøg på flådens nu museumsskib Peder Skram. Med velkomst af pensioneret viceadmiral Jørgen Borck, som havde været chef på fregatten i 10 år. Afslutning på turen foregik med skipperlabskovs og præmieuddeling i Nørrebro kulturhus.

Stor tak til makkerparret Kim Polte og Claus Neble.
Kai Wredstrøm
Fotos: Kai Wredstrøm og Peter Bering

Fra oven Ole Køjs Chevrolet 3100 1952 pickup, Niels Madsens Austin 12/4 1924, Erik Bjerrings Cadillac 1931 og Erik Jensens Ford Thunderbird 1955.





Færgejubilæum



15 veteranbiler mødtes i Nykøbing Falster inden de kørte til Gedser for at være med til at markere færgeruten Gedser-Warnemünde/Rostocks 100-års jubilæum.

Arrangementet indeholdt naturligvis også en tur over til Rostock, hvor vognene blev stillet op på rådhuspladsen og vakte stor opmærksomhed. Det var tydeligt at det ikke var hver dag, man i det tidligere Østtyskland så gamle engelske, franske og amerikanske biler. Så vi var en god reklame for færgerutens 100 års jubilæum og ikke mindst Dansk Veteranbil Klub.

Tak til Karen og Ole Poulsen for et godt arrangement.
Tekst og fotos Kai Wredstrøm





Sensommertræf ved Rindsholm Kro



Sjælden Hillman cabriolet fra begyndelsen af 1950'erne.



DKW F-7 Meisterklasse årgang 1937.



Flot NSU Prinz 2 årgang 1961. Kørt over 200.000 km i København.



Bentley Mk. VI årgang 1948, model Sports Saloon Coupe. Også bagfra er den flot.

Tekst og fotos: Hans Pedersen

Traditionen tro samledes der igen i år et meget stort antal gamle køretøjer i den hyggelige gamle have ved Rindsholm Kro i nærheden af Viborg.

Det er altid den sidste søndag i august, og det er altid med lidt vemod man mødes her, thi vi ved jo udmærket godt, at sommeren er ved at være forbi, og at vi må vente til næste forår med igen at komme ud at køre sådan rigtigt for alvor. Men omvendt er det en dejlig slutning på en god sæson, når vi holder i kø for at komme ind i haven. Jeg vil tro, at der har været mere end 200 biler og endnu flere 2-hjulede køretøjer på denne sensommersøndag, hvor solen heldigvis var fremme det meste af dagen.

Krofatter glædede sig over det store fremmøde, og alle veteranbøfferne blev vist nok total udsolgt, og det samme skete med de røde pølser. Det er jo altid svært at beregne, hvor mange bøffer der skal steges. Alt afhænger af vind og vejr.

Mange mærker var på plads i parken, og det er igen glædeligt at se de mange flotte lastbiler der efterhånden møder op til de mange træf overalt i landet.

Omgivelserne ved Rindsholm Kro er perfekte. Græsplænen og de mange træer ser indbydende ud, og med de mange køretøjer parkeret er der den rette atmosfære. Folk kan i ro og mag gå rundt og kigge og sludre, og det gør de i stor stil.

Også næste år arrangerer krofatter sensommertræf den sidste søndag i august. Til dem der endnu ikke har deltaget kan det varmt anbefales.





Der var rigtig mange 2-hjulede køretøjer, også knallerter.



Bentley Sports Sedan årgang 1934, 6-cyl. motor; og karrosseri helt i aluminium.



Austin A 35 stationcar årgang 1958



Et kig ned i Austin A 35's motorrum.



Et par små Morris med ca. 4 årtiers forskel.



Goggomobil coupe årgang 1960.



Ford V8 årgang 1936 og Ford Edsel årgang ca. 1958. Designerne har haft travlt i de 22 år:



Ford V8 brandbil, årgang 1937. Tilhører Viborg Brandvæsen og i drift indtil 26.10.1973



Emil går til filmen

En lille gul Frøje i en særpræget birolle



Her er de så Louis, Nina og Frederik og Emil. Det er ikke lige sådan, man oplever dem i filmen. Men der er ingen tvivl om, hvem der (næsten) har hovedrollen.

Af Jan Horskjær

Der er masser af film, hvor biler er på rollelisten. Både som hoved- og birolleindehavere. Og selvfølgelig som mere anonyme statister.

Alle husker Walt Disneys film om VW-billen Herbie, der levede sit eget liv. Eller den ubestemmelige, men imponerende roadster i Bjergkøbing Grand Prix. Har man set Russ Meyers kultfilm fra 60-erne kan man muligvis huske tre ualmindeligt velformede damer, der i tre ualmindeligt velformede biler kørte rundt og terroriserede naive bønder i USA's Midtvest. Filmen »Faster Pussycat, Kill, Kill« er glemt af de fleste. Det samme er damerne. Men de tre biler, en Porsche 356, en MGA og en Triumph TR3, er for længst blevet klassikere. Batmobilen er en anden klassiker, selv om den desværre ikke var i serieproduktion.

Der er skrevet tykke bøger om biler i film, og en af de mange Triumph-klubber har endog på nettet lavet en imponerende oversigt over film, som biler af dette ædle mærke deltager i. Med angivelse af mærke, film og årstal.

Også i danske film har biler spillet en rolle. Men ikke mange har spillet så fremtrædende en rolle som den lille, gule Austin Healey Sprite, der blinker koket med sine frøjne mens filmens hovedpersoner, Nina og Frederik, synger dens pris.

Filmen hedder »Kærlighedens Melodi«. Den er fra 1959. Den handler om det unge par – Nina og Frederik på karrierens tinder – der ikke må få hinanden for de strenge forældre.

De mødes på jazz-klub – uha, for en udsvævelse. Frederik kører Nina hjem til Strandvejsvillaen gennem den mørke by i den umiskendelige lille bil. Parret beslutter sig for at åbne et spillested med jazz. Forældrene er rystede. Men de stiller de unge elskende på den klassiske prøve: Vis, at I dur til noget. Hvis der er fuldt hus i jazzklubben på åbningsdagen, er vejen til lykken banet.

En fjollet Chr. Arhoff – hans yndlingsrolle – hjælper til. Han regner ud, at det vil blive dyrt at købe knive, gaffler og tallerkener – hvad man så skal bruge dem til i en jazz-bule - plus et neonskilt. Det er mere, end de unge har på bankbogen.



Der er vist intet andet svar, end at den begejstring, der greb alle, da den lille bil med det charmerende og næsten menneskelige ansigtsudtryk blev lanceret i 1958, også greb danskerne. Også dem, der lavede film. Og så var det jo sådan, at de 12.800 kroner, der skulle stemples for at åbne jazzbulen, passede godt med prisen på bilen. 19.750 kroner kostede den på gaden i 1958. Men Emil var jo heller ikke helt ny.

Se selv filmen, hvis du vil opleve bilen Emil. Godt nok er billedet noget beskåret i videoformatet, så det berømte smil må man gætte sig til. Men øjnene er der umiskendeligt. Den fås for under en hund i videobutikkerne eller på nettet. Om de fik hinanden, Nina og Frederik? Ja, selvfølgelig. For da det så allermest sort ud, kom Louis Armstrong lige forbi og gav et nummer. Og så var der fuldt hus og succes'en hjemme.

Og så er der kun én udvej: Emil – bilen altså – må sælges.

Emils sang

Inden det sker, går Nina og Frederik ud i garagen og tager en tårevædet afsked i form af en sang.

Den er skrevet af Arvid Müller og Nina og Frederik, og musikken er af selveste komponisten og dirigenten Ole Schmidt.

Et af versene – og jeg skal nok skånc læseren for flere – lyder sådan her:

Farvel Emil, og ha' det godt,
og tak for alt, vi håber blot,
at intet ondt må ramme dig,
på livets lange landevej.
Du har et ganske særligt smil,
fordi du er en bil – Emil,
og dine øjne blinker vildt
ved hvert et stoppeskilt.

Under sangen lægger de unge mennesker både Emils pudseklud og bamse(!) i den lille bil. Og da sangen er slut kører bilen førerløst ud af garagen og ud på livets villavej.

Set nu over fyrre år senere virker denne sekvens af filmen fuldstændig påklisset og umotiveret. Hvorfor skulle den lille bil med? Og så i en så fremtrædende (bi)rolle.

Jeg har ikke kunnet finde nogen, der

kan gi' svaret. Nina van Pallandt og Ole Schmidt lever endnu, men i udlandet. To af producerne, Karmark og Stentoft, er for længst væk. Instruktøren Bent Christensen ligeså. ASA film findes, men ingen kan huske noget.

Man kan se, at bilen har AA 46 173 på sin sorte nummerplade, men Centralregistret kan ikke hjælpe med så gamle numre.





KNALLERT-NOSTALGI

Hvem anede at der på et par årtier blev fremstillet over 2 millioner danske knallerter? Det får man at vide i Jens Jessens ny bog »Under 50 Kubik«. Til sammenligning lavede Fisker & Nielsen 14.000 Nimbus motorcykler over 40 år.

Bogen er ren nostalgi for en forhærdet knallert-pioner. Deres Ærbødige fik på sin 18-års fødselsdag i november 1950 en ægte røvskubber. Skruet sammen af nærmeste cykelsmed af et budcykel-stel, en speciel svingforgaffel, en ligeledes speciel sadel. Og så den berømte og berygtede Diesella motor, en 50 cc totakter, der drev med en rulle direkte på bagdækket – der også var et specielt tykt et med ribber på langs. I regnvejr kunne man med et håndgreb presse rullen ekstra hårdt mod dækket. I øvrigt kunne man flikke knallerterne sammen på mange måder, og som jeg husker det skulle djævelskabet ikke synes. Derimod skulle jeg til særlig køreprøve på Polititorvet med egen knallert, selv om jeg allerede havde taget bilkørekort, for uhyret kunne efter sigende køre 60 km/t. Det blev forsynet med nummerplade, som for øvrigt ideligt gjorde at den overskårne bagskærm var ved at falde af.

Til mit personlige udstyr hørte en stumprummet læderjakke – jeg tror nok at jeg først fik en styrthjelm da jeg i begyndelsen af 53 fik Diesellaen afløst af en 125 cc Victoria Bifix.

Ak, køretøjerne er borte, men styrthjelmen har jeg endnu. Fransk og elegant, men livsfarlig, fordi den var fremstillet af en aluminiumsskal. Det siges at hvis den fik et slag ville en trekant af metallet bore sig ind i hjernen.

Med røvskubberen oplevede jeg mit til dato eneste uheld som motorfarende. På is i en rundkørsel lagde jeg mig i slow-motion ned. Hverken knallert eller jeg led nogen overlast.

Nu har jeg aldrig været nogen stor mekaniker, men jeg lærte hurtigt at tage toppen af cylinderen med en hyggelig nøgle med træskaft, som jeg har endnu. For den koksede noget så



inderligt til. Om det skyldtes forkert behandling fra min side ved jeg ikke, men jeg har med garanti særdeles samvittighedsfuldt blandet olie og benzin efter forskrifterne. Det gjorde man i en blandekande på benzinstationen.

Mange gange bragte røvskubberen mig fra barndomshjemmet i Skovshoved til speedway i Gentofte, Gladsaxe eller andre steder, og så fik den jo ikke for lidt på hjemvejen. Jo, jeg havde også et rigtigt gashåndtag, det var ikke standard. Men der var hverken gear eller kobling og når farten nærmede sig nul greb man efter ventilløfteren, som fjernede kompressionen. Sådan var det for resten også på de fine, fabriksfremstillede udenlandske knallerter, som den Mobylette en af mine klassekammerater førte sig frem på. Jo, for jeg gik jo stadig i skole.

Nå, men det var Jessens bog det skulle handle om! 176 sider, utallige illustrationer, hvoraf mange ikke før er set, i hvert fald ikke de sidste 50 år. Og oplysninger i en overflod, også for en meget stor del ukendte. Pris kr. 265. Enten hos boghandleren eller direkte fra GT Forlag, Skanderborgvej 140, 8660 Skanderborg, tlf. 86577201, fax 86577204
gt.forlag@mail.dk www.gt-forlag.dk

oer

Diesella prototype 1948



ROSKILDE RING PÅ VIDEO

Palle Buus filmede de drabelige dystre på Roskilde Ring mellem 1955 og 68. Han var fototekniker og har bevaret de optagelser, han foretog for Automobil Sports Klubben.

Man kunne se et uddrag på en halv time for et års tid siden på fjernsynsstationen dk4 i anledning af udstillingen som Roskilde Museum lavede.

Nu har Palle Buus redigeret sine i alt fire timers optagelser ned til 3½ time, som dækker omtrent samtlige løb, der blev kørt på Roskilde Ring – og ikke mindst viser dem der kørte. Blandt andet er der optagelser fra det ene af de to Formel 1-løb, der blev kørt på Ringen.

Palle Buus har selv sammen med Roskilde Rings egen speaker, Finn Wagner, indtalt det speak, der fortæller hvad man ser på filmene, som nu er overført til video. Man kan købe kassetten for 295 kroner plus forsendelse 25 kroner ved at henvende sig direkte til Palle Buus på tlf. 54441463 eller email palle-buus@mail.tele.dk

På en af de ældste af optagelserne ser man Robert Nellemanns Allard J.2. Og hvis det bliver mellem os: Nu er den fundet. Den har været hos samme ejer de sidste 44 år, deraf 34 i en kælder nogle hundrede meter fra Deres Ærbødiges bopæl. Den er *ikke* til salg.

oer





BUSSERNE FRA HUMLEBÆK

Den kendte bushistoriker, bibliotekar Michael Sinding har gennem nogle år samlet materiale til et fint lille skrift, der nu foreligger trykt, om de busser som blev bygget på Brdr. Carlsens Karosserifabrik i Torpen ved Humlebæk.

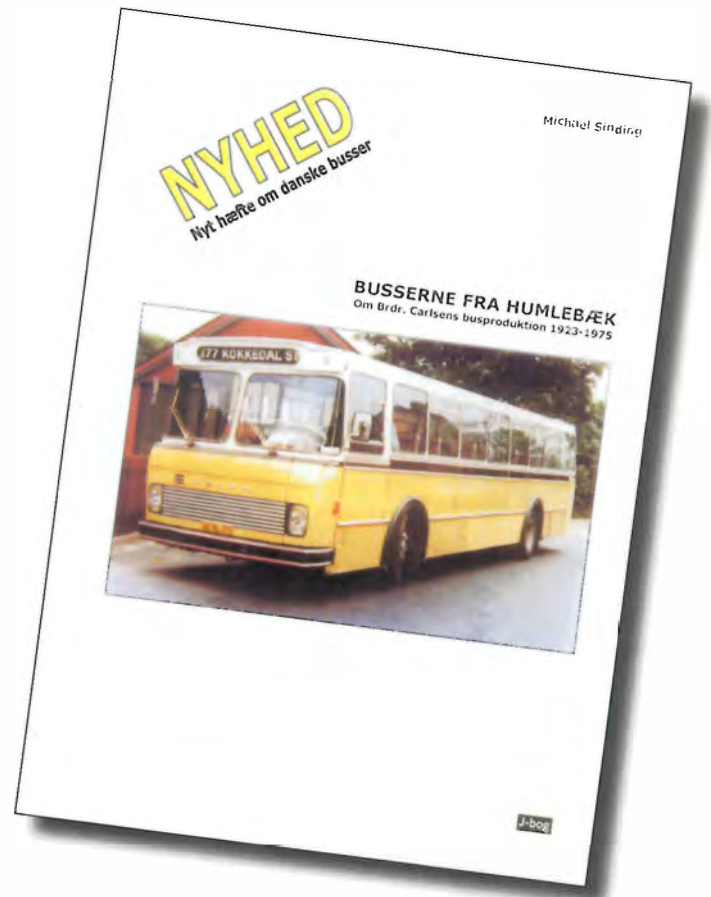
I format som Veteran Tidende er på 36 sider trængt sammen en rigdom af oplysninger og billeder; der er over 90 illustrationer.

Over 50 år forlod mindst 175 busser, rutebiler og turistbiler den lille nordsjællandske fabrik på Øresundskysten. Undervejs var det tidligere karetmagerværksted i 1959 blevet delt i to virksomheder, den ene lavede kølevogne, den anden buskarosserier og andre former for overbygninger. De sidste år samarbejdede Brdr. Carlsen med en tilsvarende norsk fabrik, indtil produktionen ophørte i 1975.

Hæftet koster kr. 70 plus porto hvis man bestiller det hos forlaget J-bog, Skagensgade 26, 2630 Tåstrup.

j-bog@privat.dk

Se mere om forlagets udgivelser på www.j-bog.dk



*- De kan godt spare Dem, hr. Lykkeberg.
Alle og enhver kan se, det er en Ford.*





FANØ MOTORLØBET 2004

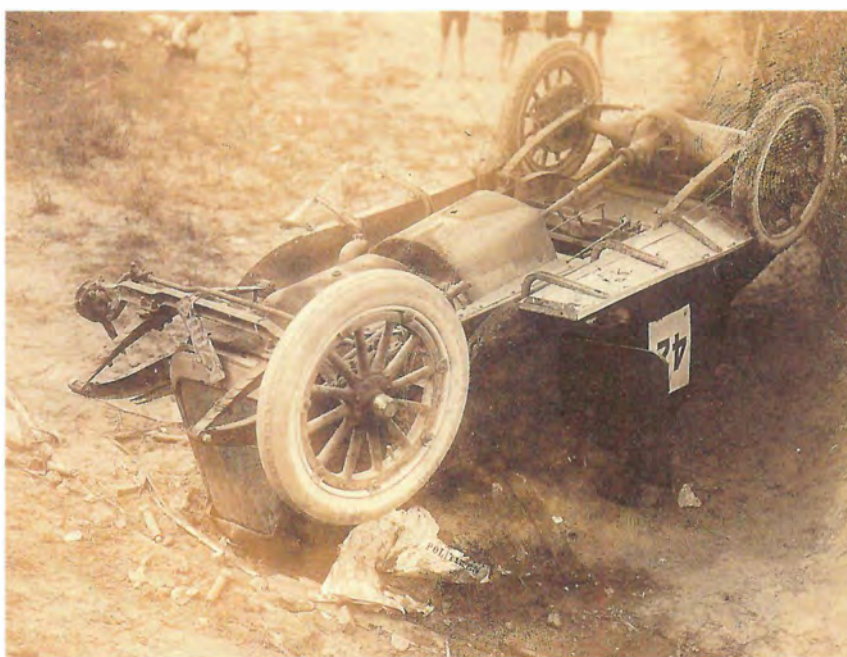
Det tager en rum tid at komme igennem og få FANØ MOTORLØBET 2004 godkendt af div. myndigheder, instanser, udvalg og eksperter - men nu ser det ud til at brikkerne falder på plads, således at arrangementet kan gennemføres på betryggende måde.

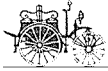
Arrangørerne af løbet - Lars Sørensen, sportslig leder i DANMARKS VETERAN MOTORCYKLECLUB, Bjarne Clausen og Ebbe Falck, henholdsvis næstformand og bestyrelsesmedlem i DANSK MOTOR KLUB og Jørgen Lind, motortosset formand for FANØ LOKALHISTORISKE FORENING i nært samarbejde med Henrik Schou-Nielsen, gammelbilentusiast, samt en lang række interesserede hjælpere - har nu besluttet at kaste sig over planlægningen, sådan at alle brikker er på plads, når startskuddet lyder til det store arrangement på Fanø Strand i weekenden 3. og 4. juli 2004.

Det er så 80 år siden det sidste rigtige FANØ MOTORLØB blev kørt. Løbet 2004 afholdes i princippet på samme måde som dengang, bl.a. kommer varmemester A.F. Møllers geniale tidsregistreringsudstyr fra 1919 igen i brug ved tidskørslerne i enkeltstart om lørdagen og handicapløbene om søndagen. De ældste deltagende køretøjer vil også svare til de oprindelige, mens banens dimensioner og hastighederne skrues af sikkerhedsmæssige årsager ned: banelængden kortes op, der køres kun med stående start og kun i én retning - og ingen får lejlighed til at sætte nye hastighedsrekorder.

Alle typer motorcykler og åbne biler fra før 1940 kan uanset størrelse og art i øvrigt deltage, når bare de er indregistrerede. Begge kategorier opdeles i hovedklasserne før og efter 1930 samt yderligere i klasser efter motorstørrelse. Der er gode muligheder for at nogle af de oprindeligt deltagende køretøjer, som endnu eksisterer, vil vende tilbage til Fanø Strand og understrege de rette syns- og lydindtryk og den historiske løbsform.

Nærmere oplysninger hos Jørgen Lind på tlf. 75164114, fax 751645 14 eller e-mail: lindfanoe@tdcadsl.dk





Originalitet

Skæld ikke redaktøren ud fordi han slår et slag for originalitet. Originalitet er blevet en mangelvare, og den sag tåler i høj grad at blive diskuteret, selvom det naturligvis er bilejeren alene der vælger restaureringsmetode.

Ole Riisager angriber dem der fjerner originalmateriale for at få en bil til at se ældre ud end den egentlig er.

Jeg er enig med Riisager i at det er problematisk, men jeg er ikke sikker på at bilejeren altid gør det for at en vogn skal virke ældre. Man kan trække en parallel til arkitekturhistorien. På barokkens pragtbygninger var de mange sandstensornamenter almindeligvis fint oliemalede da huset var nyt. Senere tiders restaureringsarkitekter fjernede imidlertid malingen eller undlod at vedligeholde den, fordi tidens ideal var en dyrkelse af det »ægte og uforfalskede« byggemateriale. En veneration for bygningskunsten.

Veneration for en veteranbil kan let resultere i masser af poleret messing eller alt for mange forkromede komponenter i motorrummet. Glæden over de gode materialer og det gode håndværk slår igennem, og man vil gerne have at alt skal se »nyt« ud.

Løsningen er måske heller ikke altid at nyfornikle selvom det skulle være den korrekte overfladebehandling på en bestemt bil. Jeg ville ønske at flere kunne se skønheden og det spændende i en messingkøler med rester af gammel fornikling. Glem ikke at en gammel bil kan patineres så smukt i hænderne på en omsorgsfuld ejer. Det kan en moderne bil ikke!

Jeg kommer til at tænke på skomagermester Hegner fra Frederiksberg og hans Falcon Knight fra 1928. Han købte bilen ny, og passede den pedantisk. Efter 35 års søndagspolering begyndte grundfarven på karrossens skarpe kanter at skinne igennem og visse steder var de hvide stafferinger næsten borte. Lidt overfladerust på skærkanterne havde ejeren selv, som den dygtige håndværker han var, repareret fint med pensel og sort lak.

Det er nok den smukkeste gamle bil jeg nogensinde har set.

Få år senere havnede vognen på Aalholm, og dér stod den så udstillet - nylakeret!

Her drejede det sig altså ikke om at vise en gammel originalbil, men en bil som skulle se ny ud. Landet var dermed blevet en fin, uerstattelig antikvitet fattigere. Jeg vil kalde det for en tankeløshedens eller rutinens vandalisme, og håbe at noget lignende ikke indtræffer igen. Som sagt er bilrestaurering i grunden et privat anliggende, men jeg vil med dette eksempel vise, at der findes tilfælde hvor en veteranbiljer bærer et stort og tungt ansvar.

Jeg håber at læserbrevsduellen i förrige nummer kan fortsætte og udvikle sig til en givende og nødvendig debat om restaureringer og originalitet.

Peter Ottosson

Redaktøren svarer:

Jeg er fuldstændig enig med Peter. Min mening er absolut ikke at man nødvendigvis skal opfornikle hvor der endnu er rester af den oprindelige fornikling. Men at man skal lade være med at fjerne disse rester, så man med vold og magt bringer et underliggende materiale frem og pudser det op. Og når en køler vitterligt har været malet fra fabrikken skal malingen ikke fjernes. Lykken er at kunne bevare så meget som muligt af et køretøj som det er fundet. Ulykken er de desværre hyppige overrestaureringer – og den største ulykke er de smagløse forsøg på at få køretøjerne til at se ældre eller finere ud end de er.

Desværre kunne man nævne mange andre eksempler end Hegners Falcon Knight. Hvad med købmand Kirschheiners vidunderlige Dodge fra Nørrebro i København? Den oprindelige lak var sine steder slidt helt væk, men den rustede ikke og var i øvrigt fuldstændig original. Så blev den restaureret og aldeles åndløs.

O.E. Riisager

Historiske køretøjer

I den pågående diskussion om et køretøjs alder og identitet bør man mærke sig, at myndighederne i loven skriver: 'En bil er ikke længere »sig selv« når den skifter udseende, får ilagt en anden motor, eller er sammensat af dele fra andre biltyper. Når bilen mister sin identitet, skal der aflægges ny registreringsafgift. Udskiftning af chassis, karrosseri eller stel fra et andet køretøj medfører altid identitetstab. Løbende større eller mindre renowing af dit eget køretøj medfører ingen identitetsproblemer'.

O. E. Riisager gør i sit indlæg i VT 328 opmærksom på DVK's formålsparagraf. Det er dog værd at notere sig, at paragraffen er blevet yderligere SKÆRPET i det nye lovsæt, der træder i kraft i 2004. Nu hedder det i formålsparagraffen: »Klubbens formål er at medvirke til bevaring, restaurering og anvendelse af motorkøretøjer af teknisk/og eller historisk interesse, DATERET I FREMSTILLINGSÅRET, og at fremme almenhedens interesse og myndighedernes forståelse herfor«. Det er herefter klart, at køretøjer, der skifter identitet skal dateres i året for identitetsskiftet. Der udvises jo stor kreativitet på området, hvilket fremgår af min artikel i VT 318.

Venlig hilsen

Ib Jensen, medlem nr. 560



Navn og adresse

Som nyt medlem af DVK var vi noget overraskede over at se vores navn, adresse, telefonnr. og biltype rullet ud i det seneste nummer af klubbladet.

Der mangler bare at stå hvor vi gemmer nøglen ... Det er jo et komplet 'bestillingskatalog' for folk med den hang. Vi er meget kede af at vi ikke på indmeldelsesblanketten fik lov at frasige os denne offentliggørelse.

Det er muligt at jeg, som skadebehandler i et af landets største forsikringselskaber, er en smule miljøskadet, men er det ikke at friste svage sjæle?

Venlig hilsen
Jane Jordan

Redaktøren svarer:

Men dog! Det må være første gang i DVK's 49 år at vi har fået sådan en indsigelse. Meningen er på den måde at sige velkommen til ny medlemmer og indføre dem i det fællesskab, der hører med i klublivet. De svage sjæle kan sikkert finde ud af det uden at læse Veteran Tidende.

O.E. Riisager

VELKOMMEN TIL NYE MEDLEMMER

FørNavn	EfterNavn	Adresse	PostNr	TelefonNr	Mærke
Jørgen	Risløv	Vrange Huse 14, Gyrstinge	4100 Ringsted		
Cyrl	Holst	Guldøjvænget 83	5260 Odense S	6615 3041	MG B GT
Dan	Olsen	Jægersborggade 45, st. tv.	2200 København N		
Mark	Fajnborg	Stenstrups Allé 13, 1. tv.	1924 Frederiksberg C	5194 1072	Morris Minor 1000 Super
Henrik M.	Jensen	Plantevej 23, 3. th.	2860 Søborg	3956 3969	
Kurt	Andersen	Gl. Nykøbingvej 77	4572 Nr. Asminderup	5932 4366	Ariel 4G
Torben L.	Sørensen	Gottorpvej 16	6400 Sønderborg	7448 5020	Alfa Romeo Giulia Spider
Diana	Ingwersen	Harres 26	6261 Bredebro	7371 0111	Opel Rekord
Paul-Ingvar	Ohlsson	Kertemindevejen 23 B	5290 Marslev	6595 1884	Austin-Healey 3000 Mk. IIA
Preben	Jensen	Høgevej 3	4671 Strøby	5657 7759	MG TF
Morten	Haase	Storringvej 13, Lillering	8462 Harlev J.	8694 2117	Triumph Spitfire Mk. IV
Carsten	Hansen	Slånevej 3	4600 Køge	5666 3619	Triumph Spitfire Mk. IV
Bjørn	Petersen	Solvang 64	2640 Reerslev	4656 2982	Opel Kapitän
Leonard	Holm	Toftebakkevej 28	2500 Valby	4051 4353	Ford A
Hans J. B.	Hansen	Kongensgade 20	5960 Marstal	6253 1250	Morris Minor 1000 Super
Benny	Christensen	Gadbjergvej 20, Gadbjerg	7321 Gadbjerg	7587 6454	Chevrolet Bel Air
Jørgen Anker	Olsen	Nørregade 154	4100 Ringsted	5767 3775	NSU Quickly
Jan	Hichmann	Kastrupvej 12, 4. th.	2300 København S	3297 8057	Volvo Amazon
Kurt	Nachdam	Rosenlyparken 63	2670 Greve	2425 0503	Volvo 245
Karsten	Sørensen	Haunstrupvej 6	6933 Kibæk	9716 6349	Opel Rekord Olympia P1
Claus Ziegler	Jensen	Rådhusvænget 6, 2. tv.	2770 Kastrup	2097 0973	Triumph Tiger 100
Thomas	Moestrup	Engparken 3	2690 Karlslunde	4615 1721	
Stefan Gydegaard	Rasmussen	Knud Den Storesvej 6	3600 Frederikssund	4731 4877	MG B
Hans Jørgen	Hansen	Egeskovvej 332	7000 Fredericia	7595 7586	BMW R 26
Lars	Højlyng	Toeltvej 31	3050 Humlebæk	4919 1523	MG TA
Malene Tietgen	Lillevang	Snøde Bygade 15	5953 Tranekær	7582 0084	Morris Minor 1000 Super
Helle June D.	Lysdal	Møllevej 9	8881 Thorsø	8696 7031	Porsche 924
Torben	Halbye	Høvdingsgaard Gods, Kalvehavevej	4735 Mern	5599 7014	Ford GPW
Martin Bjørn	Thomsen	Molsgade 6, 4. th.	8000 Århus C	2142 7234	Toyota Corolla KE 20
Adam Blumenthal	Pejrup	Kettegårds Alle 70, 1.	2650 Hvidovre	6133 4763	Ford Anglia 101 E
Steen Myhre	Erichsen	Forhåbningsholms Allé 29, 4. tv.	1904 Frederiksberg C	3379 9279	Ford Mustang
Allan	Banke	Sulkendrupvej 4	5800 Nyborg	6531 4473	Indian Chief
Sune	Lilbæk	Drejøgade 26 A, 102	2100 København Ø	2671 1198	MG A 1500
Jonas	Ginderskov	Nyvangen 71	2750 Ballerup		
Tove	Jensen	Liljevej 6	5750 Ringe		
Erik	Brandt	Svenstrupvej 9	2700 Brønshøj	3874 2972	Morris Eight
Bjarne Havndrup	Jensen	Mejlskovvej 20	5400 Bogense	6444 2286	Citroën CX 2000
Bobby	Westberg	Egevej 14	3300 Frederiksværk	4777 2601	Opel Kadett C
Henrik	Kurland	Hovedgaden 62	4622 Havdrup	4613 4002	Opel Record 1,7 ltr.
Finn	Kurland	Hovedgaden 62	4622 Havdrup	4613 4002	Opel Commodore
Jan	Rasmussen	Valorevej 8	2650 Hvidovre	4016 4757	Opel Manta GTE
Per & Bente	Laustsen	Syrenvej 20, Tåsinge	5700 Svendborg		
Eigil	Hansen	Jernbanegade 29	3720 Aakirkeby	5697 5749	Ford Anglia
Ulrik	Larsen	Lyøvej 12	5466 Asperup	6448 1983	Porsche 912



BILER SÆLGES

Tysk klassiker. **NSU RO 80 Wankel** 1973. Vognen er komplet med el-soltag, servo, nye dæk og bremses. Er køreklar men skal synes. Sælges eller byttes, evt. mc.
Tlf. 40719535

Volvo 544 1961. B16 motor. Km 158.000. Familiens 2 ejere. Dueblå. Velkørende. Fin stand. Alt originalt. Synet okt. 03. Sorte pl. Mange reservedele. Pris kr. 35.000,-.
Per Kristiansen, tlf. 46789819

Wolseley 6-110 (300) 1964. Skal istandsættes og synes. Pris kr. 15.000,-.
Wolseley 15/60 til dele. Kr. 1.500,-.
H. Nielsen, tlf. 46354345

Frk. Hansens bil er til salg. **Peugeot 404** 1967 med Pininfarina karrosseri. Helt original, hvid med rødt indtræk. Originale sorte nr. plader. Salgsbrochurer, værkstedshåndbøger, tagbagaebærer m.m. Nysynet.
Ring til Henrik 39690040 eller Birgitte 38195051

Ford Anglia 1950, model E494A. God og flot bil. Trænger til mekanisk istandsættelse. 0 rust. Mange reservedele medfølger. Prisdé kr. 15.000,-.
Bror Eklund, tlf. 21418320

Triumph TR3B 1962. Tråd hjul, brg, nysynet. Pris kr. 135.000,-. **Lotus Seven** 1962. Pris kr. 178.000,-. Se yderligere fotos på www.gormpoulsen.dk
Gorm Poulsen, tlf. 75536365

Buick Lesabre convertible 1963, V8 aut. Nye BF Goodrich dæk med hvid stribe. Ny udstødning, køler, gulvtæppe m.m. Næsten ny top. Pris kr. 95.000,-.
Triumph 2000 MKII Estate 1972, 6-cyl. aut. Sjælden bil. Krom er som nyt, pæn indvendig, noget rust. Pris kr. 15.000,-. **Vauxhall Firenze** coupe 1972. Sjøv bil, rusten. Pris kr. 1000,-, evt. bytte med Toyota fra 1963 til 1980, eller anden sjov bil.
Tlf. 47742181 - 40263181

Rolls Royce Silver Shadow II 1978. 140.000 miles, FSH, senest service hos Powels i Norwich (Rolls Royce) 3.000,- pund, mekanisk helt på toppen, kører perfekt, trænger til 2 skærmkanter og maling. Kr. 60.000,-.
Peter Gram, tlf. 74842627 - 20910058

Jensen CV8 MKIII, 1966. 6,3l., 330 HK. Synet april 2003. Bordeaux med beige læderindtræk og bordeaux tæpper. Større renovering sommer 2003 inkl.: ny gearkasse, køler, bremsklodser, -skiver og -rør, dør- og vinduestætningslister, grundig service. Renovering i de seneste år inkl.: ny krom, nyt læder og nye tæpper, rustfri udstødning, sikkerhedsseler på bagsædet. Et smukt eksempel på en meget sjælden bil (kun 500 produceret, kun 2 i Danmark pt). Mange digitale fotos. Stor mængde dokumentation. Bliver desværre ikke brugt pga. små børn. Uden afgift. 170.000,- (afgift 10.000-20.000,-).
Dominic Duffy 86128700,
dduffy@tdcadsl.dk

VW 1303 cabriolet, hvid, 1968, pæn stand, nysynet i Tyskland, uden afgift (6.300 kr.), kaleche slidt, kan skiftes for 2.700 kr. Ny dynamo, nyt laderelæ, starter/kører perfekt.
Tom Wikborg, tlf. 45882644.

Chevrolet Bel Air 1954. Afmeldt i 2002. restaureret sidst i midt 90'. ikke 100% original, ekstra for- og bagbro, gearkasse samt manualer følger med. Prisdé: kr. 30.000,-.
Jørgen Rasmussen, tlf. 56390146

Peugeot 504 cabriolet, 1978, brun. Særdeles pæn og velholdt. Pris EUR > 12.960,-. Bilen befinder sig i Frankrig på franske plader. Billeder mv. kan mailes.
Per Chrom-Jacobsen,
chrom@post4.tele.dk eller mobil 28212537

AC 2-litre 1953. Dansk ombygget Taxa på Benzens Karosserifabrik (eneste i verden). Kun kørt 1953-1958. Originale papirer haves. Projekt

- giv et bud, evt. byttet med andet.
Brian Abildgaard, tlf. 9831 8108

2.5 stk **Opel Blitz** 57/59 lastbil/ varevogn. Lastbiler er adskilte og er ikke komplette, varevogn har kun kørt 28.000km og er ikke meget rusten, der er lavet en del på rammen, der medfølger en ny forskærm og der er en ramme komplet til en 71-model pris 8.900 kr.
Erik Bladt, tlf. 74456036

Buick Skylark coupe 1966 310 Wildcat (300 Cui/4,9L) V8 med automatgear. Komplet og original vogn der har kørt 122.000 km. 1 ejer frem til 1998. Bilen leveres med de originale sorte plader. Kabinen er meget flot. Bilen har fået ny dobbelt udstødning og støddæmpere. Står på trådfølge med nye dæk, originale fælge og kapsler findes. En del litteratur om modellen medfølger. Pris 57.000,-.
Jesper Hansen, tlf. 40700602

Hanomag F66 6-cyl. autotransporter. Sjøv og sjælden veteranlastbil. Har stelnummer 11. Lastevne 2.700 kg. Rustfri, men skal have lavet bremses. 15.000,- kr. Ring efter kl. 17.00.
Martin Suurballe, tlf. 20297117

Renault R16 TL årg. 76. Næsten al rust lavet. Nye døre, paneler, front, skærme og kofanger. Alle dele medfølger.

Mazda 1300 personvogn årg. 76, den gamle med baghjulstræk. En del pladearbejde er lavet. Kørt 98000 km.

Renault R10 årg. 71. En del rust i skærme/døre. Div. skærme + døre medfølger, brugte, men ok.
Poul V Bertelsen
40445060 - 75851460

Austin Mini Mk 2, årg 68. Old english white og sorte plader. God stand. pris : 25.000,-. **MG Midget** årg 70. BRG og trådfølge. God brugsstand. Ny gearkasse, udstødning, tank. Pris: 45.000,-.
Christian Uldall, tlf. 28116460

Rover P4/100, årg. 1962, original stand, velholdt. 2 ejere/historik.



Kører skønt. Prisdé: kr. 45.000,-.
Lars Jespersen, tlf. 36167374

Mercedes 280 SL. »Pagode«. Meget velholdt, står i original stand. Har kørt i Solvang Calif. Byttes gerne med MG/Engelsk sportsvogn. Pris kr. 220.000.
Peter C.Thomsen, tlf. 74441757

BILER KØBES

Toyota med automatgear fra 1963-80. **Toyota Crown** sedan eller coupe. **Toyota Corona MKI** pick-up. **Toyota Corona MKI** coupé. **Toyota Corona MKII** coupé 1970-77. **Toyota Corona** coupé KE 25 1970-78. **Toyota Cres-sina** sedan/coupé 1977-78. Alt har interesse evt. bytte med ikke Toyota.
Tlf. 47742181 - 40263181

DELE TIL BILER

Ford A motorblok, 1.200,-. Gearkasse-dele, baglygdele m.m., 1.500,-. **MGB** motorblok 1800cc, 500,-.
Flemming Johansen, tlf. 65331181

MG Magnette, fabriksnyt speedometer, 890,-. **King Dick Spanner**, originalt værktøj til bl.a. MG, 335,-. Se yderligere fotos på www.gormpoulsen.dk
Gorm Poulsen, tlf. 75536365

Til **Volvo 544**, 1 stk 4-trins gearkasse, kr. 400,-. 2 nye originale bagsideruder, kr. stk. 150,-. Til **Renault 8** 1 pæn bagklap, grå med lille bule, kr. 500,-. 2 stk. glasfiberskærme, kr. stk. 100,-. Til **Opel Kadett A**, 1 ny for- og bagkofanger, kr. stk. 700,- eller samlet 1200,-. Til **Ford Escort Mk I**, 1 forklap, hvid, god stand, kr. 400,-. 1 ny benzintank, kr. 650,-. 1 indsugningsmanifold, 1,1 - 1,3 kr. 100,-. 1 udst. do kr. 150,-. 1 topstykke kr. 200,-.
Thorleif Tofte Hansen, tlf. 55996119

Diverse dele til **Peugeot 204, 304, 404, 504**. Til **Opel Kadett** 1963-85. Til **Volvo Amazon** m.m. Til **Ford Cor-tina, Taunus, Escort** 1960-1982. Stød-

dæmpere nye til 1950-60-70 biler fra kr. 65,- stk. Diverse orig. automaling kr. 5,- pr. kg/ltr. Bl.a. **Peugeot, Opel, Ford**. Diverse lyddæmpere, kr. 20,- stk. 1 stk gearkasse til **Opel A eller B** kan afhentes.
Otto Krogh, tlf. 59186500

4 vinterdæk **Semperit** 590x15. Masser af mønster. pris kr. 500,-.
Tlf. 47742181 - 40263181

Austin Seven dele 1925-29. **Nippy**-dele: Forfjeder ny. Kølerkappe for-kromet. Positionslygter Lucas nye. Af andre Austin Seven dele, bl.a.: Cut-out relæ type GFR-2. Positionslygter Lucas nye. Benzinur og tankføler. Rat med a fvisermekanisme. Benzinpumpe og rep. sæt. Speedometer, typen med bevæge-lig skive. Køler. Hjulpyntekapsler type stor dia.. Bremsetromler. Forlygte dele til Ruby, bl.a. org. glas.Vindspejl med ramme. Original solskærm, m.m.
Gert C. Rasmussen. Tlf.: 54 87 18 38, efter kl. 18
gcr@worldonline.dk

For- og bagkofanger med horn og stivere til **MG Midget Mk I-III**. God stand
Jørgen Monberg, tlf. 39624469

Tændingsdele til **Lloyd, Neckar, Vedette, FIAT, Renault** samt mange andre biler haves.
Send en mail med hvad du mangler.
Hanomag@post12.tele.dk

Næsten alt i reservedele til **Renault** (til alle typer og årgange): Pladedele + sliddele.

Reservedele og pladedele til biler fra 1960/80 - nye dele.
Ring og spørg 40445060

Sælges: Motor til **Vespa** 150 cc, kun kørt 3000 km siden hovedrep. Nymalet og glasblæst. Købes: Nye reservedele til **Renault** (ældre årgange). Oplysninger om **Vespa/APE** år. 53. Trehjulet med trælad. Evt reservedele hertil købes.
Poul V Bertelsen 40445060/75851460

Dele til **Austin Healey Sprite Mk I** m.fl.: 2 stk. ny bagstøddæmpere. 2 stk. ny bagfjedre. Orig. Følge m. dæk, sandbl., malet og afbalanceret. Moto Lita læderrat m. nav. Ratstamme m. beslag. Dobbelt SU karburator, incl. indsugningsmanifolk, ej, rest. 2 stk. hovedcylinder (bremse og kobling) 7/8« og 3/4«, ej rest. Giv et bud, evt. delt. Billeder kan sendes pr. mail.
B. Lynge, Flintebakken 245, 8240 Ris-skov
b.lynge@mail.dk

DELE TIL BILER KØBES:

Mercedes cabriolet, model 107 (årgang 1972). Komplet elrudcoptæk købes til H/V fordøre.
Breyen, 39 61 03 45.

Købes: Snapschaner. Ligeledes tænd-rørshætter med rundt mærke og navnet **FIAT**. 760x90 jernartillerihjul. **FIAT** kølerfigur med vinger og rundt moto-meter med viser.
O.E. Riisager, se side 2

DELE TIL MC

Til **Solex** knallert 1946 - 50 købes hjul str. 26« og 24«, andre dele kan også have interesse.
Tlf.: 54871838, efter kl. 18
gcr@worldonline.dk

AUTOMOBILIA S.ELGES

Motorjournalen fra 60'erne, pris kr. 20,- pr. stk. FDB blade fra 50'erne, pris kr. 25,- pr. stk.
Brian Abildgaard, tlf. 98318108

Værkstedshåndbog til **MB 220SEB** w111/3 årgang 1963. Bagdøre (H+V) til MB 220seb w111/3. 1963. Mikkel Seemann, tlf. 39908007

Originalt reservedelskatalog til **VW** type 2 (bus / kassevogn) fra 1968. Original reparationsbog til **VW** 25 HK industrimotor fra 1953 (svensk tekst).



Original reparationshåndbog med tekniske mærkeblade til **VW** type 1 udgave juli 1975. Tekniske meddelelser til **VW** type 1 fra 1960'erne. Bogen »Vær Deres egen Mekaniker« af Harry Jensen fra 1955. Salgsbrochurer til **VW Golf, Passat, Polo, Derby** fra 1970'erne. Fire FDM hæfter omhandlende reparationer, dæk og hjul, rustbeskyttelse, lak og lakpleje.

Anders Thue Andersen, tlf. 45818501
zwitter.anders@mail.dk

VeteranTidende fra 1988. Bilhistorisk Tidsskrift nr. 93-124. Klassisk Bil & MC fra 1995. Programmer fra Roskilde Ring. Skandinavisk Motor Journal 1953-68 - 54. Indb. i 15 bind. Tlf. 9752 1334

Operation Manual for the **Morris Eight (Series "E")**. 1946 Edition.
Erik Sørensen, tlf. 86540461

KØBES AUTOMOBILIA :

FDM Motor: 1929 nr. 21, 24, 25. 1931 nr. 8, 9. 1932 nr. 27. »Bosch Nyheder« : 1937 nr. 1, 2, 3 (dubletter haves). »Kør Godt« tidsskrift for Folkevognskørere, alle nr. fra 1955-1964. Originalt reservedelskatalog til VW type 1 fra 1960 - 1961 og 1964. Original reparationshåndbog til VW type 1, udgave 1951-1952 og udgave 1965 bind 2.
Anders Thue Andersen, tlf. 45818501
zwitter.anders@mail.dk

Købes: Bilhistorisk Tidsskrift i A5 format, alle til og med nr. 15, nr. 17 til og med nr. 21, nr. 36, nr. 39 og nr. 55. Endvidere købes orig. Austin Seven, Nimbus og Velo Solex brochurer / plakater.
Gert C. Rasmussen. Tlf. 54871838 efter kl. 18. gcr@worldonline.dk

DIVERSE

Garage ønskes til leje til veteranbil i Holstebro eller nærmeste omegn fra foråret 2004.

Eigil Visby Jensen, tlf. 97985469 efter 18.

Vinteropbevaring af motorcykler tilbydes under tørre og sikre forhold, med daglig opsyn i Århus C. Hel vinter, 6 mdr. kr. 900,-. Ikke værksted.

Peter Gram, tlf. 20910058

Troels Gram, tlf. 23302730

Veterancampingvogn **Sprite Alpine** 1972. 12 fods, 3 sovepl. og toilet. Sjældnen model med termoruder. Orig. sort nr. pl. Trumatic varme. 12 volt m. sep. akkumulator. 220 volt stereoradio m. båndspiller. Reservehjul ophængt under vogn. Alle bestik m.m. medflg. pæn stand. Kr. 8.800,- Evt. trailer i bytte.
Tlf. 66181212 - 22316811

Autoradio fabrikat »Marshall« har siddet i Austin A16 1946. Kr. 1.500,-.
Bo Jensen, tlf. 46134073 - 26198073

Lucas kataloger, illustrationer med reservedelsnumre, visende hvad Lucas har leveret, hovedsagelig fra 1959-73, af dele til flg. biler: **BMC, Austin, Morris, MG, Standard, Triumph, Rootes, Hillman, Humber, Singer, Sunbeam, Vauxhall/Bedford, Ford, Rover, Chrysler, Jaguar**. GM service bulletiner fra 1960 til 70'erne, i alt 83 stk. Instruktionsbog til **SAAB V4** og **Opel Olympia**.

Enevold Vestergaard, tlf. 75221888
aften 75221323

Efterlysning: Kontakt søges med den motorcyklist jeg traf 6. august da jeg holdt på Holbæk Landevej ved Svoegerslev, og som havde arbejdet hos mc-importøren C. Reinhardt. Vi kørte begge på gammel mc.

Egon Riis, Funder Kirkevej 71B,
8600 Silkeborg, tlf. 86851015,
egon.riis@get2net.dk



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!



Efterlysning

Vores Jaguar XJ6 4.2 er blevet stjålet tirsdag den 28. oktober 2003 mellem 14.00 og 14.10. Bilen blev stjålet udfor Olgasvej 4 i Vejle.

Har du set bilen eller måske også den som tog bilen??

Dusør gives for alle vigtige oplysninger. Særlige kendetegn: Brede guldfarvede fælg samt lysebrunt læderindtræk.

Reg. nr: VK 29 524

**Henvendelse: Inside Olgasvej 4,
Tlf: 75 72 43 80 Mobil: 40 27 92 18
Mobil: 40 92 10 21**



Røver-Axels fortællinger

- fra bydreng til motorkører
110 sider kr. 198,00 - indbundet

Horsens-bilen GIDEON

- et industrieventyr 1913-20
200 sider kr. 298,00 - indbundet

- Bøgerne kan købes direkte hos forfatteren

**Morten Qvistgaard,
Brædstrup.**

Tel: 75 75 25 50 - 20 20 65 50
e-mail: y@e-box.dk

Priserne er incl. moms og excl. porto

Julegaven til ham der har alt



Historiske biler - Historiske racerbiler

Renovering – reparation og tuning af historiske biler og racerbiler tilbydes til rimelig pris.

KS Motorsport
Kenneth Simonsen, Sundby Alle 63, 4800 Nykøbing F.
Tlf. +45 40 46 79 92



DANSK TRANSPORT BOGHANDEL

Lyndby Havnevej 6 Lyndby
DK 4070 Kirke Hyllinge
Tlf. (+45) 46 40 00 17

**JULESALG
PÅ BOGLAGERET**

6/12 - 7/12 - 13/12 - 14/12 Kl. 12.00 - 16.00

VI GIVER KAFFE OG BRØD

**KOM OG KØB DIG SELV
EN JULEGAVE**

OBS!

NYE KALENDERE

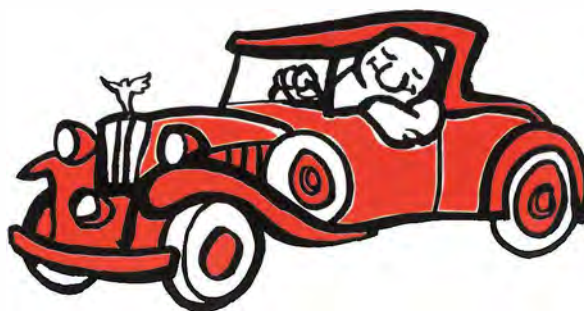
**NY VIDEO OM
ROSKILDE RING**

**NY DANSK
KNALLERTBOG**

**OG MEGET ANDET
SPÆNDENDE**

Veteranforsikring i RUNA FORSIKRING

Helårlige præmier
for 2003.



Veteranbiler 1900 - 1968

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
50.000 kr.	609 kr.	340 kr.
100.000 kr.	862 kr.	459 kr.
150.000 kr.	1.024 kr.	621 kr.
200.000 kr.	1.134 kr.	755 kr.
250.000 kr.	1.365 kr.	928 kr.
300.000 kr.	1.523 kr.	1.074 kr.

Klassiske biler 1969 - 1978

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Stilstand
25.000 kr.	1.594 kr.	809 kr.
50.000 kr.	2.017 kr.	972 kr.
100.000 kr.	2.341 kr.	1.349 kr.
150.000 kr.	2.785 kr.	1.673 kr.
200.000 kr.	3.221 kr.	1.996 kr.
250.000 kr.	3.718 kr.	2.348 kr.
300.000 kr.	4.237 kr.	2.699 kr.

Veteranmotorcykler 1900 - 1968

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
50.000 kr.	537 kr.	186 kr.	378 kr.
100.000 kr.	753 kr.	186 kr.	378 kr.
150.000 kr.	1.076 kr.	186 kr.	378 kr.

Klassiske motorcykler 1969 - 1978

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar	Stilstand
25.000 kr.	1.245 kr.	597 kr.	540 kr.
50.000 kr.	1.569 kr.	597 kr.	755 kr.
75.000 kr.	2.216 kr.	597 kr.	972 kr.

Brugsveteranbiler til og med 1978

5 års dokumenteret skadefri kørsel kræves.

Handelsværdi max.	Ansvar & kasko	Ansvar
100.000 kr.	2.723 kr.	2.012 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