

Medlemsblad for  
Dansk Veteranbil Klub

# VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 281 - November 1999 - 29. Årgang



<p><b>Dansk Veteranbil Klub</b> Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå Klubsekretær: Dorte 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><b>Sønderjylland</b> Frits B. Johansen Sjellerupvej 48 6430 Nordborg - 7445 9450</p> <p><b>Øst- Vest- og Nordjylland</b> Tom B. Jensen Holme Møllevvej 21, st. tv. 8260 Viby J. - 8614 0635 E-mail: t_jensen@post6.tele.dk</p>	<p><b>Køreselskab Fyn:</b> Fritz Knudsen - 6613 6610</p> <p><b>Køreselskab Vest:</b> Erik Hougaard - 7583 0049</p> <p><b>Jydsk Køreselskab:</b> Ivan Kristiansen - 9712 0711 aften: 9711 9179</p> <p><b>Ford T:</b> Jon Friis Wandall 6390 7040</p> <p><b>Ferdinand Porsche:</b> Claus Neble - 3819 8272</p> <p><b>American Automobiles:</b> Peter Løvstrøm Sørensen 7586 9510</p>	<p><b>Forsikring</b> Dansk Veteranbil Klub • 4914 5906</p> <p><b>Revision</b> Poul G. Jensen • 3250 6575</p> <p><b>Veteran Tidende</b> Månedligt medlemsblad Oplag: 4100</p> <p><b>Ansvarshavende redaktør:</b> Steffen Frølich • 3253 5922 e-mail: sfrølich@post6.tele.dk</p> <p><b>Teknisk redaktør:</b> Ole Callesen • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p> <p><b>Bilhistorisk Tidsskrift</b> Redaktør: Ole Emil Riisager Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk Fax 4589 1148 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p><b>Teknisk brevkasse:</b> P. E. Hansen Torsted Allé 25, 8700 Horsens Fax 7564 7109 Kun skriftlig henvendelse.</p> <p>Alt stof skal sendes inden den 20. til: DVK - Veteran Tidende Gl. Strandvej 20, 2990 Nivå eller på Fax 4914 1114. e-mail: dvk@vip.cybercity.dk Professionelle annoncer skal leveres reproklare.</p>														
<p><b>Bestyrelsen</b></p> <p><b>Formand</b> Steffen Jørgensen Per Bjørnsvej 3 3100 Hornbæk - 4970 0872 Fax: 4970 0873 e-mail: SandS@ibm.net</p> <p><b>Næstformand</b> Tom B. Jensen Holme Møllevvej 21, st. tv. 8260 Viby J - 8614 0635 E-mail: t_jensen@post6.tele.dk</p> <p><b>Sekretær</b> Jørgen Stets Kongevejen 77 2800 Lyngby - 4585 9006</p> <p><b>Kasserer</b> Steffen Frølich Lindevej 6 2791 Dragør - 3253 5922 e-mail: sfrølich@post6.tele.dk</p> <p><b>Registre &amp; sektioner</b> Peter Løvstrøm Sørensen Enghavevej 131, Gårslev 7080 Børkop - 7586 9510</p>	<p><b>Forsikringsforhold</b> Jørgen Behrendt Klintsøvej 8 2665 Vallensbæk - 4353 5503</p> <p><b>Registre</b></p> <p><b>Rover:</b> Henning Helmer - 4919 2700</p> <p><b>Morris:</b> Willibald Farbmacher - 4914 5167</p> <p><b>Fiat:</b> Ole Emil Riisager Se under Bilhistorisk Tidsskrift</p> <p><b>Fiat - Efterkrigs:</b> Asbjørn Funder - 4777 7774</p> <p><b>Ford V8:</b> Birger Blako - 3294 9397</p> <p><b>Renault:</b> Anker Krarup - 6611 4314</p> <p><b>Opel:</b> Frederik Ravn-Larsen - 3250 1237</p>	<p><b>Mødesteder</b></p> <p><b>Nordsjælland</b> Nivågård, Gl. Strandvej 20, Nivå kontakt kontoret tlf. 4914 5906</p> <p><b>Midtsjælland:</b> Kværkebyvej 79, Kværkeby, Ringsted "Steffensgård" Kontakt: Kaj Sørensen, 5572 6198 eller Hans Henrik Havsted, 4640 1441</p> <p><b>Østsjælland:</b> Nygade 3, Klippinge Kontakt: Kai Wredstrøm, 5657 8205</p> <p><b>Fyn:</b> Egeskov Veteran Museum, Kvædrup Kontakt: René Dalager, 6533 1690</p> <p><b>Østjylland:</b> Ristrup Hovedgård, ved Sabro Kontakt: Lars Hoffbeck 8699 9161 eller Arne Jespersen 8698 5504</p> <p><b>Midt-Vest:</b> Se klubaktiviteter</p> <p><b>Sønderjylland:</b> Lunderup Markvej, Rødekro Kontakt: Frits Johansen tlf. 7445 9450</p> <p><b>Sydøstjylland</b> Børkop Vandmølle, Børkop Kontakt: Poul-Erik Jakobsen tlf. 7589 0487</p>	<p><b>Announcepriser:</b></p> <table border="0"> <tr> <td>1/1 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 2.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 4.500,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve (bagside)</td> <td>kr. 6.000,-</td> </tr> <tr> <td>1/2 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 1.000,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 2.500,-</td> </tr> <tr> <td>1/4 side 1 farve (sort)</td> <td>kr. 700,-</td> </tr> <tr> <td>4 farve</td> <td>kr. 1.500,-</td> </tr> </table>	1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-	4 farve	kr. 4.500,-	4 farve (bagside)	kr. 6.000,-	1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-	4 farve	kr. 2.500,-	1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-	4 farve	kr. 1.500,-
1/1 side 1 farve (sort)	kr. 2.000,-																
4 farve	kr. 4.500,-																
4 farve (bagside)	kr. 6.000,-																
1/2 side 1 farve (sort)	kr. 1.000,-																
4 farve	kr. 2.500,-																
1/4 side 1 farve (sort)	kr. 700,-																
4 farve	kr. 1.500,-																
<p><b>Distriktsansvar for medlemspleje, møder, løb, udstillinger m.m.</b></p> <p><b>København og Nordsjælland</b> Søren Bagge Ole Bruuns Vej 3 A 2920 Charlottenlund - 3963 7112</p> <p><b>Øvrige Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm</b> Ole Poulsen Pogemosevej 10, Radsted 4990 Sakskøbing - 5470 0358</p> <p><b>Fyn</b> René Dalager Nyborgvej 37 5853 Ørbæk - 6533 1690</p>	<p><b>Sektioner</b></p> <p><b>Morris 8:</b> Henrik Christensen - 97 12 24 14</p> <p><b>M.G.:</b> Henning Andersen - 38 79 51 79</p> <p><b>Peugeot:</b> Claus Sonne Linnedal - 32 52 77 77</p> <p><b>Sokkelund Herreds Køreselskab:</b> Svend Draaby - 38 71 39 02</p>	<p><b>Bibliotek</b> Hanne og Niels Jonassen Boserupvej 510 3050 Humlebæk - 4919 1129</p>	<p><b>Lay-out, sats og tryk</b></p> <p> ALLER GRAFISK Skovhusevej 7, Aller 6070 Christiansfeld • 7456 1611 e-mail: oc.aller@grafisk.dk</p>														

*Forsiden: Chevrolet 1928*

*Foto: Hans Pedersen*

## Indhold

Møder, løb og arrangementer .....	3
Klubaktiviteter .....	6
Runa orienterer .....	8
Læserbreve .....	8
Set og sket .....	9
2. Historic Rally Denmark .....	10
Arresø-løbet .....	13
Goggomobil i Danmark .....	14
Månedens køretøj .....	18

Dansk formelracer jubilæum .....	22
Internet og veteraner .....	27
Hvordan kommer man i gang .....	28
Ringkøbingløbet .....	30
Rolls-Royce i Tivoli .....	31
De gamle DK-skilte .....	32

### Læs i næste nummer

- Historien om udvikling, konstruktion og bygning af en Morris 8 Racer.
- Vinter Rally i Alperne.
- Historien om Ole Sommer og hans bilmuseum.
- Værd at vide om kørsel med hænger og BE kørekort.

*Næste Veteran Tidende udkommer uge 49 1999*



## Klubmøder

### NOVEMBER

11.	19.30	Børkop	Klubmøde. Besøg af Hans Geschwendtner.
11.	19.30	Rødekro	Klubmøde.
13.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
16.	19.00	Kværkeby	Klubmøde. Kim Hoffmeyer om USA biler.
18.	19.00	Nivå	Virksomhedsbesøg. Danmarks jernbanemuseum, se klubaktiviteter.
23.	19.00	Klippinge	Niels Jonassen fortæller om 35 år med gamle biler.
30.	19.30	Egeskov	Klubmøde. Julefrokost.

### DECEMBER

2.	19.00	Nivå	Julefrokost. Tilmelding nødvendig for deltagelse. Ring 49145906.
7.	18.30	Ristrup	Julefrokost. Bemærk tidspunktet.
9.	19.00	Børkop	Gæt én gang! Julefrokost .
9.	19.30	Rødekro	Klubmøde. Julefrokost.
11.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
14.	19.00	Kværkeby	Klubmøde. Julefrokost, husk tilmelding.
28.	19.00	Klippinge	"Bagjulekomsammen"

### JANUAR

4.	19.30	Ristrup	Klubmøde.
13.	19.30	Børkop	Klubmøde på Vandmøllen.

### Udlandet

13.11			Veteranmarked/ Swap-meet, Malmø, Jägersrotravet, indendørs marked.
22.11			Coys of Kensington veteranbil auktion, London, <a href="http://www.coys.co.uk">www.coys.co.uk</a>
4-7.12			England/Skotland Land's End to John o'Groats Rally. <a href="http://www.he-ro.co.uk">www.he-ro.co.uk</a> , +44 1886 833505
Januar 2000			Classic Monte Carlo Rally. <a href="http://www.carnet.co.uk/rallyoffice">www.carnet.co.uk/rallyoffice</a> eller +44 1235 851 291

### MEDDELELSE FRA SEKTIONERNE:

25.11	19.00	Morris møde hos Willibald Farbmacher, tilmelding senest 22.11 tlf. 4914 5167.
27.01	19.00	Morris møde hos Poul Jensen, tilmelding senest 24.01 tlf. 3250 6575

### Debatmøde i Vestjylland

Der er lagt op til et spændende debatmøde i Midt- og Vestjylland mandag d. 22. november kl. 19. Gruppen bag de Motorhistoriske Møder inviterer alle interesserede til debat på Lemvig Gymnasium om emnet "Hvor går bilismen hen - og hvad sker der med Danmarks motorhistoriske værdier?".

Der vil således være mulighed for både at drøfte nutidens og fremtidens bilisme, trafikpolitik og hele det spændende emne veteran- og liebhaverkøretøjer. Indlederne er Dansk Veteranbil Klubs formand, Steffen Jørgensen, Hornbæk, medlem af Folketingets trafikpolitiske udvalg Kr. Jensen (V), Herning, formand for Danmarks Automobilforhandler Forening, direktør Allan Meiniche, Holstebro, samt FDMs informationschef Bo Chr. Koch.

Gorm Albrechtsen

### **OBS OBS OBS**

**Kender du nogen der vil leje vort klublokale i Nivå, fast en eller flere dage pr. måned?**

**Så kontakt straks Dorthe Thies på klubkontoret eller send en mail eller fax.**



## Veteranbiler år 2000



Jeg vil starte mit indlæg med et lille tilbageblik. I 1973, da jeg købte min første Ford „A“ Tudor årgang 1930, var den gængse opfattelse, at årgang 1930 kunne man acceptere som veteranbil, men årgang 1931 var lige på kanten til at være for ny.

Denne holdning ændrede sig kun ganske langsomt, og da jeg i 1978 købte en Ford VS årgang 1939, var der mange, der havde svært ved at acceptere den som veteranbil. Først op i 1980'erne blev det acceptabelt med 1940-1950'ers biler.

I dag anser mange yngre mennesker biler fra 1960'-1970'erne som veteranbiler. Også jeg har haft svært ved at acceptere denne udvikling, men ved nærmere eftertanke var det jo netop essensen af dette problem, jeg og andre, der før var unge veteranbilfolk, led under.

Vi skal jo huske på, at hele samfundet har mere fart på, og ting, der bare er 5 år gamle, bliver betragtet som håbløst gammeldags. Dette smitter selvfølgelig også af på, hvad der i dag anses som et gammelt, samleværdigt køretøj.

En person på 18 år i dag, altså født i 1981, vil betragte en bil fra 1960' og 1970'erne, som min generation betragtede biler fra 1930' og 1940'erne. Der er ikke noget bekymrende i denne udvikling indenfor vor hobby - tænk på, hvor hurtigt det går med skrotning af ældre biler nu til dags - så hvis ikke den yngre generation tog sig af disse biler, ville der om ganske få år ikke være nogen tilbage. Iøvrigt er det beundringsværdigt, at de unge går igang med at restaurere disse årgange, der ofte er noget mere komplicerede at restaurere end biler med chassisramme.

Bekymringer, der ofte bliver nævnt af min generation, og af den der er ældre, er faldende priser på biler fra 1900-1940. Og hvad så! Betragt det som en hobby, og ikke som en investering. Det er bare med til at kvæle vores hobby, at de, der skal overtage vores biler, mister interessen allerede, når de ser prisskiltet.

Hvor vil jeg så hen med disse linier? Jo - accepter med sindsro det skred der sker - tænk på, om bare ganske kort tid er disse biler fra forrige århundrede - eller rettere årtusinde, og om bare 10 år vil der ikke være ret mange biler tilbage fra 1980'erne og 1990'erne - dels på grund af politiske faktorer, og dels fordi de bliver meget svære at reparere og vedligeholde. Hvis ikke der hele tiden kommer yngre generationer, der går igang med at samle - ja, så vil det hele være tabt, og grundlaget for DVK vil smuldre.

Er der da slet ikke noget, der kan vække bekymring? Jo, at afvisende holdinger blandt DVK-medlemmer vil medføre, at vor hobby bliver spredt ud på mærkeklubber. Fremtidens udfordring vil blive at få oprettet flere sektioner og registre, så den, der har interesse for et bestemt bil- eller motorcykelmærke, vil føle, at han hører hjemme i DVK. Jeg tror, at vi vil stå stærkere, som en samlet organisation.

Accepter din klubkammerats køretøj, selv om det ikke lige falder i din smag, om få år vil du måske ligefrem finde det interessant - lad os være fælles om at bevare vor hobby, og dermed stå stærkt i forhold til politikere og myndigheder. Udfordringer i forhold til disse vil der i fremtiden helt sikkert komme mange af.

Med venlig hilsen

Birger Blakø, årgang 1955

**DVK**



## Redaktørens tanker



Hvornår skal vi ud og køre til næste år? Jeg har ofte hørt tale om, hvor godt det ville være med en aktivitetskalender for hele året. Vi har også drøftet dette emne i Motorhistorisk Samråd, med tanke på at lave en samlet kalender for hele landet. Men hvorfor vente på de andre,

når vi i DVK, kan selv. Dette være en opfordring til alle, der har tanker om at arrangerer løb eller aktiviteter til næste år.

Har i tankerne, så fastsæt allerede en dag, nu med det samme. Det er jo alligevel altid godt at være i god tid. Som sagt, gør det nu og meddel redaktionen arrangement og dato, **helst inden medio december**, så vi kan få lavet en løbskalender, og få den med i januar nummeret.

I kan så altid senere, som I plejer, indrykke en løbsomtale og invitation, med detaljer om arrangementet.

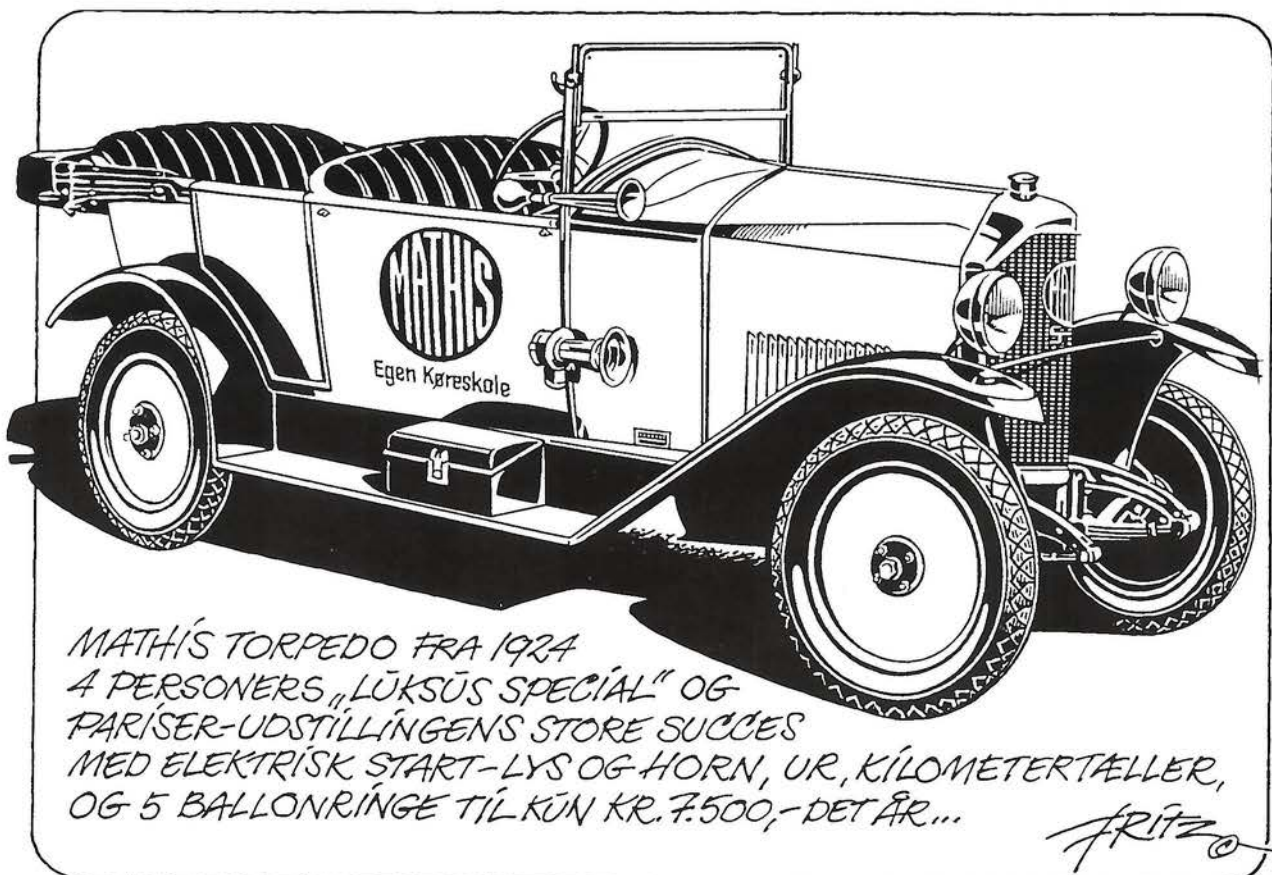
Det er tanken, at løbskalenderen får en fast plads hver måned, således at alle løb er fast omtalt hver

måned lige fra januar og til de bliver afviklet.

På denne måde kan alle, få lejlighed til i godt tid at slå kryds i kalenderen og ikke, måske til stor ærgrelse, misse et godt arrangement. Samtidig sikre det den størst mulige løbsdeltagelse. Og husk kære løbsarrangører, DVK yder økonomisk støtte, efter ansøgning, samt rallyplader. For jer der ikke har den store erfaring eller for hvem det er første gang, har vi en lille tryksag "DVK's løbshåndbog", men I er også velkomne til at kontakte kontoret eller en fra bestyrelsen.

Held og lykke med arbejdet og på gensyn til mange god løb i 2000.

Redaktøren.



MATHIS TORPEDO FRA 1924  
4 PERSONERS "LÜKSUS SPECIAL" OG  
PARISER-UDSTILLINGENS STORE SUCCES  
MED ELEKTRISK START-LYS OG HORN, UR, KILOMETERTÆLLER,  
OG 5 BALLONRINGER TIL KUN KR. 7.500,- DET ÅR...



## KLUBAKTIVITETER

DVK

### 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. 19.00**  
Julefrokost.

Bemærk der er ingen klubmøder i december måned.

**Aktivitetsudvalget ønsker hermed alle i klubben en glædelig jul og et godt nytår, på gensyn i år 2000.**

*Aktivitetsudvalget  
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

**Lørdag den 13. november kl. 14.00**  
Biblioteksdag. Klubben giver kaffen, medbring selv brød.

**Tirsdag den 7. december kl. 18.30**  
Julefrokost. (Bemærk tidspunktet). Kom og vær med til at skabe en hyggelig aften både for dig og ledsager. Pris

kr. 125,- pr. deltager. Køkkenchefen vil gerne vide hvor mange vi bliver, så tilmelding kan ske til Lars Hoffbeck på tlf. 86999161 eller Arne Jespersen på tlf. 86985504.

**Tirsdag den 4. januar kl. 19.30**  
Klubaften.

*Med venlig hilsen  
Lars Hoffbeck  
og Arne Jespersen*

### ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

På vores klubmøde tirsdag den 28. september kom vores nye formand Steffen Jørgensen og frue, det blev et godt møde, hvor Steffen fortalte om sine ideer og tanker for DVKs fremtid. Efter kaffe-pausen var spørgelysten så stor at Claus Neble måtte fungere som ordstyrer, så alle gik tilfredse hjem.

**Tirsdag den 23. november kl. 19.00**  
Klubmøde. Til vores novembermøde, er det lykkedes os at få den kendte veteranbilmand Niels Jonassen til at komme til Klippinge. Niels er kendt over det ganske land, som tv-kommentator, bl.a. ved åbningen af Storebæltsbroen og mange andre store veteranbilløb, og som leder af DVKs store bibliotek på Nivågård (her dog sammen med fru Hanne). Niels vil fortælle om „35 år med gamle biler“ - og hvordan man selv bliver veteran! Så det bliver garanteret en festlig og fornøjelig aften.

**Tirsdag den 28. december kl. 19.00**  
Vi holder „bagjulekomsammen“ som afslutning på et begivenhedsrigt år, men nærmere herom i december nummeret.

*På gensyn  
Kai Wredstrøm*

### MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

**Tirsdag den 16. november**  
Kim Hoffmeyer fortæller om sit hjørne af bilhobbyen, USA biler fra efterkrigstiden.

**Tirsdag den 14. december**  
Julefrokost. Bemærk datoen. Husk tilmelding i Kværkeby.

19. oktober var et almindeligt og hyggeligt sludremøde som så mange andre, bortset fra at Preben Boisen gav en lille en for at fejre vort 5 års jubilæum på Steffensgård.

Skulle du have lyst til at se hvad vi er for nogle, hvorfor så ikke melde dig til julefrokosten? Adressen er stadig Kværkebyvej 79. Kværkeby, Ringsted. Du drejer ned lige overfor kirken, og når du holder på gårdspladsen er du der.

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

### BØRKOP VANDMØLLE

**Torsdag den 11. november kl. 19.30**  
Klubmøde på Vandmøllen. Besøg af Hans Geschwendtner.

**Torsdag den 9. december kl. 18.00**  
Juleafslutning på Vandmøllen med noget godt fra køkkenet. Jeg kender pt ikke priserne. Foregående år har det ligget på omkring 100-125 kr. Vores bedre halvdele af begge køn er som altid velkomne. Tilmelding på tlf. 75890487 (også i arbejdstiden), fax 75899487, mail: poulerik@rotek.dk. Jeg skal vide om i ønsker gløgg efter spising.

**Torsdag den 13. januar kl. 19.30**  
Klubmøde på Vandmøllen.

*Med venlig hilsen  
Poul Erik Jakobsen*

### NIVÅ

Vi gør opmærksom på at mødet på Landtransportskolen den 18. november 1999 er flyttet til en gang i foråret. Det vil blive annonceret i VT hvornår det nøjagtigt finder sted.

**Torsdag den 18. november kl. 19.00**  
Virksomhedsbesøg. Danmarks Jernbanemuseums Værksted for restaurering af museets jernbanevogne. Værkstedsleder Per Jensen viser rundt og fortæller om de projekter der er på banen i øjeblikket. Mødested Otto Bussesvej 5a, 2450 København SV (på terrænet mellem Enghavevej og H.C. Ørstedsværket). Begrænset deltagerantal, derfor er der tilmelding på kontoret hos Dorthe Thies, tlf. 49145906.

**Torsdag den 2. december**  
Medlemsmøde på Nivågård der vil stå i julefrokostens tegn!  
Da det er forbundet med mange omkostninger at arrangere julefrokost, vil det kun være muligt hvis det er med bindende tilsagn. Derfor må i ringe til kontoret og melde jer til hos Dorthe. Vi må gøre opmærksom på at hvis man tilmel-



der sig, hæfter man også for de ca. 120-135 kr. som arrangementet vil løbe op i. Så husk at medlemsmødet på denne aften er lavet om til julefrokost, så hvis du ikke vil løbe forgæves, så husk at melde dig til på tlf. 49145906 (højest 70 tilmeldinger, så få fart på).  
Undertegnede beklager at medlemsmødet på Nivågård den 4. november ikke

blev annonceret i sidste blad. Jeg gør opmærksom på at det alene er min skyld (private årsager). Og jeg undskylder meget at jeg ikke fik annonceret den tidligere formand Niels Jonassens foredrag om „Hvor meget skal der fornyes på et køretøj, selvom det er nøjagtigt, som det der sad på originalt, før det ikke er et veterankøretøj.“?

Jeg siger uforbeholdent undskyld til Niels og ikke mindst til medlemmerne, som ikke fik mulighed for at vælge og herved blev ladt i stikken, af mig.  
Jeg beklager og sender en venlig hilsen

Claus E. Neble

## En aften i byen

Torsdag den 21. holdt Classic Motor/ Henning Andersen åbent hus for folkene fra Nivå. Mødt op var også Jørgen Bobjerg med sit Dilon autogen svejseudstyr. Jørgen demonstrerede med stor ekspertise, hvor legende let det er at lave en perfekt svejsning, både i almindelig stål tyndplade og aluminium tyndplade. Vi fik også demonstreret hvor nemt og effektivt det er at svejse i støbejern og en aluminiums manifold. Vi fik også selv lov at prøve kræfter med Dilon udstyret. Ok det blev ikke så perfekt som når det betjenes af Jørgen B, men som et første forsøg bestemt ikke ringe.

Vi var da vist nogle stykker der blev fri-stet til et køb. Henning kunne også fremvise flere interessante restaureringsobjekter, blandt andet en flot Alvis Speed 20, der aftvang megen beundring. Alt i alt en god og hyggelig aften, som altid når Claus Neble arrangerer.

Redaktøren



Foto: Steffen Frølich

## Og det regnede og det styrtede ned....

- på dagen for årets sidste Ikea løb. Alligevel var der mødt et par og tyve biler (ingen motorcykler?). Og til trods for regnen blev det som sædvanlig til en rigtig god og hyggelig tur.

Året der gak har budt på 5 Ikea løb og klubben takker de ihærdige løbsarrangører, som sammen har stået sæson 99 igennem. Niels Støttrup, Frank Jensen, Tonny Christensen, Preben Boysen, Ole Poulsen og ikke mindst Claus Neble.

Det gennemsnitlig fremmøde var 29 køretøjer, med 52 som det højeste, ganske rimeligt men dog lidt mindre end sidste år. Der skal også lyde en tak til Ikea for velvillig udlån af parkeringsplads.

Motorcyklerne svigtede lidt i år (ikke kun den sidste dag), så hermed en opfordring til de tohjulede, når vi åbner sæson 2000. Til slut er vi af



Claus Neble blevet bedt om at overbringe en tak til Gorm Bang Olsen, for den pæne omtale af Ikea løbene i august-nummeret af VT.

Redaktøren



Foto: Steffen Frølich



## Tid for skift af forsikring til RUNA-forsikring

Af Henrik Thostrup

Der er nu gået næsten 4 år siden at Dansk Veteranbil Klub i samarbejde med 3 af landets andre førende veteranbilklubber indgik aftale med RUNA forsikring om forsikring af medlemmernes veterankøretøjer, mere end 3.400 bevidste veterankøretøjs ejere har allerede valgt RUNA forsikring som samarbejdspartner.

### Mon ikke tiden er inde til at du også gør det ?

Måske har du allerede overvejet det, men er kommet fra det for hvordan var det nu ? Var der ikke noget med at det skal gøres på et bestemt tidspunkt ? JO det er det, det er ved hovedforfald man kan skifte, det er almindeligvis i forbindelse med et årsskifte, så tiden er ved at være inde nu.

For at kunne skifte forsikring skal den gamle forsikring opsiges med mindst 1 måneds varsel før hovedforfald, derfor skal opsigelsen være modtaget hos dit gamle forsikrings-selskab **senest den 30. november.**

Dansk Veteranbil Klub anbefaler dig at bruge RUNA forsikring - som er dansk selskab, såvel til dine gamle køretøjer som til dine andre forsikringer.

Sammenlign dine nuværende forsikringer med disse fordele som aftalen med RUNA forsikring indebærer :

- Dansk Veteranbil Klub har indflydelse på ordningen, også skadesbehandlingen.
- Ordningen administreres fra klubberne, herunder Dansk Veteranbil Klubs kontor, der har fingeren på pulsen og derfor kan give råd og vejledning, blandt andet ved at trække på den store ekspertise som findes i klubberne.
- Dansk Veteranbil Klub har en økonomisk gevinst af ordningen, denne er bestemt af antallet af forsikringer.

- Du betaler en fast årlig præmie, uden dikkedarer, ikke noget med indskud og måske at få en mindre del af præmien tilbage længe efter.

Prøv at sammenligne dine betingelser og præmier med hvad Dansk Veteranbil Klub i samarbejde med RUNA forsikring tilbyder, det har mange allerede gjort - gør som dem skift til RUNA der som det eneste selskab samarbejder direkte med din klub.

Tilbage er kun at rekvirere de fornødne papirer. Dem får du på klubbens kontor på tlf. 49 14 59 06 eller på fax 49 14 11 14.

Men husk at november er en travl måned, netop på grund af de mange forsikringsskift, så det letter sagsbehandlingen at du selv siger din forsikring op og vedlægger bekræftelsen fra dit hidtidige forsikrings-selskab. ■

### Veteran Tidende

„I oktobernummeret af Veteran Tidende noterer Ole Emil Riisager under en debat om Opels jubilæumsartikel, at der er en pressemeddelelse fra Opel „som flere aviser havde bragt og som også kom i FDMs blad Motor“.

Oplysningen om Motor synes irrelevant i debatten, og er i øvrigt forkert.

Enkelte facts kommer fra Opels fyldige resumémeddelelse. Første oplysning i pressemeddelelsen var for eksempel, at Opel er Tysklands næstældste bilfabrik. Det korrigerer jeg til „næstældste nulevende bilfabrik“, hvilket Ole Riisager forhåbentlig er enig i. Resten af artiklen har intet med pressemeddelelsen at gøre, selv om den da i øvrigt er både omfattende og interessant.

Venlig hilsen  
Leif Nielsen, FDM/Motor

## VT oktober;

### ” Hvem kan fortælle historien om denne bil”

Det var der til vor store glæde rigtig mange der kunne. Bilen og historien er faktisk ret interessant og vi har fået meget stof samt billeder, så meget og fyldigt at der kan komme en ret så spændende historie ud af det. Den arbejder vi nu på og vil bringe den i et af de følgende numre.

Her skal vi blot afsløre at bilen er en Talbot fra sidst i tyverne med et dansk fremstillet karrosseri fra tidligt i 50'erne, samt at den var kendt som Kong Kylie vognen.

Redaktøren.

Kære Leif Nielsen/FDM /Motor

Undskyld - jeg var så gal i hovedet at jeg kom til at slå Motor's behandling af Opels jubilæum i hartkorn med visse andres, fordi jeg huskede det tyske billedmateriale. Jeg håber ikke det slår skår i vort mangeårige og gode samarbejde.

Ole Emil Riisager  
VT/Bilhistorisk Tidsskrift



# BILMESSE OG BRUGTMARKED

Tekst og foto:  
Hans Pedersen



## BELLACENTER 25. sept

Veteranbilmesser med tilhørende stumpemarkeder kender vi jo fra Jylland, hvor herlige køretøjer og stumpes udbydes til salg.

A.P. Nielsen fra Randers stod som enearrangør af denne bilmesse på Sjælland, nærmere betegnet i Bella-Center i København. Et særdeles velvalgt sted til afholdelse af sådan en bilmesse, her er god plads i de store haller, og så er der glimrende parkeringsforhold. Der var rigtig mange fine biler at kigge på, biler der var til salg, eller biler der blot var udstillet for at blive beundret. Stumper var der selvfølgelig også.

Der var lagt op til et brag af en udstilling, og man må efterfølgende undre sig lidt over at registrere at kun ca. 2.000 gæster besøgte bilmessen. I Fredericia, hvor A. P. Nielsen og Peder Fuglsbjerg arrangerer bilmesser både forår og efterår, ja her kommer der hver gang ca. 10.000 gæster. I Herning, hvor Svend Aage Mortensen arrangerer stumpemarkeder forår og efterår, kommer der ca. 20.000 gæster.

Er sjællænderne slet ikke interesserede i klassiske køretøjer? Det kan da ikke passe.

Spørgsmålet er naturligvis nu: Kommer der en bilmesse i København igen?

Vi giver spørgsmålet videre til arran-

gøren A. P. Nielsen, Randers, der udtaler:

”Besøgsantallet i Bella-Center var skuffende, men jeg vil gøre alt for at stable en ny messe på benene. Motorinteresserede på Sjælland bør vel have lejlighed til at kigge på alle disse fine køretøjer, der møder frem på sådan en messe. Men nu får vi se – jeg er gået i tænkeboksen.

Jeg modtager gerne seriøse forslag til evt. at forbedre bilmessen. Er der bilklubber, der vil samarbejde? Skal der ske mere og andet på bilmessen? Ring til A. P. Nielsen, der meget gerne modtager forslag.

Vi andre, der besøgte messen i Bella-Center havde en dejlig dag med en masse fine køretøjer. ■

## DRONNING MARGRETHE HALLERNE 16.-17. OKTOBER

For 28. gang var der igen bilmesse og brugtmarked i Fredericia, arrangeret af Peder Fuglsbjerg, Stenderup og A. P. Nielsen, Randers.

Den forløb som tidligere, masser af besøgende både lørdag og søndag. Mange interessante køretøjer til salg. Priser fra kr. 500 til flere hundrede tusinde. Der var noget for enhver. Der var også en del mærkeklubber, der udstillede deres flotte biler. Vi mødte bl.a. Ford-klubben, Vauxhall-klubben, Ford T klubben, VW-klubben m.fl.

Gamle traktorer var også repræsenteret.

Det er interessant at besøge den slags messer. Pludselig står der en gammel Opel Rekord P1 fra 1960, der trænger til et par kærlige hænder. I næste række måske en Jaguar E fra 1960'erne til flere hundrede tusinde



kroner. Eller en gammel Ford A cabriolet i miserabel stand til kr. 25.000,-

Man må afgjort beundre folk, der f.eks. køber sådan en Ford A i den tilstand. Bringer den hjem i garagen

– og så ellers går i gang med et omfattende restaurering. Om nogle år – måske – står den som da den i 1930 forlod Ford-fabrikken.

Ganske imponerende . . . ■

## 2. Int.

# Historic Rally Denmark

Tekst og foto: Hans Pedersen



Pressefoto

**FIVA – Fédération Internationale des Véhicules Anciens – er en international organisation, der varetager interesser som ejere af gamle og ældre biler måtte have overfor bl.a. EU og nationale myndigheder. Desuden arrangerer FIVA løb.**

FIVA er i Danmark repræsenteret af Motorhistorisk Samråd (MhS), der igen har tilslutning af mærkeklubber og Dansk Veteranbil Klub (DVK). Historic Rally Club er stiftet for net-

op at kunne arrangere historiske rallyløb i Danmark, og klubben har på det seneste fået fremstillet en ny produktion af HEMO-triptællere for at kunne få flere til at deltage i løbene. Løbet arrangeres af: Hilmar Johs. Andersen, Viby og Henning Friberg. Them har via deltagelse i flere internationale løb fået ideen til også at arrangere et FIVA klassisk løb i Danmark.

Hilmar og Henning startede hver for sig i midten af 1960'erne med orienteringsløb og rally, og fandt sam-

men i 1977 hvor de blev danske mestre i rally.

I 1980'erne var de på det danske landshold, der har kørt om Nordisk Mesterskab i orienteringsløb.

Anders Fisker, Løvskaal ved Bjerringbro, der er landets mest erfarne rute-lægger i orienteringsløb, har nu også fået interesse for klassisk rally efter i 30 år at have målt landet op i orienteringsløb.

Leo Singer Sørensen, Sabro har interessen efter at have fulgt Hilmar og Henning som team- og videochef. Dette bringer os frem til fredag den 24. september 1999, og stedet er Hotel Kong Chr. X's hotel i Århus. En rigtig flot fredag eftermiddag med sol og gode temperaturer.

Luften oser af benzin, olie og ikke mindst nostalgi. Her er mange af bilerne fra "dengang" hvor en bil var en bil, en mand en mand og et ord et ord. Man bliver lidt eftertænksom efterhånden som man skridter alle de prægtige køretøjer af. Er det virkelig så længe siden . . . ?



*Fritz Friedrichsen, Gentofte/  
Karsten Brix, København,  
Ford Zephyr MKII 1959.*



Nogle husker man også fra asfaltbanerne fra 1960'erne, Roskilde Ring, Jyllands-Ringen og Ring Djursland. Ak ja – det var tider dengang.

Jeg genkender straks de små Mini'er i fuld krigsmaling – jamen de er bare pragtfulde.

Og en skøn Ford Zephyr MKII fra 1959 med et par kraftige fjernprojektorer. Sikke linier den bil har. Den oser rigtig af nostalgi.

Og minsandten: En lille NSU Prinz 3 fra 1960, skøn rød lakering med hvidt tag og hvide fælge, og den kommer helt fra Tyskland.

Den flotte ældre Saab tilhørende Keld Hansen fra Kokkedal. En Saab 96 Sport fra 1964.

Den husker mange også fra asfaltbanerne. En utrolig flot bil, helt original.

Desuden er der en del Volvo'er, såvel PV 544 som Amazon, rigtige rallybiler som også huskes fra asfaltbanerne.

Sportsvogne er der naturligvis også, Triumph TR 4, M.G.B, Morgan, Porsche, Austin Healey m.fl.

Man bliver her mindet på, hvor ens nutidens biler er blevet. Dengang var der virkelig forskel på bilerne. Hver især var de noget helt specielt, hver for sig havde de deres særpræg.

Det var et flot syn, da rallybilerne kørte frem til START og blev sendt afsted.

Løbet blev afviklet fredag og lørdag, og der var bl.a. indlagt specialprøver.

Der blev kørt i 3 klasser, nemlig ekspertklassen, sportsklassen og turistklassen.

Ekspertklassen kørte ca. 700 km fredag og lørdag, sidstnævnte klasser deltog først fra lørdag morgen med en rute på ca. 365 km.

Historisk FIVA Rally afgøres på udholdenhed og præcisionskørsel, det vil sige at holdene stresses ved at skulle finde den rigtige rute på forskellige kort, samt på indlagte test at kunne holde en bestemt gennemsnitshastighed på omkring 50 km/t med sekunders nøjagtighed på de mindste veje som løbsledelsen nøje har udvalgt. Sidste års vindere lavede således en

afgørende fejlkørsel efter kun 50 km's kørsel og valgte derfor at returnere til Norge, i stedet udviklede der sig en sand gyser mellem Eddy van den Hoorn/René Smeets fra Holland og Monty Karland, der havde en af nordens bedste bilorienteringskørere Jørn Mørup fra Holste-



Øverst: Saab 96 Sport, 1964.  
Nederst: NSU Prinz 3, 1960



Pressefoto

bro, som co-driver, samt far og sønholdet Erik og Kim Bach Sørensen fra Ølstykke.

Monty Karland/Jørn Mørup, der aldrig havde været i bil sammen inden fredag middag, lagde enormt stærkt ud på fredagens 275 km lange etape, som de gennemkørte med kun 2 sekunders afvigelse. På lørdagens 375 km lange etape, hvor deltagerne bl.a. var på Ring Djursland og i Mols Bjerge, var Erik og Kim Bach Sørensen derimod de bedste, og de kørte op på en imponerende 2. plads med 31 strafsekunder i deres Triumph MKII fra 1966, foran et af Europas bedste mandskaber Eddy van den Hoorn/René Smeets Volvo 122S, der sluttede 12 sekunder efter. Med den gode kørsel fredag kunne Monty Karland og Jørn Mørup ikke indhentes og de vandt således 2. Int. Historic Rally Denmark i deres Porsche 911 fra 1968 med i alt 25 strafsekunder

Ægteparret Otto og Britta Kristensen fra Tune sluttede i deres Lancia Fulvia Coupe fra 1970 på 4. pladsen med 149 strafsekunder, foran specialisterne i økonomikørsel Ole Nielsen/Torben Arp i VW 1300 fra 1968 med 162 strafsekunder.



Øverst: Volvo 144S. Nederst: Austin Cooper S 1966.

Lørdag havde interesserede mulighed for at prøve historisk rally, og her vandt Bjørn og Birgitte Rechnagel fra Skive i deres Volvo PV544 fra 1965 i sportsklassen med 402 strafsekunder, medens Henrik Kjær fra Beder og Jørgen Rasmussen fra Århus i Lancia Fulvia 1,3S fra 1973 vandt touring-klassen med 390 strafsekunder.

Løbsledelsen fik ved præmieuddelingen lørdag aften på Hotel Kong Chr. X mange rosende ord fra deltagerne,

og fik ved den lejlighed bekræftet, at deres 3. udgave af løbet i år 2000 er stærkt inde i billedet som en afdeling af det hollandske mesterskab. Det er en fornøjelse at se sådanne klassiske biler køre historisk rally, se bilerne som de var og er i virkeligheden. Ofte ser man dem jo blot stå i en garage eller på et museum. At se dem "live" er en stor oplevelse. ■

# ARRESØ-LØBET



Opel Olympia Rekord 1953  
Kurt Meir, Karlslunde.

**ARRESØ LØBET**, med start mål ved Gjethuset i Frederiksværk begyndte i strålende regnvejr, men allerede efter den første post klarede det op og kalecherne kunne komme ned så man kunne nyde det dejlige nordsjællandske landskab ved Arresøen og på Halsnæs.

Tekst og foto: Arne E. Pedersen

**Da det nu var tredje gang jeg skulle arrangere ARRESØ LØBET, regnede jeg med, at det var ren „rutine“. - Men nej - efter at jeg sammen med min kone havde lagt ruten, ansøgte jeg politiet om det var ok, men vi fik afslag. Det viste sig at der var tilrettelagt et triathlonløb i området omkring Arresøhus.**

Så forfra og om igen, vi måtte finde andre veje, hvilket efterhånden kan give problemer i hvert fald i et område med jernbane, hvor der efterhånden lukkes den ene efter den anden. Gennemkørsel forbudt er et andet problem her i området.- Men vi fik da omsider godkendt ruten og kunne se frem til løbsafholdelsen.

ARRESØ LØBET, med start og mål ved Gjethuset i Frederiksværk, begyndte i strålende regnvejr, men allerede efter den første post klarede det op og kalecherne kunne komme ned så man kunne nyde det dejlige nordsjællandske landskab ved Arresøen og på Halsnæs. Inden da var der morgenmad i Aktivitetshuset Paraplyen, venligst udlånt af Frederiksværk Kommune, hvor deltagerne kunne prøve at tyde det altid vanskelige tulipankort.

Den første post var lagt ved det smukke Hyllingebjerg med udsigt til Kattegat. Deltagerne fik udleveret en 1 m lang 12 mm gevindstang og en møtrik og så var det ellers bare om at komme i gang med at skrue. Der blev udviklet mange nye skruemetoder i forsøget på at klare 1 m prøven på bedste tid.

Videre langs Kattegatkysten til Gal-

gebjerg, hvor post 2 var. Her var der en lille forfriskning,- og så til det svære, det gjaldt om at vælte kegler (seks skruer) med en snurretop, der var tre forsøg, snurretop er ikke det legetøj, der bliver brugt mest af voksne nu om stunder!

Derefter gik turen væk fra Halsnæs og mod Arresøhus, hvor tredje post skulle klares, det var „bare“ nogle spørgsmål, inden ta' selv buffeten kunne nydes.

Efter frokosten gik turen til Aude-rød, nemlig til Søværnets Grundskole, hvor deltagerne skulle gennemgå om ikke optagelsesprøven til frømandskorpset så noget, der havde med sømandskendskab at gøre, nemlig fortøjning af skib, og det helt uden at blive søsyg. Efter „sejlturen“ var kursen lagt mod mål.

Eftermiddagskaffen og præmieoverrækkelsen foregik i Aktivitetshuset. Vinderen af Arresøløbet 1999 blev vogn nr. 19, Morris Minor, Thomas B. Petersen, Ølsted. Nr. 2 blev vogn nr. 14, M.G. TD, Kim Staunskjær, Græsted og nr. 3 blev vogn nr. 3, Ford A, Anders Andersen, Solbjerg. ■



Jaguar Mk. V Drophead coupé 1950.  
Per Staunskjær, Gilleleje

# Goggomobil i Danmark

## 1956 og 1957



*Goggomobil Sport Coupé.  
Orig. fabriksfoto.*

*Foranlediget af vor artikel i september VT om Goggomobil har vi modtaget dette interessante materiale fra Ole Sommer der i sin tid var importør af Goggomobil.*

Af Ole Sommer

Firmaet Sommer startede tidligt i 1956 importen af ISARD, som bilen først blev kaldt.

Fra 1957 blev navnet ændret til „Goggomobil“, men bilerne kom fortsat fra familien Glas' fabrik, der

lå i Dingolfing i Isar provinsen langt ude i landbrugsområdet øst for München.

Danmark fik 43 stk. i 1956 og 48 stk. i 1957, og vor lokalforhandler i Hedensted var den, der solgte flest. Det blev således i alt 91 stk., før vi holdt op i 1957.

Jeg erindrer ikke mere den præcise årsag til, at vi holdt op med denne import, men jeg formoder, at det bl.a. kunne skyldes at vi oprettede et separat selskab med Volvo-forhandling netop i 1957.

Familien Glas havde store ambitioner og kom ca. 1967 med en 2,6 ltr. V8 sportscoupe, der havde remtrukne overliggende knastaksler. Det var en flot men problemfyldt model, som BMW søgte at få skik på, efter at de havde købt Glas-virksomheden (primært for at få øget produktionskapaciteten til de normale BMW-modeller).

Coupeen havde et elegant italiensk designet karrosseri og fortsatte derfor i produktion nogle år, hvor den til sidst fik en BMW-model betegnelse, og så vidt det erindres også en BMW-motor i stedet for den eksotiske V8'er fra Glas.

Til slut et kuriosum fra vor Goggomobil-import-periode: I 1956 kunne man holde varmeapparat og reservehjul uden for registreringsafgiftsberegningen. I 1957 strammedes reglerne, så man kun kunne levere reservehjulet som „ekstraudstyr uden afgift“.

*Orig. fabriksfoto.*



# Da farfar var ung og kørte Goggo



Orig. fabriksfoto.

*Fra Arne Jørgensen, formand for Dansk DKW Club har vi modtaget denne morsomme omtale. I sine unge år havde han en af de meget sjældne Goggo varevogne.*

Af Arne A. Jørgensen

Fra forsidebilledet på september udgaven af Veteran Tidende bragte glade minder fra min ungdom frem, ved synet af Anton Sørensens lille Goggo T400.

Se sådan en gavstrikket var jeg indehaver af omkring 1960 og på det tidspunkt var min gule Goggo vel knap et par år gammel, købsprisen var 1800 kr. den havde kostet 6.430 kr. fra ny på gule nummerplader og dermed den billigste varevogn på markedet. Det med de gule plader indikerer forskellen på Antons og min TL400, min var en „Bus“ = Transporter.

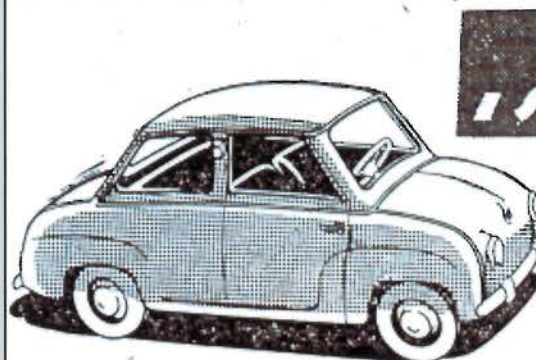
Forhistorien til mit Goggo køb var denne, i 1958 havde vi skiftet vores 54'er DKW F91 ud med en fabriksny DKW F93 3=6'er, sølvblå med evig sne på taget.

I 1959 blev jeg ansat som rejsemon-tør for et ventilationsfirma i Næst-

ved og her havde jeg god brug for 3=6'eren til transport af mit værktøj, men al den slæben værktøjskasser ind og ud af bagagerummet gik jo ud over en personvogn og da DKW'en, som var en af datidens GTI'er, samtidig var temmelig dyr (21.000 kr.) var jeg forståeligt øm over den.

Nu springer vi et år frem til 1960, hvor GM-forhandleren „Andersen & Martini“ bygger nyt bilhus på Amerikavej og der kom jeg i embeds medfør til at montere husets ventilationsanlæg. Da huset er godt og vel halv-færdigt, rykker firmaets brugtvogns-afdeling med alle dens varer ind i kælderetagen og blandt varerne var

*Har De raad til motorcykle, har De raad til*



Dette lille vesttyske køretøj opfylder nutidens krav om hurtig, bekvem og billig transport. ISARD 300 er saa billig i anskaffelse og drift, at den løser problemet — hver familie sin bil.

Importer:

**E. Sommer**

Uplandsgade 72, Kbh. S.  
SU \* 68 68.

Kr. 9.478,- i fri handel excl. lev.-omk.  
Benzinforbrug 4,6 liter pr. 100 km. 17 hk  
luftkølet motor, forbløffende acceleration.

**FORHANDLERE:**

**E. Sommer**  
Uplandsgade 70, Kbh. S.  
SU \* 68 68.

**N. J. Strandberg & Sønner**  
P. Bangsv. 76, Kbhvn. F.  
GO 29 15.

Forhandlere antages til ledige distrikter

Annonce  
juni 1957.

## GOGGOMOBIL



Excl. lev.omk.  
Kr. 9.792

Med en GOGGOMOBIL rejser familien billigere, end det er muligt paa anden maade. — Har De raad til motoreykel, har De ogsaa raad til GOGGOMOBIL. Rigelig plads til 2 voksne og 2 børn. Ved 60 km/t kører GOGGOMOBIL 22 km pr. liter — Tophastighed 85 km/t og accelerations-evne 0-80 km i timen paa 30 sek. — og et særdeles let gearskifte har de nye GOGGOMOBIL, vi har faaet hjem.



**SPORTS-COUPÉ**  
med elektrisk gearskifte, excl. lev.omk. **Kr. 13.302**

*& Sommer*

Udstillings- og salglokaler:  
Gothersgade 14 - MI \*6556  
Hovedkontor og værksteder:  
Uplandsgade 72 - SU \*6868

### FORHANDLERE:

ODENSE	
Autoservice »Sct. Jørgen« v/ Egon Hansen Sct. Jørgensg. 112 - tlf. 77 42	
AARHUS	
JYDSK MOTOR LAGER v/ Georg Andersen Østergade 25 - tlf. 3 19 99	
ESBJERG	
Chr. Reinholdt Stormgade 50 - tlf. 836	
HAMMERUM	
Brdr. Nielsen Østergade 37 - tlf. 183	
HEDENSTED	
Peder Andersen tlf. 29	
KOLDING	
H. G. Nielsen Vejlevej 108 - tlf. 11 58	
AALBORG	
Børge Petersen Jernbanegade 17 - tlf. 3 40 29	

### FORHANDLERE ANTAGES

i distrikter, hvor vi ikke i forvejen er repræsenteret.

den gule Goggo som jeg nu for første gang stiftede bekendtskab med.

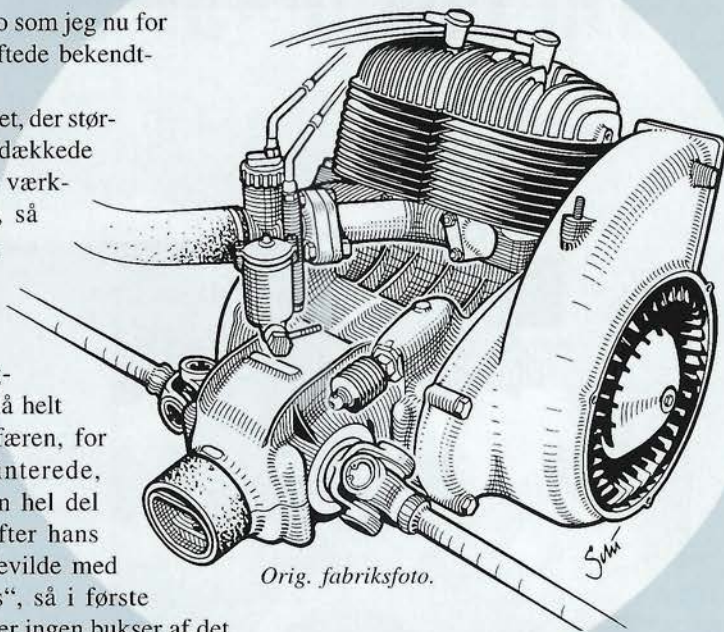
Bilen var lige det, der størrelsesmæssigt dækkede mit behov for værktøjs transport, så jeg gik i krig med sælgeren som selvfølgelig stak mig en pris for aggregatet, som lå helt oppe i stratosfæren, for som han pointerede, ventede han en hel del kunder som efter hans udsagn var ellevilde med sådan en „Bus“, så i første omgang blev der ingen bukser af det skind.

14 dage senere kunne jeg konstatere, at folkevandringen åbenbart var udeblevet, for jakkesættet henvendte sig en dag, da jeg parkerede DKW'en i A&Ms gård og nu kunne vi pludselig tale om prisen, som jeg så satte til 1.800 kr. og derved blev det.

En af de personer jeg præsenterede ny erhvervelsen for, var familiens mangeårige mekaniker Knud Aagesen, hvis firma senere blev til „Nissan i Virum“, og han kunne ikke bare sig af grin da han så Goggo'en! Sådan som du kører bil forkyndte han, så holder den maksimalt 2 måneder til dig, det var jo noget af en melding, men på den anden side havde han kendt mig fra jeg løb rundt i korte bukser og bare knæ og vidste jeg havde en meget enkel kørefilosofi som gik ud på, at enten holdt DKW'en parkeret eller også løb den for fuld rulle og det holdt den til, men hvad med Goggo Transporteren?

Den blev kørt efter samme filosofi og den holdt til den hårde behandling, for de eneste reparationer jeg havde på den, i de små 2 år jeg havde den, var et knækket gaskabel og en revnet tallerkenfjeder i koblingen, det var det hele og ingen af delene bragte mig i nærheden af Ladegården. Så robust var Goggo'en i hvert fald.

Hans Pedersen redegjorde i VT 279 udmærket for teknikken i Goggo,



Orig. fabriksfoto.

men jeg har et par tilføjelser som vedrører varevognen og en rettelser der angår den senere Goggo T700 eller Isar T700 som retteligt er modelbetegnelse, den havde ikke som beskrevet en firecylindret ohc boxermotor, men en tocyndret stødstangsmotor af slagsen og den omtalte tandrem, som Hans Glas ganske rigtig var først med, kom først senere i anvendelse på en større Glas model som var forsynet med en firecylindret vandkølet rækkemotor med overliggende knastaksel.

Gearkassen i coupé og transporter udgaverne af Goggo adskilte sig væsentligt fra sedan modellen, idet de havde elektromagnetisk forvælgergearkasse, skiftet foregik ved hjælp af nogle magnetpoler i gearkassen som simpelthen overtog det arbejde med at forskyde tandhjulene ved gearskift, som vi normalt udfører manuelt med gearstangen. I følge Anton Sørensen kunne også sedanen mod merpris leveres med dette gearskifte.

På varevognen var dette system standard og havde den fordel, at man fra førersædet havde fri adgang ud af højre dør til fortorvet, uden at skulle sno sig udenom en gearstang i gulvet, for gearstangen var et lille joystick anbragt på selve det spartanske instrumentpanel.

I praksis fungerede systemet sådan, man startede vognen i frigear med joystickets lille pind i midterpositi-



on, når motoren var i gang førte man pinden 3 cm. skråt op til venstre hvor 1. gear lå og når der var klar bane, trådte man koblingspedalen ned og først da var bilen i gear, derefter koblede man til på sædvanlig vis og accelerede derudaf, medens dette foregik satte man pinden skråt ned til venstre hvor 2. gear var placeret, og når tiden var inde til næste trin trådte man blot koblingspedalen ned og slap den igen, så var den i 2. gear og så fremdeles til man nåede 4. gear. Når man skulle bakke satte man pinden i midterposition, koblede ud og trykkede på en lille knap under joysticket, så var vognen i bakgear.

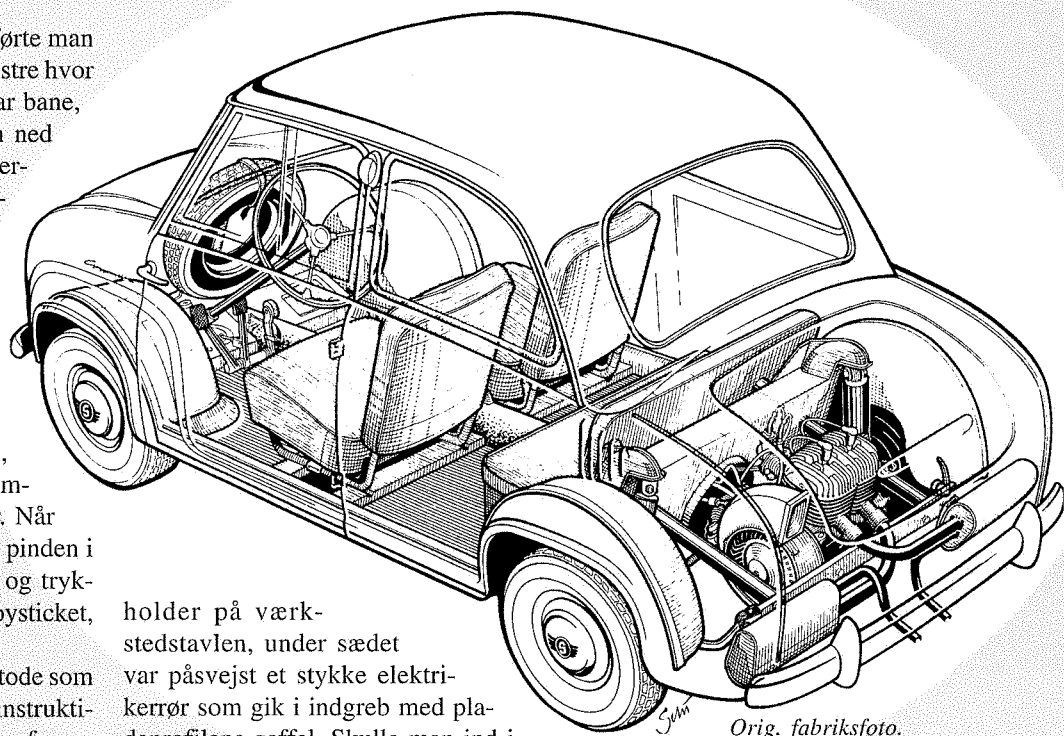
Det var den autoriserede metode som Hans Glas foreskrev i sine instruktioner, men jeg havde min egen facon, når jeg ville tæve en større vogn i acceleration, så foregik gearskiftet simpelthen ved, at jeg trådte skråt ned på koblingspedalen, således at foden smuttede af pedalen samtidig med denne nåede i bund og fløj retur, altså ren mekanisk vold, men skiftetiden var bragt ned til brøkdele af et sekund og det kiksede aldrig.

Goggo Transporterens indretning må siges at være gennemtænkt helt ned i detaljer, benzintanken var på personvognene anbragt i motorrummet bagi, det kunne af gode grunde ikke lade sig gøre på varevognen, for så skulle varerne jo læsses ud for at komme til tanken under motorklappen, derfor var tanken udformet som konsol for førersædet, som man klappede op ved påfyldning, benzindækslet var af motorcykeltypen med hul til udluftning og for en god ordens skyld var askebæger standard udstyr i vognen. Dette arrangement havde nok været svært at få typegodkendt i dag. Da tanken nu lå lavere end karburatoren var modellen forsynet med en mekanisk benzinpumpe drevet af krumtappen.

Passagersædet var hængslet til højre side af tanken, venstre side blev holdt oppe af en lodret stående pladeprofil som var hængslet til vognbunden og foroven mandede ud i en klemgaffel, som vi kender som skruetrækker-

holder på værkstedstavlen, under sædet var påsvejst et stykke elektriskerrør som gik i indgreb med pladeprofilens gaffel. Skulle man ind i selve varerummet, klappede man ryglænet ned, løftede sædets højre side, så faldt profilen ned vandret med gulvet og sædet med ryglæn kunne sænkes til lodret, dermed var der fri adgang til varerummet. Systemet var så enkelt, at det nærmest var genialt.

Skydedørene fortjener også et par ord med på vejen, for de var en praktisk foranstaltning i byen ved parkering etc. På Goggo'en løb de let inde i en dobbelt væg og i åben stilling blev de holdt på plads ved hjælp af en fælde i dørens bagkant, således at de ikke fløj i med et brag under opbremsning, fallen udløste man ved at vippe det lodrette dørhåndtag fremad, elegant løsning i forhold til min overmonterede Bedford CA varevogn som 20 gange om dagen fik lukket sin dør på denne brutale facon. Bedford'en havde godtnok et stop til at holde døren åben, det bestod af en flettet lærredsstrop som man vikledede om det indvendige dørhåndtag, ikke just en elegant løsning, men typisk britisk. Andre positive ting ved min lille bus var de venlige smil jeg mødte overalt i trafikken og så var den væver, var der plads til en Long John så kunne Goggo'en også være der, jeg husker engang jeg blev sendt ind til et trykkeri i den indre by for at skifte en defekt ventilator, da jeg kom der-



ind, vidste det sig at firmaet lå i fjerde baggård uden parkeringsplads og hvad værre var, på 5. sal.

Hvad gør en kvik ung mand så? Han kikker på belastningsskiltet på den udvendige vareelevat, 750 kg. stod der, op med lågerne, ind med Goggo'en og op på 5. sal, ind i trykkeriet hvor alles mundvige straks fløj helt op til ørerne, lutter glade ansigter og en indehaver som var så imponeret over mit firmas lynservice, at han sendte en dame i byen efter kage til kaffen.

Da jeg senere lavede samme nummer ude hos Ford i Sydhavnen blev jeg verbalt overfaldet af en overværkfører, som helt kamoisinrød i hovedet læste mig teksten om kulilte og bla-bla, indtil han opdagede at hele hans personale ved „Anglia-Skråbagrude“ båndet lå flade af grin, så kunne han pludselig også se komikken og med væsentlig mildere stemmeføring forklarede han mig, at jeg sørme ikke måtte køre i bil på 1. sal, hos Ford Motor Company.

Det var lidt om mine muntre oplevelser med et 1/4 „Rugbrød“ for 40 år siden. ■



# CHEVROLET 1928

**En dansk bil, der hele sit liv  
har kørt på Fyn**

Tekst og foto: Hans Pedersen



*Bilen er som standard uden kofanger.  
De kan købes som ekstraudstyr.*



*Flot instrumentbræt - flot udsigt ud over køleren.*



*Chevrolet'ens 4-eylindrede motor med ca. 30 hk.*

Månedens bil er en dejlig Chevrolet fra 1928, en dansk bil, der hele sit liv har kørt på Fyn.

Dengang i 1928 var der rigtig gang i bilproduktionen i USA.

FORD og Chevrolet kæmpede bravt om markedsandele.

I 1921 var Chevrolet faktisk på faldlittens rand. Og folk var ved at være trætte af den gamle Ford T. En dansker var indblandet derovre, nemlig cykelsmeden fra København William S. Knudsen. I 1925 præsenterede han en stærkt forbedret Chevrolet Superior, og i løbet af blot et par år tredobledes salget til ca. 1.7 millioner biler i 1927. Jo, Chevrolet'en var sidst i tyverne med til at få vind i sejlene for General Motor.

Tilbage til månedens bil.

Den blev købt af Ejgil Pedersen i Fredericia på Veteranbilmesse i efteråret 1996.

Ejgil har altid interesseret sig for gamle biler, og besøgte derfor veteranbilmesse – man må jo følge med. Det store fynske firma Holm Jensen, Odense, havde sat rigtig mange gamle biler til salg dette efterår, og en af dem var denne Chevrolet 1928.

Den havde stået i en lade i 35 år, d.v.s. den havde været afmeldt siden ca. 1960. F.eks. havde den aldrig været monteret med blinklys, og den var helt uden rust, og ikke mindst, den var komplet og original. Ejgil fik den hjem og gik i gang. Det viste sig at al mekanik var slidt, så motor,

gearkasse, bagtøj, bremses m.v. blev totalreoveret. Karrosseriet fejlede ingenting, og kun nogle ganske få træ-komponenter blev udskiftet. Hurtigt blev bilen klar til maling, og nyt indtræk blev syet.

Såvel maling som indtræk blev overdraget til specialister, hvorimod det mekaniske blev klaret af Ejgil. Herefter blev bilen synet og godkendt uden problemer.

Veteran Tidende besøgte Ejgil i begyndelsen af juli måned, og vi kørte en lille tur i det dejlige sommervejr ved Hvidbjerg Strand. Bilen kører



*Bilen set bagfra - kufferten har Ejgil selv fremstillet.*

*Fin adgang ved bagdør -  
og flot interiør*

fint – tøffer lige så stille i højt gear, eneste problem er at bremsene ”hyler” så længe de er kolde. Når bremsene er varme, er der ingen problemer.

En sjov detalje er benzinmåleren. Den sidder hele ude bagved – vel at mærke udenfor, lige ved siden af kufferten. Her kan man så tjekke, om der er benzin på bilen.

Indvendig er den gamle Chevrolet som fabriksny. Alle instrumenter m.v. er særdeles flotte, og dette sammen med ny lak, nyt indtræk, nye måtter – ja så bliver helhedsindtrykket ”som nyt”.

Motoren er en 4-cylindret, vandkølet, topventilet rækkemotor, ca. 30 HK og et slagvolumen på 2800 cm<sup>3</sup>. Thermostatstyret kølesystem, stænksmøring og monteret med oliefilter. Bilen har mekaniske 4-hjulsbremses. Ejgil har kun kendskab til 4 andre tilsvarende biler i Danmark, og det er jo ikke ret mange.



*Der er gjort  
rigtig meget  
ud af de  
indvendige  
håndtag.*



*Bilens ejer  
Ejgil Pedersen,  
Fredericia.*



Han er også lidt forbavset over, hvor få reservedele der udbydes til salg til denne Chevrolet 1928.

Den gamle Chevrolet er Ejgils foretrukne bil, selv om han også ejer en Opel Olympia fra 1952 samt en Morris Minor fra 1934. Sidstnævnte er en meget interessant bil som vi måske vender tilbage til en anden god gang.

Ejgil interesserer sig faktisk mest for lastbiler, idet han allerede i begyndelsen af 1960'erne kørte brunkul. Senere blev det til kørsel med olie og benzin fra Shell, og her arbejdede Ejgil i 35 år. Alt i alt har han således slidt nogle lastbiler op.

Men som Ejgil siger: Det er jo meget pladskrævende at samle på lastbiler, så derfor blev det til personbiler.

Vi takker Ejgil for besøget og køreturen i hans dejlige Chevrolet. ■



**Af pladsmangel er konkurrencen blevet sprunget over et par gange, og denne gang får vi kun plads til svaret på hvad billederne forstillede i VT 277 og 278.**

### Juli:

Der kom nogle meget udførlige besvarelser, og vi falder for fristelsen til at bringe den fra Jan Bechmann næsten i sin fulde udstrækning, fordi den viser hvilke omfattende overvejelser konkurrencen kan føre til:

„- Bilerne er tydeligt nok henholdsvis BMW og SAAB.

SAAB 96 havde premiere 17. februar 1960 i Stockholm og til og med 1962-modellen var SAAB emblemet placeret på motorhjelmene over grillen, hvorefter det blev en del af grillen.

Den afbildede SAAB må derfor være en 1960, 61 eller 62-model.

Den anden vogn er en BMW 700. Jeg har nogle gamle eksemplarer af Automobil Revue stående på reolen. Ingen BMW 700 i 1959-udgaven, til gengæld i 1961 og nogle år længere frem. Desværre mangler 1960 i samlingen, men opslag i DVK's medlems- og køretøjsliste viser, at BMW 700 også findes som 1960-model. Der kan altså være tale om en 1960

eller senere model.

Når man nu har fat i køretøjslisten kan man jo lige løbe den igennem for at se om nummerpladerne kan føre til noget.

BINGO, det kan de!

Der er nemlig et medlem af klubben (se 1998-udgaven side 113, 2. linje), som har en 1962 Hillman indregistreret som XH 20.262. Ifølge listen er den original.

Hvis man nu forudsætter at ingen af de tre biler er blevet omregistreret, må det betyde at SAAB'en (XH 22.870) med sikkerhed kan siges at være en 1962-model, måske indregistreret i begyndelsen af 1963.“

Blandt indsenderne er der flertal for at BMW'en er en 700 LS årgang 1962 eller 63. Tocylindret boxermotor i hækken, 697 cc og 37 hk. Den fandtes også i coupé-udgave. Og at SAAB'en er årgangsmode 1963, 3-cylindret, totakts motor, ratgear og forhjulstræk. Vinder bliver ved lodtrækning Søren Lund, Dragør.

MEN bilerne er en anelse ældre, for billedet blev første gang trykt i KDAK's medlemsblad AUTO i april 1962, det stammede fra et natorienteringsløb som KDAK Sport Vest (Læs: Knud Arhøj) arrangerede 10. februar 1962. Teksten lød „Fru Åse

Ørhøj, hold 18, ved HTK“ (jeg havde fejlagtigt læst det som Arhøj og troede at have en pointe, men tog altså fejl.

### August:

En enkelt er faldet for kølerens karakteristiske Packard-facon, en anden troede mindre forståeligt at det var en Fiat. Resten af indsenderne svarer at det er en Opel fra sidst i tyverne. Den præcise model og årgang er der lidt uenighed om, det svinger fra 1927 til '30 og fra 4/14 PS over 4/16 til 4/18.

Packard-køleren kom i efteråret 1927 på alle Opels modeller, helt op til den store 4,2 liters 16/60 PS Pullman limousine.

Vores eget bud er at det er en 4/20 fra mellem november 1930 og juni 1931 - og at den 4-personers coupé er en ombygning. Dateringen skyldes blandt andet at den ikke mere har dāselygter, som var standard til efteråret '29. Men lygterne kan også være byttet og i såfald kan vognen være lidt ældre - og eventuelt en 4/16. Susan Døssing kommer nærmest og får præmien: Fanø-bogen.

Nummerpladen er naturligvis fra Ålborg-kanten.

EMIL





Ring Knutstorp juli 1997, min søn Casper, snart aktiv, vogter på familiejewelene. Ny fælge med Dunlop racing dæk. To måneder senere kørte jeg på Sturup Raceway, min bedste placering, nr. 4 af 12 formelbiler. Nu styrede jeg bilen og ikke omvendt.

Af Carsten Frimodt

# DANSK FORMELRACER JUBILÆUM

I år er det 25 år siden at produktionen af en danskbygget formelracer, Corami mrk. 1- FF 1600, så dagens lys. Formel Ford (FF) blev født på Brands Hatch i England i 1967.



Værkstedet i Nansensgade, baggården 1. sal, oktober 1973. Konstruktøren Otto Larsen stående, køreren Jan T. Pedersen i brønden, mekanikeren Steen Hansen knælende. De tre første rammer, stål med alu-plader pånippet. Foto Kim Aslo-Petersen

## Fødslen

Det var faktisk 2 racerskoler, som indledte klassen, efter at Formel 3 var blevet for dyr. Racerbilen er en single-seater med billige, utunede dele fra bl.a. Ford (Kent 1600 GT motor), som ligner og styrer som en rigtig formelracer. Efter nogle spæde danske forsøg kom der liv i klassen i 1970. Hvem husker ikke en stærkt kørende Tom Belsø i Hawke DL2A og Jac Nellemann i McNamara som Nordens hurtigste par ?

I 1970 begyndte Otto Larsen også at køre Formel Ford, og efter nogle år i klassen med Lotus 51, 41C, Alexis m.fl. fik han lyst til at konstruere sin egen FF. Leif Jørgensen havde i 1973 penge på lommen, da han lige havde solgt sin FF Mistrale. Sammen fik de prototypen, senere døbt DRC, klar til foråret 73, hvor Mette Kruuse sad og pyntede i den udstillede racer i Forum.

## Corami

Med erfaringer fra denne prototype fremstillede Otto Larsen til 74-sæsonen 5-6 rammer til bilen, som blev kaldt Corami. Navnet er (efter sigende) en blanding af Corvette og navnet på en akvariefisk! Der blev slaglodet fem kraf-

Nansensgade, januar 1974? Der mangler stadig småting, såsom instrumenter, kåben af glasfiber er formentlig købt hos Ray (Ray-Palliser). Cirka tre måneder efter det første billede stod bilen klar til udstilling i Tivoli i februar 74. Læg foruden reklamerne fra diverse sponsorer mærke til Corami-mærket på næsen. Foto Kim Aslo-Petersen.

tige stålrammer i firkantrør og en "let" udgave ("fabriksraceren"), som blev til tre komplette Corami FF biler. Hvor blev i øvrigt de andre af? (Senere blev navnet genanvendt på svømmebassiner og "badekarrene" – dvs. de små Racersport med FIAT 127 motor.

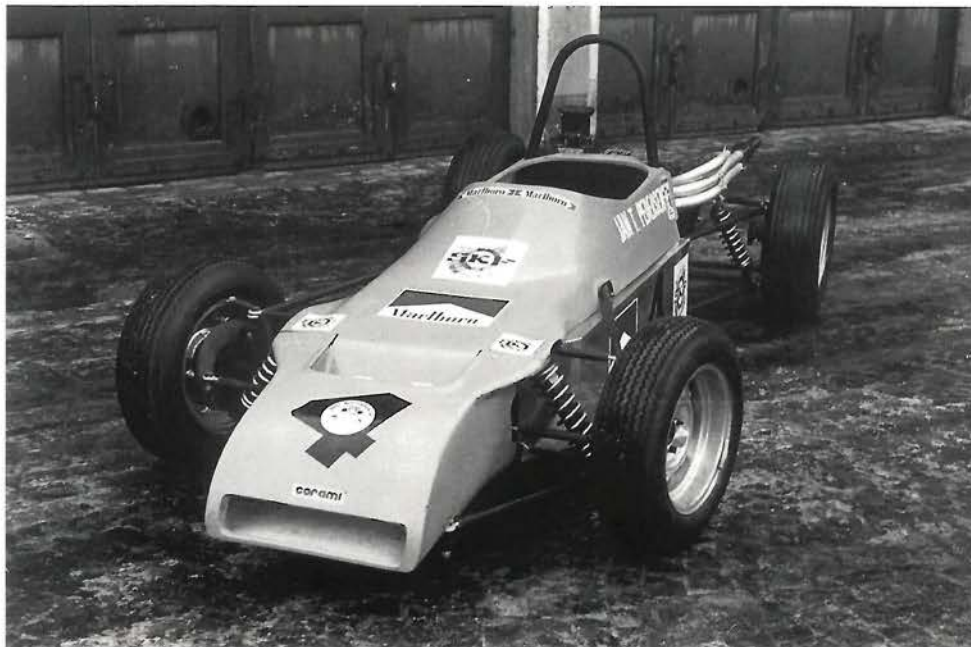
Bilerne blev bygget i den tidligere sporvognsremise i Nansensgade i København. Fra baggårdens 1. sal blev et vindue savet ud og raceren firet ned, da der ikke var andre muligheder for at få bilen på gaden. Den første bil, som blev vist for offentligheden i Tivoli i februar 1974, var udstyret med Ray-Palliser glasfiberkåber (karrosse).

Der blev helt professionelt udsendt pressemeddelelse med foto, som resulterede i god presseomtale. Derefter fulgte udstillinger i Herning og Slagelse (?), der gav kontrakter på de næste 5 biler.

Resultatet var en enkel, solid racer – bygget med danske dele, bl.a. danske støddæmpere og lejer. Den havde en forholdsvis kort akselafstand – en stiv ramme (som giver gode styreegenskaber) – samt en lav vægt, tæt på minimumsgrænsen. Den var let at reparere og sætte op – kort sagt et godt udgangspunkt for racing. Da bilerne alt efter pengepung kunne leveres som samlesæt eller som komplette, med frit valg af karrosseri, blev de noget forskellige af udseende.

#### Racing anno 1974

Formel Ford racing i 1974 var et højdepunkt, både med hensyn til dramatik (tæt kørsel) og fyldte felter. John Nielsen og Talking Thyrring trådte her deres bilbarnesko og viste at svenskerne også her kunne få tæv. Jan T. Pedersen, som havde kørt FF fra 1971 med Lotus 51 og Royale RP3, skulle styre den første Corami racer, som så racerbanens asfalt. Han medbragte selv sin gearbox og motor, som (lille) Poul Heichendorf havde haft under behandling. Effekten voksede så fra 84 til ca. 105 DIN hk.



Den oprindelige glasfiberkarrosse, der var blæst af og ødelagt under hjemtransporten fra Herning, blev erstattet med en alukåbe. Sammen med Otto og mekanikeren Steen Hansen skruede de som gale for at blive færdige.

I forsommeren 74 blev Corami'en testet (shake down) på Ring Djursland, hvor småting blev ændret og bilen justeret, blandt andet viste slaglodninger på drivakslerne sig for kleine. Debuten skete i juni på Ring Djursland, hvor Jan nåede en halv omgang inden han blev skubbet af!

I august var raceren klar igen på Djursland. Udstyret med et kamera på styrtøjlen blev bilen udlånt til hovedsponsoren SKF's marketingchef Søren P., som efter en rundtur på banen, hvor han af Otto fik forevist de mulige steder at falde af, kørte nogle omgange uden de store problemer (SKF Nyt 74). Derefter overtog Jan Corami'en for seriøs kørsel. Otto og Søren tog plads på volden for at tage nogle rigtige racerfotos. Jan ankom med høj hast – speederkablet havde sat sig – torpederede volden og landede 2 m fra hjælperne. Skueplads for et godt billede, som på grund af "chok" aldrig blev taget. Forfra med at skruie bil.

Den blev køreklar til Ring Djursland Grand Pokal, hvor et internationalt felt på 29 racere stillede op. Træningen sluttede i top – kun 0,6 sek. fra pole! Selve løbet over to dage endte på en flot 7.plads. Det bedste resultat til dato.

De gode takter blev fortsat til Jyllandsringens Grand Prix med endnu en 7. plads.

I alt 5 danske løb blev det til. Raceren var rigtigt hurtig under træningen, men gik ofte i stykker under løbene. Den manglede udviklingsarbejde for at blive en vinder

#### Racing 1975-85

I 1975 fulgte Niewing'erne efter med to biler, som anvendte glasfiberkarrossen fra Palliser, de originale sidepods og en selvkonstrueret smal "Tyrrell" næse. Alt i alt 3 vidt forskellige Corami'er. Senere tog den ene navneforandring til POW.



Jyllands-Ringen 24.-25. august 1974. Start nr. 4 er Jan T. i den blå Corami Mrk. 1 med alukarrosse og en let brugt næse omviklet med Hella reklamer.

Jan T. placerede Coramien på en 8. plads under tidtagningen i det 20 mand store internationale felt. Sluttede som nummer 7.

Bagfra ses den cylindriske oliebeholder for tørsumpen og den helt fri udstødning.

Sponsor stadig SKF. Foto: Kai D. Madsen.



Jyllands-Ringen 5. oktober 1975, Team Niewing (Erik Nielsen og Poul Winge, begge bilmekanikere), stadig Corami Mrk. 1. De købte grundsættet og byggede selv vognene færdige. Alle tre biler havde alu-sidepods, men Niewing anvendte Palliser glasfiber-kåber og hjemmefremstillet „Tyrell“ næse. Styrbøjlen var også ændret. Bilerne kørte løb til slutningen af 1970'erne. I 79 blev den omdøbt til POW.  
Foto Kai D. Madsen.

I 1983 dukkede en Corami F 2000 op. Med hjørner (uprights) fra en Elden F2000 konstruerede Otto en formelracer til den store FF-klasse, hvor vinge, slicks og 2-liters Pinto motor var tilladt. En nevø til Jan T. Pedersen (den første Corami kører), Claus Martin Pedersen, kørte bilen i tre år med sponsorstøtte fra DK Benzin. Den første udgave var forsynet med sidepods og venturi.

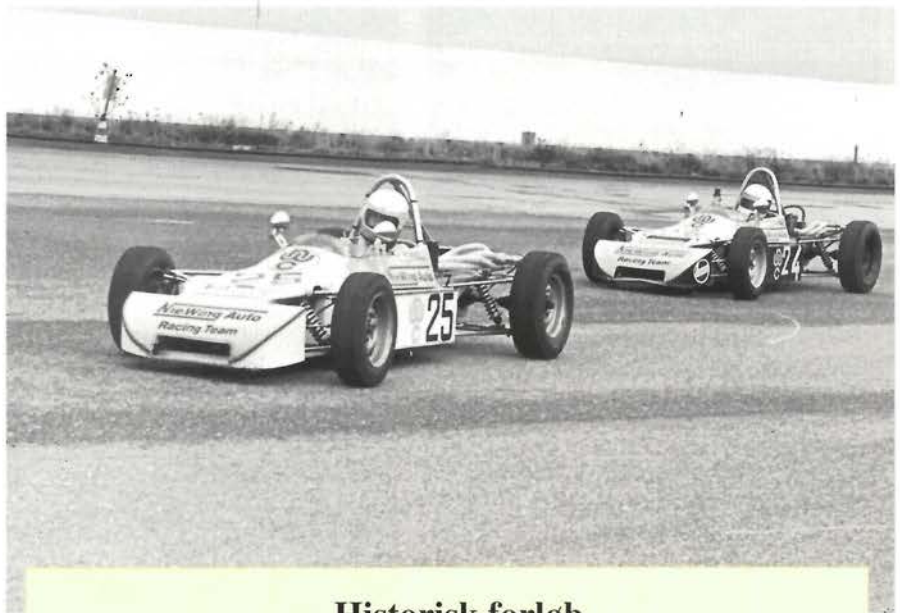
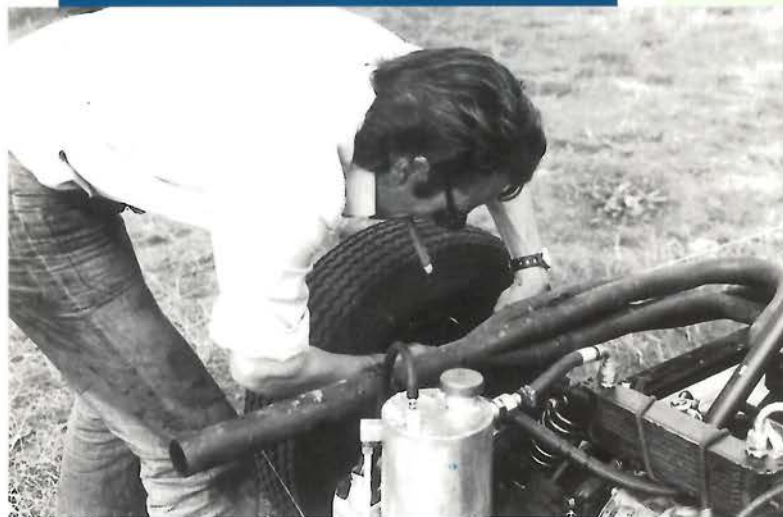
I 84, hvor det begyndte at ligne noget, tog den Corami's første DM points.

Til 85 sæsonen havde den været på slankekur (ingen sidepods) og brillerede med på Jyllands Ringen - som den første og eneste Corami - at føre et formelfelt i 3 omgange. Desværre kørte Claus af banen på 11. omgang fra en ellers sikker 3. plads, og hermed sluttede også det danske formelbils eventyr (altså indtil historisk racing begyndte).

#### Konklusion

Sammenfattende siger Jan T. Pedersen at Corami'en var yderst hurtig, nem at tumle og styrede fantastisk. Men som for med alle racere var der mange mindre tekniske problemer som skulle løses, inden den var færdigudviklet. Der skulle bare have været tid til færdigudvikling, så .....

Stadig Jyllands-Ringen, konstruktøren Otto Larsen, altid med høj cigarføring, kontrollerer hjulophæng. Bemærk den „hurtige“ montering af olietønder med bagagestrop. Skivebremserne sidder indenbords. Helt fri udstødning. Foto Kai D. Madsen.



## Historisk forløb

### 1967

06. Brands Hatch:

Debut for Formel Ford (Lotus 31/51)

### 1968

08. Roskilde Ring: Danmarkspremiere med Jac Nellemann (Lotus 51)  
Dansk FF serie starter.

Otto Larsen (Lotus 51C)

### 1971

Otto Larsen (Alexis)

Jan T. Pedersen (Lotus 51A)

### 1972

Otto Larsen (Lotus 41C)

Jan T. Pedersen (Royale RP3)

Leif Jørgensen (Mistrale)

Otto Larsen/Leif Jørgensen (DRC)

DRC udstillet i Forum

Jan T. Pedersen (Royale RP3)

Corami Mrk.1: Otto Larsen/Jan T. Pedersen/ Steen Hansen (5+1 ramme).

01.02 Corami mrk. 1 udstillet i Tivoli.

14.02 Corami mrk. 1 udstillet i Herning.

03.06 Ring Djursland Jardex Cup

Træning: 15/22. Race: udgået

04.08 Ring Djursland Grand Pokal

Træning : 10/29. Race: udgået

25.08 Jyllandsringen Grand Prix

Træning: 8/20. Race: nr. 7

15.09 Ring Djursland

Træning: 7/15. Race: nr. 7

29.09 Jyllandsringen Van Gils

Træning: 21/22. Race: udgået

Poul Winge Team Niewing (Corami Mrk. 1)

Erik Nielsen Team Niewing (Corami Mrk. 1)

Jan T. Pedersen (Royale RP F3)

Jan T. Pedersen (Royale RP F3)

Jan T. Pedersen (Elden F2000)

Jan T. Pedersen (Delta F2000 m.fl.)

Otto Larsen/Claus Martin Pedersen (Corami Mrk. 2 F2000).

Claus Martin Pedersen (Corami mrk. 2 F2000) DM points.

Claus Martin Pedersen (Corami mrk. 2 F2000).

### Efterskrift

**1994:** DRC findes (stadig) hos Leif Jørgensen godt brugt.

**1999:** Corami Mrk.1 (ex Jan T. Pedersen) lever hos undertegnede efter restaurering.

Corami Mrk. 1/POW (ex Poul Winge) er ophugget.

Corami Mrk. 1 (ex Erik Nielsen) er ophugget.

Corami Mrk. 1 (3 stk.) Hvor ???.

Corami Mrk. 2 F2000 (ex Claus Martin Pedersen) Hvor ??.





## FORMELRACER COMEBACK

### Historisk racer

I sommeren 1991 var jeg sammen med min søn på udkig efter en gammel gokart, som vi aldrig fandt. Derimod faldt vi over en annonce: "Historisk racer - Tom Belsø". Det var dog ikke Belsøs gamle Hawke, men en lige så spændende danskbygget FF 1600 Corami Mrk. 1, eller resterne af den. Motor, gearbox, drivakslar og andre småting manglede. Det var en såkaldt udfordring, som vi ikke sagde nej til. Da vi det år kørte Mallock U2 Mrk. 21, blev FF'en sat i mølpose.

### Restaurering

Et detektivarbejde begyndte i 1993 da Hans Jørgen (min makker gennem 18 år) og jeg faktisk stod på bar bund. En større rekonstruktion forestod, hvorunder datidens køre og mekanikere er blevet kontaktet for at rekonstruere bilens udseende og historie.

Jan T., som byggede og kørte den "første" Corami, pointerede at hans racer var den eneste som havde tvillingerør som langsgående profil (RHS 25 x 25) i rammen.

Kai Madsen, som dengang hjalp til i kulissen, fremhævede at Otto kun lavede en "let" bil, efter den første serie blev bygget i RHS 30 x 30 mm. Da vores racer har tvillingerør og

RHS 25 x 25, tyder det på at vi har "fabriksraceren".

Med det svenske "BILSPORT" ("Hur man bygger en dansk FF") i hånden, og gode venners hjælp og vejledning samt bistand fra:

SKF: Rosejoint & lejer (original sponsor & leverandør)

A.N.Boskin: Bolte og møtrikker (original leverandør?)

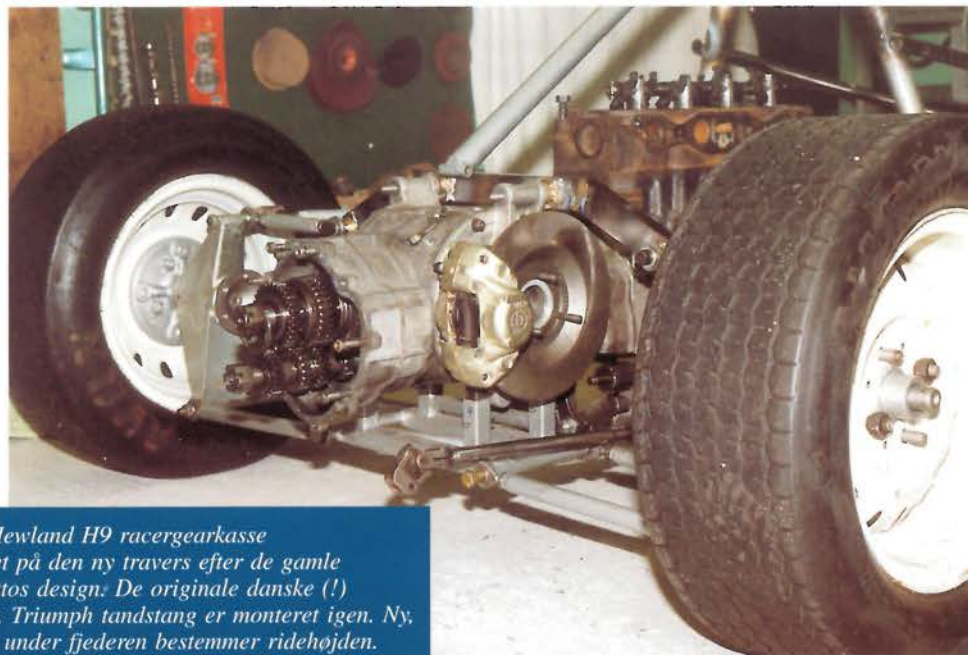
Heat Transfer: Alurør

Roulund: Kølerslanger (original leverandør?)

Harttung Fasteners: DZUS hurtiglåse og popnitter

Castrol Oil: Olier

Efter sandblæsningen dukkede en uoriginal bagtravers op, som ikke passede ind i billedet. Den var svejst



Søborg maj 94. Motorblok, Ford 1600 GT, og Hewland H9 racegearkasse med ligeskårne, udskiftelige gearhjul er monteret på den ny travers efter de gamle tegninger. De svejste uprights af stålplade er Ottos design. De originale danske (!) støddæmpere er udskiftet med Bilstein dæmpere. Triumph tandstang er monteret igen. Ny, bløde spiralfjedere er justerbare, dvs. omløberen under fjederen bestemmer ridehøjden.

Søborg maj 1993. Bilen blev strippet i august 91 og en træet, rusten ramme dukkede frem. Denne stive ramme af stålrør i firkantprofil er som på rigtige racere slagloddet sammen, dog ikke styrtbøjlen og bagtraversen, som var udskiftet (hvornår?) og svejst på. På billedet er den repareret, sandblæst og malet.

på (i modsætning til den øvrige ramme som er slagloddet) og havde forkerte dimensioner. En reparation udført af 3. mand (?) som vi ændrede.

Efter fire år med sandblæsning, slaglodning, svejsning, maskin- & smedearbejde, montage og maling genså vores "sølvpil" dagens lys.

### Shake down

I juni 1996 var bilen klar til "shake down" på en lille "bane" på Amager, hvor alt det løse kan falde af. Bortset fra mangelfuld bremsekraft, for lav og blød hjulopsætning (som blev justeret bort) kørte bilen fint. Problemet var et (for) højt 1.gear (114 km/t) samt vores i-sidste-minutisatte standardmotor (84 HK).

### Comeback

Efter 20 års fravær fra racerlugt & larm genså Corami'en endelig racerbannerne i 1996.

Ring Knutstorps SSM var arenaen for vores comeback - i blandet formelfelt af 20 stk. F2, F3, & FF (nyere som gamle). Vel ankommet opdagede vi i maskinkontrollen at et spejl var blæst af under transporten. Derfor måtte vi hurtigt montere et andet - et lastvognsspejl!

Under træningen begyndte rystelserne (bilens altså) og en tøvende acce-



Soborg juni 94. Vi vidste ikke dengang hvordan alu-karrossen så ud. Ingen foto eller tegninger og den originale var død og borte. Så vi konstruerede et alu-karrosseri i kileform som typisk anno 74. Først skåret ud i pap.

### Opsummering

Min vurdering er at selv om det måske ikke er verdens kønneste racer, så er det den for pengene som giver den største køreglæde (sagt efter 22 års racerkørsel).

Enhver familie(far) skulle have en!

Det at bevæge sig rundt i racerverdenen med fødderne først - på grænsen til det umulige - 75 mm over asfalten - liggende på ryggen - er en ubeskrivelig oplevelse. DEN SKAL PRØVES

### Tekniske Data

**Bil:** Corami mrk 1 - FF - 1974.  
**Drivaksler:** VW homokinetiske led.  
**Ramme:** RHS stålror - 25 x 25 mm.  
**Hjul:** Stålplade 5,5 x 13".  
**Karos:** ALU/glasfiber i kileform.  
**Dæk:** Dunlop Racing CR 82.  
**Motor:** Ford X-flow 1600 GT.  
**Oliesystem:** Tørsump 5l & oliecooler.  
**Gearbox:** Hewland mrk 9 - 4 gear.  
**Vandsystem:** Arco spec. køler.  
**Bremser:** Skiver - 2 kreds justérbar.  
**Ildslukker:** Halon 2,5 kg.  
**Ophæng:** BMLC/ Otto Larsen.  
**Seler:** Williams 6 punkt.  
**Opsætning:** SKF rosejoints justérbar.  
**Vægt:** Ca. 420 kg.  
**Tandstang:** Quick race - alu.  
**Effekt:** 105 HK (6.000 o/min).  
**Fjedre:** Skrue 190 - 275 lbs.  
**Topfart:** Ca 220 km/t.  
**Dæmper:** Duke Manufacturing.  
**Accel. 0-100:** 4,5 sek.

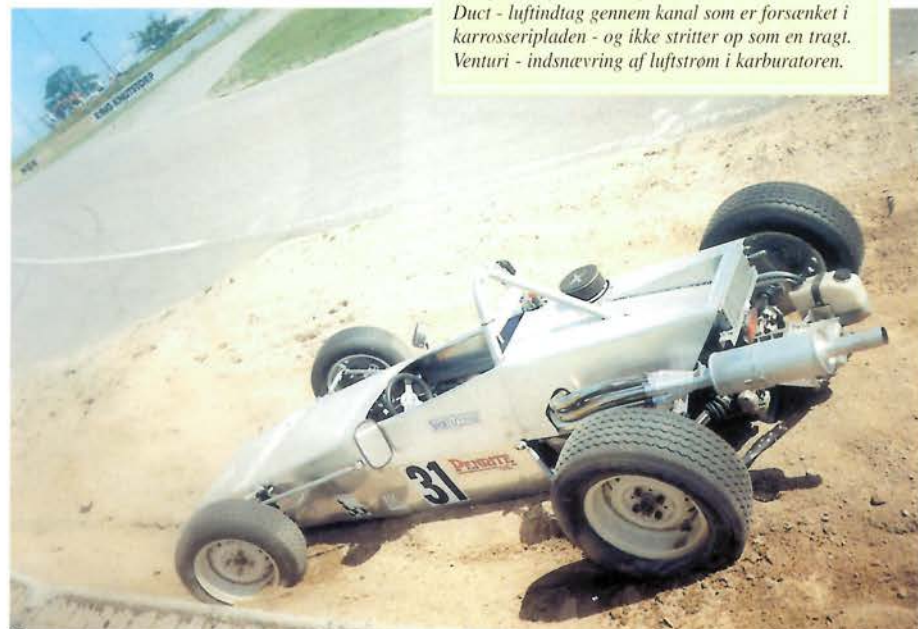
### Ordforklaringer:

*Shakedown* - prøvekørsel for at se om alt er skruet ordentligt sammen.  
*Pole (position)* - bedste startposition.  
*Upright* - opretstående, central del af hjulophæng.  
*Slicks* - racerdæk uden mønster.  
*Sidepods* - sidetanke.  
*Rosejoint* - sfærisk ledleje.  
*Duct* - luftindtag gennem kanal som er forsænket i karrosseripladen - og ikke stritter op som en tragt.  
*Venturi* - indsnævring af luftstrøm i karburatoren.

Her forsøgte vi os som karetmagere. 1 mm alu-plade blev formet efter og over rammen med indlagte forstærkninger. Vi lod prototypen stå i umalet aluglans. Der er trange forhold i næseregionen, som blandt andet rummer et specialfremstillet torbatteri. Der er skivebremser på alle hjul med bremsekraftfordeler.

leration (stadig bilens). Alle fire fjedre blev udskiftet til nogle hårde og undervognen genindstillet (cornerweight & rideheight). Desuden lånte vi en ny karburator. Klar som nr. 15 af 20 formelracere. Racet startede udmærket - indtil starterens flag faldt - så var jeg nr. sjok. Mit høje 1. gear (til 114 km/h) betød en blid start. Da jeg skiftede til 2.gear var de andre i 3.! Under den efterfølgende opkørsel tabte jeg vognen under et overhalingsforsøg - lavede en halv pirouette uden skrue - løb tør for asfalt - strøg sidelæns gennem sandkassen - og parkerede kraftigt op

ad Lito-muren (desværre beton). Slutåkt. Som min søn siger: "En racer med hang til beton". I 1997 tog vi revanche. Ved tre løb i Sverige, hvor jeg styrede bilen (og ikke omvendt) så vi det forjættede land (det ternede flag).



Ring Knutstorp juli 1996. Debuten med solvpilen, som jeg tabte på toppen af „Tändstiftet“ og, se sporene, kørte gennem sandkassen og mødte muren. De andre kørte den anden vej. Man ser luftfilteret oven på motorkåben, opsamlingsstank til olie/vand og den nu obligatoriske lydæmper. Det er en modificeret NASA duct uden strømningstab som fører luften til oliefilteret.



**Classic emblems**

Står man og mangler et emblem til sin bil eller er det gamle efterhånden blevet bulet og lidt trist så skulle man besøge siden på: <http://www.web2000.com/emblems/>.

Her kan man få alle de badges som hjertet kunne ønske. Umiddelbart er det primært britiske mærker der tilbydes, men fabrikanten tilbyder flot, at det man ikke ser kan laves (prisen nævnes dog ikke !!). Der er også et større udvalg af andre automobilia som raceremblemer og de obligatoriske nøgleringe. Nok så interessant er der



også et større udvalg af "chrome-trim".

Priser mellem £10 og £20 er ikke skræmmende i forhold til, hvad originale emblemer til tider ses til salg for på stumpe-markeder.

**Newsgroups**

Få en sludder med en bilentusiast i den anden ende af verden, kunne også være overskriften. Newsgroups kan lidt populært beskrives som en stor opslagstavle eller et frit forum, hvor alle kan komme til orde. For hver newsgroup er der et overordnet tema som en slags indgangsbøn. Der findes alle slags newsgroups, både danske og fremmedsprogede, om alt fra de mest specielle gamle biler til mere generelt om amerikanerbiler. Eneste ulempe ved newsgroups er at de kan være svære at finde. Man skal "bladere" lidt i listerne hvis man ikke kender den præcise adresse og så lade sig friste af overskriften. De fleste internet abonnementer tilbyder adgang til en newsgroup server.

**Se min bil**

Det er ikke kun de store smarte bilsites der skal kommenteres her. Der er også bunker af mindre og ikke kommercielle sites på nettet. Disse kan under ét nærmest kaldes "Se min bil". Folk laver et site for at vise deres bil frem. Et glimrende eksempel er Arik Rosenblum og hans flotte og tilsyneladende helt originale Audi 100

**Coupe S** fra '71. Siten består primært af en håndfuld flotte billeder og et par links. Det skal bemærkes til Ariks ros at der ikke på billederne er store buler i bilen. Dette er noget af en præstation da Ariks bil hører hjemme i Israel, hvor under-

tegnede ikke så en eneste bil uden buler (bliver de leveret med dem fra ny ????)

Du finder Arik og hans Audi på: <http://members.xoom.com/arik555/audi.htm>

df@popx.dk

**STORE BILER** ELLER SMÅ BILER  
VI HAR DET HELE LIGE FRA DÆK TIL VENTILER



ALTID 3000 STK. DIAGONAL/RADIALDÆK PÅ LAGER I FORSKELLIGE FABRIKATER OG STØRRELSER TIL OMGÅENDE LEVERING

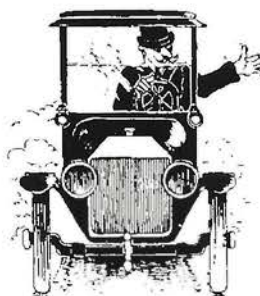
**DIAGONALDÆK:**



**RADIALDÆK:**



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



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



# Hvordan kommer man i gang

Af Jørn Elbæk Jensen

**Som et af de nye medlemmer og nybegynder i veteranbiler kan jeg måske bidrage med et par erfaringer og oplevelser.**

Efterhånden er jeg blevet 56 og begyndt at se mig om efter den hobby, jeg kunne tænke mig at bruge tid på, når jeg efterhånden trapper lidt ned med mit nuværende arbejde. Jeg tænkte: hvad har du altid haft lyst, men ikke hverken tid eller råd til. Og svaret det var let at finde. En rigtig amerikansk bil som jeg husker dem fra mine unge dage.

O.K. sagde min kone Asta, prøv du bare at finde et par stykker der er til salg, så tager vi ud og ser på dem.

På min pc og Internet fandt jeg hurtigt, hvad jeg søgte, amerikanske biler fra 60'erne og på danske plader.

Jeg var nu blevet så klog, at bilen skulle være mere end 35 år gammel for at skat og forsikring var rimelig. Altså startede familien vores fornuftige Passat turbo diesel, og hvor jeg var spændt på at se bilerne. De kostede under 30.000,- kr., så det kunne vi godt få råd til.

Stor var skuffelsen, da bilerne var i meget dårlig stand hvad rust angår, og fra vore almindelige biler gennem tiden ved jeg, at rust næsten ikke er til at blive færdig med. Det blev derfor ikke til nogen handel i denne omgang.

Hvad så? Jo, ind på Internet igen, for jeg havde hørt at biler fra Californien var fri for rust, og hvad mon de så kostede.

Efter nogen søgen fandt jeg frem til et par firmaer, der hentede biler hjem fra USA, men de havde kun billeder af bilerne. Man kunne så bestille og betale bilen, og efter ca. otte uger kunne man så hente sin bil. Sælgerne kunne alle fortælle om folk, der aldrig fik andet end billedet, så man skulle vælge et seriøst firma som deres. Den måde fandt jeg ikke tiltalende, og de biler man havde på lager var også for dårlige.

Nå, det var nok ikke så let, som det så ud til at få fat i sådan en veteranbil. Tilfældigvis fik jeg kontakt til et firma, der havde en sending undervejs

hjem fra USA, der var otte biler i alt og de syv var solgt. Den ottende havde de bare taget med fordi den var en meget flot model, og der var plads i den ene container. Du kan se den på havnen i Århus om en uge, og kan du lide bilen, kan du tage den med hjem, sagde sælgeren. Det var en sort Buick Riviera fra 1963 med automatgear, læderindtræk og en V8 motor på 325 Hk.

Det lød godt, men var lidt dyrt. Igen ind på Internet og ind på et sted i USA med biler til salg. Hurtigt fandt jeg samme bil og årgang, der var ikke mange, men dog nogle stykker også med billeder. Den så godt ud, og lige som jeg havde tænkt mig, stor og flot, men uden for megen pynt og uden vinger.

Det var spændende, da vi ugen efter kørte til Århus for at se bilen, og denne gang blev vi ikke skuffet. Bilen var som beskrevet. OK hele vejen rundt, men trængte selvfølgelig til en kærlig hånd, som man siger. Bilen blev købt på stedet.

Det var midt i april og jeg gik straks i gang med rengøring og maling hist og her. Læderbetrækket var noget stift og revnet, men blev blødgjort med sæbevand og læderfedt. Bremserne blev skilt ad og rengjort o.s.v. Hver gang jeg tog fat på en opgave, blev jeg overrasket over, hvor frisk og solidt det hele var, det var dejligt. Og teknisk avanceret allerede i 1963, bremserne er f.eks. selvjusterende. Efter de var samlet igen, trykkede jeg blot fem gange på bremsepedalen, så var de korrekt justeret. En kompressionsprøve viste, at motoren var i





meget fin stand, så den fik blot et sæt nye tændrør.

I mellemtiden havde jeg meldt mig ind i DVK, og jeg må sige, at jeg fik en meget imødekommende og hjælpsom modtagelse, da jeg ringede til kontoret og har altid fået det siden. Og et flot og spændende blad kom med posten, jo nu gik det rigtig derudad.

Det var naturligvis med nogen undren senere at læse om alle de problemer nogen mente, at der var i foreningen. Jeg syntes det hele fungerede rigtig godt, men det synes jeg heldigvis stadig, og bladet er stadig lige flot, tak for det.

Rivieraen var hurtig køreklar og hvilken oplevelse, det overgik bestemt forventningerne. Den er ikke nogen usikker flyder at køre i, men en sporsikker, letkørt og meget hurtig bil med en fantastisk lyd fra motoren.

En tur på toldkontoret i Esbjerg resulterede i en foreløbig registreringsafgift på 24.975,- kr.. Det er mange penge, men ca. det jeg havde forventet. Den senere vurdering i Ribe ændrede ikke på beløbet.

Før syn ringede jeg til synshallen og spurgte, om der skulle foretages nogen ombygninger til danske forhold. Igen mødte jeg meget positive og hjælpsomme mennesker. De foreslog, at jeg kom forbi synshallen med bilen på vej hjem fra toldkontoret, så ville de gå en runde om bilen og fortælle mig hvad der skulle laves. To sideblinklys, det var det hele, der manglede.

Både de amerikanske forlygter, hvilke blinklys fremad og røde bagud,

sammenbyggede blinklys, stoplys og positionslys, samt de manglende sikkerhedsseler var i orden på en bil fra 1963.

Sideblink blev hurtig monteret og så til syn med bilen, men nu viste det sig, at der var en del, jeg ikke vidste. Bilen skulle vejes før syn, stelnummeret kunne vi ikke finde, så det skulle bankes ind i rammen foran højre forhjul, og så var der lidt susen ved bremseforstærkeren, resten var ok. Men altså kasseret.

Der kom to nye O-ringe i bremseforstærkeren, bilen blev vejet og stelnummeret blev banket i. Tre dage efter var bilen synet og godkendt. Der var nu gået to måneder i alt, og vi kunne køre til vort første træf. Det blev i Blåbjerg og det regnede, men der kom mange gamle biler og motorcykler alligevel og mange spændende mennesker, en rigtig god start for os. Der blev serveret kaffe med den bedste lagkage der findes og senere sluttede dagen af med grilstegt hjort med tilbehør. Det var helt overvældende. Vi har senere været til klubmøde i Børkop og Rødekro for at finde ud af, hvor vi vil høre til og vi blev godt modtaget begge steder.

Lidt skuffet blev vi, da vi fandt ud af, at vi ikke kunne komme med til noget veteranbilløb i år, der var

overtegnet, men så ved vi det og må glæde os til næste år.

Mine råd til læsere der kunne tænke sig at købe deres første veteranbil skal være:

Tænk dig godt om. Det er ligegyldigt om bilen er stor eller lille, meget gammel eller knap så gammel, men køb kun din drømmebil, det giver den største glæde fremover, og det er det vigtigste.

Køb en bil i god stand så du hurtig kan komme ud at køre, det er måske lidt dyrere i første omgang, men meget billigere senere og risikoen for fejlkøb er ikke så stor.

Meld dig ind i en klub og deltag i klublivet, det er virkelig interessant og hyggeligt, og der er gode råd at hente.

Gennem klubben kan bilen også forsikres til rimelige penge. Min Buick koster f.eks. 200,- kr./md i vægtafgift og forsikring i alt.

Hvis du går i gang og vælger du den rigtige bil for dig, kan du glæde dig til rigtig mange gode timer og spændende oplevelser.

God fornøjelse! ■

## ***Autolak af 1998 ApS***

Vermlandsgade 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 forsikringsskader laves

Med venlig hilsen fra Autolak af 1998 ApS.  
Hansson

# RINGKØBINGLØBET

## - et nostalgisk motorhistorisk træf i sommersonne

Af Gorm Albrechtsen

Vejrguderne må være Ringkøbingløbet særlig gunstigt stemt. For 31. gang blev det traditionsrige motorhistoriske træf kørt på de midt- og vestjyske veje. Påny var det i sommervej af den allerbedste slags. Man var til åbne biler, oprullede ærmer og i det hele taget til det lette sommerantræk.

Mest svedte de uniformerede hjælpere fra politi og hjemmeværn, der traditionen tro får kortegen af gamle køretøjer til at glide i sommerlandets trafik. Den bistand er både vi fra arrangørside og de mange deltagere meget taknemlige for. Den gør tingene en hel del lettere, selv om vi naturligvis er vant til at møde smil og venlige vink i trafikken.

Men det er unægtelig noget andet, når 165 køretøjer skal ind gennem den sommersmykkede Ringkøbing by midt i formiddagstrafikken en lørdag i juli. Når så mange køretøjer skal afsted på en rute ude i landlige omgivelser og derpå opmarcheres midt i det afspærrede indre af Skjern by, for så senere at vende tilbage til Ringkøbing. Da er der brug for køligt overblik, en sikker hånd på rattet - og en god kobling.

Men som sædvanligt gik det alt sammen. Man holder fast i traditionerne i Ringkøbingløbet, ikke mindst de gode. Til dem hører opmarch af køretøjerne lørdag morgen på plænen

foran rådhuset i Ringkøbing ud mod den blinkende fjord, kaffe og kage i rådhusets aula, velkomst ved byens borgmester, musik af Ringkøbing Garden og derefter præsentation af hvert enkelt køretøj. I år var der start på en ca. 80 km. lang rute over Velling, Højmark og Borris til Skjern, hvor Banegårdsplassen og de tilstødende gader var afspærret. Her blev køretøjerne parkeret, mens deltagerne var byens gæster til en flot frokost. Imens var der trængsel omkring køretøjerne, og man vurderer i Skjern, at der var omkring 3000 tilskuere i byen.

Herefter rullede hele kortegen hjem til mål og eftermiddagskaffe i Ringkøbing, og så var der for anden gang lagt op til en dyst i løbets særlige charmeklasse, Concours de Charme, en stadig mere populær disciplin, hvor deltagerne i løbet er klædt i tidstypisk tøj og bagefter poserer for strenge dommere.

Der var i år rigtig flotte præmier, som uddeltes sammen med løbspræmierne, inden man gik i gang med forberedelserne til aftenens gallamiddag på Hotel Fjordgården.

Mange af de udensogns deltagere i Ringkøbingløbet får en lille sommerudflugt ud af det og slår sig ned på Fjordgården, hvor aktiviteterne starter allerede dagen før løbet. Her er der om eftermiddagen en særlig skønhedskonkurrence, Concours d' Origin, hvor 66 køretøjer var fremstillet



*Den legendariske Viggo Betjent i gammel politiuniform, gjorde løbet med fra bagsædet af en smuk Buick. Her er han sammen med klassevinderen i løbets charmekonkurrence, vicepolitikommisær Bent Fuglsang, Fredericia, med en Nimbus fra Politimuseet.*

*Ole og Edmund Rimmen, Hjørring, med en M.G. J2 1933. Edmund Rimmen, 84 år, har restaureret bilen, som fik løbets særlige restaureringspris.*



og blev bedømt, både af et dommer-team og af publikum.

Det hele fandt nemlig sted på plænen foran hotellet, og her udfoldede nostalgisk varm hygge sig i bagende varme, mens solen slog smut i krom og lak og i løbspokalerne på stribe. Der var bedømmelse i en førkrigs-klasse, en klasse for efterkrigskøretøjer, og en klasse for sportsvogne samt en for motorcykler og for lastbiler.

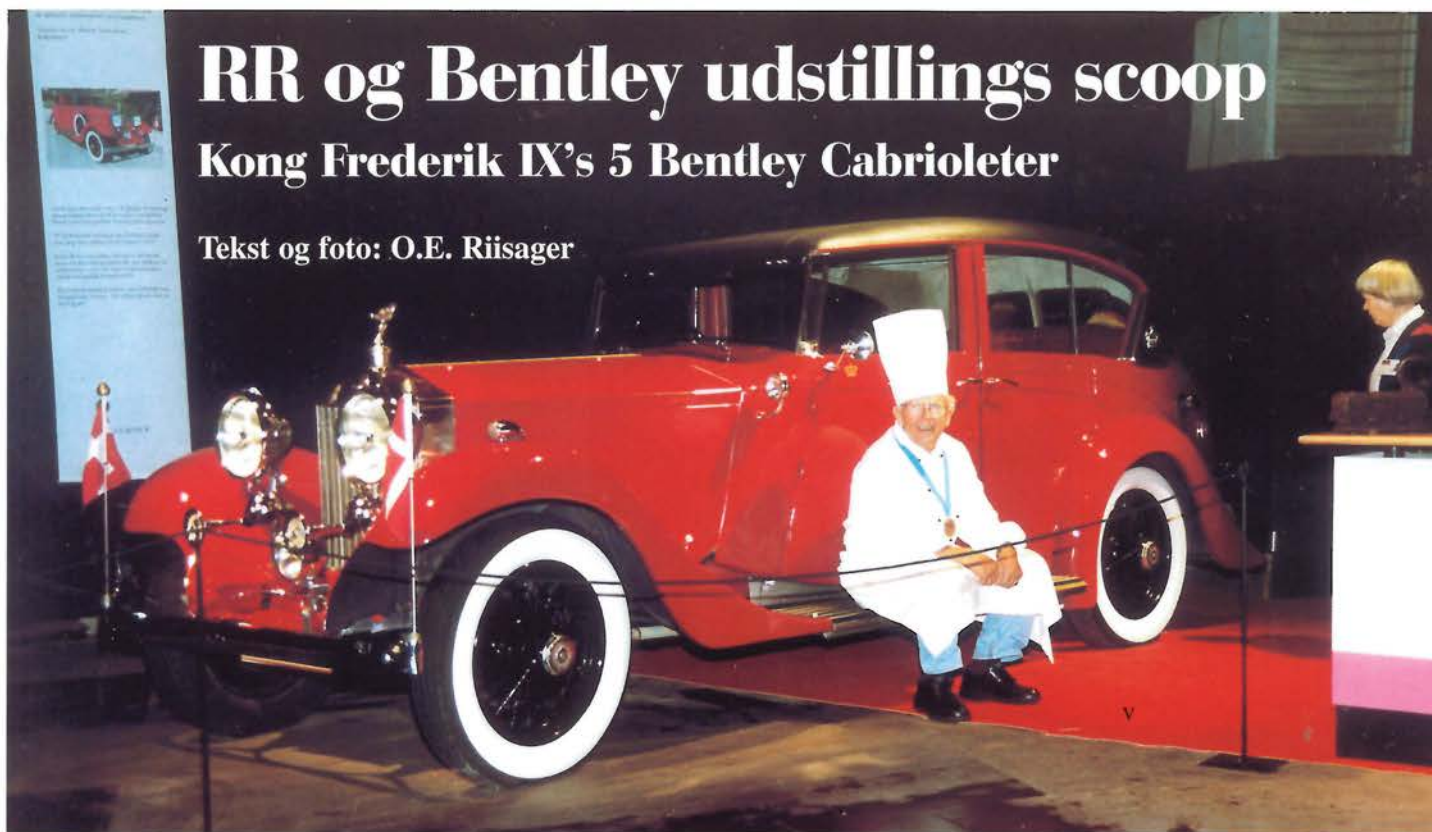
Om aftenen var mange af løbets deltagere samlet til spisning, og så var der naturligvis dømt historie om dem på to, tre og fire hjul - og deres prægtige køretøjer.

Allerede nu har arrangørgruppen bag Ringkøbingløbet fastlagt ruten for det første løb i det nye årtusinde. I sommeren år 2000 går løbet langs den jyske vestkyst med frokostophold i Hvide Sande, hvor der er meget at se på - og hvor der bliver rigtig meget at se på for de fastboende og for turisterne, når den motorhistoriske kavalkade ruller ind i byen. ■

# RR og Bentley udstillings scoop

## Kong Frederik IX's 5 Bentley Cabrioletter

Tekst og foto: O.E. Riisager



**Bugattisterne Henrik Schou-Nielsen og Claude Theisen-Simony må have sagt til hinanden: - Men nu til noget helt andet.**

**For sammen arrangerede de en udstilling i Tivoli i København af Rolls-Royce og Bentley.**

Udstillingen foregik et par uger i oktober i en noget skummel telkonstruktion som var stillet op der hvor tilskuerpladserne plejer at være foran Plænen - som ikke er nogen plæne men en tribune til artistoptræden. Ved åbningen afgik fra Tivoli en korttege af forholdsvis moderne RR'er, næsten alle hvide. Og inde i teltet holdt et antal RR'er, de ældste var tre Silver Ghoster, hvoraf de to danske og flere gange omkarrosseret, sluttende med mere eller mindre vellykkede replica-karrosserier. Den der efter Deres udsendte medarbejders mening virkede mest autentisk, var en norsk ejet all-weather cabriolet, dog vist nok med moderniserede hjul.

Kongehuset havde vist sin velvilje blandt andet ved at udlåne den Silver Wraith Hooper limousine, Frederik IX anskaffede til officielt brug

*Jørgen Strøjer Hansen har en hel samling af RR og Bentley og ejer også Frederik IX's første Bentley, som han kørte ind i teltet under åbningen.*

i 1958, og som stadig er i brug. Det var kongehusets første RR og det skal nævnes at heller ikke det britiske kongehus indtil nyere tid brugte RR men derimod en stor Daimler-model. Trods alle de prangende RR'er var udstillingens scoop utvivlsomt at det var lykkedes at samle samtlige de fem Bentley cabrioletter, Frederik IX ejede. Som „privatvogne“ havde han hele sit bilistliv åbne biler, de var alle uanset nationalitet (selv en Cadillac) højrestyrede og næsten alle mørkeblå. Den sidste, en model T1 fra 1969 med Mulliner Park Ward karrosseri, står stadig i de kongelige garager, af de øvrige er de tre i dansk privat eje;

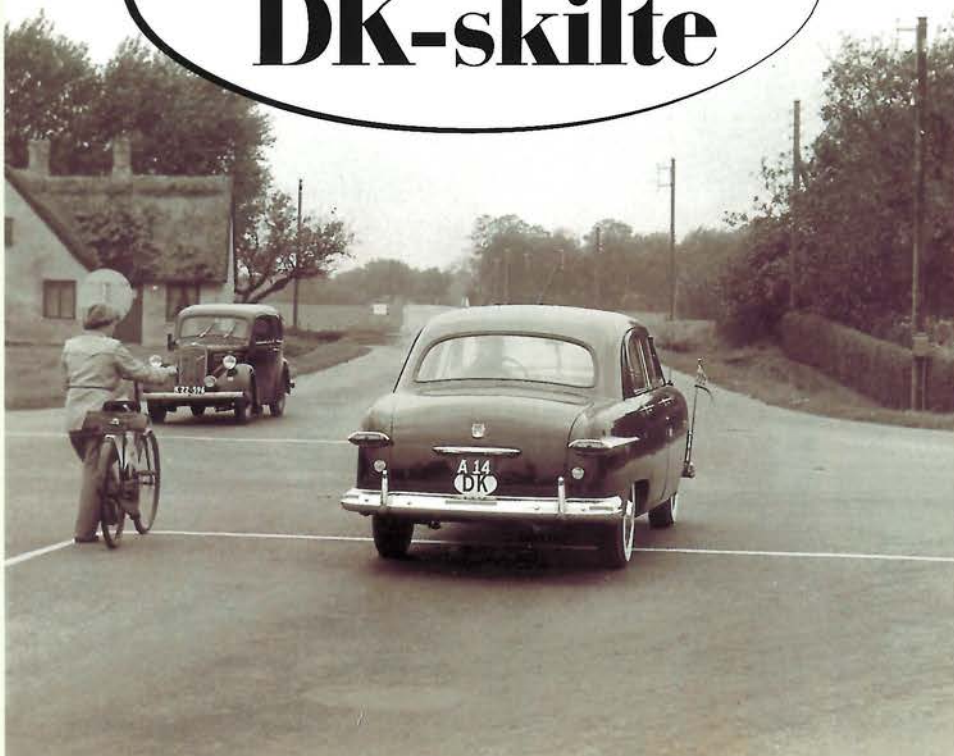
*Chefkonditoren var så udmattet af at bygge biler af chokolade at han måtte sætte sig på trinbrættet af Henrik Frederiksen's RR, der var udstillingens vartegn, formentlig på grund af sin røde farve. En Twenty fra 1928 med limousine-karrosseri fra Ranalah.*

den ene var dog i en årrække i England. Også Bentley nummer 3 har været i England men ejes nu af en amerikaner der bor i Schweiz; det var med stort besvær lykkedes at få den til Danmark.

De fire af vognene holdt på forhånd opmarcheret i teltet da Jørgen Strøjer Hansen under åbningshøjtideligheden trillede ind i den ældste af Frederik's Bentleyer, en Mark VI med cabriolet-karrosseri fra Park Ward. ■



# De gamle DK-skilte



Hensigten med en nationalitetsplade er indlysende - derfor kan det undre at myndighederne for mange år siden holdt op med at håndhæve bestemmelsen. Man har dels kunnet se titusinder af udenlandske motorkøretøjer herhjemme uden nationalitetsplade, dels dansk indregistrerede biler med en enkelt eller op til 8-10 fremmede nationalitetsplader, hjemført som souvenir. Her er dog alt efter reglerne, for efterkrigs-Ford'en spillede hovedrollen på mange belærende fotografier i en kampagne som Kongelig Dansk Automobil Klub lavede i samarbejde med Rådet for Større Færdselssikkerhed.

For motorvogne skal skiltet være 30 cm bredt, 18 cm højt, og bogstaverne mindst 10 cm høje og deres streger 15 mm brede jfr. vedhæftede bilag 2. For motorcykler og motorbicykler skal skiltet være 18 cm bredt og 12 cm højt, og bogstaverne 8 cm høje og deres streger 10mm brede jfr. vedhæftede bilag 1.....Denne anordning træder i kraft den 1.maj 1914.

Af Leif Gr.Thomsen  
Billedredaktion og billedtekster: O.E. Riisager

**Man ser rigtig mange køretøjer, som har fået tidstypiske nummerplader på, og det klæder ærlig talt.**

I den forbindelse bør man nok tænke på, hvis man har et køretøj af årgang før 1930, også at udskifte DK-pladen, hvis man vil føre en sådan, for den var i tyverne betragtelig stor, så den passede til sin nummerplade med de 12,5 cm høje tal.

I „Anordning om Danmarks Tiltrædelse af den i Paris den 11.oktober 1909 afsluttede internationale Konvention angaaende Kørsel med Motorkøretøjer“ fastslås ...

....når køretøjet på bagsiden er forsynet med et nationalitetsmærke bestående af et hvidt skilt, på hvilket med sort skal være malet DK med latinske typer.

Hvilket herved bringes til almindeligt kundskab.

Justitsministeriet den 20.februar 1914. / Zahle.

Af FDMS kortbog 6.udgave 1924 fremgår, at skiltet skal være ovalt og ellers som ovenfor skitseret.

Det nævnte mål for DK-mærker for motorvogne er som nummerpladerne dengang af anseelige mål, og mærket er nemt at reproducere: Man tager blot et købensmærke henne fra

Den historiske redaktør og billedarkivar tillader sig at illustrere Leif Gr. Thomsens artikel om DK-plader delvis med nogle private fotografier. Hans egen FIAT 501 fra 1923 - K 611 - er fotodokumenteret næsten fra ny og har været på langfart sydpå mindst tre gange. For første ejer, viktualiehandler Hansen, Jagtvejen i København, var det den første og eneste bil, som han havde til han døde 30 år senere. Man kan se af billederne at han kørte sydpå mens man endnu havde de kryds som

gav vogne op til en vis vægtgrænse tilladelse til at køre på biveje. DK-pladen sidder derfor fornedet. Den flyttes op på krydsets plads til næste lange udlandsfærd. En af gangene nåede vognen sin fødeby, Torino, den anden gang var den i hvert fald i Østrig, og med sit karakteristiske, meget lave første gear forcerede den ubesværet Alperne. I Østrig var den også for anden ejer, omkring 1954.





Da nummerpladerne var håndmalede var DK-skiltene det også. Som på tegneren, journalisten og motorsportsmanden Kai Ottings Ford T 1926 roadster, der var på tur til Prag - cirka 1927. Fru Else fotograferede gemalens besværligheder med reserveringene; hun fremkaldte selv filmen og lavede efter hjemkomsten aftrykket i dagslysramme i vinduet. Som man gjorde dengang - og resultatet holder sig til denne dag og det gamle klappkamera eksisterer forøvrigt også. Men vognen?



benzinforhandleren (minus reklamer) og lægger det i en kopimaskine med en forstørrelse, så det lige kan være på en A4, så passer det.

Som kuriosum bør nævnes, at Trafikministeriet i en bekendtgørelse fra 1993 fastsætter, at mærket skal bestå af latinske bogstaver malet med sort på en hvid elliptisk bund. Bogstaverne skal være mindst 80mm høje, og stregbredden mindst 10mm. Ellipsen skal være mindst 175 gange 115mm, hvis mærket består af et eller to bogstaver (der er særlige regler for biler, der fører såkaldte EU-plader). Denne plade svarer stort set til de plader, der blev ført af motorcyklerne i 20'erne og før.



Man kan ligesom fornemme, at det var de store vogne, der foretog udlandsrejser før i tiden. Den enorme DK-plade ville fylde gevaldigt på f.eks. en Austin Seven eller en Hanomag. ■

DK-plader var ikke forbeholdt biler - som det ses på den passionerede orienteringskører „Skolelærerens“ Harley-Davidson med sidevogn. Den lille Renault ved siden af, med fransk-blåt racerkarrosseri og rødt indtræk, havde flyveren Soren Severinsen tidligere kørt med på Glostrup-banen. Her har den afløst Kai Ottings Ford T roadster og både han og fru Else kørte løb med den. Skønt der næppe var så megen fart i den som i Ford'en, kom Otting svært til skade under et løb på Fyn. Det var formentlig samme vogn, da gul og med falsk kølergitter, Jens Kruse senere kørte til Paris i, som beskrevet i „Min Hat sidder skævt“. Men hjem igen kunne den ikke køre.

Med de emallerede nummerpladers fremkomst blev DK-skiltene også emallerede - og dermed opstod samme problem som med nummerpladerne - at emallen sprang af i flager hvis skrue blev strammet for meget eller pladen fik et tryk. Det hjalp noget at en del af DK-pladerne fornedet fik en udvækst med hullerne til skrue. Der kom også nogle uregelmæssige rektangulære DK-plader med forkromede bogstaver og kant - endda i nogle tilfælde på sort grund som på billedet her. Den sidehængslede bagagerumsklap fortæller at bilen er en Hansa.





## Biler sælges

**Opel Rallye Kadett 1,1 SR 1967**, den tidlige model med bladfedre bagi, rød, skal synes, kr. 3.500 eller h.b. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

**Morris 1800, årgang 1966**. Meget tidligt eksemplar (stelnummer under 1.000) på de originale sorte egnsnummerplader, sidst synet i juni 98 - uden anmærkninger. Benyt chancen for at få et billigt klassisk køretøj med mange anvendelsesmuligheder. Prisdé kr. 12.500.-

**Vanden Plas Princess 1100, årgang 1966**. Sjældent udbudt lomme limousine (Austin 1100 med RR look) med læder og valnød, men til total restaurering sælges, original dansk solgt bil. Der medfølger dele fra en tilsvarende ophugget bil, samt en del af de nødvendige (nu svært opdrivelige) pladedele. En kuriositet (der er næppe solgt 25 eksemplarer af bilen i DK) som instruktionsbog på dansk medfølger også. Prisen på en sådan bil er svær at sætte, men lad os tale om det, frist os med et bud der er stort nok til at overbevise os om at vi ikke skal gemme bilen 10 år mere (det skal være femcifret). Brødrene Thostrup, tlf. 44 44 56 19 eller E-mail: ado17@teliamail.dk

**Volvo Amazon 121, 1969**. Rød, sorte nr. plader, 2 ejere, træk, orig. radio. Utrolig velholdt og velkørende. Mange nye dele, bl.a. dæk, udst., skærme. Synet dec. 98. Pris kr. 45.000.- Ole Callesen, tlf. 74561611

**Mercedes 190 SL 1959**, dueblå californiana bil. Ny krom, lak og læderindtræk, meget velkørende, indregistreret. Pris kr. 200.000. Erling Aillaud, tlf. 97821221.

**Chevrolet Bel Air 1954**, 4 dørs, aut. gear, meget fin stand. Mogens Møller, tlf. 43520704.

**Ford A 1930**. Town sedan, 4 døre, metalkuffert, nysynet d. 20/7. Kr. 72.000. F. Suhr, tlf. 54859222.

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

**Saab 96 V4**, blå, næsten færdigrestaureret, dele haves. Prisdé kr. 6.000. J.C. Glorian, tlf. 58868202.

**Triumph Spitfire Mk II** sælges. Ramme og motor nyrenoveret, pladearbejde mangler, nye dele medfølger. Pris kr. 30.000. Bent Jessen, tlf. 74744483.

**Saab 96 V4 årg. 73**. Særdeles velholdt, helt nye dæk, ny kobling, motor 125.000 km, originalt indtræk, anhängetræk. Mange ekstra reservedele medfølger bl.a. gearkasse, motorer, lygter etc. Skal ikke synes, kr. 15.000. Jens Munk, tlf. 65961303. E-mail: Jens.Munk@maccor.dk

**Fiat 500 1963** til restaurering, meget lidt rust, ikke kørt siden 73. Div. pladedele medfølger, kr. 10.000. Henv. tlf. 40142494.

**Essex 1925**, kun en registreret ejer, DK, sælges grundet engelsk bopæl, bud ønskes inden salget.

**Ford A Victoria coupé 1931**, samme ejer siden 1962, sælges grundet engelsk bopæl, bud ønskes inden salget.

**Ford A cabriolet 1930**, 2 dørs, samme ejer siden 1954, sælges grundet engelsk bopæl. Bent, Postboks 74, 2850 Nærum, evt. tlf. 38887660/40302660.

**Singer „Le Mans“ sportsvogn fra 1934** med åbent 2+2 karrosseri og reservehjul bagpå (ligner meget M.G. fra samme periode). Restaureret for 10 år siden. Skal synes og efterses men kører fint. Fotos sendes gerne.

Kim D. Larsen, tlf. 38803132.

**Simca Aronde årg. 16/11 1962**, næsten komplet, kr. 7.800. Henning Jespersen, tlf. 46350679.

**Volvo PV 544 Sport 1959**, er adskilt, rust er lavet, velegnet til historisk race eller rally, kr. 15.000. Kai Madsen, tlf. 48289009 efter kl. 18.00.

**Ford A årg. 30**, 2 dørs, renoveret for mange penge. Klar til syn, kan synes. 5 nye dæk med hvide sider, nyt batteri til ca. 1.000 kr., sælges for kr. 55.000. Forsikringskade på malerarbejde medfølger. Henv. tlf. 28183118.

**Peugeot 305 GT, årg. 84** sælges for kr. 8.000, skal først synes august 2000. Henv. før 24/10 tlf. 86466421. Henv. efter 24/10 tlf. 75398382.

**M.G. VA åben touring 1938**, 4 personers, lettere renoveringsprojekt. Pris kr. 148.000. Henv. tlf. 65314568.

**Auto Union 1000 SP 1961**. Sjældent sports coupé. Hvid med rødt indtræk. 100% original stand med sorte nr.plader fra første indregistrering. Aldrig svejset, aldrig vinterkørt, kendt historie, synet og køreklar, kr. 89.000. Torben Toft, tlf. 44649515.

**3 stk. Morris 1000 Super** sælges. En stationcar fra 1963 i original stand, en stationcar fra 1968 i adskilt stand og en 2 dørs sedan fra 1970, hvor restaurering er påbegyndt. Samlet pris kr. 10.000. Ring venligst Erik, tlf. 74504768 eller Jens, tlf. 74504564.

**Jaguar Mk II, 3,4 ltr. 1964**. Manuel med overdrive, næsten færdigrestaureret, er kørende med nyrenoveret motor, dansk bil. Kr. 90.000. Henv. tlf. 40263225.

**Ford Anglia 101E 1957**, godt tilbud. Velholdt og i fin stand, køreklar, er indregistreret. Originale papirer og mange reservedele medfølger. Kr. 15.000. Henv. tlf. 46366846.

**Opel P4 1934**, restaureringsobjekt. Restaurering er påbegyndt og bilen er stort set komplet. Pris kr. 9.500. Bilen kan ses på internettets hjemmeside: w1.1463.telia.com/~u146301031. O. Settrup, tlf. 46326512/ 30503012.

**Mercedes 230SL Pagode fra 1964**. Blå med s/h-top og gråt læderinteriør. Manuelt gear. Synet 7-99. Vognen er i god og køreklar stand, men mangler den sidste finish. Der er kun produceret 19.831 fra 1963 til 1967 og det er derfor en eftertragtet bil. Salgspris 149.000. P. Strømsted, tlf. 491405554.

**Wolseley 3,0 aut. 1960**. Vel nok Danmarks flotteste, original bil, synet i foråret, læderindtræk, kun kørt 52.000 km, 2 farvet original lakering, nye dæk, kører rigtig godt. Er indregistreret, veteranbilforsikret + 25% vægtafgift. Bilen er ikke den billigste, men sikkert den flotteste.

**Renault Monasix cabriolet (kaleche), 6 cyl, 4 døre, 4 gear 1928**. Totalrestaureret for få år siden og næsten ikke kørt siden. Sælges for langt mindre end restaurering har kostet. Hans Peter Nielsen, tlf. 56578093, fax 56578693.

**Opel Rekord P2 årg. 1962**. 2 dørs personvogn. Bilen har kun kørt 71.000 km. De første 62.000 som lørdagsbil for en kvindelig købmand i Svendborg, herefter i Kbh. med undertegnede bag rattet. Bilen er rustfri, gennemrestaureret & nylakeret i original sandgul farve, synet sept. 1998 & helt igennem sund. Mange dele medfølger. Kr. 30.000. Christoffer Schou, tlf. 33220981.

**Renault KZ 10 CV Conduite Interieure 1923** delvis restaureret, motor er rep kan prøvestartes. Da bilen var ny i Haderslev kørte den med nr.pladerne D 2. Prisdé kr. 45.000. WV boble 1953 med oval rude, pris kr. 2.000. Jørgen Poulsen, tlf. 75586178 (aften).

**Morris Minor 1000 Super 1970** sælges mørkegrøn m. originale sorte nr.plader. Har kørt til maj 99. Skal synes. Prisdé kr. 9.000. Henrik, tlf. 40893054.

**Jaguar E-type 2+2 årg. 1969**. Fra Californien, karrosseri renoveret og nylakeret sølvmetallic med klarlak. Nye støddæmpere, bøsninger, dæk samt alle gummilister. Mekanisk ok, kan køre men mangler færdig montage. Pris kr. 100.000. Gerne bytte med gammel bil eller motorcykel eller brugsbil max. kr. 40.000. Henv. tlf. 75364213 / 40564113.

**Mercedes Benz 500 SL, roadster 1985**, kørt 80.000 km, som ny overalt. Mexico radioanlæg, tyverialarm, nye Michelin dæk, automat gear, klimaanlæg. En meget smuk vogn, som ikke har været ude af garagen om vinteren. Sælges på grund af ejers fremskredne alder. Kr. 450.000. Henv. tlf. 49703771.



## KØB - SALG - BYTTE



**Ford Corsair 1964** nysynet, nymalet med nr.plader, kr. 21.800.

**Fiat 1800B 1962**, komplet, kr. 2.500.

**Fiat 128 3P 1977**, næsten uden rust 85hk motor medfølger, kr. 8.000.  
Gert Rasmussen, tlf. 54434732.

**Morris Minor 1000 Super årg. 70**, ingen rust, cremehvid, meget flot stand, synet i 1998, pris kr. 28.000.  
Henv. tlf. 33365397.

**Peugeot 204, 1967**, hvid med rødt indtræk, original og komplet, skal renoveres, kr. 1.000.

**Renault 20L automatic, 1977**, metalgrøn m. brunt indtræk, original og komplet, meget lidt rust, skal renoveres, kr. 2.500.  
Jørn Wentzel, tlf. 86836835.

### Biler købes

**Sunbeam Alpine eller Sunbeam Rapier cabriolet** købes, køreklar bil foretrækkes men godt restaureringsobjekt har også interesse.

Thomas Thostrup, tlf. 21632195

E-mail: thth@mobilixnet.dk

### Dele til biler sælges

**Klaxonhorn**, messinghorn med gummibold, afviservinger 12 V Bosch.  
Mogens Møller, tlf. 43520704.

**Diagonaldæk**: 2 stk. 670x13, 4 stk. 640x15, 1 stk. 165x15, 7 stk. 520x14, 3 stk. 550x12, 2 stk. 600x12, 1 stk. 520x12, 3 stk. 520x10. Pris kr. 100 pr. stk..  
Henv. tlf. 65331690.

**Austin Maxi**. En trailerfuld dele, for og bagklapper 2 forskærme, motor gearkasse dele kan afhentes for "en tudse" eller et godt bud, da det bare fylder op og jeg fristes til at besøge den kommunale containerplads.  
Henrik Thostrup, tlf. 44445619

**Chevrolet 1928**: 2 stk. motorer som skal renoveres kr. 1.000. 1 stk dynamo kr. 400. 1 stk. starter kr. 400. 1 stk. kobling kr. 300.

**Chevrolet 1931**: 1 stk motorhjulm kr. 1.000. 1 stk. frontgitter til køler kr. 500. 1 stk. kølerkappe kr. 500. 1 stk. foraksel med bremsebakker og tromler kr. 500, hvor flere dele passer på 1929-1936.

**Chevrolet 1929-1931**: 2 stk. gearkasser, måske til lastbiler kr. 400 pr. stk. 1 stk. enkelt for-kofanger kr. 300. Alle dele er brugte, evt. bytte med svigermor-bagsæde til Chevrolet 1930.

Jens Rasmussen, tlf. dag: 86192930, aften: 86178002.

Brugte fine reservedele til **Mercedes**. Til **W 116 (280-450 S/SE) 1972-1980**: for- og bagdøre komplette med ruder m.v. samt beklædning. For- og bagbro. Motorhjulm, bagklap, benzintank, udstødning.

**Til SL & SLC**: Baglygteglas h+v, 4 døre til 8/1974 + motorhjulm og bagklap (gul farve).

**Til Ford 17 M st.car. 1959**: Sideruder med gummi og lister.  
Urban, tlf. 40574003.

**Chevrolet 215 cui**: 6 stk. originale støbejernsstempler m/ringe 1. overstørrelse + diverse andre motordele. Kr. 3.500.  
Henv. tlf. 40142494.

**Til Toyota Crown RS 56 st.car**: 1 mellemlyddæmper kr. 150. 2 bag do kr. 125 pr. stk. Til Volvo 544 1962: 1 fin forklap kr. 500. **Til Volvo 444 1957**: 1 viskermotor m.m. kr. 300.

**Til Citroën 2CV**: nye luftfiltre til 1968 modeller og nyere kr. 50. Rep.sæt til baghjuls-cylindre kr. 35 pr. stk.

**Til Vauxhall Viva HB**: 1 ny komplet udstødning, dog mangler monteringsæt., kr. 500.

**Til Peugeot 404 Benzin 1966**: 1 forr. udst.rør kr. 100.

**Til Peugeot 204 Berline**: 2 nye bagskærme kr. 600 pr. stk.

Thorleif Tofte-Hansen,

tlf. 55996119.

Vindspejl, to-delt, passer til **Chevrolet touring/roadster årg. 1924-1928** i fin stand.  
Iver Jensen, tlf. 75642383.

**Chevrolet dele fra 1930-48**: mange brugte motorblokke, krumtapper, knastaksler, nikketøj, karburatorer m.m. Boret og honet blok 1936 og 1939. Nye oliepumper, kardankryds, muffler, nye stempler mange med ringe, speedometerdrev m.m.

Gl. varmeapparater

Nye bremsebakker **Morris 1000**.

Nye luftfiltre **M.G.**

Mange nye koniske forhjulsløjer, baghjulslejer, bremsebakker, bremseklodder, vandpumper, koblingsnav, støddæmpere til **japanske fra 75-90**.

Henv. tlf. 86551616.

**Ældre hjulkapsler**:

5 stk. **Mercedes**, 2 stk. **Opel**, 1 stk. **Ford**, 1 stk. **Dodge**, 2 stk. **Chevrolet**, 3 stk. **Lincoln Continental**.

**Mærker**:

1 stk. **Chevrolet** langt mærke, 2 stk. **Mercedes** mærke, 1 stk. **Bedford** firkantet mærke.

Desuden en del **pærer** til ældre modeller  
Inge Nielsen, tlf. 58351058.

### Dele til biler købes

**Autonic tændtransformer** type S.B. 12P  
**Spiello rustfri rør** længde 50 cm, dia. 40 mm + 2 stk. **monteringsmuffer**.  
Ingvar Hansen, tlf. 65361023.

Gearkassedele til **Ford V8 1936** købes. Jeg mangler hovedaksel, skiftehjul og mellemhjul, men også andre dele har interesse.  
Jens Munk, tlf. 65961303, e-mail: Jens.Munk@maccor.dk

### MC'er sælges

**Honda CB 450 1973**. Ikke kørt siden 1984. Opbevaret indendørs. Mange reservedele. Motoren ude p.gr.a. dårlig komp. på cylindere. Kr. 6.000.

Claus Rohr, tlf. 28408640.

**AJS årg. 1951**, 1 cyl., 500 ccm, meget original, m. enkelte reservedele, sælges kr. 20.000.

Henv. tlf. 35384156.

**Velocette Venon Clubman 500 ccm 1963**, ekstra original kr. 55.000, sælges grundet engelsk bopæl.

**Gilera Saturno sport race 500 ccm 1952**, kr. 95.000, sælges grundet engelsk bopæl.

Bent, tlf. 38887660/40302660.

### Diverse

**Værksted**, andel ca. 45 kvm., Ballerup, faciliteter, strøm, 220/380V, vand, toilet, centralvarme, husleje ca. 1.300.  
Lars Sørensen, tlf. 35856180.

**Værktøj**: låsetrådstang, ny kr. 250. Gerber multipool, ny, kr. 350. Universaltang, lille, ny, kr. 25. Penetrating olie ½ ltr. kr. 50. Kai Madsen,  
tlf. 48289009 efter kl. 18.00.

**Værktøj: DKW specialaftrækkere**:

Klokkeaftrækker mrk DKW 4 indv. gev. m: 60x1,5 (hjulnav?)

Klokkeaftrækker mrk DKW 2 indv. gev. m: 32x1,25

Skiveaftrækker mrk 1 udv. gev. m: 36x1,5  
Henv. Andersen, tlf. 39627369.

### Automobilia sælges

**Instruktionsbog for VW 1200** udgave august 1959 og januar 1962, kr. 100 pr. stk. **Instruktionsbog for Mercedes Benz 170 SV årgang 1953-1955**, engelsk udgave, ny, kr. 200.

Anders Thue Andersen, tlf. 45818501.

**Til NSU Max**. Original reparationsvejledning og komplet reservedelsliste. Sælges samlet kr. 700,-  
Tlf. 75657836

**Automobilets Historie og dets Mænd**. 2 stk. læderindbundne bøger om bilens historie fra start og til bøgernes udgivelse i 1937, kr. 800. Jens Rasmussen, tlf., dag: 86192930 aften 86178002.

### Automobilia købes

**FDM Motor: 1929**: nr. 21, 22, 24, 25 og 28. 1930: nr. 45. 1931: alle nr. 1932: nr. 27.

Kør Godt tidsskrift for Folkevognskørere, alle nr. fra 1955-1964.

Anders Thue Andersen, tlf. 45818501

### Automobilia byttes

**Haves**: brochurer Vanguard Junior 10 årg. 1957. **Ønskes**: brochurer Saab 96 årg. 1962-63.

Ingvar Hansen, tlf. 65361023.

# 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