

Medlemsblad for
Dansk Veteranbil Klub

VETERAN TIDENDE



DVK

Nummer 282 - December 1999 - 29. Årgang



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

Forsiden: Morris 10/6 Special Sport 1934.

Foto: Udlånt af Poul Jensen.

Indhold

Møder, løb og arrangementer	3
Klubaktiviteter	6
Information	8
Runa orienterer	9
Historien om en racer	10
Bog anmeldelse	15
Internet og veteraner	16
Noget om spændingsfald	17

Månedens køretøj	18
Fri- og Bilmærker i Forum	24
Ole Sommer	26
Konkurrence	30
Ud at køre med de skøre	31

Læs i næste nummer.

- Morris 8 Racer fortsat fra december.
- Draguignan, klassisk gaderace i Frankrig.
- Bilens første århundrede.
- Med eksportkølevogn på landevejen i 30'ernes Europa.
- Månedens bil RO 80.

Næste Veteran Tidende udkommer uge 2 2000



Klubmøder

DECEMBER

11.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
14.	19.00	Kværkeby	Klubmøde, julefrokost, husk tilmelding.
25.	19.30	Egeskov	Klubmøde, filmaften, se omtale side 6.
28.	19.00	Klippinge	"Bagjulekomsammen"

JANUAR

4.	19.30	Ristrup	Klubmøde. Video om den forsvundne Sølvpil.
6.	19.00	Nivå	Klubmøde. Vi tager en rundbordsdiskussion om vore medlemsmøder.
13.	19.30	Børkop	Klubmøde på Vandmøllen.
13.	19.30	Rødekre	Klubmøde.
15.	14.00	Ristrup	Biblioteksdag.
18.	19.00	Kværkeby	Jens Robdrup fortæller om biler og aviser.
20.	19.00	Nivå	Virksomhedsbesøg på "Svejsecentralen, se omtale side 6.

FEBRUAR

1.	19.3	Ristrup	Klubmøde.
3.	19.00	Nivå	Klubmøde, foredrag om rustbeskyttelse, se omtale side 6.
8.	19.30	Rødekre	Garagemøde hos Karl Egon Bruuns, se omtale side 6.
10.	19.30	Børkop	Klubmøde, se kalender i januar VT.
17.	19.00	Nivå	Virksomhedsbesøg. Helsing Bilpleje, se omtale side 6.

MARTS

9.	19.30	Børkop	Klubmøde.
9.	19.30	Rødekre	Klubmøde. Formand Steffen Jørgensen kommer på besøg.

MEDDELELSE FRA SEKTIONERNE:

27.01 19.00 Morris møde Hos Poul Jensen, tilmelding senest 24.01 tlf

Udlandet

4-7.12 England/Skotland Land's End to John o'Groats Rally.
www.he-ro.co.uk, +44 1886 833505

Januar 2000 Classic Monte Carlo rally. www.carnet.co.uk/rallyoffice eller +44 1235 851 291

OBS OBS OBS

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

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



Arne A. Jørgensen,
formand for
Dansk DKW Club
og redaktør af
klubbladet
Skyllekanalen.

Da jeg i 1985 blev medlem af DVK var årsagen, at jeg netop var blevet færdig med at restaurerer min DKW 3=6'er fra 1953 og skulle have den forsikret, så enkelt var det.

Men min interesse for køretøjer på 2, 3 og 4 hjul går tilbage til barndommen hvor familiens transport var en 39'er Nimbus Sport med sidevogn som mine forældre skiftede ud med en 38'er DKW Meisterklasse i 1950, det blev den bil jeg køremæssigt trådte mine barnesko i da jeg i 1953, som 18 årig fik kørekort.

Det historiske kom, da jeg som 13-årig løb med morgenbrød for bageren søndag morgen og derved fik råd til at købe „Skandinavisk Motor Journal“ en gang om måneden.

Det tidsskrift og dets redaktør kom til at betyde utroligt meget for den historiske forståelse for min generation af bil- og motorcykel interesse-rede, han ejede evnen til både historisk og teknisk at holde snot for sig og skæg for sig, en evne ikke ret mange kommercielle skribenter kan rose sig af i dag, jf. artiklen her i VT 277 om et kendt tysk mærkes historie.

Netop den artikel affødte en hed debat i VT og med rette, for der var faktuelle fejl i den. At der så hyles op om censur og Riisager bliver spurt om rønnebærrene er sure, er efter mine begreber vildt overdrevne, al den stund at han ved noget om emnerne og kun blander sig, når det er det rene vrøvl der står i artiklerne og det var det afgjort i dette tilfælde.

Som Riisager rigtigt skriver, stammer artiklen fra fabrikens pressemeddelelse og den bliver ikke bedre af en sløset oversættelse, i det hele taget skal man tage dette presse-halløj med et stort gran salt, det ved jeg af egen erfaring som formand og redaktør i en mærkeklub, hvor man ideligt bliver bombarderet med pressemeddelelser fra koncernens historiske afdeling, noget af det spænder over rent pladder til historieforfalskning til trods for, at firmaet vel skulle være det nærmeste til at kende sandheden, al den stund at det har arkivet.

Derfor er det vigtigt, at et organ som VT holder fanen højt, samt snot for sig og skæg for sig når det gælder det historiske. Man kan ikke klare sig med at bladet er i et elegant firefarvet tryk, hvis artiklernes indhold generelt ikke holder samme høje standard er man i mine øjne på herrens mark, for jeg ser ingen idé i at et mærke smykkes med lånte fjer, som reelt ligger milevidt fra virkeligheden.

Derfor er det vigtig for redaktionen at have et medlem som Ole Emil Riisager der er istand til at sortere de værste „finker“ fra inden de lander i spalterne, det er alle DVK-medlemmerne bedst tjent med i det lange løb.

Det var et synspunkt fra en, som er nærmere gangstativet end studenterhuen, men som trods alt ikke er helt mumificeret.

Med venlig hilsen

Arne A. Jørgensen

DVK



Redaktørens tanker



Det er nu ved at nærme sig et halvt år, siden jeg overtog redaktionen af Veteran Tidende, så der er allerede lidt at se tilbage på. Jeg håber I, kære klubkammerater, har kunne acceptere og finde fornøjelse af den linie den nye redaktion har lagt. Det er vores mål at forny

og inspirere i en rolig og glidende form, vi er jo trods alt en veteranorganisation, så vi hælder nok lidt mere til det gamle end det nye, men lidt fornyelse er jo aldrig at foragte.

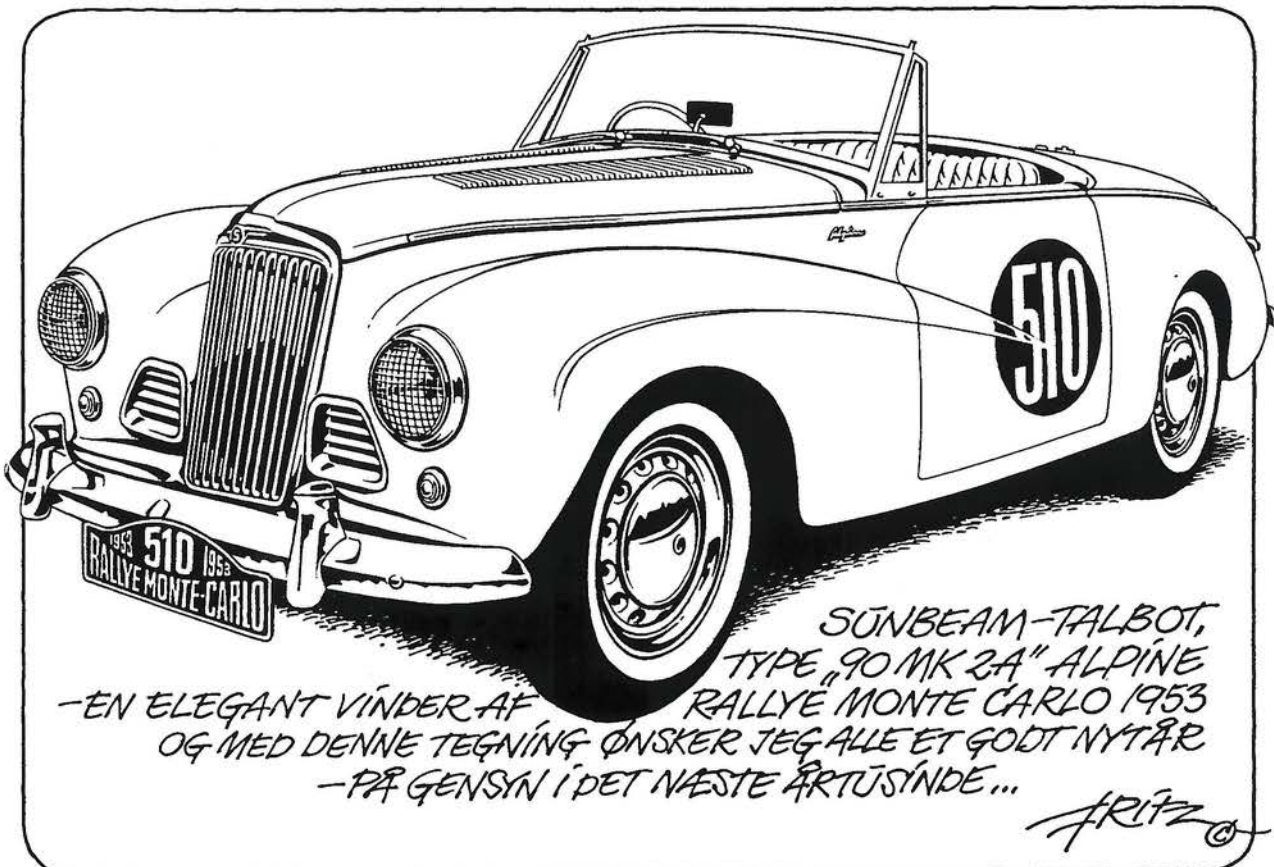
At vi nu kommer i 4 farver har givet os en helt ny mulighed for at præsentere billedmateriale på en langt bedre måde, så ikke kun farvebilleder men også sort/hvide billeder tager sig langt bedre ud. Men det er ikke kun billederne der gør det, derfor pusler vi med en ny temaserie der løbende skal omhandle de bilmodeller/mærker som vi samles om. Det er tanken i hvert nummer at bringe en grundig omtale med teknisk information, men det kræver grundig viden. Af

den grund efterlyser vi medlemmer med viden om de modeller/mærker der står deres hjerte nærmest og som har lyst at skrive om det. Vi håber at høre fra mange, skriv, mail eller ring til redaktionen.

Tak til de mange løbsarrangører vi allerede har modtaget datoer fra til løbskalenderen, men vi kan se der stadig mangler mange, fortvivl dog ikke, I kan stadig nå at fastsætte en dato og sende ind. Deadline til januar nummer er 15.12.99.

Tak for nu og en rigtig god jul og et godt nytår til alle.

Fra den samlede redaktionen





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 25. januar kl. 19.30

Vi skal nu til at tage hul på det ny årtusind, det starter i januar med at vise en film fra Fanøløbet i 1999, det er optaget af Ronald Jørgensen, og hvis der er stemning for det er der også en film fra Le Mans løbet i 1999. Så skal vi til at tale om, hvad vi skal arrangere i det nye år. Har I nogle ideer til løbsarrangementer eller virksomhedsbesøg, så kom med det, så vi kan tale om det og sætte dato på. Vi er nu ved at være færdige med at lave de nye toiletter ved mødelokalet. Der mangler nu kun den sidste finish, og jeg vil gerne sige tak til aktivitetsudvalget for jeres arbejdsindsats igennem mange måneder, hvor der er trukket mange vekslers på jeres velvillighed, som nu endelig er ved at være tilendebragt, til glæde for alle medlemmer.

*På aktivitetsudvalgets vegne
René Dalager*

SØNDERJYLLAND RØDEKRO

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

Torsdag den 13. januar kl. 19.30

Vi mødes i klubhuset og rydder op i gamle blade, kom og se om der er noget du kan bruge.

Torsdag den 8. februar kl. 19.30

Garagemøde hos autolakerer Karl Egon Bruuns, som vil fortælle noget om lakering nu om dage og vedligeholdelse af såvel nye som gamle lakker. Adressen er Lobækvej 7, Løgumgårde ved Løgumkloster. Tag selv kaffe og brød med. Tilmelding til Frits Johansen på telefon 74459450 senest d. 1. februar.

Torsdag den 9. marts kl. 19.30

Formanden kommer på besøg i klubhuset.

Torsdag den 13. april kl. 19.30

Garagebesøg hos Leif Outzen, Hovedgaden Vest 93, Over-Jerstal, Vojens. Tilmelding til Fritz Johansen på tlf. 74459450 senest 1. april.

Torsdag den 11. maj kl. 19.30

Vi ses i klubhuset.

Lørdag den 13. maj kl. 19.30

Der afholdes stumpemarked ved klubhuset i forbindelse med Walkie-talkie klubbens marked. Kig i dine gemmer - tag med - sælg - byt - køb.

Søndag den 28. maj kl. 10.00

Madpakketur, vi mødes ved klubhuset. Nærmere herom senere.

Torsdag den 8. juni kl. 19.30

Sommerafslutning i klubhuset.

Frits Johansen

ØSTJYLLAND RISTRUP

I lyskrydset (Sabro Korsvej) på Viborgvej drej af mod Hadsten. Til højre mod Ristrup og Sabro, følg vejen til vej T. Kør til venstre ved kirken. 1-2 km fremme ligger Ristrup.

Tirsdag den 4. januar kl. 19.30

Alm. klubmøde. Video om den forsvundne Sølvpil.

Lørdag den 15. januar kl. 14.00

Biblioteksdag.

Tirsdag den 1. februar kl. 19.30

Alm. klubmøde. Ideer og debat om arrangementer i år 2000.

Vi vil gerne her benytte lejligheden til at ønske alle i DVK en glædelig jul og et godt nytår samt en tak for de gode træf og møder som fandt sted i 99.

*Med venlig hilsen
Lars Hoffbeck
og Arne Jespersen*

ØSTSJÆLLAND KLIPPINGE

Til vores „bag“julekomsammen tirsdag den 28 december kl. 19.00 vil vi lave en juleleg med en sjov konkurrence med spørgsmål om veteranbiler m.m., med fine præmier, mad og drikke, så er der nok nogle rester fra juledagene. Så har I lyst til at komme tirsdag den 28. december kl. 19.00, så giv mig et ring på 56578205.

I må godt tage ideer og forslag til vores klubmøder i det nye år med.

*Med på gensyn
hilsen Kai*

MIDTSJÆLLAND KVÆRKEBY

Når I læser dette er julefrokosten sikkert vel overstået. Vort **klubmøde 18. januar** vil være et almindeligt hyggemøde og programmet for resten af sæsonen vil komme i januar. Vi vil her benytte lejligheden til at ønske jer alle i DVK en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

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

BØRKOP VANDMØLLE

Torsdag den 13. januar kl. 19.30

Klubmøde på Vandmøllen.

Torsdag den 10. februar

Klubmøde, check aktivitetskalenderen i januar.

I ønskes alle en glædelig jul samt et godt nytår.

Tak til os alle fordi vi har fået gjort møderne på Vandmøllen bæredygtige.

*Med venlig hilsen
Poul-Erik Jakobsen*

NIVÅ

Virksomhedsbesøg København/Nordsjælland **den 20. januar 2000 kl. 19.**

Vi besøger det der i gamle dage hed „Svejscentralen“. Det hedder nu „Force Institutet“, det er beliggende på Park Allé 345, i 2605 Brøndby. Her vil vi først og fremmest se den store og interessante virksomhed. Med i købet får vi et par umådeligt overskuelige og spændende bilprojekter. De er til dels lavet på op-huggerdele. Så kom og se hvilke fremragende teknikere, nogle af vore medlemmer i DVK er, de har fremstillet et par sportsvogne i ordets egentlige betydning. Jeg kan garantere, at det er et par meget flotte præstationer. Begrænset deltagerantal så tilmelding nødvendig på kontoret hos Dorte på 49145906.

Mødekalender: Nivågård **den 3. februar 2000 kl. 19.30**

Foredrag ved Ebbe Clemens Pedersen „Selv nye biler skal rustbeskyttes“, og vi gør samtidig opmærksom på at der i februar 2000 bliver virksomhedsbesøg hos Ebbe, der ejer Helsing Billeje.



Virksomhedsbesøg: København/Nord-sjælland den 17. februar 2000 kl. 19. Vi besøger Ebbe Clemens Pedersens firma Helsing Bilpleje, for at se hvordan alle køretøjer fortjener at blive behandlet. Hvad der i denne forbindelse er

yderst interessant, er det nyeste udstyr til analyse og dokumentation af korrosion i hulrum på biler. Firmaets speciale er kundens tilfredshed. Ebbe vil på denne aften vise os i praksis hvordan dette

arbejde gøres. Adressen er Nørretoftevej 11, Helsing. Begrænset deltagerantal så tilmelding nødvendig på kontoret hos Dorthe på tlf. 49145906.

Venlig hilsen
Claus Nebbe

Klubmøde hos Dynamo-Poul

Tekst og foto Kaj Wredstrøm

Fra Østsjælland Klippinge

Klubmødet tirsdag den 26. oktober hos Dynamo-Poul i hans værksted i Køge blev en meget interessant oplevelse, hvor vel nok de fleste fik noget med hjem. Pouls værksted er en lækkerbissen for veteranbilfolk. Der er tusinder af nye og renoverede el-dele til næsten alle gamle biler. Delene har Poul samlet gennem en menneskealder som autoelektriker, og da flere af de fremmødte havde taget deres el-problemer med, viste Poul hvordan de kunne løses. Så det var 21 glade veteraner som fandt vej til mødet hos Dynamo-Poul i Køge.

Med Poul i aktion samt nogle af de 21 fremmødte.



Referat fra Munkebjergløbet 1999

Af Hans Geschwendtner

Lørdag den 14. august 1999 mødte 52 biler til start i det årlige Munkebjergløb som køres i omegnen af Vejle. Løbet var på ca. 120 km, så det var et langt løb der kørte over hele dagen. Ældste bil i feltet var Bent Jeppesens Ford T fra 1915, men uagtet alderen klarede den sig aldeles strålende og gennemførte let turen på den planlagte tid.

Der blev startet i 6 grupper fra 3 startsteder, fra hvilke de to startende grupper kørte i modsat retning, således at man mødte 3 grupper i modsat retning i løbet.

Vejret var godt og der blev lejlighed til serpentinekørsel, bakkekørsel, golfspil og udregning af diverse størrelser på turen.

Løbet blev afsluttet med præmieoverrækkelse foran Vejle Center Hotel. Vinder af løbet blev Ole Dalby fra Odense i sin Triumph TR 4 fra 1962.



Fra venstre Hans Sørensens Mercedes 190 SL fra 1957, Arne Jacobsens Jaguar XK 120 fra 1950, Torben Jensen Volvo P 1800 fra 1967 og Martin Jensen i M.G. A 1960 på vej ud af billedet.



I midten ses vores formand, Steffen Jørgensen.
Foto: Gorm Albrechtsen

Vi bringer her referat fra motorhistorisk møde i Lemvig. Vi har modtaget referat både fra vor egen formand som deltog på mødet samt fra Gorm Albrechtsen, en af de 3 mødearrangører. Da de supplerer hinanden har vi valgt at bringe begge redaktører.

Motorhistorisk møde i Lemvig 22. nov. 99

På klubbens vegne deltog jeg i et velbesøgt møde på Lemvig Gymnasium med overskriften „Hvor går bilismen hen - og hvad sker der med Danmarks motorhistoriske værdier“.

Mødet var arrangeret af Povl Povlsen, Niels Jørgen Kannevorff og Gorm Albrechtsen, som i mangel af et fast mødested har arrangeret lignende møder rundt i regionen med forskellig temaer.

Første indlæg kom fra formanden for Dansk Automobilforhandler Forening, Allan Meinicke, der på underholdende vis orienterede om, hvor vi er på vej hen med bilismen set med branchens øjne. Undervejs var der drøje hug til ministre og politikere, som under dække af diverse betegnelser på afgifter kun er ude på at få så mange penge ud af bilisterne som muligt. Der var en politiker til stede, som det vil fremgå senere.

Jeg redegjorde dernæst for, hvad vi i DVK gør for at bevare Danmarks

arbejdet, der udføres i MhS og vores forsikringsordning. Alt sammen noget som gør, at køretøjer bevares og ikke mindst også bruges ved diverse anledninger.

Kristian Jensen fra Venstre og medlem af Trafikudvalget redegjorde for, hvor politikerne vil gøre for at bevare de gamle biler og motorcykler i Danmark. Set med vore øjne lød det stort set positivt, dog skulle vi stadig huske, at det store regnestykke skal gå op, så vi skulle ikke forvente at alle skatter og afgifter ville bortfalde snart. Et par af de ting, som Kristian Jensen nævnte var:

- Politikerne skulle være bedre til at tage hensyn til vore køretøjer!
- Vores biler er i miljøsammenhæng ikke interessante for politikerne!
- Vores køretøjer giver et tidsbillede af samfundet på produktions-tidspunktet, derfor skal de bevares for eftertiden.
- Ønske om en bedre dialog mellem politikere og veteranfolk, som f.eks. dette møde.

Efter den indledende runde var der spørgerunde med en del nærgående spørgsmål til alle. Aftenen sluttede i god ro og orden og mit indtryk var at alle var meget tilfredse med aftenens indhold.

Steffen Jørgensen
Formand

Gorm Albrechtsen

Motorhistoriske værdier. Til det har vi en udmærket paragraf 2 i vores vedtægter, som jeg brugte som udgangspunkt for at gennemgå alle vores forskelligartede tiltag. Men på flere områder er det bedre, når vi trækker i flok, så jeg kom også ind på

Medvind for veteranbiler

Medlem af Folketingets trafikudvalg Kristian Jensen (V) fra Herning havde ikke løfter om afgiftsfritagelse, lempelser i de generelle krav eller tilskud til gamle biler med i posen, da han mødte jyske veteranbilfolk i Lemvig. Derimod gav han tilsagn om, at der vil blive tænkt på de gamle biler, når han for fremtiden beskæftiger sig med det trafikpolitiske arbejde.

Det var veteranbilisterne ganske godt tilfreds med, og de kunne også nikke samstemmende til formanden for Danmarks Automobilforhandler Forening, Allan Meinicke, Holstebro, der erklærede, at privatbilismen ikke skal betale hele gildet for alle samfærdselsformer i Danmark. Han karakteriserede afgiftsniveauet som helt urimeligt og vejforholdene i Midt- og Vestjylland som langt under det acceptable.

Endelig kunne de ca. 65 mødedeltagere få bekræftet af den nye formand for Dansk Veteranbil Klub, Steffen Jørgensen, Hornbæk, at deres hobby formentlig er den eneste i Danmark, der er beskattet direkte. Veteranbilklubben er landets største med 3800 medlemmer og ca. 8000 gamle køretøjer. Formanden fastslog, at medlemmernes køretøjer i den grad repræsenterer et tidsbillede, at for eksempel tv-serien Matador slet ikke ville kunne optages, hvis man ikke havde de gamle biler at trække på. De er nemlig et billede af den tid, de blev produceret i.

Debatmødet på Lemvig Gymnasium var arrangeret af en tremandsgruppe under fællestitlen Motorhistoriske møder Midt-Vest, og der har i år været møder i Holstebro, Herning, Ringkøbing og nu senest Lemvig. Gruppen består af Povl Povlsen, Struer, Niels Jørgen Kannevorff, Ringkøbing, og Gorm Albrechtsen, Herning.



Af Henrik Thostrup
Formand i Veteran
Forsikringsklubben

I oktober månedens "synspunkt" taler Claude Teisen-Simony om forsikring af vores kæreste eje og henviser til den aftale som DVK sammen med en række af landets andre førende veterankøretøjsklubber har indgået med RUNA forsikring, Claude Teisen-Simony stiller ved samme lejlighed spørgsmål om hvorvidt den er god nok for såvidt muligheden for at forsikre køretøjerne til deres reelle værdi.

Nu er det jo som Claude Teisen-Simony ganske rigtigt skriver sådan at vores køretøjer altid er vores aller-kæreste eje og at de derfor er uvurderlige, i særdeleshed i følelsesmæssig forstand, men også i økonomisk forstand repræsenterer de en værdi og det er netop derfor vi ønsker at forsikre dem, og ved at træffe aftale med et forsikringsselskab som RUNA lever bestyrelsen op til det ansvar som klubbens love pålægger de i forbindelse med bevarelsen af netop vores del af kulturhistorien.

Nu er handelsværdier jo et følsomt emne, kærligheden kan jo også gøre blind, der er utvivlsomt køretøjer i medlemskredsen hvis værdi overstiger 300.000 kr. og også både 500.000 og 1 mill. men alt andet lige, jo højere den reelle værdi måtte være, jo færre køretøjer taler vi om.

Da vi i sin tid forhandlede aftalen med RUNA blev forholdet da også diskuteret, både i forhold til vognlisten og med de erfaringer vi havde fra tidligere og ikke mindst skelede vi til vores svenske venners system. Vi fandt, at selvfølgelig er der medlemmer som havde behov for en forsikring af en handelsværdi på mere end 300.000 kr. og aftalte derfor med RUNA at det skulle være muligt at forsikre op til en værdi af 500.000 kr.

Det er således en misforståelse når Claude Teisen-Simony anfører at man kan forhandle sig op til en pris på 500.000 kr, det er en mulighed

som alle, ikke bare de som råber højest eller har talegaverne i orden, der måtte have behovet kan benytte sig af - det fremgår da også af den præmieoversigt som alle interesserede får tilsendt når de henvender sig om forsikring.

Det er korrekt at ikke alle de annoncer som bringes i klubbladene nævner muligheden for en højere forsikringssum end 300.000 kr, det har flere årsager. En af dem er at Veteran Forsikringsklubben, modsat nogle andre udbydere af veteranforsikringer, ønsker at skilte med prisen på forsikringerne, det er jo et varieret udbud der udbydes, derfor vil det altid være et kompromis hvad annoncen kan indeholde. En anden og måske mere principiel holdning er at vi finder at signalværdien i at annoncere 500.000 kr. (eller mere) udadtil kan give en opfattelse af vores hobby, som ikke er i overensstemmelse med virkeligheden - for selv om Claude Teisen-Simony selvfølgelig har ret i at der findes mange flotte og unikke biler, der i øvrigt ikke nødvendigvis har høje handelsværdier, så er de til ½ eller 1 mill. ikke dem der tegner bredden i vores klub, der jo netop udmærker sig ved at det er interessen og ikke pengepungen som sætter dagsordenen.

Forsikringsordningen som DVK deltager i, er som den eneste under direkte indflydelse af de deltagende klubber, derfor har vi gennemgået de mere end 3.500 forsikringer for at se hvor udbredt ønsket om forsikringssum over 300.000 kr. er. Det viser sig

at forsikringer med handelsværdier mellem 300 og 500.000 kr. udgør 1 promille af alle forsikringerne, og værdierne alene mellem 400 og 500.000 kr. udgør 0,2 promille. Til sammenligning udgør forsikringer med handelsværdier indtil 150.000 kr. næsten 85 %.

Uden på nogen måde at forklejne de spændende og meget værdifulde køretøjer der er blandt klubbens medlemmer, må jeg konstatere at interessen for at forsikre gennem klubbens ordning desværre er udeblevet, jeg beklager hvis det skyldes de signaler som annonceringen har udsendt, og opfordrer interesserede til at kontakte klubbens sekretariat derom.

Til Claude Teisen-Simonys spørgsmål om forsikring af handelsværdier på over 500.000 kr, må jeg nok på det foreliggende sige vi ikke har haft tilstrækkeligt med henvendelser til at konstatere et behov herfor, men vi vil selvfølgelig gerne tage en forhandling med RUNA hvis det er et reelt problem. Men det fordrer at der kommer flere ud af busken.

Klubben har en god forsikringsordning, som de fleste andre ting her i verden kan tingene altid forbedres, det arbejder vi løbende på, her er tilbagemeldinger, ikke nødvendigvis i form af artikler i klubbladet, fra medlemmerne en væsentlig kilde.

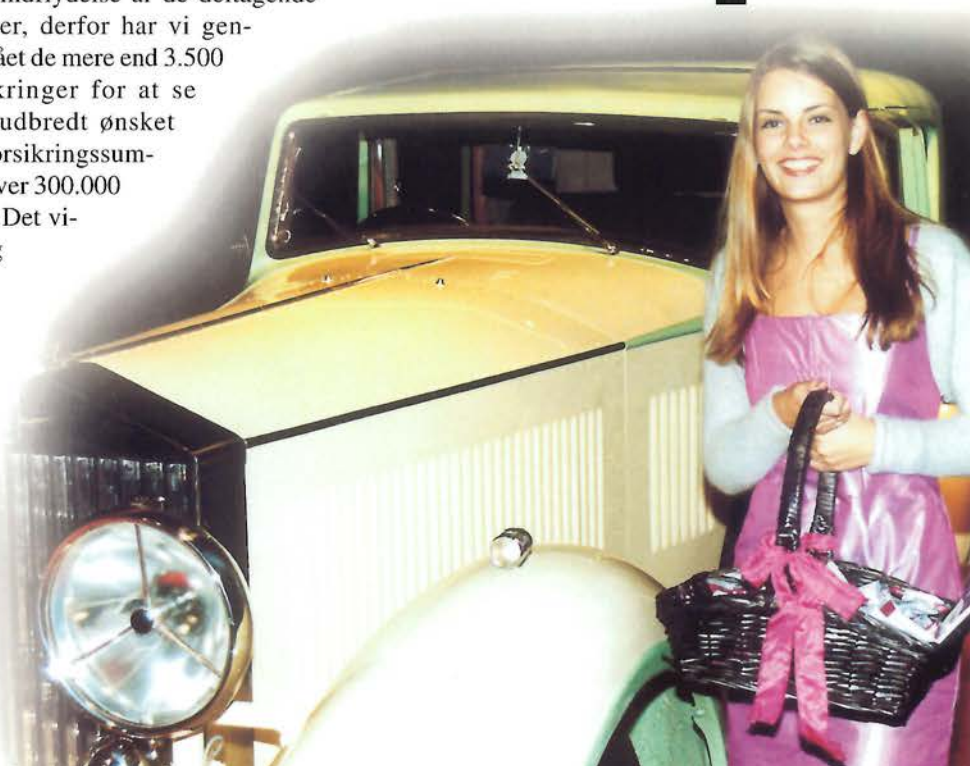


Foto: Henrik Hoffmann

Historien om en historisk racer uden historie



Af Ole Sommer
Fotos udlånt af Ole Sommer

For mit vedkommende starter historien for snart længe siden, i midten af halvtredserne, da jeg var i lære som automekaniker. Der var dengang et månedssblad, som hed Skandinavisk Motor Journal, af datidens motor freaks ofte læst med samme ildhu, som troende læser biblen, og bladets redaktør, Mogens Damkier, havde næsten status af en slags guru. Jeg læste med stor forkærlighed og interesse, ikke blot om de tekniske nyhe-

der, men også artikler om motorsporten. Noget der særlig fangede min interesse, var de mange artikler om både racersportens og teknikens historiske udvikling. Jeg tror det var dengang min interesse for historisk race blev lagt.

Meget nærmere nutid var der en flok "gale mænd", i dette ords bedste betydning, som under Dansk Veteran-

bil Klub oprettede en Historisk Sports Sektion og begyndte at køre løb med de gamle biler.

Sådan nogle arrangementer kunne jeg jo ikke lade passere, uden at jeg måtte ud og se på, ofte i selskab med min gode ven Allan Carlsen, der lige som jeg selv har været veteranbilmand gennem mange år. Her traf vi ofte en ligesindet, Peter Kjøl.

Allan og jeg havde ofte talt om, hvor spændende det måtte være at deltage i historisk race med en gammel bil, ligesom vi har ført lange diskussioner om teknikken i de gamle racerbiler, men alene tanken om hvor mange penge der skulle investeres for at indkøbe en brugbar racer, afholdt os fra at blive andet end en tomands diskussionsklub.

Så skete den første af en række ting, som for alvor vendte om på tingene. Det var en artikel i Bilhistorisk Tidsskrift om en Riley, som Bo Bonfils havde haft stående i nogle år, og som han nu havde fået lavet en racerkarosse til.



MR-4 med sine „fædre“.



Så er løbet i gang. Peter skarpt forfulgt af Henrik Schou i Riley.

Det var ikke kun os, der havde læst artiklen i Bilhistorisk Tidsskrift, også en vis Christian Bach havde med interesse læst den og ladet sig inspirere af den, i en sådan grad, at han byggede en racerkarosse på en Morris 8 ramme, han havde stående. Der er sikkert en del, som har set Christian køre i sin grønne Morris racer. Selv mødte jeg hr. Bachs projekt endnu inden bilen var færdigbygget, det var Allan, som førte os sammen, men her mødte vi igen Peter Kjøl, som var stærkt involveret i at fødselshjælpe Morrissen.

Team Four

Nu var det lige som om "ringene" begyndte at nærme sig hinanden. Egentlig var det Allan, der var arkitekt på opgaven, da det var ham, som fandt og sammensatte de involverede personer.

I oktober 94 havde Allan fået udvirket et møde mellem fire personer, ham selv, Peter Kjøl og Peters kollega Jens Grasov, og så mig. Vi holdt et møde over en lagkage, som vi delte på Peters kontor. Det stod øjeblikkeligt klart, at vores fælles interesse var så stærk og glødende, at der ikke længere var nogen vej tilbage, vi måtte simpelthen danne et fællesskab med det formål at bygge en historisk

racer. Hvis man kan sige, at vore fire ringe nu rørte ved hinanden, så vil jeg kalde det en sand Auto Union.

Holdets sammensætning skulle vise sig at være helt ideel, idet Peter Kjøl er teknisk designer og Jens Grasov er uddannet som flymekaniker, og vanvittig pernitten med de ting, han fremstiller, Allan Carlsen er skolelærer og mangeårig veteranbilmand, med flere restaureringsprojekter bag sig, selv driver jeg forretningen Ole Sommer Vintage Motor, som dækker stort set alle områder vedrørende restaurering af veteranbiler. At den tekniske designer hellere ville være automekaniker, og at autome-

kanikeren hellere ville designe teknikken, vænnede vi os nu hurtigt til, det viste sig, som tiden og arbejdet skred frem, at alle blandede sig i alt, helt på tværs af alle fagområder, det havde vi både megen glæde, og også megen morskab af.

På det første møde foretog vi os meget andet end at spise lagkage. Som sagt blev vi hurtigt enige om at danne et fællesskab, som det ikke voldte de store problemer at døbe Team Four. Langt større problemer voldte det straks at få fastlagt efter hvilke retningslinier, vi skulle bygge sådan en bil, men allerede på dette møde blev vi i store træk enige om hvordan vi ville takle opgaven.



Peter og Allan havde så travlt med at skille donorbilen ad, at vi aldrig nåede at få et billede af den inden adskillelsen.



Beslutningerne

På vort første møde besluttede vi, at da vores projekt aldrig kunne blive en original racerbil, så ville vi gøre det til en autentisk racerbil.

Vi havde faktisk allerede på daværende tidspunkt indkøbt en donorbil, en Morris 8 fra 1936. Vi diskuterede om det nu også var den rigtige bil at bruge som udgangspunkt, i betragtning af, at bilen vejer 650kg. og har en opgivet motorydelse på 27,5 hk, og så er der i øvrigt ingen som ved om det er DIN eller SAE heste.

Da karrossen var løftet af, så chassiset med aksler så spinkelt ud, at det nærmest mindede om en cyclecar. Det skulle nu senere hen vise sig at være et endog overordentlig godt chassis at bruge som udgangspunkt for en lille klassisk racerbil, man må faktisk undre sig såre over hvorfor det ikke var lige så almindeligt i datid, at bygge racerbiler på Morris 8 chassiser, som det var at bygge på Austin Seven.

Byggekrav

Vores beslutning om at bygge en autentisk racerbil medførte at vi op-

satte nogle kriterier, som vi ville bygge den efter.

Først og fremmest var vi enige om, *ikke at lave noget som ikke lige så godt kunne være lavet dengang*, det gælder såvel valg af materialer som anvendte fremstillingsteknikker. Det førte til fire hovedretnings linier, som vi har fulgt gennem hele projektet.

1. Chassis, originalt med kun få ændringer.
2. Karrosseri, opbygget så det fremstår som tidstypisk.
3. Kun anvende dele, som er fremstillet før det år, der vælges som skæringsdato, gearkasse, aksler, bremses. osv. (For vores vedkommende er det 1947, da dette år efterhånden har vundet hævd, for at være skæring for det der kaldes førkrigsklassen.)
4. Kun anvende fremstillingsteknikker, til nyfremstillede dele, der var kendt på det tidspunkt, som bilen klassificeres til. (For vores vedkommende, eksempelvis, at anvende massive nitter til samling af aluminiumskarrossen, og ikke popnitter.)

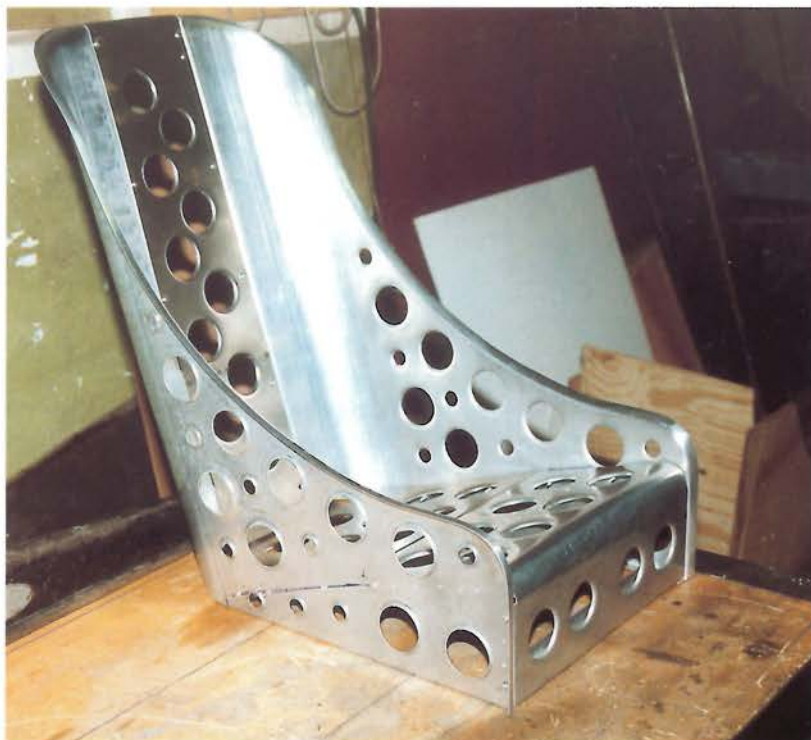
Nb. Det sidste princip om fremstillingsteknikker har vi kun fraveget på ét punkt, idet vi i et vist omfang har anvendt CO2 svejsning, og ikke udelukkende har gassvejst. Vi besluttede at anvende den svejsemetode der var mest formålstjenlig ifølge opgaven.

Med udgangspunkt i den nævnte Morris 8 har vi anvendt den originale ramme, med meget små ændringer. Da det var et ønske at sænke vægten, for derigennem at få et lavere tyngdepunkt, og det ikke umiddelbart var muligt at sænke chassiset i forhold til akslerne, valgte vi i stedet at sænke de to tværtrosser, som forbinder rammesiderne midt på chassiset. Det gjorde det muligt at sænke bundbrædderne, og derved at sidde ned imellem sidevangerne, med en lavere placering af tyngdepunktet som resultat. Udover denne diminutive ændring af chassisrammen, er undervognen fuldstændig original Morris 8, det vil sige originale for og bagaksler, fjedre, bremses, motor og gearkasse.

Karrosseriet blev opbygget i aluminium på et asketræsstel, på helt tra-

„Boxeren i ringen“, undskyld Peter i arbejde med at boxe rammen.





ditionel vis, kun i den bageste del er asketræsstellet erstattet af en aluminiumsramme til at bære de pånittede alu-plader.

MR 4

Da karrosseriet, på trods af at det er meget tidstypisk, helt er sit eget, synes vi også at bilen burde have sin egen kølerkappe, som vi bankede op i aluminium. For ligesom at afrunde og understrege bilens trang til at være sin egen, har vi valgt ikke at kalde den for en Morris Special, men MR-4 (MR Four), og lade den få sit eget køleremblem, hvilket den dog endnu har tilgode. MR står naturligvis for Morris Racing, four kan man tillægge den betydning, man selv vil, det kan stå for at bilen er fire-cylindret, eller med tanke på Morgan, at den har fire hjul, eller måske bare at den er et barn af Team Four.

Hvis man spørger hvorfor vores MR-4 kom til at se ud som den gør, så må vi nok tilstå, at det ikke skyldes at den er gennemtegnet og beregnet på ingeniørniveau helt ud til den sidste skrue, men at bilen er et udtryk for vore fælles intentioner om, hvordan en rigtig racerbil fra slutningen af trediverne skal se ud.

Vi i Team Four har været meget hel-

dige med at få hinanden som samarbejdspartnere, idet vore sammenlagte erfaringer, viden og fornemmelse for tingene har gjort, at vi har kunnet bygge en brugbar MR Four.

Lidt planlægning trods alt

Hvis vi skal prøve om vi kan inspirere ligesindede, må vi hellere fortælle lidt mere om, hvordan vi greb opgaven an. Da vi var enige om hvordan vi foretog sænkningen, måtte vi nu fastlægge placeringen af de forskellige dele i bilen. Det er ikke helt sandt, at der slet ikke er lavet nogen tegninger til bilen, der blev lavet en målskitse i 1:12 af chassisrammen på hjul set fra siden, med et foreløbigt omrids af karrosseriet, også set fra siden. Der blev nu tegnet og klippet en leddelt mand i pap, svarende til en mand på 190 cm, i målestok forhold 1:12, ideen til manden stammer fra nogle tyske DIN-forskrifter om hvordan man beregner den nødvendige plads, når man bygger busser til passagerer. Vores "DIN" mand kunne vi nu placere på tegningen, og derved få indtryk af, hvor de forskellige ting, såsom rat og pedaler, skulle placeres.

Den første enkelt del vi tog bestik af var sædet, vi målte simpelthen alle

Det er det her det hele handler om, at sidde i et sæde der passer, og som kan overføre bilens mindste bevægelser til kroppen. Sædet blev til efter opmåling af os alle fire, og blev anvendt som hjælp ved placering af bilens hovedelementer.

fire mand op, dvs. benlængde, armlængde, bredde over hofterne osv. Udfra det fælles mål hvor vi alle sammen lige netop kunne presse os ind, fremstillede vi et sæde.

Vi er ret enige om at man i virkeligheden, i hvert fald til en vis grad, ikke kører bil med hovedet endsige hjernen, men med den modsatte legemsdel, den man sidder på. I hvert fald må man nok sande, at det er med rumpen man fornemmer hvor bilen bevæger sig hen. Derfor mener vi det er af allerstørste betydning at befinde sig i et sæde, der passer en som en handske og har tilstrækkelig sideføring til at overføre den mindste tværb bevægelse af bilen til kroppen. Ved hjælp af vores papmand og et sæde set fra siden, kunne vi nu på vores målskitse fastlægge placering af rat og pedaler. Vi placerede sædet så langt tilbage, som det var praktisk muligt, for at tilstræbe en vægtfordeling på 50% på forakslen og 50% på bagakslen. Både pedaler og rat blev flyttet tilbage, hvilket gjorde at der nu var masser af plads til motoren. Vi valgte derfor at flytte motoren 15 cm tilbage af hensyn til vægtfordelingen, og sænke den 10 cm, samtidig med at vi rykkede den så langt til højre i chassisrammen, som det var muligt, det medførte at kardanaxslen kom til at gå lidt skrå gennem bilen, men det gjorde samtidig at der blev plads til et pedalsæt i normal skostørrelse, også selvom vi nu befandt os nede mellem rammen og gearkassen. I den oprindelige Morris 8 sidder pedalarrangementet over rammehøjde. ■

Fortsættes i næste nummer.

Værkstedsmuseum i 30'er stil



Billedet er naturligvis ikke fra det kommende værstedsmuseum. Det viser et værkstedsinteriør fra et fransk oldtimer værksted og er taget på Musée National de l'Automobile i Mulhouse.

Vi har ladet os fortælle at en kreds af interesserede har dannet en værkstedsforening under navnet „Randers og Omegns CAD-Oldtimer. Foreningens formål er at redde gammelt værktøj, inventar, maskiner m.m. fra før verden gik af lave (læs: alt blev computeriseret).

Det er meningen at opbygge et værksted som en tro kopi af et autoværksted fra 30'erne. Yderligere er det planen at oprette et arbejdende værk-

sted, således at publikum kan se de gamle arbejdsmetoder og få et indblik i hvordan man restaurerer en gammel bil.

Værkstedsmuseet er ikke en fremtidsdrøm, men forventes realiseret allerede næste år. Foreningen har netop indgået lejekontrakt om overtagelse af egnede bygninger. Bygningen er et tidligere DSB pakhús i forbindelse med Allingåbro Station. De nuværende lejere rykker ud til l. ja-

nuar, hvorefter museumsforeningen overtager lejemålet. Planen er straks at gå i gang med opbygning af museet.

Værkstedsforeningen tæller p.t. 50 medlemmer, de fleste med en baggrund inden for autoreparation. Nogle med familietraditioner inden for autoreparation, med værksteder der er gået i arv fra far til søn.

Sådanne gamle familiebedrifter rummer ofte en guldgrube af gamle ting og sager.

Foreningen vil også sætte ind med research hos kollegaer med ældre værksteder. Man er overbevist om at der stadig findes meget værdifuldt materiale at redde.

Det skal blive spændende at se hvordan foreningen for løst museumsopgaven. Vi hos DVK ønsker dem held og lykke med opgaven og ser frem til åbningen.

Redaktøren

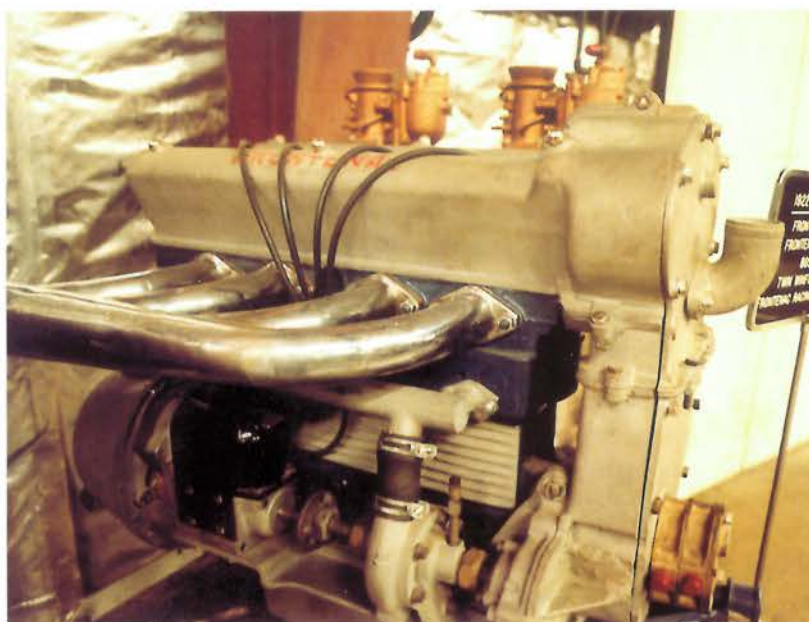
Hvem kan fortælle noget om denne motor

Billedet stammer fra USA og det gør motoren også. Det er helt klart at det drejer sig om en racermotor.

Udstødningsmanifolden taler sit tydelige sprog. Det samme gør opbygningen med dobbelt overliggende knastaksel, samt magnetænding, men hvad er det for en motor? og i hvilken bil har den siddet?

Har vi en ekspert blandt vore medlemmer, der kan fortælle noget om denne motor, så skriv til redaktionen. Vi venter spændt ved postkassen.

Redaktøren



Boganmeldelser

Af Steffen Frølich

Vi er ikke forvænt med bøger om biler på dansk. Så når der endelig kommer en, går man til den med særlig interesse.

Biler med sjæl bind 4 af Jens Jessen, er just udkommet. Udgivelsestidspunktet er nok ikke helt tilfældigt valgt, her hen under jul.

Jens Jessen kender flere som skribent i Klassisk Bil og Mc og forlaget Classic har flere bil- og motorcykel-udgivelser bag sig, så vidt jeg erindrer. Bogen behandler 6 forskellige bilmærker/modeller. VW, Opel, Citroën, Ford A, Volvo Amazon, Mercedes 190SL.

Billedmaterialet er hovedsageligt gengivet i s/h, vel nok af økonomiske årsager, men det virker desværre lidt bedaget her ved årtusindskiftet. Langt de fleste billeder er nye og behøvede derfor ingenlunde at være s/h gengivelser. Ellers er den tekniske kvalitet af billederne generelt ganske udmærket.

Forsiden prydes af en flot rød Volvo Amazon.

Efter endt gennemlæsning og kikken billeder sad jeg tilbage noget desorienteret. Titlen "Biler med sjæl" havde sat mine forventninger op til noget andet end hvad jeg blev præsenteret for.

Sandt at sige virker det som om at forfatteren har fået en god ide til en titel og derefter samlet en række artikler om bilfabrikker og modeller, uden nogen rød tråd og uden nogen egentlig relation til titlen.

Det samme kan man sige om billedmaterialet. Det er uden nogen linie, blot en række billeder, tilfældigt samlet i en bog.

Dette skal ikke ses som nogen kritik af hverken tekst eller billeder i sig selv, men noget dybere og sammenhængende bidrag til billitteraturen er Biler med sjæl ikke.

Som sagt virker det som om de forskellige afsnit af helt tilfældige årsager har sat hinanden stævne i en fælles indbinding. Hver artikel er såmænd ganske udmærket. Der går ikke i dybden på nogen måde, men det har vel ej heller været forfatterens mål.

Biler med sjæl skal ikke købes eller foræres til nogen med særlig interesse for et eller flere af de nævnte mærker eller modeller, dertil er behandlingen for overfladisk og upræcis, bogen vil skuffe, men for den der ikke har de nævnte mærker som sin favorit og gerne vil have lidt orientering er bogen et ganske godt supplement.

Som opslagsværk er den for diffus og rodet i sit forhold til det behandlede stof, men som almindelig underholdning om diverse modeller og fabrikker, krydret med forskellige udmærkede oplysninger, jeg tænker her på forhold af speciel dansk karakter, er bogen ganske læseværdig.

Vi må hilse bogen velkommen, med sit tilskud til billitteraturen på dansk, vi er ikke forvænt og bogen vil sikker glæde mange som foretrækker at læse om de kære køretøjer på sit modersmål i stedet for at kæmpe med et fremmedsprog.

Blot synd at værket i den grad skæmmes af diverse "tyrkfejl", det er simpelthen ganske unødvendigt at en



bog udgives, uden en blot simpel korrekturlæsning. Det må vi ligesom nødtvunget acceptere i aviser, men ikke i en bog.

Sproget er også på sine steder lidt uforståeligt, som f.eks. "Tak for udlån af biler til fotos til 2 CV eksperthen Ole Callesen", hvad mon "udlån af biler til fotos" betyder og mon ikke også formanden for Volvo Amazon Klub Danmark Ole Callesen har svært ved at genkende sig selv i denne sammenhæng.

Men ellers, som sagt, en god julegave til ham eller hende der ikke er ekspert i hverken Volvo Amazon eller 2CV. ■

Juletid og bøger hænger uvægerligt sammen

I disse moderne tider med internet er det blevet ganske nemt og overkommeligt at bestille bøger hjem fra udlandet, og udvalget er stort.

Vi har været en tur på

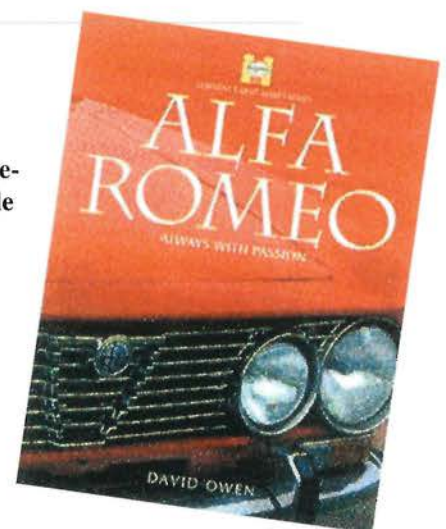
www.motorbooks.co.uk.

Prøv selv.

Her er en smagsprøve.

"Alfa Romeo, Always with Passion"
af David Owen.

En overordentlig detaljeret beskrivelse, både historisk og teknisk, af alle efterkrigsmodeller fra Alfa 1900 og frem, samt omtaler fra samtidens motorskribenter. Der gives også diverse købstips, men de er for korte til at være brugbare. ■



INTERNET OG VETERANER

Af David Frølich. Dave@e-box.dk



Modelbiler online

Vi har vel alle sammen vores drømme om de biler vi gerne vil køre i, eje eller bare være i nærheden af. Nogle er så heldige, at de er i stand til at gå ud og købe disse biler. Mange af os andre må så nøjes med at kikke med. Men der er jo altid muligheden for at købe ønskebiler som modelbil til en noget mere økonomisk overkommelig pris. Dette har Daniel Beck gjort i ikke ringe grad. Han har tilmed været så flink at lægge hele sin samling ud på nettet, så vi alle sammen kan kikke med. Der er også gode råd at hente, hvis man selv skal ud og investere i en modelbilsamling. Følg hans råd; for der er åbenbart et problem med falske modelbiler. Du finder Daniel og hans mange hundrede biler på:

http://sammler.freepage.de/cgi-bin/feets/freepage_ext/41030x030A/re-write/dbeck/e/index.html

Lej en veteranbil

Vi kender alle de obligatoriske hvide Rolls Roycer til bryllupper, men hvad med at leje noget mere specielt til en særlig begivenhed, eller bare for at prøve sig frem inden for gammelbil-verdenen. Det noget mere specielle, og under alle omstændigheder lang fra en Rolls Royce Silver Shadow, kunne være en **Wolseley 1922 Model „7“**, eller hvad med noget så sjældent som en **Lagonda 3 Litre 2 Door Coupé**. Disse og andre modeller kan findes til leje på nettet hos John Stephens i England. Ideen om veteranbiludlejning til an-

det end det traditionelle bryllup er ved at slå igennem i England, men ikke rigtigt herhjemme. Men det er jo en gammel historie !!!

Du finder John og hans flotte biler på: :

<http://www.wolverhampton.co.uk/stephens/gallery.htm>

Teknisk bilbase

Står man lige og mangler tekniske detaljer ved en **1936 Autovia V8**, ja hvad man gør så ? Man kan lede i sit eget lille bibliotek, men sandsynligheden for at finde noget er vel nok ringe (med al respekt for I læseser bogsamling). Men der er råd for dette. Nogle venlige mennesker ude i cyberspace har lavet en bilbase, hvor du kan finde tekniske oplysninger om de fleste biler. Der er oplysninger på mærker lige fra **Autovia** til mere "almindelige" klassiske biler

som **Morris**, **Audi** og **Jaguar**. Hvis der skal anbefales et site denne måned, må det klart være denne dette her. Så næste gang du har computeren tændt, så går ind på <http://beta.mmwi.co.za/>, og bogmærke den. Siten dækker generelt bil-relaterede emner, men du kan også gå direkte til basen på:

<http://beta.mmwi.co.za/cgi-bin/dbase.cgi>

Og så forøvrigt har en Autovia V8 97 Hk, en total længde på 4458mm og 2 stk. Zenith karburatorer.

Kør race i Bugatti'en mod Nuvolari

Vi har tidligere her på siden omtalt pc spillet Grand Prix Legends, og nu er der kommet et nyt spil i samme kategori. I det nye spil Spirit of Speed er der mulighed for at prøve køreevnerne af mod racerlegender som **Hans Stuck** og **Tazio Nuvolari**. Tiden er sat til racersæsonen 1937, og valget står mellem biler som **Bugatti**, **Railton Napier**, **Mercedes Sølvpil** eller **Alfa Romeo**. Man kan køre single race, eller man kan vælge at køre hele sæsonen, og kommer rundt på tidens baner i England, Tyskland og så videre. Grafikken er klart bedre end Grand Prix Legends, men det gør også, at der stilles større krav til computerens ydeevne, bl.a. kræves som minimum et 3D-grafikkort med minimum 8 mb RAM.

Få en lille forsmag på spillet og de flotte biler på:

www.spiritofspeed1937.com



NOGET OM SPÆNDINGSFALD

Tekst og tegning Leif Gr.Thomsen

Her i sommer gik der kuk i det elektriske i den gamle bil, der som biler flest af den årgang kører med 6 volt anlæg.

Problemet var, at der ikke var lys i hverken lygter eller blinklys eller stoplys. Når sådan noget kommer op, prøver man at banke udvendigt på lygterne, fordi stelforbindelsen kan være irret. Det kender alle vi, som kører på 6 volt. Men intet hjalp.

Så kom jeg til at tænke på min salig far, som arbejdede med det autoelektriske fra 1916 til 1967, og han tilbragte således næsten hele sit liv med at finde fejl i 6 volts systemer, som var så almindelige op gennem tiden indtil 60'erne.

Han holdt i sin tid nogle lange prædikener om spændingsfald, og specielt fremhævede han, at bare én dårlig forbindelse i systemet kunne ned sætte spændingen henne ved forbrugeren, f.eks. en lygte, med så mange volt, at der ikke var spænding nok til at få tingene til at virke.

Et af hans værktøjer var et multimeter, som kunne måle både spænding (volt), strømstyrke (ampere) og modstand (ohm), og med dette gådefulde instrument kunne han lokalisere fejl i løbet af ingen tid.

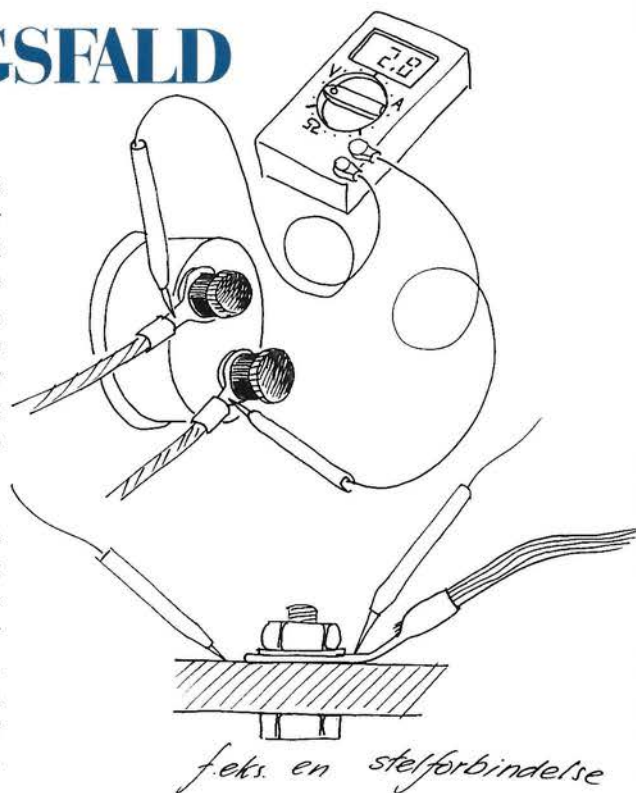
Et blik på ledningsnettets generelle tilstand kunne fortælle, om det var her, man skulle søge fejlen. Hvis nu ledningerne var pæne og hele at se på, skulle fejlen nok ikke findes her. Så var det kontaktstederne, der skulle undersøges, og kontaktsteder er der en del af, inden strømmen endelig er fremme ved sin lygte, tændspole etc.

Undersøgelsen af kontaktstederne foretog han med voltmeteret, og det skete ganske enkelt ved, at voltmeterets to ledninger blev sat på hver sin side af en kontaktforbindelse. Hvis voltmeteret ikke gør udslag, så er forbindelsen god, for strømmen er som dovne mennesker, den løber altid den nemmeste vej.

Hvis nu voltmeteret viser f.eks. 2,8 volt, så har vi en fejlkilde, som kun levner 3,2 volt til forbrugeren, hvilket klart er for lidt. Altså reparer stedet, eventuelt rens det.

Metoden kan også anvendes over en længere strækning med flere kontaktsteder, prøven kan således fortælle, om det er i den del, der skal søges.

Jeg brugte et multimeter, som jeg købte for et år siden hos en isenkrammer for 39 kr, og ved hjælp af



voltmeteret blev fejlen indkredset ved amperemeterets ene skrueforbindelse. Jeg ville have forsværget, at fejlen lå her, for netop den del havde været skilt ad i foråret, og så måtte den da være i orden.

På dette punkt har englænderne jo været kloge, for de har kørt med 12 volt i mange år, og der er der lidt at tage af. Forøvrigt kan man så klare sig med tyndere ledninger, hvilket jo bliver billigere i fabrikationen, men det er en helt anden historie. ■



Sne og isrally

En rigtig herretur, hvor komfort og varme er en by i Rusland

Den 6. januar 1999 befandt jeg og mine to copiloter, Frank Obel og Flemming Hedemark, os på vej ud af Grenoble, i min Morris 10/6 Special Sport årgang 1934. Klokken var 07.00 om morgenen og det var mørkt, koldt og snevejr. Vi var på vej til starten på vort 11. sne-og isrally. Der er en ganske særlig spænding ved den første dag, den første tur på løbet, vil det hele nu virke, har vi husket alt, kører bilen som den skal, kort sagt de første 20 kilometer er for at få ner-verne på plads.

Hvorfor gør vi det?

Ideen fik jeg efter at have læst en artikel om løbet i 1988. Jeg kontaktede organisationskomiteen i Grenoble, fik tilsendt materiale om løbet, samt tilmeldingsblanket. Frank Obel, som har været med alle årene som copilot, og jeg, blev hurtigt enige om at det ville vi prøve, vi sendte vores tilmelding, og i november 1988 fik vi besked om at vi var med i løbet i januar 1989.

Så begyndte vi at forberede os, hvad skulle vi have med, hvad skulle forberedes på bilen inden start, hvor mange og hvilke reservedele skal med, det var ikke let at begrænse sig nu da det var første gang, senere har

vi fået en helt fast pakkeliste, som er en del mindre end første gang, den indeholder selvfølgelig snekæder, benzinpumpe, pakningssæt, bremsevæske, lappegrej, kaburatorsprit, komplet tændingsanlæg, speedometerkabel, bagaksel samt diverse eldele og en værktøjskasse. Det er i hovedtræk hvad vi har i bilen, og ervedover har vi et lille ekstra lager i vores moderne bil, som under hele løbet holder på en overvåget parkeringsplads i Grenoble.

Det stod hurtigt klart for mig, at transporten derved skulle foregå med en autotrailer. Afstanden fra København til Grenoble er 1600 km, så at køre der ned i den gamle bil var udelukket. De første år stod bilen på den åbne trailer, senere er der kommet en overbygning på, og det betyder en god beskyttelse for bilen, det er faktisk sådan, at de fleste småskader på bilen i forbindelse med disse løb, fik den på traileren på vej frem og tilbage. Der er flere faste punkter/traditioner forbundet med dette løb vi har altid 2 overnatninger på vej ned og på vej hjem. Vi har fundet et par gode og hyggelige steder som vi ser frem til at bo på, der er også et fast mødested, hvor vi mødes med de ty-

Af Poul Jensen

Foto udlånt af Poul Jensen

ske og hollandske deltagere aftenen før vi når Grenoble. Turen derved foregår jo stille og roligt med en trailer på krogen, men vi har dog 2 gange haft besøg af det tyske politi, som fik et ekstra tilskud til deres slunkne kasse. Det er nok billigt sluppet, når vi ser på, at vi ialt har kørt ca. 40.000 kilometer i forbindelse med deltagelsen i løbet.

Tidsplanen for vores deltagelse er, at vi starter søndag morgen fra København, kommer til Grenoble tirsdag middag, løbet/arrangementet starter tirsdag eftermiddag, og slutter søndag formiddag, vi starter hjemturen søndag og er hjemme tirsdag aften ugen efter, ialt 10 dage.

Når vi kommer til Grenoble, mødes vi på den plads hvor trailerne skal stå. Vi gør bilen klar og kører ind til centrum, hvor den officielle start finder sted. Inden da er der en teknisk kontrol af bilen og sikkerhedsudstyret, alle deltagerbiler bliver parkeret på Place de l'Étoile, hvor byens borg-



mester byder velkommen og sender den første bil af sted kl 17.30, det er en meget kort køretur, nærmest en præsentationstur rundt i Grenoble, hvorefter vi sætter bilerne i parkeringshus for natten.

Et af de meget hyggelige elementer ved netop dette løb er det samvær med de andre deltagere. Der er mange gode venner som jeg genser her hvert år, og vi har det altid meget morsomt sammen. Næste punkt på programmet er velkomstmiddagen, hvor alle sponsorer, officials og løbsdeltagere mødes, det er en stor organisation der arbejder med løbet. Der skal være officials ved starten, undervejs ved alle specialetaper, hemmelige tidskontroller, samt ved afslutningen af dagens etape. Herudover skal al bagage flyttes mellem hotellerne, og der er 2 autotranspor-

tere og 2 mekanikerteam med hele vejen rundt.

Tilbage til onsdag morgen, vi skulle køre 45 kilometer til Villard de Lans, hvor den første bil starter kl 08.30, starten foregår i aldersrækkefølge, den ældste bil først, og derefter med 1 minuts mellemrum. Vi skal gennemføre dagens etape indenfor en bestemt tid, det vil sige, vi får kun 1 strafpoint pr. minut, hvis vi kommer for sent, undervejs er der flere specialetaper hvor vi skal holde en bestemt hastighed, som vi får oplyst ved starten af etapen, undervejs på specialetapen er der hemmelige tidskontroller, og hvert sekund vi kommer

for tidligt eller for sent giver 1 strafpoint, til tidtagningen må vi bruge et moderne stopur, derudover er det ikke tilladt at bruge andet udstyr, end det bilen var forsynet med da den blev bygget. Dagens etape var på 230 kilometer, og vi kom igennem et meget flot område med smalle udhuggede veje i klippesiderne, dybe dale og op over høje pas, snegrænsen lå ved 400 meter, vejret klarede op, og det betød også store forskelle mellem at køre i solsiden, hvor veje-



ne var relativt tørre, og i skyggesiden hvor der var meget is og sne. Vi gennemkørte de 3 specialetaper på en "god" tid, og fik afleveret kontrolkuponerne på kontrolposterne, og alt fungerede som det skulle. Undervejs bliver løbet neutraliseret i 2 gange 30 minutter og i 1 time, det var de indlagte spise/drikkepauser, der bliver serveret varme drikke og lokale specialiteter, og pauserne foregår typisk på det lokale rådhus/forsamlingshus. Vi ankom til Vals sidst på eftermiddagen, og fik parkeret bilen i en lokal garage, hvor vi var i fint selskab med en BMW 328 og en Jaguar SS100, jeg måtte i gang med værktøjskassen, der var en defekt pakning i den ene kaburator, det blev hurtigt ordnet og vi var klar til midt-dagen.

Torsdag d. 7. januar, dagens etape, som havde start og mål samme sted, var på 178 kilometer. Vi kørte i et meget flot vejr, og kom over nogle høje bjergpas, vi havde blandt andet en meget lang opkørsel til Col de La Croix de Bauzon, en tur der hovedsageligt foregik i 1. eller 2. gear, Morrissen er jo ikke nogen kraftig bil, og med tre tunge drenge ombord, samt nødvendigt udstyr, var den jo læsset tungt. Som en af de andre del-

tagere sagde: "Den er ikke bare langsom, den er MEGET langsom". Jeg skal så tilføje, at det er ikke på hastigheden man vinder dette løb, det gælder om at finde vej, samt at overholde de givne hastigheder på specialetaperne. Vi havde en god dag, gennemkørte specialetaperne præcist, og kom af med kontrolkuponerne som vi skulle.

Fredag d. 8. januar, i dag skulle vi køre den længste etape, ialt 282 kilometer, samt 35 kilometer "transportstrækning" til starten i Ucel. Dagens etape gik gennem Bouvières, over Rhône floden, til Chichilianne med frokost på Château de Passieres, og afslutning i skibyen Vaujany, hvor vi skulle overnatte de næste 2 nætter. Opkørslen til Vaujany var en lang tur med 33 hårnålesving, meget sne, en utrolig flot oplevelse. Vi blev modtaget med dagens sidste varme drik, et eller andet grønt flydende med alkohol i, det varmede

dejligt, og vi var klar til aftenens udfordringer. En af de store udfordringer i dette arrangement er at det foregår i Frankrig. Fransk er jo et verdenssprog, i hvert fald i Frankrig, jeg er ikke særlig god til det, men ved gode venners hjælp går det jo, i de senere år har vi også fået instruktioner og kørevejledninger på engelsk, det har været til stor hjælp. Fransk-mænd tager let på aftalte tider, det vil sige ikke om dagen i selve løbet, men alt det ved siden af, der er absolut ingen grund til at skynde sig, når der i programmet står, middag kl. 21.00, hvis vi er i gang kl. 22.00 er det fint, jeg har vænnet mig til det nu, og det er blevet en naturlig del af oplevelsen.

Lørdag d. 9. januar, en nem etape på 160 kilometer, hvor dagen adskilte sig fra de andre ved at der ikke var nogen specialetaper indlagt. Starteren sagde, I skal følge kørebeskrivelsen, det er en "turisttur". Det skulle

Fortsættes side 22







vide sig at være en fatal fejl at tro på det. Turen gik fra Vaujany ad N91 til Chantemerle, hvor vi spiste frokost, derefter samme vej tilbage. Vi skulle over et af de berømte/berygtede bjegpas, Col du Lautaret, hvor vi kom op i 2553 meters højde. Det blæste og der kom snebyger, det var morsomt at se, hvordan de moderne biler med brede dæk og snekæder havde problemer med at komme op og ned. Der lå flere havarerede biler i vejkanten, men de gamle biler klarede turen uden problemer, og ved frokosten i Chantemerle kunne vi sidde udenfor og drikke kaffe, en utrolig magt solen har i den højde. Tilbageturen gik uden problemer, og lidt før Vaujany mødtes vi med flere af de andre deltagere. Der var en afslappet stemning, og vi fik smagt på lidt af de medbragte drikkevarer, dels vore egne dels de andres, efter pausen kørte vi op til Vaujany, hvor alle bilerne blev opmarcheret til fotografiering og præsentation for publikum.

Der gik det op for os, hvilken bommert vi havde lavet. En af vore tyske venner kom hen til os, og spurgte om vi havde afleveret den sidste kontrolkupon, det havde vi ikke, det viste sig at umiddelbart før vi mødtes med de andre, skulle vi have været op ad en lille vej, D43a, hvor den sidste kontrolpost var placeret. Det kostede os 50 strafpoint, og vi rykkede fra en 1. eller 2. plads i generalklasserementet til en 12. plads, det var surt. Tyskeren, som var så venlig at fortælle os om posten, vandt løbet, han var også på parkeringspladsen, og så at vi kom fra den forkerte side, hvis vi havde vidst det, kunne vi have rettet fejlen, men som han sagde da vi snakkede om det om aftenen: "Derude er vi konkurrenter, og vi lå jo lige". Aftenen bød på gallamiddag og præmieoverrækkelse og endte med at blive en god aften alligevel.

Vi har jo også vundet vores klasse, (der køres i 5 klasser), 5 gange og

generalklasserementet i 1991 og 1993, og vi var den første udenlandske bil der vandt dette rally.

Søndag d. 10. januar, vi kørte en transportstrækning på 78 kilometer tilbage til Grenoble, det var et voldsomt snevejr, så vi tog en forsigtig nedkørsel. Jeg skal også tilføje at vi altid, uanset hvordan vejret er, kører åben, det giver det bedste udsyn, specielt ved bjergkørsel. Vi mødtes med de andre på parkeringspladsen i Grenoble, fik læstet bilen på traileren, sagt farvel til vennerne, og var klar til at køre hjem. Første stop var et af de faste stop jeg tidligere har nævnt, Château de Pizay, nord for Lyon, vi har faste værelser, som vi bor i hver gang, det er en del af de traditioner der er omkring vores deltagelse i sne og israllyet. Da vi havde læstet den indkøbte vin på bilen og startede hjemturen begyndte det igen at sne og det fortsatte det med alle 1300 kilometer hjem.



Hvem kan så deltage, ja jeg mener at alle gamle biler der er i god stand kan gennemføre løbet, der er normalt 60-70 deltagere og alle biler skal være konstrueret før 1940, der er dog plads til 10 % af biler der er bygget mellem 1940 og 1955. Man skal have et FIVA pas, og bilen skal være "Original" det vil sige ingen "Hot Rod" o.lign. Prisen for at være med

er ca. kr. 7000,-, som dækker alt for 2 personer fra tirsdag middag til søndag middag. Jeg har fået en bekræftelse på min deltagelse i år 2000.

Lidt om bilen: Morris 10/6 Special Sport, bygget i marts måned 1934, 6 cylindre, 1400 cc, sideventilet, 2 karburatorer, 4 pers. med delvist aluminiumskarrosseri. Jeg har haft bilen

siden juli 1986, og den har udover deltagelsen i sne- og israllyet bragt mig og min familie rundt på flere ture i England, Skotland, Tyskland, Sverige og selvfølgelig mange løb og ferier i Danmark, det er en meget pålidelig bil, som har bragt mig og min familie mange glæder. ■



Fri- og Bilmærker i Forum



Peter Schmidt Jensens
Citroën DS 21
Chapron cabriolet 1955

Tekst og foto: Bjarne Kornbeck

Al himlens engle blæste fanfarer i basunerne med kun små krusedulleskyer på vejen, Falck-husets elskværdige kontorfalckoliner bryggede kaffe og sørgede for morgenbasser, Falckfolk gjorde et par fejleblade klar til at hjælpe de uindregistrerede firehulede på vej, 19 veteraner fra DVK og Falck-Muséet samt en rigtig VW, udlånt fra SMC, samledes foran, mens 6 færdselsbetjente gjorde deres BMW R75'er klar til at gelejde os alle til Post Danmarks historiske frimærkeudstilling, Frimærker i 100 år, i Forum.

Der skulle have været 20 veteraner, men én af gangerne, en Ford T fra 1920, blev fuldstændig blokeret af en vanskelig gearkasse, så den rokkede sig ikke ud af stedet og måtte blive hjemme i stalden.

Af de 100 år kom DVK med kun 9 veteraner til at demonstrere bilens udvikling gennem de 65 år.

På den udbyggede balkonside vistes de første biler, garneret på alle måder af frimærker fra alle egne af Danmark, inklusive Færøerne og Grønland, for perioden 1900-1920. Og som den første veteran sås Poul Aage Thomsens lodretstående Ford T 3-pers. runabout fra 1909. Lodret, siger jeg, fordi den virker lige så høj, som den er lang. Og man tænkte ikke på luftmodstandskoefficient i de dage. Den næste var Thomas Chr. Gerstenbergs statelige Ford T Tou-

ring fra 1914. Det var begyndelsen til Ford T's store æra verden over i mange år.

I næste afsnit på den søndre langsiden sås Søren Lunds Ford A Tudor sedan 1928, en model, der nok kan siges at være rigt repræsenteret i DVK. Med den næste model fra mellem 1921 og 1938 kom Bent Riffs engelske Morris Eight 2-dørs saloon 1938, særdeles populær i Europa og skræddersyet til de smalle engelske veje. Den tredje model var Svend Carstensens sidste hit: den forårsgrønne Tatra 57A fra 1936, som var omtalt i Veteran Tidende nr. 278, et frisk livstegn fra det tidligere Tjekkoslovakiet.

I næste afsnit sås Finn Behrens' mørkeblå Ford V8 4-dørs sedan fra 1939, en kraftfuld bil, der virkelig førte

Ford frem til moderne tider. V8 blev fremstillet både i USA, England og Tyskland.

For perioden videre frem til 1960 sås på et ophøjet stade et enkelt eksemplar af den næstældste VW herhjemme, en sort VW 113 fra 1956, udlånt af SMC, og den er specielt historisk, fordi den har tilhørt civ.ing. C. Mourier som privatbil, også fordi C. Mourier i mange år var formand for Automobilfabrikanternes og -importørernes sammenslutning, der arrangerede de tidligere biludstillinger i Forum!

Nede på gulvet, ud for DVKs stand, stod Jørgen Stets' knaldrede M.G. TC roadster fra 1948, ikke tidstypisk for de afgrænsede perioder, da M.G. blev produceret i så mange år på grund af mærkets popularitet, at den næsten tilhører en tidløs periode.



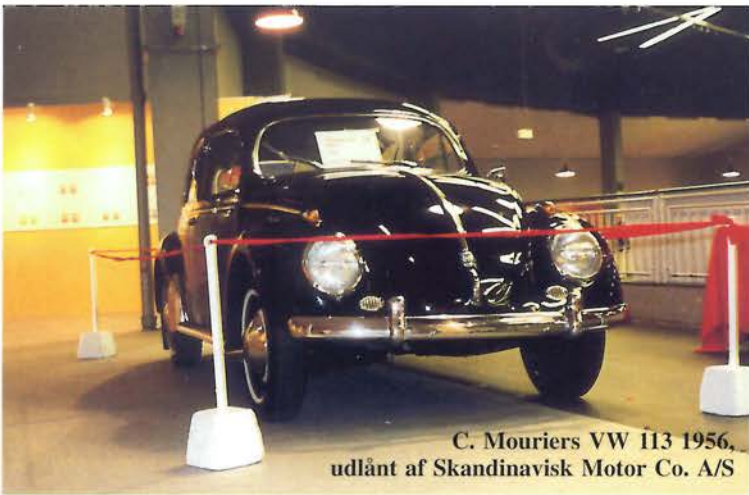
Jørgen Stets M.G. TC
roadster 1948.



Falck-Museets Buick ambulance 1931 og Bedford brandsprøjte 1938-39



Poul Aage Thomsens Ford T 3-personers runabout 1909



C. Mouriers VW 113 1956, udlånt af Skandinavisk Motor Co. A/S

Lige ved siden af i Falcks egen museumsstand sås først den fra Mator-serien så berømte Buick-ambulance fra 1931. John Hahn-Petersen kunne slet ikke skjule sin gensynsglæde, da han også mødte op ved Falck-huset og genså sin redningsbil.

Ved siden af sås en kompaktbygget Bedford brandbil fra 1938-39, som var særdeles kendt i bybilledet i mange år.

Oppe på balkonen kom vi i perioden fra 1961 til 1980 først til at se Peter Schmidt Jensens Citroën DS 21 i Chaprons cabriolet-udgave fra 1965. Man kan næsten kalde den for Frankrigs fladeste flyder. Avantgardistisk i alle detaljer og heldigvis med rigtige runde lygter. Ved Frankfurt-messen i 1965 blev denne model præsenteret som en DS 19 med en ydelse på 80 DIN-hk. Men man blev hurtigt klar over, at en så massivt bygget undervogn skal der større ydelse til, så den blev hurtigt forbedret med

en DS 21-motor, der ydede 20 DIN-hk mere (eller 109 SAE-hk ialt), det gav en tophastighed på 176 km/t. Den blev kun fremstillet i få eksemplarer.

Den sidste model, min egen BMW 2002 Coach 1974 er meget ældre, end man tror. I 1965 fik Nuccio Bertone til opgave at skabe BMW's første kompaktbil, og i 1966 blev den lanceret med en 1600-motor. Men da man ville nå ud til en langt mere (og ungdommelig) købermasse, blev den også forsynet med den store 2000-motor fra og med 1968, og resultatet udeblev heller ikke: udnævnt til at være den nye Europa-raket solgte den så mange, at den reddede BMW's økonomi! 2002 fra 1974 er den sidste modificerede udgave, der fremkom, inden man på grundlag af den brillante sportsprægede undervogn påbegyndte produktionen af 3-serien. Og samtidig blev den den sidste klassiker, BMW har bygget.

65 års bilhistorie, fortalt med kun 9 veteranbiler. DVK klarede sagen. Og så kan den Beetle fra 1998, der også var udstillet, godt gå hjem og lægge sig. ■



Bjarne Kornbecks BMW 2002 Coach 1974 (Nuccio Bertone).



Det er ikke for at spare på pladsen, at vi denne gang slår en personprofil sammen med et veteranbilmuseum, men de to følgende emner hører uløseligt sammen.

Tekst og foto: Egon Neesgaard.

Ole Sommer på kontoret i Nærum. Foruden at lede virksomheden i det daglige, er der tid til løb forskellige steder i Europa. Han er også medarrangør af de store løb i det indre København: Copenhagen Classic Car Cup.

Ole Sommer

Ole Sommer er bilmand om en hals. Hele livet har været biler for ham. Det siges, at han havde olie i bleen.

Hans morfar ejede Danmarks største Ford-forhandling: SIMO på Frederiksberg. Hans far, Erik Sommer, blev efter 5 år som rytterofficer sælger hos sin svigerfar men startede senere egen virksomhed med bl.a. Jaguar og Jowett. Efter studentereksamen kom Ole Sommer i lære som

mekaniker. I 1949-51 var han i England hos Jaguar og Jowett for yderligere at dygtiggøre sig. Det sidste sted også som værktøjsmager.

Desværre mistede Ole Sommer som 21-årig sin far, der i 1952 blev dræbt ved en bilulykke og han overtog forhandlingen af ovennævnte biler. Han må have haft visse kvalifikationer allerede dengang, når han kunne overtage så estimerede mærker. Han måtte dog gå i lære hos faderens

medarbejdere, samtidig med at han læste til civilingeniør. Det er i øvrigt kendetegnende for Sommer, at han lytter meget gerne til sine medarbejdere, for uden samarbejde går det ikke.

Men som han siger: det er ikke altid jeg gør, som de foreslår.

Det var imidlertid medarbejderne, der satte gang i veteranbilmuseet.

De syntes, det var helt meningsløst, at Sommer havde flere af de efterhånden erhvervede biler opstaldet på forskellige museer rundt om i landet, så de foreslog, at Sommer oprettede eget museum i forbindelse med Volvo-forhandlingen i Nærum, så i 1980 kom det hele til Nærum, og museet var en kendsgerning.

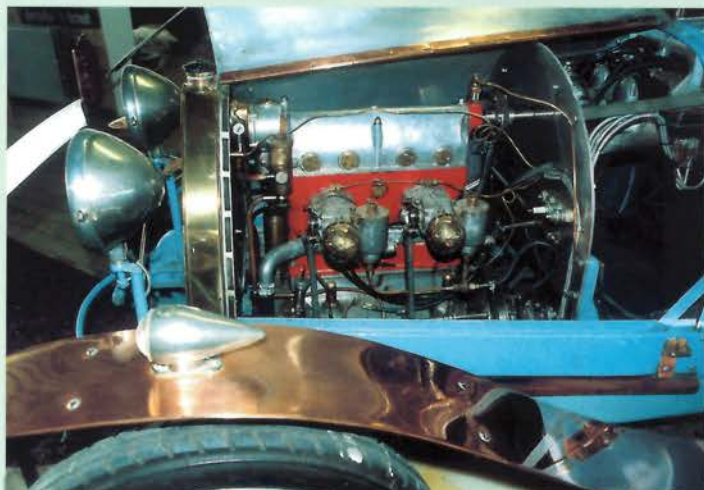


Det er hovedsagelig engelske og franske mærker der er repræsenteret, og især sportsprægede biler. Den eneste tyske bil, jeg så, var på værkstedet i kælderen, hvor man restaurerer og reparerer. Her stod en enlig Porsche. Men naturligvis ser man tilknytningen til de mærker, firmaet Sommer har beskæftiget sig med gennem mange år: Jaguar og Volvo og Gardner marinemotorer. Samlingen omfatter også egne prototyper og

Fortsættes side 28.

Der restaureres stadig på nyanskaffede biler. Her inspiceres en Jaguar.

Museet er meget alsidigt med hovedvægten på de hurtige. Sportsvogne er rigt repræsenteret



Et smukt syn. Motoren i den lille Bugatti fra 1923



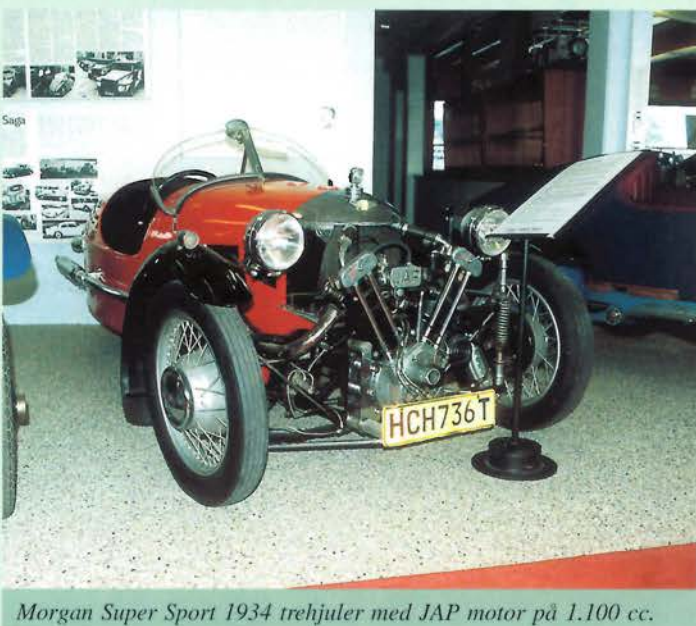
Oscar, en dansk bygget sportsvogn fra 1984. Der blev kun fremstillet 20 stk.. Men de lever alle. Konstruktion: Ole Sommer



To vidt forskellige englændere. En Riley Brooklands (ex Bo Bonfils) og en Rolls-Royce Phantom II, begge årgang 1929. Det er en dokumenteret ægte Brooklands - omend en del modificeret.



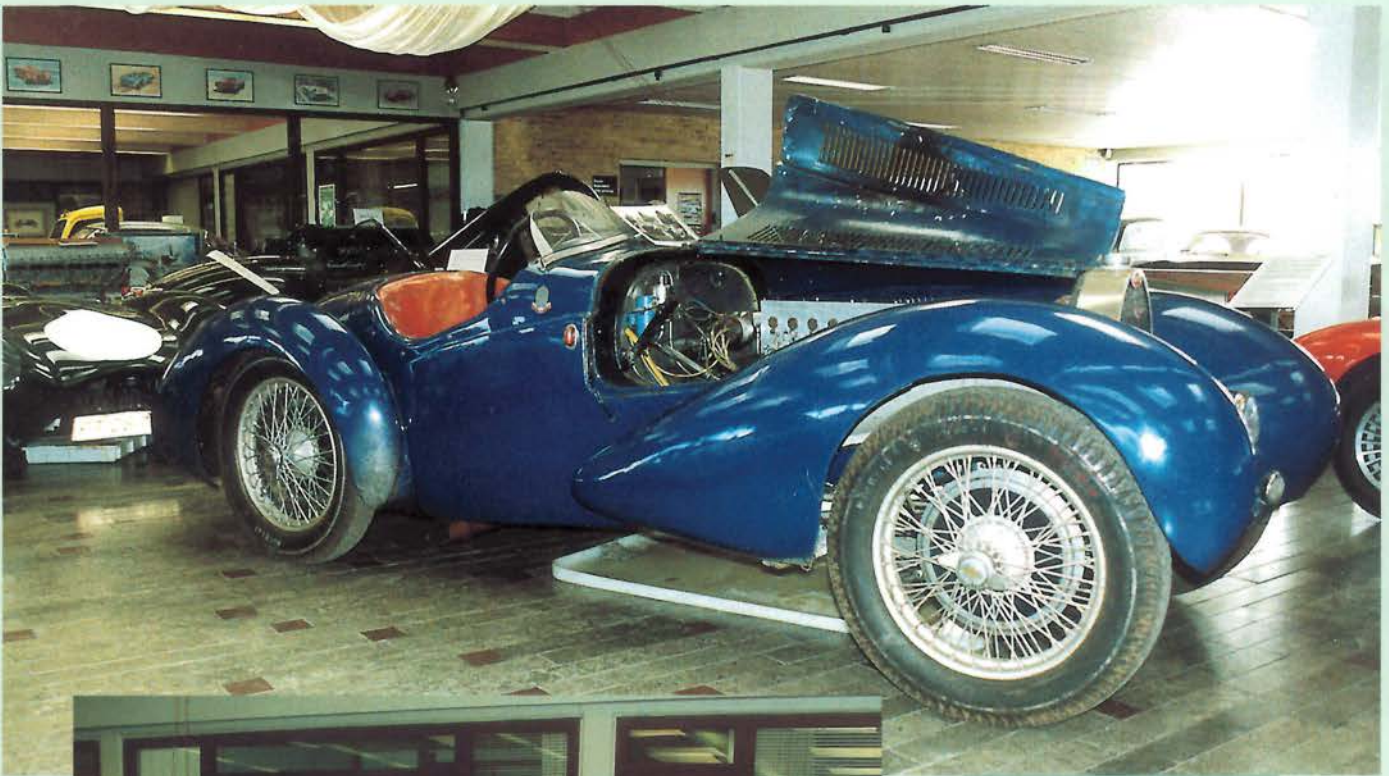
Maserati 3500 GT 1964 med coupé karrosseri fra Touring Milano. Udstillingen rummer også en 3500 GT 1960 med Vignale Spyder.



Morgan Super Sport 1934 trehjuler med JAP motor på 1.100 cc.



Bentley 3 Ltr. Red Label. Udstillingsvogn fra Motor Show i London sidst på året 1924. En exceptionelt original vogn med 4-personers touring karrosseri fra Van den Plas, hvor kun lak og indtræk er nyt. Blandt andet er den originale karburator-opstilling bevaret, hvad den sjældent er: to SU på skrå.



Bugatti type - ja, det er noget af en blanding, men det kommer vi tilbage til ved en anden lejlighed. Vognen var kendt som Erik Nielsens; den har i en årrække boet i Sverige, men er nu tilbage i Danmark. Et eksempel på at Sommers Museum også huser udlånte køretøjer.

Jowetts 1½ liters sportsmodel Jupiter fra 1952. Eberan von Eberhorst konstruerede rumgitterchassiset for Jowett.

specialmodeller, bygget på Volvo komponenter.

Der er således en meget elegant OScar, som kun blev fremstillet i 20 eksemplarer og den noget kubistiske Joker.

Der er i dag 56 veteranbiler, som hver for sig repræsenterer bilens udvikling i takt med teknologiens fremmarch i vort århundrede.

Udover biler, er der en hel unik samling af motorer. Der er en Bugatti Royale motor, ca. 1935, som blev anvendt i togene. Den var egentlig beregnet til den enormt store Royale

hvoraf der kun blev fremstillet 6 stk., og kun solgt de 3. Der er en Isotta Fraschini motortorpedobåds motor på 18 cylindre og et slagvolumen på 57 liter fra 1923. Den ydede 1500 hk. ved bare 2000 o/m.

Det er ikke alt på museet, der er stort. Når der skal være plads til 2000 biler yderligere, må man gå lidt ned i format. Foruden museets egne modelbiler har to privatpersoner stillet deres samlinger til rådighed.

Ole Sommer afgav personvognssalget til fa. BILIA for et par år siden

og helliger sig nu salget af lastvogne og busser samt sit museum. Museet er overgået til en fond i hvis bestyrelse Ole Sommer er formand.

Museet ligger tæt på Helsingørmtorvejen i Nærum og har fælles indgang med Volvo-Renault BILIA. Åbningstiderne er i forretningens åbningstid og der er gratis adgang. Det er ikke så almindeligt nu om stunder. ■

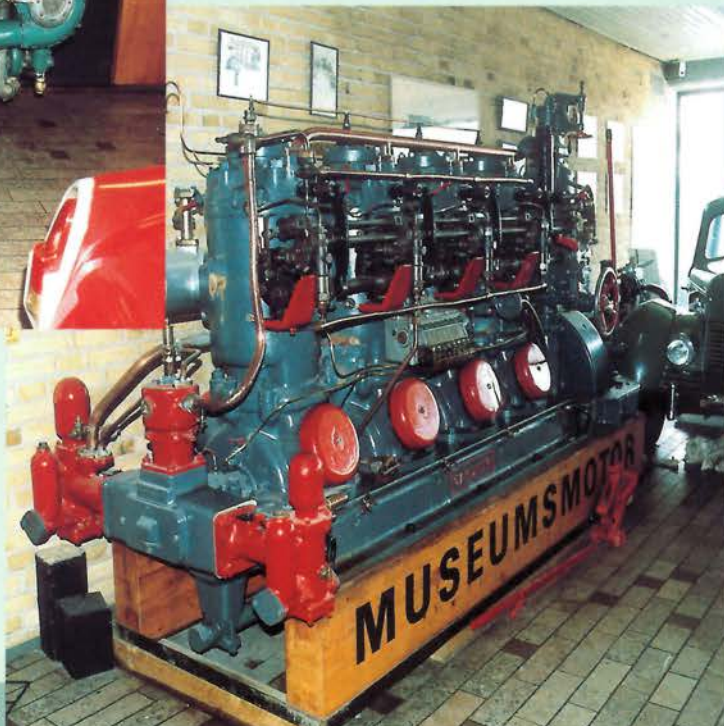


Sommers egen Joker - der blev bygget 7 af disse „bindingsværksbiler“ plus den lille - og en endnu mindre

Wolseley Hornet 1932 med Swallow roadster karrosseri. 1.271 cc med overliggende knastaksel. Swallow byggede karrosserier og motorecykelsidevogne inden fabrikken begyndte at lave chassiser selv. Det som blev til Jaguar.

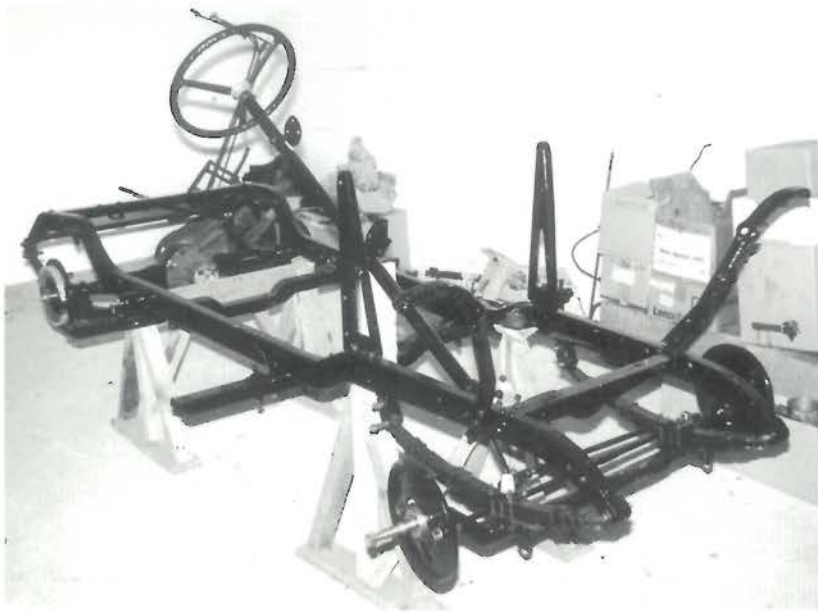


Isotta Fraschini motortorpedobådmotor på 18 cylindre og et slagvolumen på 57 liter fra 1923. Den ydede 1500 hk. ved bare 2000 o/m.



Bugatti Royale motor, ca. 1935.

KONKURRENCE



Vores månedlige konkurrence har to formål: At udfordre læserne og give dem chancen for at vinde en præmie. Og at vise eksempler på de fotografier vi har i arkivet.

Samtidig skal der helst være en vis variation, og nu prøver vi igen noget nyt. Her er et chassis. Billedet er ret gammelt, den daværende ejer af restaureringsobjektet findes desværre ikke mere og vi ved hverken hvem der overtog det eller om bilen nogensinde blev restaureret færdig.

Det er nok en svær opgave, så vi vil være mere end tilfredse med fabrikat og model. Men det kunne selvfølgelig være sjovt hvis en nuværende ejer kunne genkende sin vogn. Måske er der et eller andet særligt kendetegn.

Løsninger sendes til Bilhistorisk Tidsskrift, Krogholmgårdsvej 70, 2950 Vedbæk.

Præmien er stadig Fanø-bogen.

Retromobile - udstilling Paris 15.-20. februar 2000



Traditionen tro arrangerer jeg bustur til denne flotte bil- og mc-udstilling i Paris.

Program:

tirsdag 15.2. kl 18.00

afg. Århus

onsdag 16.2. ca kl 11.00

ank. Paris

lørdag 19.2. kl 19.00

afg. Paris

søndag 20.2. ca kl 12.00

ankomst Århus

Pris: kr 1399.-, der indbefatter Paris tur/retur i luksusbus, 3 hotelovernatninger med morgenbuffet på hotel i nærheden af udstillingen og én udflugt.

Tilmelding: Snarest tilrådes

Skriftlig, bindende tilmelding med navn, adresse og tlf.nr på alle + vedlagt check. Husk at angive, hvor du foretrækker at sidde samt hvorvidt du er ryger/ikke-ryger.

Påstigning: 18.50 D.T.C. Vejle
19.20 Kolding Banegård
20.20 E4 grænseovergang.

For mindre gruppe arrangeres fællesspisning om aftenen. Ultimo januar vil du modtage nærmere oplysninger.

Venlig hilsen
Kr. Korsgaard

Auningvej 89 - 8961 Allingåbro - Tlf/fax 86 48 69 68

Ud at køre med de skøre....



Var titlen på en gammel film om et totalt ulovligt bilrace tværs over USA.

Og sådan noget med at køre ulovligt, det er da ikke noget vi i DVK giver os af med, eller gør vi ?

Måske ikke bevidst, men når vi er på vejen med en hænger på krogn kan det ikke så sjældent gå så galt, at vi kommer i konflikt med loven, ganske enkelt fordi regler om kørsel med hænger er temmelig vanskelige at forholde sig til.

Lovens regler om kørsel med hænger er jo for det første et spørgsmål om sikkerhed, både vores egen og andres, så når vi ubevidst udsætter os selv for en lovovertrædelse her, er det ikke kun et spørgsmål om muligheden for en ærgerlig bøde, eller endog en betinget frakendelse af kortet, men også et simpelt spørgsmål om sikkerhed.

Vores lollandske bestyrelsesmedlem Ole Poulsen er ekspert udi de vanskelige regler om kørsel med hæn-

ger, ja faktisk lever han af at fortælle om disse regler, som kørelærer på Landtransportskolen.

For et par gange siden var Ole Poulsen i Nivå og holde et mindre foredrag om den vanskelige kunst at køre lovligt med trailer.

Ole P optrådte rigtig på slap line og kom med mange finurlige eksempler på hvordan man kan komme grueligt galt af sted, blot fordi man skal ud og hente lidt ekstra til "råvarelageret".

Tingenes gruelige tilstand betog os i den grad, at vi følte vi måtte delagtiggøre alle klubbens medlemmer i denne forunderlige verden af sære regler.

Et af trylleordene for lovlig kørsel er B/E, hvad det står for gik ikke op for os, men populært kaldes det "trailer kørekort".

Lovgrundlaget er kørekortbekendtgørelsen og registreringsbekendtgørelsen og der er som sagt mange sære kombinationer af disse to, som

hver for sig og tilsammen kan gøre os til lyssky kriminelle.

På de to følgende sider har Ole P forsøgt at rydde op og på en fornuftig måde klargøre de indviklede regler. Det er ifølge Ole P ikke muligt på en enkel måde, at lave en totalt udtømmende oversigt over alle muligheder, men forklaringen på de næste to sider skulle sikre en rimelig overlevelseschance, skulle vi komme i kontakt med omtalte kørselsbehov. God fornøjelse og husk, det er ikke kun ulovligt men også risikabelt at køre "forkert" med hænger.

En sidste ting. Skulle der være interesse blandt klubbens medlemmer for at erhverve et B/E kørekort, stiller Ole P gerne op og arrangerer et "lavpris" kursus, under den forudsætning at vi kan samle en lille flok. Så har I interesse, send et par ord til redaktionen og vi vil videregive dette til Ole P.

Redaktøren



B/E kørekort.

Eller det der i daglig tale kaldes ”trailer kørekort”

Et kort uddrag af regler og lovtekst for dem der vil køre med stor trailer, autotrailer eller en stor campingvogn.

Der er 3 muligheder for at koble bil og påhængsvogn sammen.

1. Fast kombination, hvor man kun kan koble én bestemt bil og én bestemt påhængsvogn sammen (den gamle regel før synsfri sammenkobling).
2. Variabel kombination, hvor flere bestemte påhængskøretøjer kobles til én bestemt bil. (kun et påhængskøretøj ad gangen). Her er der normalt udstedt en koblingsattest hvor det fremgår hvilke påhængskøretøjer der må sættes efter bilen.
3. Synsfri sammenkobling.

Synsfri sammenkobling af person/varebiler og påhængskøretøjer med tilladt totalvægt på højst 3500 kg.

Bil, d.v.s. alle biler (store som små), kan godkendes til synsfri sammenkobling med de i næste afsnit nævnte påhængskøretøjer.

Påhængsvogne, campingvogne og andet registreringspligtigt påhængsredskab med tilladt totalvægt på højst 3500 kg. kan godkendes og registreres til synsfri sammenkobling.

1. Begge køretøjer skal være registreret til synsfri sammenkobling (12 v el-anlæg).
2. Påhængskøretøjets **faktiske totalvægt** må ikke overstige størst **tilladte totalvægt** som er anført i bilens registreringsattest.
3. Påhængskøretøjets bredde må ikke overstige bilens bredde med mere end 0,1 m. i hver side, dog 0,3 m. meter, hvis påhængskøretøjets bredde er 2,3 m. eller derunder.

Ved synsfri sammenkobling er det altid den **faktiske** totalvægt der gælder.

Hvilke papirer skal medbringes under kørsel og på forlangende forevises politiet :
Bilens og påhængskøretøjets registreringsattest evt. koblingsattest eller kopier skal medbringes (ved kørsel i udlandet skal de originale attester medbringes).

Husk !!

Kørekortregler og sammenkoblingsregler skal altid holdes nøje adskilt!



Kørekortregler for bil og påhængskøretøj under 3500 kg.

Ved kørekortreglerne er det altid den tilladte totalvægt der gælder.

Kategori B kørekort giver ret til at føre vogntogkombinationer bestående af:

Bil indtil 3500 kg. tilladt totalvægt & påhængskøretøj med tilladt totalvægt på indtil 750 kg. Hvis påhængskøretøjets tilladte totalvægt er over 750 kg. Må vogntogets samlede tilladte totalvægt ikke overstige 3500 kg. Se *

Påhængskøretøjets **tilladte totalvægt** må ikke overstige **bilens egenvægt** med mere end 50 kg. Se*

Udfyld skemaet og se om du får problemer:

Bilens totalvægt ifølge registreringsattest = _____ kg. (1)

Påhængsvognens totalvægt. Se * = _____ kg. (2)

(1) + (2) = _____ kg. (3)

Såfremt (3) overstiger 3500 kg kræves der B/E kørekort.

Bilens egenvægt _____ + 50 kg. = _____ kg. (4)

Påhængskøretøjets totalvægt:

Enten A : Påhængskøretøjets største totalvægt = _____ kg. (5)
Se bilens registreringsattest.

Eller B : Påhængskøretøjets tilladte totalvægt = _____ kg. (6)
Se påhængskøretøjets registreringsattest.

Kørekort til kategori B er tilstrækkeligt, hvis enten (5) eller (6) er mindre end eller det samme som (4)

Såfremt både (5) eller (6) er større end (4) kræves kørekort til B/E

- Ved beregning af vogntogets samlede tilladte totalvægt og påhængskøretøjets tilladte totalvægt anvendes :

Enten påhængskøretøjets **tilladte** totalvægt ifølge påhængskøretøjets registreringsattest.
Eller koblingsvægten ifølge **bilens** registreringsattest.

Det laveste tal anvendes.

Held og lykke med regnestykkerne

Ole Poulsen



KØB - SALG - BYTTE



Biler sælges

Triumph Spitfire Mk III 1969. Hvid, restaureret til nyvognsstand. 100% original. Concoursvinder. Pris kr. 95.000. Morten Petersen, tlf. 86216668.

Opel Rallye Kadett 1,1 SR 1967. Skal synes, sjældnen model, kr. 3.500 eller højeste bud. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119.

Opel Olympia 52. 7 år til syn, helt original + mange dele til Olympia. Thomas Kring, tlf. 75866084.

Citroën GSA 84, meget velholdt og velkørende enejeersvogn med soltag, ikke-ryger, 146.000 km alle eftersyn, sidst synet 8/98, bør ses, kr. 29.000. Walter Nymand, tlf. 98443081.

M.G. A coupe årgang 1961, lyseblå, trædhjul, renoveret i 1995. Leif Nielsen, tlf. 86226898.

Mercedes 280 SE årgang 1971. Kørende, men rust i bund. Prisdé kr. 15.000. Leif Nielsen, tlf. 86226898.

Triumph TR 3A 1958. Hvid med rødt indtræk, fuldstændig restaureret, synet og indregistreret sælges for kr. 135.000. Allan Rosetzky, tlf. 39179926/40749926.

II R.R. 1937 25/30 4 dørs Park Ward karrosseri skal renoveres færdig, kr. 80.000 + afgift. Otto Kragh, tlf. 59186500.

Daimler 1936 Twenty Light skal færdig renoveres, kr. 80.000. Smuk. XK 140 cabriolet ønskes. Otto Kragh, tlf. 59186500.

Vauxhall Ventora 3,3 ltr. 1968. Sølvgrå med „læder“ top, fin stand, leveres synet, ca. kr. 20.000. H.H. Mors, tlf. 38878702.

Morris Minor 1934 roadster, meget original og komplet, kr. 46.000. Henv. tlf. 48483738.

Opel Six 1934 cabriolet med papirer
NSU Fox 1952 uden papirer, samlet pris ca. kr. 27.000, evt. bytte med stor radiosamling. John Kristensen, tlf. 98521528.

Jaguar 3,4 S 1966. God stand, skal synes, pris kr. 130.000. Henv. tlf. 64713901 / 22128739.

Volvo P 1800 S 1970. Hvid, skal synes.
Ford Fairline Sports coupe årg. 69. Blå/hvidt tag, flot bil, skal synes, kr. 30.000. Henv. tlf. 56169081.

Opel Kadett 1,1 LS coupe 1968. Enestående, velholdt, 1 ejer (dame), sorte plader fra 1968, skal ikke synes, pris kr. 25.800. Henv. tlf. 62292150.

Citroën CX 2400 GTI, meget original 70'er bil, 147.000 km fra ny, fin mekanisk stand, velkørende, fast pris kr. 2.400. Henv. tlf. 21603080 / mfr@dla.dk.

Neckar Millecento 1967. Komplet og original stand, til restaurering, pris kr. 4.500. Kan efter aftale besigtiges i Herning. S. Hansen, tlf. 97822272.

Auto Union 1000 SP 1961. Sjældnen 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.

Morgan Plus 8 1978, totalt renoveret med billedokumentation, 100% aluminium, venstre styret, nøddetræinstrument, komplet logbog, kun 2 ejere. Bilen kan ses på www.rahome.com/morgan. Pris kr. 335.000. Tlf. 26447737 / 39630808.

Ford A 1931 pick-up, dansk bygget, førerhus god chassisramme, god A motor, nyt træ til lad m.m. medfølger. Et godt vinterprojekt, adskilt. Kr. 9.500. Ole Jagil, tlf. 32510839.

Morris 8, 4 dørs med soltag, synet d. 26 juni 98. Nye vanger, trinbrædder, benzintank samt nyt loftindtræk og nymalet. Evt. anden veteranbil kan indgå i handelen. Morris 10 eller 12, Ford Chevrolet eller Opel, helst ikke nyere end 1940. Prisdé kr. 65.000 eller bud. Henv. tlf. 55732037.

Riley RME 1954, projekt. Totalt adskilt, men komplet. Nye trædele medfølger. Alle dele tilgængelige gennem Riley RM Club England. Ring for nærmere info. Henv. tlf. 38282783.

Ford T, 2 personers coupé 1926. Sort, original stand. Sælges. Johannes Nielsen, tlf. 75825455.

Buick 1927 country club coupé model 256 Standard Six, god stand, ældre restaurering, træhjul. Bilen befinder sig i Polen. Pris DM 25.000. Henv. tlf. 48 227 572 222 / 48 602 310 252.

Autobianchi Bianchina cab. årg. 1963, 4 personers cabriolet med hardtop, sidste syn 9 sept. 81. Næsten rustfri, pæn. Niels E. Møllebæk, tlf. 66191104.

Opel P6 4 dørs 1931, urest.
Opel P6 2 dørs 1931 touring rest. langt fremskredet.
Opel Super Six 1938 2 dørs cabriolet urest. Henv. tlf. 75132852, fax 75133052 eller e-mail: Anne-Margrethe@mail.tele.dk.

Ford Zodiac Mk III årg. 1964. Sortlakeret veteranbil. 6 cyl. 115 hk. Vægtafgift 810 kr. pr. år. Garagebil i fin stand. Motor renoveret. Bund sandblæst ude og inde. Rep. og renoveret for ca. 50.000 kr. Mange reservedele. Kørt i alt 165.000 km. Synet. Salgspris kr. 35.000. Ib Schleicher, tlf. 38288301.

Ford Escort 1300 1977, 2 stk., næsten rustfrie sælges samlet for kr. 5.000.
Volvo Amazon 1962, urestaureret, men komplet, kr. 10.000. Kasper Littau, tlf. 65981909 / 28114828.

Biler købes

Ford 32 til restaurering købes. Henv. tlf. 48483738.

Dele til biler sælges

Til **Opel Rekord A:** 3 frontgitre 100 kr. pr. stk. 1 bag udst.rør 50 kr. 1 6 v el-ur 100 kr. 2 „klap på“ paneler 50 kr. pr. stk.
Til **VW Scirocco Mk I 1974-77:** 2 nye venstre forsikrarme 650 kr. pr. stk. eller 1.100 kr. for begge.
Til **Audi 100 1,9 GL & coupé:** 1 luftfilter Fram nr. ca. 2798, kr. 100. Til div. Audi 60-100: 1 sæt forhjulslejer u. tilbehør kr. 75.
Til **Ford 20 M RS:** 1 ny bagpotte m. dobb afgang kr. 250.
Til **Toyota Corona Mk II 2000 RX 12 & 22 til 1975:** 1 bagerste lydpotte kr. 200. Thorleif Tofte-Hansen, tlf. 55996119

Jeg har dele til **V8 65 hk** motorer + 100 hk motor. Instrumenter, køler og løse dele til 1937.
Nye **støddæmpere** til **60'er biler** fra kr. 85.
Lyddæmper kr. 75. **Pileblink** kr. 80 pr. sæt, 1 h+v dør til **Morris Minor 1000** kr. 400 pr. stk. Otto Kragh, tlf. 59186500.

Jaguar 4,2 stumper til salg billigt. Henv. tlf. 64713901 / 22128739.

Tagbagagebærer bl.a. til **Volvo**, kr. 125. Henv. tlf. 21906216.

Chevrolet 1931: forlygteglas + lygterand.
Chevrolet 1939: stempelringe, standardsæt.
Mercedes 170V: 1 hjulkapsel.
Renault 4CV: 2 stjernefølge med gode dæk.
Volvo 142: ny kobling.
Standard 8, 1939: kølergitter + 1 sæt stempelringe + 0,30.
Austin A40: 1 sæt stempelringe, std.
Vauxhall 6 cyl. 1953: 1 sæt stempelringe std. Nye **diagonaldæk** 640x13 (med hvid side). Fl. Jensen, tlf. 56632401.

Dæk: 6.40-15, 4.50-21, 6.70-15, 4.50-21, 4.75-20, 6.00-16, 7.00-18. **Ford A** fælg, **Morris 8** hjul, div. hjul og fælge. **Taunus P3** glasfiberforsikrarme. Bagdøre **Minor 1000 Van**. Grill **Lancia Flaminia**. Døre og klapper til **Leyland Mini**. Stort lot **Mini** dele. Nakkestøtter **Rover 3500**. 4 **Lloyd** hjul. **Fiat 520** blok 1928. Hjulcapsler **Mercedes 170** og **VW**. Stort lot **Opel PI** og **PII** dele. Henv. tlf. 21603080 eller mfr@dla.dk.

4 stk. **vinterdæk Pirelli 185/65 HR x 15** monteret på **Lancia** alu-fælg. Henv. tlf. 43994813.

Oldsmobile. Holley Street Dominator ind-sug til 400', 425', 455' kr. 900. Original



KØB - SALG - BYTTE



425' 2-portet indslug med karburator og luftfilter kr. 1.200. Knast og løftere til 425' kr. 900, m.m.

GM biler. Cadillac 1959/1960 evt. andre GM biler: Hvid kaleche incl. overtræk og „Bow pad“. Alt sammen nyt! Værdi ca. kr. 5- 6.000, sælges samlet for kr. 3.800. Henv. tlf. 49144646/20459166.

Hjul til **Ford V8** 100 kr. pr. stk.

Hjul til **Ford T 1913, Ford A 1930. De Soto 1931, Citroën 1924, Chevrolet 1929 + 30.**

Komplet bagtøj **Chevrolet lastvogn 1927/28, Ford AA, Ford TT.**

Motor: **Ford T + A, Citroën B2-B12, Chevrolet 1928, Continental ca. 1938, Chevrolet 1933 + 37 + 54, Ford traktor ca. 1950, Cadillac 1913.**

Diverse: **2 nye trinbrætter Oldsmobile 1935/36 + Chevrolet 1930. Venstre forskærm Chevrolet 1926, ny. Venstre bagskærm Chevrolet 1933, nye. Brugt venstre bagskærm Chevrolet 26. 2 brugte forskærme Chevrolet 1927. Motorhjul Chevrolet 1927. Motorhjul Ford A 1929 + 30. 3 døre Ford A Town sedan 1930.**

Viklit Graae Jørgensen, tlf. 45425268, fax 45424068.

Til Austin Seven årg. 1930-34: benzintank, forskærme, kolerkappe, styrearmer, radiusarme, kardanakser, hardyskive ny, bremsebakker, bagfjedre, ventilationslemme, åbne/lukkede dør.

Til Ruby 1934-39: køler, bremsetromler og bakker, bagagebærer original, forruder med rammer, bagrunder, bagfjedre.

Gert C. Rasmussen, tlf. 54871838 efter kl. 18. e-mail: gertchr@mail.tele.dk.

Ventilslibesæt: BMC: Austin A 40 48/54 A.30 52/56 Mini 59/65, Bernard W 399/110, David Brown 3 cyl. d.+4 cyl. b. **Ford: A & T - 6 cyl 52/53+61, Zephyr 61/51 - Taunus/Prefect 39, Capri/Anglia 62/68 - 12M 1.3 4 cyl. 1.2 52/54. Opel:** Kaptajn 2.5 54/57, Kaptajn A 65, Olympia 1,2/1,5 54/61. **Peugeot:** 204D - 403D - 504D. **Renault:** 4CV - R4L - A.H.G. 52 r. 4086D - Dauphine - Monaquatre. **Simca:** 5 CV - 1000 - Skoda 1938. **Toyota:** Dyna b+d.

Slibesæt: Bernard: 2 cyl.110. **Chevrolet:** 25/28 4 cyl, komplet 29/31 - 34. - 35/36. - 37/48. - 37/49. - 46/52. - 50/52. -40. Bundp. V8. 55/79. Pontiac 71/72. **Chrysler:** 6 cyl. - Chrysler/Plymouth/Dodge/De Soto 6 cyl. 51. **Fiat:** 500. 57/61. - 850. 64-2300. - 1100B. - **Hillmann:** 1951. - Imp. 875 ccm 63. **Honda:** 1300 85. **Mercedes:** 4 cyl. **Triumph:** 4 cyl Tr.4. **Vauxhall:** Viva hb 68 - Victor F.B. 61/63 V.X. 4/90 61/67. - H.A./Bedford. 63/66 Bedford 300 cuim. Spørg efter det der ikke findes her det kan måske skaffes.

Henv. tlf. 75132852, fax 75133052

Snoet messinghorn med gummibold, sleben krystalvase, 14 cm, med holder. Henv. tlf. 38860255.

Dele til biler købes

Austin A40 Futura 61 Mk I gummilister til for/bagrude samt bagsmæk, reservedelsnr. haves. Henv. tlf. 66119043.

Ford V8 1936, 85 hk, 2 topstykker, 21 bolte mangler jeg + vandpumpe, dørhåndtag med lås samt håndtag til bagklap. Hans Peder Hansen, tlf. 62661236.

Armstrong Siddeley centrifugalkobling komplet, evt. koblingsnav årg. først i 50'erne. A. Andersen, tlf. 86926511.

Bundplade el. komplet bundkar til **Ford T 1926.** Takhjul til **Chevrolet 1926.** A. Andersen, tlf. 86926511.

Højre og venstre dør til **Ford A Tudor årg. 28-29** i pæn stand købes. Hermann Grønbaek, tlf. 97495252, e-mail: ondaftenvej@vip.cybercity.dk.

Til **Essex Super Six 1929** søges en karburator „Marvel“ type V. Jeg mangler også 4 støddæmpere. Er der nogen der kan hjælpe mig? Dele til **Ford A** kan evt. indgå. Simon Thorbek, tlf. 39671794.

MC'er sælges

BSA 500 ccm Gold Star årg. 72, sort, synet og reg, nyrenoveret motor, kr. 30.000.

Nimbus med sidevogn. Tidligere postvæsnets, cyklen er pæn og i orden, postvæsnets farver årg. 1939, synet i 96, leveres nysynet, kr. 50.000.

Norton 18 H 500 ccm topventilet årg. 1939 med sidevogn. Mc pæn og kører, evt. nysynet, kr. 45.000 Henv. tlf. 56169081.

Terrot 1928 6 dages champion gadeykel. Messingtank, racerpude, original lak, kan køre. Pæn urestaureret stand, dobbelt understøtning, kr. 24.000.

Terrot 1920, 3 gear, fladtanker 300 ccm, totakt med åbent svinghjul. Udstyret med orig. fransk speedometer med vinkeldrev. Går fint i mekanik, kan køre, men er urestaureret, kr. 22.500.

Sidevogn **BMW** kopi, fabrikeret af Ural. Samme som **BMW R 12** brugte. Komplet, klar til at køre med, kr. 7.000. Henv. tlf. 65314152.

BMW R 75/7 m. R.T. udstyr, kåbe og tasker. Pris kr. 57.000. Henv. tlf. 65381303.

Dele til MC købes

Til **Sunbeam S7** søges sadel og passagersæde samt dæk. Henv. tlf. 86570530.

Diverse sælges

4 stk. **knallert-motorer**, ældre årgange. 1 stk. Puch, 1 stk. Motorbécane m. understøtning, 1 ukendt, 1 Estländer 1957. 2 **emaljeplader** sko-

levogn, 1 DK skilt. John Kristensen, tlf. 98521528.

Stor flot messing ildslukker Ginge, kr. 800. Henv. tlf. 65314152.

Karbid cykel/motocykel-lygte, Asp cykel-lygte til stearinlys. Henv. tlf. 38860255.

Garageplads i aflåst opvarmet parkering-skælder på Østerbro fremlejes til kostprisen kr. 250 pr. mdr.. Karsten Wikkelsø, tlf. 45855479.

Diverse købes

Garage/opholdsplads, god tør for en eller flere biler søges i Århus eller omegn. Niels Høyer Nielsen, tlf. arb. 86123533, priv. 86131610, fax 86134070.

Garage eller plads i tør lade el. lign. søges nord for København. Morten Kornerup, tlf. 39642032.

Dele til **Solex knallert årg. 1948-53** købes. Gert C. Rasmussen, tlf. 54871838 efter kl. 18. e-mail: gertchr@mail.tele.dk.

Automobilia sælges

Original **Volvo Amazon** instruktionsbog (2 dørs 120P), kr. 200. Henv. tlf. 21906216.

Commercial Car and Truck **Studebaker** Shopmanual 1941, 135 sider.

Ventilatorremmekatalog til de fleste biler og traktorer 1932-58. John Kristensen, tlf. 98521528.

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, pris kr. 200. Anders Thue Andersen, tlf. 45818501.

Automobilia købes

FDM Motor: 1929 nr. 21, 22, 24, 25 & 28. 1930 nr. 45. 1931 alle numre. 1932 nr. 27. „**Kør godt**“ tidsskrift for Folkevognskørere, alle nr. fra 1955-1964. Anders Thue Andersen, tlf. 45818501.

Værkstedshåndbog for **Cadillac Seville 1977** + supplement 1978. Niels Høyer Nielsen, tlf. arb. 86123533, priv. 86131610, fax 86134070.

Bilhistorisk Tidsskrift til og med nr. 30 og nr. 32, nr. 36 samt nr. 55. Gert C. Rasmussen, tlf. 54871838 efter 18. e-mail: gertchr@mail.tele.dk.

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