

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 280 - Oktober 1999 - 29. Årgang



<p>Dansk Veteranbil Klub Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorthe Thies Telefon 4914 5906 Telefax hele døgnet: 4914 1114 Giro: 600-4253 Kontortid dagl. kl. 8-14 Telefontid kl. 10-12 Internetadresse: www.veteranbil.dk e-mail: dvk@vip.cybercity.dk</p>	<p>Sønderjylland Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 7445 9450</p>	<p>Køreselskab Fyn: Fritz Knudsen - 6613 6610</p>	<p>Forsikring Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p>
<p>Bestyrelsen</p>	<p>Ost- Vest- og Nordjylland Tom B. Jensen Holme Møllevvej 21, st. tv. 8260 Viby J. - 8614 0635 E-mail: t_jensen@post6.tele.dk</p>	<p>Køreselskab Vest: Erik Hougaard - 7583 0049</p>	<p>Revision Poul G. Jensen • 3250 6575</p>
<p>Formand Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hornbæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p>	<p>Forsikringsforhold Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p>	<p>Jydsk Køreselskab: Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p>	<p>Veteran Tidende Månedligt medlemsblad Oplag: 4100 Ansvarshavende redaktør: Steffen Frølich • 3253 5922 e-mail: sfrølich@post6.tele.dk</p>
<p>Næstformand Tom B. Jensen Holme Møllevvej 21, st. tv. 8260 Viby J - 8614 0635 E-mail: t_jensen@post6.tele.dk</p>	<p>Registre</p>	<p>Ford T: Jon Friis Wandall 6390 7040</p>	<p>Teknisk redaktør: Ole Callesen • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Sekretær Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p>	<p>Rover: Henning Helmer - 4919 2700</p>	<p>Ferdinand Porsche: Claus Neble - 3819 8272</p>	<p>Bilhistorisk Tidsskrift Redaktør: Ole Emil Riisager Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 Kun skriftlig henvendelse.</p>
<p>Kasserer Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrølich@post6.tele.dk</p>	<p>Morris: Willibald Farbmacher - 4914 5167</p>	<p>American Automobiles: Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p>	<p>Teknisk brevkasse: P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p>
<p>Registre & sektioner Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårdslev 7080 Borkop</p>	<p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p>	<p>Modesteder</p>	<p>Alt stof skal sendes inden den 20. til: DVK - Veteran Tidende Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå eller på Fax 4914 1114. Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</p>
<p>Distriktsansvar for medlemspleje, moder, løb, udstillinger m.m.</p>	<p>Opel: Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p>Nordsjælland Nivagård Gl. Strandvej 20, Nivå</p>	<p>Announcepriser:</p>
<p>København og Nordsjælland Søren Bagge Ole Bruuns Vej 3 A 2920 Charlottenlund - 3963 7112</p>	<p>Ford V8: Birger Blako - 3294 9397</p>	<p>Midtsjælland: Kværkebyvej 79 Kværkeby ved Ringsted</p>	<p>1/1 side 1 farve (sort) kr. 2.000,- 4 farve kr. 4.500,- 4 farve (bagside) kr. 6.000,- 1/2 side 1 farve (sort) kr. 1.000,- 4 farve kr. 2.500,- 1/4 side 1 farve (sort) kr. 700,- 4 farve kr. 1.500,-</p>
<p>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Sakskøbing - 5470 0358</p>	<p>Renault: Anker Krarup - 6611 4314</p>	<p>Østjylland: Ristrup Hovedgård Ved Sabro</p>	<p>Lay-out, sats og tryk</p>
<p>Fyn René Dalager Nyborgvej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p>Peugeot: Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p>	<p>Sydøstjylland Borkop Vandmølle</p>	<p> ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>
<p>Sektioner</p>	<p>Sokkelund Herreds Køreselskab: Svend Draaby - 38 71 39 02</p>	<p>Bibliotek Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p>	

Næste Veteran Tidende udkommer uge 45 1999

Forsiden: Opel Olympia PI Caravan 1959

Foto: Hans Pedersen

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3	Elsker, elsker ikke	16
Klubaktiviteter	6	Veteraner og internet	17
Fra bestyrelsen	8	Månedens køretøj	18
En god presse er guld værd	9	Bilhistorisk Tidsskrift	22
Fra Sektionerne	10	Fanø motorløbet 1999	28
Besøg hos Henning Larsen	12	Rolls-Royce Show i Tivoli	31
Set og sket	15	Fra medlemmerne	32



Klubmøder

OKTOBER.

14. 19.00 Børkop Klubmøde hos H. Johansen i Glud, se klubaktiviteter.
 19. 19.00 Kværkeby Klubmøde.
 21. 19.00 Nivå Virksomhedsbesøg. Classic Motor Car, om Dilon svejsemetode.
 23. 14.00 Ristrup Biblioteksdag.
 26. 19.00 Klippinge Klubmødet er flyttet til Københavnsvej 11 B, se under klubaktiviteter.
 26. 19.30 Egeskov Klubmøde, besøg af formanden Steffen Jørgensen

NOVEMBER.

2. 19.30 Ristrup Klubmøde. Foredrag med video.
 4. 19.00 Nivå Klubmøde. Se klubaktiviteter.
 11. 19.30 Børkop Klubmøde. Besøg af Hans Geschwendtner..
 11. 19.30 Rødekro Klubmøde.
 16. 19.00 Kværkeby Klubmøde. Kim Hoffmeyer om USA biler.
 18. 19.00 Nivå Virksomhedsbesøg. Landtransportskolen, se klubaktiviteter.
 30. 19.30 Egeskov Klubmøde. Julefrokost.

DECEMBER.

9. 19.00 Børkop Gæt en gang! Julefrokost .
 9. 19.30 Rødekro Klubmøde. Julefrokost.
 14. 19.00 Kværkeby Klubmøde. Julefrokost, husk tilmelding.

Arrangementer

OKTOBER.

- 16-17. Bilmesse og brugtmarked Dronning Margrethe Hallerne, Fredericia.

UDLANDET

- 20-31.10 The London Motor Show, Earls Court Exhibition Centre. Ticket hotline 0800 900 4499.
 13.10 England. The London Motor Show. Brooks auktions salg biler og automobilia. +44 171 228 8000.
 21-23.10 Retro Mobile USA, San Diego Convention Centre, San Diego Calif. tlf. 001 7146413100.
 22-24.10 Cars of The Century, Oldtimer salon, Brussels Expo Hall 11&12 tlf. 0032/2 582 08 57.
 23-24.10 Millenium Autojumble Rom, 0039 644 247 333.
 1.11 Christie's international bil auktion, London, www.christies.com , tlf. 0207 389 2133.
 13.11 Veteranmarked/ Swap-meet, Malmø, Jägersrotravet, indendørs marked.
 22.11 Coys of Kensington veteranbil auktion, London, www.coys.co.uk.
 4-7.12 England/Skotland Land's End to John o'Groats Rally. www.he-ro.co.uk, +44 1886 833505.
 Januar 2000 Classic Monte Carlo Rally. www.carnet.co.uk/rallyoffice eller +44 1235 851 291.

Egeskov sælger 50 bil-klenodier

Egeskov Slot har fået pladsproblemer. Vi har heller ikke mulighed for at renovere alle de biler, vi i øjeblikket har på museet. Derfor har vi besluttet at sælge ud af vore bilklenodier. Det sker med den klausul, at Egeskov Slot skal have forkøbsret, hvis bilerne på et senere tidspunkt udbydes til salg af de nye ejere efter endt restaurering/istandsættelse.

**Bilerne sælges
lørdag den 23. oktober kl. 10.00**

Det sker på arealerne bag Piet Hein labyrinten.
Liste over biler der udbydes kan rekvireres på godskontoret tlf. 6227 1016

OBS OBS

Kender du nogen der kunne leje vort klublokale i Nivå fast en dag hver måned eller uge, så kontakt klubkontoret. 4914 5906.



Forsikring af dit kæreste eje

Det er ikke nogen hemmelighed at det i år er nøjagtig 30 år siden at jeg købte min første veteranbil - en Ford A 1929. Lige siden har jeg været totalt bidt af veteranbiler og derfor haft mange sjove og fine biler. Biler som til enhver tid har været mit allerkæreste eje, og som har repræsenteret en næsten uvurderlig værdi både reelt men i særdeleshed følelsesmæssigt.

Hvad gør man så for at sikre dette kæreste eje?

Man henvender sig i et af de flere danske selskaber som forsikrer historiske køretøjer, for eksempel har klubben en guldrandet aftale med RUNA forsikring. Desværre er den efter min opfattelse ikke god nok for medlemmerne idet man ifølge RUNAs månedlige annoncer kun forsikrer biler op til 300.000 kr. Reelt har jeg fundet ud af at man kan forhandle sig op til 500.000 kr.

Men er 500.000 kr. nu nok?

Når jeg er ude til arrangementer og træf her i landet, ser jeg til min glæde rigtig mange flotte og unikke biler, som er i DVK-medlemmers eje. Biler som efter min vurdering er langt mere end 500.000 værd, ganske ofte 1 million eller mere.

Hvorfor kan vi så ikke forsikre bilerne til deres reelle værdi?

I Sverige, som jo har en meget gunstig forsikringsordning, har man et meget enkelt system, hvor man simpelthen køber moduler til en fast pris op til den værdi man bliver enige om køretøjet er værd. Svenskerne går således helt op til en værdi over 1,2 mill. sv.kr.

Når svenskerne kan - hvorfor kan vi så ikke?

Senest har vi et eksempel hvor et medlem af klubben har været uhyggelig uheldig, idet hans helt unikke vogn blev tabt af en SOS International transport i Tyskland. Havde den skulle genopbygges for forsikringssummen på 300.000 kr., havde det ikke kunnet lade sig gøre. Ville forsikringen (ikke RUNA) så bare udbetale medlemmet forsikringssummen på de 300.000 kr. og skrotte vognen?

Jamen. Man skrotter da ikke et unikt kulturhistorisk køretøj, bygget i kun 7 eksemplarer.

Den uvurderlige kulturhistoriske bil er bestemt ikke den eneste i DVK-medlemmers eje, og DVKs vedtægter giver da også klubben et ansvar for og kræver bevarelse af denne uvurderlige del af vor kulturhistorie.

Derfor må klubbens bestyrelse straks tage fat på denne opgave.

DVK

Med venlig hilsen

Claude Teisen-Simony



Redaktørens tanker

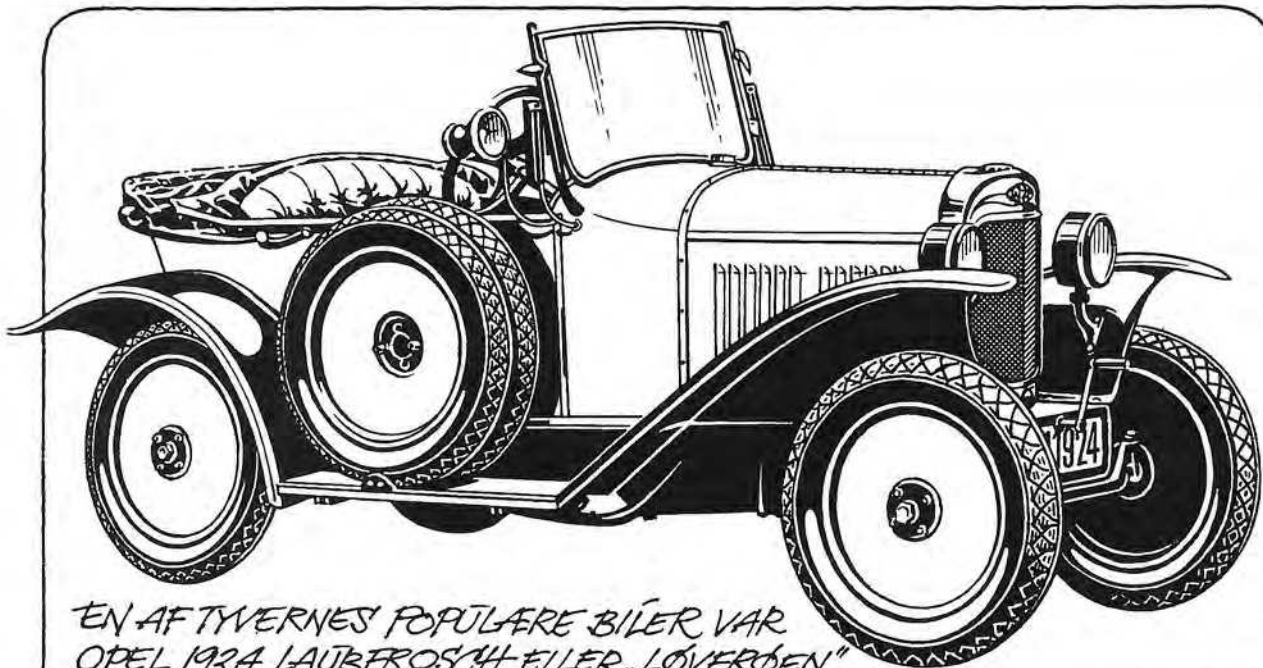


Når man som nyt medlem for første gang vover sig til medlemsmøde, skulle det jo gerne være en rar og positiv oplevelse. Det er det sikkert også for de fleste, men ind imellem har vi hørt nogle af vore nye medlemmer dryppe lidt

malurt i bægeret. Man føler sig ikke altid lige velkommen. Den faste stok af medlemmer sidder i små klikker og snakker indforstået og det er så godt som umuligt at få en åbning i en af klikkerne.

Tænk på dette næste gang I er til medlemsmøde, ser I et nyt ansigt så inviter ham eller hende med ind i kredsen og til vore mødestedsandsvarlige: Læg mærke til om der er nye ansigter tilstede, byd dem velkommen, præsenter dem for de øvrige medlemmer og sørg for at de kommer med i snakken .

Nu lakker sæsonen mod sin slutning. Det har været en god og fin sommer, ikke mindst eftersommeren. Der har været afholdt mange gode løb og vi fra klubbens side vil benytte denne lejlighed til at takke vore løbsaktive medlemmer for deres store indsats med at arrangere de mange løb, til glæde for os alle. Vi håber på en lige så begivenhedsrig sæson 2000. Så vidt vi ved er der allerede gang i planlægning af løb for næste år. Vi glæder os.



EN AFTYVERNES POPULÆRE BILER VAR OPEL 1924 LAUBFROSCH ELLER "LØVFRØEN" TYSKLANDS FØRSTE SAMLEBÅNDS-PRODUCERERE BIL, EN NÆSTEN TRO KOPÍ AF CITROËN 5 CV, MED EN 4 CYLINDRET 957 CM³ MOTOR 39.000 EKSEMPLARER BLEV DER LAVET FREM TIL 1927...

FRITZ



KLUBAKTIVITETER

JV 6

FYN EGESKOV



Alle er velkomne til vore klubmøder - kør bag om Egeskov ad Volstrupvejen og drej ned ad alleen til Godskontoret og vore klublokaler.

Tirsdag den 30. november kl. 19.30

Klubmøde på Egeskov. Husk det er nu I skal tilmelde jer til julefrokosten tirsdag den 30. november 1999 på den ophængte liste i klublokalet. Tilmeldingen er bindende og betaling skal ske ved tilmelding. Da der ikke mere er tilskud til julefrokosten, er prisen sat til 75 kr. per person. Vi kan være 50 personer i klublokalet, så husk at skrive dig på listen.

*På aktivitetsudvalget vegne
René Dalager*

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

I lyskrydset på Hellevadvejen i Røde Kro køres mod Lunderup Mark. Kør ligeud indtil bebyggelsen på venstre side op-hører - lige efter træerne ligger det nye klubhus.

Torsdag den 11. november kl. 19.30

Møde i klubhuset.

Torsdag den 9. december kl. 19.30

Julefrokost. Traditionen tro spiller vi banko efter maden, hvorfor I bedes medbringe en lille - gerne sjov pakke, så alle kan få rørt lattermusklerne. Prisen for julefrokosten vil blive den samme som sidste år, nemlig kr. 80. Tilmelding til Frits Johansen senest 1. december på tlf. 74459450.

Frits Johansen

ØSTJYLLAND RISTRUP

Rettelse: Biblioteksdagen er flyttet til søndag den 24. oktober kl. 14.00 på grund af stumpemarked i Herning lørdag den 23.

Tirsdag den 2. november kl. 19.30.

Klubmøde. Foredrag af Lauritz Laurit-

zen fra Klejstrup, der fortæller og viser videofilm omkring restaureringen af sin dejlige Mercedes 320. Han har også gravet lidt i bilens fortid og kan sikkert berette en del om dette.

Lørdag den 13. november kl. 14.00

Biblioteksdag. Klubben giver kaffen, medbring selv brød.

Tirsdag den 7. december kl. 19.00

Julefrokost.

*Med venlig hilsen
Lars Hoffbeck
og Arne Jespersen*

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

Klubmødet tirsdag den 26. oktober er undtagelsesvis flyttet til Køge. Til Københavnsvej 11B, hvor den i bilkredse meget kendte autoelektriker Poul „Dynamo“ Hansen, vil fortælle og demonstrere hvordan alt det elektriske fungerer i vores gamle biler og motorcykler. Det er Dynamo Poul den rette til fordi han gennem en menneskealder har løst el-problemerne på biler og motorcykler for folk i Køge og omegn. Nu nyder han sit otium i et lille hobbyværksted. Så har i nogle problemer med gamle startere eller dynamoer eller andre el-dele til de gamle biler eller motorcykler, så husk at tage dem med denne tirsdag den 26. oktober, så finder Dynamo-Poul en løsning.

Poul har plads til 25-30 deltagere, så det er nok klogt at ringe i forvejen til Jens Urban på 56651035, mobil 40574003 eller til mig på 56578205 senest den 25. oktober. På gensyn, denne gang på Københavnervej 11B i Køge

Hilsen Kai

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Tirsdag den 19. oktober

Almindeligt klubmøde.

Tirsdag den 16. november

Kim Hoffmeyer fortæller om sit hjørne af bilhobbyen, USA biler fra efterkrigstiden.

Tirsdag den 14. december

Bemærk datoen! Julefrokost. Tilmelding i Kværkeby.

*M.v.h.
Kaj Sørensen/
Hans Henrik Havsted*

BØRKOP VANDMØLLE

Torsdag den 14. oktober kl. 19.00

Erik Hougaard har fået arrangeret, at vi besøger Harry Johnsen i Glud. Harry Johnsen har et eller to „drivhuse“, hvor der dyrkes biler og mekanik. Vi besøger „drivhuset“ den dag, hvor Harry og andre lokale med interesse for biler og mekanik er samlet for at tilse „planterne“.

Erik og jeg sørger for kaffe og brød. Der kan købes øl/vand i „drivhuset“.

Kørevejledning: Fra Horsens mod Juelsminde/Glud, vej 459. Lige inden Glud by, dvs. vest for Glud, skal vi ned til venstre, det er nr. 74-76. Vi vil sætte en form for „Veteranskilt“ ved landevejen.

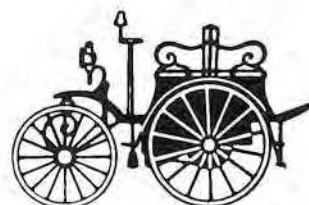
Torsdag den 28. oktober kl. 19.00

Vi besøger Statens Bilinspektion, Ulvehavevej 40 i Vejle. Det er i Vinding, lige udenfor motorvejen ovenfor bakken mod Fredericia. Synsfolkene vil bl.a. fortælle om, hvad der er specielt ved synene af veteranerne. Vi skulle gerne have en bil eller to med. Synshallen er vært ved en forfriskning undervejs.

Torsdag den 11. november

Klubmøde på Vandmøllen. Hans Geschwendtner kommer og fortæller lidt om sine biler som tæller Morris Major, Morris Minor, Austin Healey, Mini i kasser og XJ6 coupé på klodser.

*Med venlig hilsen
Poul Erik Jakobsen*





Besøg på H.C. Ørsted Værket

Nivås aktivitetsaften den 16.9. gik til det gamle H. C. Ørsteds værk i København. Formålet var at opleve værkets store B&W diesel fra 1932.

Motoren er i dag verdens største og den sidste af sin art. Det er en dobbeltvirkende totakts diesel med Rootes kompressor og 8 cylindre med en boring på 84 cm. Forbrug ved fuld last 3 tons i timen.

Vi havde den store oplevelse ikke kun at bese denne kæmpe men også at opleve den i drift. Spændende at stå på øverste 4. dæk og se stemplerne i arbejde, kravle ned ad lejderne til 3. og andet dæk og se alle de mange dele i arbejde.

Det kræver en ekspert at starte og betjene denne kæmpe, som er fra længe for computerstyring og anden automatik blev opfundet.

Denne kæmpe står i dag nærmest som et museumsstykke da den for længst er blevet utidssvarende at bruge.

Vi må håbe at der vil være penge og forståelse for at denne stolte kæmpe fra en svunden dansk storhedstid skal have lov at forblive på sin plads som et værdigt minde.

Steffen Frølich

Den store B&W diesel fra 1932.

Skoda er andet end biler.

Turbine 7 fra 1984.



Høsttur Kværkeby

Dagen starter med orientering om dagens forløb og uddeling af rallyplader. Efter disse er monteret starter vi på manøvreøvelserne: bakning, svingning, kørsel med traktor og vogn, markvejskørsel, hjulskifte, alt sammen på tid. Selvfølgelig ivrigt kommenteret af de andre.

Så indtages den medbragte mad.

Kl. 13 starter køreturen. I år besøges Nr. Jernløse Mølle, vi fik historien og der blev svaret på mange spørgsmål. Så videre til traktørstedet Magelsø, ved observatorierne i Brorfelde, en betagende udsigt samt kaffe og kringle.

Så tilbage til Kværkeby, uddeling af præmier og indtagelse af det sidste medbragte mad.

En dejlig, lidt kølig men tør dag i det midtsjællandske, med gode venner og fine biler.

Vi vil gerne være flere næste år.

Venlig hilsen
Kaj Sørensen



Montering af rallyplader foran Steffensgaard i Kværkeby.



Arne Barbre kæmper med hjulprøven.



FRA BESTYRELSEN

Onsdag den 22.9.99 blev der afholdt ordinært bestyrelsesmøde i Odense.

Til stede var: Steffen Jørgensen, Ole Poulsen, Jørgen Ulrik Stets, Steffen Frølich, Peter Løvstrøm Sørensen, René Dalager, Frits Johansen.

På dagsordenen var følgende punkter:

Klublokaler, regnskab, sekretariatet, større arrangementer, bestyrelsesmappen, Veteran Tidende, diverse.

Klublokaler: Vi har desværre fra udlejer på Nivå fået varslet en særdeles ubehagelig stor lejeforhøjelse. Der har været afholdt møde med udlejer i denne anledning. Dette resulterede i en ubetydelig reduktion i den varslede forhøjelse. Vi kan derfor kun i første omgang acceptere denne forhøjelse, der træder i kraft den 1.11.99. For at afbøde dette vil vi forsøge at finde klubber der kan bruge mødelokalet når vi ikke selv

bruger det. Vi er gået i gang med at annoncerer efter interesserede.

I Århus området Sindinggård har vi også fået huslejeændringer, idet udlejer har opsagt os pr. den 31.12.99. Han er dog villig til at give os en ny aftale mod markedsført betaling af husleje. Dette var ikke endeligt på plads ved bestyrelsesmødet.

Regnskab: På grund af tidspunkt for bestyrelsesmødet var der af naturlige årsager ikke noget kvartalsregnskab for perioden 1/7-30/9 til gennemgang. Almindelige rutiner omkring regnskab blev diskuteret og Dorthes prokura blev forhøjet i forbindelse med checkudstedelse.

Sekretariatet: Diverse rutineforhold blev drøftet.

Større arrangementer: Det er DVK der står for afholdelse af Styrke Prøven i 2000. Den blev fastlagt til 1.-4. juni 2000.

Indvielse af Øresundbroen blev også

drøftet. Der forligger p.t. endnu ingen henvendelse til os desangående, men vi er positive.

Bestyrelsesmappen: Bliver revideret af Steffen Jørgensen.

Veteran Tidende: Referat fra nyligt afholdte redaktionsmøde blev aflagt. Redaktionsmødet var forløbet i en særdeles positiv ånd og alle deltagere havde udtrykt stor tilfredshed med at der var afholdt dette møde. Der blev udtrykt at man syntes et sådan møde burde afholdes mindst en gang om året. Der er generel stor tilfredshed med Veteran Tidende som det fremtræder i dag.

Næste bestyrelsesmøde afholdes 27.11.99 i Odense.

Bestyrelsen

Sidste nyt om „End of Life“ direktivet

Nyt EU-direktiv utilsigtet katastrofe for alle historiske køretøjer.

Det var overskriften til et indlæg jeg havde i juli-nummeret af VT.

Dette gav stødet til at et af vore medlemmer med gode kontakter på Christiansborg fik udvirket at Folketingsmedlem fra Venstre Kristian Jensen tog sagen op og stillede et minister-spørgsmål nr. S2896 til miljø- og energiminister Svend Auken om dette for os så vigtige emne.

Vi bringer her både spørgsmål og svar.

Spørgsmål nr. S. 2896:

„Vil ministeren oplyse, om ændringsforslag 14 og 17, som Europa-Parlamentet stillede til direktivforslag KOM(97) 358, ikke er nød-

vendigt for at sikre, at veteranbiler, historiske køretøjer og køretøjer med samlerværdi er friholdt for direktivets bestemmelser om udrangerede køretøjer, og såfremt dette ikke er tilfældet vil ministeren så oplyse, hvilket tiltag ministeren vil tage, for at direktivet ikke skal medføre store problemer for veteranbilentusiaster?“

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som har oplyst følgende: ”Udkastet til direktivet om udrangerede køretøjer henviser for så vidt angår definitionen på affald til affaldsdirektivet. I affaldsdirektivets definition på affald indgår blandt andet, at der er tale om stoffer eller genstande, som indehaveren skiller sig af med, agter at skille sig af med, eller er forpligtet til at skille sig af med.

På denne baggrund er Miljøstyrelsen

enig med Kommissionen i, at veteranbiler, historiske køretøjer og andre tilsvarende samlere objekter ikke er omfattet af forslaget til direktiv om udrangerede køretøjer.”

Vi siger en stor tak til Kristian Jensen for dette spørgsmål. Med dette svar føler vi, at vi er kommet et godt stykke på vej med hensyn til at have afklaret de mulige uhyggelige konsekvenser af en mulig meget kontant udlægning af direktivteksten. Nu mangler vi blot at få en klar og entydig definition på en ”veteranbil” ”historisk køretøj”, ”tilsvarende samlere objekt” som den er at finde i den direktivtekst som blev fjernet ved mødet i foråret. Nemlig et køretøj der er 20 år eller ældre.

Redaktøren



En god presse er guld værd

Stevnsbladet



Veteranerne indtog Store Heddinge

38 biler stillede op til parade på Nytorv, hvor folk trængtes om de skinnende vidunder. Bl. a. denne uhyre sjældne, franske "car" fra 1928. Veteranerne var kom...

Veteranerne indtog Stevns



Flotte biler i et flot vejr

Stevns-løbet for veteranbiler i et flot vejr trak mange tilskuere



Dagbladet Ringsted Køge Næstved. mandag den 9. august 1999

Held og lykke, med håbet om en fin pressedækning for sæson 2000.

Redaktøren.

Stevnsbladet lørdag d. 14.8.99

Vi skal skabe plads og goodwill for vor hobby. Ikke mindst hos vore politikere, og det er ofte gennem pressen vi råber disse op.

Derfor er det så vigtigt med en god presse og en god pressedækning når vi er ude og køre med vore gamle køretøjer.

Dette indlæg er inspireret af en usædvanlig fin pressedækning ved Stevns-løbet i august.

Vi bringer derfor dette indslag som **en stor tak til arrangørerne** samt til inspiration for vore mange medlemmer der laver løb og arrangementer.

Gamle biler er godt stof og godt blikfang, fortæller disse indslag fra Stevnsbladet og Dagbladet for Ringsted, Køge og Næstved.

Så næste gang I arrangerer løb og andet, prøv at inddrage pressen. Har I ikke nogen kontakt på forhånd, så hold jer ikke tilbage med en direkte henvendelse. De her på siden viste eksempler er jo et tydeligt bevis på at pressen er til at få kontakt med og gerne vil bringe en omtale. Det lo-

kale erhvervsliv er også ofte en god partner ikke mindst hvis der også kommer pressedækning og en god pressedækning kommer måske også nemmere når det lokale erhvervsliv er inddraget.

Bliver vi for kommercielle, når vi kraftigt blander lokalaviserne og det lokale erhvervsliv ind i vore arrangementer? Måske vil nogen sige og synes at vi ikke skal være gratis reklame for erhvervslivet, men på den anden side, hvis vi også opnår en fordel, hvorfor så ikke?

Er der nogen af vore medlemmer der har kontakter til pressen, lokalt eller på landsplan, så kom frit frem og fortæl hvad I kan hjælpe med. Skriv gerne til vort klubkontor eller til VT's redaktion, så skal vi nok sørge for at videregive jeres tilbud til diverse løbsarrangører. I kan selvfølgelig også tage direkte kontakt til løbsarrangørerne hvis I kender dem.

Sol - Sommer og Sønderjylland

Morris Sektionen

Den 10. juli samlede 27 forventningsfulde Morrisser fordelt i 12 biler på Elmevej i Roskilde for at drage af sted på en mindre Danmarksturné.

I samlet flok drog vi over broen mod første stop i Rynkeby på Fyn, hvor vi besøgte kirken med fine gamle kalkmalerier - et engleorkester. Derefter gik det mod færgen i Fåborg.

Efter en dejlig sejltur nåede vi til Mommark, og så gik det af sted mod campingpladsen. Vi mødte nogle lokale veteranfolk, som tog os med ned at se Egen kirke med en meget flot kirkestald. Lige i nærheden var der lejlighed til at se Nordeuropas største solur. Næste dag var der besøg på Dybbøl Banke - det var godt og interessant at blive mindet om Danmarks historie.

Emil Nolde museet - vi var i Møgel-tønder - besøgte Schackenborg, og nogle af os kørte en tur til Rømø, hvor vi så den ret nyrestaurerede og meget, meget flotte Kommandørgård. På vejen hjem betragtede vi andægtigt stenen, der viser hvor Gallehus guldhornene blev fundet, ligesom vi gjorde holdt ved en gammel borgruin. Sidste aften spiste vi til middag på en gammel landevejskro på den tyske side af grænsen - her måtte vi huske at være hjemme igen kl. 22.00 - ellers er grænsen lukket og der var langt til fods til den nærmeste åbne grænseovergang!

Lørdag morgen var det atter pakkesammen-dag - og så gik turen ad små veje mod Gravenshoved campingplads - ikke ret langt fra Christiansfeld. Søndag mødtes vi med Leif Thomsen i Christiansfeld. Han viste os rundt og fortalte levende og interessant om Herrnhutterne, som Struensee hentede til Danmark for at lære danskerne at blive gode håndværkere. Vi besøgte også en ovnbygger, som stadig leverer de berømte Christiansfeld kaminer, og så så vi naturligvis på honningkager.

Mandag kom Leif Thomsen og hentede os - først skulle vi - eller rettere bilerne - dog lige fotograferes til det lokale dagblad. (Det kom der en flot artikel ud af, og aldrig har den benzintank, vi besøgte på hjemvejen, fået solgt sine avi-



I Møgel-tønders brolagte hovedgade.

ser så hurtigt). Leif Thomsen fortalte - på sin levende og medrivende måde - lokale historier fra den dramatiske tid under krigen. Derfra gik turen til Skamlingsbanke, hvor vi fik historien om mindestøtten, der blev revet ned af tyskerne efter 1864, men rejst igen nogle år senere. Her tog vi afsked med Leif og kørte tilbage til campingpladsen, hvor vi forberedte os til grillaften i Leifs og Solveigs dejlige have. Vejret var med os, og vi havde nogle dejlige timer med snak og sang, og Leif og Solveig havde den tvivlsomme ære at fa overrakt et af vore berømte Morris-ure (de hæsligste vi kan finde).

Næste morgen gik turen hjemad ad små veje over Fyn. Vi havde haft en herlig sommerferie og glæder os allerede til næste gang. - Tusind tak til Willibald Farbmacher for alt besværet, til Poul for sildene, til Jytte for det herlige kaffebord og sidst men ikke mindst tak til Leif og Solveig for „historiefor-tællinger“ og en enestående gæstfrihed

Vibeke og Verner Christiansen
Foto: Willibald Farbmacher



Leif Thomsen fortæller.

Gravenshoved campingplads med flot udsigt over Lillebælt. 2 x 8, Jensen 8, 12, 10/6, 10/6 Special.

Onsdag morgen stort opbrud - af sted mod Rudbøl ad små herlige veje - ture over grænsen til fods og pr. bil. Vi prøvede at stå med et ben i Tyskland og et i Danmark. Vi besøgte



Ford V8 Register Skandinavisk Ford V8 træf 1999



I år var det svenskernes tur til at afholde Ford V8 træf. De havde, ganske bekvemt for os danske, valgt Sundsgårdens folkhögskola 8 km syd for Helsingborg til afvikling af træffet.

Vi tyvstartede 6 biler hos Lene og Birger Blakø i Dragør, og fulgtes til færgen, hvor yderligere 2 V8'ere stødte til. Alt i alt blev vi 11 køretøjer fra Danmark, heriblandt Kim Larsen, som for første gang fremviste sin 37 cabriolet, nyligt hentet i Svering.

Eftersom vejret viste sig fra sin absolut bedste side, hyggede den dan-

ske koloni sig med medbragt drikke og Henrik og Rie Kamps rejsegrammofon det meste af fredag nat udendørs.

Alle 64 deltagende køretøjer blev efter årgang samlet på plænen bag højskolen - og der var mange flotte V8'ere - både gamle og nyankomne, heriblandt en Woody Pilot årgang 50 fra Sydengland, og en ægte hundefangervogn pickup årgang 40. Vi V8 folk kan jo godt lide, når bilerne er originale, men denne hundefangerbil var lidt for original - hundene bag i bed!



Øverst: Opstilling i årgangsrækkefølge. Her 36'erne. Herover: Samlet afgang fra Dragør. Kim Høiers Coupé 37, Claus S. Hansens coupé 37, Kim Larsens Club cabriolet.

Lørdag afvikledes et løb gennem det skånske landskab, og efter strandtur om eftermiddagen var der festmiddag, præmieuddeling og dans lørdag aften. På trods af de mange flotte svenske og norske V8'ere fik Danmark 2 førstepræmier. Henrik Kamp med sin 32 roadster for bedste urestaurerede bil og Knud Åge Karlsen for flotteste åbne bil.

Søndag takkede vi af, og en del af danskerne sagde farvel ved en lille frokost på Strandsmøllekroen på den danske side af Sundet.

Næste år er det Danmarks tur til at afvikle skandinavisk FORD V8 træf, se forhåndsorientering andetsteds i bladet.

Birger og Lene Blakø



Frokostpause på herregård. Forrest 39 Delux coupé, 47-48 Mercury convertible, 32 roadster, 37 model 85 all steel top coupé.



Henning har mere end 8000 biler på sin samvittighed under sine 25 år som hugger. En Mercedes cabriolet type 170 køreklar og i orden, men kalechen lidt dårlig - til ophugning - ja det var dengang.

På besøg hos Henning „Hugger“ Larsen

Af Hans Pedersen

Vi er taget på besøg hos Henning Larsen i Hjerup i nærheden af Årup på Fyn.

Henning har altid rodet med biler og motorcykler, og i perioden 1969-1994 ejede og drev han Hjerup Autoophug, der i dag er overdraget til sønnen Erling.

Henning har åbenbart gemt nogle biler fra sin tid som ophugger, for i hans store garage finder vi en Ford T model 1915, 4 personers åben kalechevogn, en Ford A 2 dørs sedan fra 1928, en Ford A pickup fra 1930, en Citroën B2 4 personers åben touring fra 1923, en Citroën C4 pickup fra 1928, en Dodge 4 dørs sedan fra 1928 og endelig en Chevrolet 4 dørs sedan fra 1954.

Ford T 1915





Citroën 1923



Alle bilerne har Henning selv restaureret, dog ikke sidstnævnte Chevrolet, der blev købt på den sidste veteranmesse i Fredericia. Alle bilerne er meget flotte, og 3-4 stk. er på nummerplader. Hennings Ford T fra 1915 er meget, meget speciel, idet akselbredden er 60 tommer, hvor det normale er 56 tommer. Grunden til at hans Ford T har den bredere akselbredde er, at den oprindeligt har kørt i Sydstatene i USA, og helt fra hestevognenes tid var hjulsporene her bredere end i Nordstatene. Henry Ford måtte derfor i en periode fra 1913 til 1916 bygge disse specielle køretøjer til netop Sydstatene. I forhold til den totale produktion på ca. 15 mill. af Ford T er der ikke fremstillet mange med den specielle akselbredde. Henning mener selv, efter megen snak med andre, at hans Ford T med brede aksler er den eneste i Danmark, ja måske i hele Europa. Man kan tydeligt se på hans Ford T at hjulene sidder længere ude end normalt.

Hvorfor man inden Ford T blev født havde hestevogne i USA med 2 akselbredder vides med bestemt ikke. Da man begyndte at fremstille Ford T og sendte de første til Sydstatene, ja da kunne kunderne ikke køre med dem, netop fordi de var for smalle. Den lille Citroën fra 1923 er også en

sjov bil med kun ca. 11 hk og meget, meget smalle hjul. Med sin gule farve vækker den opsigt overalt. Hennings 2 pickup'er har oprindeligt været almindelige 2 dørs personvogne, men er siden blevet skåret over og forsynet med trælad. Også et par sjove køretøjer. Ford A fra 1928 er restaureret for en del år siden. Den eneste bil der ikke er restaureret endnu er den gamle Dodge fra 1928, men det siges at Henning er begyndt at kigge lidt på den, så mon ikke den en skøn-

ne dag kan komme til at måle sig med de øvrige køretøjer i garagen? Da Henning drev sit autoophug slagtede han ca. 300 biler pr. år, mest 50'er og 60'er biler. Og Henning har naturligvis også hugget nogle fine biler op. Biler det kunne have været særdeles interessant at have i dag. Men dengang i 1969 var det jo blot nogle gamle slidte øser, der skulle



Ford A 1928



Chevrolet 1954

skrottes. Henning fortæller videre, at da han overtog Hjerup Autoophug stod der ca. 10 Ford A på pladsen, og de var dengang for gamle og uinteressante, hvorfor de blev fjernet som gammelt jern. Uha, man bliver helt dårlig ved tanken. Også når Henning fortæller videre om dengang han fik en Mercedes cabriolet type 170 ind på pladsen. Bilen var køreklar og i orden, men kalechen var måske lidt dårlig. Den blev også hugget op.

Henning fortæller videre, at han i 1969 fik 175 kr. pr. 1000 kg jern. I dag skal man betale 200 kr. pr. 1000 kg for blot at komme af med jernet. Med udgangspunkt i Hennings pris fra 1969 (175 kr. pr. 1000 kg) ja, da skulle man så i dag have 700 kr. pr. 1000 kg jern, men må betale kr. 200 for blot at komme af med jernet.

Også en lidt interessant udvikling. VW-bobler, Lloyd og Volvo blev der hugget mange op af. Specielt var det interessant at hugge VW'erne op, idet stumperne jo passede over en lang årrække, det samme med Volvo.

Henning nåede også at arbejde med begrebet skrotpræmie i 1993/94, hvor folk kunne få 6.500 kr. for deres gamle biler. På et enkelt år modtog Henning således 1130 stk. biler til ophugning, ja en enkelt dag hele 67 stk. hvilket næsten betød panik på pladsen. Henning havde nok i blot at udskrive kvitteringer til kunderne.

Vespa scooter

Henning kan blive ved med at fortælle og fortælle om bl.a. gamle biler og de mange sjove oplevelser.

Det er blevet kaffetid og Hennings kone Birthe skænker kaffe m.v. Hun kommer også med et sjovt foto af en Vespa scooter med en særdeles interessant sidevogn, som Henning selv har fremstillet.

Sidevognen er, ja hold nu fast, en ølflaske fra Bryggeriet Vestfyn. Med etiket, kapsel og det hele fuldstændig som en rigtig flaske, selv rillerne i bunden af flasken.

Den har Henning lavet blot for sjov. Fremstillet i glasfiber i det rigtige størrelsesforhold. Fremstillet i 2 halvdele, og en del af den øverste halvdel kan naturligvis åbnes, såle-

des kan man have ting og sager med i sidevognen.

Også en autocamper har Henning bygget. Den bestod af 1 stk. VW LT-murerbil med lad samt 1 stk. campingvogn. Det hele blev passet til, og resultatet blev en særdeles køn autocamper, der fuldstændig lignede en fabriksfremstillet.

Lige nu går Henning og venter på gamle sorte nummerplader til sin Chevrolet 1954, der i øvrigt er monteret med et campingtræk, som Henning naturligvis selv har fremstillet. Så kan Chevrolet'en altid transportere Ford T'en på en autotrailer, hvis der skal køres Ford T løb langt hjem fra Vestfyn. Henning har købt 1954 Chevrolet'en netop fordi hans andre gamle biler er gamle biler, der ikke alle er velegnede til længere køreture. Her skal Chevrolet'en bruges flittigt, den kan jo netop følge dagens moderne trafik, og den er mere komfortabel i dårligt vejr, som vi jo har rigeligt af her i Danmark.

Henning er en af idémændene bag den lille klub - Stumperne - på Fyn, der bl.a. arrangerer et træf ved Ålsbo Lystfiskersø ved Årup hver sommer i juni måned. Stumperne har ca. 20 medlemmer, der hygger sig sammen med madpakketure m.v.

Vi siger tak til Henning og Birthe fordi vi måtte kigge indenfor.





40 års jubilæum og nu aktiv pensionist



Ole Emil Riisager, Bilhistorisk Tidsskrifts utrættelige redaktør gennem mange år og Radioavisens kendteste oplæser nogensinde, fejrede 1.10 både 40 års jubilæum hos DR og går samtidig på pension.

Ole Emil Riisager tiltrådte for 40 år siden som udlandsmedarbejder og oplæser ved det der dengang hed Pressens Radioavis. Til november fylder han 67 og derfor kalder pensionisttilværelsen.

Den 30.9. kl 18.00 hørte vi for sidste gang den fine og så velkendte stemme, der for os alle er næsten uadskillelig med DR's radioavis. Det bliver svært at erstatte Ole Emil Riisager. Få har evnen til at læse en

svær tekst så den flyder nemt og forståeligt, ikke underligt at Ole Emil Riisager blev så kendt og nærmest synonym med Pressens Radioavis.

Kære Ole Emil det bliver aldrig det samme at høre Radioavisen.

Vi i DVK glæder os til gengæld over at Ole Emil er gået på pension og som han udtrykker det, imødeser han en aktiv pensionisttilværelse og det håber vi betyder, at han får tid til rigtigt at pleje Bilhistorisk Tidsskift.

Den øvrige redaktion og bestyrelsen i DVK, på alle medlemmers vegne, ønsker dig tillykke med 40 års jubilæet og med en god og aktiv pensionisttilværelse.

Redaktøren

Frækt tyveri af veteranbil ved højlys dag

Kørte midt på eftermiddagen op foran gården med autotrailer og stjal familiens klenodie, en Ford V8 fra 32, der af ejeren var købt som ny i 1933.

Er turen nu også kommet til Danmark? Vi har hørt om det fra udlan-

det. Professionelle tyvebander foretager organiserede veteranbiltyverier. Vi håber ikke det er tilfældet og at dette frække tyveri er en enkeltstående historie.

Vi er blevet opfordret til at bringe en efterlysning og omtale. Denne opfordringen er kommet fra Søren Markdal, Dansk Vintage Motor Club. Vi har tilladt os at forkorte Søren Markdals brev lidt.

Gode Venner

Vi har i dag fået en henvendelse fra Peter Offersen, Over Fussingøvej 26, 8900 Randers, tlf. 8645 4089. Hele familien er i oprør over tabet af deres klenodie, en Ford V8 1932, 4-dørs, farve mørkeblå, der er blevet stjålet lørdag den 25. september fra en landejendom ved Lånnum, Stoholm i Fjends kommune, mellem Viborg og Skive.

Vidner har set at bilen blev kørt bort på en autotrailer lørdag eftermiddag. Bilen har været hos samme ejer siden 1933.

Der er naturligvis indgivet politianmeldelse.

Med venlig hilsen
Søren Markdal



„spinder som en kat“

Siger Kai Wredstrøm fra Klippinge efter at han har givet sin Anglia fra 1960 og sin MG Montego fra 1986 MT-10. Kaj tilføjer „længere pr. liter og væsentlig mindre olieforbrug, - så hvis du vil glæde din bil og din pengepung, så se at komme i gang med MT-10, så bliver du garanteret lige så glad, som jeg er.“

Ovenstående er citat fra et brev vi har modtaget fra Kai Wredstrøm.

Med MT-10 Beskytter du optimalt motor, gearkasse m.m. mod slid, forlænger levetid, reducerer olieforbrug, kører længere pr. liter og reducerer støj fra f.eks. gearkasse.

MT-10 behandler metallets overflade og nedsætter friktion og slid til det absolutte minimum. Til nye såvel som slidte motorer, gearkasser, lejer m.m. MT-10 kan redde dig for dyre reparationer eller effektivt forlænge levetid for dele der er svære eller umulige at skaffe. Blandbar med så godt som alle olietyper i forhold 1:20 (5%). Fås i f.eks. 250 ml nok til 5 liter olie. Vejl. pris 349,-

Særligt tilbud: 250 ml spar kr. 84,- kun kr. 265,-

ring og bestil
32535922

Gratis

Ring og få tilsendt gratis prøve på MT-10 TM og test selv MT-10TM's enestående friktions-reducerende evne.

MT-10TM er billigt i brug. En påfyldning holder op til 50.000 km. Vil du vide mere? ring efter gratis brochure og læs om MT-10TM og de andre specialsmøreprodukter med MT-10TM.

Steffen Frølich ApS Lindevej 6 2791 Dragør. 3253 5922
e-mail: sfrolich@post6.tele.dk



Elsker ... Elsker ikke, Elsker...

Mange ryster sikkert på hovedet ... en lille Morris Minor, dem er der da mange af, og dog, med split screen for og lille bagrude, så reduceres antallet ... og så i sort, det er sgu- da forførende.

- Det benyttede den lille sorte sig tit af, vi havde samme temperament, lige hidsige, og det passede fint, den var utrolig kvik, hurtig i bytrafik ... drillede tit bimmerdrengene i krydsene, hvor den tog dem intetanende i optrækket...bare pragtfuldt! Eller den dag hvor den klemte mig op ad garagedøren ... bare fordi jeg nævn-te, at nu ville jeg sælge den.

Altså et ømtåleligt område at bevæge sig ind på.

Vi har nemlig været igennem mangt og meget i vort snart 15-årige sam-liv.

Det var derfor et modigt skridt ... måske en forræderisk handling, så-dan at sætte den til salgovre hos Mr. Morris ... hvor ellers. Et nyt forhold spøjte ... nej nej ikke en yngre mo-del, slet ikke, alderen var faktisk ikke noget problem ... næææe en stør-re, mere attraktiv model var på banen...og det var fristende, af sam-me fine familie endda, en formildende omstændighed skulle jeg mene!

Nu er jeg ikke den nemme-ste at leve sammen med ... indrømmet, behandler heller ikke altid mine tjenende ånder lige godt.

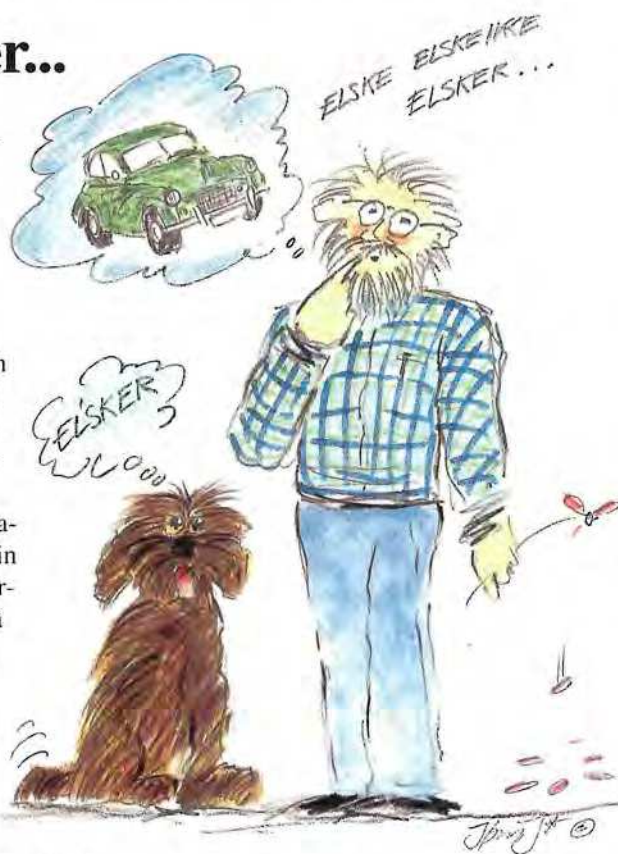
Den lille sorte blev brugt, næsten dagligt skulle den betjene min samlever med en tur i skoven - også en bestemt fyr... så det gik ikke stille af.

Den lille sorte havde jo status af direksionsvogn ... min samlever var direktionen derfor, alligevel var her også opstået et nært forhold så det var lidt af en proces, det med at skulle sælge!

Mandag morgen ...

lige midt i rund-stykkerne og avisen, lyder der pludselig en kimen, og en stemme forkynder på syngende fynsk... sagen er i orden, du er blevet skilt ... den lille sorte var blevet solgt!

Ubs - hvilken overraskelse ... mere kaffe, 15 uforglemmelige år var pludselig historie, det var svært at absorbere.

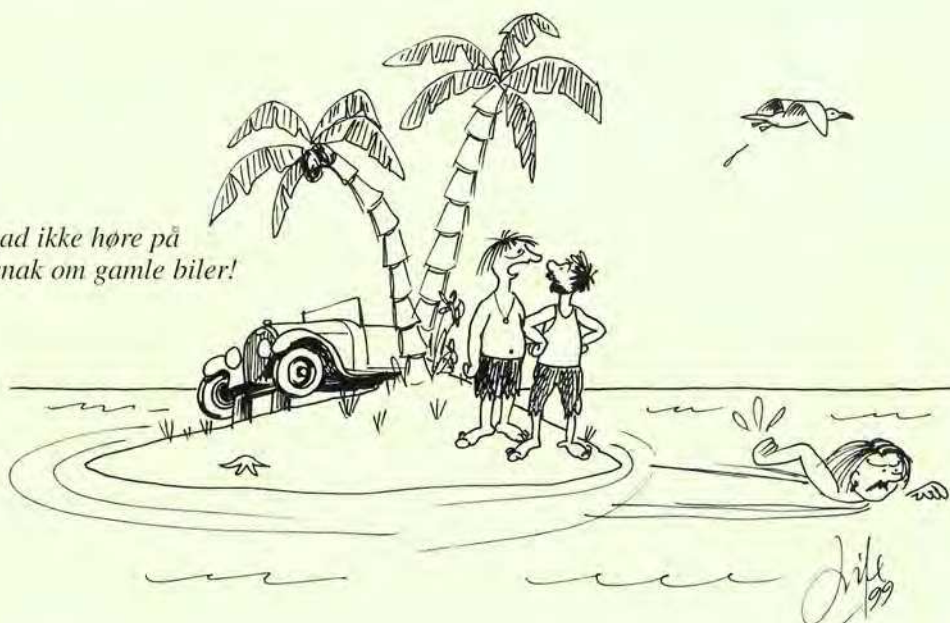


Hvad gør man så ... en kontakton- nonce sådan.

Og et nyt forhold er indledt ... en magen til, lidt ældre, lidt pænere på overfladen...altså en finere make-up i en smuk grøn farve ... så nu kører det fint derudaf igen.

Jørn Jakobsen

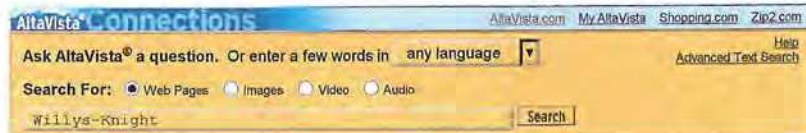
- Hun gad ikke høre på al den snak om gamle biler!





Prøv at søge på en bil du er interesseret i.

F.eks. noget så speciel som Willys-Knight. Du kan bruge en af de mange søgemaskiner. Jeg brugte www.altavista.com. Resultatet, ikke mindre end 170 websider med Willys Knight. Går du videre ind på disse sider kommer du hurtigt langt omkring hvad angår Willys Knight.



Der var køb og salg, chatsider, reservedele, bøger og meget mere om Willys Knight. Derudover indgang til meget andet om veteranbiler, museer, forhandle-

re, private salgsannoncer, boghandlere med veteranbillitteratur.

Diverse interessante internet adresser som vi har besøgt.:

- www.kienle.com
- www.racecar.co.uk
- www.stanleymann.co.uk
- www.carnet.co.uk/rallyoffice
- www.bca-auctions.co.uk
- www.londonmotorshow.co.uk
- www.carscene.com
- www.motorbooks.co.uk
- www.uunet.be
- www.website.lineone.net~mercman
- www.blackhawkcollection.com
- www.classic-carauktion.com
- www.fastpast.com
- www.oldtimergalerie.ch
- www.snetterton.co.uk
- www.brands-hatch.co.uk
- www.lemans.org



Oplev 1967 F1 sæsonen

Hvis man hører til dem der mener, at rigtige F1 biler er dem der kørt af Jackie Stewart, Hill og alle de andre i 60'erne, så er der nu mulighed for at lege med. Et nyt spil til pc'en giver en troværdig og ikke mindst sjov og underholdende indsigt i løbet. Spillet er på sin vis et traditionelt bilspil. Forskellen ligger i at man følger 1967-sæsonens program og kører i tidens biler. Så valget er frit mellem McLaren, Lotus eller Ferrari, alt efter hvad man ønsker. Det bedste er næsten lyden af de dejlige motorer. Så med et godt grafik-kort og lyd-kort kan oplevelsen blive ganske overbevisende. Spillet hedder "Grand Prix Legends", og kan fås hos de fleste større computerbutikker. Ellers prøv på www.datapalle.dk, hvor det kan købes for 249,-.

Sælg/køb bil på nettet

En billig og nem måde enten at købe eller sælge gamle bil på er at prøve på nettet. Her tilbyder en række mere eller mindre kommercielle sites køb/salgsmuligheder. Fordelen ved disse steder er at det er private og ikke forhandlere (de har ofte deres egne sider), så det er i bund og grund det samme som at købe og sælge i VT. Modsat annoncer her i VT er der ofte flere oplysninger og billeder af bilen, der er til salg. Prøv og kigge på bl.a. Historisk Motor Sport's hjemmeside (som ellers også er et besøg værd alligevel) på www.hms.dk eller på de lidt større udenlandske som eksempelvis E-bay, www.ebay.com. Sidstnævnte er egentlig en net-auktion, men der er også mulighed for direkte kontakt med sælgerne.

Folkets diktators biler

Hører man til den kategori der godt kan lide at ens bil har en lidt interessant historie, skal man kigge ind på www.ceausescu.ines.ro. Her finder man som navnet antyder den rumænske diktator Nicolau Ceausescu gamle bilflåde sat til salg. Siten er utrolig rig på billeder og præcise data om de enkelte biler. Har det interesse skal man dog skynde sig, da nogle af bilerne allerede er solgt. Mest spektakulært er en gammel bus; specielt indrettet til rullende kontor og palads for den gamle diktator i tilfælde af atomkrig. Der er også et par mere almindelige vesteuropæiske biler til salg bl.a. et par Mercedes'er.

df@popw.dk



OPEL OLYMPIA P1 Caravan årgang 1959

Denne MÅNEDENS BIL vækker minder hos rigtig mange. Det var den mest solgte stationcar i 50'erne og 60'erne, for slet ikke at tale om den identiske personbil.

Tekst og foto: Hans Pedersen





Ægte 50'er stil med panoramaforrude og ratgearskifte.

Mange håndværkere købte denne OPEL på gule nummerplader, andre købte den på de såkaldte "papegøjeplader", d.v.s. en stationcar med afblændede sideruder, men med bagsæder. Personbilen kunne leveres med 2 eller 4 døre.

For at se en helt original OPEL OLYMPIA/REKORD P1 stationcar årgang 1959 har vi besøgt Peter Anthonen i Hjortsvang ved Tørring, i nærheden af Vejle.

Han er den lykkelige ejer af månedens bil, der kun har haft 3 ejere før ham.

Den første ejer boede i Herning, men allerede efter 1-2 år blev bilen solgt til København, hvor den kørte indtil 1963. Da blev den købt af en mekaniker i Herning, der kørte i bilen indtil 1995. Inden han solgte den til Peter havde den rundet 210.000 km. Mekanikeren betalte i 1963 kr. 10.800,- for bilen, der er født som original stationcar. Peter synede bilen uden at reparere noget som helst, og har siden kørt ca. 20.000 km. I sommeren 1999 kørte Peter den gamle Opel Caravan til Rüsselsheim i

Tyskland, hvor Opel jo fejrede 100 års jubilæum. Det blev til 2.000 km – og naturligvis uden problemer af nogen art.

Som tidligere nævnt er bilen helt original – har aldrig været restaureret. Lakken er stadig den originale, en form for metallak, uden dog at være metallak som vi kender det i dag. Den originale motor er stadig monteret i bilen, ligesom sæder og indtræk ej heller har været rørt i de efterhånden 40 år, der er gået siden den løb af samlebåndet.

Forkromningen er også original, og den er efter 40 år næsten som ny.

Denne Opel Olympia P1 var fremme som årgang 1958, 1959, 1960 og 1961, hvorefter den blev afløst af model P2. Man kunne vælge 2 motorstørrelser, nemlig 1500 og 1700 cm³. Senere kom der en skrabet udgave med en motor på kun 1200 cm³. Udvendig fra kunne man kende denne på sidelisten, der IKKE havde "knækket" nedad ved baghjulet. Listen på model 1200 kørte ligeud fra for til bag.



DA 25 464 med sine originale sorte nummerplader.



En lidt interessant historie er der om denne skrabede 1200 model. I 1961/62 hvor Opel P1 blev afløst af Opel P2, havde fabrikken fremstillet alt for mange karrosserier til model P1 og alt for mange motoren på 1200 cm³.

Det betød at man helt frem til 1963-64 faktisk kunne købe en fabriksny Opel P1 1200 sideløbende med den nye model P2. Det var naturligvis vanskeligt at sælge denne gamle model men ved at reducere prisen nogle gange samt montere den med autoradio, da lykkedes det til sidst.

Undertegnede har faktisk haft kontakt med en autoforhandler fra den tid, der kan fortælle, at han på et tidspunkt havde en Opel P1 indregistreret første gang i 1964, hvor selv den efterfølgende model P2 allerede var blevet afløst af A-modellen, der jo kom frem i 1963.

Tilbage til vor gode P1-model fra 1959. Her i 1999 starter, kører og lyder den stort set som dengang i 1959.

Peter fortæller, at uanset hvor han færdes med Opel'en, da er der ALTID nogen der tydeligt husker denne P1-model. Som Peter siger: Alle kender nogen, der har haft en P1. Engang Peter benyttede bilen på en campingtur, og en sen aften kørte ind på en campingplads, da kom der en mand farende. Jo, han skulle lige se, om det ikke var en Opel P1, han havde hørt komme kørende – og det var det jo absolut.

TEKNISKE SPECIFIKATIONER:

Motortype	Topventilet
Cylinderantal	4
Boring	85 mm
Slaglængde	74 mm
Cylindervolumen	1680 cm ³
Kompressionsforhold	7.25:1
HK ved 4300 omdrejning/min.	63
Antal gear	3 ratgear, alle synkroniserede
Batteri	6 volt
Kølesystem	8 liter
Benzintank	40 liter
Motorolie	3 liter

Egenvægt	980 kg
Største længde	4433 mm
Største bredde	1616 mm
Største højde	1580 mm
Frihøjde	190 mm

Dæk	6.40-13
-----	---------

Benzinøkonomi	13 km/l ved 80 km/t, 11 km/l ved 100 km/t
---------------	--

Priser i 1959:

Opel Caravan Stationcar:

På sorte nr.plader kr. 21.003.00

På papegøjeplader kr. 16.441.00

Personbil 2 dørs kr. 19.804.00

Og det var dengang vægtafgiften var kr. 150.00 pr. år.

Peter har flere modeller Opel på lager. Foruden et par 2-dørs personbiler har han en sjældne 4-dørs model, som bliver hans næste projekt.

Ude i fremtiden venter en Opel P2 Pickup, en meget sjældne Opel.

Nå – efter vor lille testtur i den gamle Opel Caravan går turen hjemad igen. Og endnu en gang må man konstatere, hvor fascinerende det er at bevæge sig tilbage i tiden, at køre i biler fra dengang man var en lille dreng.

Hjemme hos Peter går vi i gang med at studere de nye "gamle" brochurer fra 1959, hvilket er særdeles interessant. Foruden at

fotografere biler til brug i en brochure, da gjorde man meget brug af tegninger. Ved at kigge i gamle FDM-blade fra dengang, da ser man mange annoncer for biler, der netop er tegnet.

Efter et lille studie med gamle brochurer siger vi tak til Peter og hans fine gamle Opel P1.

Miss model 59 Opel beskuer glad sine seneste tøjindkøb - fra en af sine originale salgsbrochurer.



DVK



Lak og krom original og næsten som ny efter 40 år.

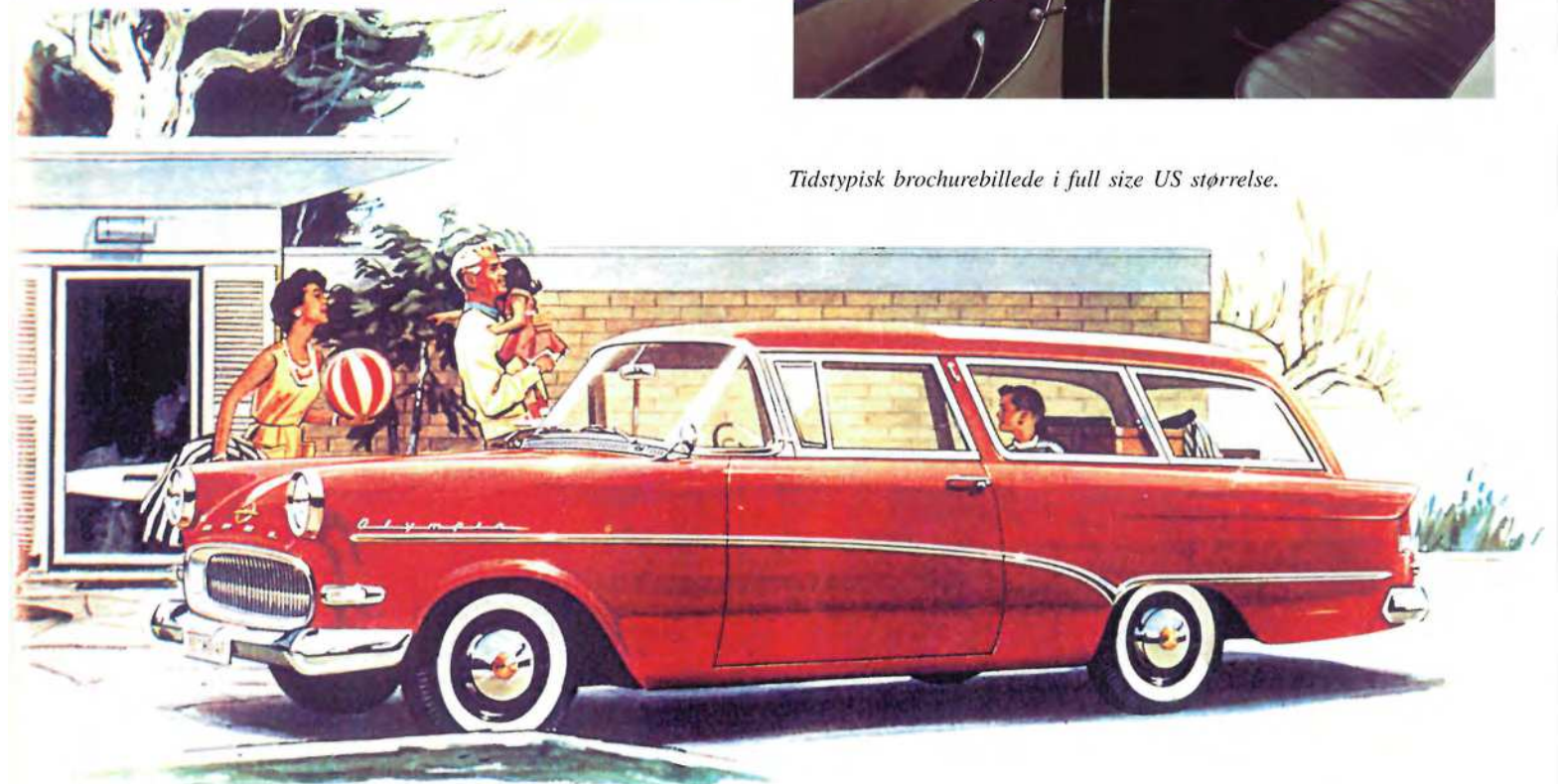
Aldrig restaureret og med urørt original motor.



Sæder og indtræk aldrig rørt og stadig i perfekt stand.



Tidstypisk brochurebillede i full size US størrelse.

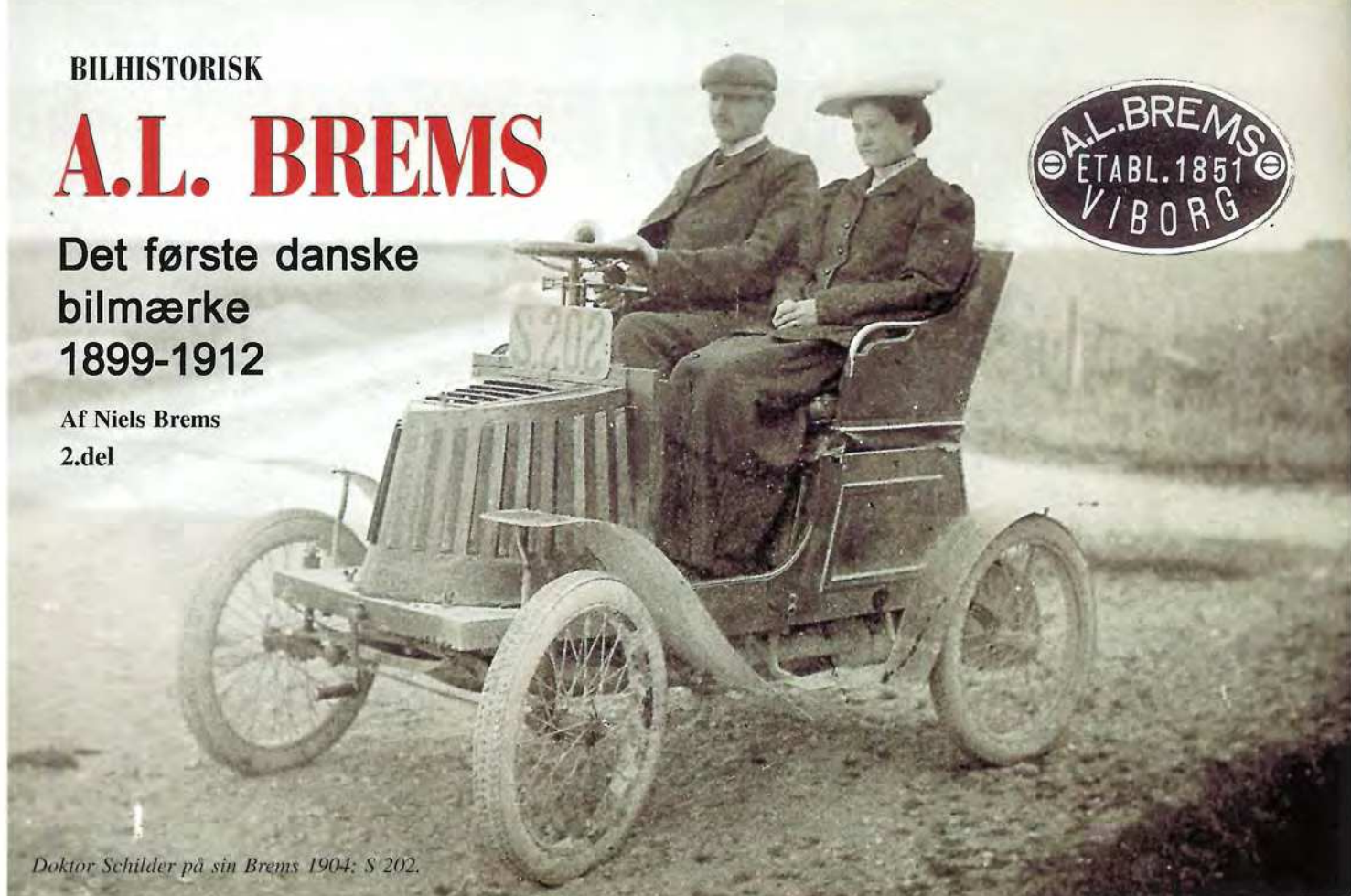


BILHISTORISK

A.L. BREMS

Det første danske
bilmærke
1899-1912

Af Niels Brems
2.del



Doktor Schilder på sin Brems 1904: S 202.

BREMS Nr. 6, 1904.

Ry Andersen giver dette nummer til en ombygget quadricycle, formentlig en fransk ROCHET. Da alle øvrige vogne i rækken er 100% BREMS, og da vi ikke kender arten og omfanget af quadricyclens ombygning, bør den udelades af nærværende liste, så meget mere som den ny liste når det antal BREMS vogne - otte - som Jakob BREMS husker, da han taler med Ry Andersen. Vi kan nemlig give 6.-pladsen til en vogn, som Ry Andersen ikke kendte, da han i 1969 skrev „Danske Biler“.

Bilhistorisk Tidsskrift (15) har i 1971 fremdraget en artikel fra Motor 1906 om lægers brug af biler og motorcykler, hvori findes et billede af dr. Schilder, Tømmerby ved Thisted, kørende på en BREMS-vogn, hvis ydre bekræfter, at denne vogn er BREMS nr. 6: Den ligner BREMS nr. 4 og nr. 5 i stel med uaffjedret bagende og tværfjeder foran og med lodret styrestamme. Men der er også forskel: den har kun sæde for to personer, fordi den i stedet for forsædet har et dæksel med store ventilationsåbninger hele vejen rundt og på oversiden. Det dækker uden tvivl et køleaggregat. Endvidere har styrestam-

men fået et cirkulært rat i stedet for en tværgående styrestang. Hjulene er lidt kraftigere, men fremdeles med tynde ståleger. Den har startersving på forenden, men man skal ikke af den grund tro, at den har motoren foran.

Ry Andersen har i samme nummer af Bilhistorisk Tidsskrift kommenteret billedet, og kan citere en søn af dr. Schilder for, til Thisted Amtstidende 14. februar 1967 at have fortalt at vognen under bagsædet havde en vandret liggende 1-cylindret motor, som trak direkte på baghjulene. Vognen må være købt i 1904, for

Schilder fortæller i forbindelse med kørsel i kaneføre, at han ikke har haft problemer hermed i de to år han har kørt med vognen. Hvor længe han har brugt den og dens videre skæbne er ukendt.

BREMS Nr. 7, Model 1907.

For denne vogn er bevaret et sæt af 22 perfekte tegninger, alle tegnet af Holger Brems og dateret imellem 7. august 1906 og 22. juli 1907. Holger var tredje søn af Julius Theodor Brems, han var i lære på værkstedet, da de første vogne blev lavet, havde været på valsen i Tyskland og



Brems nr. 7, 1907, „Den Lille Røde“ foran Viborg domkirke i 1910.



Niels Brems har fremstillet modellen af „Den Lille Røde“ i målestokken 1:17. Den er lavet af messingplade, dog er køleren af et stykke massivt rustfrit stål. De andre blanke dele er forniklet messing. Motorhjælmen er ud i ét stykke og gællerne er gjort med en dorn, et dobbeltværktøj som Brems selv fandt ud af. Det tog en dags øvelser og mange kasserede stykker messing-blik før gællerne var helt ensartede på begge sider af motorhjælmen. Illusionen af trådhjul er gjort ved hjælp af plexiglas, som de korrekte krydsende eger er indridset i. Da det var færdigt blev Brems klar over at der også måtte være nipler på egerne - og det kom der så. Hjulenes gummi er O-ringe som tilfældigvis passede i størrelsen.



var vendt tilbage til Viborg, da Åge og Jakob forlod byen for at starte egne virksomheder i Silkeborg og Kolding i 1905. Holger var 23 år, da han blev mester for vogn nr. 7. Ovennævnte tegningssæt er ikke komplet, blandt andet mangler karrosseri, køler og motorhjelm, men der er megen information om stel, motor og kraftoverføring.

Vogn nr. 7 blev den første BREMS med motoren foran. Motoren var 2-cylindret og vandkølet med stor, lodret køler imellem forhjulene, boring 85 mm, slaglængde 90 mm, slagvolumen 1.020 cc, 9 hk, 3 gear frem, ét bak.

Affjedring for og bag var halvelliptiske bladfedre, hjulene var 700x80 mm, sporvidde 110 mm. Tandhjulene i gear og differentiale løb i olie i hver sin tæt-pakkede støbte kasse. I det ydre var der lagt vægt på kvalitet og finish: „Elegant udførelse, Lakering Rød med Linier“. Pris 2.600 kr. incl. lygter, signalhorn, værktøj og reservedele. Alt i alt en fin lille vogn, langt mere tidssvarende end sine forgængere, omend næppe på højde med de bedste fra udlandet.

Jakob Brems fortæller i 1965 til Ry Andersen (9): „Kedeligt at jeg ikke har et billede af den, for den brugte

min far længe“. Måske blev den, i modsætning til de foregående 6 vogne, aldrig solgt, men beholdt til eget brug, enten som en luksus man kunne tillade sig, eller fordi man ikke fandt en køber til den.

Ry Andersen har i „Danske Biler“ side 31 en tegning af „Den Lille Røde“ dateret 22. juli 1907. Nu er fotografiet af nr. 7 fundet blandt efterladte papirer fra Jakob Brems' yngste søn Julius af Julius' datter Ulla Brems. Bag på dette billede har Julius Brems skrevet:

„Den Lille Røde“. Bedstefar Julius

Th. Brems byggede selv denne bil nr. 7. Med en anden pen er senere, måske meget senere, nr. 7 rettet til 8 og der er tilføjet „1910 Den sidste“.

Som det vil fremgå af det følgende, er den originale påskrift nok rigtig, rettelser og tilføjelser derimod forkert. Ifølge Ry Andersen (9) har Jakob Brems bag på et aftryk af billedet fig. 8 skrevet: „Vogn 07 ombygget til varevogn“. Der ses da også mange lighedspunkter med „Den Lille Røde“ i chassis, hjul, køler, ratstamme, pedaler og håndgreb. Med forlænget stel og påbygget varekasse er vog-



Brems model 1907 ombygget til varevogn for bagermester Chr. Kragh, Sjællandsgade 92 i Århus. Indregistreret til ham 12/9 1912 under X 164, afmeldt 4/120 1915 som „nedbrændt eller ophugget“.



BILHISTORISK

nen ændret så meget i udseende og anvendelse, at det er naturligt at betragte den som vogn nr. 8.

Om vognens videre skæbne vides kun lidt. Ry Andersen har i politiets register under X 164 fundet følgende lakoniske tilføjelse: „Blev straks ubrugelig. Afmeldt den 4. Oktober 1915 som nedbrændt eller ophugget.“ Tre forskellige forklaringer på dens endeligt tyder på gætterier. Kort efter, 1. december 1915, registreres en BREMS vogn som X 1244 for automekaniker C.C. Abel, med samme cylinderstørrelse som bagerbilen: 85x90 mm. Kan forklaringen være, at bagerbilen efter ovennævnte havari - af ukendt art og omfang - er blevet repareret og måske ombygget til et tredje liv? Der er i hvert fald ingen anden kendt BREMS vogn, der passer ind i billedet her. Ry Andersen forfølger dette spor til endnu to ejere (9): I maj 1916 til cykelhandler Jørgensen i Ans, og i oktober 1916 til ejendomshandler Kjær Jensen, adresse ukendt, vognens videre skæbne ligedes.

Betjeningsorganerne i BREMS Type A.

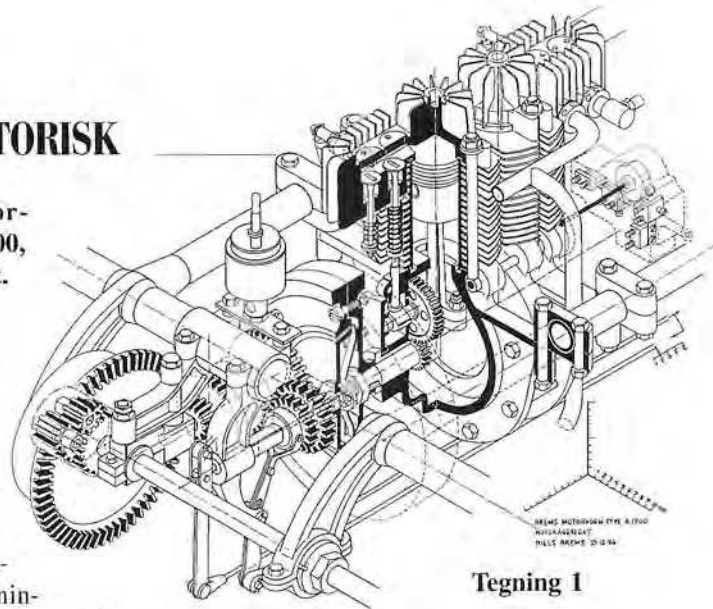
1. Start af motoren sker fra førerpladsen med håndhjulet ved højre armlæn.
2. Håndbremsen sidder lige foran håndhjulet. Den har en fjedrende pal, så den bliver stående tilspændt, indtil håndgrebet foran bremsestangen trækkes ind.
3. Gearstangen sidder inde ved styrestammen. De tre stillinger - fri, 1. gear, 2. gear - ligger på en række, og en pal, der udløses med et lille håndgreb foran gearstangen, fastholder stangen i hver af de tre stillinger.
4. Fodbremsen sidder i gulvet helt til højre.
5. Koblingspedalen sidder i gulvet til venstre for styrestammen.
6. Der er ingen reguleringsgreb på styrestammen.
7. Farten reguleres med et håndtag, der løber på en cirkelbane under starthåndhjulet. Det styrer indsugningen fra karburatoren.

BREMS motorvogn Type A, 1900, motoraggregatet.

tegning 1 er konstrueret ud fra 11 bevarede tegninger dateret fra 24/7 1899 til 3/11 1899 og signeret af Åge Brems og/eller Jakob Brems. Tegningerne er velbevarede og letlæselige, selvom de bærer præg af at være brugt på værkstedet. Målsætningen er yderst sparsom, men viser at tegningerne er målfaste. Samlingstegninger, anvisninger for samling og tolerancer mangler totalt. Tegning 1 er tegnet isometrisk, dvs. med samme målestoksforhold på de tre akser frem/tilbage, højre/venstre og op/ned. I bageste cylinder er indlagt to lodrette snit, som mødes i cylinderens centerlinje, et tværgående, der går ud til og med fastspændingen på højre langsgående stelrør, og et langsgående, der går bagud til og med svinghjul og kobling. I kronhjulet er tegnet et kikhul, hvorigennem det ene par planethjul og højre bagakseltandhjul kan ses. Venstre bagakseltandhjul kan skimtes under det bageste planethjul. Stallets bageste tværrør er brudt for at vise „klumpen“ af tre gearhjul på koblingsaksleens firkantstykke, det lille 1. gearhjul kan netop skimtes bag det store 3. gearhjul. De tilsvarende tandhjul på spidshjulsakslen er mere eller mindre skjult bag steddele, men deres konturer er tegnet med streglinjer. Tændingsapparatet på motorens forende er trukket fri af motoren, og dets bundplade er fjernet for at vise de to kontaktsæt.

Motoren:

Motoren er 2-cylindret, luftkølet og firetakts. Stemplerne går i modtakt: når nr. 1 går i top går nr. 2 i bund, det tager brodden af vibrationerne, selvom stemplerne ikke er afbalancerede. Krumtaphuset er støbt i aluminium i to halvdele, der mødes mellem cylindrene. Det er halvt fyldt



Tegning 1

med olie, som smører alle bevægelige dele uden oliepumpe.

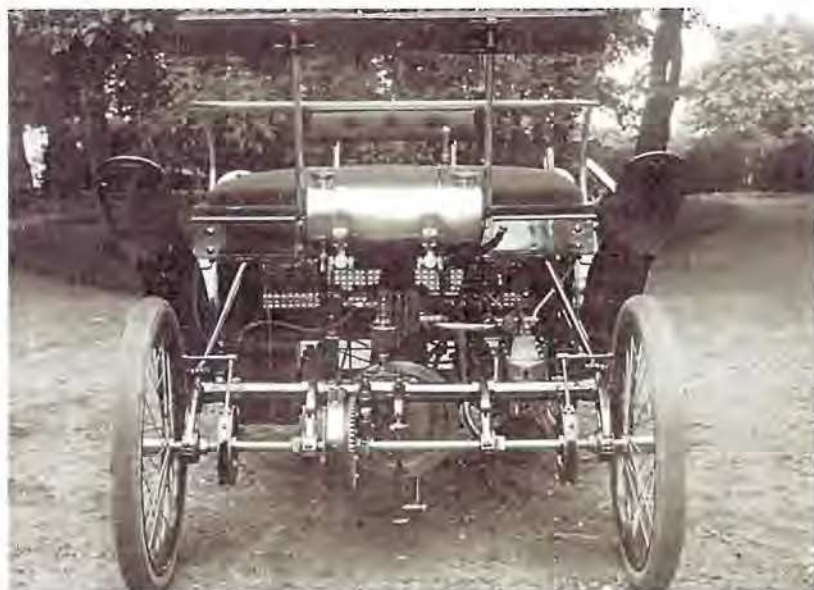
Krumtappens midterkrank er en skive, som bærer et primært svinghjul af støbejern. Det fylder hele husets tværsnit og levner ikke plads til en gennemgående knastaksel til ventilstyring. I stedet bærer krumtappaksel i hver ende et 20-tandshjul, som driver et 40-tandshjul på en kort knastaksel, hvis knast åbner udstødsventilen i den nærmeste cylinder. Indsugningsventilerne har bløde fjedre, der justeres således at ventilerne åbner villigt når stemplerne suger, og lukker villigt under kompression, forbrænding og udstødning.

Til den forreste knastaksel er koblet et kontaktskifteapparat for den elektriske tænding. De to kontakter bevæges af den samme knast, der er 90 grader mellem dem, så der er skiftevis én takt og tre takter mellem to tændinger, som der skal være når stemplerne går i modfase. Kontaktfjedrene er stelforbundne, kontaktskruerne isolerede og ført ud til klemskruer på forsiden af dækslet. Kontakterne slutter og bryder primærstrømmen til hver sin induktionsspole. Hele apparatet kan drejes lidt om akslen så tidligere eller senere tænding kan indstilles.

Ventilsæder og -styr er støbt i ét stykke med topstykket. Der er derfor overfor ventilerne - et par skrueprop- per, som let kan tages ud når ventilerne skal slibes.

Kobling og gear.

Svinghjulet er delt i to dele, spændt sammen om en koblingsskive, der udvendigt er konisk afdrejet og påli-



Brems type A bagfra, fotograferet af Chr. E. Jørgensen.

met en 5 mm tyk læderbelægning som passer i en tilsvarende konus i svinghulets bageste del. To kraftige bladfedre hviler med enderne på svinghulets forreste del og trykker på midten igennem et kugleleje på koblingskiven, så fjedertrykket ligger på læderbelægningen. Frikobling sker ved at en vægtarm bagest på aggregatet fra førerpladsen kan trækkes fremad, så den trykker koblingsakslen frem mod tryklejet og dermed frigør trykket mellem koblingskive og svinghjul.

Gearudvekslingen ligger mellem koblingsakslen og spidshjulsakslen. På sidstnævnte sidder tre tandhjul med aksellejerne i de to mellemrum, mens de tilsvarende tre tandhjul på koblingsakslen sidder tæt sammen i én klump, der fra førerpladsens gearstang kan føres frem og tilbage på akslens lange firkantstykke. En pal på gearstangen markerer stillingerne; 2. - fri - 3. - fri - 1. Skift fra 1. til 2. gear har været vanskeligt, fordi 3. gearshjulet skal bringes forbi sin makker inden 2. gearet kan gå på plads. Måske har man helst undgået dette skift, enten ved at gå direkte fra 1. til 3. gear, eller ved at starte i 2. gear.

Udvekslingen fra spidshjul til kronhjul er 5:1, hjulomkredsen ca. 2.6 m (28x2½"), det giver følgende data for gearingen:

Gearhjul, kronhjul og spidshjul er ikke indkapslede eller afdækkede, de må jævnligt skylles rene for vejsnavs og smøres. Hertil findes et håndbetjent oliereservoir på toppen af aggregatet, det skal også bruges jævnligt på længere ture.

Differentialet.

Differentialet er indbygget i en kapsel på kronhulets bagside. Her ligger overfor hinanden med godt en tandlængde imellem to 20-tandshjul fastgjort på firkanter på hhv højre og venstre bagakselhalvdel. Disse to tandhjul er sammenkoblet af to ens par af 8-tands planethjul, lejret på tappe i kronhjulskapslen, på den måde at det ene planethjul i hvert par er koblet til det ene bagaksel tandhjul, men har frigang overfor det andet. Det andet planethjul omvendt, mens de to planethjul er i indbyrdes indgreb på den del af deres tandlængde der er ud for mellemrummet mellem bagaksel tandhjulene.

Virkingen af dette differentiale er den samme som den der opnås med koniske bagaksel- og planethjul: at overføre motorens moment til begge baghjul uanset eventuel forskel mellem baghjulenes hastigheder.

Motorens data.

Med boring 72 mm og slaglængde 76 mm er slagvolumen 618 ccm. Volumenet over stempel i top er ca. 100 ccm og kompressionsforholdet ca. 4,1:1. Største effekt er specificeret til 3½ hk, uden angivelse af omdrejningstal. Største hastighed er specificeret til 3½ mil (26 km) i timen. I 3. gear løber motoren ved denne hastighed 1000 omdrejninger pr. minut. Om dette just er omdrejningstallet for største effekt kan vi ikke vide, men det er næppe meget forkert.

BREMS model 1907, motor, transmission og chassis.

Tegning 2 er konstrueret ud fra 22 bevarede tegninger dateret fra 7/8 1906 til 22/7 1907, alle tegnet af Holger Brems. Den er tegnet isometrisk, dvs med samme målestoksforhold på de tre hovedaksler frem/tilbage, højre/venstre og op/ned.

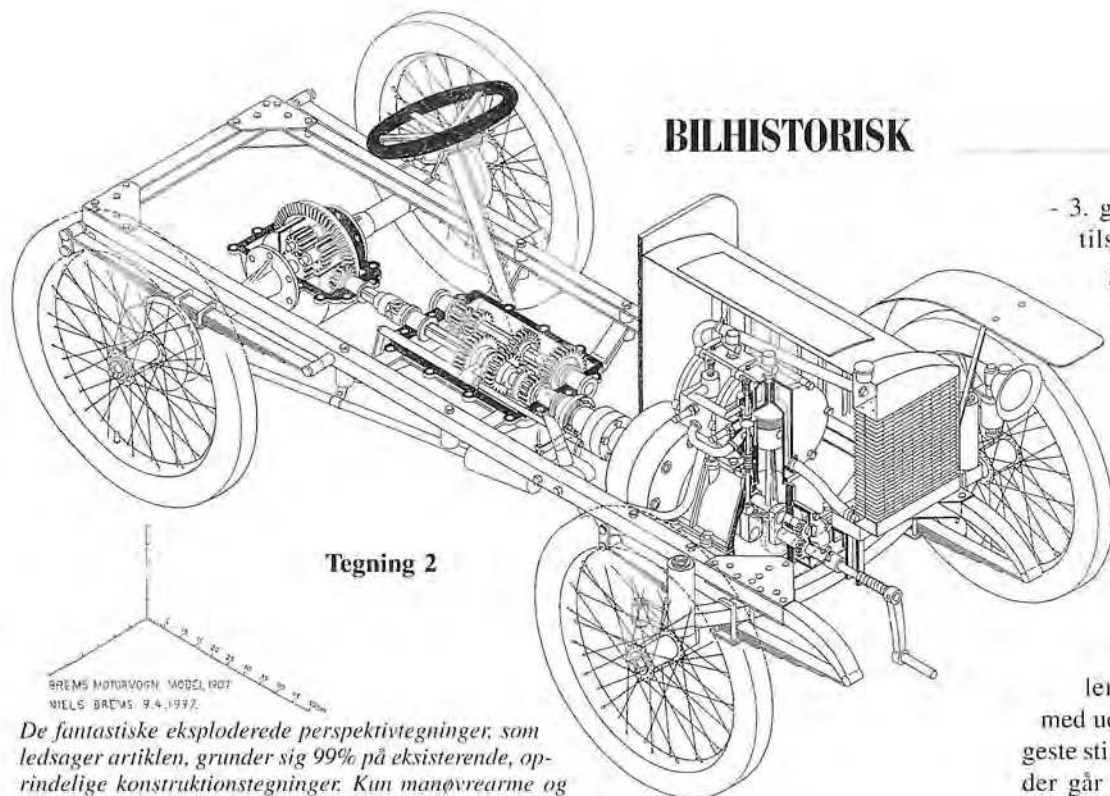
I forreste cylinder er indlagt to lodrette snit, som mødes i cylinderens centerlinje. Krumtap, plejlstang, stempel og ventiler er ikke snittet, men knastakslen er snittet foran forreste knase, og dens tandhjul er vist med streglinje. Det langsgående snit omfatter køler, forbrædt og motorhjul.

Gearkasse og differentiale er vist med de øverste halvparter aftaget. Benzintank, karburator, tændingsanlæg, manøvreorganer og styretøj er ikke vist, der findes ingen tegninger af disse dele.

Motoren

Motoren er 2-cylindret, 4-takts og vandkølet. Stemplerne går i modtakt for at tage brodden af vibrationerne uden afbalancering af hvert stempel. Boring er 85 mm, slaglængde 90 mm, slagvolumen 1.028 ccm. Største effekt er 9 hk, men største om-løbstal er ikke specificeret.

Gear	tandantal		motoromdr./omdr.af			fart km/t ved 1000 omddr./min.
	kobl.	sp.hjul	sp.hjul	baghjul	1000 omddr./min.	
1.	12	36	3.00	15.00	10	
2.	18	30	1.67	8.33	18	
3.	22	26	1.18	5.9	26	



Tegning 2

BREMS MOTORVORN, MODEL 1907
NIELS BREMS 9.4.1897.

De fantastiske eksploderede perspektivtegninger, som ledsager artiklen, grunder sig 99% på eksisterende, oprindelige konstruktionstegninger. Kun manøvreamme og trækstænger til kobling og gear er gøtværk, men har næppe været meget anderledes. Brems tegner, som han siger, på gammeldags maner med rørpen og skabeloner.

Hver af de to cylindre er støbt i ét stykke med toplukke, ventilkammer og et cirkulært bælte, der danner kammeret for kølevand. Cylindrene sammenspændes med cirkulære flanger, og der er cirkulære endedæksler for og bag med tilgang og afgang for køleren. Det samlede cylinderaggregat har form som en tønne, der ligger oven på krumtaphuset. Der er ingen vandpumpe, kølingen kommer først i gang efterhånden som cylindrene bliver varme, så varmt vand stiger op til køleren og afkølet vand løber tilbage til motoren.

Krumtaphuset er støbt i aluminium som en øvre og en nedre halvpart, der mødes i et vandret plan gennem krumtappens akse. Krumtaphuset er knap halvt fyldt med olie, der smører lejer, tandhjul og cylindre uden oliepumpe.

Indsugningsventilerne har bløde ventilljedre, der indstilles så ventilerne villigt åbner når stemplet suger og villigt lukker inden kompressionsslaget. Indsugningsventilernes styr og sæder kan udtages fra oven, så udblæsningsventilerne kan tages op og renses og slibes. Udblæsningsventilerne åbnes af to knaster på en gennemgående knastaksel, der via et mellemhjul drives med halvt omdrejningstal fra et tandhjul forrest på krumtappakslen.

Kobling og gear

Koblingen er, som i BREMS Type A, en konisk, læderbelagt skive imellem svinghjulets to halvdele, som med en trykfjeder og et trykleje trykkes bagud mod en tilsvarende konisk uddrejning i svinghjulets bageste halvdel.

Udkobling sker med venstre pedal, der med en manøvreamme drejer en møtrik fremad på et skrugevind med stigning 1" pr. omdrejning, der er fastspændt på gearkassen. Herved overtager møtrikken trykket fra koblingsskivens belægning, så den slipper svinghjulet.

I gearkassen har koblingsakslen forrest et tandhjul i permanent indgreb med det forreste tandhjul på en mellemaksel med en udveksling på 2 til 1. Mellemakslen har fastskrympede tandhjul for 2. gear, 1. gear og baggear. Gearskiftet sker med en løber, der med en trækstang og en gaffel kan forskydes på den lange firkantaksel, der bagest bærer kardanleddet til differentialet. Løberen har forrest en klokobling, der i forreste stilling

- 3. gear - går i indgreb med en tilsvarende klo på koblingsgakslen. Mellemaksleens tre tandhjul er ude af indgreb og mellemakslen løber friløb.

Løberens næste stilling bagud frigør kloen og bringer løberens 2. gear i indgreb med mellemaksleens 2. gear. Her er udvekslingen 1:1. Endnu et skift bagud bringer løberens 1. gear og mellemaksleens 1. gear i indgreb med udveksling 2:1. I løberens bageste stilling er det igen dens 1. gear, der går i indgreb, men her med et mellemhjul, der drives af mellemaksleens baggearhjul, der er netop så meget mindre end dens 1. gear, at det går fri af løberens 1. gear. Udvekslingen er derfor lidt større end i 1. gear: 2.66:1.

Gearskifte opad har været nemt: Man tøver lidt i frigeaarstillingen indtil koblingsakslen er nede på ca. halvt omløbstal, så går næste indgreb lydfrit. Nedgearing har været vanskeligere: I frigeaarstilling måtte man koble til og give motoren fart med mellemgas, koble ud og skifte hurtigt ned. Det måtte man øve sig på, men det var ikke anderledes end på alle andre biler indtil omkring 1930, da de første synkroniserede gear dukkede op.

Differentiale

Konstruktionen er den samme som i BREMS Type A med to par planet-hjul, der løber på tæppe fastgjort på kronhjulet. De to planet-hjul i hvert par er i indbyrdes indgreb på den halvdel af tænderne som ligger midt i differentialet og i indgreb med hhv. højre og venstre bagakseltandhjul på yderste halvdel af tænderne. Virknin-

Total gearing.

Gear	motoromdr. pr. omdr. af			hastighed km/t ved 1000 omdr./min.
	mellemaksel	sp.hjul	baghjul	
bag	2	5.32	21.28	6.1
1.	2	4	16	8.2
2.	2	2	8	16.4
3.	(2)	1	4	32.9

gen er den samme som i et differentiale med koniske planethjul og bagakselhjul: At overføre kronhjulets omdrejningsmoment til begge baghjul uanset eventuel forskel i omdrejningstal.

Planethjulene er forbedret i forhold til Type A, de har 11 tænder mod kun 8 i Type A. Udvekslingen imellem spidshjul og kronhjul er 4:1.

Hverken motoromdrejninger for største effekt, største tilladelige motoromdrejning eller største hastighed er specificeret. Vi kan kun gætte på at den kunne gøre 40 km i timen men næppe meget mere.



Det er uvist hvad det her er for en vogn. Måske har Brems ombygget en fransk quadricycle. Blandt dem der kørte vognen i 1904 var Brems' læredreng, senere ingeniør ved DSB Oswald Mikkelsen, til hvem J. Th. Brems 16. maj 1904 udfærdigede et håndskrevet førerbevis: - Maskinist Oswald Mikkelsen er i Besiddelse af de fornødne Kvalifikationer for at kunne føre et Automobil, derunder Kjendskab til Maskineriets enkelte Dele.

Mikkelsen fortalte i et interview ved sin 80 års fødselsdag i 1961 at det aldrig blev fornyet, for siden han forlod Viborg i 1906 havde han aldrig ført et motorkøretøj.

NOTER:

- (1) Bilhistorisk Tidsskrift 89/1987 side 3: „...at det ikke vil lykkes at finde nogen omtale af HAMMEL-vognen - på tryk eller på anden vis - tidligere end 1925, da den blev genfundet“.
- (2) Brev fra Jakob Brems til Vagn Loft, KDAK. 16. maj 1952. Ikke publiceret.
- (3) Politiken 25. juli 1900. „Vogn uden Hest, med Automobil“. Af Henrik Cavling. Genoptrykt i (4).
- (4) „ØRNEN: Julius Theodor Brems“. Af Lone Brems Dalgaard, forlaget KLIM, Ny Tjørnegade 19, 8200 Århus.
- (5) „Jul i Viborg“ 1930. „Den første danske Motorvogn“. af Jakob Brems. Genoptrykt i (4).
- (6) Brochure for BREMS Type A. Niels Brems, Virum.
- (7) Brochure for BREMS Type C. Som (6).
- (8) Tegninger til BREMS type A, for model 07 og enkelte andre. Originaler: Michael Nicolaisen, Åbyhøj. Kopier som (6).
- (9) Thorkil Ry Andersen: „Danske Biler og Motorcykler 1900-1920“. Alfred Hassings Forlag 1969.
- (10) Nordisk Cykle- og Motorfagblad, nr. 1, 3. november 1900. Redaktør Ringer og Victor Ringer.
- (11) Viborg Bladet 14. september 1985. Fra Lokalhistorisk Arkiv: Viborg i Bilens Barndom. 2.
- (12) Erik Mader og Ole Ravn: „Da Bilen kom til Danmark“. Chr. Erichsens Forlag 1995.
- (13) Thorkil Ry Andersen: „Man drejer Håndsvinget til Motoren går“. Notabene 1988.
- (14) „Automobilets Historie og dets Mænd“. F. Schmitto m.fl. Alfred Jørgensens Forlag 1938.
- (15) Bilhistorisk Tidsskrift nr. 27, marts 1971.
- (16) Hersleb Christiansen: „Eventyret om Automobilet“. Jespersen og Pios Forlag 1934.
- (17) Peter Collier and David Horowitz: The Fords, Summit Books 1987.

EPILOG

I årene 1908 til 1913 er det gradvist blevet klart for Julius Theodor Brems og Holger Brems, at bilproduktionen udviklede sig på en helt anden måde end de havde forestillet sig i 1899. Det var ikke noget som i mindste måde lignede hvad de kendte fra deres produktion af pengeskabe og cykler. På de otte biler, de lavede, har de næppe tjent penge, snarere har de sat til af, hvad de tjente på pengeskabe og cykler. I den tekniske udvikling har de følt, at de ikke kunne vinde med Brems' fortræffelige ideer fra 1900, magnettænding og trinløst gear, fik han aldrig selv realiseret, mens BOSCH få år senere fik en verdenssucces ud af at lave sin MAGNETO til biler i hele verden. Et trinløst gear, baseret på samme ide som Brems', dukkede forøvrigt op halvtreds år senere i den hollandske DAF.

I 1909 fik Viborg sin første bildroske (11), en FORD T af første årgang. Brems har utvivlsomt haft lejlighed til at køre denne bil, han har følt dens brugervenlige planetgear, som forener koblings- og gearskiftefunktion i én pedal på en sådan måde at føreren ikke behøver at tænke på tandhjul, hver gang han skifter. Han har også lagt mærke til dens magnettænding, som starter og kører bilen uden batteri. Først og fremmest har han nydt dens 20 hk motor, som kunne suse bilen ud ad vejen med 70 km i timen.

Med alt dette i tankerne har han måske læst i aviser og fagblade at FORD i 1909 lavede 10.000 biler af den slags (16), i 1910 endda 17.000 (17).

Brems lagde megen klogskab i at lave biler i 1899 og fremefter. At han holdt op mens legen var god - for god har den været - var måske ikke det mindst kloge.

JULIUS THEODOR BREMS	1854-1924
ÅGE BREMS	1879-1931
JAKOB BREMS	1881-1969
HOLGER BREMS	1883-1950

FANØ MOTORLØBET 1999



ALT åndede fred og ro. Vores Corgi sov på gulvet bag forsædet. Bente døsede og BMWen gik støt derudaf med retning mod Fanø.

Tekst og foto: Ib Jensen

Pludselig opfangede vore ører en kraftig udblæsningslyd, selv hundene vagnede og spidsede ører. Lyden kom forfra, jeg gav lidt mere gas og forude så vi konturerne af en engelsk sportsvogn med fritstående skærme. Endnu lidt mere gas, og vi gled forbi, hvad der nu viste sig at være Bo Bonfils i sin 6-cylindrede Riley Special, der også var på vej til Fanø for at deltage i FANØ-MOTORLØBET 1999, en markering af 80-året for det første løb på stranden ved Fanø Vesterhavsbad.

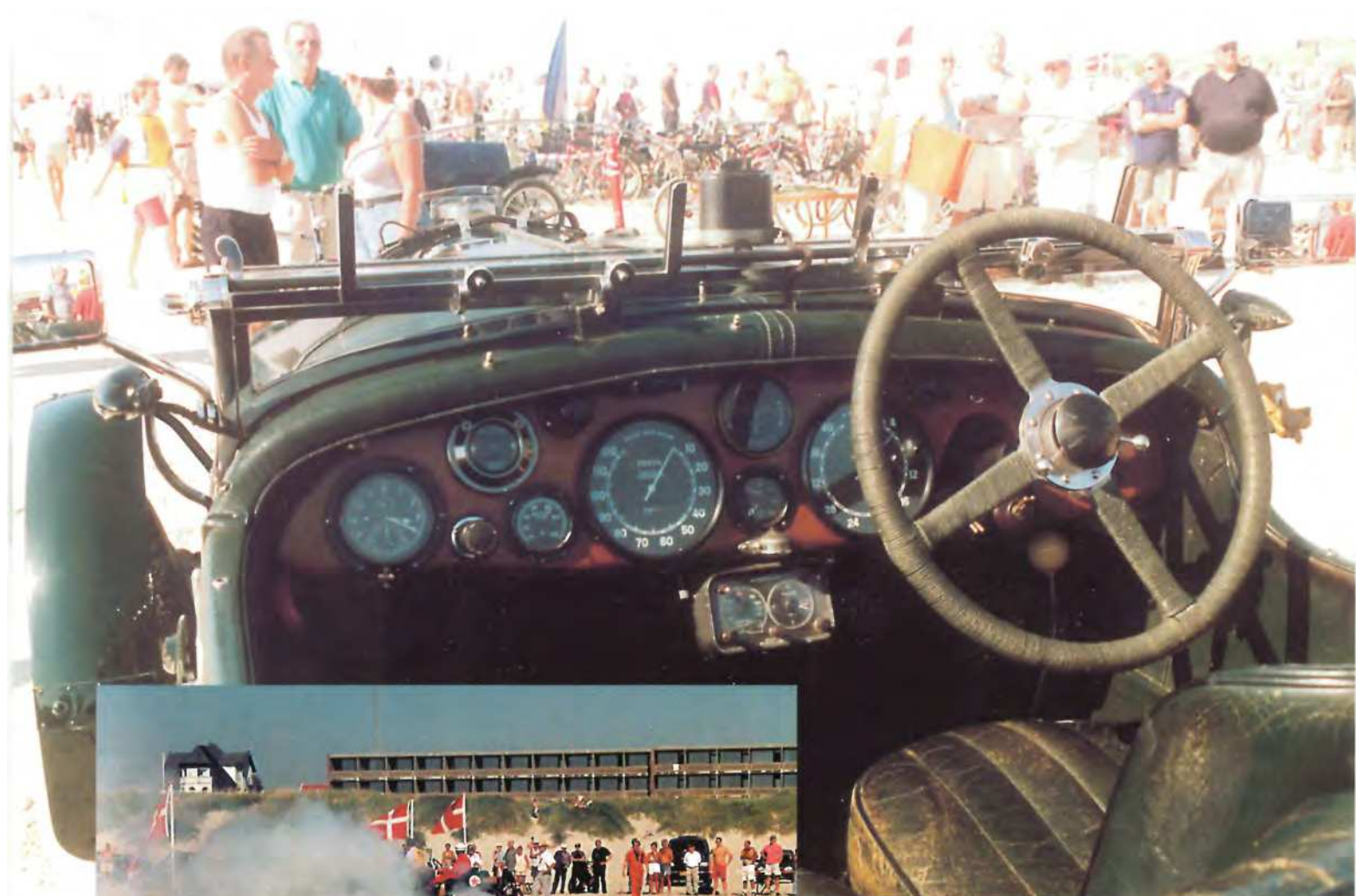
Vi havde nu en hyggelig duel over Fyn, og da vi holdt ved færgen kunne vi notere os den fine tid fra Ishøj til Esbjerg på 3 timer.

På færgen kørte en kæmpe af en racer op bag os. Det var den amerikanske ejede Scariscrow Benz-Mercedes racer fra 1922 med den kæmpestore Mercedes flymotor på hele 19 liter slagvolumen! Nu var stilen ligesom lagt, og snakken gik mellem

entusiasterne, der alle så frem til nogle begivenhedsrige dage i strålende septembejr i Fanøs sand. Bag arrangementet stod først og fremmest ildsjælen Jørgen Lind fra „Fanø Lokalhistoriske Forening“ og „Dansk Motor Klub“ og „Danmarks

Veteran-Motorcykleklub“ samt Henrik Schou-Nielsen fra København. Med små midler og en utrættelig ind-





Øverst: Kommandobroen i en Bentley Le Mans.
Til venstre: Start, Bentley Le Mans.



sats var det lykkedes at skabe en historisk motorsportsbegivenhed af dimensioner med deltagelse af den nævnte kæmpe Mercedes racer, hentet fra USA sammen med ejeren, John North. En bil, som kørte på Fanø i 1922.

Det var også lykkedes at hente en Austro-Daimler „Sascha“ racer, magen til den, der deltog i løbene i 1922. Denne bil kom fra Hamborg med ejeren Gerhard von Raffay ved rattet.

Det utrolige var, at det også var lykkedes at hente Campells Sunbeam II Bluebird, der på Fanø i 1923 satte den absolutte hastighedsrekord, dog ikke officielt anerkendt som verdensrekord.

Denne bil kunne på grund af motorhavari ikke køre ved egen kraft, men blev udstillet og beundret af de flere tusinde tilskuere som med kæmpe-

interesse fulgte slagets gang i det fine sensommervejr.

Lørdag. Raceday.

En bane på stranden var afspærret og indhegnet, så der kunne køres enkeltstarter over 1/4 mile og om søndagen handicap-race med 4 biler startende ved siden af hinanden. Der var i forlængelse af banen et afløb på ca 600 meter.

Jeg fjernede det store luftfilter fra BMWens motor og monterede i stedet 3 små papirfiltre på karburatorerne for at holde det grove sand borte fra indsugningen. Den fik større hoveddyser og en omgang på luftskruerne, så var vi klar.

Formiddag var der træning, så vi kunne lære banen at kende, og det var sandt at sige nyt for os alle at køre væddeløb på sand.

Det krævede en ny teknik, hvis man ikke allerede ved starten skulle gra-



Bluebird.



ve de drivende hjul ned i det løse sand, nå men vi fik efterhånden taget på det. Sværest var det nok for motorcyklerne. Her gjaldt det om at holde fuld træk på baghjulet, ellers gik det galt. Det var dog erfarne folk - flere gamle motorsportsfolk ved styret - så der var kun ganske lidt slinger i valsen.

Det var meget varmt om lørdagen, men hjælpen var nær. Man kørte bare bilen ned til vandkanten, smed tøjet og tog en svømmetur, inden det vilde ræs fortsatte i sandet.

Organisationen stod på hovedet for os, og der var en hjerteligt kammeratlig tone blandt alle, ja selv vore koner syntes, at det her, det var noget som var værd at deltage i. Vor Corgi havde også kronede dage, når den med et sørgmodigt blik kiggede på rytterne, der indtog den medbragte frokost, og Bente fik flere gange stillet spørgsmålet: „Sulter du din hund til daglig“!

Om aftenen var der fest på hotellet



Motorcykelveteraner.

hvor mange havde gjort sig store anstrengelser for at være iklædt tids- typisk festtøj.

Aftenens absolutte højdepunkt var, da Kjeld Jessen, Belgien, som deltog med sin kendte Bentley Lemans, ulastelig festklædt i korte khakibukser og skjorte, dog uden trophjelm, stillede sig op på sin stol og holdt en uforlignelig tale og demonstration for gæsterne. Kjeld henvendte sig til en ny generation, som desværre IK-KE havde været så heldig at have stiftet bekendtskab med lugten af varm Ricinus olie!

Dette ville han rode bod på, så ind kom et rullebord med en opstilling af et (Bentley?) stempel, der blev opvarmet af en blæselampe, og i stemplet - hvad ellers - Ricinus olie!!

Opstillingen blev langsomt skubbet rundt af Claude, som med sin hat viftede de skønne dufte ud i hver en krog af lokalet! Jo, den skal vi sent glemme..

En god fest så absolut. Hen ad morgenstunden, da vi sov sødeligt, vågnede vi op, da en engelsk 30'er sportsvogn med næ-

sten fri udblæsning kørte ind på gårdspladsen. Nå, men vi skulle jo snart op alligevel.

Søndag 2. Raceday.

Nogle af heltene var lidt trætte og sprang træningen over, men alle var 100% tilstede da det gik løs over middag.

Nu var det handicap. Jeg blev sat sammen med så umage biler som M.G. Magnette Replica med kompressor, Riley Special, 6-cyl og M.G. Q-type monoposto!

Det er vist aldrig før set, så der var kun et at gøre, og det var at give den alt, hvad der var for hånden af motorkraft.

Kjeld Jessen var søndagens kæledægge, da han ved hver start lagde et røgslør ud, så man ikke kunne se bilen.

Alt for hurtigt var det hele forbi og to uforlignelige dage var slut.

I paragraf 2 i DVKs love står der: „ Klubben skal afholde og støtte konkurrencer, løb eller lign. for motor- køretøjer af teknisk-historisk interesse til fremme af interessen for dem“ Noget mere historisk end løbene på Fanø kan man ikke forestille sig, alligevel, og uforståeligt for mig, blev denne enestående begivenhed ikke støttet af DVK.

En stor tak skal lyde til de utrættelige arrangører med Jørgen Lind i spidsen fra „Den store racerfører“ hans kone og corgien Gutten.

Det imponerende syn i ryttergården.





Scandinavian Rolls-Royce Show i Tivoli 9. - 24. oktober

Med første præsentation af Hans Majestæt Kong Frederik d. IX's Bentleyer

I samarbejde med Tivoli arrangerer to af vores medlemmer, Henrik Schou-Nielsen og Claude Teisen-Simony en specialudstilling omhandlende Rolls-Royce gennem tiderne. Hovedtemaet vil være den første præsentation af Hans Majestæt Kong Frederik d. IX's Bentleyer i anledning af 100-året.

Det er første gang, at det er blevet muligt, og vi er særligt taknemmelige over at Dronning Ingrid har givet lov til udlån af Kong Frederik d. IX's sidste Bentley samt Store Krone som kompletterer udstillingen.

Udstillingen vil forløbe i 16 dage fra den 9. til 24. oktober med daglige åbningstider fra kl. 11 til 18. Den sidste uge er skolernes efterårsferie. Udstillingen vil således være igang, når dette læses af medlemmerne. På Kulturturnatten, fredag d. 15. efter kl. 18, er der adgang for halv pris. Der er endvidere børnearrangementer både på Kulturturnatten og i hele efterårsferien. Normal entré er Kr. 60,- for voksne og Kr. 25,- for børn - men altså halv pris på Kulturturnatten..

I begyndelsen af året udarbejdede vi ideen at arrangere en udstilling om verdens fineste bilmærke, for at give alle aldre en unik oplevelse af noget som sjældent ses, men ofte tales om.

Under udvælgelsen af køretøjer opstod ideen at markere Kong Frederik d. IX's 100-år med fokus på de køretøjer, som blev indkøbt i regeringsperioden.

Kong Frederik d. IX's fem Bentleyer eksisterer stadig i fin stand, men inden det skulle vi igennem et større detektivarbejde for at finde dem. Alle viste stor interesse og positiv indstilling overfor initiativet - også DVK-medlemmer. Derfor fremvises nu alle 5 Bentleyer samt kongehusets Rolls-Royce Silver Wraith „Store Krone“ sammen med 12 omhyggeligt udvalgte Rolls-Royce modeller fra Danmark, Norge og Sverige. Udstillingen er på i alt 20 vogne.

Vi håber at alle vil glæde sig over denne spændende udstilling for hele familien. Udstillingen foregår i en

stor opvarmet hal på plænen i Tivoli. Der vil være et væld af aktiviteter i de to uger - også flere af spisestederne vil være åbne. Vi foreslår at medlemmerne ser udstillingen i den første uge, idet selve efterårsferien vil have masser af børneaktiviteter arrangeret af Toms Chokolade.

De udstillede biler er:

H.M. Kong Frederik IX's Bentleyer:

Cabriolet 1949
Cabriolet 1952
Cabriolet 1958
Cabriolet 1962
Cabriolet 1966

Kongehusets.

Rolls Royce:

Silver Wright 1952
Silver Wright 1954
Silver Ghost 1911
Silver Ghost ca. 1923
Silver Ghost 1921
Phantom I
Phantom II Continental
Phantom II
Phantom II
Phantom III
Twenty
Twenty
20/25
20/25 1936
Silver Cloud
Shadow
Comice

Kongehusets Limousine „Store Krone“.
Limousine (Tidl. tilhørt Lord Spencer).
Roi de Belges.
Drophead Coupé.
Barker Tourer.
Springfield.
Skiff bodied Tourer.
Drophead Coupé.
Springfield Limousine.
Limousine.
Barker Limousine (Tidl. tilhørt Mr. Teacher).
Shooting Brake.
Drophead Coupé.
Limousine.
Saloon.
Saloon.
Convertible.

**Kære Ole Emil Riisager
Er rønnebærerne sure?**

Jeg læser i VT nr. 278, at jubilæumsartiklen om Opel er undgået din kontrol!

Jamen jeg var da ikke klar over at du skal censurere hele VT. Din bemærkning om at fralægge sig ansvaret, fik mig til at se efter om artiklen skulle være sat under Bilhistorisk Tidsskrift, men nej, det var ikke tilfældet... tværtimod, det var nævnt at artiklens forfatter var Hr. Kurt Ellegaard, som det sig „hør og bør“.

Jeg ved også at man fra VT's redaktion har efterlyst indlæg fra medlemmerne. Jeg har ganske vist ikke selv lavet artiklen, men trukket på en af mine venner (K.E.), som var meget velvillig, da han hørte, at det var til fordel for DVK. Positiv kritik er altid godt, så jeg efterlyser, hvad du er utilfreds med i artiklen. Skulle der være en enkelt smutter er det såmænd ikke første gang, hverken i den trykte eller i den luftbårne presse.

I øvrigt synes jeg, at tonen i vort kære VT længe nok har været negativ, lad os nu komme videre og få nogle positive nyheder. Det er trods alt vor fælles hobby, vi taler om, og sådan en, skulle gerne være en fornøjelse. Desuden kunne jeg frygte, at din fremgangsmåde kunne afholde andre medlemmer fra at yde seriøst mente bidrag.

*Med venlig hilsen
John Jørgensen.*

Svar til John Jørgensen

Svaret på dit spørgsmål er JA. Uanset om der står Bilhistorisk Tidsskrift er fordelingen på VT sådan at jeg redigerer alt historisk stof. Stykket om Opel så jeg desværre først ved den hektiske slutkorrektur - hvor jeg stort set kun nåede at rette stavfejl.

Som du selv skriver er artiklen ikke leveret af et medlem. Det er en pressemeddelelse fra Opel, den samme som flere aviser havde bragt og som også kom i FDM's blad MOTOR. Ledsaget af tyske fotografier udleveret af Opel. Materialet afskrevet med diverse misforståelser og unøjagtigheder, som jeg ikke kunne nå helt at få styr på.

Bilhistorisk Tidsskrift skal bringe originalt stof, skrevet ud fra en dansk vinkel. Her er problemet at vi mangler tilgang af ny skribenter - så dem efterlyser vi, og vi lover dem al mulig hjælp. Vi burde have bragt en artikel om forhandlingen af Opel i Danmark, vi har mængder af dansk billedstof, både fra tiden og af bevarede, fine eksemplarer af Opel.

Ingen kan påstå at hverken Bilhistorisk Tidsskrift eller Veteran Tidende gennem tiderne har været fejlfri - men at man ikke skulle bestræbe sig efter bedste evne ville da være hul i hovedet og en hån mod læserne.

Som antydning hører det til mine betingelser for at medvirke at jeg læser korrektur på HELE bladet. Kald det censur. Det går stærkt og der ryger nok nogle finker, men jeg kan forsikre dig for at både de skrivende og læserne er godt tjent med det.

Ole Emil Riisager

Ingen Censur

Kære John Jørgensen,

Må jeg for det første sige: **Vi bruger hverken kontrol eller censur i VT. Men vi vil da gerne på en positiv måde og i bedste forståelse med indsender gennemlæse manuskriptet og foreslå eventuelle rettelser og forbedringer.**

Dernæst tak for at du har lyst og energi til at bidrage med stof til Veteran-tidende, uanset om det er noget du får ind fra andre eller selv har skrevet. (Omtale af Munkebjerg Hill Climb).

Og helt generelt vil jeg sige til alle: Ingen skal afholde sig fra at komme med stof til VT, fortælle om interessante oplevelser eller lignende, blot

fordi man synes man ikke er perfekt til dansk eller til at skrive.

Det vigtigste er at du har noget interessant at fortælle dine klubkammerater, så fat blot pennen og skriv.

Og føler du dig usikker om det du har skrevet så giv os et vink, vi er flere i redaktionen der med glæde vil komme med positive kommentarer og rettelser i fuld forståelse og samarbejde med dig.

Jeg har her på bordet et helt aktuelt eksempel fra et af vore medlemmer der har haft nogle spændende oplevelser med klassisk motorløb og

museumsbesøg i Frankrig og Tyskland. Han ville gerne bidrage med sine oplevelser men syntes ikke han var så god til at skrive, så vi blev enig om at han fortalte historien på sin måde, sendt den ind til redaktionen, vi så på den kom med eventuelle rettelser og kommentarer, sendt den retur til hans godkendelse før den kom i VT.

Steffen Frølich

Hvem kan fortælle historien om denne bil



Billedet er taget på en auktion i Vejle i foråret 1977. Om bilen blev solgt vides ikke. Der er tilsyneladende tale om en vogn fra 20'erne der ved en senere lejlighed, sandsynligvis sent i 30'erne, eller kort efter anden verdenskrig, er blevet forsynet med et meget hjemmelavet karrosseri.

Skriv til redaktionen hvis du kender bilen og kan fortælle noget om den.

Red.

Autolak af 1998 ApS

Vermilandsgade 53 - 2300 København S - Tlf. 32 95 82 30



Autolak er et firma med 30 års erfaring!

Vi maler alle typer biler - også veteraner - og leverer til tiden.

**Alle slags skader
Heloplakeringer
Lakreparationer
Rensning
Polering**

Er du i tvivl så ring til os.
Vi er eksperter i alle former for lakering.
Alle former for forsikringskader laves

Med venlig hilsen fra Autolak af 1998 ApS.
Hansson

Hvorhen i sommeren År 2000?



**Har Du en Ford V8 årgang 1932-53, som kan køre så reservér weekenden allerede nu!
Tilmelding annonceres i et senere blad.**

Evt. information kan fås hos Birger Blakø, tlf. +45 32 94 93 97 eller Kim Høier, tlf. +45 56 14 01 66, e-mail: kih737@smc.dk



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Opel Kadett A coupé, 1964, chamois-hvid, renov. fra A-Z, sidst synet okt. 97, er 35 år i år, kr. 24.000.

Opel Rallye Kadett I, 1 SR, 1967, rød, skal synes, ej helt komplet, kr. 3.000, eller højeste bud.
Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

M.B. 190 SL roadster, dueblå, nyt læderindtræk, ny krom og lak. Kr. 200.000.
Erling Aillaud, tlf. 97821221.

Morris Minor årg. 1953, 4 dørs sedan med sprosse, rustfri, nye bremses, bilen er delvis adskilt, pris kr. 15.000.

Saab 95 årg. 1973, Herregårdsvogn, kører godt, nye dæk, nogen rust, skal synes, pris kr. 5.000.
Benny Kvist, tlf. 62282266.

Singer A roadster årg. 1947-48, Sideventilet motor. Restaureret 1989. Usynet kr. 60.000, synet kr. 65.000.
B. Ahlburg, tlf. 54861343.

Volvo Amazon Herregårdsvogn 1965, Dueblå, sorte nr. plader. Fuld historie, regninger, service- og garantibøger. Ombytningsmotor 130.000 km. Pæn og velholdt. Nysynet, kr. 28.000.-

Volvo Amazon 122S 1958, Gråbeige/sort.
Sund og sjældnen bil. Delvis adskilt, Klar til maler. Motor, B16B, hovedrenoveret, samlet og malet, klar til at montere. Kr. 15.000.-
Ole Callesen, tlf. 74561611

Mercedes 190 SL, 1962, Rødt læder, renoveret motor, fin i karrossen men rust i bund. DK papirer, kr. 165.000.

Mercedes 300 B Adenauer cabriolet, 1952, meget fint restaureringsobjekt, kører fint, rust i bund, DK papirer, kr. 255.000, evt. bytte.

2 stk. **Mercedes 190 SL**, i god stand, kommer hjem til Danmark i november, pris pr. stk. ca. kr. 135.000.
Michael Vang,
tlf. 86228402 / 30868402.

Citroën B11 Commerciale 1938, restaureret og i god stand, lidt arb. mangler, kr. 100.000.
Kaj Sørensen, tlf. 55726198.

Opel Blitz sælges samlet eller som reservedele.
Henv. tlf. 48794409.

Bortgives: **Hillman Super Minx Mk II 1962**, med papirer, kan afhentes til restaurering eller reservedele.
Fl. Jensen, tlf. 56632401.

Borgward Isabella stationcar 1960, urestaureret.
Erik Hyllegaard, Korupholm, Stavadgyden 78, 5210 Odense NV.

Ford Anglia 101 E 1957, Godt tilbud. Velholdt og i fin stand, køreklar, er indregistreret, originale papirer, mange reservedele medfølger. Pris kr. 15.000.
Henv. tlf. 46366846.

Buick Roadmaster 1956, 4 dørs HT. 6 pers. V8 255 hk, 322 cui. Aut.gear, servo-styring, servobremser, el-ruder, kr. 180.000.
Gunnar Gardell, tlf. 33939003.

Morris Minor 1955, Gennemrestaureret meget flot og grundigt, original 803 ccm, hovedrepareret motor, sælges for bekendt. Skal ses og prøves, prisidé kr. 50.000.

Oldsmobile Club coupé 1942, model F68, 8 cylindre, hovedrepareret motor og gearkasse, totalt restaureret udvendig og indvendig, en bil der skal ses og prøves. Dansk bil og eneste kendte eksemplar i verden. Prisidé kr. 149.000.
Henv. tlf. 54926301.

Opel Blitz 1957, kort chassis, 3 ton total. Med ekstra motor, motorhjelme, førerhus, kr. 20.000.

Ford motorpumpe 1956 (med Kölnermotor). Som ny, kun prøvekørt. Eventuelt sælges motor alene, Kr. 12.000.
Bjarne Schmidt, tlf. 44950440, aften.

Fiat 1200 cabriolet 1960, original og komplet, men skal restaureres, sælges grundet andet projekt.
Henrik Jacobsen, tlf. 39690040.

Willys Jeep M 38, Original militær stand. Km. 41.000. Pris kr. 45.000.
Terkel Bundgaard,
tlf. 98931502, aften.

Ford Corsair 1964 nysynet, nymalet, pæn, kører godt, med nr. plader, evt. med mange reservedele, kr. 21.800, kan byttes med Fiat 500 - 600 - 1100.

Fiat 1800 komplet, pæn krom, Kr. 3.000.
Fiat 124 coupé 1971, 2 år siden sidste syn, kr. 9.800.
Gert Rasmussen, tlf. 54434732.

Ford A Town sedan 1931, Adskilt, ikke helt komplet, skærme mangler. Har været opbevaret i tørt lokale. Sælges for kr. 8.500.
Arne Nielsen, tlf. 64481245.

Ford Y Tudor sedan, Utrolig original og flot overalt. Kun kørt 50 km efter restaurering til concours stand. Mørkeblå med sorte skærme, sort interiør, 2 ejere, 63.000 km, fuld historie, original oprindelig motor, sælges for kr. 58.000.
Arne Nielsen, tlf. 64481245.

Ford Fairlane 500 XL 2 dr. HT, 1966, Hvid med rødt indtræk, 289 cui V8, c4 aut., sorte nr.plader, flot bil, sælges nysynet.
René Hagemann,
tlf. 35437080 efter kl. 18.00.

Morris Minor pickup, årg. 1960 sælges. Originalt og intakt metallad. 72.000 km fra

ny, 3 ejere, kører godt, velholdt, meget lidt rust. Højeste bud omkring kr. 22.000.
Ring og byd.
Niels, Tlf. 48362266.

Morris Minor 1000 Super sælges, Mørkegrøn, årgang 1970, originalt 37.000 km fra ny. Meget velholdt. Leveres evt. nysynet i købers navn! Prisidé kr. 35.000, ring og byd.
Niels, tlf. 48362266.

Morris Minor årgang 1933, cabriolet, grøn, kører godt, kan evt. byttes med gammel motorecykel. Pris kr. 58.000.
Klaus Saaby Hansen,
tlf. 46136900 / 40869182.

Cadillac 1957 limousine DK bil, nyt bremsesystem, ny udstødning, el og rust lavet, kr. 100.000. Kan evt. leveres nymalet og synet.

Cadillac 1956, 4 dørs sedan, 2 stk. med DK papirer, kr. 40.000 (samlet), evt. bud
Henv. tlf. 62624520.

M.G. B Racing Green årg. 1973, sorte plader, familieejede fra ny, fuld historie, restaureret i 1989, kun kørt om sommeren siden da. Ny motor i 1997 (d.d. kørt 6.000 km). Pris i usynet stand kr. 65.000, synet kr. 75.000.
Henv. tlf. (dagtimer) 33924805, (aften) 35428084.

Opel Kaptajn 1939, reg. nr. OC 32.101, skal synes i år 2003. Vognen trænger til lidt reparation og maling. Kr. 48.000.

Vauxhall 12/4 1939, kun lidt rust, mange ekstra dele medfølger, f.eks. nyrenoveret motorblok, nye originale stempler, gearkasse, for- og bagtøj, døre, skærme, køler og meget andet. Kr. 36.000.

Austin Futura 1963, meget rusten, men komplet, kr. 1.000. Nimbus, delvis adskilt, lidt fejl og mangler, kr. 27.500.
Anker Schmidt tlf. 55459486.

Austin Seven 1932, synet og indr., kr. 67.500.

Chevrolet 1928 4 cyl. 2+2, synet og indr., kr. 99.500.

Fiat 1400 Venezia 1957, synet og indr., kr. 49.500.

Wolsley 300 1964, synet og indr., kr. 55.500.

NSU Prinz 1960, klar til syn men mangler maling og finish, kr. 18.500.

Ferrari 308 GTB 1977, måske DK's flotteste, perfekt stand, incl. moms og afgift kr. 245.000.

Motorfalke 25A (veteranfly) kr. 89.500. Ovenstående køretøjer sælges p.g.a. pladsmangel, gerne bytte med restaurerede motorecykler eller fast ejendom og motorbåd.

Bud ønskes på 10-12 tons reservedele til gamle biler fortrinsvis G.M.-dele assorteret.

Teddy Jensen, tlf. 75667355 (hav tålmodighed med telefonsvarer - tak).



KØB - SALG - BYTTE



Volvo Amazon, 121/70. Mørkegrøn, læderfarvet indtræk, 90 hk. B20 motor. Synet nov. 1998. Renoveret undervogn, rustfri udstødning, rullesele for/bag, el-bagrude, stereo, GT-liggebeslag. Pæn og velholdt. Pris kr. 36.000.
Henv. tlf. 74540543

NSU Prinz 4 1968. Med papir, urest.
Autobianchi Bianchina Cabrio Coach. 1961. Med papir, urest.

Borgward Hansa 1500 Picup. Meget dårlig. Uden papir. Næsten gratis.

Mazda 1300 personvogn. Med papir. Rest. er påbegyndt.

Renault Major 1965. Uden papir. Urest.

Renault 4L personvogn 1980. Med papir. Mange nye dele medfølger.

Morris 14 1938. Rest. i 1991. Meget fin stand.

Velo Solex 2800 med skærm for ben, så man ikke bliver våd under kørsel, meget pæn.

Vespa Gran Luxe 1963. Meget original og fin stand.

1 stk. kane til vinterkørsel, meget frisk og velholdt. UDEN HEST.

Poul V. Bertelsen, tlf. 75851460/40445060

Dele til biler sælges

Toyota, motordele, pakninger osv. 1,5m x 1,5m, kr. 2.000.
Gert Rasmussen, tlf. 54434732.

Opel Rekord P1, døre h+v, (2 dørs), front, bagrude, instrumenter, m.m.
Ingvar Hansen, tlf. 65361023.

Morris 8E + Minor s.v.: nye stempler 020 + 040, kr. 600 pr. sæt.

Ford 1172 s.v. tuning: aquaplane topstykke + aquaplane inds.manifold m./ 2 x SU + udst.man., samlet pris kr. 5.000.

Kai Madsen,
tlf. 48289009 efter kl. 18.00.

Volvo Amazon, h. dør 150 kr., bagklap 150 kr., bagrude m. varme 100 kr., forkofangerhjørner 200 kr. stykket. Polster til instrumentpanel 100 kr., B18 motor + gearkasse 400 kr. + mere.
Martin Jensen, tlf. 75912427.

Til Volvo Amazon: 1 venstre forskærm i metal kr. 700 eller h.b.

Til Mercedes Benz 280 SE - 450 SL 1972/73: 2 oliefilterindsatser. Framrn. CH 2859, kr. 50 pr. stk.

Til Opel P2: 1 pænt frontgitter kr. 300, 2 forblinkere 50 kr.

Til Volvo 544 1962: 1 frontklap, meget fin, kr. 700.

VW Scirocco Mk I 1974-76: 1 ny venstre forskærm kr. 700.

Thorleif Tofte-Hansen,
tlf. 55996119.

Borgward Isabella: ny frontrude, bagagebærer til stationcar, baglygteglas.

VW 1500 stationcar: bagagebærer. Erik Hyllegaard, Korupholm, Stavadgyden 78, 5210 Odense NV.

Mercedes 280 SL, model 113 (pagode), komplet originalt mættesæt, mørkeblåt, 4 letmetalfølge, samlet pris kr. 1.200.
Henv. tlf. 40564950 /86924950.

Sunbeam Alpine 1961: 2 forskærme med diverse stykker til montering, nederste frontstykke, 2 dørplader, nederste bagstykke, delene er nye hjemtaget fra England, sælges til kostpris. 4 egerfølge med nav og værktøj brugt. Ny vandpumpe, ventilslibesæt.
Henv. tlf. 75132852, fax 75133052.

Til Morris Major 1932 sælges 3 fine følge/ståleger 19"
Henv. Erik Skovby, tlf. 56502529.

Kølere: Ford 12 M P4, 1964, P6 1966, Zephyr Transit 1965 (ca.). Fiat 600. Masco Mini 850-1000 gl. model 1965 og ny model. Toyota Crown 1964. Kadett B-C 1965.

Varmeapparater: Ford Taunus 17M & 20. Simca 1100. Simca Horizon. Opel, en del ældre. Renault 6, 12, 14, 16, alle nye.
Henv. tlf. 62624520.

Renault R 8 Major: 1 ny forskærm v. side 4 stk. brugte, rimelig gode.

Renault 4 CV: Afgangsrør for udstødning, svanehals, meget sjældent at finde. NY. Motor-pakningssæt. Solskærm til udvendig montering. Forkromet pynteliste for montering på paneler, original. 1 stk original bagagebærer til montering over motor og spændt fast på kofanger. En del køleslanger & håndbremsekabler + mange flere dele.

SAAB 96. Forkromet pynteliste for paneler (når man stiger ind i bilen). Nye.

Ford Popular? måske Ford Junior. Front med meget fint Ford emaljemark. Køler & forlygter.

Opel A model. Brugt v. forskærm. Ny udstødning (Forrør).

VW 1200/1300. Bundmætter. 1 sæt nye. Brun. **Div. nye dæk:** 1 stk Dunlop 600/12 - 1 stk Good Year 600/12 - 1 stk 590/14. 1 stk Metzeler 600/12. Andre 1 stk 700/14 - 175/14. Jeg har mange andre dele til gamle biler så ring og spørg.

Poul V. Bertelsen, 75851460/40445060

Dele til biler købes

Gearkasse, Wilson forvælger fra gl. **Talbot** el. lign.
A. Andersen, tlf. 86926511.

Motorhjelme evt. kun højre del til **Chevrolet 1931** samt 1 stk. fælg. Hjælp mig! Alt er klar til maling, men hjelmene mangler!!!
Børge Kirkegaard, tlf. 40192200/75626699, fax 75602777.

Dele til biler byttes

Austin Partner 1959 haves: dørhåndtag, dørlåse h+v. Ønskes: forlygtehus, **Mini Clubman 1973.**
Ingvar Hansen, tlf. 65361023.

MC'er sælges

Scooter Vespa 150 1963, skal synes, kan køre, kr. 5.500.

Knallert Minini som kan klappes sammen km 758 fra ny, skal restaureres, kr. 2.500.

Henv. tlf. 75132852, fax. 75133052.

Diverse sælges

Opbevaring. Garageplads tilbydes veterambiler/hverdagsbiler. Langtidsopbevaring i tør og aflåst garage, hvor der er dagligt opsyn. Pris: kr. 1.000 pr. 12 mdr. Korttidsopbevaring kr. 100 pr. mdr.
Poul Arne Christensen, tlf./Fax 62651808, bil 40272930.

Garage/langtidsopbevaring i tør lade nær Tåstrup. Månedlig leje kr. 300, rabat ved flere køretøjer.

Finn Larsen, tlf. 33249150 eller
Jan Jeldtoft Jensen, tlf. 43998364.

Automobilia sælges

Ford USA: 1 sæt reservedelskataloger til 1979 personvogne, 4 stk. i alt, samlet kr. 150.

Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Salgsbrochurer:

Chevrolet 51, 52, 54. DeSeto 60. Plymouth 58 stationcar.

Martin Jensen, tlf. 75912427.

Instruktionsbøger: Ford T, A, Ford 4 cyl. Cars and Trucks 1932, V8 1932, Junior Y 1933, Junior Anglia 1939, Eifel 5/34 PS 1938, Anglia 1953, Anglia og Prefect 1958, Taunus 17M, Transit 1971, V8 1950, V8 1953, Lincoln 1958, Falcon 1960, Pinto 1973, Opel Olympia 1958, Opel varevogn 1960, Toyota Crown, Fiat 127, Pontiac 1939, Oldsmobile serie F34 og L34, Cadillac 1954, 63, 68, 77, 79, 80 (Seville), Harley Davidson 1931, BMW R26, Ford T katalog over reservedele, aut. Ford forhandlere i Norge 1940, m. Norgeskort, Ford U.S. servicespecifikationer 1960, Ford Ersatzteile Eifel 34 PS 1938, Preisliste Köln 4/21 PS & Eifel 5/34 PS 1938, Arbeits- Preise Eifel - BB/LKW-V8/ PKW - V8 LKW 1937.

Shop manual: US Ford 1960, Falcon 1960, Ford 1961, AMC Body 1958, Vauxhall mod. E & Bedford mod. CA, Ford Chassis Parts & Accessories Cat. 1949-54 per onb., Ford Chassis Parts & Accessories Cat. 1955-56-57 Personbiler & Thunderbird, Ford 1973 (alle 5 bøger).
Henv. Tlf. 62624520.

Veteranforsikring

Helårlige præmier
for 1999.
Ingen præmiestigning.



i RUNA FORSIKRING

Veteranbiler 1900 - 1964

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

Klassiske biler 1965 - 1975

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

Brugsveteranbiler 1950 - 1975

Max. handelsværdi 100.000 kr.

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

Veteranmotorcykler 1900 - 1960

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

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

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

Kontakt:

Dansk Veteranbil Klub
Gl. Strandvej 20 - 2990 Nivå
Tlf. 49 14 59 06 (10 - 12)
Fax 49 14 11 14



*Veteran
Forsikrings-
klubben*