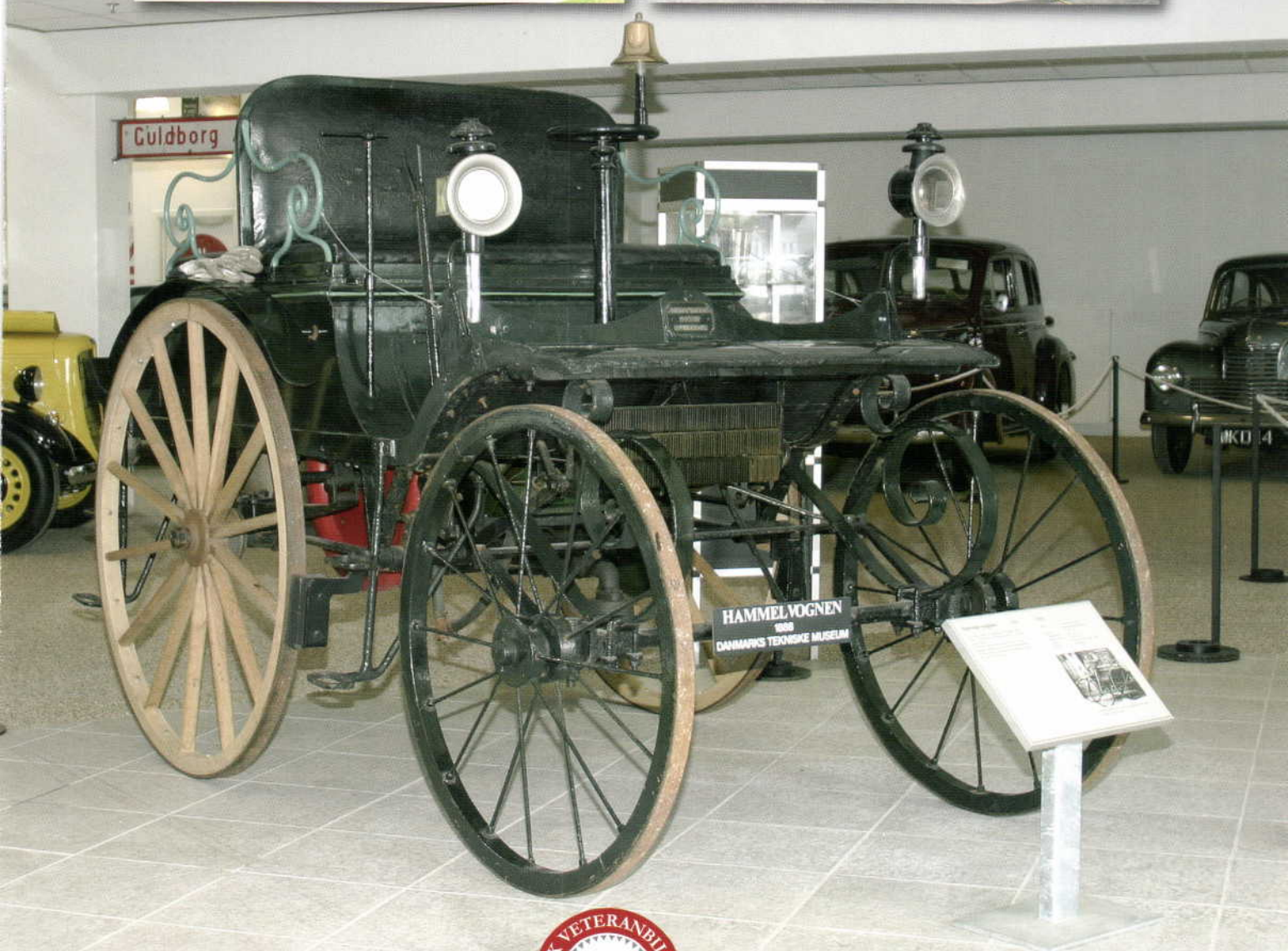


# VETERAN TIDENDE





## Dansk Veteranbil Klub

Nærum Hovedgade 3  
2850 Nærum

Telefon: 4556 5610 (man-fre 10-13)

Telefax: 4556 5611 (hele døgnet)

e-mail: kontor@veteranbilklub.dk

www.veteranbil.dk

Giro: 600-4253

Administrator: Dorte Thies

## Bestyrelsen

### Formand:

(Klubsekretariat, bibliotek og museer. Kontakt til medlemmer, Veteran Tidendes redaktion og pressen.)

Claus Frausing  
Højbuens 26  
2730 Herlev  
tlf. 4453 8700  
claus.frausing@veteranbilklub.dk

### Næstformand:

(Medlemsregister, vedtægter, kontakt til Veteranforsikringsklubben og Motorhistorisk Samråd.)  
Peter Lovstrøm Sørensen  
Enghavevej 131, Gårslev  
7080 Børkop  
tlf. 7586 9510  
peter.sorensen@veteranbilklub.dk

### Kasserer:

(Budget, bogføring, regnskab, organisationshåndbog og IT)  
Henrik Thostrup  
Birkevænget 16  
2880 Bagsværd  
tlf. 4444 5619  
henrik.thostrup@veteranbilklub.dk

### Sekretær:

(Protokol)  
Erik Mieth (kommitteret)  
Ellesvinget 137  
2950 Vedbæk  
tlf. 4589 1335  
erik.mieth@veteranbilklub.dk

### (Udstillinger, klubartikler og jubilæum)

Bent Friis  
Sobakken 29  
7000 Fredericia, tlf. 75 94 09 97  
bent.friis@veteranbilklub.dk

### (Mødesteder og kontakt til mødestedsledere)

Henning Kjeldgaard Knudsen  
Holstebrovej 17  
6971 Spjald, tlf. 97 38 12 64  
henning.knudsen@veteranbilklub.dk

### (Registre, sektioner, køreselskaber, klub-i-klubben og vejlederkorps)

Leif Struch Andersen  
Egevej 28  
5200 Odense, tlf. 65940704  
leif.andersen@veteranbilklub.dk

### (Løb og arrangementer)

Ole Poulsen  
Pogemosevej 10, Radsild  
4990 Sakskobing, tlf. 54700358  
ole.poulsen@veteranbilklub.dk

## Veteran Tidende

Månedligt medlemsblad for Dansk Veteranbil Klub.  
Eftertryk i begrænset omfang tilladt med omhyggelig kildeangivelse.  
Oplag: 5350  
ISSN 1600-8278

### Ansvarshavende redaktør:

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

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

### Annoncepriser:

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

Rubrikannoncer  
med foto: Kr. 200,-

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

### J redaktionen desuden:

Svend Carstensen  
E.W. Neesgaard  
Hans Pedersen  
Leif Gr. Thomsen

### Lay-out, sats og repro

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

Tryk: Jørn Thomsen Offset, Kolding.

## Klubregistre

### Mærkeregistre

**FIAT - Førkrigs**  
Ole Emil Riisager  
Se under Veteran Tidende

**FIAT - Efterkrigs**  
Kurt Krogh  
9868 1189

**Jaguar (William Lyons Era)**  
Claus Frausing  
Se under bestyrelsen

**Morris**  
Willihald Farbmacher  
4914 5167

**Opel**  
Frederik Ravn-Larsen  
3250 1237

**Porsche (Ferdinand Porsche)**  
Claus Nebel  
2253 5550

**Renault**  
Kristen Korsgaard  
8648 6968

**Rover**  
Henning Helmer  
4919 2700

**Singer**  
Kaj Dyring Larsen  
3990 4240

**Triangel**  
Uffe Mortensen  
4920 2301

**Volvo**  
Ole Callesen  
7456 1611

## Sektioner

**Jydsk Køreselskab**  
Ivan Kristiansen  
Dag 9412 0711  
Aften 9411 9179

**Køreselskab Fyn**  
Fritz Knudsen  
6613 6610

**Køreselskab Vest**  
Erik Hougaard  
7583 0049

**Peugeot**  
Claus Sonne Linnedal  
3252 7777  
linnedal@hotmail.com

**Sokkelund Herreds Køreselskab**  
Svend Draaby  
3871 3902

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

**København og Nordsjælland**  
Claus E. Nebel - 22 53 55 50

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

**Fyn**  
Leif Andersen - 65940704

## Mødesteder og mødestedsansvarlige

**København Nærum**  
Nærum Hovedgade 3, 2860 Nærum  
Claus Nebel, 2253 5550  
Fuglebækvej 1, 2000 Frederiksberg

**Midtsjælland:**  
Kværkebyvej 79, Kværkeby, 4100 Ringsted  
"Steffensgård"  
Kontakt: Preben Boisen, 57525040  
samme adresse som mødestedet

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

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

**Ostjylland:**  
Ristrup Hovedgård, ved Sabro  
Robert Vestergård, tlf. 8622 4003  
Kaj Munkholm, 86221736  
Kådhøjvej 12, 8530 Hjortshøj

**Midtjylland-Vesterhede**  
Reisshøjvej 49, Vesterhede, 7250 Hejnsvig  
Kontakt: Ove H. Iversen, 7533 9321  
Samme adresse

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

**Sønderjylland:**  
Lunderup Markvej, 6230 Rødekro  
Kontakt: Lars Hugo Kristiansen, 7441 5420  
Mømmarkvej 224, Majbøl, 6470 Sydals  
e-mail: migogalice@privat.dk

**Sydostjylland**  
Børkop Vandmølle, 7080 Børkop  
Kontakt: Poul-Erik Jakobsen, 7589 0487  
Bækkeskovvej 8, 8722 Hedensted  
jakobsen@skjernaa.dk

## Mærkeklubber i Dansk Veteranbil Klub

**Ford V8 Klub Danmark**  
Svend Draaby  
3871 3902

## Vejledere

**Amerikanske biler - Efterkrigs**  
Peter Lovstrøm Sørensen  
Se under bestyrelse

**Ford V8**  
Birger Blako  
3294 9397

**Ford T**  
Jon Friis Wandall  
6390 7040

**Jaguar (til 1972)**  
Claus Frausing  
Se under bestyrelse

**Singer**  
Bent Friis  
Se under bestyrelse

**Tatra**  
Svend Carstensen  
3969 8115

## Bibliotek

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

## IT og medlemsregister

Bo Odgaard  
Hlostbuen 18  
2750 Ballerup, 44 64 42 94  
bo.odgaard@veteranbilklub.dk

## Forsikringsforhold

Jørgen Behrendt, 4353 5503  
Klintsøvej 8, 2665 Vallensbæk

## Forsikring

Dansk Veteranbil Klub, 4556 5610  
(ma-fre 10-13)

## Revision

Dorte Stadil  
Svend Carstensen

## FIVA

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



Forsiden: Hammelvognen  
Foto: O.E. Riisager

## Indhold

Ny formand og hvad så .....	3
Indbydelse .....	3
Møder, løb og arrangementer .....	4
Smånyt .....	5
Klubaktiviteter .....	6
Biler i Krøniken eller: .....	8
Dødsdrom-bilen .....	10
En Humber Flat Twin 1922 .....	12
Stanley Steamere i Danmark .....	13

Månedens køretøj .....	16
Besøg af Bugatti .....	21
Store indvielsesdag .....	22
Nyt fra bestyrelsen .....	27
Rundviser søges .....	27
Nyhedsbrev fra MhS .....	28
Bilmesse i Fredericia .....	30
Brandværnsmuseet lukker .....	32
Sæsonnyheder i Gjærn .....	34
Konkurrencen .....	36
Messen i Essen .....	38
Invitationer .....	40
Fars dag på DTM .....	46
Også en slags biler .....	46
Nye medlemmer .....	47
Køb/salg .....	48

## Ny formand og hvad så...

Bestyrelsens sammensætning er ikke ændret synderligt. Kaj Dyring Larsens opgaver er overtaget af Erik Mieth. Peter Løvstrøm Sørensen og jeg har byttet plads. Det er således stort set de samme mennesker, der fortsætter det arbejde, der blev udstukket for to år siden og som allerede er resulteret i markante tiltag. Der er fodslag, og fordelingen af arbejdsopgaverne er kun ændret en smule af formelle hensyn.

Jeg har de samme opgaver, jeg hele tiden har haft og som interesserer mig. Det har de øvrige bestyrelsesmedlemmer også. Jeg har fået et overordnet ansvar med ledelse af bestyrelsens arbejde. Det vil sige at jeg aktivt skal forsøge at sætte en kurs. Det har jeg i øvrigt hele tiden bestræbt mig for. Det nye er at jeg skal sikre mig at de enkelte i gruppen også leverer, hvad vi indbyrdes aftaler. Det vil jeg naturligvis gøre og vi er i bestyrelsen enige om, at det skal jeg gøre.

I løbet af sommeren vil vi i Veteran Tidende også gengive bestyrelsens arbejdsfordelingsplan, som overordnet beskriver hvad bestyrelsen beskæftiger sig med, hvorfor vi gør det, hvordan vi gør det og hvem, der er ansvarlig herfor. Arbejdsplanen har allerede fungeret som retningsgivende internt i bestyrelsen omkring et års tid. Nu kan vi også offentliggøre den.

Vi fik kritik på generalforsamlingen for at vi informerede for lidt. For en tre år siden var det lige omvendt. Dengang informerede be-

styrelsen for meget. Balancen er svær. Men det vi laver, vil vi godt være bekendt. Faktisk er vi ret stolte af det, vi har lavet. Når vi alligevel kritiseres må det vel være fordi resultaterne i sig selv alligevel ikke talte deres eget tilstrækkelige sprog. Vi skulle også informere om dem.

Bestyrelsen vil fremtidig være langt mere synlig. Ved Store Indvielsesdag bar bestyrelsen gule veste og tydelige navneskilte. Ikke noget at tage fejl af. For fremtiden vil vi ikke alene skrive under på det, vi offentliggør, vi sætter også ansigter på. Allerede fra dette nummer af Veteran Tidende.

Bestyrelsen vil i hvert nummer nøgternt informere om hvad den arbejder med og formanden vil få friere hænder og ikke mindst spaltepads til at lade tanker komme på tryk.

Ingen skal være i tvivl om hvad vi vil og hvad vi gør, eller hvorfor og hvordan. Vi har holdt en vellykket indvielse i Nærum, se reportagen inde i bladet. I juni møder klubbens medlemmer igen hinanden ved Copenhagen Autojumble i Klampenborg, hvor der er gratis adgang for medlemmer, og så ses vi om ikke før i Fredericia til august.

På gensyn Claus Frausing



**Velkommen til**

**Dansk Veteranbil Klubs  
50-års jubilæum i Fredericia  
den 20.-22. august 2004**

Det kan nås endnu!  
Fristen for tilmelding til festlighederne i Fredericia i august er udløbet – men fristen var mest sat af hensyn til hotellerne og kan bøjes lidt.  
Så du kan nå det endnu, hvis du ikke tøver for længe.  
Brug enten blanketterne i et af de sidste to numre af Veteran Tidende (eller en fotokopi) eller print dem ud fra DVK's hjemmeside [www.veteranbil.dk](http://www.veteranbil.dk)  
Man kan selvfølgelig udmærket tilmelde sig uden at medbringe gammelt køretøj. I forhold til det tidligere meddelte er der den ændring at sejlturen på Lillebælt er aflyst.  
Til gengæld kommer Kansas City Stompers (med sangsolist) til festmiddagen og blæser os et stykke med vindstyrke 12.



**Møder**

VT har tidligere forsøgt at fylde ud ved hjælp af den almindelige kalender. Vi tør ikke mere, der gik for tit kludder i det. Så kære mødestedsledere: Nu er det op til jer hvad der skal stå. Får vi ikke noget til "Klubaktiviteter" står der heller ikke noget i kalenderen. Husk klokkeslæt.

Der er nogle grænsetilfælde – er det et løb eller en udflugt fra mødestedet? Se derfor hellere både i løbskalender og mødekalender.

**Maj**

- 18. Kværkeby. Klubmøde. Besøg af mærkeklub.
- 20. Spjald. Tur til Løsning.
- 25. Egeskov. Klubaften.
- 25. Klippinge. Klubmøde. Sv. Draaby om bilerne i "Krøniken".

**Juni**

- 10. 19.00 Børkop. Klubmøde. Telegraftrøppernes Museum. Se Klubaktiviteter.
- 12. Rødekro. Sønderborg Handelsstandsforening – evt. udflugt. Se Klubaktiviteter.
- 15. Kværkeby. Aftenkøretur på Midtsjælland.
- 17. Spjald. Knallert- og biltur til hestevognssamling.
- 29. Egeskov. Klubaften.

**Juli**

- 8. 19.00. Børkop. Køretur fra Havnen i Vejle til Kristian Langelund i Hedensted.

**August**

- 1. Spjald. Madpakketur. Mødetid og -sted senere.
- 7. Ristrup – Herregårdsløb, indbydelse i dette nr.
- 12. Børkop. Besøg hos Frede i Pjedsted.
- 19. Spjald. Køretur til Marmorhuset i Tvis. Mødetid og -sted senere.

**September**

- 9. Børkop. Besøg hos Møller & Jochumsen i Horsens.
- 16. Spjald. Klubmøde.

**Oktober**

- 21. Spjald. Klubmøde om Castrol olie.

**November**

- 18. Spjald. Klubmøde.

**December**

- 3. Spjald. Julefrokost.

**Løb****Maj**

- 16. 13.00-16.00 Veteranbiltræf på Køng Museer. Indbydelse i VT 334.
- 20.- 23. Rally Marguerite. AFLYST pga. for lille tilslutning.
- 20. Familietur, arr. Mødested Vestjylland, start Videbæk. Indbydelse i VT 334.
- 20. Havnemøde kl. 19-20 Helsingør. Se Klubaktiviteter Nærum.
- 20. Veteranbilauktion, Vejle. [www.autoauktion.dk](http://www.autoauktion.dk)
- 22. DVMC's Skanderborg-løb. Indbydelse i VT 334.
- 22. International Harvester Træf-Fyn. Info 62622475, [www.ihowners.dk/Indbydelse/13th.jpg](http://www.ihowners.dk/Indbydelse/13th.jpg)
- 27. Ikea-løb, start Tåstrup. Mødetid kl. 18-19.
- 29. Nivå-løb. Indbydelse i VT 334.
- 29. Klosterløb. Indbydelse i VT 334.
- 29. Oldtimerløbet Gråsten-Flensborg. Indbydelse i VT 334.
- 30. Peugeot picnic Helsingør-Hellebæk. Se særskilt stykke i dette nr.
- 30.- 31. Græsted Pinse-damp- og biltræf. Indbydelse i VT 334.

**Juni**

- 5. Stumpemarked kl. 8 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.
- 5. Lillebæltsturen. Indbydelse i VT 333, men fuldttegnet.
- 5. Himmelbjergløbet 2004. Kun Ford T. Indbydelse i VT 334.
- 6. Klampenborg Galopbane, Classic Autojumble, tema DVK 50 år. Indbydelse i dette nr.
- 10. Bank-løb. Start Jyske Bank Sønderborg. Se Klubaktiviteter.
- 11. 19.00. Ud i det blå. Vejle. Indbydelse i VT 334.
- 12. Løgumkloster, englændertræf. Indbydelse i VT 333.
- 13. Brønshøjløb. Indbydelse i VT 332.
- 17. Havnemøde kl. 19-20 Roskilde. Se Klubaktiviteter Nærum.
- 20. kl. 10-17 Gavnø. Se [www.gavnoe.dk/auto](http://www.gavnoe.dk/auto) eller kontakt Gavnø-Fonden, Gavnø 2, 4700 Næstved.
- 24. Ikea-løb, start Tåstrup. Mødetid kl. 18-19.
- 26. Sydhavsrally, start i Saksøbing. Indbydelse i VT 334.
- 27. Munkebjerg Hill-Climb 2004.

**Juli**

- 3.- 4. Fanø Motorløbet. Indbydelse i VT 332.
- 3.- 4. Bornholm Rundt. Indbydelse i VT 332.
- 9. 19.00. Ud i det blå. Vejle. Indbydelse i VT 334.
- 9. – 11. Vejle Dampfestival. Se Klubaktiviteter Børkop. Annonce i dette nr.
- 15. Havnemøde kl. 19-20 Køge. Se Klubaktiviteter Nærum.
- 24. Veterantræf i Handest. Se indbydelse i dette nr.
- 29. Ikea-løb, start Tåstrup. Mødetid kl. 18-19.
- 30.-31. Ringkøbingløb.

**August**

- 1. Madpakketur, Spjald.
- 6.-7. Int. Bridgestone Historic Rally. Se [www.HistoricRallyeDenmark.dk](http://www.HistoricRallyeDenmark.dk)
- 7. Stevnsløb. Indbydelse i dette nr.
- 7. Herregårdsløbet. Indbydelse i dette nr.
- 7. Ferritslev-Løbet. Indbydelse i VT 334.
- 7. Munkebjergløbet 2004. Indbydelse i dette nr.
- 12. Bank-løb. Start Jyske Bank Padborg. Se Klubaktiviteter.
- 13. 19.00 Ud i det blå. Vejle. Indbydelse i VT 334.
- 15. Sortpladetærf, Europæisk Automobilmuseum, Odense. Indbydelse i VT 334.
- 19. Havnemøde kl. 19-20 Ishøj. Se Klubaktiviteter Nærum.
- 19. Køretur til Marmorhuset i Tvis, mødested Spjald.





20.- 22. DVK jubilæumsfest i Fredericia. Se VT 333.  
 26. Ikea-løb, start Vangede. Mødetid kl. 18-19.  
 28. Kværkeby, høsttur.  
 29. Rindsholm. Kl. 11 til 16. Se [www.rindsholmkro.dk](http://www.rindsholmkro.dk) eller tlf. 86639044.

**September**

4. Lastbiltræf kl. 10 til 16 på Jysk Automobilmuseum, Gjern. Tlf. 86875050.  
 4. Bank-løb. Start Jyske Bank Haderslev. Se Klubaktiviteter.

**Oktober**

3. Tåstrup Swap-meet, stumpemarked.

**November**

13. Herning Stumpemarked kl. 8 til 16.

**UDENLANDSKE ARRANGEMENTER**

**Maj**

15.-18. 6. Olditour Rügen. [www.beepworld.de/members62/olditour-ruegen/](http://www.beepworld.de/members62/olditour-ruegen/)

**Juni**

18.- 20. Gränsträffen 2004, Nordiskt A-Ford möte i Tällberg.  
 19.- 20. Margretetorp. [www.classicarshow.se](http://www.classicarshow.se)

**Juli**

7.- 11. 24. Internationales NSU-Treffen Korbach. [www.nsu-ig.de](http://www.nsu-ig.de)  
 9.- 11. Svenskt Sportvagnsmeeting. Med 450 deltagere Skandinaviens største. [www.mgcc.nu](http://www.mgcc.nu)  
 16.- 18. Falsterbo Classic – [www.fcass.nu](http://www.fcass.nu)

**August**

12.-15. Styrkeprøven 2004. Indbydelse i VT 334.  
 28. Lergökrally. Ångelholm lige nord for Helsingborg. Sveriges største med 275 ekvipager.

**Oktober**

6.-10. FIVA World Rally 2004 Athens, arr. den græske veteranbilklub. Program og tilmeldingsblanket på hjemmesiden [www.fivawrathens.gr](http://www.fivawrathens.gr)

Er du interesseret i hvilke arrangementer MHRF i Sverige har, se hjemmesiden [http://www.mhrf.se/id12\\_mhrfs\\_evenemangskalender.htm](http://www.mhrf.se/id12_mhrfs_evenemangskalender.htm).

Er du interesseret i at deltage i et af de mange FIVA-godkendte arrangementer i Europa – eller hvad med Sydamerika eller Indien? – besøg da FIVA's hjemmeside på [www.fiva.org](http://www.fiva.org) og se under Events, hvor du kan finde oplysninger om samtlige A- og B-begivenheder.

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

**Nyt museum**

Mangeårigt medlem af DVK Eigil Hindsgaul Madsen har fået et næsten lige så mangeårigt ønske opfyldt. Han har åbnet et museum for sin fine samling af motorkøretøjer, i en ny bygning i Strib.

Vi regner med at bringe en fotoreportage i næste blad.

**Rettelse til kontingentet**

Det var en fejl som alle forhåbentlig har kunnet gennemskue – at kontingentet for 2005 skulle være 495 kroner om måneden. Det er selvfølgelig for hele året.

**Postvæsenet**

Vi er ellers meget fine venner med de røde postbude, men udbringningen af Veteran Tidende i april vil give anledning til en klage. Efter aftalen har væsenet tre dage fra trykkeren afleverer bladet til det skal være hos medlemmerne, men denne gang varede det de fleste steder omkring en uge. I forvejen var påskens helligdage en forhindring vi kom nogenlunde over.

Det går forhåbentlig bedre i denne måned, selv om vi har forsinket færdiggørelsen af bladet en smule for at få fotoreportagen fra festlighederne 1. maj med.

**Dødsfald**

Mangeårigt medlem af DVK og veteranensagen en værdig repræsentant Hans Keld Kristensen, Stokkeby på Ærø, afgik den 2. marts ved døden, 65 år gammel, uden forudgående sygdom.

Utallige fra nær og fjern, som har besøgt Ærø, har nydt godt af "Postens" gæstfrihed, når han med begejstring fortalte og viste rundt blandt sine mange ting og køretøjer.

Mange har fået en sludder med Hans Keld når de mødte ham i hans Ford A i ført cigar og bowler, eller i hans åbne Buick 62 med cowboyhatten på sned.

Hans Keld har samlet siden hans veteranbiler blev kaldt for gammelt skrammel og han kunne fortælle en historie om alle sine ting.

Han var blandt stifterne af Ærøske Motorveteraner og vil her, samt i hans store omgangskreds efterlade et stort savn.

Æret være Hans Kelds minde.

Boye Elm Olsen

Poul Ejnar Rasmussen



## FYN EGESKOV



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

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

Tirsdag den 25. maj kl. 19.30 klubaften. Vi præsenterer vore evt. "nye" gamle biler.

Tirsdag den 29. juni kl. 19.30 klubaften.

Juli – ingen møder – sommerferie.

På Egeskov genoptog Finn Vangsgaard i januar biblioteksaftenerne på forsøgsbasis. Der har været 3 til 6 medlemmer pr. aften. Vi holder nu pause til 1. tirsdag i september og håber på lidt større tilslutning derefter.

Venlig hilsen

John Jørgensen

## SØNDERJYLLAND - RØDEKRO

Hvis ikke andet er meddelt begynder klubmøderne kl. 19.30.

Vi er indbudt til Sønderborg Handelsstandsforeningens arrangement lørdag den 12. juni. Vi prøver at lave noget udflugtsmæssigt og vil du stille med et køretøj så ring på 74415420 snarest.

Husk bankløbene, se løbskalenderen.

Med venlig hilsen

Alice & Lars Hugo Kristiansen, tlf. 74415420.

## ØSTJYLLAND - RISTRUP

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

Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.30 hvis ikke andet er nævnt. Lørdag den 7. august: Reserver dagen til deltagelse i årets "Herregårdsløb".

Nærmere om løb og tilmelding andetsteds i dette nummer.

Med venlig hilsen

Kaj Munkholm, tlf. 86221736 (nyt nr)

Robert Vestergård, tlf. 86224003

## ØSTJYLLAND - KLIPPINGE

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

Vores klubmøde 23. marts stod i videoens tegn, med Styrkeprøven på Sjælland, hvor vi så de flotte biler, fantastisk så godt de gamle biler stadig kan køre, selv i det ret bakkede sjællandske landskab.

Til vores klubmøde 25. maj har vi fået Svend Draaby til at komme og fortælle om "Krønikens" biler, som han står for udvælgelsen af, og så overværer han alle optagelserne til de forskellige afsnit. Det bliver spændende at høre og se mere, så mød op i Nygade 3 tirsdag den 25. maj.

Hilsen

Kai Wredstrøm

## MIDTSJYLLAND - KVÆRKEBY

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

Tirsdag den 18. maj. Vi får besøg af en mærkeklub, som vil fortælle og vise sine køretøjer frem.

Tirsdag den 15. juni. Den årlige aftenkøretur på Midtjylland med start og afslutning på Steffensgård.

Venlig hilsen

Preben Boisen 5752 5040 - 40351585

## BØRKOP VANDMØLLE

Mødetiden i Børkop er kl. 19.30 i vinterhalvåret.

I sommerhalvåret mødes vi kl. 19.00 da vi ofte vil tage en køretur eller vi vil tage "i byen".

Ved mødet i april snakkede jeg med et par af vore nytilkomne mødedeltagere, som mente, det kunne være en god ide om vi over nogle møder gik bordet rundt og vi alle fortalte om vor baggrund i klubben, bilerne i garagen mm. I betragtning af at det er flere år siden

vi gjorde noget lignende, finder jeg det er en rigtig god ide. Så på de følgende møder, hvor vi ikke har andet på programmet, vil jeg på forhånd aftale med 2-4 af os om at fortælle lidt om sig selv.

10. juni klubmøde. Vi mødes på P-pladsen ved Vandmøllen og kører herfra til Telegraftrøppernes Museum i Fredericia. John Andersen aftaler med kustoden. Bagefter kører vi nok ud til John og får kaffen.

8. juli klubmøde. Vi mødes på havnen i Vejle. Herfra kører vi en omvej op til Hedensted og Kristian Langelund.

9.-11. juli Dampfestival i Vejle. Damptraktorer, damptromler, dampskibe og anden dampdreven nostalgi samles til festival på og i Vejle Havn. Vi er inviteret med vore køretøjer den 10. juli. Mere oplysning senere på foråret.

12. august klubmøde. Besøg hos Frede i Pjedsted.

9. september klubmøde. Besøg hos Møller & Jochumsen i Horsens.

Med venlig hilsen

Poul-Erik Jakobsen

## MIDTJYLLAND - VESTERHEDE

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

Marts-mødet blev holdt hos Søren P. Knudsen i Vejrup. S.P. startede sidst i 50'erne som mekaniker og blev Trabant-forhandler, men da Datsun kom til landet fik han forhandling af dette mærke. Han har nu en flot forretning med Nissan-forhandling.

Vi var en flok mennesker, der gerne ville se hans samling af veteranbiler, som han har en halv snes af. Perlen i hans samling er en 6-cylindret Wolseley, der står næsten som ny og totalt urestaureret.

Efter et par timers gennemgang blev der disket op med kaffe og brød på en firesøjlet lift i det opvarmede værksted. Tak til Søren Peter Knudsen.

Stumpemarkedet lørdag den 17. april gik vældig fint, vejret var godt og der kom mange mennesker. Flere studeholdere kunne fortælle om et godt salg. Ca. samme tid og sted næste år.

Venlig hilsen

Ove H. Iversen





**VESTJYLLAND - SPJALD**

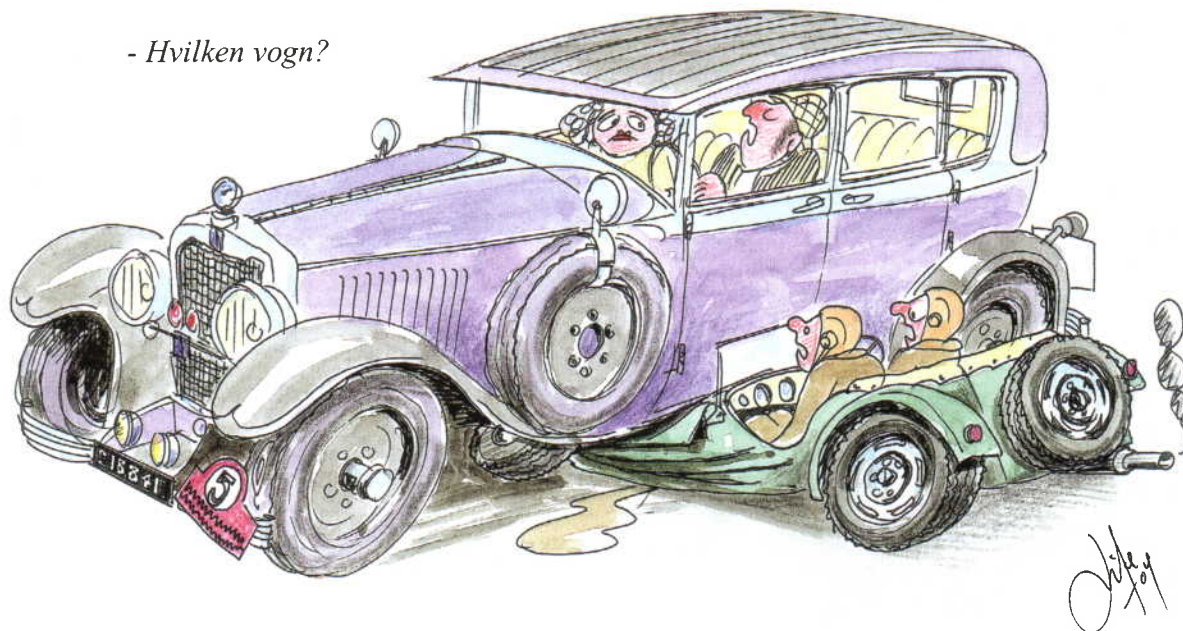
Der er møde i Spjald hver den tredje torsdag i måneden kl. 19.30.  
 Torsdag den 18. marts var Spjald-afdelingen på tur til Fjilstervang, hvor vi besøgte Erling Pedersen og så hans store samling af traktorer, ca. 75 forskellige. Efter et par timers kiggen og snakken kørte vi til Trille og Kristian Nørgård, hvor vi sluttede med kaffe.  
 Torsdag 20. maj (Kristi Himmelfartsdag) Tur til Løsning.  
 Torsdag 17. juni knallert- og biltur til hestevognssamling. Mødetid og sted senere.  
 Juli ferie.  
 Søndag 1. august madpakketur for hele familien. Mødetid og sted senere.  
 Torsdag 19. august køretur til Marmorhuset i Tvis. Mødetid og sted senere.  
 Torsdag 16. september klubmøde.  
 Torsdag 21. oktober møde om Castrol olie. Tid og sted senere.  
 Torsdag 18. november klubmøde.  
 Fredag 3. december julefrokost.  
 Kristian Nørgård, tlf. 97166252  
 Henning Knudsen, tlf. 97381264

**KØBENHAVN-  
NORDSJÆLLAND - NÆRUM**

Møder den første torsdag i hver måned kl. 19.30.  
 Der er ingen særlige programmer ved møderne i Nærum i maj til september, men kom i gammel bil – og gør opmærksom på hvis du er ny og kommer første gang, så du kan blive budt velkommen.  
 ....  
 Igen i år er der Ikea aftenløb, se løbskalenderen. Man møder mellem kl. 18 og 19 på parkeringspladsen, hvor kørevejledningen bliver udleveret. Løbet er gratis for medlemmer, men aftenkaffen er der tradition for at man betaler for. Afgang fra Vangede i april og august og fra Tåstrup i maj, juni og juli.  
 ...  
 Igen i år vil der være havnemøder 2. torsdag i måneden, begyndende 20. maj (Kr. Himmelfartsdag) kl. 19-20, hvor vi mødes på havnen i Helsingør. Enten på den gamle værftsgrund ved indgangen til Kronborg eller ydermolen for enden af Kronborgkaj. Her er mulighed for at vise dit gamle køretøj frem for borgerne i Helsingør. Den lokale presse er underrettet om vores klubjubilæum.  
 Torsdag den 17. juni kl. 19-20 havne-

møde på Roskilde Havn ved Vikingeskibsmuseets parkering. Der vil være rig lejlighed til en passiar og en is eller hvad man foretrækker. Der er god tradition for at der på det sted møder en gevaldig masse køretøjer. For medlemmer uden gammelt køretøj er der mulighed for at se det i virkeligheden man ellers kun ser på billeder. Den lokale presse er underrettet om klubjubilæet.  
 Torsdag den 15. juli kl. 19-20 havnemøde i Køge, der kommer traditionelt mange køretøjer sydfra, dem vi sjældent ser ved arrangementer i Københavns-området. Så kom ud af busken og vis Køge-borgerne en masse gamle biler og motorcykler. Den lokale presse er underrettet om klubbens jubilæum.  
 Torsdag den 19. august kl. 19-20 Traditionen tro afsluttes havnetræffene på Ishøj Havn hos vort medlem Søren "Shipman" Jensen, Søhesten 7, hvor vi plejer at hygge os og der vil være kaffe og småkager eller øl og vand.  
 Venlig hilsen Claus Neble og Kim Polte.  
 ...  
 SPIS I KLUBBEN: I Café l'Été serverer "Store Claus" fra kl. 19 "dagens ret", sandwich, gode vine, kolde øl og vand, friskmalet kaffe og hjemmebagt kage mm.  
 Dagens ret i juni: Coq au vin.

- Hvilken vogn?





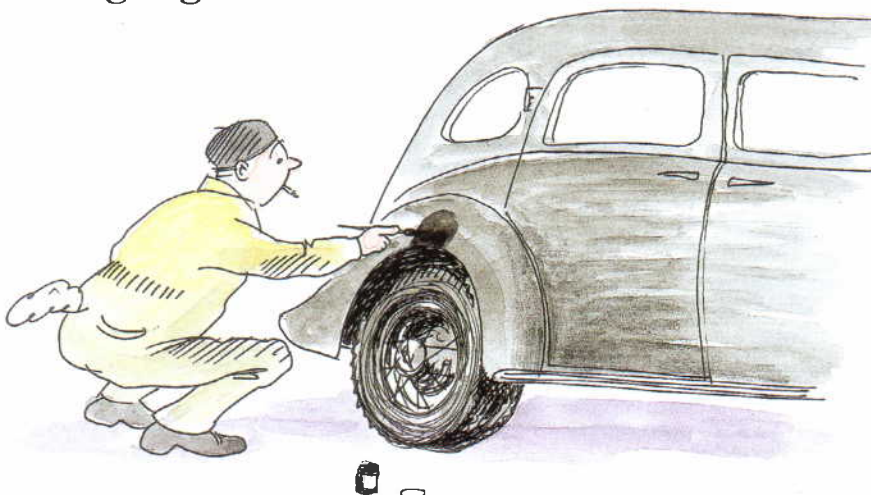
## Biler i KRØNIKEN – eller: hvordan så bilerne ud dengang?

Af Leif Gr. Thomsen

Så er Krøniken overstået for denne gang, og sjælen har ro igen indtil det igen går løs. For vi glæder os, ikke sandt? En del af nydelsen er jo, hånden på hjertet, ikke kun handlingen. For den der kan huske epokerne er eks- og interiører, kostumer, frisurer, talemåder og ikke mindst bilerne interessante.

Lillemer er så sur, for hver gang vi sad og kikkede Krønike, så sad jeg og mukkede over at varebilerne var for blanke, og der var for mange hvide dæksider. Jamen kan det ikke være lige meget. Nej, siger jeg, for det er registrerings og instruktørens opgave at levere en troværdig historie, og vise hvordan tingene så ud på den tid, historien foregår. Englænderne kan det der.

Hvor var motorcyklerne? Der var faktisk en del mennesker, der i 40'erne og 50'erne fik klaret deres transportbehov ved hjælp af en motorcykel, og der gik mange motorcykler med varesidevogne, idet de var billigere i drift end en varebil. På det tidspunkt kørte motorcyklerne hele året og uanset vejret, det



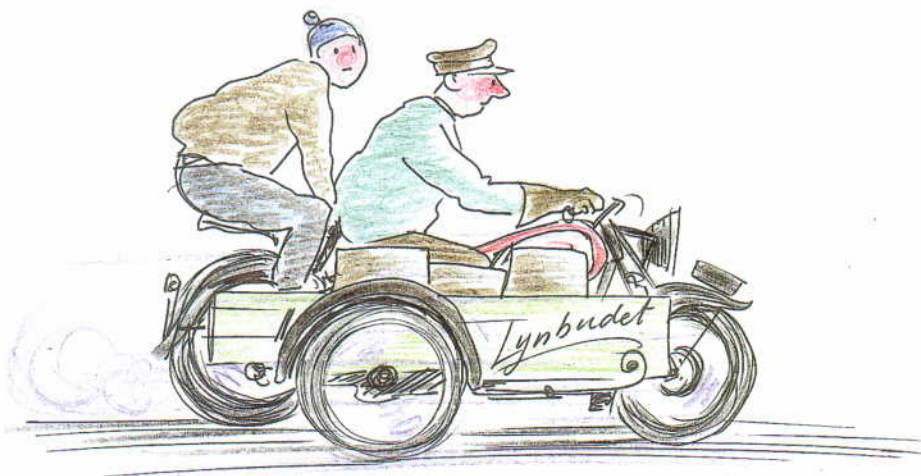
er nok noget, man glemmer i dag, hvor motorcyklerne bliver stillet væk om vinteren. Og hvordan så de motorcykler ud? Meget forskelligt, jeg mindes motorcykler, hvorom man kunne sige at de bestemt havde set bedre dage. Man så dem med nedkørte dæk, med rusten lurende over alt, lakken afskallet og med noget kludeværk lagt over sædet, fordi betrækket var slidt op. Men der var også pæne eksemplarer, hvor man kunne se at ejeren faktisk tog sig af dem. Men dog bar de altid præg af at f. eks. dæk bare ikke var noget, man skiftede. Hvis det gik rigtig højt, så kunne det være man monterede et søgelys på styret. Senere, da salget gik i vejret omkring 1953, så man flere nye motorcykler, og tilbehørsmulighederne

voksende. Totakttere kørte der mange af, og den der har erfaring med totakttere ved, at motoren og dens omgivelser ret hurtigt belægges med en blanding af olie og vejsnavs, en belægning der hos den dovne kan ses hen ad kædeskærm, bagskærm og baghjul.

Og bilerne. Mange biler, som kørte i 40'erne, har måttet slide for føden, og deres udseende var derefter. Særlig hos vognmændene har lastvognene ofte måttet slæbe mere, end de egentlig var beregnet til. Mange af lastvognene gik med en motor, der ikke var større end den, der sad i mærkets personbiler. Og lyden – man mindes hvordan en overlæsset Bedford kommer jamrende, det går opad, chaufføren træder koblingen ned, sætter gearstangen i neutral, træder hurtigt speederen ned og slipper i det samme koblingen et kort øjeblik, hvorefter han kan skifte til et lavere gear. Tilkoblingen giver så, hvis den ikke er helt præcis, den stakkels motor grund til at jamre endnu mere, inden den har fundet det rigtige omdrejningstal.







Disse hverdagsslidere så man ofte uden sidestykkerne til motorhjelmen, 2 stykker ståltråd i hver side sikrede lukningen. En måde, hvorpå den overbelastede motor kunne få mest effektiv køling. Og selve ladet, ja, det var i hvert tilfælde ikke nyferniserede, skarpkantede planker, man så.

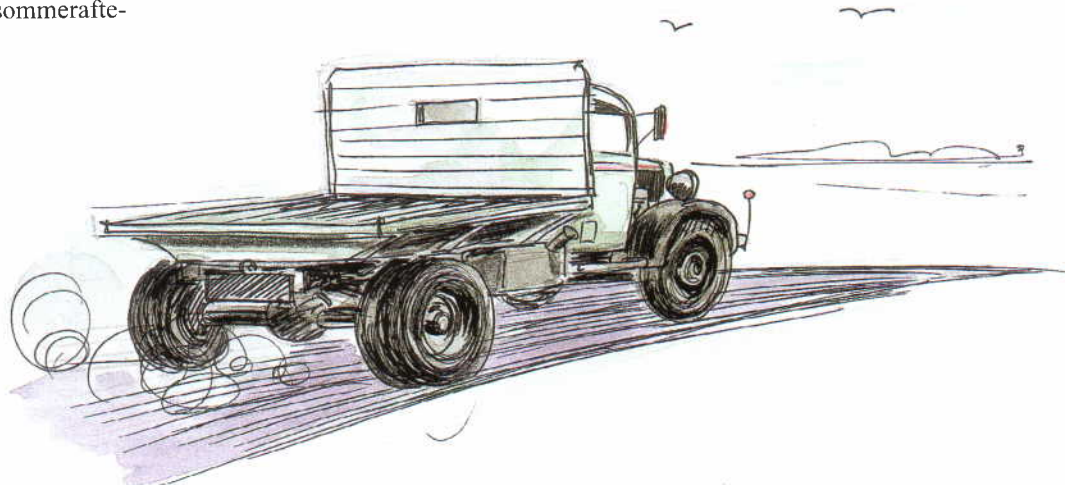
Og så tænker én igen på dækkene. Dæk var jo en mangelvare, nogle lastvogne med tvillingmonterede baghjul kørte faktisk med kun enkeltmontering for at spare på dækkene. Og kørte de så med dobbeltmontering alligevel, så var det med ét godt og ét skidt dæk på hver side. For så at vende tilbage til Bedford'en, så kan man godt forestille sig den på vej ud af byen, ud på landevejen. Farten kommer op, nu er den tom og på vej hjem, og så kommer den op i det høje gear. Men et af dækkene har det ikke så godt, det er slidt helt ind til lærredet, og man hører lastbilen fjerne sig med det evindelige dabdabdab, en lyd, der høres længe i sommeraftenen.

Personbilerne, hyrevognene, varevognene, de var et broget skue. Der fandtes særdeles velbevarede, velpudsede eksemplarer, men der fandtes også de mere moderate eller de meget brugte vogne, og dem så man vel nok aller mest. Netop fordi de blev brugt. Naboen havde en hyrevogn, en Ford V8 1935. Den var sort, og det var ikke en blændende, topgejlet lak, nej den var nærmest mat. Man kunne ikke forestille sig at den skulle sendes til maler for en oplakering. En dag fik den en skade på den ene bagskærm. Den blev rettet op henne hos mekanikeren, og så blev reparationsstedet malet med sort lak fra en lille dåse og med en flad pensel. Sådanne skete det i mange tilfælde, og der har kørt masser af biler rundt med denne form for "eksem". En af byens ostehandlere havde en Ford V8 Fordor 1934, og den brugte han til at transpor-

tere ost i. Historien melder ikke noget om, hvad han brugte bilen til om søndagen, men jeg husker reservehjellet, der sad bagpå. Den var nedslidt, så mønsteret var væk. Til gengæld var der skåret en slags mønster i dækket, pænt var det ikke. Som noget usædvanligt var denne Ford lakeret sølvbronze, ligesom en Opel Kapitän. Men rigtig blank, det var den ikke.

Byens hollandske konsul ejede to vogne, en Packard limousine fra sidst i 30'erne og en Opel Admiral. Han foretrak klart Packard'en. Denne vogn anvendte nogle temmelig store dæk, og disse har været mangelvare sidst i 40'erne, for man så den store bil køre rundt med nogle underlige Heavy Duty typer, der mest hørte til i kategorien lastvognsdæk. Man kan dårligt tænke sig, at konsulen ikke ejede penge til ordentlige dæk.

Jeg ved godt at mange af vore medlemmer har leveret vogntøj til indspilningen af Krøniken, og det er ikke dem, jeg kritiserer. Jeg kan ikke fortænke nogen i at man topgejler og forkromer og hviddækker det bedste, man ejer. Dette må nærmest være en privatsag. Men de der laver filmen, de må have et eller andet, der kan få køretøjerne til at ligne det, der kørte engang. Man kan lave edderkoppespind, skudsår og menneskelige rynker, så må man også kunne lave mudrede egerhjul, støvede og tilstænkede vognsider, nedslidte dæk, eksempletter, vejrbidt/afskallet krom og revnede ruder.





## Dødsdrom-bilen

Af Knud Marker

**Engang for længe siden, i begyndelsen af 1950'erne var det, da var unge menneskers motorkøretøjer alle sammen tohjulede (hvis de havde et sådant).**

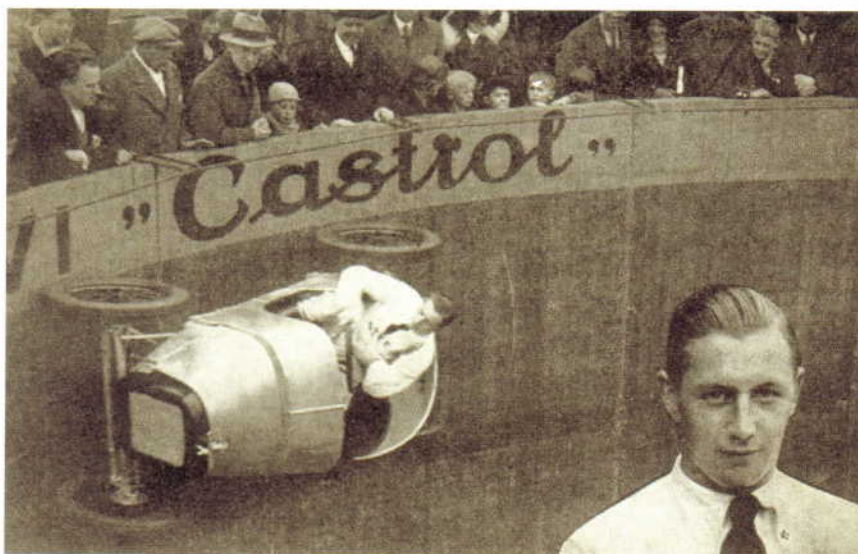
Komfortudstyret på disse maskiner indskrænkede sig til en lille vindskærm fastspændt på styret, og man kørte på sin maskine sommer og vinter; dengang havde man som bekendt rigtige vintre lige fra december til april, tit med femten minusgrader og is og sne alle vegne

Man tog en avis under trøjen og bandt halsbindet op om kasketten og så et par gange rundt om halsen, så var man klar til at møde vinteren – jo, da var der mandfolk til.

OK – indrømmet, det med at være sej var påtvunget os af omstændighederne, at age inden døre drømte vi vel alle om, og som tiden gik kom der flere biler på vejene, sådan en måtte man eje.

Svaret på mine drømme om fire hjul blev en 1931 Austin Seven, det var en sjov lille bil, meget billig i brug, med en frygtløs ung mand ved rattet kunne den godt følge med i datidens trafik, men til at stoppe var der derimod ikke ret god, og lyset i lygterne blændede ikke nogen.

Nå ja, lys! Jeg har en lille trafikhistorie fra 1956, en aften omkring klokken elleve kom jeg kørende fra Nørre Søgade i København og drejede ind på Åboulevarden, midt i krydset udåandede min Seven BUM. Lys og det hele forsvandt, heldigvis var der næsten ingen trafik i gaden (klokken var jo også over elleve). På fortovet kom netop i det samme to stærke politimænd vandrende, flinke fyre var det, skulle det vise sig, de sprang ud på gaden og skubbede vores bil ind til kantstenen og gik så med en spydig bemærkning om gammel smadrekasse, videre hen ad gaden, de skulle passe hvad de var sat til, at se efter at folk opførte sig ordentligt og at skræmme røvere og voldsmænd ud af byen, og det gjorde de godt, København var



*Austin Seven i dromen, men ikke den i teksten omtalte.*

en meget fredelig by dengang. Biler var der ikke mange af, så de holdt ikke i vejen for hinanden.

Jeg kørte i den lille Austin et par år, men så var det tid at få noget lidt nyere, og så måtte den gamle Austin Seven ind at stå bagest i garagen, her var den dog ikke alene, i min begejstring for modellen havde jeg anskaffet et par reservedelsbiler.

En af reservedelsbilerne husker jeg særlig godt. Jeg købte den af en skrot-handler i Skovlunde for 75 kroner, en fin lille bil. Jeg hældte lidt benzin på og kørte den hjem.

Bilen var af den første type med langt chassis, som kom sidst i 1931. Disse biler var udstyret med den gamle motor med starteren inde i vognen og med tanken under motorhjelmen, modellen kaldtes RN og lavedes kun i få måneder. I dag er den temmelig sjælden takket være bl.a. mig, jeg huggede den op, den dukker op senere i denne historie.

Årene gik, det blev 1966, Austin'erne hvilede bagest i garagen og jeg havde fået travlt med andre ting.

Men så en sommerdag hændte noget mærkeligt. Jeg gik i min have og slog græs, pludselig landede et langt bræt på fortovet uden for min havehæk, en lastbil standser for at samle det tabte bræt op.. Jeg kan ikke lade være med at være pædagogisk og går hen og fortæller manden at han må sørge for at surre sit læs ordentligt, det tager han pænt og vi

får en snak, bl.a. om hans læs af brædder.

Det tømmer, som ligger på lastvognen, viser sig at være et samlesæt som, når det bliver sat rigtigt sammen, bliver til en dødsdrom, en 6-7 meter høj tønne hvori modige mennesker så kører rundt på deres motorcykel.

Føreren af lastvognen er motorcykelartisten Erik Hansen fra Sorø, der i en årække har optrådt på markeder i Danmark og Sverige med sin dødsdrom. I samtalens løb fortæller jeg ham at jeg inde i min garage har et par Indian motorcykler, han bliver straks meget interesseret, Indian'eren har altid været dødsdromartisternes foretrukne motorcykel.

Det med Indian motorcykler i dødsdromen oplevede jeg allerede sidst i 1930'erne, da jeg var en stor dreng; jeg husker dødsdromen som et fast indslag i underholdningen ved årets dyrskue i Almindingen. Kørerne stod på en tribune foran dromen med deres Indian, som blev startet op med stort rabalder og en stank af Castrol "R" og andre sære dufte. Det måtte man ind og se, man kom så op på et stillads så man kunne kigge ned i tøndens kant med sin tunge maskine. Tønden flyttede sig flere tommer når han kom forbi.

Nå, men Erik Hansen måtte jo ind og se mine motorcykler, straks får han øje på min Austin Seven og begynder at for-





tælle om en Austin han har derhjemme. Det er en ensædet "racer" som han har købt i Sverige og til at køre i dromen med, men det duede den ikke rigtigt til, i alle fald var han styrtet ned med den og havde brækket armen i faldet.

Dette tilfældige møde endte derfor med at jeg fik en Austin mere i garagen, og Erik Hansen fik en Indian han længe havde ønsket sig.

Da jeg nogle dage senere fik dødsdromraceren ind i min garage, viste det sig at det faktisk var en Dixi, som jo er en Austin Seven lavet på licens i Tyskland, først af Dixi og senere hos BMW, men stadig kaldt Dixi.

Den tyske Austin adskiller sig på besynderlig vis fra sit engelske forbillede, idet dens motor er en spejlvendt kopi af englænderen, dvs. knastaksel og ventiler sidder i højre side, om man har gjort sig så megen ulejlighed bare for ikke at svide tyskernes tæer, det kan jeg ikke svare på.

Min ny Dixi havde et fortøj som det de engelske Ulster modeller er udstyret med, desværre var jeg så fikseret på engelske Austin'er dengang at jeg ikke skænkede en tanke, at BMW også kunne have lavet sådan et lille sportsvogn, det kan jeg godt ærgre mig over.

Jeg havde et godt lager af Austin-dele dengang, og min bil skulle være en Austin, en engelsk Austin, det blev chassiset fra føromtalte RN der kom til at køre med dødsdrombilens karrosseri, det blev monteret med nogle flade fjedre og fortøjet fra den ny bil, og så selvfølgelig en rigtig Austin motor.

Det svenske "tivolikarrosseri" var ganske smart, men også ganske smalt, som nævnt ensædet, det passede på det korte 29/30 Dixi chassis, men da mit RN chassis var af den lange type og min nye sportsvogn gerne skulle have plads til to passagerer kunne jeg nok se at karrosseriarbejde forestod.

Gassvejsning var ikke min stærke side dengang, men arbejdet skulle jo gøres; jeg anskaffede gas og brændere og gik i gang.

Karrosseriet blev flækket på langs og en tyve cm. pladestrimmel svejset imellem de to halvdele, længden blev justeret, og så blev kunstværket monteret på



*Her tager jeg afsked med min dejlige Austin racer – den er på vej til Fyn.*

chassiset, men kønt blev det først efter at jeg fik placeret et par kg. Plasticpadding her og der.

Jeg er blevet fortalt at en senere ejer af min bil hævder at han har lavet vognens karrosseri, når jeg tænker tilbage på den fuskrestaurering jeg præsterede, vil jeg såmænd ikke tilbagevise en sådan påstand, men min "Ulster" blev malet rød, fik monteret et udstødningsanlæg på siden af karrosseriet og lys og lygter, og det var en ganske smart vogn.

Tiden var kommet hvor den skulle til bilinspektionen for at blive godkendt til at køre på landevejen. Da jeg ankom til synshallen i Herfølge stoppede alt ar-

bejde ved synet af dette mærkværdige køretøj. Jeg fik bilen godkendt på en betingelse, at jeg lavede en afskærmning af udstødningsrøret, man ville ikke risikere at der gik ild i mit frakkeærme.

Jeg kørte i bilen i tre sæsoner og kørte mange kilometer, den var i Ringkøbing og den var i Sverige og mange andre steder, men min familie fik mig efterhånden overbevist om at jeg så komisk ud i sådan en lille træsko, og så blev den solgt, en mand fra Vestfyn købte den, hvor min dødsdrombil befinder sig i dag ved jeg ikke, men jeg håber den har det godt, og det var så den historie.



*Dødsdrombilen som den først så ud, første tur på landevejen.*



## En Humber Flat Twin 1922 som vil på gaden igen

Af Stig Emcken

**Denne historie begyndte for 4 år siden og er næsten for god til at være sand, men kære læsere "Det er ganske vist", fra ende til anden.**

Om foråret i 2000 blev jeg kontaktet af DVK-medlemmet Lars Cramer, som fortalte, at han til Brønshøj Lokalhistoriske Museum havde fået indleveret en motorcykel. Denne motorcykel, eller rettere dette stel med hjul, skærme, styr med alle greb, sadel, manglede det væsentligste; nemlig motor, gearkasse og tank. Lars Cramer ville gerne vide, hvad det var for en motorcykel.

Relativt hurtigt fandt jeg ud af, at motorcyklen var en HUMBER årgang 1922 model 4½ HP Flat Twin. Denne model er ret sjælden, og jeg kender kun til en anden tilsvarende motorcykel i Danmark, som for øvrigt blev solgt til Sverige for ca. 10 år siden.

Da Lars ikke var interesseret i halve genstande til udstilling på museet, blev Lars og jeg et årstid senere enige om en byttehandel. Jeg gik derefter straks i gang med at eftersøge de manglende dele i England, Australien og New Zealand.

Den person, som i sin tid indleverede Humber'en, blev kontaktet, men han ville kun fortælle at den var fundet hos

en ældre dame i Islev. Det var helt umuligt at få oplyst adressen. Så al videre søgning efter dele ad den vej måtte opgives.

Jeg fik sat annoncer i engelske blade, og ret hurtigt efter fik jeg kontakt med en englænder, som oplyste, at han lige havde solgt sådan en motor til en franskmænd. Denne manglede det sidedæksel, hvori olie-pumpen sad. Motoren var i meget dårlig stand, men den var bedre end ingenting. Efter flere samtaler indvilligede franskmænd i at sælge motoren, hvis han blot fik det nævnte sidedæksel.

3 uger før jul i 2003, nærmere bestemt en søndag formiddag, ringer DVK-medlem Poul Jensen fra Møn og fortæller følgende historie.

"Stig, i går aftes var jeg inde og besøge min datter på Frederiksberg, og da de har småbørn o.s.v. går jeg ned på gaden for at ryge. Da det er koldt beslutter jeg mig for at hente min hue i bilen, som står parkeret, lidt væk fra hvor hun bor, og på min vej derhen passerer jeg en affaldscontainer".

"Det er godt nok mørkt, men noget stikker mig i øjnene, og jeg rager ind efter det. Ud tager jeg en motorcykel benzintank af den gammeldags flade

type. Frem med lighteren og ganske rigtigt, flere dele, karburatorer, boldhorn, svinghjul, et sidedæksel, ventilhuse, et motorcykel trinbræt, værktøjs-sidetasker, en bilstartmotor og hjulkapsler til en CHANDLER.

Resten af familien kaldes til og med lygter søges der videre i containeren.

Jeg ved ikke, om jeg har fundet alle dele, så Stig, jeg foreslår at du kører ned og kikker efter i dagslys.

Hvad står der på tanken Poul?

Humber, svarer Poul.

10 minutter efter er jeg ved containeren og fandt her et udstødningsrør og et ventilhus.

Da jeg står med ventilhuset i hånden, siger jeg til mig selv "det har du set før" - tilbage til hjemmet, frem med Humber motoren. Ventilhuset passer korrekt på motoren. (Humber flat twin motoren har løse ventilhuse).

Så gik det stærkt, jeg ringede til Poul.

"Poul, hvor mange ventilhuse har du fundet?"

"3 stk., men jeg ved ikke til hvilket bilmærke"

Bil! Det er ikke til nogen bil, de passer til min Flat Twin Humber motorcykel, og jeg står med det 4. ventilhus her i hånden - det samlede jeg op i containeren.

Jeg blev nødt til at ringe til vedkommende, der i sin tid indleverede motorcyklen til museet, heldigvis var han hjemme.

Erik, jeg kommer lige fra gennemsyn af en affaldscontainer, som står et sted på Frederiksberg. Har du hentet min Humber på Frederiksberg?

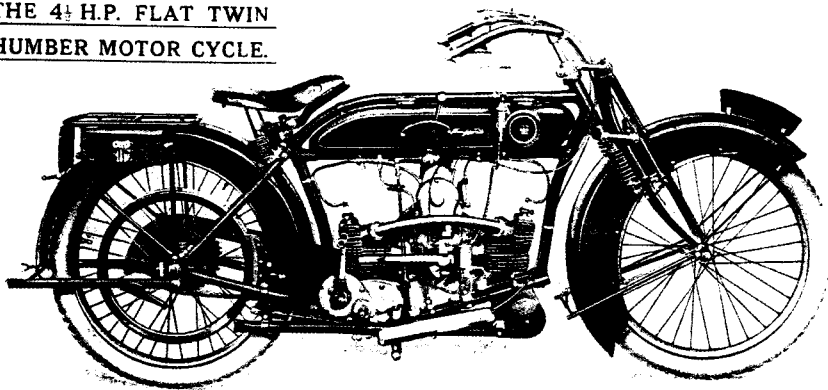
Ja, i ejendommens på hjørnet af Niels Ebbesensvej og Lykkesholms Alle.

Så kan jeg oplyse dig om at jeg har lige samlet dele op af en container, som står på det selv samme hjørne.

Hvorfor ville du for resten ikke oplyse mig om det tidligere?

Fordi det fortaltes at han også havde en CHANDLER bil, og den ville jeg ikke

### THE 4½ H.P. FLAT TWIN HUMBER MOTOR CYCLE.



Showing Carburettor, Kick-starter and General Controls. Price £110  
"ALL-WEATHER" FINISH SUPPLIED TO ORDER WITHOUT EXTRA CHARGE.

For conditions of sale see Pages 11 & 12.





have, at du skulle vide noget om, men jeg vidste heller ikke, at der lå flere motorcykeldele.

Nu var det, at jeg fik sved på panden, klokken var hen ad 14:00, og det ville blive mørkt senest kl. 16:00. Containeren var helt fyldt og jeg (formodentlig også Poul) havde kun set i toppen. Kunne containeren i bunden gemme den manglende motor og gearkasse og måske andre dele?

Heldigvis har man venner i Veteranmotorcykelklubben, så indenfor 30 minutter var Lars Klitgaard og Hans Olsen fremme, og nu blev hele containeren tømt. – ho...kæ... et svineri. Jeg tror, at det den container indeholdt, var alt lige fra gamle potteplanter, jord, isoleringsmaterialer, maling, gamle madrasser, madrester, møbler – find selv på mere, det var der garanteret.

Tømningen af containeren gav nu ikke det store resultat. Vi fandt nogle benzín- og olierør samt 8 stk. glasnegativer, men ingen Humber motor eller gearkasse. Det vigtigste var nu også, at jeg fik kikket efter.

Det fantastiske er, at dele som oprindeligt sad på min Humber, nu har fundet tilbage til Humber motorcyklen igen. Den har igen fået sin originale tank og det sidedæksel, som jeg ikke kunne få med til motoren, fordi franskmændene skulle bruge det. Ydermere har jeg nu den originale karburator, indsugnings-

manifold, svinghjul, ventilhuse og stempler. Alle sammen dele som med et gjorde, at min i England fundne motor nu kunne gøres komplet og brugbar.

Er det ikke forunderligt; man kommer i besiddelse af en interessant gammel ukomplet motorcykel uden historie, at Poul fra Møn tager til København for at besøge sin datter, en loft- eller en kælderrydning netop har fundet sted, at

Poul bliver sendt på gaden for at ryge og at han får øje på en affaldscontainer? Endelig at Poul ringer til mig – lige netop mig. Han vidste da godt at jeg havde Humber motorcykler, men han kunne da ikke vide at jeg netop havde denne motorcykel.

Man bliver helt bekræftet i sin barne-tro.

Nu mangler jeg kun gearkassen og gearskiftesystemet, så er motorcyklen 99% komplet. Humber'en har også fået en historie, idet jeg fik at vide at den oprindelige ejer hed Helstrøm og boede på Niels Ebbesensvej.

Men hvad med Chandler bilen? Er der nogen som kender til den bil? Hvis ja så har Poul Jensen 2 hjulkapsler til dig, som hentede bilen. I så fald, lå der nogle motorcykeldele, evt. et krumtaphus eller gearkasse? Hvis ja så er det sikkert til en Humber Flat Twin motorcykel og så hører jeg gerne fra dig.

Husker du de 8 glasnegativer som blev fundet, da containeren blev endevendt? Her skal du høre, hvad der kom ud af den historie.

## Stanley Steamere i Danmark

Af Per Nielsen

**Stig mødte jeg til Styrkeprøven i Ringsted 2003, hvor jeg medbragte min ikke kørende Stanley. En aften et halvt år senere ringede han mig op og fortalte, at han havde fundet nogle gamle glasdias, hvor der nok var et med en Stanley på. Dem ville han gerne vise mig.**

I samlingen af glasdias var der 5 med motiver af dampbiler eller dele fra dem. Kun de er beskrevet her.

Jeg vidste ikke straks hvor spændende disse dias var. Det gik først op for mig, da jeg fik hjælp til analyserne på det eminente website for dampdrevne biler [www.stanleysteamers.com](http://www.stanleysteamers.com).

**Det 1. dia: Mathiesen og Ernst**

Stanley producerede dampdrevne køretøjer 1898-99 samt i perioden 1902-25. I 1919 indeholder deres forhandlerliste en dansk forhandler: Nordisk Elektrisk Apparatfabrik, St. Kongensgade 63. På forhandlerlisten fra 1922 figurerer navnet Mathiesen & Ernst, Odensegade 24. Mathiesen kommer jeg tilbage til senere. Glasdiapositivet måler 85x85 mm og kan have været anvendt i en biograf som reklame før forestillingen. Positivet er monteret mellem 2 glasplader som andre biografreklamer fra perioden. Det er monteret af Kongsbak & Cohn, et firma som var efterkrigstidens københavnske fotohandler nr. 1, beliggende på Strøget. Stanley køretøjet på reklamen er en model 735 fra perioden



## KØR "STANLEY" DAMPVOGN OG · DE · VIL · ALTID · UNDGAA:

MAGNET · OG · KARBURATORFORSTYRELSE

KOBLING · OG · GEARSKIFTEN

+++ KULILTE +++  
FORGIFTNINGER

TILSØDEDE  
T·ENDRØR

ENERVERENDE  
MOTOR-VIBRATIONER

ODENSEGADE 24  
TELEFON: ØBRØ 5501

MATHIESEN OG ERNST  
INGENIEURER

FORLANG · DEMONSTRATION

1920-23. Kanten i torpedoen mellem hængslet i "motorhjælmen" og forruden forsvandt i 1923 med modellen 740.

Med en vis dramatik viser reklamen de daglige problemer, som førere af Stanley køretøjer slipper for. Argumenterne findes i Stanley fabrikkens tryksager fra den tid. Men illustrationen er dansk. Læg mærke til at nummerpladen er "K 16".

I denne periode har Stanley fabrikken det svært. Konkurrencen fra de benzindrevne biler er stor. Den vibrationsfri køreoplevelse står ikke mål med de 20-30 minutter det tager at starte bilen op fra kold. Syngetonen fra brænderen samt den relativt støjende og svinende daglige vedligeholdelse af kedlen er også medvirkende til det svigtende salg. Tiderne for bilindustrien er ellers gunstige, men i 1926 må Stanley fabrikken lukke.

### Det 2. dia: 44 Hunt Street

Fotoet er taget på Stanley fabrikken, 44 Hunt St., Watertown, Massachusetts, hvor Stanley køretøjerne blev monteret. Nu er dette jo en artikel om biler, men bygningen er også speciel for tiden. Den er støbt i beton med understøtninger af træ og konstruktionen er en af de første af denne type i USA. Der er monteret sprinkleranlæg i loftet, som også er usædvanligt for denne periode, og endelig kan man ane en rørradiator under det første vindue.

Chassiset i forgrunden er model 728 fra 1916 eller model 725 fra 1917. Det ses ved, at ratstammens øverste del ikke har beslag til fastgørelse af karrosseri-

et. Kedlen ses tydeligt bag kondensatoren forrest på køretøjet. Det lange rør lige under chassiset er varmeveksleren, som opvarmer fødevandet til kedlen med retur-dampen fra maskinen. Kassen under varmeveksleren indeholder smøremiddelpumpe, vand- og brændstofpumper, alle drevet via en stang-krumtap forbindelse til bag-

akslen. På chassiset, netop bag det forreste i fotoet, kan man se et horn med gummibold og et midlertidigt sæde. Det færdige køretøj var forsynet med elektrisk horn. Dette tyder på at chassiset er prøvekørt. Lige over kedlen ses en rørspræl. Den tjener til forvarmning af brændstoffet og findes ikke på de senere modeller. En anden detalje som er speciel for denne årgang er, at instrumenterne er monteret direkte på brandvæggen til kedelrummet. De senere modeller havde instrumenterne monteret på et panel foran brandvæggen.

Hvor mange chassis er der på fotoet? Prøv at tælle dem før du læser videre.

Der er 8 synlige ratkranse. Det sværeste at se er det som lige stikker ud bag den forreste søjle. Yderst til højre kan man se 3 dæk på stribes, som indikerer et niende chassis. For at kontrollere om der var plads til det 9. chassis tegnede jeg dem alle op i forhold til hinanden. Skitsen viste at der var plads til alle 9 samt yderligere et. Men havde der været 10, skulle endnu et rat have været synligt mellem rat nr. 3 og 4 fra venstre. Så slutresultatet må være 9 stk. (mvh. Sherlock).

Der findes kun endnu et kendt foto fra Stanley fabrikken. Det findes på Tekniska Museet i Stockholm.

Billedet er taget fra samme sted nogle år senere. Dette billede viser en mand som poserer foran et chassis under montage.

### Det 3. dia: Roskilde Kro

Det tredje dia viser en 1916 Stanley touring model 725 foran en hvid bygning. Over bygningens indgangsparti står der "Roskilde Kro". Fotoet er et spændende bevis på at der faktisk blev solgt "Stanley Steam Cars" i Danmark.

I 1915 gik Stanley over til stålramme. Akselafstanden øgedes til 130" og der blev monteret en kondensator i stedet for den karakteristiske "coffin nose". Kondensatoren skulle nedsætte vandforbruget således at der kunne køres 150-250 miles pr. vand-optankning. I denne periode dalede antallet af heste på vejene og dermed også antallet af aktive vandtrug. Kondensatoren blev tilføjet for at efterkomme kundernes ønsker om ikke dagligt at skulle fylde vand på. Men konstruktionen var ikke uden børnesygdomme. Det kostede mindst 10-15% af trækraften at spare på vandet. Endvidere tillod den smørolie fra maskinen at passere tilbage til kedlen, hvor den brændte sig fast på røgrørene og reducerede derved kedlens levetid.

Frem til 1919 havde Stanley V-formede kondensatorer, som tydelig ses på fotoet "Roskilde Kro". Køretøjet har også egerhjul, som var ekstraudstyr. Nummerpladen på fotoet er desværre ikke tydelig. Nummeret kan være K76, K46 eller K16. I nummerbogen fra 1917 in-

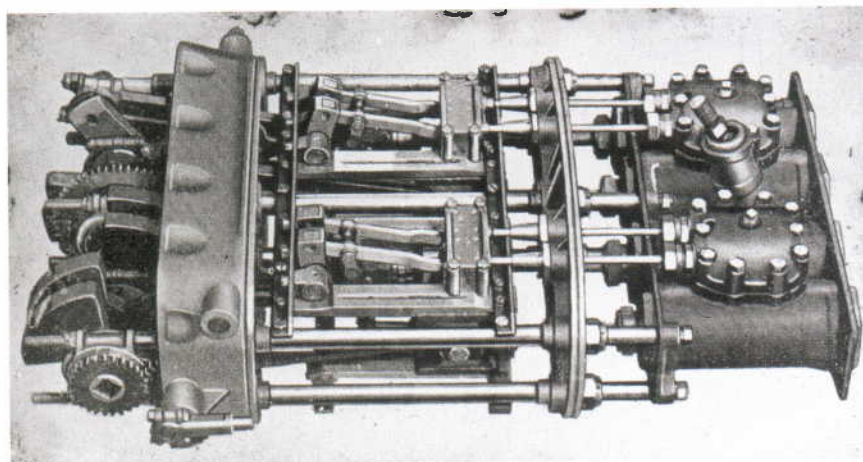






dehaves K16 af Arkitekt Åge Mathiesen. Kan det være den samme person, som senere forhandler Stanley sammen med Ernst? Det er nok ikke et tilfælde, at nummerpladen på reklamen også er K16. En nummerbog for 1918 kender Dansk Veteranbil Klubs arkiv ikke, og i nummerbogen for 1919 er K16 ude af brug igen. Dette skyldes sandsynligvis, at Åge Mathiesen er blevet ejer af et køretøj med nummeret K9. Bag Stanley køretøjet anes en Elleham motorcykel med det karakteristiske stel. Formanden for Ellehammerklubben fra 1907-8 til langt op i trediverne var ingen ringere end hr. Åge Mathiesen. Selv samme Åge Mathiesen var også stifter af, og formand for FDM i mange år. Nummerpladen K9 sidder i dag på Stig Emckens Buick fra 1910.

De sidste dias i denne fortælling er foto af tryksager, hvor rasterne tydelig ses.



Men de hører med til historien, da de alle omhandler dampkøretøjer. Ejeren af disse dias har haft et indgående kendskab til dampbiler.

#### Det 4. dia: En Gearless dampmaskine

I 1921 kommer det nye mærke "Gearless" på det amerikanske marked, trods dalende interesse for dampdrevne køretøjer. Det mekaniske design var ganske originalt. Hvert baghjul drives direkte af hver

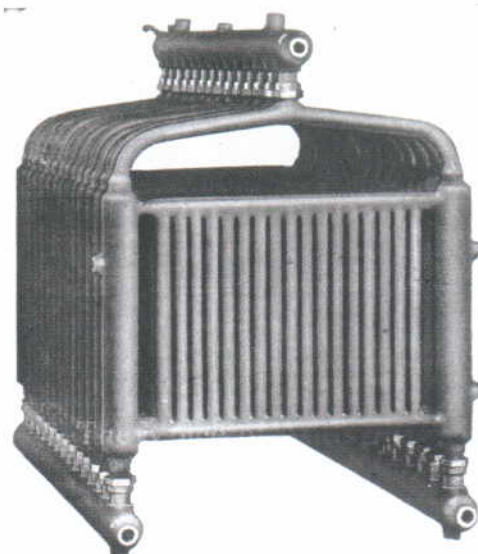
sin to-cylindrede dobbeltvirkende dampmaskine. Cylinderdiametere er 3", og slaglængden er 6". Drivaggregatet i en Gearless er således uden differentiale og uden gear. Ulempen ved denne konstruktion er, at vognen har en tendens til at vrikke fra side til side under høj belastning, dvs. når der køres op ad bakke. Maskinen ligger vandret, som vist på fotoet. Gearless angav at køretøjet med 25 gallons vand i tanken vejede 2.600 pounds (knap 1200 kg), og at den kunne køre 70 mph. med et damptryk på kun 210 psi. Men dette er nok en anelse optimistisk. Til sammenligning er arbejdsstrykket på en Stanley fra denne årgang næsten 3 gange højere: 600 psi til en 2 cylindret dobbeltvirkende 4"x5" maskine med ca. 11% mindre stempelareal end Gearless. Stanley opgav ikke tophastighed, men den kan kortvarigt komme op på ca. 50 mph. En Stanley touring vejer ca. 400

kg. mere end en Gearless. En af årsagerne til at Gearless var lettere end Stanley var de forskellige kedelkonstruktioner. Stanley'en var forsynet med en røgrørskedel, som var wireviklet for at spare vægt på kedelsvøbet. Men vægten nåede alligevel op på 150-180 kg. afhængig af størrelsen, og her til kommer de ca. 30 kg. vand i kedlen. Gearless' kedel var lettere og indeholdt mindre vand. Konstruktionen ses på det sidste dia.

#### Det 5. dia: Gearless kedel

Gearless' kedelkonstruktion er også speciel. Den er inspireret af dampbilmarkedets mest avancerede konstruktioner på den tid "The Detroit Doble". Kedeltypen kombinerer de bedste egenskaber fra hhv. røgrørskedlen (som i Stanley) og "flashboiler" (som f.eks. i White). En "flash boiler" er en kedel som er konstrueret som et langt rør, hvor vandet pumpes ind i den ene ende og dampen udledes i den anden ende. Anbringelse af både fødevandsindtag og dampudtag på denne Gearless kedel er endog bedre end Doble konstruktionen. Eventyret Gearless sluttede brat i 1923 da alle 4 ledende medarbejdere blev sigtet for bedrageri. De forsøgte at sælge aktieoptioner i firmaet, som der ikke var dækning for.

Så kære Poul Jensen, tak for at du var vågen den dag på Frederiksberg. Det kom der en fin historie ud af og den er "ganske vist".





# Oldsmobile Ninety-Eight Starfire convertible 1955

Tekst og foto: Hans Pedersen

Lad mig sige det med det samme. Jeg har set mange køretøjer i tidens løb, skrevet om mange køretøjer, og jeg er blevet mere end fascineret mange, mange gange gennem årene. Det kan være på grund af køretøjet, det kan også være på grund af historien om køretøjet. Det er ligegyldigt, om det drejer sig om en motorcykel, en kabinescooter, en Goggomobil eller en Oldsmobile årgang 1955. Jeg har set projekter, som efter min mening burde have været opgivet på forhånd, men som er endt med at blive perler af første klasse. Det er ofte helt utroligt, og månedens køretøj Oldsmobile Ninety-Eight Starfire fra 1955 er netop en helt utrolig historie.

Bilen fremstår så original, så smuk, så



fejlfri, så imponerende at jeg næsten mister pusten, og det skal der ellers meget til. Grunden er først og fremmest at bilen faktisk var et vrags, da Mogens Brøcher i Almind ved Viborg fandt den ved en autoophugger i det sydlige Jylland. Se på billederne hvor medtaget den var. Hvordan kunne den blive til bil igen?

Og på en skøn sommerdag i 2003 har jeg sat kursen mod Almind. Jeg skal besøge Mogens Brøcher og se hans

fantastisk flotte Oldsmobile, og som sædvanlig spørger jeg mig selv: Hvordan var det lige med Oldsmobile dengang?

Historien om Oldsmobile har været beskrevet udførligt i Veteran Tidende i april 2001, så jeg vil gøre det kort.

Der var virkelig fart på fra begyndelsen, vi skal over 100 år tilbage i tiden, vi skal naturligvis til USA, nærmere betegnet til Lansing og Detroit.

Manden var Ransom Eli Olds, født i 1864, død i 1950. Han er den eneste person, som har fået 2 kendte bilmærker opkaldt efter sig, nemlig Oldsmobile og Reo, sidstnævnte naturligvis efter sine forbogstaver. Olds var søn af Pliny F. Olds, en læsesmed som stammede fra England, og som arbejdede







for sin far i 1880'erne og 1890'erne, da firmaet ekspanderede og begyndte at fremstille dampmaskiner samt messing- og jernstøbegods. Ransom E. Olds første bil var et 3-hjulet dampkøretøj, som han byggede allerede i 1887 og som i 1891 blev efterfulgt af en 4-hjulet dampbil.

Der var tale om rene eksperimenter, ligesom de senere el-biler han byggede i midten af 1890'erne.

I 1895 eller 1896 tog han patent på en forbrændingsmotor, men da han ikke ønskede at være en potentiel risiko for faderens firma P. F. Olds & Son, søgte han økonomisk støtte for at kunne grundlægge et nyt firma, som skulle fremstille automobiler med hans forbrændingsmotor.

Olds Motor Vehicle Company blev stiftet den 21. august 1897, men i hvert fald én bil var allerede blevet færdig året før, og i 1897 blev der formentlig fremstillet mindst 4 biler. Disse biler var 4 personers monteret med en 1-cyl. motor på 5 hk. Tophastigheden var ca. 30 km/t. En af de personer, der havde investeret penge i hans firma, foreslog ham at flytte fra Lansing til Detroit, hvor det var lettere at få arbejdskraft og hvor der også var flere kunder. I maj 1899 blev der dannet et helt nyt firma, Olds Motor Works. Olds selv indskød 400 dollars, og tømmermillionæren Sa-



muel L. Smith indskød de resterende 199.600 dollars.

Omgående begyndte Olds at arbejde på en række bilkonstruktioner, men desværre opstod der en ildebrand, og alle prototyper brændte bortset fra en enkelt. Alt dette skete i marts 1901. Den overlevende bil blev lanceret i sommeren 1901 som Oldsmobile model R. Tidligere havde hans biler blot heddet Olds. Allerede inden branden havde Olds og hans bestyrelse besluttet sig

for at satse på runabout-modellen. På grund af det afrundede forbræt blev modellen senere kaldt Curved Dash. Bilen havde en liggende 1-cyl. motor på 1565 ccm, 4,5 hk, 2-trins planetgear og kædetræk, som jo var ganske almindeligt på den tid. Ofte bliver netop den bil omtalt som verdens første masseproducerede bil. Motoren blev i øvrigt leveret af brødrene Dodge, der senere selv begyndte af fremstille biler.

Oldsmobile – Curved Dash – så noget







spinkel ud, men for at vise dens holdbarhed kørte Whitman og Hammond en historisk køretur fra San Francisco til New York, en tur på 1017 km. Den varede 7 dage.

Ransom E. Olds var en stædig person, og han ville meget nødigt ændre på sine konstruktioner. Olds forlod i protest firmaet i januar 1904. Han ville ikke være med til at fremstille større og dyrere biler. Inden året var omme havde han dog oprettet et nyt firma med navnet Reo. Det kan tilføjes, at fra 1906 og til 1917 blev der hvert år solgt flere Reo biler end Oldsmobile biler.

Tilbage i 1903 til 1905 var Oldsmobile den største bilproducent i USA, men Henry Ford var jo lige på trapperne . .

I november 1908 blev virksomheden købt af William C. Durant for 3 mill. dollars, hans andet skridt mod etableringen af General Motors. I de efterfølgende år kom der virkelig mange nye modeller frem, både med 6- og 8-cyl. motorer. Under 1. verdenskrig fremstillede Oldsmobile rullende feltkøkkener og Liberty flymotorer.

I 1929 var Oldsmobile på en 9. plads blandt de amerikanske mærker, og indenfor familien General Motors var Oldsmobile det 4. største mærke efter Chevrolet, Pontiac-Oakland og Buick. Oldsmobile fik i 1934 hydrauliske bremses og uafhængig forhjulsaffjedring med knæled, og i 1935 fik modelerne nye karrosserier med det Fisher kaldte "turret top", d.v.s. at karrosseriet havde et tag presset helt op i stål, stadig over en ramme af træ og metal.

Allerede i 1937 kunne Oldsmobile leveres med automatisk gear. Gearkassetypen blev kaldt Hydramatic, og så tidligt som i 1941 blev 50% af bilerne solgt med automatgear. I 1949 var det 90% med automatgear.

Den store nyhed i 1949 var, at man genindførte V8-motoren, den nye Futuramic Rocket, en skøn motor, og nu nærmer vi os hastigt månedens køretøj.

Den er så amerikansk, som man overhovedet kan forestille sig. Mogens bager bilen ud af garagen. Garagen er stor, thi bilen er stor, rigtig stor. Noget af det største man kan forestille sig. Jeg ser fotos fra dengang Mogens fandt bilen på huggerpladsen, og jeg må kigge en ekstra gang. Er det virkelig samme bil?, Jo, den er god nok, og jeg pudser mine briller og stiller skarpt. Et eller





andet må jeg vel kunne påpege. Jeg kigger på det store karrosseri, jeg kigger på alle samlinger, på alle lister og på alle håndtag. Motorhjelmene bliver åbnet, og jeg kigger i alle hjørner.

Overalt fuldstændig som fabriksnyt. Jeg kigger på skruer, bolte og spændebånd, alt er som fabriksnyt. Jeg kigger på indtræk, sæder og måtter, alt er fortsat som fabriksnyt. Jeg må ned på alle fire, jeg må kigge ind under bilen, men også her er alt som fabriksnyt. Det er en model Ninety-Eight (98), hvilket er topmodellen med den store motor.

Af andre varianter i 1955 kan nævnes:

Super 88 2-dørs sedan

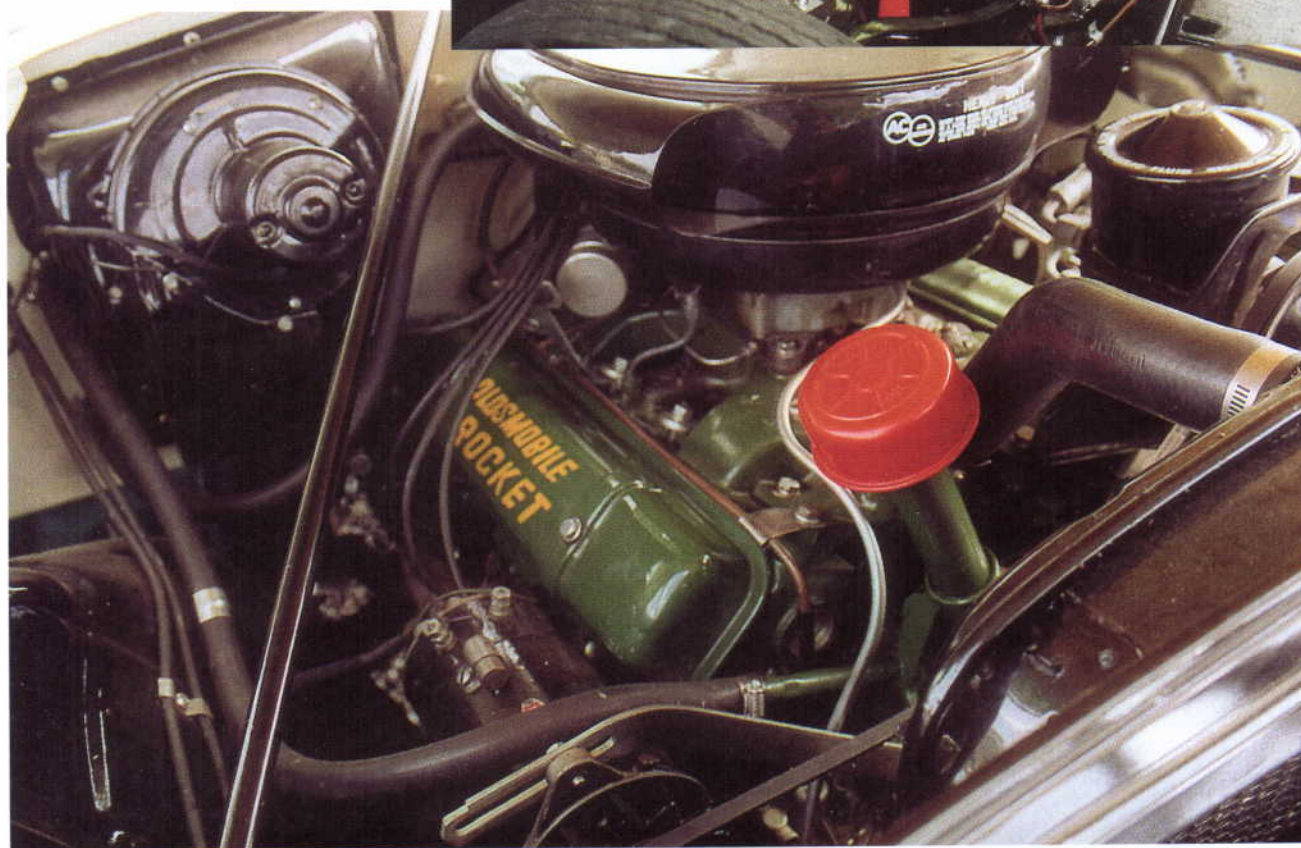
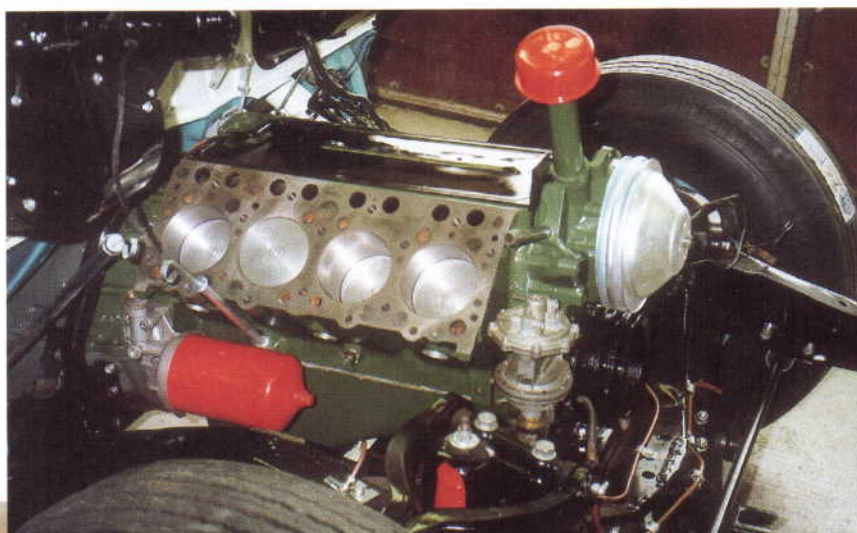
Super 88 2-dørs holiday coupe

Super 88 2-dørs convertible coupe

98 4-dørs sedan

98 de luxe 2-dørs holiday coupe

Bilen kom som ny til Danmark, formentlig som ambassadebil. Ejer nr. 2 var et filmselskab, og bilen har deltaget i 2 film. Ejer nr. 3 var N. P. Klint-Jørgensen i Nyborg, som i øvrigt lever endnu. Ejer nr. 4 var et firma i Nyborg. Bilen har ikke været indregistreret siden begyndelsen af 1970'erne, hvor den blev hensat i en garage.







På et tidspunkt står bilen i garagen sammen med en Ford V8 fra 1936. Uheldigvis bliver der stormvejr, og garagens mur vælter ned over de to biler, og de bliver erklæret totalskadet.

Mogens og hans far køber de to biler af forsikrings-selskabet og et kæmpe arbejde går i gang, og resultatet ser vi her. Det har været et kæmpe arbejde at renovere bilen. Den har været fuldstændig adskilt i atomer, og Mogens var så heldig at finde en fin ramme til forruden. Den gamle var helt knust, og kunne ikke repareres. Sæderne har været smadrede, og Mogens har måttet fremstille nye stålstel efter de gamle. Alt er fremstillet helt originalt.

Motor og automatgearkasse blev for god ordens skyld renoveret. Renoveringen af bilen foregik fra 1997 til 1999, så der er virkelig blevet arbejdet.

#### Tekniske specifikationer:

Længde	5395 mm	4555 mm
Bredde	1988 mm	1765 mm
Højde	1506 mm	1396 mm
Akselafstand	3200 mm	2700 mm
Egenvægt	2050 kg	1325 kg
Sporvidde	1499 mm / 1474 mm	1500 mm

#### Til sammenligning: Peugeot 406

Motor	V8 motor, vandkølet, topventiler, 324 cubic inches	
Slagvolumen	5314 ccm	
Ydelse	202 hk	
Gearkasse	automatic	
Transmission	baghjulstræk	
Bremser	tromlebremser med servo	
El-system	12 volt	
Dækstørrelse	8.00 x 15	

Pris i 1955 på indkøbstilladelse kr. 67.175,00, dollarpræmiering kr. 75.495,00



#### Priser til sammenligning:

Mercedes 180 kr. 21.960,00 på indkøbstilladelse og kr. 28.968,00 på dollarpræmiering.

VW 1200 kr. 9.610,00 på indkøbstilladelse og kr. 13.410,00 på dollarpræmiering.

Som det ses af nævnte priser var Oldsmobile en kostbar bil, hvorfor der heller ikke blev solgt mange eksemplarer her i Danmark.

I dag eksisterer bilmærket Oldsmobile ikke mere, idet General Motors i 2001 besluttede, at mærket skulle ophøre. Oldsmobile-eventyret varede således i ca. 100 år.



Tak til Mogens Brøcher for fremvisningen af den flotte bil







## Besøg af Bugatti

Sidste sommer observerede Hans Jørn Storgaard Andersen et usædvanligt bilbesøg på parkeringspladsen ved vikingeskibsmuseet i Roskilde. Han fotograferede bilerne og glemte dem så – men er nu kommet i tanker om dem og har sendt billederne til VT.

Der står Bugatti på køleren af begge biler, de har engelske nummerplader og mere ved vi ikke. Bilerne var parkeret uden nogen form for opsyn – typisk engelsk.







# Store indvielsesdag



Fotografier af Ole Callesen, Svend Carstensen, Rikke Frausing, O.E. Riisager.

Man har vel lov til at sige at Store Indvielsesdag 1. maj blev et brag af en succes. Det indviklede arrangement med aftaler med myndighederne og opstillingen af de flere hundrede biler og motorecykler 6 steder i København klappede perfekt og der var god stemning blandt både deltagere og tilskuere.

Politiet havde på forhånd meddelt at det ikke havde tid til at beskæftige sig med os, og hvis der nærmede sig en motorcykel-betjent var det tydeligt også kun af nysgerrighed. Vi klarede os glimrende uden hjælp.

Eneste kontakt med en 1. maj-demonstration oplevede de der stod på Christiansborg Slotsplads, da der kom et utroligt støjende optog fra Christiania forbi. Og heldigvis netop forbi. To ungmøer skilte sig ud og løb hen og spurgte om de måtte få en køretur. Det kunne jo ikke lade sig gøre, og de nåede til fods tilbage i det sneglende op-



tog. På ryggen af begge stod IDIOTI – hvem det så var møntet på?

Under denne episode var der et vist politiofbud, men det var ikke os der gjorde det nødvendigt.

Med ganske få undtagelser kom alle deltagere for egen kraft og uden at være til gene for den øvrige færdsel til Nærum, hvor dagens eneste mikroskopiske dråber regn faldt. To Nimbus-kørere demonstrerede solidaritet, da den enes maskine løb tør for benzin og den andens kører skubbede kammeraten en kilometers penge til nærmeste tank ved at sætte en fod på den andens fodhviler. Elegant, om end ikke helt reglementeret.

Også parkeringen i Nærum gik udmærket. Inden døre var der rigeligt med fadøl og lokalt fremstillede sandwich til alle, men de fleste fornemmede forhåbentlig også sensationen: At det i sidste øjeblik var lykkedes at få klubbens levendegjorte bomærke,





Hammel-bilen, til låns fra Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Takket være en million-garanti, som Ole Sommer spontant havde stillet for at opfylde kravet fra Danmarks Tekniske Museum. Han hentede også personligt Hammel-bilen på sit fejlblad, assisteret af sin chefmekaniker.

Også vores egen Swift blev hentet i Helsingør og får nu sin faste plads i Nærum. Inde i byen var den opstillet på Axeltorv, hvor dens behersker, Iver Jensen, kærligt pudkede dens messing og til sidst demonstrerede uanede armkræfter under behandlingen af dens håndsving, inden også den kørte til Nærum.

Formand Claus Frausing bød velkommen og mindede om at det er mindre end to år siden bestyrelsen fostrede tanken om det samarbejde med Ole Sommer, der nu er resulteret i den ny bygning til Sommers museum og hjemsted, mødelokale og bibliotek for

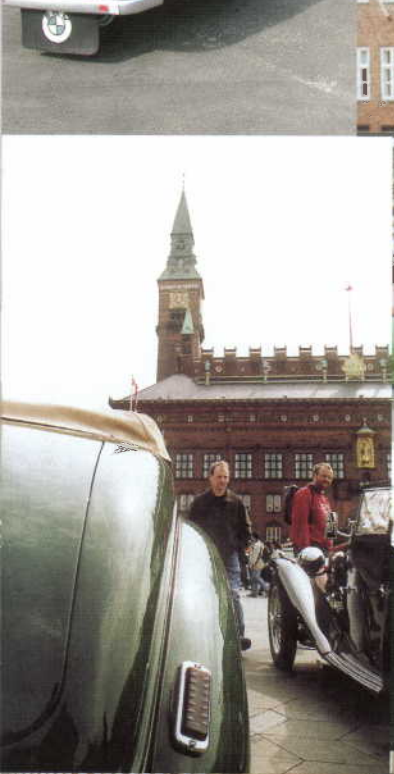
os. Ikke alene velkommen til i dag – også velkommen til en ny og spændende fremtid, sagde Frausing. Han sluttede med at oplyse at Dansk Veteranbil Klub har lavet endnu en handel med Ole Sommer. Han syner og indregistrerer sin gule Bradford ladvogn fra 1947 og den får opbygning med presenning. Vi kan bruge den til reklame ved forskellige arrangementer blot ved at betale halvdelen af driftsomkostningerne. Formanden overrakte som gave til Ole Sommer en Jaguar-figur med en plade med inskription.

Den blev Ole Sommer rigtigt glad for, og han udtrykte sin glæde over samarbejdet med Dansk Veteranbil Klub og oplyste at han vil gøre fonden økonomisk levedygtig ved at overføre hele ejendomskomplekset Nærum Hovedgade 1 (der hvor firmaet Bilja nu er) til



fonden. Som bekendt har Sommer tidligere afhændet den sidste af sine bilvirksomheder.

















## Nyt fra bestyrelsen

**Den nyetablerede bestyrelse har besluttet at der skal være et kort referat i Veteran Tidende efter hvert bestyrelsesmøde, for at sikre at medlemmerne informeres om hvad der aktuelt arbejdes med.**

Som kommitteret i bestyrelsen er jeg så heldig at få lov til at prøve at løse denne opgave. Det vil jeg gøre efter bedste evne ved at skrive et kort og nøgternt referat. Jeg modtager gerne kommentarer, både ris og ros fra medlemmerne, og glæder mig til at høre fra jer.

### Hermed det først referat:

Mødet blev holdt lørdag den 1. april kl. 10.00-17.00 i klublokalerne i Nærum, og hele bestyrelsen var til stede, samt undertegnede, der fremtidig er kommitteret i bestyrelsen som referent.

Det mest aktuelle punkt var programmet for og afviklingen af "Store Indvielsesdag", hvor opgaver og ansvarsområder blev fordelt, så alle var klar over, hvem der skulle tage vare på de mange gøremål. Opgaverne var mange, men puslespillet gik op, da der var tilstrækkeligt med frivillige, der havde meldt sig til at give et nap.

Det blev besluttet, at gaven ved indvielsen af Sommers Automobilmuseum til Ole Sommer skulle være en Jaguar-

figur med en indgraveret plade med hilsen fra DVK, da Ole Sommer tidligere var Jaguar-forhandler og stadig har en stor interesse i klassiske Jaguar-biler.

Ole Sommer har tilbudt at DVK kan benytte hans fine Bradford 1947 som reklamebil ved arrangementer, og bestyrelsen vedtog at indgå en aftale om benyttelse af bilen mod fifty-fifty deling af omkostningerne til bilens drift.

Klublokalerne i Rødekro er stillet til rådighed for DVK's lokalafdeling mod at man afholder vedligeholdelsesomkostningerne. Det ser ud til at være en meget fordelagtig ordning, blot skal vi lige se et budget før vi siger endeligt ja tak.

Den nye bestyrelse arbejder aktuelt også med en opgavefordelingsplan så de enkelt bestyrelsesmedlemmer bliver "tovholdere" for de opgaver, de får tildelt. Det vil blive refereret senere.

Udover det nævnte har man selvfølgelig faste punkter på dagsordenen såsom økonomi, administration og lignende, og når der er aktuelt interessant stof vil vi også referere disse punkter.

For bestyrelsen  
Erik Mieth



## Rundvisere søges til Sommers Automobil Museum

Sommers Automobil Museum åbnede officielt den 1. maj 2004 og det skal bemændes året rundt af Dansk Veteranbil Klub søndage fra kl. 14 til 17 og i vinterhalvåret tillige onsdage kl. 16 til 19.

Vi forestiller os et "kustodekorps" på 4-6 medlemmer, som efter fornøden instruktion kan vedligeholde en vis rutine, samtidig med at den enkelte kun har højst én vagt pr. måned.

Medlemmer interesserede i glæden ved den form for brødløs formidling af en spændende del af motorhistorien bedes snarest kontakte Dansk Veteranbil Klubs formand, Claus Frausing, som vil indkalde til informationsmøde i Nærum i slutningen af maj.





## MhS Nyhedsbrev 2/2004

**Motorhistorisk Samråd har udsendt et fyldigt Nyhedsbrev nr. 2/2004. Af pladshensyn kan vi kun bringe en sammenfatning af de væsentligste emner, men nyhedsbrevet kan ses i sin helhed på MhS' hjemmeside [www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk).**

### FIVA - lovgivning

MhS' formand, Svend Aage Tholstrup, refererer om FIVA's aktiviteter på områderne lovgivning, trafikssikkerhed og miljø.

Med hensyn til lovgivning arbejder FIVA med at fastlægge strategier for de kommende år, primært i relation til myndighederne og EU.

I den forbindelse er det væsentligste fra året 2003 nok vedtagelsen af det såkaldte Ari Vartanen statement: Den planlagte lovgivning til at forbedre trafikssikkerhed skal også tage i betragtning enhver utilsigtet, men potentielt negativ, indflydelse på brugen af – og derfor også på bevarelsen af – de historiske køretøjer. Historiske køretøjer er i denne forbindelse defineret som ethvert motoriseret køretøj der er mere end 25 år gammelt, vedligeholdt på en ordentlig og miljømæssigt hensigtsmæssig måde og i en historisk korrekt tilstand – enten til brug på offentlige veje eller opbevaret i en samling.

Til orientering er Ari Vartanen finsk medlem af EU-parlamentet og tidligere racerfører. Han støtter FIVA's synspunkter i parlamentet og er en vigtig kontaktperson for FIVA.

Af andre punkter, der er i fokus kan nævnes: afgiftsregler, synsregler, definitioner på hvad et historisk køretøj er. Desuden overvejer man, om aldersgrænsen på de 25 mon holder i fremtiden – det tvivler alle på. 30 år er nok mere realistisk. (I Danmark er den pt. 35 år).

### FIVA - miljø

På miljøområdet har FIVA kunnet notere en succes, idet det såkaldte VOC-direktiv (om flygtige opløsningsmidler og dermed også regler for maling og lak) har fået indføjet en undtagelse for bl.a. historiske køretøjer: Til det formål at restaurere og vedligeholde bygninger og historiske køretøjer – udpeget af kompetente autoriteter som værende af særlig historisk og kulturel værdi – kan medlemsstater udstede in-

dividuelle licenser til brug ved salg og køb i strengt begrænsede mængder af produkter, som ikke lever op til de "VOC-krav", som findes i Annex II.

Der er således åbnet for mulighed for, at man til restaurering og vedligeholdelse af historiske køretøjer kan benytte "historiske" materialer ved lakering.

### FIVA - sikkerhed

På sikkerhedsområdet drejer det sig om EU's kampagne for det såkaldte European Road Safety Charter. Formålet er at halvere antallet af dødsofre affødt af trafikulykker inden 2010. FIVA har indledt drøftelser med EU-kommissionen for at finde ud af om FIVA kan være medunderskriver af denne pagt - og FIVA er inviteret til at drøfte hvordan FIVA kan bidrage til at forbedre trafikssikkerhed i EU med særlig opmærksomhed på brugen af de historiske køretøjer. FIVA overvejer for øjeblikket hvordan organisationen bedst kan bidrage til dette initiativ med aktiviteter, som vil have en positiv og målbar indflydelse på vejsikkerheden i relation til vor anvendelse af historiske køretøjer.

Et af resultaterne af et møde i FIVA's "eSafety Forum" var, at man nu i dette projekt fokuserer mere på et "helt" billede af trafikssikkerhed (teknologi, uddannelse af førere, infrastruktur for blot at nævne nogle forhold), hvor man jo tidligere udelukkende har fokuseret meget på hvilke muligheder informationsteknologien giver for at undgå, at der sker ulykker.

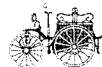
### Er en Hot Rod et historisk køretøj?

På et spørgsmål fra Jørgen Kjær, redaktør af Vintage-Nyt, om, hvorvidt de såkaldte hot rods kan anses som historiske køretøjer svarer MhS-formanden bl.a.:

MhS beskæftiger sig med historiske køretøjer - og et 75 år gammelt køretøj, der ombygges væsentligt fra at være det originale køretøj, det er fremstillet som, til noget andet, er at betragte som et andet køretøj – med "fødselsdag" på ombygningstidspunktet. Vi mener derfor ikke at nyombyggede Hot-Rods, Custom-Cars / motorcykler og lignende kan betragtes som historiske køretøjer. Køretøjets identitet er så væsentligt forandret, at det må sidestilles med en nykonstruktion (hvilket uden tvivl også er holdningen hos Told & Skat). Følgelig må retten til nedsat vægtafgift og de andre fordele som følger køretøjets oprindelige alder, fortabes. Man kan sige at tællværket nulstilles.

På den anden side må vi dog ikke glemme, at disse køretøjer er et udtryk for en del af den motorhistoriske kultur, der eksisterer på et givent tidspunkt. Derfor vil et sådant ombygget køretøj set fra MhS' synspunkt være at betragte som et historisk køretøj, når ombygningen er foretaget for mere end 35 år siden – svarende til at et originalt køretøj fremstillet for 35 år siden betragtes som et historisk køretøj i Danmark. For eksempel finder vi, at ombygninger foretaget i 50'erne - hvor denne kultur oprindeligt opstod - så afgjort kan betragtes som historiske køretøjer - uanset hvor ombyggede de så end er. Men vel at mærke som det de nu er – og ikke som det de var, før de blev ombygget.





### Erstatninger ved skader på køretøjer

I sidste Nyhedsbrev indsneg der sig desværre en fejl, da der er forskel på erstatningerne til køretøjer, alt efter om de er over eller under 35 år gamle. For køretøjer over 35 år er reglerne:

Køretøjet kan repareres/genopbygges uanset omkostningerne. Forsikringsmæssigt er der dog i praksis en øvre grænse, som svarer til det beløb køretøjet er forsikret for og som svarer til genanskaffelsesprisen for et tilsvarende køretøj. Køretøjets identitet må dog aldrig ændres. Hvis stelnummeret under renoveringen/genopbygningen forsvinder, skal det genindhugges med tilladelse fra ToldSkat.

### Ny informationsfolder

MhS har opdateret og revideret sin informationsfolder. Den største forandring ligger i omslaget, hvor informationsfolderen nu i layout og farvevalg svarer til "Kørselsstatistikken" og "Miljøpjecen". MhS ønsker at materialet skal fremstå mere ensartet, så man som modtager i højere grad får en opfattelse af konsensus og så genkendeligheden også øges. Selve teksten er naturligvis også opdateret, ligesom der nu er gjort mere ud af at informere om Samrådets hjemmeside. Brochurerne kan rekvireres gratis ved henvendelse til Samrådets kasserer, Knud Degnbøl, Kolding.

### Prioritering af emnerne

MhS har opstillet en prioriteringsliste over, hvilke emner der arbejdes med, og hvem af bestyrelsesmedlemmerne, der er ankermand på de enkelte emner. Listen ser således ud:

- Kun sommersynsindkaldelse af veteraner
- Kun syn hvert 8. år for veteraner
- To-bogstavs nummerplader
- Gule historiske plader
- Papegøjeplader
- Museumsplader med særlige beføjelser
- Brug af løse prøveskilte på veteraner
- Afskaffelse af typegodk.>3500kg
- Tilladelse til privatbefordring i vet.lastbiler
- Fritagelse for vejbenyttelsesafgift >12 ton
- Ret til at køre med venstrehængt sidevogn
- Revideret grænse for påbudt kørelæs (>66)
- Større fleksibilitet ved udstyrsbekendtg.
- Vægtafgift fra 25 - 10%
- Registreringsafg. Fra 40 - 10%
- Mulighed for genopbygning >65%
- Fjernelsen af skrotningsafgiften
- Fjernelse af afgift på ansvarsforsik
- Accept af køretøjer som en del af kulturarv
- Rullende årgange frem for forskellige faste
- Accept af 25 el 30 år som grænse
- Fiva pas som dokumentation for originalitet
- Mulighed for synsbestilling via nettet for ureg.
- Åbningstider i synshaller på nettet
- Havarikommision

Listen skal selvfølgelig ikke forhindre klubberne eller folk i at informere MhS om alternative opgaver, man er dog som

det kan ses ikke nødvendigvis garanteret første prioritet. Den bedste chance for at få ændret sådanne prioriteter er dog at fremføre dem på det beslutningstagende årsmøde, da det naturligvis især er der, strategierne fremlægges og vælges.

### Arrangementsansvarsforsikring

Forsikringen har nu været kørende i snart tre år, og der har gudskelov endnu ikke været behov for forsikringen. Skulle uheldet imidlertid pludselig være ude, er det naturligvis vigtigt at vide, hvad forsikringen dækker, og hvor man skal henvende sig med hvilke oplysninger. Derfor er der afsat et særligt område på hjemmesiden herom, hvor man finder en beskrivelse af, hvorledes man skal forholde sig, samt hvor man skal rette henvendelse med sine problemer.

### FIM- rally

Den internationale motorcykelorganisation FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) afholder FIM Rally fra den 7. til 10. juli i Arnhem. Et FIM-rally er et stort internationalt træf for motorcyklister, der arrangeres af FIM, og rallyet blev afholdt første gang i 1936. Arrangementet løber over 4 dage og kan tælle op mod 2.500 deltagere fra ca. 40 nationer. Netop i år kommer FIM-Rallyet til at emne af historie og andet godt for den udenlandsfærende. Både FIM og den hollandske federation - KNMV - kan fejre 100-års jubilæum. Praktiske oplysninger om blandt andet prisen plus henvisning til tilmeldingsblanketter findes på Danske Motorcyklister Råds (DMC) hjemmeside [www.dmc-org.dk](http://www.dmc-org.dk).

Sv. Carstensen







Tekst og foto: Hans Pedersen

Hvert forår og efterår afholdes nævnte bilmesse i Dronning Margrethe Hallen i Fredericia. Messen blev den 27. og 28. marts 2004 besøgt af ca. 13.000 personer. Nogle kommer for at finde netop den reservedel, de står og mangler, nogle kommer for at købe et køretøj, nogle kommer for at købe noget på kræmmermarkedet og så kommer der også mange blot for at foretage en rejse tilbage i tiden.

Der er rigtig mange biler til salg, lige fra en lille NSU Prinz 4 og en VW 1200 til en Jaguar E med 12 cylindre og mange andre gamle og sjældne køretøjer.

Jeg kom selv i snak med en ældre mand, der havde haft en rigtig stor oplevelse ved at besøge messen. Han havde en kammerat, der handlede lidt med reservedele, og nu skulle de så til Bilmesse og brugtmarked i Fredericia. Manden var ikke så interesseret, men da hans kammerat havde brug for lidt hjælp, ja da tog han modstræbende med.

Han lod kammeraten betale entre kr. 60,00, thi han var bestemt ikke selv interesseret i at have denne udgift for noget, der absolut ikke havde hans interesse.

Straks han var kommet indenfor i Dronning Margrethe Hallen åbenbarede der en for ham ukendt verden. Han dryssede rundt på må og få, og han blev meget, meget begejstret for alt, hvad han så. Gamle biler, gamle motorcykler, gamle scootere, bilmærke-klubber, gamle bøger og tidsskrifter, gamle radioer og meget, meget andet fra en for længst svunden tid. Han fortalte mig, at det havde været så stor en oplevelse for ham, at han nu ville finde sin kammerat, betale ham de 60 kr. og samtidig sige mange, mange tak for en helt unik oplevelse, en rejse tilbage i tiden.

Manden havde i mange år haft en købmandsbutik, og årtierne var blot gået, men ved dette besøg i Fredericia havde han oplevet sin ungdom igen. Netop ved at gå på opdagelse, møde den transistorradio han fik til sin konfirmation, møde

## Bilmesse og brugtmarked i Fredericia

den Ford Anglia varevogn fra 1956, som han kørte sin købmandstur i, blot for at nævne et par ting. Hans beretning er rammende for mange af de 13.000 besøgende, tror jeg.

I anledning af at vor klub – Dansk Veteranbil Klub – fylder 50 år havde vi fået tildelt 200 m<sup>2</sup> gratis af arrangørerne Peder Fuglsbjerg og A. P. Nielsen, hvilket vi her vil benytte lejligheden til at sige tusind tak for.

Vor stand var fyldt op med køretøjer fra klubbens periode, og mange medlemmer kom forbi og fik en snak med os. Personligt talte jeg med rigtig mange, og jeg noterede med stor tilfredshed, at man var godt tilfreds med klubben og vores blad Veteran Tidende.

Allerede fredag middag begyndte udstillerne at komme til hallerne med deres køretøjer, reservedele og andre ting, der skulle sælges. Autotransportere kom og læssede biler af, og A. P. Nielsen havde travlt med at organisere det hele.

Sent fredag aften var det hele på plads, og man kunne med sindsro åbne dørene lørdag morgen kl. 09.00.

Og der var meget at se på, bl.a. nogle køretøjer fra tv-serien Krøniken. Man kunne se Bella fabrikens varevogn, en Ford V8 fra 1936, og den lille grønne Fordson varevogn som seriens Erik kørte i, da han begyndte for sig selv. Senere, da det åbenbart gik lidt bedre, købte Erik og hans kone Ida en grøn Opel Olympia personbil årgang 1953.

Jeg mødte ejeren af denne Opel Olympia, Egon Schou Jensen fra Ølstykke. Han er mødt op med bilen ca. 10 gange i 2003 for at stille op til filmoptagelser.

Egon kører ofte selv den gamle Opel, specielt når bilen ses på afstand. Ellers kan han fortælle mange sjove historier om filmoptagelserne. Erik og Ida er på et tidspunkt på campingferie i bilen, og bliver naturligvis filmet da de kommer tilbage. Egon havde som sædvanlig vasket og pudset bilen,







men det skulle han ikke have gjort. Man skulle jo kunne se, at den havde været på ferie, så tv-folkene havde noget snavs på spraydåse. Egon kunne så blot se til, at hans fine Opel blev sprayet med snavs, men heldigvis var det let at fjerne igen. Skulle man bruge vinterbilleder, ja da havde man sne på en spraydåse.

Tv-seriens Erik havde ikke førerbevis, så Egon måtte lære ham at køre den gamle Opel. Under optagelserne lå Egon skjult på bagsædet og kunne herfra informere Erik om diverse ting.

Bilerne fra Krøniken tiltrak mange nysgerrige, og de stillede mange spørgsmål.

Bilmessen i Fredericia er som tidligere nævnt en rigtig rejse tilbage i tiden, pludselig ser man et køretøj fra en svunden tid, måske fra sin egen barndommens gade. Det vækker dejlige minder.

Personligt tror jeg også, at folk slapper af blandt alle disse gamle ting. I nogle timer er de langt væk fra vor tids højteknologiske biler, mobiltelefoner m.v. Måske drømmer de om onkel Sigurd og hans gamle Ford Anglia med skrå bagrude, de små køreture ad de små landeveje, intet forstyrrede en sådan køretur dengang omkring 1960 eller tidligere. I dag er tempoet jo højt, bilen er spækket med elektronik, herunder mobiltelefon, navigationsanlæg og meget, meget mere.

Når onkel Sigurd skulle have benzin på sin Anglia, ja så kørte han ind på en rigtig servicestation, hvor tankpasseren også lige kunne ordne et par småting på Anglia'en, såfremt det var nødvendigt. Og onkel Sigurd betalte minsandten med rigtige penge.

Ak ja, tiderne ændrer sig, og netop derfor er det en stor oplevelse at besøge Bilmessen i Fredericia og få opfrisket minderne fra de gode gamle dage . . .

Men hvad med mine 2000 kroner jeg havde i inderlommen fredag? Søndag aften er de væk, men forklaringen dukker op når jeg kigger på bagsædet af min gamle Ford V8. Her ligger bøger, tidsskrifter, gamle bilbrochurer, stumper og meget andet, og skal jeg være helt ærlig, så er det hele alle pengene værd.







# Brandværnsmuseet lukket

Tekst: P.E. Hanssen  
Fotos: Jørgen Kjær

Anden påskedag lukkede Det Danske Brandværnsmuseum i Århus. Manglende offentlig interesse/økonomisk støtte lagde museet i graven, om det genopstår vides i skrivende stund ikke, i værste fald spredes samlingen for alle vinde.

Brandværnsmuseets tilblivelse skyldtes Bertie Toré. Denne enspændertype fik den ide at samle ophugningstruede brandbiler. Gennem en årrække fra 1970 sled han trapperne hos landets brandchefer, fortalte om sine museumsplaner og fik overladt meget udrangeret materiel. Deriblandt 10 Triangel brandbiler spændende fra årgang 1932 til 1950.

I "gamle dage!" købte de offentlige væsener dansk, når det var muligt. Således blev et antal Gideon bygget som brandbiler, senere Triangel, som regel leveret gennem brandmateriefirmaet H. Meisner-Jensen i København, men ofte bygget på lokale karrosserifabrikker efter Meisners anvisninger. Man ville støtte dansk industri og håndværk.

Det er skæbnens ironi at medens et kunstmuseum, ARoS, åbner i Århus



midtby på en fornem beliggenhed lige ved rådhuset med Dronningens og kronprinsens tilstedeværelse, lukker Annette Adamsen sin afdøde mands livsværk på en sidevej i et industrikvarter i Åbyhøj uden mediebevågenhed. ARoS har kostet mere end tre hundrede millioner; Brandværnsmuseet kunne have klaret sig med nogle få hundrede tusinde.

Jeg er ikke Rindalist, slet ikke, jeg har besøgt mange kunstmuseer og gør det fortsat. Men når vi kommer til industrihistorie er det li'som interesse og støtte fra det offentlige mangler. Brandværnsmuseet repræsenterer ikke kun brandslukning og -redning, de ti Triangel'er





er også historien om den eneste danske automobilfabrik, der blev til noget, plus de mulige studier i dansk karrosseri-bygning.

Trist at det skulle gå sådan med en unik samling. Er miraklernes tid forbi?

P.E. Hansen

...

(Museet blev i 1983 omdannet til en selvejende institution under Århus kommune. I 1994 flyttede det fra Dalgas Avenue til formodet bedre lokaler i Åbyhøj. Det har ved lukningen 100 motordrevne køretøjer foruden hånd- og hestedrevne brand- og redningskøretøjer fra hele Danmark).







## Sæsonnyhed i Gjern

Da krigen sluttede i 1945 var alle glade. Nu skulle man ud at køre bil igen, men så let gik det ikke. Vognparken var i jammerlig forfatning. Mange af de opklodsede biler var meget gamle og var ikke blevet passet under krigen. Mange var blevet plyndret for dæk og motorer for at holde last- og varevogne i gang. Der var benzinningering og tildelingerne var sparsomme til privat brug, derfor kom der ikke gang i hjulene før i 1946. Det blev hurtigt klart at der var brug for ny biler. Bilimportørerne presede på, men regeringen var i en fortvivlet situation, der var ingen udenlandsk valuta, eksporten var endnu ikke kommet i gang. Det blev dog hurtigt bedre, og de første nye biler fra England, Frankrig og Italien dukkede op. Amerikanske dollargrin var der ikke tale om, de kostede dollar, og det var hård valuta. Det blev derfor kun til amerikanske last- og varevognschassisser, dem var der til gengæld hårdt brug for.

Bilforhandlerne var glade, de havde fået ny biler i butikken, om end nogle skræbete modeller. Der var også problemer der hvor de blev fremstillet. Et enkelt mærke havde interiøret, sæder med videre, monteret med betræk vævet af papirgarn, når man satte sig ind i bilen med vådt tøj gik det i stykker. Men bilerne kunne sælges, så godt at regeringen stoppede salget, der var simpelthen ikke valuta nok. Derfor skulle enhver der ville have ny bil an-



søge Direktoratet for Vareforsyning om indkøbstilladelse. Ansøgningen skulle dokumentere kørselsbehovet og den gamle bils tilstand, den skulle så kasseres af en motorsagkyndig og vurderes – og hvis man fik indkøbstilladelsen skulle den sælges på auktion for at sikre at ingen tjente på den. Den ny bil var belagt med den klausul at den ikke måtte sælges inden for de næste tre år uden tilladelse af Varedirektoratet. Det modtog for eksempel i 1950 39.800 ansøgninger og gav kun 3.900 tilladelser, mest til læger, dyrlæger og jordemødre, ganske enkelte til andre med stort behov for at have bil.

De der var så heldige at have velhavende slægtninge i USA måtte gerne modtage en ny bil som gave, mod at betale told og afgift. Den fik samme treårs-

klausul. Og der var tale om ”rigtige” biler i god kvalitet og med varmeapparat, radio og andet udstyr. En særling var den ganske lille Crosley, der med en vægt på 607 var den mindste amerikanske bil vi så herhjemme.

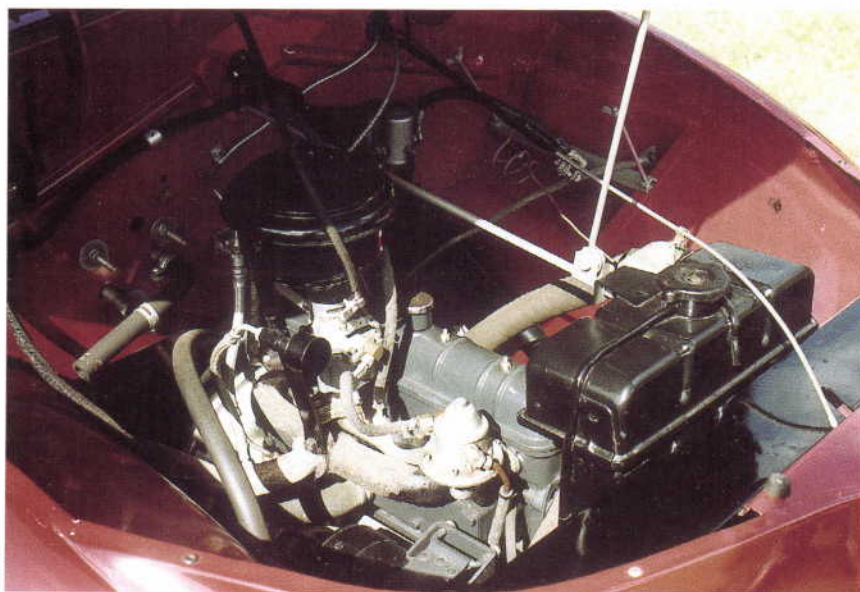
Overraskende mange havde familie ”over there”, og det var ikke kun fabriksny biler, de sendte. Jysk Automobilmuseum har foruden den lille Crosley, der nu vises som sæsonnyhed, eksempelvis følgende biler, hvis papirer viser at de er kommet hertil som amerikanske gavebiler efter krigen: 1936 Cadillac, 1937 Buick og 1940 Hudson.

5. december 1953 blev bilsalget givet fri, men indkøbstilladelserne blev bibeholdt for dem der kunne dokumentere stort behov. Et supplement blev den såkaldte dollarpræmieordning med at alle nu kunne købe sig ny bil. De eksportører, der afregnede i hård valuta (dollar), kunne sælge bevillingstilsagnene til høj kurs, det gjaldt fra begyndelsen af 50'erne. Markedet var frit og lovligt, og det blev udnyttet så der kom mange ny motorkøretøjer på gaden. Det var der brug for, bilbranchen var glad og ejerne ligeså, om end det var en dyr fornøjelse. Det blev begyndelsen til det vi kender den dag i dag: Køb en ny bil, betalt for tre.

Der var forskellige finurligheder, så for de dyreste biler var forskellen på prisen







på indkøbstilladelse og i fri handel med dollarpræmie meget lille. Fænomenet forsvandt i 1957.

Crosley var som sagt den mindste amerikanske bil, vi så herhjemme og må ikke forveksles med det engelske Crosley (i efterkrigsårene kom en del Crosley buschassis her til). Crosley blev lavet fra 1939 til 52 i Cincinnati, Ohio, af radiopioneren Powel Crosley, oprindeligt med en 2-cylindret, luftkølet motor på 580 cc, efter krigen med en 4-cylindret, vandkølet motor på 722 cc, med overliggende knastaksel. I virkeligheden den eneste amerikanske små-

bil efter 1930 der gjorde sig gældende bortset fra American Bantam på Austin Seven-licens. Den lille Crosley blev fremstillet som sedan, stationvogn og varevogn og ikke mindst som en super-smart sportsvogn, Hotshot, der også i den grad foregreb Austin Sprite "Froggy" i formgivningen. Glimrende små biler, der havde fortjent et længere liv. Herhjemme var Crosley så vidt jeg husker repræsenteret af den gamle bilimportør Union, oprindeligt forhandler af Packard og Graham Paige, men efter krigen af Alvis og Lea-Francis.

## Nyt fra Peugeot Sektionen

### Arrangementer i 2004

Som tidligere satser vi også i år på deltagelse ved Classic Autojumble på Gavnø samt afholdelse af Peugeot Classic Picnic. Endvidere er der mulighed for at være med et par andre steder:

### Peugeot Classic Picnic

Finder sted søndag den 30. maj 2004. Vi mødes på Badevej 9, 3000 Helsingør kl 12.30.

Første stop er havnen i Helsingør, hvor vi gør holdt på Nordre Mole ved Kronborgkajen. Fra havnen kører vi enten direkte eller ad en lille omvej - alt efter tid - til Hellebæk, hvor vi vil gøre holdt ved Hammermøllen.

Alt efter tid, vejr, lyst osv. kan vi herefter køre tilbage til Helsingør og drikke kaffe, eller vi kan tage afsked her.

Der er ikke krav om tilmelding, men hvis I ved at I vil deltage er vi glade for en tilkendegivelse. Kontakt sektionen på telefon 32527777.

### Classic Autojumble på Gavnø

Afholdes søndag den 20. juni 2004 kl. 10.00-17.00. Invitation og uddybende information kan findes på Gavnøs hjemmeside: [www.gavnoe.dk/auto](http://www.gavnoe.dk/auto), hvor der også er mulighed for at foretage tilmelding. Manuel tilmelding kan finde sted ved at kontakte Gavnø-Fonden, Gavnø 2, 4700 Næstved.

### Rindsholm Kro

Sidste søndag i august - altså søndag den 29. august 2004 kl. 11.00-16.00 afholdes arrangementet på Rindsholm Kro. Der bydes hvert år på en veteranmenu og priser fra dengang farfar var ung. Yderligere info på [www.rindsholm-kro.dk](http://www.rindsholm-kro.dk) eller telefon 86639044.

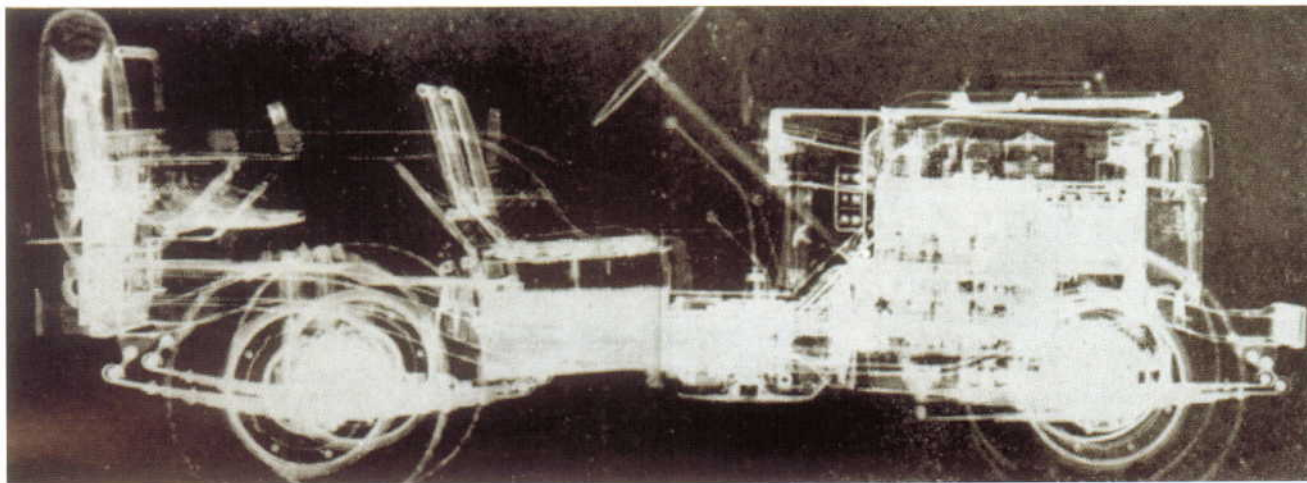
Oversigt over løb og arrangementer ajourføres endvidere på vores hjemmeside som hedder [//drive.to/pcdk](http://drive.to/pcdk).

/Claus Sonne Linnedal





## Konkurrencen



Principper er til for at brydes – en sjælden gang. Derfor er det undtagelsesvis ikke et dansk billede, som udgør konkurrencen i dette nummer af VT. Men jeg kunne ikke stå for det, da jeg stødte på det i et nummer af det danske fototidsskrift Focus fra 1946. Kodak havde sendt det ud som reklame. Spørgsmålet er enkelt: Hvad er det for en bil, Kodak har taget et røntgenbillede af? Oprindeligt i fuld størrelse og sikkert til da historiens største røntgenbillede.

Bilen sidste gang var en Sunbeam "Sixteen" med et Mann Egerton 4-personers coupe-karosseri, noget i retning af hvad man i USA ville kalde en victoria coupe. Modellen var i produktion 1929-1934, altså før



Sunbeam indgik i Rootes Group, og coupéen blev i hvert fald lavet i 33-34. I 34 voksede motoren fra 16 til 20 hp. Billedet er taget af Torben Gravesen, som ejede den og havde den som brugsvogn i 1963-65. Han oplyser at eksemplaret var af årgang 1932, motoren var 6-cylindret og på 1.999 cc, der var hydrauliske bremses og centralsmøring, men fuldstændig usynkroniseret gearkasse. Med lidt øvelse kunne man skifte gear uden brug af koblingen, Torben Gravesen fornemmer stadig hvordan vognen var at køre. Torben Gravesen undrer sig over at DVK har billedet i arkivet, og jeg kan faktisk ikke huske hvordan vi har fået det. Men det vækker mange minder hos Torben. Han købte vognen af nu for længst afdøde Jens Nielsen, som senere anskaffede sin Bugatti (der netop er blevet solgt af Christie's på Rétromobile i Paris). Torben mener at Jens Nielsen havde fundet bilen i en lade, muligvis i Jylland, komplet og nogenlunde velbevaret, med originalt stofindtræk. Det forløb at den var kommet til Danmark i forbindelse med en engelsk udstilling i København i 1932, deromkring, og at det var den daværende Prins af Wales der anvendte den under sit besøg på udstillingen. Intet af det er dokumenteret, men sammenhængen er snarere at karosseri-formen blev kaldet en Prince of Wales Coupe.

Torben Gravesen gik i gymnasiet i klasse med Jens Niensens lillebror og de tilbragte utallige nætter i den garage, Jens opførte i sine forældres have med det formål at restaurere Sunbeam'en. Torben mener ikke, Jens Nielsen nogensinde fik den indregistreret, men Torben fik den synet og indregistreret på de plader, der ses på fotografiet. Den blev brugt både til hverdag og fest, men tre år senere tvang økonomien Torben til at sælge bilen til "en civilingeniør". Endnu på det tidspunkt fulgtes bilen af en håndtegnet og håndskrevet kopi af en instruktionsbog, Jens Nielsen i sin tid havde lånt af den engelske Sunbeam-Talbot-Darracq-klub.

Torben Gravesen havde adgang til et professionelt bilværksted i weekenderne og tilbragte mange lørdag-søndage der med vedligeholdelse og reparationer. Ventilvippearmene var svage, flere knækkede og måtte genopbygges med Castolin-svejsning. Olieskift løb op i 8 eller 12 liter.

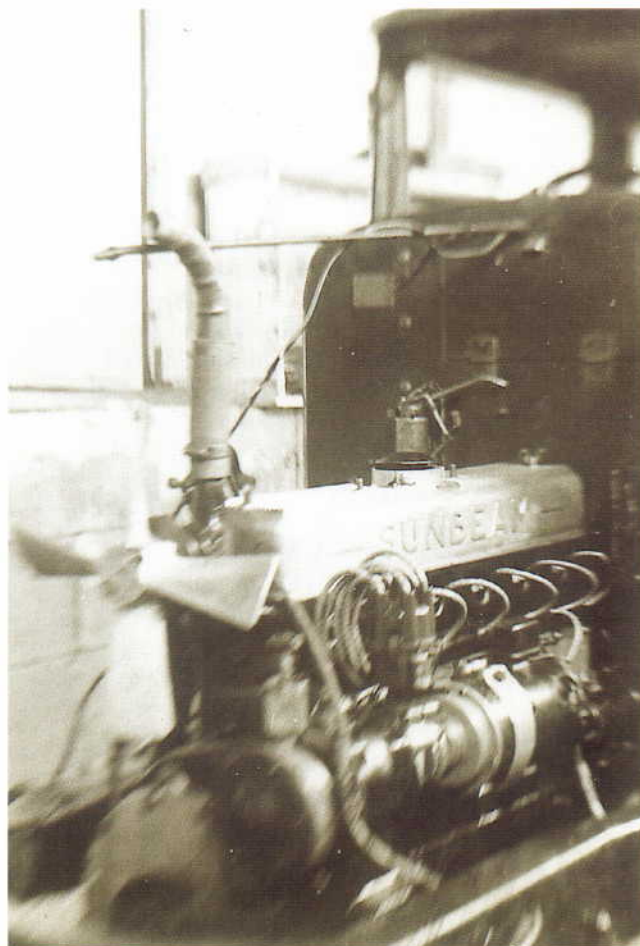
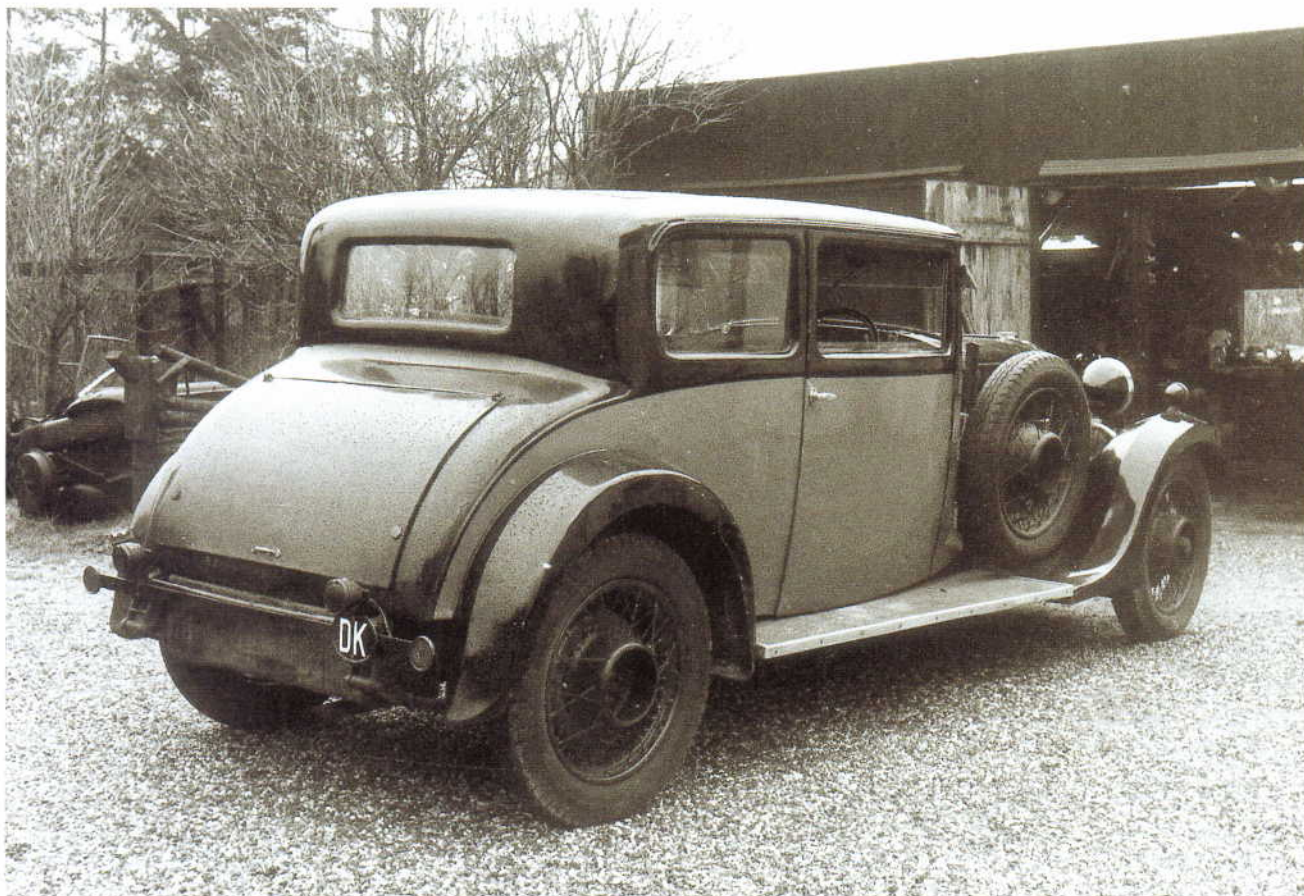
Bilen vakte behørigt opsigt, og man kunne påkalde ungedamers opmærksomhed ved at klappe med lamellerne foran køleren. Jens Nielsen havde majsommeligt restaureret dem enkeltvis med pålodning af top- og bundlejring. Da hovedlygterne havde elektromagnetisk nedblænding kunne man pga. højt strømforbrug ikke køre med nærløst tændt, så Torben Gravesen matterede glassene i positionslygterne og brugte dem som kørellys. Hjulnav i hovedhøjde med føreren af en VW vakte respekt.

Da Krushchev besøgte København forvildede Torben og en kammerat sig ind på den afspærrede VIP-rute og vinkede pænt til tilskuerne, som fik sig et godt grin, da politiet jog ekvipagen væk.

I begyndelsen af 1989 var Peter Bering på garagebesøg hos Torben Okkels, som da ejede Sunbeam'en, og Peter skrev og fotograferede til Bilhistorisk Tidsskrift nr. 97.

Okkels' historie var lidt anderledes: Ifølge ham var bilen af årgang 1931 og med en motor på 2.2 liter. Karosseriet af aluminium med stålskærme – sortmalet med okkergule sider på karosseriet. Jens Nielsen havde bilen fra 1958 og havde fortalt at da han fik den var siderne maroon – brunrøde – helt frem til køleren. Altså også siderne af motorhjelmen. I papirerne fremgik første danske indregistrering som august 1945, i Præstø amt. Midt i halvtredserne skal bilen have kørt i





Ringkøbing, den kom efter et kort mellemspil i Århus til København, hvor så til sidst Gravesen havde den i brug til midt i tresserne. Jens Nielsen havde også fortalt at vognen var bemærkelsesværdig komplet, men han havde haft karrossen løftet af chassiset og gjort det i stand. I 1989 trængte gearkassen til ny lejer og der manglede to håndtag til rudeoptræk og en knop til et dørhåndtag. Okkels regnede på det tidspunkt med at have bilen på gaden i løbet af kort tid. I stedet gik den så til England.

Billedet af bilen skråt bagfra er taget af Peter Bering, de to små af motor og emblem er helt tilbage fra Jens Niensens tid.

Vinder af konkurrencen er ved lodtrækning Jan Arnesen, København. Besvarelser af konkurrencen i dette nummer sendes som sædvanlig direkte til redaktøren, se side 2.

oer





Tekst og fotos Bjarke Ørsted

Er man til klassiske biler er Essen vært for en af verdens største udstillinger af skønne, gamle biler i alle afskygninger. Årets messe fandt sted de første fire dage af april, fordelt på 110.000 kvadratmeter med 820 udstillere, det var 16. gang siden 1989.

Alle de røde sportsvogne man har drømt om kan erhverves i Essen, men pengepungen skal være rigtigt stor. Hvad med en Ferrari 275 "Longnose" fra 1965 til den nette sum af 300.000 euro – svarende til 2¼ million kroner?

Prisen er dog til forhandling, bedyrede sælgeren. Eller en AC Cobra til godt 2.8 millioner kroner? I et stort udendørs område sælger masser af private og mindre handlere deres biler til langt lavere priser, og der kan man være heldig at gøre en god handel – især sidst på søndagen lige inden lukketid.

En rigtig pæn Mercedes 200 fra 1983 gik for knap 19.000 kroner.

Hvis du mangler en reservedel og ikke kan finde den på messen i Essen – så findes den nok slet ikke. Bliver man træt og trænger til frisk luft er der masser af spændende biler parkeret rundt om i gaderne – de fleste med et "til salg" skilt.

Det lyder måske som den rene reklame, men Techno Classica er virkelig et mekka for bilentusiaster og to dage må være et absolut minimum for at komme igennem de mange haller.

Så sæt kryds i kalenderen i april 2005 og sæt kurs mod Essen – det gør jeg. Afstand fra København ca. 700 km.

Se også [www.siha.de](http://www.siha.de)











## MUNKEBJERGLØBET 2004



**Lørdag d. 7 . August.**

Vejle og omegn vil igen i denne sommer danne rammen om et hyggeligt billøb for veteran-  
Vintage og klassikerbiler.

Løbet køres som et ruteløb, hvor man starter i mindre hold fra forskellige startsteder. Startstederne  
er Munkebjerg Hotel, Børkop Vandmølle og Park Inn Vejle ( tidl. Vejle Center Hotel ).

Der er morgenmad på startstedet. Løbet køres som en kultur/naturoplevelse for hele familien, hvor  
man i en lille gruppe rykker fra startsted til startsted. Igen i år bliver frokosten indtaget 3 steder.

Efter løbet hvor man både scorer holdpoints og individuelle points, bliver vinderne hædret ved  
Munkebjerg Hotel. I lighed med de tidligere løb, vil der være festmiddag på Munkebjerg Hotel om  
aftenen.

Pris pr. bil. ( incl. 2 deltagere ) Kr. 200,00 Ekstra voksen Kr. 150,00 Børn Kr. 75,00  
Festmiddagen på Munkebjerg Kr. 350.- pr person.

Jeg har på hotellet reserveret et antal værelser til særlig favørpris, hvis der ønskes overnatning efter  
festmiddagen. Dette gælder også for deltagere der ønsker at komme til Vejleområdet dagen før  
løbet.

Løbet starter Kl. 9.00 og slutter kl 16.00 med præmieoverrækkelse. Ruten bliver mellem 90 og 120  
kilometer i kuperet terræn.

Hvis man har særlige ønsker om at køre sammen med bekendte, vil jeg prøve at opfylde det.  
Særlige ønsker bedes skrevet på tilmeldingslisten.

Tilmelding: Hans Geschwendtner Amagerbrogade 41 2300 København S. Tlf. 32-541921  
Fax 32-540922 E-Mail: [Hans@Geschwendtner.dk](mailto:Hans@Geschwendtner.dk) senest 25.7.2004

Hilsen Hans Geschwendtner

---

**MUNKEBJERGLØBET 2004 Lørdag d. 7 august Kl. 9.00**

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

By: \_\_\_\_\_ Tlf: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

Bilmærke: \_\_\_\_\_ Årgang: \_\_\_\_\_

Antal Deltagere: Voksne: \_\_\_\_\_ Børn: \_\_\_\_\_ Festmiddag: \_\_\_\_\_

Ønsker overnatningstilbud fra Munkebjerg: Ja: \_\_\_\_\_ Andet tilbud : \_\_\_\_\_

Særlige Ønsker: \_\_\_\_\_





# INTERNATIONAL DAMPFESTIVAL

9. - 11. juli 2004

*Veje*

- Dampskibe
- Damptog
- Dampkøretøjer
- Dampmaskiner
- Udstilling
- Marked
- Underholdning
- Børneaktiviteter
- Sejlads på fjorden

**FRI ENTRÈ**



[www.dampfestival.dk](http://www.dampfestival.dk) · Tlf. 7644 4173

Medlemmer af Dansk Veteranbil Klub inviteres til at deltage lørdag d. 10. juli - Følg med i bladet.  
Kontaktperson: Erik Hougaard 7583 0049 og Poul Erik Jacobsen 7589 0487

## TILMELDINGSBLANKET



Starter i år fra Møllerens Hus i Ugebløle ved Rønde, hvor vi mødes lørdag den 7. august kl. 09.00 til morgenkaffe og rundstykker.

Løbet starter herefter, hvor vi kører af hyggelige veje til Gl.Estrup. Her er der frokost og mulighed for at se slottet og Landbrugsmuseet.

Efter frokosten kører vi videre til Mols bjerge og dagen ender med kaffe og afslutning på Molskroen i Femmelier. Under turen vil der være indlagt små opgaver, som skal løses.

**Pris pr. deltager kr. 250,-**  
Maks 35 biler fra før 1967



BIL/MC \_\_\_\_\_ ÅRG. \_\_\_\_\_

NAVN \_\_\_\_\_

ADR. \_\_\_\_\_

POST NR. \_\_\_\_\_ BY \_\_\_\_\_

TLF. \_\_\_\_\_ MOBIL \_\_\_\_\_

ANTAL PERS. \_\_\_\_\_

Tilmeldingskupon/check senest 9. juli til:

Kaj Munkholm  
Strandvangsvej 100  
8250 Egå

Tlf. 86221736





# Stevnsløbet 2004

Lørdag den 7. august 2004

## PROGRAM

- 9.00-9.30 Ankomst til Nytorv i Store Heddinge. Der serveres morgenkaffe m.v.
- 10.00 Køretøjerne starter, kører gennem byen og en tur ud i den smukke stevnske natur, hvor der vil være indlagt nogle spændende opgaver og besøg.  
Vi slutter på Traktørstedet »Højeruplund« ved den smukke Stevns Klint og Højerup Kirke, hvor der bydes på en let frokost (max. 2 personer pr. køretøj) samt præmieuddeling.

Løbet er åbent for max. 45 køretøjer, der skal være mindst 30-35 år gamle - men gerne ældre.

Tilmelding inden den 1. juli 2004, vedlagt kr. 100,00 pr. køretøj (2 personer). Evt. ekstra personer koster kr. 50,00 pr. deltager.

### Tilmelding til Stevnsløbet lørdag den 7. august 2004:

Navn \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_ Postnr./by \_\_\_\_\_

Køretøj \_\_\_\_\_ Årgang \_\_\_\_\_

Deltagerantal \_\_\_\_\_ Betaling kr. \_\_\_\_\_

Sendes til: **Hans Peter Nielsen**  
Stationsvej 5  
4672 Klippinge  
Tlf. 56 57 80 93 efter kl. 18.00  
Mobil 40 14 80 37





Skolebakken 6, Handest - 8990 Fårup  
 Telefon 86452224 - 86452922  
 Telefax 86452224, GSM 40754543

**POUL'S MINI**  
 Poul Høgh-Møgensen  
 DEN FRIE KØBMAND

**24-7-2004**

dette er datoen for det største  
**VETERANTRÆF I  
 HANDEST**

I år i samarbejde med  
 Englænder klubber i Danmark. B.l.a.

**Rover Owners Club Danmark.**

Der tiltræbes at Rovere og andre veteraner  
 mødes på P. pladsen i Handest kl. ca. 10,00  
 For derefter at starte ud på et mindre løb i den  
 flotte natur, og vende tilbage til pladsen kl. ca  
 12,30. Kl. 13,00 starter træffet.

Med musik og underholdning hele eftermiddagen,  
 Der vil være square dans og opvisning med  
 B.M.X cykler. Alt i alt en rigtig  
 hyggeeftermiddag

**Poul's Mini**  
 Poul Høgh-Møgensen  
 Skolebakken 6, Handest  
 8990 Fårup  
 Tlf. 86 45 22 24 - 86 45 29 22



Tag med

**Køreselskabet**

For køretøjer fra før 1940



På en afslappende køretur til

**FANØ - MOTORLØBENE**

Alle med køretøjer fra før 1940 kan deltage

Turen begynder i København torsdag den 1. juli 2004 og går ad hyggelige veje over Sjælland og Fyn til et samlingssted i Trekant området, hvor der kan overnattes. Fredag den 2. juli køres der samlet fra samlingsstedet til Fanø. Turen slutter søndag den 4. juli 2004, med hjemkørsel efter eget behov og ønske.

Der er mulighed for tilslutning under hele turen til Fanø.

Nærmere oplysninger om rute, overnatning, økonomi og tilmelding fås hos:

**Claude Teisen-Simony**  
 Tlf. 38792794  
 Mail: [Claude@Teisen-Simony.com](mailto:Claude@Teisen-Simony.com)

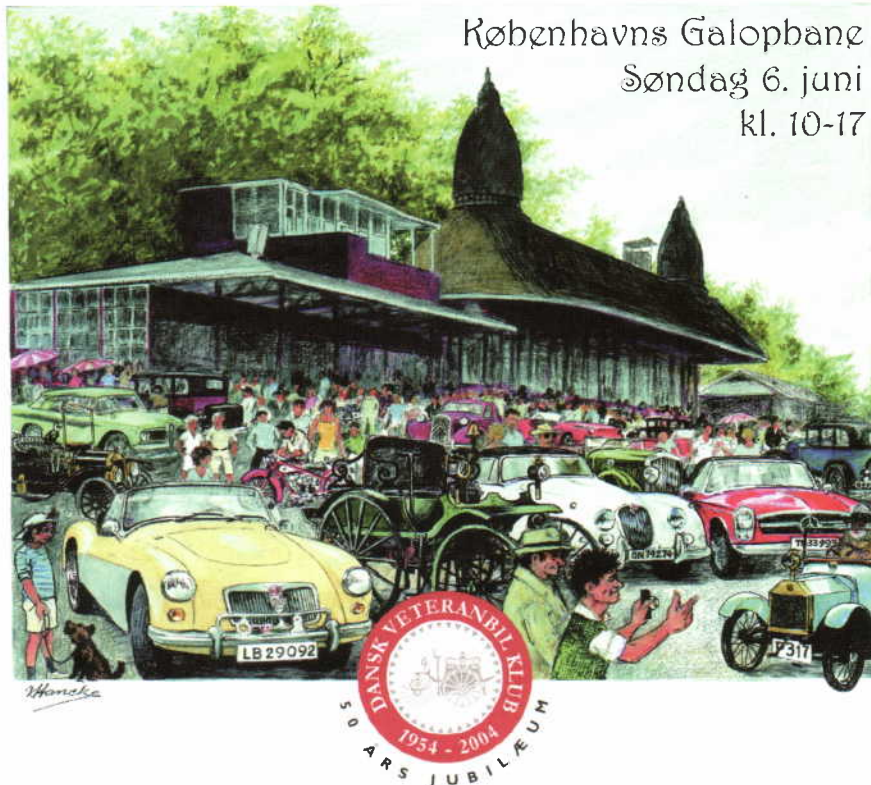
**Poul Suhr**  
 Tlf. 75657836  
 Mail: [poulsuhr@mail1.stofanet.dk](mailto:poulsuhr@mail1.stofanet.dk)

**Tilmelding senest den 1. juni 2004**





# Copenhagen Classic Autojumble 2004



Københavns Galopbane  
Søndag 6. juni  
kl. 10-17

**Velkommen til**

## **COPENHAGEN CLASSIC AUTOJUMBLE 2004**

*I år er det 50-året for Dansk Veteranbilklubs stiftelse, og det fejres rundt om i det ganske land ved flere arrangementer.*

*Her på Sjælland slår vi de rød-hvide porte op og byder velkommen på Københavns Galopbane i Klampenborg søndag den 6. juni 10.00 -17.00.*

*Det er for tyvende gang vi "leger med biler" på dette motorhistoriske stævne afholdt på de nostalgiske arealer i Ordrup Mose omkranset af den lysegrønne skov tæt på Dyrehavsbakken nord for København.*

*På denne dag er al motorfinurlig mekanik sat i højsædet. Dagen for alle med benzin, krom, lak og velduftende læderbetræk i blodet.*

*Her kan man komme og køre ind og ud, når man vil, men kom altid i god tid for at få en af de gode pladser.*

*Dit medlemskab af Dansk Veteranbilklub giver dig og dit køretøj gratis entre. **HUSK** at medbringe et eksemplar af sidste nr. af VETERAN TIDENDE! - **DETTE** og **kun dette** er ADGANGSBEVIS.*

*I år kan der spises fællesfrokost fra kl. 12.30 i den nye tribune. Dog kun mod tilmelding senest den 24. maj til undertegnede. DVK's JUBILÆUMSBUFFET pris pr. couvert kr. 175 betales ved tilmeldingen.*

*I lighed med alle de andre år kårer vi Dagens bil, mc og knallert, Castrol Award samt et antal ærespræmier til de mest markante køretøjer ved dette motorhistoriske rendezvous.*

**Vel mødt, drej på rattet, tramp på speederen min ven!**

Classic Team, V/Kim Polte, Selma Lagerlöfs Alle 17, 2860 Søborg, tlf. 39 66 03 29





## TILMELDINGSBLANKET

TIL



LOOK GOOD...FEEL BETTER – LØBET

SØNDAG DEN 20. JUNI 2004

Navn på fører: \_\_\_\_\_

Evt.: firma: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr. og by: \_\_\_\_\_

Tlf.nr.:      Hjemme: \_\_\_\_\_      Arbejde: \_\_\_\_\_      Mobil: \_\_\_\_\_

Navne på passagerer: \_\_\_\_\_

Hvis børn, opgiv venligst alder: \_\_\_\_\_

Bilmærke og evt. årgang: \_\_\_\_\_

Pris pr. køretøj (2 personer):                      Kr. 250,00  
Ekstra passagerer:                                      Kr. 100,00 – børn under 12 år gratis.

Det vil være absolut nødvendigt for os, at vi kan forlade parken inden kl. 17.00                      Sæt X

I prisen er inkluderet: Morgenkaffe, gratis adgang til Gavnø Slotspark og en sandwichfrokost inkl. drikkevarer. Frokosten udleveres ved ankomsten til parkeringspladsen ved Gavnø Slot.

Betaling:                      Hele beløbet bedes forudbetalt og indsat på BG BANK  
konto nr. 9541 76000 72514 mærket ”Look Good...Feel Better-løbet”. Husk at  
**anføre tydeligt navn og adresse ved indbetaling** eller send en check til  
Look Good...Feel Better inden tidsfristens udløb **1. JUNI 2004**.

**Sidste frist for tilmelding: 1. JUNI 2004. Vær opmærksom på, at der er et begrænset antal pladser.**

Bekræftelse på deltagelse vil blive udsendt umiddelbart efter tidsfristens udløb.



**Tilmelding sendes til:**

**Look Good...Feel Better**  
**Strandboulevarden 49, Bygn. 1**  
**2100 København Ø – Tlf. 35 43 40 44 Fax: 35 43 50 55**  
**e-mail: emmy.madsen@lookgoodfeelbetter.dk**  
**www.lookgoodfeelbetter.dk**





Flere 1. maj billeder.

## Fars dag på DTM

**Danmarks Tekniske Museum laver igen i år motoriseret særforestilling på Fars Dag lørdag den 5. juni kl. 10 til 17 for både far og hans knægte.**

På den afspærrede Industrivej foran museet bliver der bl.a. bliver opvisning af gokarts, Alfa Dana racer, Zone-Redningskorpsets biler, en Leopard kampvogn, der får knust bil til frokost og en Volvo 244, der er forsynet med en Allison helikopter-turbine-motor og et omvendt svigermorsæde i bagklappen. Betydende fænomen og Statens Biltilsyn har da også nægtet at indregistrere den – men her kan den opleves.

## Også en slags biler

**Sæby Museum har i sommer en særudstilling af biler fra LEGO.**

Legetøjsbiler af træ og senere andre materialer helt fra fabrikken begyndte i 1932 og til i dag. Museet oplyser at det er første gang, LEGO's produktion af legetøjsbiler udstilles samlet og i det omfang.

Indtil 28. maj er udstillingen åben tirsdag til fredag klokken 10 til 17, og derefter indtil udgangen af august tirsdag til søndag 10 til 17.

[www.saeby-museum.dk](http://www.saeby-museum.dk)

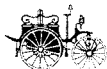




## Velkommen til nye medlemmer

ForNavn	EfterNavn	Adresse1	PostNr	TelefonNr	Mærke
Jørgen	Lindehøj	Stationsvej 26	3210 Vejby	4870 6126	BSA
Mogens	Amskov	Vinmarken 4	2680 Solrød Strand	5614 0002	AJS
Erik	Østergaard	Skærbækvej 44, Resenbro	8600 Silkeborg	8685 3487	Morris
Karsten	Andersen	Platanvej 25	4360 Kirke Eskilstrup	5918 0928	Ford
Anders	Rygaard	Lille Egedevej 60	4220 Korsør		
Camilla	Mølgaard	Manøgade 1, 2. tv.	2100 København Ø	4057 3044	
Niels	Storm	Lundekrogen 9	2900 Hellerup	3962 2135	MG
Gert	Spangsberg	Bøgevang 2	7100 Vejle		
Søren	Jakobsen	Store Karlsmіндеvej 121	3390 Hundested	Triumph	
Maria	Skaftø	Nørbyholm 31	2650 Hvidovre	3678 5818	Opel
Dean Malcolm	Maddoch	Parallelvej 15, Vidstrup	9800 Hjørring	6092 4564	MG
Steen	Holtermann	Krathusvej 16	2920 Charlottenlund		Mercedes-Benz
Jens Bælum	Jensen	Borrebyvej 40	2700 Brønshøj	2020 5424	Rolls-Royce
Niels Otto	Nielsen	Årupvej 14	5492 Vissenbjerg	6443 1061	Willys
Niels	Breiner	Næsbyvej 10	4200 Slagelse	5858 1304	Ford
Niels	Breiner	Næsbyvej 10	4200 Slagelse	5858 1304	Volvo
Knud	Knudsen	Rudemøllevej 95	7800 Skive	9751 1222	Ford
Willy M.	Christoffersen	Stenløsevej 301	5260 Odense M	6615 0033	Rover
Gunnar	Gjerlevsen	Bredgade 38	6800 Varde	7526 9625	De Soto
Gunnar	Gjerlevsen	Bredgade 38	6800 Varde	7526 9625	Opel
Ib	Pedersen	Æblehaven 22	5580 Nr. Aaby	6442 2556	
Leif	Jørgensen	Kongmark 20, Lundby	4750 Lundby	2262 6159	DKW
Asger	Møller	Brun Bjergvej 4	8471 Sabro	8694 8277	Ford
Henry Frost	Larsen	Sundkobbøl 29	6300 Gråsten	7465 2368	Ford
Michael	Scharling	Sørøvej 93	4200 Slagelse	5854 3456	
Jørgen	Nielsen	Snekkeled 28	5330 Munkebo	6532 3115	MG
Herluf	Nielsen	Langvadhøj 32	8800 Viborg	8667 3137	Austin-Healey
Benny Busk	Sørensen	Kløvermarken 13	8765 Klovborg	7576 1363	Chevrolet
Allan	Thomsen	Løngang 29, 2. th.	6400 Sønderborg	2713 8569	Ford
Egon Noer	Pedersen	Gislev Lærkevej 8	5854 Gislev	6229 1510	MG
Klaus	Jørgensen	Perlegade 34	6400 Sønderborg	7443 4487	Citroën
Sigfred	Kristensen	Jagtvej 11	7200 Grindsted	2089 1363	
Anders Buus	Thomsen	Videkærvej 3	6740 Bramming	7517 9222	Willys
Niels	Thiesen	Malmlosevej 23	2840 Holte	2886 3012	Skoda
Niels Erik Holm	Christensen	Hummeltoftevej 93	2830 Virum	4585 8118	Renault
Henning	Kviesgaard	Præstebakken 2, Sparkær	8800 Viborg	8664 5138	Royal Enfield
Søren	Thrane	Skodsborg Strandvej 172	2942 Skodsborg	4580 0015	Mercedes-Benz
Rudi Simoni	Nielsen	Kildehusvej 20	8900 Randers	8643 5551	MG
Lindy	Olsen	Vinkelvej 12	3540 Lynge	4818 7718	Volvo
Poul Muff	Hansen	Granhøj 6, Ny Hammersholdt	3400 Hillerød	2092 6865	Porsche
Michael	Lauritzen	Gothersgade 11	1123 København K		
Uffe	Madsen	El Ranchito C 4, Urb. La Hacienda	E-29639 Benalmadena Pueblo, Spain		
John Bernhard	Kjær	Baldrianvej 30	8240 Risskov	8617 7886	MG
Tim	Thønnings	Rensdyrvej 15	2860 Søborg	Oldsmobile	
Michael	Koefoed	Myrtevang 21	2830 Virum	4585 5813	Lotus





## BILER SÆLGES

**Triumph TR 4** 1963. Signalrød med hvid kaleche. Totalt restaureret, motor hovedrep, ny kaleche, trådhjul. Vist i "Triumph Wold" dec/jan 04. Gearkasse med overdrive. Lædersæder. Helt igennem fin bil. Billeder kan mailles. Pris kr. 169.000.

Aage Holst, tlf. 75178609

**BMW 1602** 1973, original stand, meget nem at restaurere. Pris kr. 25.000.

Asbjørn Thomsen, tlf. 98318981

**Ford Taunus** 1968. Blev kørt i garagen med plader for 4 år siden. Pladerne blev pillet af, og nu den kommet i dagens lys igen. Råhvid. Mangler batteri og andre smådele. Pris kr. 10.000.

Maria Norge Andreassen, tlf. 51701474

Mail: Maria@organizer.dk.

**Rover TC 2000** veteranbil 1968. Alle dele er originale (bortset fra en enkelt vinduesvisker). Indtrækket er lyst læder. Bilen har 4 gear og en 2.0 liters motor. Bilen har ikke har kørt siden 1982. Dengang blev bilen klargjort til at stå hensat i længere tid, og den har stået i garage siden da. Motoren har ikke været startet siden 1982, men stempellerne kan køre rundt og motoren ser i øvrigt ok ud. Gearstangen er lettere defekt, og der mangler sandsynligvis bremsevæske på bremsesystemet. Der er lidt rust i bunden af nogle af skærmene, samt lidt mindre lakskader. se billeder på [www.rosenholtm.frac.dk](http://www.rosenholtm.frac.dk). Pris kr. Giv et bud.

Peter Helles, tlf. 86994008

**Morris Minor** 1953, 4-dørs sedan med sprøse. Rustfri, nye bremses. Bilen står delvis adskilt. Pris 12.000 kr.

Benny Kvist, tlf. 62282266

**Mercedes Benz** 1949. Jeg har opbevaret den siden 1972, heraf de sidste 20 år i min egen garage. Den er intakt og ikke adskilt, men tætret i dørbund, vanger mv. Der hører nogle reservedele til, bl.a. 2 nye venstre bagskærme samt en ny indsugningsmanifold + en del brugte ting. Pris kr. 15.000. Du kan se nye billeder af bilen på min hjemmeside:

<http://hansjorn.dk/familier/hansjorn/biler/mb/>

Hans Jørn Storgaard Andersen, tlf. 44484150

**TR7 cabriolet** 1979. Bilen er fuldrestaureret og med FABRIKSNY 16V 2.0 Sprint motor. Fuldlæder, stof kaleche osv, listen for lang til gengivelse her. Bil og motor har kørt ca. 15.000 km siden rest.

Erik Sørensen, tlf. 65975286/26418405

**Mercedes 450 SLC** 1978, polynesiske tyrkiske metallak, 317.000 km. Usædvanlig flot bil med original læderstue, el-ruder, soltag mv. Bilen er gennemgribende vedligeholdt og restaureret gennem de sidste 13 år i samme ejerskab. Leveres nysynet kr. 119.000.

Bent Lyman, tlf. 62205065

**Mazda 929 sedan/coupe 1,8** 1975 er klargjort til syn. Pris kr. 28.000. Meget velholdt.

Tlf. 75656005

**Triumph TR3 B** 1962, fra Californien, grøn, sort indtræk, hvid kaleche, trådhjul, nysynet, på DK plader, se 20 fotos mv. på [www.gormpoulsen.dk](http://www.gormpoulsen.dk). Kr. 135.000.

**Lotus Seven Serie 2** 1962, fra Californien, rød, helt original, BMC "A" 1275 motor, kører som en drøm, nysynet, på DK-plader, se 20 fotos mv på [www.gormpoulsen.dk](http://www.gormpoulsen.dk), kr 178.000,-.

Gorm Poulsen, tlf. 75536365

**Chevrolet** reg. 1. gang 11.07.1929. Vogngrøn med sort læderkuffert. Pæn stand. Er indregistreret.

John Nielsen, tlf. 48241521

**Volkswagen 113** 1956. Synet, ingen rust, nylakeret metalblå. Trænger til en kærlig hånd indendørs. Pris kr. 40.000.

Tlf. 60924720

**Renault Monasix** 1928 4-dørs cabriolet (kalechebil) 6-cyl. 4-speed. Ikke kørt siden total restaurering år tilbage. Flot og sjælden bil. Kr. 119.500.

**Volvo 444** 1947. Rustfri ældre restaurering. Kører godt. Kr. 59.500.

Tlf. 40148037

**Volvo P1800 A** sportscoupe type 1 1963. Rød. Dobb. SU-karburatorer og el-overdrive. Bilen har altid været i Danmark og er indreg. med gamle sorte nr. pl. Nysynet. Original og utrolig velholdt. Kr. 135.000.

Jytte og Nils Kjærgaard, tlf. 45814466

**Frogeye Austin Healey Sprite Mk 1** 1958. Ingen rust. Er restaureret uden pladearbejde. Rekvirer mere info på tlf. 49719804 eller mail: [pr@t16.dk](mailto:pr@t16.dk)

**Fiat 600 D** 1966. Imp. tip-top stand. Restaureret 1982 og stået inde siden. Rødmetal, nyt indtræk, solskærm. Absolut ingen rust. Synet og indreg. Pris kr. 29.800. 25.000 uden syn. Afg. 3.500.

Hans Løkke, tlf. 56275735

**Toyota Celica 2000 ST** liftback. Reg. 01.03.1977. En ejer. Afmeldt siden 89. kun kørt 86.000 km. God stand, alufælge, flot

krom, som ny indv. Sjældent udbud til salg. Skal synes. Kr. 15.500. Evt. bytte.

**Vauxhall Firenza** coupe 1972. Rusten. Pris kr. 500. Evt bytte med gammel radio eller andet fra Linnet og Laursens Radiofabrik. Tlf. 47742181 - 40263181

**Ford Capri** 1300 1971. En del rust. Brunmetal. Afmeldt 2000. 2 ejere. Kr. 2000. Michael Honore, tlf. 55458023

**Buick Skylark** 1978. Nysynet. Kr. 39.000.

**Renault 16TS** 1965. Kr. 1.500.

Tlf. 65361383

**Fiat 3-dørs Seat** 1978. Grøn. Renoveret i maj 2003. Synet 11/6 2003. Sælges pga. sygdom.

Tlf. 56654124

**Triumph Spitfire** 1972, turkisgrøn metallic, med hardtop og kaleche. Mange reservedele medfølger. Kørende og i god stand. Uden afgift. Pris kr. 30.000.

74642543/21276760

**Fiat 500A Topolino Coupé** 1947. Bilen er top restaureret. Kun kørt 600 km efter restaurering. LMK-forsikret i Norge.

Pris kr. 59.000.

Haugesund, Norge, tlf. 0047 52729804

[monradst@frisurf.no](mailto:monradst@frisurf.no)

## DELE TIL BILER SÆLGES

**Lucas** fjernprojektor, (den smalle model) fra ca. 1952, 6-volt, sælges for højeste bud. e.mail: [p.b.kaysen@orangenet.dk](mailto:p.b.kaysen@orangenet.dk).

Palle Bruun Kaysen, tlf. 65930400

**Renault 4 CV** div. dele. Samlet kr. 2000.

**Buick Skylark** motor/gearkasse. Kr. 2000.

Tlf. 65361383

**Til Porsche 911** 1973. Horngitter, sort, til højre side. Brugt men helt og pænt, 150 kr. Thomas Teisen, tlf. 40942520

**Ford A** 1930-31, kofangere i poleret rustfri stål. Nye. Komplet sæt. Se billeder på [www.carnut.dk/dk/forda](http://www.carnut.dk/dk/forda) Pris 2.700.

Heine Hansen, tlf. 28707183

**Mercedes Benz** dele. 2 nye kofangerhjørner. 4 nye uden krom til 170 VA-VB (kan også bruges til 170 V).

Benny Kvist, tlf. 62 28 22 66

**Mercedes 170S** 1950-53, nye dele: Kølerhjul, kølergitter (2 stk.), forlygte, navkapsler (6 stk.) samt diverse gummideler. Brugte dele: kølerdækket, kardanaksel, differentiale, bremsetromler, forlygte, baglygter (minus indhold). Nogle af delene kan



ses på min hjemmeside: <http://hansjorn.dk/familier/hansjorn/biler/mb/dele/>. Hans Jørn Storgaard Andersen, tlf. 44484150

2 stk **Laycock De Normaville** A type overgear til Jaguar, angiveligt XK mod. fin stand. (28/1474). Pris kr. 2.500 / stk. Erik Sørensen, tlf. 65975286/26418405

Fabriksnyt topstykke til **Chevrolet** 1928. Venstre forskærm i god stand til **Chevrolet** 1927-28. Tlf. 40148037

**Jaguar Mk 2** reservedele sælges: Til Moss-gearkasse: Komplet pakningssæt, forreste hovedleje C.1838, bagerste hovedleje C.1845, nåleleje C.1843, nåleleje (82 stk.) C.1850 og nåleleje (58 stk.) C.918. Alt ubrugt i original emballage. Sælges kun samlet. Til Overdrive (sammen med Moss): bagerste hovedleje C.5687 og pakdåse C.5686. – ubrugt. Gearvælger (Moss): komplet sæt gummibøsninger og skiver – ubrugt. 1 ventilatorrem med dobbelt V-profil – ubrugt. 1 komplet sæt kølerslanger (7 stk.) – ubrugt. Skilt til bagkofanger "Disc Brakes" – ubrugt. 2 skrue forfjedre – ubrugte. 1 SU-benzinpumpe med positiv jord.

1 kølevandstermometer. 1 amperemeter. 1 lyskontakt komplet med skilt (D-S-H-F). 1 midterinstrumentpanel (sort vinyl) med funktionsliste (hvid skrift på sort plast). 2 krom lygtekranser til forlygter. 2 orange glas med kromring til forreste blinklys. 2 solskærme – uden beklædning. Pæn krom på beslag. 5 pladefølge, 4 hjulnav til do., 4 rimbelliser (krom-pynteringe) og 4 krom hjulkapsler. Alt har siddet på min Mk2, da den vandt Concours i 1998 – rigtig flot stand. 1 dæk AVON Turbospeed 185 15 HR, 5 mm slidbane. v1 dæk Dunlop Roadspeed 5 6.40. H15, 5 mm slidbane. 1 sæt (4 stk.) beskyttelsesmåtter. Specialfremstillede i koksgrå med kantsyning. Rigtig pæne. 4 rimbelliser (krompynteringe) – pæne. Kan afhentes for en god flaske rødvin.

1 bagerste kofanger – uden buler; men bør omforkromes. Kan afhentes for et passende antal flasker god rødvin. 1 reservehjulsdæksel (flot lakeret i Royal Blue). Kan afhentes for en flaske god rødvin. 1 trækkrog. Kan afhentes gratis.

Alt sælges til rimelige priser – ring og lad os finde en god pris. Jens Ole Petersen, tlf. 44920687 [jens.ole@post3.tele.dk](mailto:jens.ole@post3.tele.dk)

4 brugte **Dunlop** diagonal-dæk 5.60-15 kan afhentes for det, du synes de er værd. Jørgensen, Albertslund, 43643054 (aften).

Diverse dele til **MG** og **GM/Vauxhall**, bl.a. nye bremsecylindre samt ny Solex karbura-

tor. Se udvalget på [www.gormpoulsen.dk](http://www.gormpoulsen.dk) Gorm Poulsen, tlf 75536365

Kofangerdele til **Bertone** coupé. Stor ældre 12V 10A oplader. Tlf. 39681194

#### KØBES

Motor til **Opel Olympia Rekord** 1,5 1955 Stødstangmodel eventuelt hel bil til op-hug.

Mogens Laursen, tlf. 86815403

**Mercedes 220 SE** 59. Pladedele, udstødning, kofanger. Alt har interesse.

Henrik Christensen, tlf. 55450341

**Nimbus** stel + gl. sidevogn købes. **Ford Anglia** købes. Skal være i rimelig stand og køreklar. **Opel P1** reservedele, evt. hel bil købes.

Lars Christensen, tlf. 40187819

**Veteran/vintage biler** købes. Tidl. og nu igen medlem af DVK, men nu bosiddende i Spanien søger emner til privat brug. Det skal helst være amerikanske, engelske, franske eller tyske biler fra 50'erne eller 60'erne. Alle karrosserityper har interesse. Bilerne skal være professionelt restaurerede og originale, men meget velbevarede og fuldt køreklare biler har også interesse. Kontante Euros tilbydes i bytte. Send gerne digitale fotos med diverse oplysninger på mail adr.:

[uffemads@teletel.es](mailto:uffemads@teletel.es)

eller ring Uffe Madsen +34 952568343 bedst efter kl. 20:00.

**Willys Jeep 1950**. Willys Jeep købes. Model CJ2, CJ3 eller M38A1. Bilen skal være køreklar. Pris kr. max. 70.000.

Camilla Mølgaard, tlf. 40573044

**Humber Super Snipe** 1939-49. Jeg er interesseret i ovennævnte bil, og herom hører jeg gerne!. Pris kr. XXXXXX

Jørgen G.Christensen, tlf. 45664533

**Ford V8** cabriolet, som trænger til restaurering.

Tlf. 40420164

#### MC SÆLGES

**Disa 100** 1953 sælges. Sjældent dansk motorcykel. 93 cm3. Færdigrestaureret med undtagelse af et par småting. Sælges grundet pladsmangel. Papirer mangler. Pris kr. 4.500.

Ole, tlf. 46193408

**Harley Davidson** 1930 1200 cc m. orig. sidevogn. Pæn ældre restaurering.

Tlf. 40148037

**Ariel Square Four** 1957. Sort original stand. Renoveret hos Draganfly MC i England. Pris kr. 65.000.

Ib Hansen, tlf. 20751412

**Triumph Tiger Cub** 200cc 1965. Flot sort/sølv. Orig. med alle papirer, kr. 28.000.

Tlf. 45867845 - 40591759

#### AUTOMOBILIA

**BIL-AARBOGEN** (Mogens A. Stærmose) årgang 1953 og tidligere købes kontant. Gregers Alsted, tlf. 22249313 [alsted@private.dk](mailto:alsted@private.dk).

**Ivars Håndbog** Motorrep, lærebog for motorkørere 1930. Værkstedsmånl Alfa Giulia motor, gear, karburator, chassis. Salgsbrochurer Jaguar E og XJ, Morgan, Alfa Junior GTA, Riley. Div. Bugatti, BMW V8. Instruktionsbøger f.eks. Amazon, BMW R69S, Alfa Bertone, VW 1302.

Tlf. 39681194

#### DIVERSE

Gratis 50'er **Austin A 35 Van**. Jeg har for nogle år siden af en nabo fået en Austin A35? Van, som "legebil" til mine børn. Børnene er imidlertid nu så store, at interessen for bilen er begrænset. Vi overvejer at få den kørt væk til skrotning, men er kommet i tanker om, at den måske kunne have interesse for veteranbilfolket. Bilen er meget rusten og kan ikke køre, og jeg kan ikke vurdere, om den kan "bringes flot". Bilen indeholder dog, for mig at se, en masse gode originale "reservedele", som måske kunne have interesse for nogen. (Sæder, instrumenter, motor, lygter, original nøgle mm.) Vi giver bilen væk gratis, mod afhentning. Skulle du være interesseret i denne bil, er du velkommen til at ringe, maile eller skrive til mig.

Med venlig hilsen Steen Agersø, Thorupvej 16, 5970 Ærøskøbing, tlf. 62522235 [e-mail: steenagersoe@hotmail.com](mailto:e-mail:steenagersoe@hotmail.com)

Har du behov for **vinteropbevaring** af din bil? Hos os kan du parkere den i muret aflåst garage til meget rimelig pris. 1500 pr. halvår / 300 pr. måned.

Niels Nielsen, tlf. 57611611

**Garageplads** til leje. Beliggende i Meløse industrivarter. Nyopført hal med gode til- og frakørselsforhold. Tæt på Hillerød og Frederiksværk. Ca. 20 min. kørsel fra Kbh. Kr. 275 pr. mdr. pr. bil. Rabat ved forudbetaling for 12 mdr. Ledig fra 1. juli. Henv. Svend Draaby, tlf. 38713902

**Optoflex M2** sporeapparat fra 1970'erne. Kr. 1000.

Ole Andreassen, tlf. 65978595





### TIL SALG

1934 M.G. P-type special med kompressor.  
 Lavtbygget 2-prs. aluminiumskarroseri. Veldokumenteret engelsk special "Bongazoo" med racerhistorie tilbage til 1940'erne. Velegnet til landevejene såvel som til hillclimb og historisk race. FIA papirer.  
 Fin stand overalt. Indregistreret og køreklar. 210.000,- dkr.  
 Henv. Svend Algren 49203921 (aften) eller s\_algren@image.dk

## MB MOTOR

TRIMNING OG JUSTERINGER  
 PÅ RULLEFELT UDFØRES

YDELSESTEST, ØKONOMITEST,  
 FEJLSØGNING, DATALOGNING.

RESERVEDELE LEVERES

SPECIALE  
 AMERIKANSKE OG ENGELSKE  
 KØRETØJER

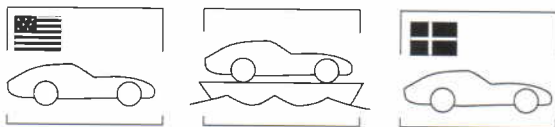
RING FOR YDERLIGERE INFO

### MB MOTOR

Larsensvej 10B, 3230 Græsted  
 Tlf. 48 39 16 93 - Fax 48 39 16 96  
 www.mbmotor.dk

DVK-medlemmer ydes 15% rabat  
 på reparationer  
 Ikke på reservedele

## Greisen Classics finder Drømmebilen



Lokaliseret i Syd-Californien, beskæftiget med restaurering af veteran biler, har jeg erfaring og ekspertise til at finde den ønskede bil, europæisk eller amerikansk.

De får dansk pålidelighed med international viden, fra bilen spottes, til den holder i Deres garage.



### GREISEN CLASSICS

VINTAGE & SPECIAL INTEREST AUTOMOBILES  
 Tlf. USA: 001-858.344.8600 • Tlf. DK: 74.62.20.28

## Knaphuls-mærker købes



God pris gives for mærker vedrørende motor. Bil, mc, benzin, dæk, klubber, løb m.m. Enkelte mærker eller hele samlinger.  
 Serios samler gennem 30 år. Per Faxe, tlf. aften 49 75 03 39.  
 Mobil 40 15 25 72. E-mail post@faxelud.dk

## Vedbæk Auto Radio ApS

v/Jørgen Frandsen

*Reparation og salg af gl. autoradioer  
 og tilbehør*

Marievej 8 - DK-2950 Vedbæk  
 tlf. og fax 45 89 16 47  
 joergen.frandsen@mail.dk



# DRØMMEBIL TIL SALG



## FLYDEREN AF ALLE FLYDERE !

Billedet siger alt. Denne bil er total identisk med den bil, Præsident Kennedy blev myrdet i, 22. november 1963. Den er ikke restaureret, men derimod vedligeholdt til fulde. Bilen har kun haft 4 ejere siden 1964. Den er sortlakeret med rødt interiør. Bilen er udstyret med en 430 CUI, 7,2 ltr. V8 Motor. Den har kørt ca. 85.000 miles. Af udstyr kan bl.a. nævnes: Centrallås, 6 elruder, 6 positions motorsæder, fuldelektronisk convertible top. 100 procent original. Bilen har naturligvis kun kørt søndagsture fra april til oktober.

Denne bil hører til blandt de sjældne: Lincoln producerede præcis 33.314 stk. Lincoln Continental i 1964, og præcis 10 procent af dem var convertible. Der er altså kun produceret lidt over 3.000 biler på verdensplan.

### **Seriøse bud modtages**

Bilen skal ses og opleves. Besigtigelse af bilen kan arrangeres ved at kontakte Dan L. Christiansen på 86 80 55 28 / 40 72 55 33 eller [dlc@dctronic.com](mailto:dlc@dctronic.com).



**Afsender:**  
Dansk Veteranbil Klub  
Nærum Hovedgade 3  
2850 Nærum

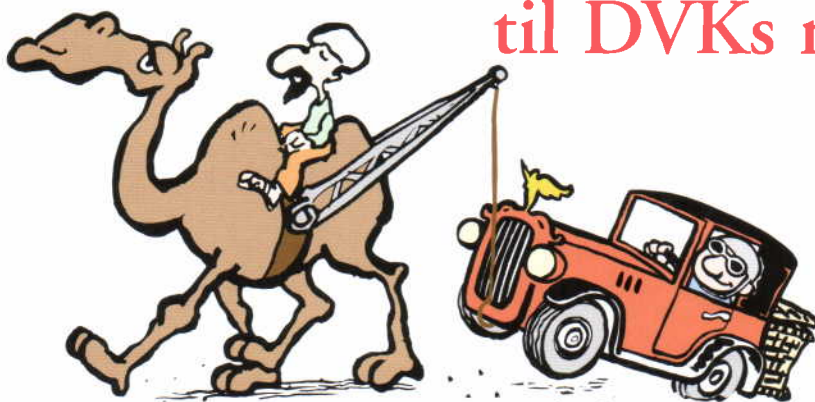
»Returneres ved varig adresseændring«

**Magasinpost B**



02838 ARC 4825 000  
DORTE STADIL  
RYUEJ 31  
2830 VIRUM 2830 0 7/11

## Et godt tilbud til DVKs medlemmer



**Redningsabonnement**  
• kr. 174 årligt  
• intet oprettelsesgebyr  
• ingen selvrisiko

Er du medlem af DVK og har du dit veterankøretøj forsikret i RUNA, kan du tegne Falckabonnement til kun kr. 174 om året. DVK har i samarbejde med RUNA Forsikring indgået en aftale med FALCK om redningsabonnement til veteranbiler, veteranmotorcykler og klassiske biler.

- ◆ Abonnementet dækker i perioden 1. april til 10. oktober.
- ◆ Intet oprettelsesgebyr og ingen selvrisiko ved assistance.

Som medlem af DVK kan du tegne alle dine øvrige private forsikringer i RUNA.

- ◆ Ring på RUNAs selvbetjeningstelefon: **33 32 22 00** - åben døgnet rundt.
  - ◆ Besøg os på [www.runa.dk](http://www.runa.dk) - og få mere at vide om RUNA og RUNAs forsikringer.
- Du har også mulighed for selv at foretage præmieberegninger.

Ønsker du at blive kontaktet af din lokale tegningskonsulent, så indsend kuponen (gerne som fotokopi) - porto er betalt.

Konsulenten kan rådgive dig, så du får netop den forsikringsdækning du og din husstand har behov for.

RUNA FORSIKRING A/S · Farvergade 17 · 1463 København K · TLF. 33 32 22 00 · FAX 33 15 77 55 · [www.runa.dk](http://www.runa.dk)

### Kun for medlemmer af DVK

- Jeg ønsker at tegne Falckabonnement på mit veterankøretøj.

Reg.nr. \_\_\_\_\_ Reg.nr. \_\_\_\_\_ Reg.nr. \_\_\_\_\_

- Jeg vil gerne kontaktes af min lokale tegningskonsulent for gennemgang af mine forsikringer.

- Jeg er allerede medlem af RUNA.

Stilling: \_\_\_\_\_

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_

Tlf. privat: \_\_\_\_\_ Tlf. arbejde: \_\_\_\_\_

dvk 600

Sendes  
ufrankeret.  
Modtageren  
betaler porto.



**RUNA FORSIKRING A/S**

Farvergade 17  
+++ 0857 +++  
1045 København K